



**ΒΙΩΣΙΜΗ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΣΒΑΚ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**

**D8.8: Έκθεση Στρατηγικής
Μελέτης Περιβαλλοντικών
Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)**



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1 Μη Τεχνική Περίληψη της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας	14
1.1 Εισαγωγή.....	14
1.2 Παρουσίαση των βασικών σημείων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας.....	14
1.2.1 Ανάπτυξη Στρατηγικών Σεναρίων	15
1.3 Προσδιορισμός περιβαλλοντικών θεμάτων, στόχων και δεικτών	15
1.3.1 Πολυκριτηριακή περιβαλλοντική συγκριτική ανάλυση σεναρίων – Επιλογή Προτεινόμενου Σεναρίου	20
1.4 Εκτίμηση, αξιολόγηση και αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την εφαρμογή του προγράμματος	21
2 Το ΣΒΑΚ Λευκωσίας.....	34
2.1 Εισαγωγή.....	34
2.2 Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.....	34
2.3 Περιεχόμενα της Έκθεσης	34
2.4 Συνοπτική παρουσίαση των βασικών σημείων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας	35
2.5 Μεθοδολογία εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας	36

2.6	Δημόσια Διαβούλευση στα πλαίσια κατάρτισης του ΣΒΑΚ	37
2.7	Συνάφεια με άλλα Προγράμματα και Σχέδια	46
2.8	Βασικά θέματα προς εξέταση.....	86
3	Περιγραφή Περιβάλλοντος	88
3.1	Εισαγωγή.....	88
3.1.1	Σκοπός Έργου.....	88
3.1.2	Πηγές Δεδομένων.....	89
3.2	Περιγραφή Χώρου.....	89
3.2.1	Καθορισμός Περιοχής Μελέτης.....	89
3.2.2	Μεταρρύθμιση Τοπικής Αυτοδιοίκησης.....	90
3.3	Πολεοδομικές Ζώνες - Χρήσεις γης	92
3.3.1	Δήλωση Πολιτικής	92
3.3.2	Πολεοδομικές Ζώνες	92
3.3.3	Κάλυψη Γης.....	94
3.3.3.1	Γεωργικές Περιοχές Υψηλής Φυσικής Αξίας.....	95
3.4	Κλίμα και Κλιματική Αλλαγή.....	96
3.4.1	Κλίμα	96
3.4.2	Βιοκλιματικές Ζώνες	97
3.4.3	Μετεωρολογικά Δεδομένα	97
3.4.3.1	Βροχόπτωση - Χαλαζόπτωση - Χιόνι.....	97
3.4.3.2	Θερμοκρασία - Υγρασία - Άνεμοι	98
3.4.4	Πρόβλεψη για το Κλίμα της Κύπρου	99
3.4.5	Κλιματική Αλλαγή	99
3.5	Φυσικό Περιβάλλον	100
3.5.1	Τοπογραφία και Γεωμορφολογία	100
3.5.1.1	Γεωλογικοί Σχηματισμοί.....	100
3.5.1.2	Γεωλογικές Ζώνες Καταλληλότητας.....	102
3.5.1.3	Σεισμολογία	103
3.5.2	Υδρολογία	106
3.5.2.1	Χρήση Υδάτινων Πόρων	106
3.5.2.2	Επιφανειακά Υδάτινα Σώματα.....	107
3.5.2.3	Περιοχές κινδύνου πλημμύρας.....	109
3.5.2.4	Υπόγεια Υδάτινα Σώματα.....	110
3.5.3	Ποιότητα των επιφανειακών και υπόγειων νερών	110
3.5.4	Ποιότητα του εδάφους	111
3.5.5	Ποιότητα του αέρα.....	112
3.6	Συμβολή του τομέα των μεταφορών	115
3.7	Θόρυβος και Κυκλοφορία	125

3.7.1	Θόρυβος.....	125
3.8	Οδικό Δίκτυο	129
3.8.1	Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο	129
3.8.2	Οδικά Έργα	131
3.8.3	Δίκτυα πεζών.....	132
3.8.4	Ποδηλατοδρόμοι.....	133
3.8.5	Χώροι Στάθμευσης και Park & Ride	134
3.8.6	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	135
3.9	Οικολογικά Χαρακτηριστικά.....	135
3.9.1	Φυσικά Οικοσυστήματα	135
3.9.1.1	Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσας	135
3.9.1.2	Εθνικό Δασικό Πάρκο Παιδαγωγικής Ακαδημίας.....	136
3.9.1.3	Δημόσιος Κήπος Λευκωσίας	136
3.9.1.4	Γραμμικό Πάρκο Πεδιαίου Ποταμού.....	136
3.9.2	Χλωρίδα	136
3.9.2.1	Βλάστηση και Χλωρίδα στο Εθνικό Πάρκο Αθαλάσσας	136
3.9.2.2	Χλωρίδα Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου.....	137
3.9.3	Πανίδα.....	138
3.9.3.1	Ερπετά και αμφίβια στην Περιοχή Μελέτης ΣΒΑΚ	138
3.9.3.2	Πανίδα στο Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσας.....	139
3.9.4	Προστατευόμενες Περιοχές	140
3.10	Ανθρωπογενές Περιβάλλον.....	141
3.10.1	Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	141
3.10.1.1	Εξέλιξη του πληθυσμού.....	141
3.10.2	Απασχόληση	143
3.10.3	Εγκαταστάσεις και εργαζόμενοι	143
3.10.4	Απασχόληση ανά τόπο εργασίας.....	144
3.10.5	Σημαντικές αναπτύξεις και νέες θέσεις εργασίας.....	145
3.10.5.1	Εκτίμηση της ζήτησης.....	147
3.10.6	Υγεία	148
3.10.7	Εκπαίδευση.....	149
3.10.8	Γεωργία και κτηνοτροφία	150
3.10.9	Οικονομικά στοιχεία Κύπρου	151
3.10.10	Δημόσια Υπηρεσία στην Κύπρο	153
3.10.11	Τηλεπικοινωνία και ΜΜΕ	153
3.10.11.1	Εφημερίδες	153
3.10.11.2	Τηλεόραση	153
3.10.11.3	Μέσα Διαδικτύου	153
3.10.12	Πολιτιστική κληρονομιά – Αρχαιολογικοί χώροι.....	153
3.11	Ενέργεια και Ανανεώσιμες Πηγές.....	154

4	Παρουσίαση του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας	161
4.1	Εισαγωγή.....	161
4.2	Παρουσίαση των βασικών σημείων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας	161
4.2.1	Στόχοι.....	161
4.2.2	Ανάπτυξη Στρατηγικών Σεναρίων	161
4.2.3	Επιδράσεις και Οφέλη	162
4.2.4	Συνοπτική Περιγραφή των Μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας.....	162
4.2.4.1	Σενάριο 0: Σενάριο Αναφοράς	162
4.2.4.2	Σενάριο 1: Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής.....	165
4.2.4.3	Σενάριο 2: Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής ...	167
4.2.4.4	Σενάριο 3: Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής	170
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Επιλογή του βέλτιστου μελλοντικού στρατηγικού σεναρίου	175
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: Σύνοψη Σεναρίων και Μέτρων τους	181
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: Συνοπτική Παρουσίαση της Αξιολόγησης των Μέτρων των τριών Εναλλακτικών Σεναρίων	200
5	Εναλλακτικές Επιλογές (Σενάρια)	206
5.1	Εισαγωγή.....	206
5.2	Περιγραφή και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών.....	207
5.2.1	Διαδικασία Διαβούλευσης για τον καταρτισμό του ΣΒΑΚ	207
5.2.2	Εναλλακτικές επιλογές.....	216
5.2.3	Συγκριτική Αξιολόγηση των Σεναρίων και επιλογή του βέλτιστου.....	234
5.2.3.1	Περιβαλλοντική Αξιολόγηση	234
5.2.3.2	Συνολική Αξιολόγηση	246
6	Σκοπός και Μεθοδολογία ΜΕΕΠ.....	247
6.1	Εισαγωγή.....	247
6.2	Προσδιορισμός περιβαλλοντικών θεμάτων, στόχων και δεικτών	248
6.3	Πολυκριτηριακή περιβαλλοντική συγκριτική ανάλυση σεναρίων - Επιλογή Προτεινόμενου Σεναρίου	251
6.4	Περιβαλλοντικές Πλευρές και Προσδιορισμός Επιπτώσεων	253
6.4.1	Καθορισμός των περιβαλλοντικών πτυχών	253
6.4.2	Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών πτυχών	253
6.4.3	Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.....	253
6.4.4	Διαχειριστικά Μέτρα.....	254

7	Εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων	255
7.1	Πιθανές επιπτώσεις από την υλοποίηση των δράσεων του Σχεδίου	255
7.2	Εκτίμηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων	256
7.2.1	Αναλυτικά Αποτελέσματα Αξιολόγησης των Επιπτώσεων	256
7.2.2	Συνοψιση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.....	348
7.3	Προτάσεις Μέτρων Μετριασμού των Επιπτώσεων	350
7.3.1	Αναγκαιότητα λήψης μέτρων	350
7.4	Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης	356
7.5	Δημόσια Διαβούλευση.....	358
7.5.1	Πρότυπα που αφορούν στις διαβουλεύσεις και στην δημοσιοποίηση.....	358
7.5.2	Στόχοι των Δημόσιων Διαβουλεύσεων και της Δημοσιοποίησης στο πλαίσιο της εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Προγράμματος.....	359



Πίνακες, Εικόνες, Χάρτες & Διαγράμματα

Πίνακας 1: Επεξήγηση χαρακτήρα Επιπτώσεων	19
Πίνακας 2: Συνολική Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου (Σενάριο 3)	24
Πίνακας 3: Μέτρα Αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Γενικοί Όροι)	26
Πίνακας 4: Δείκτες Παρακολούθησης	31
Πίνακας 5: Ευρήματα έρευνας πολιτών	41
Πίνακας 6: Επισημάνσεις Συμβουλευτικής Επιτροπής Εμπλεκομένων Φορέων Υψηλού Επιπέδου	42
Πίνακας 7: Κατάλογος σχεδίων, προγραμμάτων, πολιτικών, και νομοθεσίας	46
Πίνακας 8: Ανασκόπηση άλλων σχετικών σχεδίων, προγραμμάτων και στόχων προστασίας του περιβάλλοντος ..	59
Πίνακας 9: Βασικά ζητήματα που προέκυψαν από την επανεξέταση άλλων σχεδίων, προγραμμάτων και στόχων προστασίας του περιβάλλοντος	86
Πίνακας 10: Δήμοι όπου θα δημιουργηθούν από την 1η Ιουλίου 2024 στην Επαρχία Λευκωσίας	90
Πίνακας 11: Πολεοδομικές ζώνες εντός περιοχής μελέτης	92
Πίνακας 12: Υπολεκάνες απορροής	108
Πίνακας 13: Περιοχές δυνητικά σημαντικού κινδύνου πλημμύρας εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ	109
Πίνακας 14: Χαρακτηριστικά σταθμών μέτρησης ποιότητας του αέρα (Πηγή: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2021)	113
Πίνακας 15: Οριακές Τιμές για τους κυριότερους ατμοσφαιρικούς ρύπους (Πηγή: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, Ετήσια Τεχνική Έκθεση Ποιότητας Αέρα - 2022)	114
Πίνακας 16: Ποσοστό συμβολής του τομέα των μεταφορών στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, για την περίοδο 1990 - 2016	119

Πίνακας 17: Ποσοστό συμβολής του τομέα των μεταφορών στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, για την περίοδο 1990 - 2016.....	121
Πίνακας 18: Συνολικές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων για την περίοδο 2017 – 2021 (Πηγή: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2023).....	124
Πίνακας 19: Κατεύθυνση και μήκος αυτοκινητοδρόμων στην περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ.....	130
Πίνακας 20: Άλλα έργα υπό κατασκευή στην περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ	132
Πίνακας 21: Χλωρίδα εντός του Εθνικού Πάρκου Αθαλάσσας	137
Πίνακας 22: Ερπετά και αμφίβια εντός περιοχής ΣΒΑΚ.....	138
Πίνακας 23: Πτηνοπανίδα εντός Εθνικού Πάρκου Αθαλάσσας.....	139
Πίνακας 24: Πληθυσμός Δήμων/Κοινοτήτων εντός ορίων περιοχής ΣΒΑΚ	141
Πίνακας 25: Κατανομή πληθυσμού (%) ανά αστική και αγροτική περιοχή της Επαρχίας Λευκωσίας για το 2021 .	142
Πίνακας 26: Γεννήσεις εντός της Επαρχίας Λευκωσίας για τα έτη 2021 και 2022	142
Πίνακας 27: Συνολικός αριθμός εγκαταστάσεων και εργαζομένων ανά έτος (2015 – 2020), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2021	144
Πίνακας 28: Αριθμός εγκαταστάσεων και εργαζομένων ανά τομέα στην Κύπρο (2020).....	144
Πίνακας 29: Απασχολούμενοι ανά τόπο εργασίας (2011), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2011	144
Πίνακας 30: Εκτιμήσεις πληθυσμού και θέσεων εργασίας	147
Πίνακας 31: Εκτιμήσεις ζήτησης μετακινήσεων	148
Πίνακας 32: Σύνολο μαθητών για κάθε τύπο σχολείου στην επαρχία Λευκωσίας για το έτος 2021/2022	150
Πίνακας 33: Εκμεταλλεύσεις και χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση κατά τύπο και κατά επαρχία και Δήμο/Κοινότητα εντός της περιοχής μελέτης, 2020	150
Πίνακας 34: Συνολικό μερίδιο ΑΠΕ και μερίδιο ΑΠΕ ανά τομέα το 2020 και 2021	156
Πίνακας 35: Ποσοτικοί στόχοι στο πλαίσιο της επίτευξης των εθνικών στόχων για την ενέργεια και το κλίμα για το 2030 (Πηγή: Υπηρεσία Ενέργειας).....	158
Πίνακας 36: Βασικές πολιτικές προτεραιότητας για κάθε διάσταση του Εθνικού Σχεδίου για το Κλίμα και την Ενέργεια (Πηγή: Προσχέδιο Επικαιροποίηση, Ενοποιημένου Εθνικού Σχεδίου της Κύπρου για την Ενέργεια και το Κλίμα της Κύπρου, 2023).....	158
Πίνακας 37: Παρεμβάσεις Σεναρίου Αναφοράς	163
Πίνακας 38: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 1 (Συντηρητική Στρατηγική)	165
Πίνακας 39: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 2 (Μετριοπαθής Στρατηγική)	168
Πίνακας 40: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 3 (Επιθετική Στρατηγική)	171
Πίνακας 41: Το δέντρο ιεράρχησης του προβλήματος πολυκριτηριακής ανάλυσης των 3 εναλλακτικών Στρατηγικών Σεναρίων του ΣΒΑΚ	176
Πίνακας 42: Υπολογισμός βαρών για τους στόχους υψηλού επιπέδου και τους επιχειρησιακούς στόχους του ΣΒΑΚ	178
Πίνακας 43: Μέσοι όροι βαθμολογιών των υποκριτηρίων στα 3 εναλλακτικά Στρατηγικά Σενάρια του ΣΒΑΚ σε σχέση με το Σενάριο «Business As Usual»	179
Πίνακας 44: Σύνοψη Σεναρίων και Μέτρων τους.....	182
Πίνακας 45: Έργα Σεναρίου 3 - Διαχείριση οδικού δικτύου	191
Πίνακας 46: Έργα Σεναρίου 3 - Δημόσιες συγκοινωνίες	194

Πίνακας 47: Έργα Σεναρίου 3 - Κίνηση ποδηλάτων	195
Πίνακας 48: Έργα Σεναρίου 3 - Στάθμευση	199
Πίνακας 49: ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ 15 ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ 18 ΔΕΙΚΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1	201
Πίνακας 50: ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ 15 ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ 18 ΔΕΙΚΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2	202
Πίνακας 51: ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ 15 ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ 18 ΔΕΙΚΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 3	203
Πίνακας 52: ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΡΩΝ (ΒΑΘΜΟΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ) ΓΙΑ ΤΟΥΣ 5 ΣΤΟΧΟΥΣ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	204
Πίνακας 53: ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΡΩΝ (ΒΑΘΜΟΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ) ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ	205
Πίνακας 54: Ευρήματα έρευνας πολιτών	210
Πίνακας 55: Επισημάνσεις Συμβουλευτικής Επιτροπής Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου	211
Πίνακας 56: Απόψεις Συμβουλευτικής Επιτροπής Πολιτικών Προσώπων	214
Πίνακας 57: Εναλλακτικά Σενάρια	221
Πίνακας 58: Σύγκριση της κατανομής των μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων	234
Πίνακας 59: Σύγκριση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων	234
Πίνακας 60: Κυκλοφοριακή ανάλυση του δικτύου των ιδιωτικών μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων.	235
Πίνακας 61: Κυκλοφοριακή ανάλυση του δικτύου των ιδιωτικών μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων.	237
Πίνακας 62: Σύγκριση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων	238
Πίνακας 63: Πίνακας Συμβολισμών.....	254
Πίνακας 64: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Νέα Οδικά Έργα Υποδομής	257
Πίνακας 65: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Αναπλάσεις Ιστορικών / Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας).....	267
Πίνακας 66: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Μείωση ορίων ταχύτητας.....	278
Πίνακας 67: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο	287
Πίνακας 68: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Μεγάλες Αναπτύξεις	296
Πίνακας 69: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Ποδηλατόδρομοι	306
Πίνακας 70: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Δημόσιες Συγκοινωνίες	320
Πίνακας 71: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης (Πόλη 15 λεπτών)	332
Πίνακας 72: Συνολική Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου (Σενάριο 3)	344
Πίνακας 73: Μέτρα Αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Γενικοί Όροι).....	351
Πίνακας 74: Δείκτες Παρακολούθησης	356

Εικόνα 1: Εναλλακτικές λέξεις κλειδιά/ φράσεις οράματος για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας στο μέλλον, σύμφωνα με την άποψη των φορέων	45
---	----

<i>Εικόνα 2: Τα 12 βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας</i>	88
<i>Εικόνα 3: Τελική επίδοση των τριών (3) εναλλακτικών Στρατηγικών Σεναρίων του ΣΒΑΚ</i>	180
<i>Εικόνα 4: Εναλλακτικές λέξεις κλειδιά/ φράσεις οράματος για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας στο μέλλον, σύμφωνα με την άποψη των φορέων</i>	214
<i>Εικόνα 5: Παρεμβάσεις Σεναρίου Αναφοράς</i>	217
<i>Εικόνα 6: Παρεμβάσεις 1ου Στρατηγικού Σεναρίου</i>	218
<i>Εικόνα 7: Παρεμβάσεις 2ου Στρατηγικού Σεναρίου</i>	219
<i>Εικόνα 8: Παρεμβάσεις 3ου Στρατηγικού Σεναρίου</i>	220
<i>Χάρτης 1: Περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ</i>	90
<i>Χάρτης 2: Μεταρρύθμιση Τοπικής Αυτοδιοίκησης</i>	91
<i>Χάρτης 3: Πολεοδομικές Ζώνες Περιοχής ΣΒΑΚ</i>	94
<i>Χάρτης 4: Χρήσεις γης περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ</i>	95
<i>Χάρτης 5: Γεωργικές Περιοχές Υψηλής Φυσικής Αξίας περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ</i>	96
<i>Χάρτης 6: Βιοκλιματικές Ζώνες Κύπρου</i>	97
<i>Χάρτης 7: Γεωλογικοί Σχηματισμοί περιοχών μελέτης ΣΒΑΚ</i>	100
<i>Χάρτης 8: Γεωλογικές Ζώνες Καταλληλότητας Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ</i>	103
<i>Χάρτης 9: Επίκεντρα σεισμών της τελευταίας δεκαετίας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.</i>	104
<i>Χάρτης 10: Χωρική κατανομή ως προς το μέγεθος των αισθητών σεισμών που έχουν καταγραφεί από το Σεισμολογικό Κέντρο του Τμήματος Γεωλογικής Επισκόπησης κατά την διάρκεια της περιόδου 1997 – 2022</i>	105
<i>Χάρτης 11: Χάρτης Σεισμικών Ζωνών της Κύπρου</i>	106
<i>Χάρτης 12: Επιφανειακά Υδάτινα Σώματα Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ</i>	109
<i>Χάρτης 13: Περιοχές δυνητικού κινδύνου πλημμύρας των περιοχών μελέτης ΣΒΑΚ</i>	110
<i>Χάρτης 14: Χωρική κατανομή των Σταθμών Παρακολούθησης Ποιότητας Αέρα (Πηγή: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2022)</i>	113
<i>Χάρτης 15: Στρατηγικός Χάρτης συνδυασμένου περιβαλλοντικού θορύβου 2022 (Δεδομένα 2022) – Δείκτης Lden – Πολεοδομικό συγκρότημα Λευκωσίας</i>	127
<i>Χάρτης 16: Στρατηγικός Χάρτης συνδυασμένου περιβαλλοντικού θορύβου 2022 (Δεδομένα 2022) – Δείκτης Lnight – Πολεοδομικό συγκρότημα Λευκωσίας</i>	128
<i>Χάρτης 17: Καθορισμένες περιοχές και σημεία στάθμευσης/ενοικίασης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή Λευκωσίας</i>	133
<i>Χάρτης 18: Εγκαταστάσεις Park & Ride</i>	134
<i>Χάρτης 19: Χλωρίδα Κόκκινου Βιβλίου Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ</i>	138
<i>Χάρτης 20: Προστατευόμενες Περιοχές εντός της Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ</i>	141
<i>Χάρτης 21: Μεγάλες αναπτύξεις εντός περιοχής μελέτης</i>	145
<i>Χάρτης 22: Παρεμβάσεις Σεναρίου Αναφοράς</i>	164
<i>Χάρτης 23: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 1 (Συντηρητική Στρατηγική)</i>	167
<i>Χάρτης 24: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 2 (Μετριοπαθής Στρατηγική)</i>	170

Χάρτης 25: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 3 (Επιθετική Στρατηγική)	174
--	-----

Διάγραμμα 1. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών SO ₂ ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023).....	115
Διάγραμμα 2. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών NO _x ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023).....	116
Διάγραμμα 3. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών CO ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023).....	116
Διάγραμμα 4. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών σωματιδίων ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023).....	116
Διάγραμμα 5. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών PM _{2.5} ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023).....	117
Διάγραμμα 6. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023)	117
Διάγραμμα 7: Μέσες ετήσιες τιμές των κύριων ρύπων στον κυκλοφοριακό σταθμό Λευκωσίας για την περίοδο 2000 - 2022.....	125
Διάγραμμα 8: Εργατικό δυναμικό, απασχόληση και ποσοστό ανεργίας (2005 – 2022), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2022	143
Διάγραμμα 9: Θανατηφόρες Συγκρούσεις κατά Κυριότερες Αιτίες, 2019 – 2023 (Πηγή: Αστυνομία Κύπρου, 2024)	149
Διάγραμμα 10 Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε τρέχουσες τιμές αγοράς και ετήσια μεταβολή σε μέτρα όγκου (1996 – 2022), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2022	151
Διάγραμμα 11 Κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε ευρώ (1995 – 2022), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2022.....	152
Διάγραμμα 12 Συμβολή στο ΑΕΠ ανά οικονομικό τομέα (1995 – 2022), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2022.....	152
Διάγραμμα 13. Μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας, Eurostat, 2022	156

Γενικές Πληροφορίες

Συντάκτης(ες)	Δρ. Ιωάννης Π. Γκλέκας BE 1 (Aeoliki Ltd., La Solas Services Ltd.)
	Δρ. Ευθύμιος Μουσιιάκης (TREDIT SA)
	Απόστολος Μπιζιάκης (TREDIT SA)
	Χαρά Σπηλιοπούλου (TREDIT SA)
Τίτλος έργου	Consultancy Services for the Development of a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) for the Greater Urban Area of the City of Nicosia
Τίτλος εγγράφου	D8.8: Strategic Impact Environmental Assessment (SEIA) Report
Ημερομηνία	26/06/2024
Αρ.έκδοσης εγγράφου	Έκδοση 1.0

Αποδέκτης(ες)

Αποστολή σε:		
Όνομα	Θέση, Φορέας	Αποστολή στις (ημερομηνία):
Αριστ. Σάββα	Διευθυντής έργου, ΤΔΕ	26/06/2024
Βάνα Γκανιά	Αναπληρώτρια Διευθυντής έργου, ΤΔΕ	26/06/2024

Αντίγραφο σε:		
Όνομα	Φορέας	Αποστολή στις (ημερομηνία):
Καθοδηγητική Επιτροπή		N/A
JASPERS		N/A

Ιστορικό τροποποιήσεων

Έκδοση	Έκδοση	Έκδοση	Έκδοση
1	26/06/2024		

1 Μη Τεχνική Περίληψη της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

1.1 Εισαγωγή

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εκπονείται στο πλαίσιο της διαδικασίας Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης που προβλέπει ο Ν. 102(Ι)-2005 «περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Σχέδια και/ή Προγράμματα» και αφορά στην εφαρμογή του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

1.2 Παρουσίαση των βασικών σημείων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

Το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας της Λευκωσίας (ΣΒΑΚ) αναπτύχθηκε με σκοπό να βελτιώσει την κινητικότητα και την ποιότητα ζωής στην ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας.

Το ΣΒΑΚ στοχεύει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλούνται από την υπερβολική χρήση ιδιωτικών οχημάτων και την προώθηση βιώσιμων μορφών μετακίνησης, όπως η πεζή μετακίνηση, η ποδηλασία και οι δημόσιες συγκοινωνίες.

Οι κύριοι στόχοι του (στόχοι Υψηλού Επιπέδου) περιλαμβάνουν:

- Οικονομική Αποδοτικότητα: Βελτίωση της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας όσον αφορά την μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων,
- Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα: Μείωση των εκπομπών ρύπων και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από τις μεταφορές.
- Προσβασιμότητα και Κοινωνική Ένταξη: Παροχή εναλλακτικών μετακίνησης που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες για όλους τους πολίτες.
- Ασφάλεια: Βελτίωση της προσωπικής ασφάλειας και της ασφάλειας των μεταφορών.

- Ποιότητα Ζωής: Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος .

1.2.1 Ανάπτυξη Στρατηγικών Σεναρίων

Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει τέσσερα σενάρια που αναπτύχθηκαν για να προσδιοριστούν οι βέλτιστες στρατηγικές για την επίτευξη των στόχων:

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual): Διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης χωρίς νέες παρεμβάσεις. Περιλαμβάνει μόνο τα έργα και τις εξελίξεις που είναι ήδη προγραμματισμένα και χρηματοδοτημένα.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1: Μικρές βελτιώσεις στις υποδομές και τις υπηρεσίες. Περιλαμβάνει ελαφρές παρεμβάσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας των υφιστάμενων υποδομών και της ποιότητας ζωής.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2: Σημαντικές βελτιώσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες και τις βιώσιμες μετακινήσεις. Περιλαμβάνει την αναβάθμιση και την επέκταση των υφιστάμενων υποδομών, καθώς και τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3: Εκτεταμένες παρεμβάσεις με στόχο τη ριζική αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Περιλαμβάνει μεγάλες νέες υποδομές, εκτεταμένα έργα για την προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και των βιώσιμων μέσων μετακίνησης .

Η αξιολόγηση των τεσσάρων σεναρίων με την εφαρμογή μιας μεθόδου πολυκριτηριακής ανάλυσης, χρησιμοποιώντας ως κριτήρια τα προαναφερόμενα πέντε κριτήρια υψηλού Επιπέδου, είχε τα εξής αποτελέσματα:

- το Στρατηγικό Σενάριο 1, στο πλαίσιο προώθησης της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ) και στην προσπάθεια επίτευξης των 5 Στόχων Υψηλού Επιπέδου της ΒΑΚ, φαίνεται ότι δεν έχει αυτοτέλεια και πρέπει να απορριφθεί. Κρίνεται ότι απαιτούνται επιπρόσθετα τα μέτρα και οι δράσεις ΒΑΚ που περιλαμβάνονται στα άλλα 2 εναλλακτικά Σενάρια, ούτως ώστε να επιτευχθούν στο βέλτιστο βαθμό οι 5 στόχοι Υψηλού Επιπέδου της ΒΑΚ,
- το Στρατηγικό Σενάριο 2, φαίνεται ότι δεν επιτυγχάνει με άνεση τους 5 Στόχους Υψηλού Επιπέδου της ΒΑΚ, μολοντί τα μέτρα και οι δράσεις του ικανοποιούν ως ένα βαθμό,
- το Στρατηγικό Σενάριο 3, αξιολογείται ότι ανταποκρίνεται πολύ καλύτερα και εξυπηρετεί με μεγαλύτερη ευχέρεια τους 5 Στόχους Υψηλού Επιπέδου της ΒΑΚ. Κατά συνέπεια αυτό το Σενάριο προτείνεται προς υλοποίηση

1.3 Προσδιορισμός περιβαλλοντικών θεμάτων, στόχων και δεικτών

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ θα αξιολογηθούν βάσει περιβαλλοντικών παραμέτρων. Σε επίπεδο στρατηγικής, έχουν επιλεγεί οι κύριες περιβαλλοντικές παράμετροι ή τομείς, ως προς τις οποίες θα εξεταστούν οι επιπτώσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν τις εξής:

- Π1. Βιοποικιλότητα,
- Π2. Χλωρίδα,
- Π3. Πανίδα,
- Π4. Πληθυσμός,
- Π5. Ανθρώπινη υγεία,
- Π6. Έδαφος,
- Π7. Ύδατα,
- Π8. Αέρας,
- Π9. Κλιματική αλλαγή και ενέργεια,
- Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος
- Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία
- Π12. Τοπίο
- Π13. Πολιτιστική κληρονομιά
- Π14. Αστική βιωσιμότητα
- Π15. Διαχείριση Αποβλήτων
- Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο

οι οποίες κατ' ελάχιστον καθορίζονται στο Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2001/42/EK περί «της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων» καθώς και στον «Νόμο που προβλέπει για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ορισμένων σχεδίων και/ή προγραμμάτων» (Νόμος 102(Ι)/2005).

Κατά περίπτωση, ανάλογα με το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ, μπορούν να χρησιμοποιηθούν επιπρόσθετες περιβαλλοντικές παράμετροι. Στην συγκεκριμένη μελέτη οι επιπρόσθετες περιβαλλοντικές παράμετροι βάσει των οποίων αξιολογήθηκαν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ, περιλαμβάνουν :

Αστική βιωσιμότητα : Η αστική βιωσιμότητα απαιτεί ορθολογική κινητικότητα και βιώσιμες μεταφορές που επηρεάζουν το περιβάλλον (εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, επιπτώσεις στα εξωτερικά οικοσυστήματα), την οικονομία (αποδοτικότητα και ανταγωνιστικότητα, που επηρεάζεται από τη συμφόρηση) και την κοινωνία (όσον αφορά τις συνθήκες υγείας, συνοχής και ολοκλήρωσης, δημογραφικών αλλαγών, προσβασιμότητας και κατοικίας).

Πολεοδομικό πλαίσιο : Το πολεοδομικό πλαίσιο ανάπτυξης των επιμέρους δράσεων θα πρέπει να διευκολύνει την λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση της ανάπτυξης της γης λαμβάνοντας υπόψη τους φυσικούς παράγοντες του περιβάλλοντος, τους κοινωνικούς, πολιτικούς, οικονομικούς και διακυβέρνησης και να παρέχει ένα ολιστικό πλαίσιο για την επίτευξη βιώσιμων αποτελεσμάτων.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ αναλύονται για κάθε μια από τις παραπάνω παραμέτρους, και η αξιολόγησή τους έγινε χρησιμοποιώντας ως πρότυπα Περιβαλλοντικούς Στόχους (οι οποίοι καθορίζονται ξεχωριστά για κάθε παράμετρο).

Ο προσδιορισμός στρατηγικών περιβαλλοντικών στόχων¹ είναι μία διαδικασία απαραίτητη για την εξέταση της τήρησης των απαιτήσεων που προκύπτουν από διεθνείς και εθνικές πολιτικές, Ευρωπαϊκές Οδηγίες και Συβάσεις σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος. Με βάση τις αντίστοιχες πολιτικές σε Εθνικό και Ευρωπαϊκό Επίπεδο, την γνώση της περιοχής μελέτης, την διεθνή βιβλιογραφία, και την ειδική γνώση-κρίση των μελών της Ομάδας μελέτη, καθορίζονται οι περιβαλλοντικοί στόχοι ως προς τους οποίους εξετάζονται και αξιολογούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενός Σχεδίου.

Στα πλαίσια της προαναφερόμενης μμεθοδολογικής προσέγγισης που ακολουθήθηκε για τη σύνταξη της ΣΜΠΕ επιλέχθηκαν οι ακόλουθοι περιβαλλοντικοί στόχοι ανά περιβαλλοντικό τομέα / παράμετρο ως οι πλέον συναφείς με το ΠΤΠΣ.

Π1. Βιοποικιλότητα

- i. Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων,*
- ii. Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές)*
- iii. Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη.*

Π2. Χλωρίδα

- i. Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών*
- ii. Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών,*
- iii. Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών*
- iv. Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων,*
- v. Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών,*
- vi. Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου*

Π3. Πανίδα

- i. Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν),*

¹ Όπως αναφέρεται στη βιβλιογραφία, οι Περιβαλλοντικοί Στόχοι μιας περιβαλλοντικής παραμέτρου (σε στρατηγικό επίπεδο) είναι μια έκφραση της επιθυμητής κατάστασης ή εξέλιξης της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής παραμέτρου στην οποία αναφέρεται (EC-DHV, 1999, p.38). Η ευρωπαϊκή βιβλιογραφία υποδεικνύει ότι είναι χρήσιμο η Στρατηγική Μελέτη να αναφέρεται τόσο σε στόχους περιβαλλοντικής προστασίας όσο και σε στόχους αιεφορικής ανάπτυξης.

ii. Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν),

Π4. Πληθυσμός

i. Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον,

ii. Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές),

iii. Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή,

iv. Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες,

v. Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές

vi. Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης

Π5. Ανθρώπινη υγεία

i. Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία),

ii. Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα.

Π6. Έδαφος

i. Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους,

ii. Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης,

iii. Υποστήριξη των εκτάσεων βιολογικής καλλιέργειας,

iv. Προστασία των εδαφών από την ερημοποίηση και διάβρωση,

v. Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης),

vi. Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF)

Π7. Ύδατα

i. Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών,

ii. Μείωση των κινδύνων πλημμυρών,

iii. Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας)

iv. Κατανάλωση υπόγειων υδάτων,

v. Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων,

vi. Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση)

Π8. Αέρας

i. Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Προγράμματος,

ii. Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα),

Π9. Κλιματική αλλαγή και ενέργεια

i. Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Προγράμματος,

ii. Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ),

iii. Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs

- iv. Εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές)

Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος

- i. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον

Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία

- i. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απολλοτριώσεων)
- ii. Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπαρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία,
- iii. Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις

Π12. Τοπίο

- i. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας,
- ii. Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση του Προγράμματος
- iii. Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου,
- iv. Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών

Π13. Πολιτιστική κληρονομιά

- i. Διατήρηση και προστασία ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (αποφυγή ζημιών),
- ii. Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,
- iii. Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος),
- iv. Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς

Π14. Αστική βιωσιμότητα

- v. Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ,
- vi. Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης,
- vii. Μείωση μήκους μετακινήσεων,
- viii. Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών,
- ix. Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο),
- x. Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών,
- xi. Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης

Π15. Διαχείριση Αποβλήτων

- i. Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων,
- ii. Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων,
- iii. Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων,
- iv. Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης

Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο

- v. Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη,
- vi. Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις,
- vii. Αλλαγές χρήσεων γης,

- viii. Εκτός σχεδίου δόμηση
- ix. Εντός σχεδίου δόμηση
- x. Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη)

Ο βαθμός επίτευξης των περιβαλλοντικών στόχων που τέθηκαν, και κατά συνέπεια η εκτίμηση του μεγέθους των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την υλοποίηση του Προγράμματος αξιολογήθηκε με τα κριτήρια που καθορίστηκαν για κάθε ένα στόχο κάθε μίας περιβαλλοντικής παραμέτρου ως ανωτέρω.

Η επιλογή των κριτηρίων που χρησιμοποιήθηκαν εξασφαλίζει ότι αυτά αρμόζουν με τον στρατηγικό χαρακτήρα της μελέτης, λαμβάνοντας υπόψη ότι :

- Ως μεταβολές σε μια περιβαλλοντική παράμετρο εννοούνται οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται σε μία περιοχή αναφοράς η οποία είναι ευρύτερη από την περιοχή εφαρμογής της δράσης. Έτσι επιπτώσεις τοπικού χαρακτήρα στην άμεση περιοχή της δράσης από κάθε μελλοντική δραστηριότητα του Προγράμματος δεν θεωρούνται μεταβολές στρατηγικού χαρακτήρα, και δεν αναλύονται στα πλαίσια της ΣΜΠΕ. Αυτές οι επιπτώσεις θα αναλυθούν σε μεταγενέστερο στάδιο στα πλαίσια των επιμέρους Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.
- Αξιολογούνται όχι μόνο οι πρωτογενείς αλλαγές που συνδέονται άμεσα με την εφαρμογή μιας ομάδας μέτρων ή έργων του Προγράμματος, αλλά και τυχόν δευτερογενείς αλλαγές που μπορεί να προκληθούν ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του Προγράμματος,
- Εξετάζεται και η πιθανότητα η επίπτωση να επεκτείνεται και έξω από τα σύνορα της χώρας (διασυνοριακός στρατηγικός χαρακτήρας),

Ο προσδιορισμός των περιβαλλοντικών πλευρών που υιοθετείται από την παρούσα ΣΜΠΕ προέρχεται από το Πρότυπο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001: 2015. Μια περιβαλλοντική πλευρά δηλώνει ότι μια δραστηριότητα έχει τη δυνατότητα να επιδράσει με το περιβάλλον.

Προκειμένου να προσδιοριστούν οι περιβαλλοντικές πλευρές του Προγράμματος, είναι απαραίτητο να προσδιοριστούν οι ειδικοί στόχοι οι οποίοι συνθέτουν το περιεχόμενο του Προγράμματος.

Με την ανάλυση όλων των ειδικών στόχων του Προγράμματος, προσδιορίστηκαν οι περιβαλλοντικοί πλευρές. Οι βασικές παράμετροι για τον προσδιορισμό των περιβαλλοντικών πλευρών συμπεριλαμβάνουν:

- Το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο,
- Την υφιστάμενη κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος (**Κεφάλαιο 3**).

Για να προσδιοριστούν οι περιβαλλοντικές πτυχές του Προγράμματος, αναλύθηκαν όλοι οι προτεινόμενοι ειδικοί στόχοι, ως προς το ενδεχόμενο άμεσης ή έμμεσης:

- Παράβασης του σχετικού νομοθετικού και διοικητικού πλαισίου, της εφαρμοζόμενης Εθνικής, Ευρωπαϊκής και Διεθνούς νομοθεσίας, των προτύπων και οδηγιών, των εταιρικών συστημάτων πολιτικής και διαχείρισης για το περιβάλλον,
- Αλληλεπιδράσεις με το φυσικό περιβάλλον,

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις χαρακτηρίζονται ως πιθανές σημαντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων στους σχετικούς περιβαλλοντικούς στόχους και δείκτες. Αυτά τα αποτελέσματα δεν περιορίζονται μόνο στις άμεσες επιπτώσεις, αλλά περιλαμβάνουν επίσης πιθανές δευτερεύουσες επιπτώσεις και βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες μόνιμες και προσωρινές επιπτώσεις καθώς και διασυνοριακές επιπτώσεις. Η ανάλυση αναφέρεται επίσης σε σωρευτικά αποτελέσματα των προτεινόμενων μέτρων.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η σαφήνεια και η διαφάνεια της αξιολόγησης των επιπτώσεων, η μέθοδος που θα ακολουθηθεί προσδιορίζει με σαφήνεια τα χαρακτηριστικά των προσδιορισμένων επιπτώσεων, δηλαδή πιθανότητα, κλίμακα, συχνότητα / διάρκεια, αντιστρεψιμότητα και οποιαδήποτε διασυνοριακή διάσταση, ακολουθώντας το συμβολισμό του Πίνακα 1 που ακολουθεί.

Πίνακας 1: Επεξήγηση χαρακτήρα Επιπτώσεων

Χαρακτήρας επίπτωσης	Σύμβολο	Εξήγηση
Πιθανότητα	!!	Πολύ πιθανή

Χαρακτήρας επίπτωσης	Σύμβολο	Εξήγηση
	!	Πιθανή
Μέγεθος	--	Αρνητική Μεγάλης κλίμακας
	-	Αρνητική
	++	Θετική μεγάλης κλίμακας
	+	Θετική
	o	Ουδέτερη
Συχνότητα / διάρκεια	>>	Συχνές έως σταθερές / μακροπρόθεσμες έως μόνιμες
	>	Περιστασιακές / βραχυπρόθεσμες
Αναστρεπτό	MA	μη αναστρέψιμες
	A	Αναστρέψιμες
Διασυνοριακή διάσταση	ΔΡ	Πιθανή διασυνοριακή επίπτωση
Αβεβαιότητα	?	Η πιθανή επίπτωση εξαρτάται πλήρως από τις ρυθμίσεις εφαρμογής που περιγράφονται στα συνοδευτικά σχόλια του μέτρου / ειδικού στόχου

1.3.1 Πολυκριτηριακή περιβαλλοντική συγκριτική ανάλυση σεναρίων – Επιλογή Προτεινόμενου Σεναρίου

Στα πλαίσια ετοιμασίας της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Μελέτης αναλύθηκαν τρεις εναλλακτικές επιλογές (μηδενική λύση, και τρία Σενάρια του Προτεινόμενου ΣΒΑΚ τα οποία παρουσιάστηκαν αναλυτικά στο Κεφάλαιο 4, τα οποία όμως διαφέρουν ως προς τα έργα / δράσεις των διαφόρων πακέτων παρέμβασης) με καθαρά περιβαλλοντικά κριτήρια, όπως περιγράφεται στην συνέχεια, ώστε να αξιολογηθούν τα περιβαλλοντικά οφέλη από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Στην συνέχεια η ΣΜΠΕ αναλύει και αξιολογεί διεξοδικά, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της νομοθεσίας, το Προτεινόμενο Σενάριο 3.

Η αξιολόγηση των ειδικών δράσεων και στόχων του επιλεγέντος Σεναρίου 3 έγινε βάσει 4 κριτηρίων:

- Ενεργητική προστασία του περιβάλλοντος (με βαρύτητα 45%), για να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα της επιλογής σε σχέση με την διαφύλαξη του περιβάλλοντος και στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής (άμεση περιβαλλοντική βελτίωση)
- Έμμεσο θετικό ή ουδέτερο περιβαλλοντικό αποτέλεσμα (με βαρύτητα 15%), ώστε να ληφθούν υπόψη στην αξιολόγηση της κάθε επιλογής οι έμμεσες περιβαλλοντικές που επιτυγχάνονται με την στήριξη παρεμβάσεων οι οποίες χαρακτηρίζονται από έμμεσες περιβαλλοντικές πτυχές ή η στήριξή τους έχει ουδέτερο αποτέλεσμα,
- Ισορροπία κατανομής πόρων μεταξύ επιλογών με καθαρά περιβαλλοντική διάσταση και επιλογών που περιλαμβάνουν δράσεις σε άλλους τομείς (με βαρύτητα 25%, ώστε να αξιολογηθεί
- Ενίσχυση τομέων με αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις (με βαρύτητα 15%)

Κάθε κριτήριο βαθμολογείται με κλίμακα το 1 – 10 (μέγιστος βαθμός το 10). Επειδή οι διάφορες επιλογές του Προγράμματος περιλαμβάνουν διαφορετικό αριθμό ειδικών στόχων και δράσεων, οι βαθμολογίες κανονικοποιούνται με βάση την μέγιστη βαθμολογία που μπορεί να λάβει κάθε στόχος.

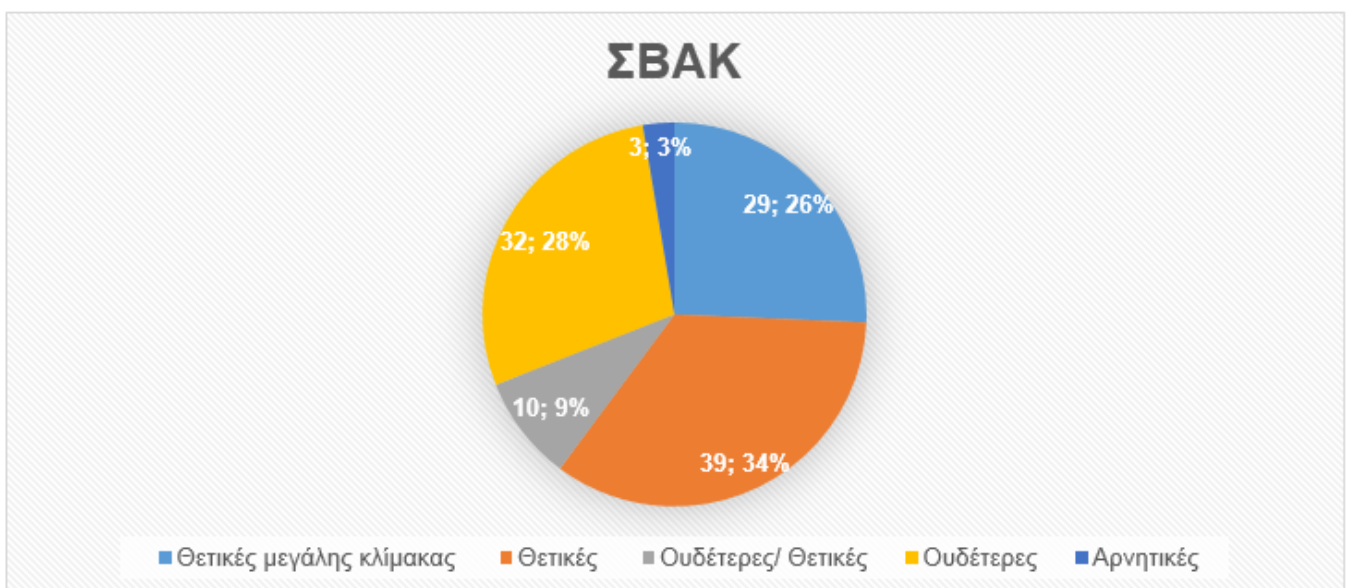
1.4 Εκτίμηση, αξιολόγηση και αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την εφαρμογή του προγράμματος

Σε στρατηγικό επίπεδο, συνοψίζοντας την αξιολόγηση όλων των μέτρων του ΣΒΑΚ λαμβάνοντας υπόψη όλα τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια που περιλαμβάνονται στη στρατηγική της Ένωσης για τις Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, προκύπτει ότι το Πρόγραμμα όπως έχει σχεδιαστεί αναμένεται να έχει μεγάλης κλίμακας και έντασης θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον της Κύπρου. Ωστόσο, ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί:

- Στην βελτιστοποίηση της χωροθέτησης των εγκαταστάσεων με στόχο την αποκόμιση οικονομιών κλίμακας τόσο σε σχέση με την κατασκευή όσο και σε σχέση με τη λειτουργία των έργων υποδομών που θα κατασκευασθούν,
- Στην πιστή εφαρμογή των περιβαλλοντικών όρων βάσει των οποίων αδειοδοτούνται τα υλοποιούμενα έργα υποδομής,
- Στη συστηματική παρακολούθηση των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος (ποιότητα υδατικού δυναμικού, υπόγειου και επιφανειακού, ποιότητα ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, ζητήματα θορύβου),
- Πέραν των παρεμβάσεων που σχετίζονται με την ανάπτυξη δικτύων υποδομής μεταφορών (οδικό δίκτυο) θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η παρουσία ενός σύγχρονου «καθαρού» και αποτελεσματικού συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη μείωση της χρήσης των Ι.Χ αυτοκινήτων για τις καθημερινές μετακινήσεις,
- Οι παρεμβάσεις στον τομέα προώθησης τόπων φυσικού κάλλους και προστασία φυσικής κληρονομιάς θα πρέπει να στοχεύουν στην αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος και των περιοχών του Δικτύου "Natura 2000" ως δυναμικού ανάπτυξης στα πλαίσια της αιεφόρου χρήσης των πόρων,
- Οι παρεμβάσεις στον τομέα του πολιτισμού θα πρέπει να ενισχύουν την αναπτυξιακή, πολιτισμική και χωρική "ταυτότητα", ενότητα και συνοχή σε επίπεδο Επαρχίας

Τα συνολικά αποτελέσματα της περιβαλλοντικής αξιολόγησης συνοψίζονται στον **Πίνακα (Πίνακας 72: Συνολική Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου (Σενάριο 3)**. Αρνητικές επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν στην βιοποικιλότητα, στο έδαφος και στο τοπίο, οι οποίες όμως με τα κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα είναι αναστρέψιμες.

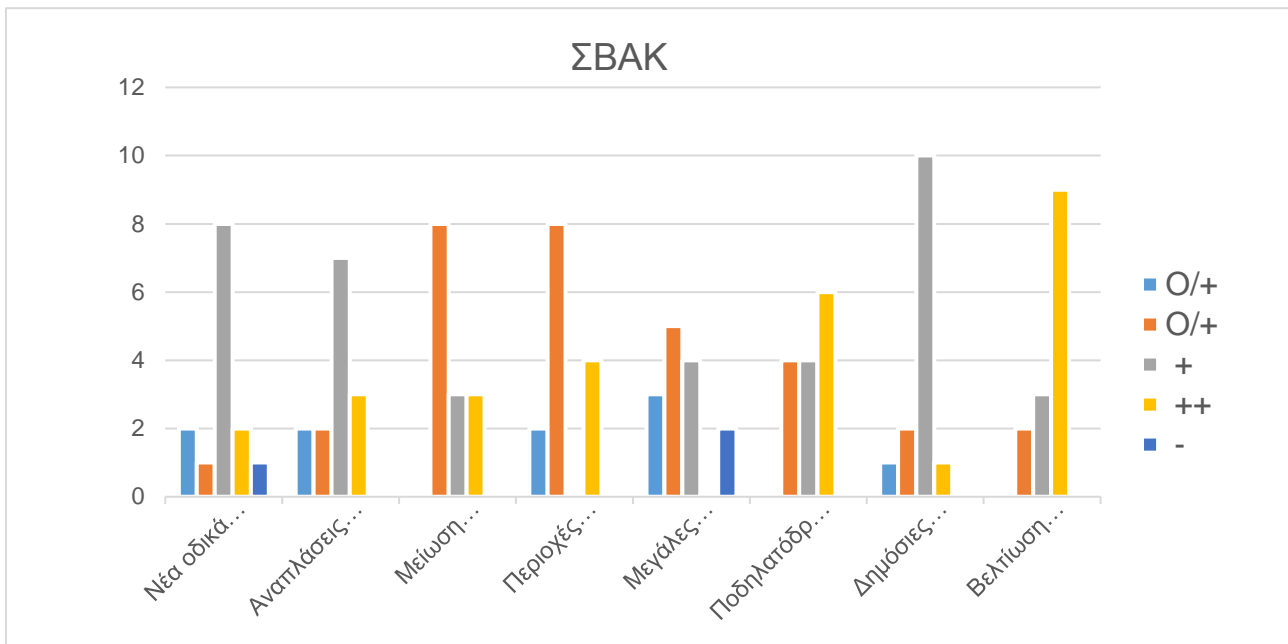
- Συνολικά για όλα τα πακέτα παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ, «Θετικές μεγάλης κλίμακας» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 29 φορές, «Θετικές επιπτώσεις» αναγνωρίστηκαν 39 φορές, «Ουδέτερες Θετικές» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 10 φορές, «Ουδέτερες» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 32 φορές, και «Αρνητικές» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 3 φορές,



- Σε επίπεδο παρεμβάσεων :
 - ο Για τα νέα οδικά έργα υποδομής αναγνωρίστηκαν :

- Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Ουδέτερες επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
- Θετικές επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Αρνητικές επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
- Για τις αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων αναγνωρίστηκαν :
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 7 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
- Για την μείωση των ορίων ταχύτητας αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
- Για τις περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο αναγνωρίστηκαν :
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
- Για τις μεγάλες αναπτύξεις αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 5 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Αρνητικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους (έδαφος / νερά)
- Για τους ποδηλατοδρόμους αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
- Για τις δημόσιες συγκοινωνίες αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
 - Θετικές επιπτώσεις σε 10 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
 - Καμία αρνητική επίπτωση
- Για την βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντική παράμετρο
 - Θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους

- Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 9 περιβαλλοντικές παραμέτρους
- Καμία αρνητική επίπτωση



- Μικρές αρνητικές επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν σε δύο παραμέτρους, οι οποίες όμως είναι αναστρέψιμες με τα κατάλληλα μέτρα (**ενότητα 7.3**):
 - Έδαφος : Νέα οδικά έργα υποδομής, και μεγάλες αναπτύξεις,
 - Ύδατα : Μεγάλες αναπτύξεις,
- Η εφαρμογή των μέτρων δεν συνδέεται με διασυννοριακές επιπτώσεις

Πίνακας 2: Συνολική Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου (Σενάριο 3)

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 3							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίκτυπο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατόδρομοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης
1	Βιοποικιλότητα Αποφυγή απώλειας και διατήρηση οικοτόπων – διατήρηση και αύξηση του συνολικού αριθμού φυτικών ειδών – αποφυγή μείωσης απειλούμενων και ενδημικών ειδών								
2	Πληθυσμός Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά								
3	Υγεία των κατοίκων Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας / βελτίωση της ποιότητας ζωής / περιορισμός της έκθεσης σε κίνδυνο								
4	Έδαφος Μείωση των επιπτώσεων / προστασία από την διάβρωση / αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης								
5	Ύδατα Μείωση της ρύπανσης								
6	Αέρας Τήρηση οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων								
7	Κλιματικές αλλαγές Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου / εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών κάθε τομέα								

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 3							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίκτυπο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατόδρομοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης
8	Περιβαλλοντικός Θόρυβος Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων	●	●	●	●	●	●	●	●
9	Υλικά περιουσιακά στοιχεία Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων στην αξία της γης / Βέλτιστη διαχείριση ενεργειακών υποδομών	●	●	●	●	●	●	●	●
10	Τοπίο Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων	●	●	●	●	● ●	●	●	●
11	Πολιτιστική κληρονομιά Διατήρηση, προστασία, ανάδειξη / ενίσχυση προσβασιμότητας	●	●	●	● ●	●	●	●	●
12	Αστική Βιωσιμότητα Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας	●	●	●	●	●	●	●	●
13	Διαχείριση Αποβλήτων Ασφαλής διαχείριση αποβλήτων	●	● ●	●	●	●	●	●	●
14	Πολεοδομικό πλαίσιο Ορθολογική ανάπτυξη	●	● ●	●	●	●	●	●	●

Η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε στρατηγικό επίπεδο, έχει προσδιορίσει μια σειρά περιβαλλοντικών επιπτώσεων οι οποίες είναι αναστρέψιμες με την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισής τους: μέτρα που θα επιτυγχάνουν τον περιορισμό ή εξάλειψη των πιθανών αρνητικών επιπτώσεων ενώ παράλληλα θα συμβάλλουν στην ενίσχυση των θετικών επιπτώσεων, οι οποίες είναι άμεσα συσχετισμένες με την μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου. Τα μέτρα αυτά αναλύονται στην συνέχεια.

Γενική κατευθυντήρια γραμμή για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ είναι η τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας η οποία αναφέρεται στην περιβαλλοντική αδειοδότηση των έργων και Σχεδίων / Προγραμμάτων σύμφωνα με τους νόμους:

- Ο περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Έργα Νόμος του 2018 (Ν. 127(Ι)/2018),
- Νόμος για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ορισμένων σχεδίων και/ή προγραμμάτων (Ν. 102(Ι)/2005),

οι οποίοι προνοούν ότι ανάλογα με την περιβαλλοντική κατάσταση και το στάδιο περιβαλλοντικής αδειοδότησης θα πρέπει να εκπονούνται οι απαιτούμενες Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, στις οποίες θα γίνεται εκτίμηση και αξιολόγηση των πιθανά σημαντικών επιπτώσεων από τις εργασίες κατασκευής και λειτουργίας των επιμέρους έργων και θα περιγράφονται με σαφήνεια και πληρότητα τα μέτρα, οι όροι και οι περιορισμοί που πρέπει να εφαρμοστούν για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων. Κατά την εκπόνηση των περιβαλλοντικών μελετών η επιλογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης και η ενσωμάτωση μέτρων και όρων ελαχιστοποίησης των αναμενόμενων επιπτώσεων έχει ιδιαίτερη σημασία.

Επιπρόσθετα, για τα έργα και σχέδια/προγράμματα που χωροθετούνται εντός των γεωγραφικών ορίων των προστατευόμενων περιοχών του δικτύου Natura 2000 θα πρέπει να εκπονείται Μελέτη Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΜΕΟΑ), η οποία θα εξετάζει τις πιθανές σημαντικές επιπτώσεις στα είδη και τα ενδιαίτηματα σύμφωνα με τους καθορισμένους στόχους διατήρησης της κάθε προστατευόμενης περιοχής.

Η υλοποίηση οποιουδήποτε έργου ή σχεδίου /προγράμματος δεν μπορεί να προχωρήσει, εάν βάσει της αξιολόγησης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η περιβαλλοντική Αρχή δεν έχει εκδώσει θετική περιβαλλοντική γνωμάτευση.

Σημαντική επίσης είναι, η παρακολούθηση όχι μόνον της εφαρμογής των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης αλλά και η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους στην διαφύλαξη της καλής κατάστασης του περιβάλλοντος. Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την ικανοποίηση της παραπάνω απαίτησης, είναι η συμπερίληψη στους όρους της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης, της υποχρέωσης εκ μέρους του ιδιοκτήτη του έργου ή σχεδίου / προγράμματος, της ανάπτυξης και εφαρμογής Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης τόσο κατά το στάδιο της κατασκευής όσο και κατά το στάδιο της λειτουργίας.

Στην συνέχεια παρουσιάζεται με λεπτομέρεια το προτεινόμενο Σχέδιο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης, η φιλοσοφία του οποίου είναι τα μέτρα να επιτυγχάνουν τον περιορισμό ή εξάλειψη των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων όπου εμφανίζονται, ενώ παράλληλα να ενισχύουν τις θετικές επιπτώσεις, οι οποίες είναι άμεσα συσχετισμένες με τη αποτελεσματικότητα των μέτρων που συμπεριλαμβάνονται στο Πρόγραμμα.

Πίνακας 3: Μέτρα Αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Γενικοί Όροι)

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
1	Βιοποικιλότητα Αποφυγή απώλειας και διατήρηση οικοτόπων – διατήρηση και αύξηση του συνολικού αριθμού φυτικών ειδών – αποφυγή μείωσης απειλούμενων και ενδημικών ειδών	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή των προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, κτλ., για την προστασία της γενετικής ποικιλομορφίας, • Εκπόνηση Μελέτης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΜΕΟΑ) για τα έργα που χωροθετούνται εντός ή κοντά προστατευόμενων περιοχών του Δικτύου Natura 2000, • Αποκατάσταση και επαναφορά των υποβαθμισμένων προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, υγροτόπων, δασών, αλυκών, και οικοσυστημάτων γενικότερα • Εκπόνηση Περιβαλλοντικών Μελετών Υποβάθρου, οι οποίες θα περιλαμβάνουν

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		την χαρτογράφηση και σήμανση των οικοτόπων προτεραιότητας, των Ειδικών Ζωνών Διατήρησης, των σημαντικών ενδιαιτημάτων ορνιθοπανίδας (φωλιές, θέσεις αναπαραγωγής και τροφοληψίας), πριν την έναρξη της φάσης κατασκευής, καθορίζοντας και τα μέτρα προστασίας τους κατά την φάση της κατασκευής
2	Πληθυσμός Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή οικισμών, Αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού των κοινοτήτων που προγραμματίζονται τα έργα
3	Ανθρώπινη Υγεία Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας / βελτίωση της ποιότητας ζωής / περιορισμός της έκθεσης σε κίνδυνο	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή οικισμών, Αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού των κοινοτήτων που προγραμματίζονται τα έργα
4	Έδαφος Μείωση των επιπτώσεων / προστασία από την διάβρωση / αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή περιοχών όπου το έδαφος παρουσιάζει προβλήματα ευστάθειας και διάβρωσης ανάλογα με τους γεωλογικούς σχηματισμούς της περιοχής, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την περιορισμό τις κάλυψης του εδάφους από τις εγκαταστάσεις των έργων, Προσεκτικός σχεδιασμός ώστε να αξιοποιούνται κατά το δυνατόν υποβαθμισμένες περιοχές και εδάφη αντί παραγωγικών εδαφών, Υιοθέτηση πρακτικών για τη σωστή διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων. Επαναχρησιμοποίηση των χωματουργικών υλικών που προκύπτουν από τις εργασίες διαμόρφωσης του χώρου και τις εκσκαφές, στο μέγιστο δυνατό και διάθεση της περίσσειας των χωματουργικών υλικών σε αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις
5	Ύδατα Μείωση της ρύπανσης	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή επηρεασμού των επιφανειακών και υπόγειων νερών από την ρύπανση ή την αλλαγή του υδρογραφικού καθεστώτος και των υδρολογικών συνθηκών, Να τηρούνται οι προβλεπόμενες αποστάσεις από τα όρια υδατορεμάτων και εφόσον απαιτείται να εκπονούνται οι μελέτες οριοθέτησης σύμφωνα με τις υποδείξεις του ΤΑΥ προκειμένου να μην παρεμποδίζεται η φυσική επιφανειακή απορροή και η αποστράγγιση, Μέτρα ορθολογικής διαχείρισης των υδάτινων πόρων (τεχνολογίες επεξεργασίας υγρών αποβλήτων παραγωγής επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων κατάλληλων για άρδευση και όπου κριθεί σκόπιμο να εφαρμοστούν, προγράμματα επαναχρησιμοποίησης γκρίζων νερών στο κτηριακό απόθεμα, προγράμματα

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		<p>παρακολούθησης και ελέγχου της υπεράντλησης των υπόγειων υδροφορέων,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψιν τα ακραία καιρικά φαινόμενα
6	<p>Αέρας</p> <p>Τήρηση οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Τήρηση των ορίων εκπομπής. • Εφαρμογή μέτρων που προτείνονται στο «Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην Κύπρο» και μέτρων τα οποία αναφέρονται στην Έκθεση για τα Ετήσια Ανώτατα Όρια Εκπομπών των Ατμοσφαιρικών Ρύπων στην Ατμόσφαιρα της Κύπρου, • Προγράμματα προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς και άλλων βιώσιμων μέτρων μετακίνησης, • Δημιουργία υποδομών για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των καθαρών αστικών μεταφορών, • Περιβαλλοντική αναβάθμιση του στόλου ΜΜΜ με την εισαγωγή τροχαίου υλικού χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών (ηλεκτρικά λεωφορεία) , • Προώθηση μέτρων και κινήτρων για την μεγαλύτερη και γρηγορότερη διείσδυση των «πράσινων» μέσων μεταφοράς (υβριδικά και ηλεκτροκίνητα οχήματα), • Προώθηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων
7	<p>Κλιματικές αλλαγές</p> <p>Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου / εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών κάθε τομέα</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Προγράμματα ενημέρωσης των καταναλωτών και χρηστών του Ηλεκτρικού Συστήματος σε σχετικά με τις πρακτικές εξοικονόμησης ενέργειας με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας, • Προώθηση προγραμμάτων ενεργειακής αναβάθμισης του κτηριακού αποθέματος της Κύπρου (βιοκλιματικός σχεδιασμός, θερμομόνωση κελύφους κτηρίων, αντλίες θερμότητας, κτλ.), • Προώθηση των ΑΠΕ στον τομέα των μεταφορών, • Βελτίωση των πολεοδομικών σχεδιασμών και ένταξη σε αυτούς πράσινων και γαλάζιων υποδομών, • Τα μέτρα για την προσαρμογή των έργων στην κλιματική αλλαγή να συνδέονται με τους όρους των αδειών οποιουδήποτε νέου έργου στην περιοχή και να επιβάλλονται από τις Αρμόδιες Αρχές, • Εφαρμογή μέτρων που προτείνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Μείωση των Εκπομπών των Αερίων του Θερμοκηπίου βάσει της Οδηγίας 2003/87/ΕΚ • Μέτρα ορθολογικής διαχείρισης των όμβριων υδάτων, • Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψιν τα ακραία καιρικά φαινόμενα • Δημιουργία στεγασμένων και ασφαλών χώρων στάθμευσης για ποδήλατα • Εξασφάλιση ότι θα λαμβάνονται υπόψιν ακραία καιρικά γεγονότα στον αρχικό σχεδιασμό όλων των νέων υποδομών (οδικό δίκτυο, μεγάλες αναπτύξεις, ποδηλατοδρόμοι, κτλ.)
8	<p>Περιβαλλοντικός Θόρυβος</p> <p>Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Για τα έργα εντός προστατευόμενων περιοχών να λαμβάνεται μέριμνα ώστε κατά

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		<p>το δυνατόν οι κατασκευαστικές εργασίες να πραγματοποιούνται εκτός εποχής αναπαραγωγής και φωλεασμού της ορνιθοπανίδας (Μάρτιος – Ιούνιος). Επιπλέον, συνιστάται η παρακολούθηση του θορύβου πριν και κατά τη διάρκεια της φάσης κατασκευής εντός και στα όρια του γηπέδου επέμβασης παράλληλα με τις εργασίες πεδίου για την ορνιθοπανίδα, σύμφωνα και με τους όρους της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης</p> <ul style="list-style-type: none"> Χρήση αντιθορυβικών οδοστρωμάτων όπου είναι τεχνικά δυνατόν Εγκατάσταση ηχοπετασμάτων, βάσει των αποτελεσμάτων του πρόσφατου Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου
9	<p>Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <p>Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων στην αξία της γης / Βέλτιστη διαχείριση ενεργειακών υποδομών</p>	<ul style="list-style-type: none"> Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή περιοχών: γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας, υψηλού κινδύνου πλημμύρας, με έντονη τουριστική ανάπτυξη Η υλοποίηση των δράσεων κάθε πακέτου παρέμβασης να γίνει με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να η υλοποίησή τους να συνεισφέρει στη βελτίωση της προσβασιμότητας στις περιοχές παρέμβασης και συνεπώς στην περαιτέρω αύξηση της αξίας των υλικών περιουσιακών στοιχείων στις περιοχές όπου θα γίνουν τα έργα, Να λαμβάνεται υπόψη κατά την χωροθέτηση των υποδομών η αξία της γης στις γειτονικές περιοχές και να χρησιμοποιηθεί στην ανάλυση κόστους οφέλους των επί μέρους έργων, έτσι ώστε να προστατευτούν τα περιουσιακά στοιχεία των περιοχών όπου θα υλοποιηθούν οι παρεμβάσεις.
10	<p>Τοπίο</p> <p>Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή των προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, κτλ., Εκπόνηση Μελέτης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΜΕΟΑ) για τα έργα που χωροθετούνται εντός ή κοντά προστατευόμενων περιοχών του Δικτύου Natura 2000, Εφαρμογή της Σύμβασης για το Τοπίο, Σε όλες τις παρεμβάσεις υιοθέτηση μέτρων ενσωμάτωσής τους στο τοπιολογικό περιβάλλον όπου αναμένεται να υλοποιηθούν, Κατά τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων αποκατάστασης να ληφθούν υπόψη τα υφιστάμενα τοπιολογικά χαρακτηριστικά, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν οι θετικές επιπτώσεις στον φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου. Σε περιπτώσεις αποκατάστασης εντός υποβαθμισμένων τοπίων θα πρέπει να γίνουν φυτοτεχνικές μελέτες έτσι ώστε να επέλθει τοπιολογική αναβάθμιση.
11	<p>Πολιτιστική κληρονομιά</p> <p>Διατήρηση, προστασία, ανάδειξη / ενίσχυση προσβασιμότητας</p>	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή χωροθέτησης των έργων εντός αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, Τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας σύμφωνα με τις υποδείξεις του Τμήματος Αρχαιοτήτων, Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαιοτήτων οι εργασίες θα πρέπει να διακόπτονται και να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα προστασίας κατόπιν υπόδειξης του Τμήματος Αρχαιοτήτων Τοποθέτηση σήμανσης και χαρτών σε χώρους προτεινόμενων υποδομών, (όπως

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		<p>σε χώρους Park & Ride, σε σταθμούς μετεπιβίβασης κλπ.) οι οποίοι να αναδεικνύουν στοιχεία και περιοχές ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού, πολιτιστικού αρχιτεκτονικού και παραδοσιακού ενδιαφέροντος</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάδειξη αξιόλογων στοιχείων με την χρήση «Εξυπνων Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transport Systems – ITS)».π.χ παρουσίαση σχετικών πληροφοριών στην οθόνη των λεωφορείων (ή τραμ) όταν αυτά περνούν από αξιόλογα στοιχεία κατά μήκος της διαδρομής.
12	Αστική Βιωσιμότητα Πρώθηση της βιώσιμης κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Εφαρμογή κατάλληλης διαδικασίας από κάθε Αρχή Σχεδιασμού ώστε να διασφαλίζεται ότι οι επενδύσεις σε υποδομές και τα θεσμικά και οργανωτικά μέτρα υλοποίησης της κάθε παρέμβασης που περιλαμβάνεται στους ειδικούς στόχους θα χαρακτηρίζονται από επαρκή περιβαλλοντική συμβατότητα, • Ενσωμάτωση αρχών βιώσιμης κινητικότητας: Τα έργα εντός των αστικών συγκροτημάτων θα πρέπει να σχεδιάζονται ενσωματώνοντας τις αρχές της ελαχιστοποίησης των ατμοσφαιρικών εκπομπών και του θορύβου, της ενθάρρυνσης τρόπων μετακίνησης που διακρίνονται από φιλικότητα προς το περιβάλλον και της ενίσχυσης της χρήσης μέσω συλλογικής αντί ατομικής μετακίνησης, • Προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς: Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν εξαρχής μέριμνα αποφυγής επιβλαβών επιδράσεων σε σημαντικά στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς, επιδιώκοντας επιπροσθέτως την ενσωμάτωση τρόπων προβολής και ανάδειξης ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής τους, • Ενίσχυση της ασφάλειας ως προς την αποφυγή ατυχημάτων με επίπτωση στο περιβάλλον ή/και ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους: Στο σχεδιασμό των επενδύσεων, ιδίως εκείνων που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στην ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μέριμνα για την πρόληψη ατυχημάτων που θα μπορούσαν να προκαλέσουν περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς και μέτρα για τον περιορισμό και την αποτελεσματικότερη δυνατή αντιμετώπιση των συνεπειών τους, • Η δημιουργία υποδομών για καθαρές αστικές μεταφορές, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν την ηλεκτροκίνηση, η οποία μεταξύ άλλων συνοδεύεται από σημαντικά οφέλη ως προς το περιβάλλον των μεγάλων πόλεων, θα πρέπει να εξειδικευθούν και να εφαρμοστούν κατά τον ταχύτερο δυνατό τρόπο, είτε ως αυτοτελείς δράσεις (π.χ. αύξηση των σημείων φόρτισης) είτε ως μέρη άλλων δράσεων (π.χ. ανανέωση στόλου οχημάτων), • Οι ειδικοί στόχοι του Προγράμματος που σχετίζονται ευθέως ή εμμέσως με την «έξυπνη κινητικότητα», όπως π.χ. η αύξηση χωρητικότητας αυτοκινητοδρόμων, η βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των οδικών μεταφορών, καθώς και οι νέοι αυτοκινητόδρομοι ή οι αναβαθμίσεις υπαρχόντων, θα πρέπει να ενσωματώνουν εξαρχής μέριμνα για τις επερχόμενες τεχνολογίες αυτόνομων και συνδεδεμένων οχημάτων, οι οποίες αυξάνουν σημαντικά την αποτελεσματικότητα των μεταφορών και ως εκ τούτου προσφέρουν σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον. Κατ' ανάλογο τρόπο, το σκέλος των θεσμικών και επιχειρησιακών μέτρων του Προγράμματος θα πρέπει να εμπλουτιστεί κατάλληλα ώστε να συμπεριλάβει εγκαίρως ρυθμίσεις και ενισχυτικές παρεμβάσεις για τα αυτόνομα και συνδεδεμένα οχήματα
13	Διαχείριση Αποβλήτων Ασφαλής διαχείριση αποβλήτων	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία,

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή προγραμμάτων προώθησης της μείωσης των αποβλήτων, επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης, Προώθηση της εφαρμογής Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (EMAS, ISO 14001) στις επιχειρήσεις και στην βιομηχανία, Μέτρα προώθησης τεχνολογιών επεξεργασίας υγρών αποβλήτων παραγωγής επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων κατάλληλων για άρδευση και όπου κριθεί σκόπιμο να εφαρμοστούν, προγραμμάτων επαναχρησιμοποίησης γκρίζων νερών στο κτηριακό απόθεμα, Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα ακραία καιρικά φαινόμενα
14	Πολεοδομικό πλαίσιο Ορθολογική Ανάπτυξη	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την ενσωμάτωση των έργων στο πολεοδομικό πλαίσιο ανάπτυξης της κάθε περιοχής παρέμβασης , Κατά τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων να ληφθούν υπόψη τα υφιστάμενα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν οι θετικές επιπτώσεις: στις χρήσεις γης, στις προοπτικές ανάπτυξης μειώνοντας στο ελάχιστο την ανάγκη απαλλοτριώσεων, στον φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα των περιοχών των παρεμβάσεων.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Ένα ευρύ φάσμα υφιστάμενων προγραμμάτων που ισχύουν σε εθνικό και τοπικό επίπεδο στοχεύουν στην παρακολούθηση της περιβαλλοντικής κατάστασης και στην αξιολόγηση των επιδόσεων μέσω δεικτών. Πολλοί από αυτούς τους δείκτες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση του Προγράμματος. Η «Έκθεση για την Κατάσταση του Περιβάλλοντος στην Κύπρο 2020», παρέχει πληροφορίες για ένα ευρύ φάσμα περιβαλλοντικών θεμάτων και δεικτών, συμπεριλαμβανομένων δεικτών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, τις χρήσεις της γης, την ποιότητα των υδάτων, του εδάφους, της παραγωγής αποβλήτων, και της βιοποικιλότητας.

Το προτεινόμενο Πρόγραμμα της Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης και οι αντίστοιχοι δείκτες, παρουσιάζεται στον Πίνακα 4 που ακολουθεί.

Πίνακας 4: Δείκτες Παρακολούθησης

Περιβαλλοντική Παράμετρος	Δείκτης Παρακολούθησης	Βάση Δεδομένων
Βιοποικιλότητα – Χλωρίδα και Πανίδα	Ποσοστό προστατευόμενων περιοχών οι οποίες θα επηρεαστούν από το ΣΒΑΚ	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Αφθονία και Κατανομή Επιλεγμένων Ειδών	
	Είδη Ευρωπαϊκού Ενδιαφέροντος	
	Βαθμός ανάσχεσης απώλειας βιοποικιλότητας	
Πληθυσμός	Αριθμός απασχολούμενων	Στατιστική Υπηρεσία
Υδάτινοι Πόροι	Χρήση υδάτινων πόρων	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Χημική κατάσταση υδάτινων σωμάτων	Τμήμα Περιβάλλοντος
Ανθρώπινη Υγεία	Προσδόκιμο ζωής	Στατιστική Υπηρεσία
	Αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα σε αστικές περιοχές	Στατιστική Υπηρεσία

Περιβαλλοντική Παράμετρος	Δείκτης Παρακολούθησης	Βάση Δεδομένων
	Αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών οδηγών και επιβατών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων	Στατιστική Υπηρεσία
	Αριθμός θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων ηλικίας κάτω των 25 ετών	Στατιστική Υπηρεσία
Ατμοσφαιρικός Αέρας	Εκπομπές κύριων ατμοσφαιρικών ρύπων	Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας
	Τάσεις και προβλέψεις των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Η πρόοδος στην επίτευξη των στόχων για τις εκπομπές του θερμοκηπίου	
Κλιματικοί παράγοντες	Παγκόσμιες και Ευρωπαϊκές θερμοκρασίες	Μετεωρολογική Υπηρεσία
	Η πρόοδος στην επίτευξη των στόχων για τις εκπομπές του θερμοκηπίου	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Τάσεις και προβλέψεις των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Περιστατικά πλημμυρών	Τμήμα Περιβάλλοντος /Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων
	Κατανάλωση Πρωτογενούς Ενέργειας	Υπηρεσία Ενέργειας
	Ανανεώσιμες πηγές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας	
	Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας σε σχέση με την ακαθάριστη εσωτερική κατανάλωση ενέργειας	
	Μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας	
	Χρήση καθαρότερων και εναλλακτικών καυσίμων	Υπηρεσία Ενέργειας
Θόρυβος	Ποσοστό έκθεσης των κατοίκων σε στάθμες θορύβου $L_{den} > 70$ dBA και $L_{night} > 60$ dBA	Τμήμα Περιβάλλοντος
Τοπίο	% γης που προορίζεται για πράσινες και γαλάζιες υποδομές	Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως
Πολιτιστική κληρονομιά	Αριθμός επισκεπτών σε χώρους πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος	Τμήμα Αρχαιοτήτων
	Αριθμός υποδομών πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος	
Αστική Βιωσιμότητα	Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Τμήμα Οδικών Μεταφορών
	Ανθρωποχιλιόμετρα που διανύονται ανά έτος ανά είδος μεταφορικού μέσου	Τμήμα Οδικών Μεταφορών
	Μήκος νέων ποδηλατοδρόμων	Τμήμα Δημοσίων Έργων
	% χρηστών των ΜΜΜ και του ποδηλάτου	Στατιστική Υπηρεσία
	Μήκος νέων λεωφορειολωρίδων	Στατιστική Υπηρεσία
Διαχείριση αποβλήτων	Ποσοστό του πληθυσμού συνδεδεμένο με συστήματα επεξεργασίας αποβλήτων	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Ποσοστό του πληθυσμού που εξυπηρετείται από σύστημα ολοκληρωμένης διαχείρισης απορριμμάτων	
	Ετήσια κατά κεφαλήν παραγωγή απορριμμάτων	

Περιβαλλοντική Παράμετρος	Δείκτης Παρακολούθησης	Βάση Δεδομένων
	Ποσοστό ανακύκλωσης επί της συνολικής παραγωγής απορριμμάτων	
	Αριθμός επιχειρήσεων και βιομηχανιών που έχουν πιστοποιημένο ΣΠΔ κατά EMAS ή ISO 14001	
Πολεοδομικό πλαίσιο	Αλλαγή στις αξίες γης	Τμήμα Χωρομετρίας και Οικήσεως
	% δημόσιων κτηρίων στα οποία ελήφθησαν μέτρα ενεργειακής αναβάθμισης	Υπηρεσία Ενέργειας
	% οικιστικού αποθέματος στο οποίο ελήφθησαν μέτρα ενεργειακής αναβάθμισης	
	Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας τα οποία περιλαμβάνονται στα Τοπικά Σχέδια Ανάπτυξης	Τμήμα Δημοσίων Έργων

2 Το ΣΒΑΚ Λευκωσίας

2.1 Εισαγωγή

Αντικείμενο της Σύμβασης αποτελεί η εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας αναφέρεται στην ανάπτυξη μελλοντικών στρατηγικών σεναρίων για την αστική ανάπτυξη και την κινητικότητα μεταφορών στην περιοχή μελέτης. Οι στόχοι περιλαμβάνουν την ανάπτυξη βέλτιστων σεναρίων για την αστική ανάπτυξη, την εκτίμηση της ζήτησης, την ανάλυση του συγκοινωνιακού μοντέλου, και την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου

Το ΣΒΑΚ στοχεύει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλούνται από την υπερβολική χρήση ιδιωτικών οχημάτων και την προώθηση βιώσιμων μορφών μετακίνησης, όπως η πεζή μετακίνηση, η ποδηλασία και οι δημόσιες συγκοινωνίες.

Οι κύριοι στόχοι του περιλαμβάνουν:

- **Οικονομική Αποδοτικότητα:** Βελτίωση της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας.
- **Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα:** Μείωση των εκπομπών ρύπων και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από τις μεταφορές.
- **Προσβασιμότητα και Κοινωνική Ένταξη:** Παροχή εναλλακτικών μετακίνησης που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες για όλους τους πολίτες.
- **Ασφάλεια:** Βελτίωση της προσωπικής ασφάλειας και της ασφάλειας των μεταφορών.
- **Ποιότητα Ζωής:** Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος .

2.2 Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) προσβλέπει στην εκτίμηση των επιπτώσεων που ενδέχεται να προκύψουν στο φυσικό περιβάλλον της Κύπρου από την εφαρμογή του «Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας», και προτείνει μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων αυτών. Η παρούσα ΣΜΠΕ έχει συνταχθεί σύμφωνα με την Οδηγία 2001/42/ΕΟΚ της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων και σύμφωνα με τη Κυπριακή νομοθεσία (Νόμος 102(Ι)/2005) η οποία είναι εναρμονισμένη με την Οδηγία.

Ο κύριος στόχος είναι η εκτίμηση των επιπτώσεων που ενδέχεται να προκύψουν από την εφαρμογή του προτεινόμενου Σχεδίου (άμεσες, έμμεσες, σωρευτικές, αρνητικές, θετικές, κτλ.), η αναγνώριση τους, η ιεράρχησή τους και οι προτάσεις μέτρων αποφυγής ή μετριασμού, με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος. Κατά την ανάλυση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, άλλες αξιολογούνται ως αρνητικές και άλλες ως θετικές και εμφανίζονται και στους τρεις τομείς της παραγωγής (πρωτογενής, δευτερογενής και τριτογενής). Επίσης παρουσιάζονται αρνητικές επιπτώσεις προς το περιβάλλον λόγω της αδυναμίας που αντιμετωπίζει το κράτος στην εφαρμογή μέτρων για τη προστασία του περιβάλλοντος.

2.3 Περιεχόμενα της Έκθεσης

Η Μελέτη περιλαμβάνει επτά (7) κεφάλαια, τα οποία καλύπτουν τις παρακάτω ενότητες:

Κεφάλαιο 1 : Μη Τεχνική περίληψη

Κεφάλαιο 2 : Το ΣΒΑΚ Λευκωσίας

Κεφάλαιο 3 : Περιγραφή Περιβάλλοντος

Κεφάλαιο 4 : Περιγραφή του Σχέδιου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

Κεφάλαιο 5 : Εναλλακτικές Επιλογές (Σενάρια)

Κεφάλαιο 6 : Σκοπός και Μεθοδολογία ΜΕΕΠ

Κεφάλαιο 7 : Εκτίμηση και Αξιολόγηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

2.4 Συνοπτική παρουσίαση των βασικών σημείων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

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

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

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

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

Το ΣΒΑΚ για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας ακολουθεί το ίδιο σύνολο στόχων όπως ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της Ε.Ε για τις Μεταφορές, τις κατευθυντήριες γραμμές του ΣΒΑΚ και τους Γενικών Όρων Αναφοράς:

- Οικονομική Αποδοτικότητα: Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων.
- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές.
- Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη: Προσφορά επιλογών μετακίνησης που επιτρέπει την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες σε όλους τους πολίτες.
- Ασφάλεια: Εξασφάλιση προσωπικής ασφάλειας και ασφάλειας εντός του συστήματος μεταφοράς.
- Ποιότητα Ζωής: Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού προς όφελος των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας συνολικά.
- Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Λευκωσίας θα ακολουθήσει τα εξής βασικά βήματα:
- Ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης των μετακινήσεων και τις επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στην μετακίνηση,
- Προβολές μελλοντικών εξελίξεων (κοινωνικο-δημογραφικές, οικονομικές, χωρικές),
- Εξαγωγή υπάρχοντων και μελλοντικών ελλείψεων και προβλημάτων (σύμφωνα με τους στόχους),
- Ανάπτυξη συνεπών στρατηγικών λύσεων (υπό το πλαίσιο καθορισμένων στόχων και επιθυμητών αποτελεσμάτων),
- Εξαγωγή και καθορισμός μέτρων και έργων (με κριτήρια οικονομικής απόδοσης και περιβαλλοντικών στόχων) σε όλους τους τομείς των μεταφορών συμπεριλαμβανομένων, θεσμικών και οργανωτικών,
- Επιλογή μέτρων και έργων (βάσει εκτίμησης και αξιολόγησης),
- Ορισμός των αναμενόμενων προϋπολογισμών,
- Καθορισμός σχεδίου υλοποίησης (δράσεων) συντονίζοντας και ταξινομώντας τα μέτρα και τα έργα, σύμφωνα με την αναμενόμενη εξέλιξη και τους διαθέσιμους προϋπολογισμούς έως το 2030
- Παροχή σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης (για συνεχή ενημέρωση και επίβλεψη του σχεδίου υλοποίησης και διασφάλιση της επιτυχούς – ως προς τους καθορισμένους επιχειρησιακούς στόχους – εφαρμογής μέτρων).

2.5 Μεθοδολογία εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

Η διαδικασία κατάρτισης του ΣΒΑΚ Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας,

περιλαμβάνει τόσο στην ανάπτυξη διαφορετικών εναλλακτικών στρατηγικών για την επίτευξη οράματος και στόχων όσο και στον προσδιορισμό μιας σειράς μέτρων για την εφαρμογή των αντίστοιχων στρατηγικών. Στην ανάπτυξη των στρατηγικών και των σχετικών μέτρων, χρησιμοποιήθηκε και η εμπειρία και η γνώση από άλλα μέρη του κόσμου, αλλά στο τέλος, αυτές οι στρατηγικές και τα μέτρα διαμορφώθηκαν ώστε να ταιριάζουν στην τοπική κατάσταση της περιοχής μελέτης, ώστε να είναι εφαρμόσιμα, να εγκριθούν από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και να γίνουν αποδεκτά από τους εμπλεκόμενους φορείς και το ευρύ κοινό.

Για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης υιοθετώντας τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, δεν αρκεί να ληφθεί υπόψιν μόνο στο σύστημα μεταφορών. Οι μεταφορές έχουν ισχυρές αλληλεπιδράσεις με την οικονομική ανάπτυξη και ακόμη περισσότερο με τις χρήσεις γης και την αστική ανάπτυξη:

- Πού ζουν οι άνθρωποι;
- Που δουλεύουν;
- Πού πραγματοποιούν άλλες δραστηριότητες;
- Ποιες είναι οι αποστάσεις μεταξύ αυτών των δραστηριοτήτων;

Η ανάπτυξη των χρήσεων γης, η αστική ανάπτυξη, επηρεάζει τη ζήτηση για μετακινήσεις, τον αριθμό και τη διάρκεια των ταξιδιών, την επιλογή του μέσου μεταφοράς, τους χρόνους ταξιδιού, κλπ. Αλλά επίσης, οι μεταφορές, κυρίως η προσφορά μεταφορών, επηρεάζουν τις χρήσεις γης και την αστική ανάπτυξη. Όσο περισσότερο είναι προσβάσιμη

μια περιοχή, όσο περισσότερες συνδέσεις υπάρχουν με το υπόλοιπο δίκτυο (το οδικό δίκτυο, το δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών, τα δίκτυα πεζοπορίας και ποδηλασίας), τόσο περισσότερο θα αναπτυχθεί αυτή η προσβάσιμη περιοχή, με αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού, των επιχειρήσεων και των θέσεων εργασίας.

Στην περιοχή μελέτης, επικρατεί μία μη βιώσιμη κατάσταση, με το 95% περίπου όλων των ταξιδιών να πραγματοποιούνται με αυτοκίνητο, με πολύ περιορισμένη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, λίγους πεζούς και πολύ λίγους ποδηλάτες. Και φυσικά, τα προβλήματα που σχετίζονται με αυτήν τη μορφή αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας είναι η συμφόρηση, τα ατυχήματα, η περιβαλλοντική ρύπανση, κέντρα πόλεων για αυτοκίνητα και όχι για ανθρώπους, και λίγος χώρος για να απολαύσουν οι άνθρωποι την πόλη.

Για την αντιστροφή αυτής της μη-βιώσιμης ανάπτυξης, είναι απαραίτητη η στενή σχέση μεταξύ πολεοδομικού σχεδιασμού και σχεδιασμού μεταφορών. Ο σχεδιασμός αποφάσεων σε έναν από τους δύο τομείς θα έχει άμεσο αντίκτυπο στον άλλο. Για αυτόν τον λόγο, ο πολεοδομικός σχεδιασμός και ο σχεδιασμός μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και οι αμοιβαίες αλληλεξαρτήσεις τους εξετάζονται από κοινού κατά την ανάπτυξη των μελλοντικών σεναρίων.

Σχεδιάστηκαν και εξετάστηκαν τέσσερα στρατηγικά σενάρια για την αστική ανάπτυξη και κινητικότητα μεταφορών μέχρι το έτος 2030:

- **Σενάριο 0 - Αναφοράς:** Είναι το “Do Nothing” ή “Business as Usual” σενάριο, όπου δεν γίνονται αλλαγές στην τρέχουσα πολιτική ή πρακτικές.
- **Σενάριο 1 - Μετριασμένο:** Προτείνει μια συντηρητική στρατηγική με ελαφρύτερες παρεμβάσεις στην αστική ανάπτυξη και τις μεταφορές.
- **Σενάριο 2 - Ενδιάμεσο:** Εφαρμόζει μια μετριασμένη στρατηγική με πιο ισορροπημένες παρεμβάσεις.
- **Σενάριο 3 - Φιλόδοξο:** Προωθεί μια επιθετική στρατηγική με σημαντικές και τολμηρές αλλαγές για την ανάπτυξη και τις μεταφορές.

Ο σχεδιασμός των σεναρίων, διασφαλίζει ότι τα μέτρα δεν έρχονται σε αντίθεση, αλλά αλληλοϋποστηρίζονται. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί ακόμη και να είναι απαραίτητη η λήψη κατάλληλων συνοδευτικών μέτρων για την εξασφάλιση του επιθυμητού αντίκτυπου ενός συγκεκριμένου μέτρου (π.χ. μείωση της ταχύτητας για τις οδικές μεταφορές για την υποστήριξη της επιθυμητής αναβάθμισης μιας σύνδεσης δημοσίων συγκοινωνιών ή αύξηση των τελών στάθμευσης / μείωση θέσεων στάθμευσης για αύξηση της χρήσης μετακίνησης πεζή / ποδηλάτων / δημοσίων συγκοινωνιών).

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

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

2.6 Δημόσια Διαβούλευση στα πλαίσια κατάρτισης του ΣΒΑΚ

Διενεργήθηκαν τρεις **Δημόσιες Διαβουλεύσεις** και μια Δημόσια Παρουσίαση (όλο το σχετικό υλικό είναι διαθέσιμο στην επίσημη ιστοσελίδα του ΤΔΕ sustainablemobility.cy) όπου καταγράφηκαν οι κύριες παρεμβάσεις

εκπροσώπων φορέων και πολιτών για τα σημαντικά προβλήματα κινητικότητας που η περιοχή μελέτης αντιμετωπίζει, τις κρίσιμες παραμέτρους που επηρεάζουν τις υφιστάμενες συνθήκες, αλλά και κάποιες πρώτες ιδέες για τον τρόπο αντιμετώπισής τους.

Στο πλαίσιο εκπόνησης **εκδηλώσεων ενεργού συμμετοχής πολιτών και δράσεων άμεσης απόδοσης**, αναλύθηκαν τα αποτελέσματα **διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου πολιτών**, σχετικά με βασικά προβλήματα, προκλήσεις και λύσεις που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του οράματος, καθώς η συγκεκριμένη έρευνα αφορούσε στην καταγραφή της άποψης των πολιτών για τις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας στην περιοχή μελέτης και τις σχετικές προσδοκίες τους για το μέλλον (όραμα βιώσιμης κινητικότητας).

Η σύνθεση των προαναφερόμενων πληροφοριών και δεδομένων χρησιμοποιήθηκε από τον Σύμβουλο για τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης «εικόνας» της κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης, η οποία και παρουσιάστηκε στα **Ειδικά Εργαστήρια με τα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Εμπλεκομένων Φορέων Υψηλού Επιπέδου (HL-SAC)**, που κύριο στόχο έχει την καλύτερη και κοινή κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην ΠΜ, μετά την πραγματοποίηση σειράς ερευνών, μετρήσεων, απογραφών, τα κύρια προβλήματα που εντοπίστηκαν στο Σύστημα Μεταφορών της ΠΜ, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

Προβλήματα στην οργάνωση του οδικού δικτύου & την εξυπηρέτηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

- Η υπάρχουσα οδική υποδομή της ΠΜ δίνει έμφαση/ προτεραιότητα στα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα.
- Έλλειψη μέτρων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υπέρ των ήπιων μεταφορικών μέσων στην περιοχή των εμπορικών ή ιστορικών κέντρων και οικισμών της ΠΜ.
- Έλλειψη σαφώς καθορισμένων δακτυλίων (βρόγχων) με ομοειδή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά πχ. δικτύων μονοδρομημένων οδών σε κύριες και δευτερεύουσες συμβάλλουσες οδούς και έλλειψη ολοκληρωμένης πληροφοριακής σήμανσης με τοπωνύμια και περιοχές ενδιαφέροντος.
- Υπερπροσφορά θέσεων στάθμευσης σε παρά την οδό θέσεις και εκτός οδού, που αποτελεί παράμετρο έλξης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δευτερεύον και τοπικό δίκτυο.
- Απουσία μέτρων «καναλοποίησης» της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, όπως περιορισμός του λειτουργικού πλάτους των λωρίδων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας υπέρ πεζοδρομίων ή ποδηλατοδρόμων ειδικά σε δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς, μέτρων λειτουργικού διαχωρισμού των μηχανοκίνητων μετακινήσεων από μετακινήσεις πεζών και ποδηλατιστών, ιδιαίτερα πλησίον «ευαίσθητων» περιοχών (π.χ. σχολικές μονάδες και άλλες χρήσεις εκπαίδευσης).
- Έλλειψη διαχωριστικών και κατευθυντήριων νησίδων σε κύριες διασταυρώσεις της ΠΜ ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη τοπική καναλοποίηση της κυκλοφορίας και ασφαλής πρόσβαση και κίνηση των πεζών.
- Έλλειψη σαφούς και έγκαιρης πληροφοριακής και ρυθμιστικής σήμανσης στις πύλες εισόδων-εξόδων των πόλεων και οικισμών.
- Μειωμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο της ΠΜ, ιδιαίτερα εντός περιοχών κεντρικών λειτουργιών πόλης και περιοχών κατοικίας.

Προβλήματα στην οργάνωση & διαχείριση της στάθμευσης

- Υψηλή προσφορά θέσεων στάθμευσης σε θέσεις παρά την οδό και εκτός οδού εντός περιοχών κεντρικών λειτουργιών πόλης, σε συνδυασμό με χαμηλά επίπεδα τιμολόγησης (αντίτιμο στάθμευσης) στις θέσεις που ελέγχονται με τιμολόγηση (εκτός οδού είτε παρά την οδό).
- Υψηλή ζήτηση στάθμευσης που ισχύει σε όλη τη διάρκεια της ημέρας μιας τυπικής καθημερινής εντός περιοχών κεντρικών λειτουργιών πόλης.
- Χαμηλή ζήτηση στάθμευσης τα περιφερειακά σημεία της πόλης της Λευκωσίας και σε άλλους Δήμους, όπου χωροθετούνται υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτός οδού. Το ίδιο ισχύει και για τις θέσεις στάθμευσης παρά την οδό στους μη κεντρικούς οδικούς άξονες.
- Απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε περιφερειακά σημεία της ΠΜ, τόσο για Ι.Χ όσο και για βαρέα οχήματα (π.χ. τουριστικά λεωφορεία, φορτηγά, κλπ.).

- Μη ορθολογική διαχείριση της στάθμευσης, ούτως ώστε να λειτουργεί ως μηχανισμός υποστήριξης της συνολικής πολεοδομικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης.

Προβλήματα στις υποδομές εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πεζών & ποδηλατιστών

- Έλλειψη πεζοδρομίων σε ολοκληρωμένους άξονες και κατά περιοχές, ώστε να καταστεί το βάδισμα πραγματική εναλλακτική λύση σε σχέση με το ιδιωτικό μηχανοκίνητο μέσο.
- Ύπαρξη εμποδίων στην όδευση των πεζών στα πεζοδρόμια (π.χ. εξοπλισμοί καταστημάτων, ζαρντινιέρες, στύλοι ακατάλληλα τοποθετημένων πινακίδων σήμανσης, κλπ.)
- Έλλειψη διαβάσεων πεζών, στο εμπορικό κέντρο, στις αστικές γειτονίες της πόλης και ειδικά στην περίμετρο αυτής, αλλά και στο δίκτυο πρόσβασης σε ευαίσθητες χρήσεις γης (π.χ. Σχολικές Μονάδες).
- Το υφιστάμενο δίκτυο διαδρομών ποδηλάτου αξιολογείται ως μέτριο έως ικανοποιητικό, σε ότι αφορά στην κάλυψη της ΠΜ, στην άνεση, στην ευκολία ποδηλασίας και στο προσφερόμενο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας.
- Ύπαρξη κενών/ ασυνέχειες στο υφιστάμενο ποδηλατικό δίκτυο, ώστε να καταστεί η ποδηλασία πραγματική εναλλακτική λύση σε σχέση με το ιδιωτικό μηχανοκίνητο μέσο.
- Έλλειψη οργάνωσης της στάθμευσης ποδηλάτων σε κεντρικά σημεία της πόλης και ειδικές χρήσεις γης (π.χ. Σχολικές Μονάδες, χώροι αθλητικών δραστηριοτήτων, πάρκα, κλπ.).
- Έλλειψη οργάνωσης της προσφοράς ενοικιαζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Προβλήματα στην οργάνωση & λειτουργία των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (MMM)

- Το δίκτυο αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, που εξυπηρετεί την ΠΜ, φαίνεται ελλειμματικό και οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες της Επαρχίας Λευκωσίας δεν αποτελούν ελκυστική επιλογή για επισκέπτες και τουρίστες της περιοχής και της Κύπρου γενικότερα.
- Αρνητική η εικόνα σε ότι αφορά στην αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα των αστικών λεωφορείων της Επαρχίας Λευκωσίας.
- Πολύ χαμηλή η τιμή του δείκτη επιβατικής κίνησης προς το συνολικό πληθυσμό (υπολογίσθηκε ίσος με 19,5, τη στιγμή που σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις κυμαίνεται από 65 έως 160 περίπου).
- Απουσία εφαρμογής νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της δια-λειτουργικότητας των δημοσίων συγκοινωνιών («έξυπνες» συγκοινωνίες: δρομολόγηση δημόσιας χρήσης mini buses, καλύτερες υπηρεσίες πληροφόρησης του κοινού, τυποποίηση των διασυνδέσεων και της δια-λειτουργικότητας όλων των μεταφορικών συστημάτων).
- Απουσία εκτεταμένης εφαρμογής μέτρων προνομιακής μεταχείρισης των λεωφορείων σε σχέση με το ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα (π.χ. εκτεταμένο δίκτυο λεωφορειολωρίδων επαρκούς κάλυψης όλης της ΠΜ).
- Ανάγκη ενίσχυσης της «πράσινης» διάστασης (ενεργειακή αποδοτικότητα) των αστικών συγκοινωνιών.
- Ανάγκη ενίσχυσης της χρήσης υφιστάμενων χώρων στάθμευσης, που λειτουργούν ή θα μπορούσαν να λειτουργήσουν αποτελεσματικά ως Σταθμοί Park&Ride (π.χ. χώροι στάθμευσης Μακαρίου Σταδίου, Γενικού Νοσοκομείου, κλπ.), κυρίως σε ότι αφορά στην ασφάλεια/ προστασία και στην παροχή δωρεάν στάθμευσης χωρίς χρονικό περιορισμό, σε συνδυασμό με τη δημιουργία αντικινήτρων για στάθμευση σε κεντρικά σημεία της πόλης της Λευκωσίας (π.χ. επέκταση του μέτρου ελεγχόμενης στάθμευσης, αύξηση της χρέωσης ειδικά στις ώρες αιχμής, κλπ.).
- Ανάγκη δημιουργίας νέων οργανωμένων Σταθμών Park&Ride σε κατάλληλα επιλεγμένα σημεία, με προδιαγραφές πολυτροπικών σταθμών (συμβολή σε αυτούς περισσότερων εναλλακτικών μέσων μεταφοράς), λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας.
- Ισχυρός ο ανταγωνισμός από τα ενοικιαζόμενα μηχανοκίνητα μέσα (κυρίως κατά τη θερινή περίοδο) και από τα ταξί.

Επιπλέον ελλείψεις σε υπηρεσίες που διευκολύνουν την βιώσιμη αστική κινητικότητα

- Απουσία κινήτρων με στόχο τον συνεπιβατισμό (car sharing), τόσο στον ιδιωτικό όσο και στον δημόσιο τομέα.
- Εξορθολογισμός και βελτιστοποίηση της οργάνωσης των city logistics.

- Γενικευμένη προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Στο πλαίσιο πραγματοποίησης της **1ης Δημόσιας Διαβούλευσης του έργου**, οι κύριες απόψεις εκπροσώπων φορέων και πολιτών, που διατυπώθηκαν σε ότι αφορά στην κινητικότητα στην ΠΜ, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Η κλιματική κρίση επιβάλλει την ανάγκη για την εφαρμογή μιας ολιστικής προσέγγισης στον τομέα της κινητικότητας που ξεφεύγει από την απάβλυνση του κυκλοφοριακού και προτάσσει την ανάγκη εκσυγχρονισμού και συνολικής αλλαγής του μοντέλου αστικής ανάπτυξης.
- Απαιτείται αλλαγή της νοοτροπίας των πολιτών, σε ότι αφορά στην επιλογή εκείνων των μέσων μεταφοράς που προάγουν τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας (δημόσιες συγκοινωνίες, περπάτημα, ποδήλατο).
- Απαιτείται αυστηρή αστυνόμευση, με στόχο την αλλαγή κουλτούρας των πολιτών με παραβατική, ως προς την κινητικότητα, συμπεριφορά. Ειδικά για την παράνομη στάθμευση απαιτείται η εφαρμογή πολιτικής στάθμευσης από τους Δήμους.

Στο πλαίσιο πραγματοποίησης της **2ης Δημόσιας Διαβούλευσης του έργου**, οι κύριες απόψεις εκπροσώπων φορέων και πολιτών, που διατυπώθηκαν σε ότι αφορά στα αποτελέσματα αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Ανάγκη βελτίωσης της πολυτροπικότητας με στόχο την σταδιακή απεξάρτηση από την σχεδόν καθολική επικράτηση του ΙΧ ως μέσου μεταφοράς.
- Ανάγκη ενσωμάτωσης με το καλύτερο δυνατό τρόπο των συσκευών ιδιωτικής προσωπικής μετακίνησης (μικρο-κινητικότητα). Το πρόσφατο νομοθετικό πλαίσιο δημιουργεί προβλήματα και αναμένεται μεσοπρόθεσμα να μειώσει την χρήση τους.
- Παρουσία μεγάλου συγκριτικά πλήθους ατυχημάτων που εμπλέκουν πεζούς και ποδηλάτες.
- Πρόθεση του Υπουργείου να βελτιώσει περισσότερο την ισχύ και λειτουργία του Συμβουλίου Ποδηλάτου, στο οποίο συμμετέχουν και εκπρόσωποι χρηστών.
- Ο ποδηλατόδρομος του Πεδιαίου δεν παρέχει την επιθυμητή ασφάλεια, και ως εκ τούτου δεν μπορεί να εξυπηρετήσει καθημερινές ανάγκες μετακίνησης. Παράλληλα, η αρχική πρόβλεψη ήταν για δημιουργία ποδηλατόδρομου και στις δύο παρειές του ποταμού, κάτι που δεν υλοποιήθηκε.
- Είναι σημαντικό να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος για την αλλαγή, τόσο στην νοοτροπία των οδηγών προς το ποδήλατο, όσο και στην αύξηση των χρηστών τέτοιων υποδομών.
- Δημιουργούν ερωτηματικά οι εξαγγελίες και οι ενέργειες του Υπουργείου για την κατασκευή δρόμων μεγάλου βεληνεκούς (π.χ. κατασκευή άνω διάβασης στον Πεδιαίο, παρεμβάσεις οδικών συνδέσμων στο Πάρκο Αθαλάσσιας και στο Άλσος Μακεδονίτισσας, δημιουργία μεγάλων ανισόπεδων κόμβων σε πυκνές οικιστικές περιοχές, κλπ.).
- Ανάγκη να γίνει η μετακίνηση με δημόσιες συγκοινωνίες περισσότερο ελκυστική και οικονομική, ειδικά για τις περιπτώσεις αγοράς εισιτηρίου εντός του λεωφορείου. Το Υπουργείο προωθεί την λύση του άυλου εισιτηρίου με την εμπλοκή τραπεζών, προκειμένου να χρησιμοποιείται από περισσότερους χρήστες και να περιοριστεί ή και να απαλειφθεί η χρήση χάρτινου εισιτηρίου.
- Η εγκατάσταση νέων τερματικών σταθμών και η δημιουργία λεωφορειολωρίδων ενδεχομένως λύνει ένα πρόβλημα της πόλης, αλλά δημιουργεί άλλα, τα οποία και πρέπει να ληφθούν υπόψιν κατά την φάση του σχεδιασμού.
- Ενστάσεις υπάρχουν ως προς την χωροθέτηση κεντρικού σταθμού λεωφορείων στο κέντρο της Έγκωμης (αντί στο Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας), και Σταθμού Park&Ride στην ανατολική Λευκωσία (στη Λατσία ή στη Λεωφ. Λάρνακας).
- Ανάγκη για σύγχρονες, με στέγαστρα και πλήρως προσβάσιμες στάσεις λεωφορείων και προσβάσιμα λεωφορεία.
- Εντός των κεντρικών περιοχών των Δήμων, θα βελτιώνε τις κυκλοφοριακές συνθήκες, η χρήση μικρών λεωφορείων.
- Παρατηρούνται προβλήματα στην τήρηση δρομολογίων από τα λεωφορεία, ενώ δεν υπάρχει υποδομή για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, αλλά μόνον η χρήση εφαρμογής κινητού που δεν είναι προσβάσιμη από όλους τους πολίτες.
- Ανάγκη πλήρους και ουσιαστικού ελέγχου της προσβασιμότητας των πεζοδρομίων (ειδικά από ΑμεΑ), προκειμένου αυτά να διαθέτουν επαρκή ελεύθερο διάδρομο.

- Απαιτήση για πλήρη και ουσιαστική συντήρηση των πεζοδρομίων.
- Ανάγκη σκίασης στον δημόσιο χώρο.
- Πρόβλημα στην διαχείριση της πρόσβασης και φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων στις κεντρικές περιοχές (συνθήκες αναρχίας). Αναγκαία η οργάνωση και αστυνομική εφαρμογή ενός πλήρους ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς, στο οποίο όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς πρέπει να συμφωνήσουν και να λειτουργήσουν από κοινού.
- Ανάγκη για περιορισμό της πρόσβασης των οχημάτων στους ιστορικούς πυρήνες.

Στη έρευνα πολιτών, η οποία πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά, με χρήση ερωτηματολογίου που ειδικά σχεδιάστηκε για τον σκοπό αυτό, συμμετείχαν 324 πολίτες, οι οποίοι τοποθετήθηκαν σε κρίσιμα θέματα που αφορούν στο σύστημα μεταφορών της περιοχής μελέτης συνολικά και ειδικότερα σε καθένα από τα βασικά μέσα μεταφοράς, που κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούνται ή δυνητικά θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών.

Επιπλέον, απάντησαν σε σειρά ερωτημάτων για τα επιθυμητά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης στο μέλλον, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στη διαμόρφωση του οράματος της περιοχής μελέτης.

Τα κύρια ευρήματα της έρευνας συνοψίζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 5: Ευρήματα έρευνας πολιτών

Ερώτημα	Αποτέλεσμα
Αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρεται από το Σύστημα Μεταφορών - επιβατικά Ι.Χ., ημιφορτηγά και δίκυκλες μηχανές	Κάτω του μετρίου > 60%
Αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρεται από το Σύστημα Μεταφορών - ποδήλατο	Κάτω του μετρίου > 80%
Αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρεται από το Σύστημα Μεταφορών - μετακίνηση πεζή	Κάτω του μετρίου > 70%
Αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρεται από το Σύστημα Μεταφορών – ΔΣ, χωρίς μετεπιβιβάσεις	Κάτω του μετρίου > 85%
Αξιολόγηση προβλημάτων στη λειτουργία του οδικού δικτύου - κύριοι οδικοί άξονες	Μέτριο – Σοβαρό πρόβλημα > 90%
Αξιολόγηση προβλημάτων στη λειτουργία του οδικού δικτύου - κέντρο πόλης	Μέτριο – Σοβαρό πρόβλημα > 90%
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας ποδηλάτων	Σημαντικό – Πού σημαντικό – Εξαιρετικά σημαντικό > 70%
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση του συστήματος των Δημόσιων Συγκοινωνιών	Σημαντικό – Πού σημαντικό – Εξαιρετικά σημαντικό > 90%
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση της μετακίνησης πεζή	Σημαντικό – Πού σημαντικό – Εξαιρετικά σημαντικό > 90%
Χαρακτηρισμός ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Λευκωσίας	Μέτριο έως πολύ μεγάλο πρόβλημα > 90%

Μετά από σειρά συναντήσεων διαβούλευσης της Αναθέτουσας Αρχής και του Συμβούλου με τους εκπροσώπους των φορέων που συνθέτουν την Συμβουλευτική Επιτροπή Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου, οι κύριες επισημάνσεις που διατυπώθηκαν, σε ότι αφορά στην κινητικότητα στην περιοχή μελέτης, συνοψίζονται στον Πίνακα στη συνέχεια, κάτω από συγκεκριμένες οκτώ (8) θεματικές ενότητες. Το σύνολο των ενότητων αυτών, πλην της τελευταίας, αποτελούν και τις θεματικές ενότητες ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.

Σημειώνεται ότι για εκείνες τις περιπτώσεις επισημάνσεων που αφορούν σε περισσότερες από μία θεματικές ενότητες, η αναφορά της επισήμανσης γίνεται στην βασική εξ αυτών, θεματική ενότητα.

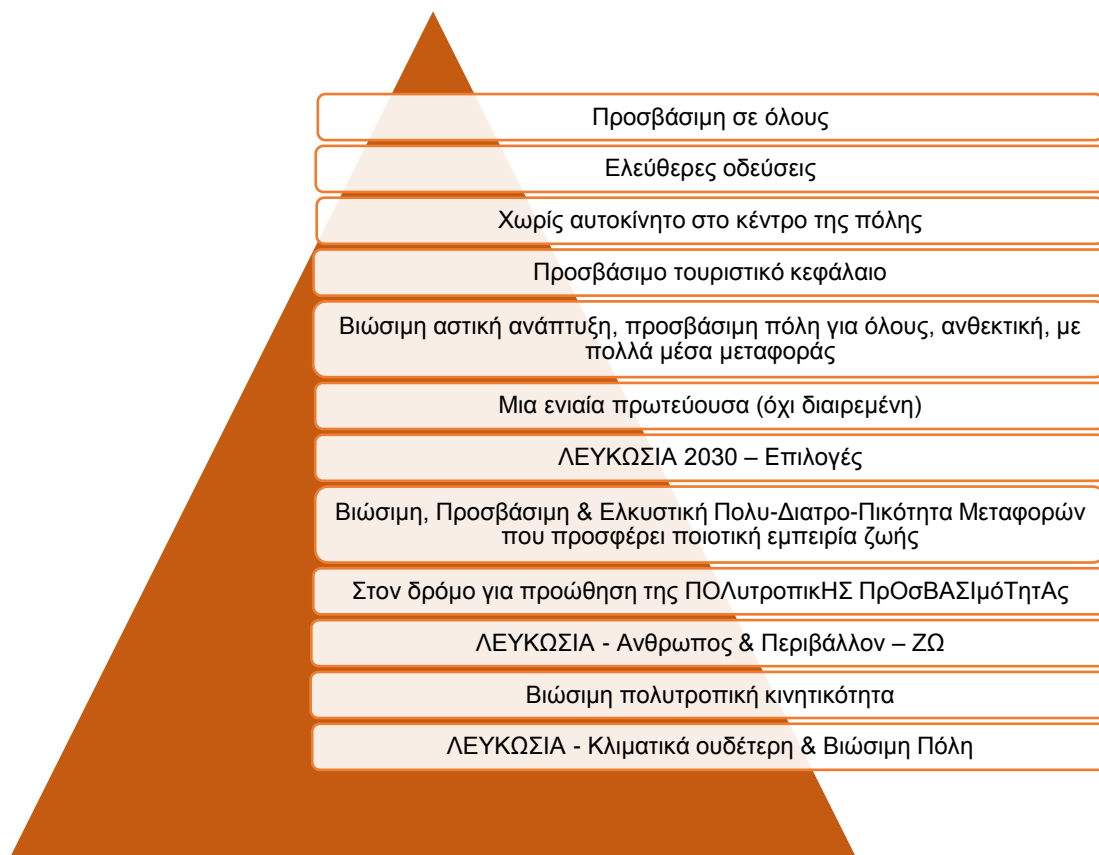
Πίνακας 6: Επισημάνσεις Συμβουλευτικής Επιτροπής Εμπλεκομένων Φορέων Υψηλού Επιπέδου

Θεματική Ενότητα	Σύντομη περιγραφή Κύριων Επισημάνσεων ανά Θεματική Ενότητα
1	Κοινωνικοοικονομικά & δημογραφικά χαρακτηριστικά
1.1	Πρόταση για εφαρμογή ενός νέου μέτρου φορολόγησης ανεκμετάλλεωτων ακινήτων στο κέντρο της πόλης, ως σύστημα αντιστάθμισης, για να πέσουν οι τιμές κατοικίας και να αξιοποιηθούν τα ακίνητα
2	Χωροταξικά & πολεοδομικά χαρακτηριστικά
2.1	Ανάγκη αποκέντρωσης του δημόσιου τομέα, εκτός της κεντρικής περιοχής Λευκωσίας (περιτειχισμένη πόλη και εμπορικό κέντρο)
2.2	Το κέντρο Λευκωσίας έχει παραμεληθεί για πολλά χρόνια, με αποτέλεσμα να πολλαπλασιαστούν τα προβλήματα. Ενδεικτικά αναφέρονται, η παρουσία μεταναστών, η μονοδορομοποιήσεις που ακόμη δεν έχει διαφανεί το θετικό τους πρόσημο, η μείωση της επισκεψιμότητας, οι παράνομες σταθμεύσεις πάνω στο πεζοδρόμιο και στους πεζοδρόμους
2.3	Ανάγκη δέσμευσης οδικού χώρου, με κανόνες, για την μικρο-κινητικότητα (σκούτερ και ηλεκτροκίνητα τροχοκαθίσματα ΑμεΑ)
2.4	Το στρατηγικό σχέδιο θα πρέπει κατά προτεραιότητα να στοχεύει στην ουσιαστική αναβάθμιση του κέντρου της πόλης ως συστατικού στοιχείου ενός οράματος για μια σύγχρονη μητροπολιτική Λευκωσία
3	Οδικό δίκτυο - Μηχανοκίνητη κυκλοφορία
3.1	Απουσία κινήτρων για συνεπιβατισμό, π.χ. δωρεάν παροχή στάθμευσης σε δημόσιους χώρους
3.2	Στο εμπορικό κέντρο του Στροβόλου υπάρχει υπερ-πληθώρα διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, αλλά με εξαιρετικά υψηλό αντίτιμο. Αντίθετα οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης στο κέντρο Λευκωσίας είναι περιορισμένοι
3.3	Ανάγκη εφαρμογής μέτρων ανάσχεσης των (υψηλών) ταχυτήτων κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων, έως 60-70 χλμ./ώρα, στο Κύριο Οδικό Δίκτυο & έως 30 χλμ./ώρα, στα πολεοδομικά κέντρα των αστικών περιοχών (π.χ. εμπορικό κέντρο Λευκωσίας & ιστορικοί πυρήνες), με αντίστοιχες τροποποιήσεις του ΚΟΚ. Οι υψηλές ταχύτητες κυκλοφορίας οχημάτων επιδρούν αρνητικά στην επιλογή του βαδίσματος & του ποδηλάτου ως καθημερινών μέσων μετακίνησης
3.4	Απαιτείται η διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων τόσο για την διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών όσο και για την ουσιαστική αναβάθμιση όλων των συστημάτων μεταφορών (MMM αλλά και ΤΑΞΙ για τα οποία επισημαίνεται η έλλειψη επαρκούς αριθμού αδειών)
3.5	Ανάγκη για εκπόνηση ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης στάθμευσης από όλους τους Δήμους και βάσει αυτού να γίνεται κατά περίπτωση η χρηματοδότηση των παρεμβάσεων σύμφωνα με τις αντίστοιχες πολιτικές ΣΒΑΚ
4	Οδικό δίκτυο - Κίνηση πεζών
4.1	Παραβίαση των πεζοδρόμων στο κέντρο της Λευκωσίας τις πρωινές ώρες και μετατροπή τους σε έναν ακατάστατο χώρο στάθμευσης, με την πρόφαση της διανομής εμπορευμάτων – άναρχη εικόνα στο αστικό περιβάλλον
4.2	Στην οδό Στασικράτους, που λειτουργεί ως δρόμος ήπιας κυκλοφορίας, δεν τηρείται το όριο των 20km/h, αντίθετα αναπτύσσονται πολύ υψηλές ταχύτητες. Οι καταστηματαρχές της περιοχής δεν είναι γενικά αντίθετοι με την πλήρη πεζοδρομοποίηση της οδού, ειδικά τα Σαββατοκύριακα. Αντίθετα, δεν υπάρχει συμφωνία με την πεζοδρομοποίηση της εντός των τειχών περιοχής. Αυτό που θεωρείται κρίσιμο είναι η πεζοδρομοποίηση της Ρηγένης, η διάνοιξη της Κωστάκη Παντελίδη και γενικότερα η υλοποίηση επιλεγμένων πεζοδρομοποιήσεων εντός των τειχών
4.3	Ανάγκη δημιουργίας ολοκληρωμένου/ συνεχούς και απόλυτα προσβάσιμου δικτύου, με όλον τον απαραίτητο εξοπλισμό (συμπεριλαμβανομένων εφαρμογών νέων τεχνολογιών), για την κίνηση ατόμων με προβλήματα όρασης, που να συνδέει τουλάχιστον τα βασικά σημεία ενδιαφέροντος της πόλης της Λευκωσίας. Ανάδειξή του ως τουριστικό προϊόν
5	Οδικό δίκτυο - Κίνηση ποδηλάτων
5.1	Προβλήματα κλοπής ποδηλάτων, που χρησιμοποιούνται από τακτικούς χρήστες, στην εντός των τειχών περιοχή

Θεματική Ενότητα	Σύντομη περιγραφή Κύριων Επισημάνσεων ανά Θεματική Ενότητα
5.2	Άλλοι λόγοι που περιορίζουν τη χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις, είναι η απουσία πλαισίου τόσο για την κυκλοφορία, όσο και για τη χρήση του ποδηλάτου και οι υψηλές θερμοκρασίες κατά τους θερινούς μήνες Έτσι το ποδήλατο χρησιμοποιείται κυρίως για λόγους αναψυχής και άθλησης, αλλά και όταν υπάρχει οικονομική αδυναμία για την αγορά αυτοκινήτου
5.3	Η υποδομή του ποδηλάτου, γενικά στην πόλη, δεν συνθέτει ένα ολοκληρωμένο και συνεχές δίκτυο που να την εξυπηρετεί στο σύνολό της, σύμφωνα και με τις προτάσεις του ΟΣΚΛ. Μέχρι στιγμής έχει δοθεί έμφαση μόνο στη σύνδεση των πανεπιστημίων με το κέντρο της πόλης. Ακόμη και ο ποδηλατόδρομος του Πεδιαίου έχει το πρόβλημα σύνδεσής του με τις γύρω περιοχές
5.4	Ανάγκη για αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για τα ήπια μέσα μετακίνησης (βάδισμα και ποδήλατο) μέσω της βελτίωσης των οδικών υποδομών και της εγκατάστασης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και υποδομών ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων
6	Δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών
6.1	Ελλειμματική η κάλυψη από τις δημόσιες συγκοινωνίες, πλημμελής εξυπηρέτηση (συχνότητες δρομολόγησης, ωράριο λειτουργίας, κλπ.), ανάγκη εκπαίδευσης των πολιτών από τις μικρές ηλικίες για την προώθηση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών. Ως εκ τούτου, το σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών αντιμετωπίζει ένα μεγάλο πρόβλημα προβολής για το τι πραγματικά προσφέρει στην πόλη, ειδικά για τις μετακινήσεις προς/ από την κεντρική περιοχή, δεδομένου ότι 1 στους 4 μετακινούμενους προς το κέντρο της πόλης χρησιμοποιεί δημόσιες συγκοινωνίες, κάτι το οποίο δεν γίνεται αντιληπτό από τους πολίτες. Βέβαια, το ποσοστό αυτό χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών θα μπορούσε και πρέπει να αυξηθεί στο άμεσο μέλλον
6.2	Οι δημόσιες συγκοινωνίες θα πρέπει να φέρουν πολίτες στο κέντρο της πόλης, οι οποίοι θα μπορέσουν να συμβάλουν στην εμπορικότητα με την αγοραστική τους δύναμη, τη στιγμή που υπάρχει η αντίληψη ότι σήμερα οι δημόσιες συγκοινωνίες χρησιμοποιούνται μόνο από μετανάστες που εργάζονται στην Κύπρο
6.3	Ανάγκη για καλύτερη πληροφόρηση στις στάσεις, στο διαδίκτυο, σε info-κioskia και εφαρμογές κινητής τηλεφωνίας για το σύστημα αστικών και υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών, ώστε να γνωρίζουν ευχερώς τόσο οι κάτοικοι όσο και οι επισκέπτες τις δυνατότητες και εναλλακτικές επιλογές του συστήματος ΔΣ, ώστε εύκολα να επιλέγουν το χρόνο και τον τρόπο μετακίνησής τους. Εφαρμογή νέων τεχνολογιών και συστημάτων ITS για την αποτελεσματικότερη χρήση των υποδομών και της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος
6.4	Ανάγκη για διαμόρφωση «δικαιότερων» και «αποτελεσματικότερων» πολιτικών στάθμευσης, αναπροσαρμογή των σημερινών τελών στάθμευσης και των κατηγοριών τους, διαφοροποιούμενα τέλη στάθμευσης ανά κατηγορία για την ελεγχόμενη στάθμευση (παρόδια ή σε χώρους εκτός οδού) στο εμπορικό κέντρο της Λευκωσίας, δημιουργία χώρων στάθμευσης σε ελκυστικούς σταθμούς μετεπιβίβασης (Park&Ride) για τη συνδυασμένη χρήση Ι.Χ αυτοκινήτου και ΔΣ
6.5	Ανάγκη τόσο για αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης όσο και για ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών από το σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών
7	Αέρια ρύπανση & κατανάλωση καυσίμων
7.1	Ανάγκη για περισσότερο «Πράσινους Δήμους» - «Πράσινες πόλεις», μέσω της εφαρμογής μέτρων και πολιτικών για μείωση των αέριων ρύπων και της ηχητικής όχλησης - σαφής καθορισμός προτύπων για τα όρια εκπομπών CO2 και άλλων αέριων ρύπων και θορύβου
8	Δημόσια Διοίκηση
8.1	Απουσία απολογισμού του ποσοστού υλοποίησης των προτάσεων της μελέτης «Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας Λευκωσίας (ΟΣΚΛ)», και εκτίμησης των επιπτώσεων – ανάγκη παρακολούθησης της υλοποίησης των προτάσεων του ΣΒΑΚ με χρήση δεικτών
8.2	Οι εκδηλώσεις που διοργανώνονται στο εμπορικό κέντρο της Λευκωσίας (π.χ. μαραθώνιος, φεστιβάλ, κλπ.) θα πρέπει να διοργανώνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να ενισχύεται η εμπορικότητα και όχι να δημιουργούν προβλήματα πρόσβασης για τους κατοίκους και τους εμπορευόμενους
8.3	Πλημμελής αστυνόμευση της εντός των τειχών πόλης, κυρίως σε ότι αφορά σε συμπλοκές μεταξύ αλλοδαπών, εγκληματικές ενέργειες, κλπ. – γενική διαπίστωση η έλλειψη αισθήματος ασφάλειας

Θεματική Ενότητα	Σύντομη περιγραφή Κύριων Επισημάνσεων ανά Θεματική Ενότητα
8.4	Ανάγκη για αστυνόμευση των πολεοδομικών κέντρων (ιδιαίτερα στην πόλη της Λευκωσίας), ώστε να περιορισθούν τα φαινόμενα βανδαλισμών, συμπλοκών μεταναστών, τα οποία λειτουργούν αρνητικά στην ποιότητα ζωής, στη λειτουργία των εμπορικών καταστημάτων και των επιχειρήσεων εστίασης, αλλά και στην επιλογή των ήπιων μέσων μετακίνησης (βάδισμα και ποδήλατο) ως καθημερινού εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης
8.5	Ανάγκη για αυστηρή αστυνόμευση και για τις μικρο-παραβάσεις (αναστροφές, χρήση κινητού, επικίνδυνη οδήγηση στις γειτονίες, κλπ.)
8.6	Ο σχεδιασμός του Υπουργείου Μεταφορών είναι σε αρκετές περιπτώσεις Ad Hoc και ευκαιριακός, ενώ η ύπαρξη ενός στρατηγικού σχεδίου που ακολουθείται προσεκτικά είναι απολύτως απαραίτητος. Η μεθοδολογία και το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ είναι στη σωστή κατεύθυνση και θα αποτελέσουν έναν πολύτιμο οδικό χάρτη για τη διαχείριση της αλλαγής προς την βιώσιμη κινητικότητα
8.7	Η Κύπρος διαχρονικά δεν υπολείπεται σε αναλυτικό σχεδιασμό και διατύπωση στρατηγικών, όσο στη χαμηλή αποτελεσματικότητα στον τομέα της υλοποίησης των projects
8.8	Ο στρατηγικός σχεδιασμός στην Κύπρο δεν μπορεί και δεν πρέπει να είναι θεωρητικός και πλήρως ανοικτός (σ.σ. τύπου Blue Sky) λαμβάνοντας υπόψη τι σκέφτεται ή ζητούν οι πολίτες ή γενικότερα τι είναι σωστό να γίνει με βάση τη διεθνή πρακτική). Αντίθετα, θα έπρεπε ο σχεδιασμός να αναλύει προσεκτικά τα εμπόδια όπως για παράδειγμα, τη νοοτροπία, την επίπτωση της διχοτόμησης της πόλης, προβλήματα νομοθεσίας αλλά και πολυδιάσπασης της τοπικής αυτοδιοίκησης ακόμη και μετά την εφαρμογή του πρόσφατα ανακοινωθέντος σχεδίου συνένωσης δήμων και κοινοτήτων
8.9	Το χρονικό πλαίσιο του ΣΒΑΚ έως το 2030 είναι πολύ βραχύ σε όρους στρατηγικού σχεδιασμού. Ίσως θα έπρεπε να επεκταθεί έως το 2040 προκειμένου να δοθεί χρόνος για ωρίμανση έργων (μελέτες κλπ.) αλλά και χρόνου υλοποίησης, αναγνωρίζοντας κανείς τις δυσκολίες εύρεσης χρηματοδότησης και διενέργειας διαγωνισμών
8.10	Το κόστος στάθμευσης στην Κύπρο (και την Λευκωσία) δεν είναι χαμηλό και ίσως άμεσα συγκρίσιμο με αυτό στις ΗΠΑ. Το πρόβλημα είναι η μη δυνατότητα χρήσης γερανού, πέραν της επιβολής σημαντικού προστίμου, προκειμένου να λειτουργήσει ως αντικίνητρο στο φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης
8.11	Ανάγκη επανεξέτασης του νομοθετικού πλαισίου «ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας»
8.12	Το κόστος των μέτρων οδικής ασφάλειας (π.χ. μέτρα ανάσχεσης υψηλών ταχυτήτων στο Κύριο Οδικό Δίκτυο & στις περιοχές των πολεοδομικών κέντρων) θα πρέπει να το επωμιστεί κεντρικά η Πολιτεία

Τέλος κατά τη διάρκεια πραγματοποίησης των Ειδικών Εργασιών με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου, επιχειρήθηκε από τους εκπροσώπους των φορέων/ ομάδων φορέων που τη συνθέτουν, η διατύπωση εναλλακτικών λέξεων κλειδιών/ φράσεων οράματος για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας στο μέλλον, που συνοψίζονται στην Εικόνα 1 στη συνέχεια.



Εικόνα 1: Εναλλακτικές λέξεις κλειδιά/ φράσεις οράματος για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας στο μέλλον, σύμφωνα με την άποψη των φορέων

Για την τελική διαμόρφωση του οράματος κρίθηκε απαραίτητη η ανταλλαγή απόψεων με τα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Πολιτικών Προσώπων, ώστε να αποφασισθεί μία και μοναδική φράση, που θα αντιπροσωπεύει την άποψη πολιτών, φορέων, υπηρεσιακών παραγόντων και πολιτικής ηγεσίας.

Για τον λόγο αυτό, πραγματοποιήθηκε σειρά συναντήσεων εκπροσώπων του Συμβούλου και της Αναθέτουσας Αρχής, τόσο με το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων όσο και με τους Δήμους Λευκωσίας, Στροβόλου, Αγλατζιάς και Λακατάμιας, Ακολουθούν τα βασικά σημεία των συναντήσεων αυτών:

- Υπάρχει ανάγκη λήψης δυναμικών μέτρων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας, αξιολογώντας ότι το ΣΒΑΚ είναι μια τεράστια πρόκληση αλλά και μια μοναδική ευκαιρία για αλλαγή και ως τέτοια πρέπει να αντιμετωπιστεί προκειμένου να κινηθεί η πόλη αλλά και το σύνολο των πόλεων της Κύπρου προς τη σωστή κατεύθυνση.
- Ενσωμάτωση του προταθέντος οράματος στην διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας.
- Υπάρχει ανάγκη επιτάχυνσης εφαρμογής των λεωφορειολωρίδων στο σύνολό τους
- Υπάρχει σε γενικές γραμμές σημαντική ταύτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου των Δήμων με τις βασικές αρχές σχεδιασμού του ΣΒΑΚ
- Οι νέες συμβάσεις παραχώρησης των λεωφορείων, δίνουν μια καταρχήν ώθηση προς τη σωστή κατεύθυνση αλλά θα πρέπει να ενδυναμωθούν μέσω εκτεταμένων ωραρίων λειτουργίας, αύξησης της συχνότητας αλλά και σημαντικής πύκνωσης των στάσεων, στοιχεία που προτείνονται αναλυτικά από το ΣΒΑΚ.
- Η υπό εξέλιξη μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι προς τη σωστή κατεύθυνση εφόσον, ο νέος μητροπολιτικός Δήμος που θα προκύψει θα μπορεί πιο σωστά να διαχειριστεί συνολικά την υλοποίηση, έλεγχο αλλά και παρακολούθηση του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ Λευκωσίας, μεγιστοποιώντας με αυτό τον τρόπο τον αντίκτυπο που θα έχει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής του πολίτη.
- Σε σχέση με το προτεινόμενο όραμα, της πόλης των 15', οι εκπρόσωποι των Δήμων συμφώνησαν και δείχνουν διατεθειμένοι να το υποστηρίξουν στα επόμενα βήματα μέχρι την ολοκλήρωση του στρατηγικού σχεδίου.
- Το κυκλοφοριακό πρόβλημα παραμένει σημαντικό πρόβλημα για όλους τους Δήμους και απαιτεί αδιάλειπτη και στενή συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων φορέων, προκειμένου να αμβλυνηθεί. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στον καλύτερο δυνατό έλεγχο της στάθμευσης, αλλά και στην ενίσχυση των όρων ασφάλειας στη διακίνηση πεζών και ποδηλατών.
- Σε ότι αφορά στην τελική διατύπωση του οράματος, όπως αυτή παρουσιάστηκε από τους εκπροσώπους του Συμβούλου, υπήρξε συναίνεση των εκπροσώπων του Δήμου και διάθεση για ενεργό συμμετοχή στα επόμενα σημαντικά βήματα κατάρτισης του ΣΒΑΚ έως και την ολοκλήρωσή του.

2.7 Συνάφεια με άλλα Προγράμματα και Σχέδια

Στο πλαίσιο της διαδικασίας ΣΜΠΕ, είναι απαραίτητο να εντοπιστούν άλλα σχετικά σχέδια, προγράμματα και περιβαλλοντικές πολιτικές και νομοθεσία, τα οποία ενδέχεται να παρέχουν περιορισμούς ή συνέργειες με τους στόχους του υπό διαμόρφωση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας. Η ανασκόπηση χρησιμεύει επίσης για τον εντοπισμό υφιστάμενων ζητημάτων βιωσιμότητας που πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά την εκπόνηση του σχεδίου.

Στο πλαίσιο της ΣΜΠΕ έγινε μια ολοκληρωμένη επισκόπηση διαφόρων βασικών εγγράφων όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 7: Κατάλογος σχεδίων, προγραμμάτων, πολιτικών, και νομοθεσίας

ΣΧΕΔΙΟ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
Ολοκληρωμένο Γενικό Σχέδιο Κινητικότητας Λευκωσίας	<p>Το Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας Λευκωσίας (ΟΣΚΛ) ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο 2010 και αποτελεί τον “πρόδρομο” του ΣΒΑΚ Λευκωσίας. Σκοπός του ΟΣΚΛ είναι η επίτευξη Αειφόρου Κινητικότητας, με τη χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών, του ποδηλάτου και της διακίνησης με τα πόδια, ως τις καταλληλότερες μορφές μεταφορών για το αστικό περιβάλλον. Οι αυξημένες πυκνότητες σε συγκεκριμένες περιοχές της πόλης, δηλαδή η Πολυκεντρική Χωρική Ανάπτυξη, αποτελούν προϋπόθεση για την ανάπτυξη αειφόρων μορφών μεταφορών, η οποία περιλαμβάνεται και στο Τοπικό Σχέδιο της Λευκωσίας.</p> <p>Βάσει του ΟΣΚΛ αυτό δημιουργούνται λεωφορειολωρίδες σε κεντρικές λεωφόρους της πόλης και ολοκληρωμένα δίκτυα για πεζούς και ποδηλάτες. Θα προωθηθεί επίσης μια πιο ορθολογιστική πολιτική για τη στάθμευση και θα εκπονηθεί τεχνοοικονομική μελέτη για τραμ.</p> <p>Πολλά από τα έργα και τις δράσεις που προτάθηκαν μέσα από το ΟΣΚΛ για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας, όπως το πολυκεντρικό σύστημα δημοσίων μεταφορών, η Κατασκευή Ποδηλατικής Υποδομής που συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το κέντρο της Πόλης και η Μονοδρόμηση των Λεωφόρων Μακαρίου Γ΄ και Καλλιπόλεως έχουν υλοποιηθεί.</p>	<p>Το Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας Λευκωσίας (ΟΣΚΛ) αποτελεί τον “πρόδρομο” του ΣΒΑΚ Λευκωσίας.</p>
Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας	<p>Το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας σκοπεύει να καθορίσει και να εφαρμόσει ένα κατάλληλο σύνολο μακροπρόθεσμης πολεοδομικής πολιτικής που θα επιτρέψει την ορθολογική ανάπτυξη της Λευκωσίας.</p> <p>Οι βασικοί πυλώνες του τοπικού σχεδίου είναι οι εξής:</p> <p>Η εξασφάλιση της αποτελεσματικότερης διαχείρισης των κύριων αστικών λειτουργιών και της ορθολογικότερης κατανομής των χρήσεων γης κατά τρόπο που θα εξασφαλίζει τη βέλτιστη οικονομική και λειτουργική διαχείριση του ευρύτερου αστικού συγκροτήματος και την προώθηση μιας οργανωμένης και ενιαίας αστικής ανάπτυξης μέσω της εφαρμογής μιας σειράς μέτρων και της υιοθέτησης κινήτρων για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης στις συγκεκριμένες Περιοχές Ανάπτυξης.</p> <p>Η εξοικονόμηση των φυσικών πόρων και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου προς όφελος του σημερινού και μελλοντικού αστικού πληθυσμού, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης</p>	<p>Οι στόχοι του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας σχετίζονται με τους στόχους και το πεδίο εφαρμογής του ΣΒΑΚ, και αποτελούν το πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο σχεδιάστηκαν οι προτάσεις μέτρων που αποτελούν το ΣΒΑΚ.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>και της δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου και ιεραρχημένου συστήματος ελεύθερων χώρων πρασίνου.</p> <p>Η εξασφάλιση μιας ισορροπημένης ποικιλίας συμβατικών χρήσεων, όπου αυτό είναι απαραίτητο, και η διάκριση, αν αυτό είναι δυνατό, μη συμβατικών χρήσεων, μαζί με την επίλυση των προβλημάτων που προκαλούνται από αντικρουόμενες χρήσεις.</p> <p>Η σταδιακή αναβάθμιση των ανέσεων, της ποιότητας ζωής και του επιπέδου υπηρεσιών για το σύνολο του αστικού πληθυσμού και η λήψη μέτρων που θα συμβάλουν στη σταδιακή αλλά ουσιαστική επίλυση των λειτουργικών και άλλων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν διάφορες αστικές περιοχές.</p> <p>Η ορθολογική διαχείριση των οικιστικών περιοχών με τρόπο που θα επιτυγχάνει λειτουργική συσχέτιση μεταξύ της κατανομής του πληθυσμού και των ευκαιριών απασχόλησης και υπηρεσιών, καθώς και η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για την υλοποίηση της οικιστικής ανάπτυξης για την ικανοποίηση των αναγκών και των δυνατοτήτων όλων των εισοδηματικών ομάδων του αστικού πληθυσμού στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης.</p> <p>Η εφαρμογή μιας σύγχρονης πολιτικής μεταφορών που θα στοχεύει με ισορροπημένο τρόπο στις σημερινές και μελλοντικές λειτουργικές ανάγκες ολόκληρης της πόλης και όλων των εισοδηματικών ομάδων του πληθυσμού.</p> <p>Η εφαρμογή μέτρων πολιτικής που θα συμβάλλουν στην προστασία και αναβάθμιση του κρίσιμου ρόλου που διαδραματίζει το Αστικό Κέντρο ως λειτουργική καρδιά του πολεοδομικού συγκροτήματος και της ευρύτερης περιοχής και η ισόρροπη κατανομή των εμπορικών, επαγγελματικών και άλλων παρόμοιων δραστηριοτήτων και χρήσεων σε στρατηγικά σημεία της πόλης.</p> <p>Η προστασία στοιχείων και περιοχών ειδικού, ιστορικού, πολιτιστικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος και η υιοθέτηση ενός προγράμματος που θα περιλαμβάνει την προστασία, συντήρηση, ανακαίνιση και αναζωογόνηση των ιστορικών πυρήνων, ώστε να μετατραπούν οι περιοχές αυτές σε ελκυστικές περιοχές διαμονής, απασχόλησης και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.</p>	
<p>Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λευκωσίας</p>	<p>Το Σχέδιο Περιοχής ως νομικό έγγραφο αποτελεί μέρος του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ των διατάξεων των δύο Σχεδίων, υπερισχύουν οι διατάξεις του Σχεδίου Περιοχής. Το Σχέδιο συνάδει με τους κύριους στόχους και προτεραιότητες που τίθενται στο Τοπικό Σχέδιο και καθορίζει συγκεκριμένες πολιτικές και προτεραιότητες προκειμένου να κατευθύνει τις δράσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.</p> <p>Η ανάγκη εκπόνησης ενός Σχεδίου Περιοχής προέκυψε από τη δυσμενή κατάσταση που αντιμετωπίζει σήμερα το κέντρο της πρωτεύουσας, το οποίο παρουσιάζει σοβαρή μείωση των δραστηριοτήτων, πληθώρα παλαιών κτιρίων, κενά εμπορικά κτίρια, αχρησιμοποίητα οικοδομικά τετράγωνα και γενική αδυναμία προσέλκυσης επενδύσεων.</p>	<p>Βάσει των στόχων και του περιεχόμενου του Σχεδίου Περιοχής Κέντρου Λευκωσίας, οι διατάξεις της στρατηγικής υποδομών είναι αυτές που θα πρέπει να ληφθούν κυρίως υπόψη στη φάση σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, αποτελώντας τη βάση για τη σύνθεση προτάσεων/μέτρων που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα για την περιοχή.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>Διαπιστώθηκε ότι, ενώ οι διακηρυγμένοι στόχοι του Τοπικού Σχεδίου για το Κέντρο της Πόλης το ορίζουν ως "εξέχουσα εστία δραστηριοτήτων της Λευκωσίας, της επαρχίας Λευκωσίας και ολόκληρης της Κύπρου", κατά την εφαρμογή του, όχι μόνο δεν ήταν δυνατή η εφαρμογή αυτών των αρχών, αλλά καταστρατηγήθηκαν πλήρως.</p> <p>Το Σχέδιο Περιοχής έχει ως στόχο να παράσχει μια ολοκληρωμένη στρατηγική με έμφαση στην ιδιαιτερότητα της Κεντρικής Περιοχής και να προτείνει συντονισμένες και ολοκληρωμένες προτάσεις για την καθοδήγηση των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων για χρονικό ορίζοντα πέραν της επόμενης 20ετίας.</p> <p>Το Υπουργείο Μεταφορών δημοσίευσε το πρώτο Εθνικό Σχέδιο Δράσης ITS σύμφωνα με την απαίτηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διασυνδέσεις με άλλους τρόπους μεταφοράς. Η σχετική οδηγία της ΕΕ εγκρίθηκε από το κυπριακό κοινοβούλιο στις 16 Νοεμβρίου 2012. Μετά την έκδοση της οδηγίας, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης ITS δημοσιεύθηκε από την ΡWD τον Δεκέμβριο του 2012. Έκτοτε, η κύρια στρατηγική της μελέτης του Γενικού Σχεδίου ITS (2009) έχει αναβαθμιστεί με διάφορες ενσωματώσεις/ενισχύσεις εφαρμογών ITS με βάση τα αποτελέσματα των έργων ITS που συγχρηματοδοτούνται από το CEF και τα προγράμματα INTERREG, όπως τα Crocodile II, Crocodile III, TN-ITS GO και Step2Smart, PRODROMOS, και DIAVLOS έχει αναπτυχθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη. Αξίζει να αναφερθεί ότι η πλειονότητα των εφαρμογών ITS αφορά το οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ και τη μητροπολιτική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας. Το Υπουργείο Μεταφορών δημοσίευσε το πρώτο Εθνικό Σχέδιο Δράσης ITS σύμφωνα με την απαίτηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διασυνδέσεις με άλλους τρόπους μεταφοράς. Η σχετική οδηγία της ΕΕ εγκρίθηκε από το κυπριακό κοινοβούλιο στις 16 Νοεμβρίου 2012. Μετά την έκδοση της οδηγίας, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης ITS δημοσιεύθηκε από την ΡWD τον Δεκέμβριο του 2012. Έκτοτε, η κύρια στρατηγική της μελέτης του Γενικού Σχεδίου ITS (2009) έχει αναβαθμιστεί με διάφορες ενσωματώσεις/ενισχύσεις εφαρμογών ITS με βάση τα αποτελέσματα των έργων ITS που συγχρηματοδοτούνται από το CEF και τα προγράμματα INTERREG, όπως τα Crocodile II, Crocodile III, TN-ITS GO και Step2Smart, PRODROMOS, και DIAVLOS έχει αναπτυχθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη. Αξίζει να αναφερθεί ότι η πλειονότητα των εφαρμογών ITS αφορά το οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ και τη μητροπολιτική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας.</p>	
Εθνική Στρατηγική ITS	<p>Το Υπουργείο Μεταφορών δημοσίευσε το πρώτο Εθνικό Σχέδιο Δράσης ITS σύμφωνα με την απαίτηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διασυνδέσεις με άλλους τρόπους μεταφοράς. Η σχετική οδηγία της ΕΕ εγκρίθηκε από το κυπριακό κοινοβούλιο στις 16 Νοεμβρίου 2012. Μετά την έκδοση της Οδηγίας, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης ITS δημοσιεύθηκε από το Τμήμα Δημοσίων Έργων τον Δεκέμβριο του 2012. Έκτοτε, η κύρια</p>	<p>Τα ΣΒΑΚ έχει άμεση σχέση με την Εθνική Στρατηγική ITS, καθώς οι πρόνοιες της Εθνικής Στρατηγικής ITS είναι αυτές που θα πρέπει να ληφθούν κυρίως υπόψη στη φάση σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, αποτελώντας τη</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>στρατηγική της μελέτης του Γενικού Σχεδίου ITS (2009) έχει αναβαθμιστεί με διάφορες ενσωματώσεις/ενισχύσεις εφαρμογών ITS βάσει των αποτελεσμάτων των έργων ITS που συγχρηματοδοτούνται από το CEF και τα προγράμματα INTERREG, όπως τα Crocodile II, Crocodile III, TN-ITS GO και Step2Smart, PRODRAMOS, και DIAVLOS. Αξίζει να αναφερθεί ότι η πλειονότητα των εφαρμογών ITS αφορά το οδικό δίκτυο και τη μητροπολιτική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας,</p> <p>Τα αναμενόμενα αποτελέσματα περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:</p> <ul style="list-style-type: none"> • προμήθεια, εγκατάσταση στο Κυπριακό Δίκτυο δεκατριών (13) τυποποιημένων πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) και ενσωμάτωσή τους στην Εθνική Πλατφόρμα Κινητικότητας, • προμήθεια, εγκατάσταση στο Κυπριακό Δίκτυο επτά (7) πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) για το αστικό-προαστιακό δίκτυο και ενσωμάτωσή τους στην Εθνική Πλατφόρμα Κινητικότητας, • προμήθεια και εγκατάσταση στο Κυπριακό Δίκτυο εκατό (100) καμερών κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV) και ενσωμάτωσή τους στην Εθνική Πλατφόρμα Κινητικότητας, • Εβδομήντα τέσσερις (74) μονάδες ανίχνευσης κυκλοφορίας που θα εγκατασταθούν στο οδικό δίκτυο της αστικής περιοχής της Κύπρου για την καταγραφή των επιπέδων κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο και στις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, • Εκατόν έξι (106) συσκευές ανάγνωσης Bluetooth σε δρόμους υψηλής κυκλοφορίας που θα εγκατασταθούν στο κυπριακό δίκτυο, • προμήθεια και εγκατάσταση στο Κυπριακό Δίκτυο δεκατεσσάρων (14) καμερών κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης Pan-tilt-zoom (CCTV-PTZ) και ενσωμάτωσή τους στην Εθνική Πλατφόρμα Κινητικότητας, <p>Προσαρμοστικό σύστημα ελέγχου σηματοδότησης κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της ανανέωσης και αναβάθμισης των υφιστάμενων προσαρμοστικών συστημάτων ελέγχου κυκλοφορίας που εισήχθησαν στα τέλη της δεκαετίας του '90 με σκοπό τη μείωση των καθυστερήσεων στους κόμβους και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ενώ παράλληλα προάγεται η οδική ασφάλεια για όλα τα μέσα μεταφοράς</p>	<p>βάση για τη σύνθεση προτάσεων/μέτρων που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα για την περιοχή.</p>
<p>Ολοκληρωμένη στρατηγική έξυπνης πόλης του Δήμου Λευκωσίας</p>	<p>Ο Δήμος Λευκωσίας, στοχεύοντας να πρωτοστατήσει σε εθνικό επίπεδο, ανέπτυξε και υιοθέτησε έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό έξυπνης πόλης. Μέσω αυτής της σημαντικής μελέτης έχουν αναλύσει και προσαρμόσει τις καλύτερες στρατηγικές και πρακτικές της έννοιας της έξυπνης πόλης που μπορούν να εξυπηρετήσουν το επιχειρησιακό περιβάλλον της Λευκωσίας, ενώ παράλληλα βρίσκονται σε πλήρη ευθυγράμμιση με άλλα σημαντικά στρατηγικά έγγραφα, όπως η Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη 2014-2020. Ο</p>	<p>Η στρατηγική της έξυπνης πόλης της Λευκωσίας συνδυάζει την επόμενη γενιά στις τηλεπικοινωνίες και τις εφαρμογές που έχουν πολύπλευρο αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή των πολιτών, την επιχειρηματικότητα, το περιβάλλον και τη βιώσιμη</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>χρονικός ορίζοντας του προτεινόμενου σχεδίου δράσης αναφέρεται στην επόμενη δεκαετία (2028), αλλά η πρώτη φάση ανάπτυξής του έχει ήδη ξεκινήσει στα μέσα του 2021 μέσω της επιτυχούς διαγωνιστικής διαδικασίας και της ανάθεσης ενός έργου που περιλαμβάνει την εγκατάσταση δικτύου οπτικών ινών, τη δημιουργία υποδομής Κέντρου Ελέγχου Έξυπνης Πόλης, δικτύων αισθητήρων WiFi και IoT, έξυπνης στάθμευσης βασισμένης σε αισθητήρες, δυναμικής πληροφόρησης οδηγών, έξυπνου οδικού φωτισμού, περιβαλλοντικών αισθητήρων κ.λπ.</p> <p>Τα πιο σημαντικά αποτελέσματα περιλαμβάνουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω της εισαγωγής νέων υπηρεσιών που παρέχει ο Δήμος, • Αποτελεσματική διαχείριση των τομέων παρέμβασης και συνεχής παρακολούθηση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους, • Βελτίωση της ποιότητας και της χρηστικότητας των αστικών δημοτικών υποδομών, • Προώθηση της Λευκωσίας ως δοκιμαστικής κλίνης (ή πρότυπου κέντρου) για την προώθηση της επιχειρηματικής καινοτομίας στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο, • Δημιουργία μιας πρωτοποριακής αγοράς για καινοτόμες εφαρμογές με πεδίο εφαρμογής την "έξυπνη πόλη" της Λευκωσίας, • Προώθηση πολυτροπικών συστημάτων μεταφορών, μέσω της βελτίωσης της συνδεσιμότητας του δικτύου, • Ενίσχυση της ποιότητας των υπηρεσιών ΠΤ, προκειμένου να επιτευχθεί η μετατόπιση σε βάρος του ιδιωτικού αυτοκινήτου, • Ελαχιστοποίηση των αρνητικών παρενεργειών της διαβίωσης σε πυκνοκατοικημένη περιοχή - ελαχιστοποίηση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και των σχετικών ασθενειών, <p>Ενίσχυση του ασφαλούς και προστατευμένου δημόσιου χώρου για τους πολίτες.</p>	<p>ανάπτυξη του Δήμου. Παραδείγματα παρεμβάσεων οι οποίες σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω της εισαγωγής νέων υπηρεσιών που παρέχει ο Δήμος. • Βελτίωση της ποιότητας και της χρηστικότητας των αστικών δημοτικών υποδομών. • Προώθηση πολυτροπικών συστημάτων μεταφορών, μέσω της βελτίωσης της συνδεσιμότητας του δικτύου • Ενίσχυση της ποιότητας των υπηρεσιών Δημόσιων Μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθεί η μετατόπιση σε βάρος του ιδιωτικού αυτοκινήτου • Ελαχιστοποίηση των αρνητικών παρενεργειών της διαβίωσης σε πυκνοκατοικημένη περιοχή - ελαχιστοποίηση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και των σχετικών ασθενειών <p>Ενίσχυση του ασφαλούς και προστατευμένου δημόσιου χώρου για τους πολίτες.</p>
<p>Στρατηγικοί Χάρτες Θορύβου για τα αστικά συγκροτήματα με πληθυσμό άνω των 100,000 κατοίκων – Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας</p>	<p>Το Τμήμα Περιβάλλοντος, ως αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του νόμου για τον περιβαλλοντικό θόρυβο, μεριμνά για τον καθαρισμό στρατηγικών χαρτών θορύβου και σχεδίων δράσης και την υποβολή σχετικών εκθέσεων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ανά πέντε έτη.</p> <p>Ο πρώτος γύρος της στρατηγικής χαρτογράφησης του θορύβου ολοκληρώθηκε το 2008, ο δεύτερος το 2015 και ο τρίτος το 2018. Συγκεκριμένα ο πρώτος γύρος αφορά τα ανώτατα όρια, για οδικούς άξονες όπου καταγράφεται κυκλοφορία άνω των 6 εκατομμύρια οδικών κινήσεων ανά έτος, για τα πολεοδομικά συγκροτήματα Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου. Αντίστοιχα, ο δεύτερος γύρος αφορά τα κατώτατα όρια, για οδικούς άξονες όπου καταγράφεται κυκλοφορία άνω των 3 εκ. οδικών κινήσεων ανά έτος, για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα Λευκωσίας και</p>	<p>Το Σχέδιο Δράσης το οποίο αναφέρεται στην εισαγωγή μέτρων για την διαχείριση των επιπτώσεων το θορύβου περιλαμβάνει μέτρα τα οποία έχουν άμεση σχέση με τους σχεδιασμούς του ΣΒΑΚ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας • Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Λευκωσίας, • Προώθηση της Χρήσης Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>Λεμεσού με πληθυσμό μεγαλύτερο των 100.000 κατοίκων. Ο τρίτος γύρος αφορά τα κατώτατα όρια, για οδικούς άξονες όπου καταγράφεται κυκλοφορία άνω των 3 εκ. οδικών κινήσεων ανά έτος, για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου με πληθυσμό μεγαλύτερο των 100.000 κατοίκων.</p> <p>Η έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιγράφει αυτό το κοινό μεθοδολογικό πλαίσιο για τη στρατηγική χαρτογράφηση του θορύβου βάσει της οδηγίας 2002/49/ΕΚ για τον περιβαλλοντικό θόρυβο. Επίσης, περιγράφει τη διαδικασία και τους βασικούς παράγοντες που εμπλέκονται στην ανάπτυξη της μεθοδολογίας «CNOSSOS-EU».</p> <p>Στα πλαίσια του 4ου γύρου Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου (2022) προτάθηκαν τα όρια των 70 dB(A) και 60 dB(A), για το δείκτη ημέρας-βραδιού-νύκτας (Lden) και το δείκτη νύκτας (Lnight), αντίστοιχα, για το οδικό δίκτυο σε περιοχές αμιγούς η/και μικτής κατοικίας. Παρατηρώντας τα αποτελέσματα της χαρτογράφησης, ο πληθυσμός που εκτίθενται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) εκτιμήθηκε σε 3,65% (Lden) και 4,97% (Lnight) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας..</p> <p>Για την αντιμετώπιση της έκθεσης του πληθυσμού σε υψηλά επίπεδα θορύβου διαμορφώθηκε το ακόλουθο Σχέδιο Δράσης που αφορά την εισαγωγή μέτρων για τη διαχείριση των επιδράσεων του θορύβου. Συγκεκριμένα, τα μέτρα στοχεύουν στη μείωση του θορύβου από οδικές μεταφορές, με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης τους το έτος 2027, και χωρίζονται σε δύο άξονες:</p> <p>A. Μέτρα στην πηγή:</p> <p>A.1. Διαχείριση οδικής κυκλοφορίας</p> <p>A.2. Ανάπτυξη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου</p> <p>A.3. Υλοποίηση του Συστήματος Παρακολούθησης Αεροπορικού θορύβου</p> <p>A.4. Προώθηση της Χρήσης Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων</p> <p>A.5. Ενθάρρυνση χρηματοοικονομικών κινήτρων</p> <p>B. Μέτρα στον αποδέκτη:</p> <p>B.1. Εφαρμογή αντιθορυβικών πετασμάτων κυρίως σε ευαίσθητους δέκτες</p> <p>B.2. Εφαρμογή πολεοδομικών ρυθμίσεων</p>	<p>Εφαρμογή πολεοδομικών ρυθμίσεων</p>
<p>Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα</p>	<p>Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) καθορίζει τους εθνικούς στόχους για την επόμενη δεκαετία σε μεσοπρόθεσμη βάση, έως το 2030, και θα χρησιμεύσει ως βάση για μια φιλόδοξη μακροπρόθεσμη στρατηγική με στόχο την ελαχιστοποίηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2050. Η διάσταση της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές αποτελεί την πρώτη και κυριότερη συνιστώσα της προτεινόμενης δομής του ΕΣΕΚ.</p> <p>Οι συνολικές επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών θα</p>	<p>Το ΕΣΕΚ υπογραμμίζει τη σημασία των μελετών ΣΒΑΚ και της σταδιακής ανάπτυξής τους ως του μόνου ασφαλούς τρόπου για την επίτευξη ουσιαστικής μετατόπισης του μεριδίου των τρόπων μεταφοράς προς τις δημόσιες</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>συμβάλουν σε όλους τους τομείς, δηλαδή στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ), στην ενεργειακή απόδοση και στη μείωση των εκπομπών CO₂ με τη χρήση λιγότερο ρυπαρόνων καυσίμων. Σύμφωνα με το ΕΣΕΚ, εκτιμάται ότι πρόσθετες σωρευτικές επενδύσεις στις δημόσιες μεταφορές της τάξης των 800-900 εκατ. ευρώ (τιμές 2016) για την ανάπτυξη γραμμής τραμ στη Λευκωσία θα βελτιώσουν σημαντικά τις υπηρεσίες των δημόσιων μεταφορών και θα χρειαστούν επιπλέον 500 εκατ. ευρώ (τιμές 2016) για τη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών για βιώσιμες μεταφορές κατά την προσεχή περίοδο μέχρι το 2030. Εφόσον εξασφαλιστούν επενδύσεις (συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης από την ΕΕ), το μερίδιο των ΑΠΕ (με τη χρήση της κοινής μεθοδολογίας SHARE της ΕΕ) εκτιμήθηκε ότι θα ανέλθει σε 14.1% το 2030.</p>	<p>μεταφορές, το περπάτημα και την ποδηλασία.</p>
<p>Γενικό Σχέδιο Πανεπιστημίου Κύπρου</p>	<p>Οι βασικές αρχές του Γενικού Σχεδίου είναι οι ακόλουθες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παθητικός και βιώσιμος σχεδιασμός για την ελαχιστοποίηση του ενεργειακού αποτυπώματος σε συνδυασμό με τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και την αποθήκευση και επαναχρησιμοποίηση του βρόχινου νερού. • Belvedere (κύρια πεζοδρομημένη διαδρομή) που θα ενισχύσει την αίσθηση του τόπου με καφετέριες, χώρους διαλείμματος για κοινωνική μάθηση. • Βελτιωμένες συνδέσεις πεζών και ποδηλάτων στο δάσος της Αθαλάσσας. • Νέες φοιτητικές κατοικίες στην πανεπιστημιούπολη και αυξημένη κοινωνική δραστηριότητα για τη μείωση της μετακίνησης αυτοκινήτων από και προς την περιοχή. • Το τοπίο του Campus Park αποτελεί το πράσινο επίκεντρο της πανεπιστημιούπολης. • Νέες λίμνες και αυτόχθονες φυτεύσεις για τη δημιουργία νέων φυσικών ενδιαιτημάτων και μιας πανεπιστημιούπολης ενσωματωμένης στο τοπίο της. • Εκμετάλλευση του ευνοϊκού κλίματος και του τοπίου για τη δημιουργία ευκαιριών άσκησης και ευεξίας για τους μαθητές και το προσωπικό. <p>Εξορθολογισμός και μείωση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, με βελτιωμένη προσβασιμότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και ενθάρρυνση των ενεργών τρόπων μεταφοράς.</p>	<p>Οι στόχοι του ΟΣΚΛ είναι συμβατοί με τους στόχους του Γενικού Σχεδίου Πανεπιστημίου Κύπρου, που αφορούν μεταξύ άλλων:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βελτιωμένες συνδέσεις πεζών και ποδηλάτων στο δάσος της Αθαλάσσας. • Εξορθολογισμός και μείωση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, με βελτιωμένη προσβασιμότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και ενθάρρυνση των ενεργών τρόπων μεταφοράς.
<p>Νόμος για την μεταρρύθμιση της τοπικής αυτοδιοίκησης</p>	<p>Μέσα από την προτεινόμενη μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, στόχος είναι η διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια των δήμων αλλά και η οικονομική βιωσιμότητα των νέων Τοπικών Αρχών. Παράλληλα, με τη διεύρυνση του ρόλου και των αρμοδιοτήτων τους, να είναι σε θέση να προσφέρουν περισσότερες και ποιοτικότερες υπηρεσίες στον πολίτη, ενώ παράλληλα να συμμετέχουν ενεργά στην</p>	<p>Το σχέδιο μεταρρύθμισης θα είναι ενεργό παράλληλα με την οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ και θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του τελικού σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ μέσω της σύστασης και</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη.</p> <p>Η μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης διασφαλίζει ότι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι νέοι Δήμοι θα έχουν αυξημένες αρμοδιότητες και εξουσίες σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων. • Οι νέοι Δήμοι θα είναι οικονομικά ανεξάρτητοι από το Κεντρικό Κράτος. Δεν θα ασκείται πλέον έλεγχος σκοπιμότητας αλλά έλεγχος νομιμότητας. • Οι νέοι Δήμοι θα είναι διοικητικά αυτοτελείς από το Κεντρικό Κράτος, ώστε να μπορούν να ασκούν πραγματική πολιτική στην τοπική κοινωνία. • Οι νέοι Δήμοι, ως μεγαλύτερες οντότητες με ενισχυμένες εξουσίες, θα έχουν την απαραίτητη λειτουργική δομή, ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες στον πολίτη. <p>Η Ένωση Δήμων, ως το συντονιστικό όργανο των Δήμων, θεσμοθετείται ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.</p> <p>Τα κριτήρια στα οποία βασίζονται οι συνενώσεις / συγχωνεύσεις των Δήμων δεν είναι μονοδιάστατα, αλλά λαμβάνουν υπόψη διάφορα δεδομένα/κριτήρια (γεωγραφικά, πληθυσμιακά, κοινωνικά, οικονομικά, κ.α.).</p> <p>Η μεταρρύθμιση δηλαδή θα ρυθμίζει ένα νέο σύστημα, στο οποίο οι Δήμοι θα έχουν αυξημένες αρμοδιότητες και θα μπορούν να ασκούν ουσιαστική πολιτική, μέσω της διοικητικής και της οικονομικής τους αυτοτέλειας από το κεντρικό Κράτος. Με άλλα λόγια, θα καταστούν πραγματικές τοπικές αυτο-κυβερνήσεις, όπως ορίζει και ο Χάρτης Τοπικής Αυτοδιοίκησης του Συμβουλίου της Ευρώπης.</p> <p>Η μητροπολιτική περιοχή της Λευκωσίας θα χωριστεί σε τέσσερις διακριτές Δημοτικές Αρχές (όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δήμος Λευκωσίας (πρώην Λευκωσία, Στρόβολος, Άγιος Δομέτιος και Αγλαντζιάς). • Δήμος Λακατάμιας (πρώην Λακατάμια, Τσερί, Κοινότητα Ανθούπολης). • Δήμος Λατσιών και Γερίου. • Δήμος Νότιας Λευκωσίας (πρώην Ιδάλιο και κοινότητες Αλάμπρα, Λύμπια, Νήσος, Ποταμιά και Χωριό). 	<p>ενεργοποίησης της επιτροπής παρακολούθησης και αξιολόγησης. Οι κεντρικές μητροπολιτικές αρχές θα είναι σε θέση να συνεργαστούν με το Υπουργείο με ολοκληρωμένο και αποτελεσματικό τρόπο, ρευματοδοτώντας επίσης τις ευκαιρίες χρηματοδότησης της προγραμματικής περιόδου 2021-2027. Είναι γεγονός ότι πολλές από τις παρεμβάσεις που προτείνονται από το Β εφαρμογής και η υλοποίησή τους περιλαμβάνει προσωπικό και εγκαταστάσεις που εδρεύουν σε τοπικό επίπεδο. Αυτά δεν χρειάζεται να αποτελούν μέρος της κεντρικής κυβέρνησης ή να ελέγχονται από αυτήν.</p>
<p>Αναθεωρημένη Εθνική Στρατηγική και Σχέδιο Δράσης για την Αναπηρία 2024 - 2028</p>	<p>Η Πρώτη Εθνική Στρατηγική για την Αναπηρία 2018-2028 εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο με Απόφαση του στις 19.12.2017, στο γενικότερο πλαίσιο εφαρμογής της Σύμβασης του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες, που κύρωσε η Κυπριακή Δημοκρατία το 2011. Βασικό εργαλείο επίτευξης των στρατηγικών επιδιώξεων και στόχων που τέθηκαν με την Στρατηγική αποτελούν τα Εθνικά Σχέδια Δράσης για την Αναπηρία.</p> <p>Το πρώτο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Αναπηρία 2013-</p>	<p>Το Σχέδιο Δράσης έχει μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, αλλά θεωρείται πολύ σημαντικό για τις εργασίες του ΣΒΑΚ, καθώς θα πρέπει να συζητηθεί και να ληφθεί υπόψη στην ανάπτυξη του οράματος για την πόλη της Λευκωσίας.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>2015 εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο τον Ιούλιο 2013, το δεύτερο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Αναπηρία 2018-2020 εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο τον Δεκέμβριο 2017 και το τρίτο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Αναπηρία 2021-2023 εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο τον Σεπτέμβριο του 2021.</p> <p>Στο πλαίσιο του Προγράμματος Διακυβέρνησης της παρούσας Κυβέρνησης και του Στρατηγικού Σχεδίου Δράσης του Υφυπουργείου Κοινωνικής Πρόνοιας αποφασίστηκε η ετοιμασία Αναθεωρημένης Εθνικής Στρατηγικής και Σχεδίου Δράσης για την Αναπηρία για την πενταετία 2024-2028.</p> <p>Η Αναθεωρημένη Εθνική Στρατηγική για την Αναπηρία συνεχίζει να υιοθετεί το όραμα, τις αρχές και αξίες που καθορίστηκαν με την Πρώτη Εθνική Στρατηγική για την Αναπηρία, που εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο στις 19.12.2017, ως ακολούθως:</p> <p>Όραμα της Εθνικής Στρατηγικής για την Αναπηρία είναι η εκπλήρωση των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρίες, ως ισότιμων μελών της κοινωνίας και η βελτίωση της ποιότητας ζωής τους, μέσω μεταρρυθμιστικών και πρόσθετων δράσεων, στο πλαίσιο της Σύμβασης του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες.</p> <p>Οι αρχές και αξίες πάνω στις οποίες θα στηρίζεται κάθε δράση για την εκπλήρωση των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρίες, υιοθετούνται πλήρως όπως καθορίζονται από τη Σύμβαση του ΟΗΕ για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρίες και είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Σεβασμός για έμφυτη αξιοπρέπεια, ατομική αυτονομία, περιλαμβανομένης της ελευθερίας ατομικών επιλογών και ανεξαρτησία των ατόμων· • Μη-διάκριση· • Πλήρης και αποτελεσματική συμμετοχή και ενσωμάτωση στην κοινωνία· • Σεβασμός για τη διαφορετικότητα και αποδοχή των ατόμων με αναπηρίες, ως μέρος της ανθρώπινης διαφορετικότητας και ανθρωπότητας· • Ισότητα ευκαιριών· • Προσβασιμότητα· • Ισότητα μεταξύ ανδρών και γυναικών· • Σεβασμός για τις εξελισσόμενες δυνατότητες των παιδιών με αναπηρίες και σεβασμός για το δικαίωμα των παιδιών με αναπηρίες να διαφυλάξουν την ταυτότητά τους. <p>Οι στρατηγικές επιδιώξεις και στόχοι στην Αναθεωρημένη Εθνική Στρατηγική για την Αναπηρία 2024-2028, που θα κατευθύνουν κάθε πολιτική, μέτρο και δράση προς εκπλήρωση του οράματος που έχει τεθεί, θα αφορούν τους κυριότερους τομείς ζωής του ατόμου με αναπηρία από τη γέννηση μέχρι την τρίτη ηλικία, εδράζονται στους ακόλουθους επτά θεματικούς πυλώνες και καθορίζονται</p>	

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>συνοπτικά και αναλυτικά, σε κάθε πυλώνα:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Έγκαιρη παιδική και οικογενειακή παρέμβαση • Ενιαία και συμπεριληπτική εκπαίδευση • Πρόσβαση στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, στις μεταφορές και στην πληροφόρηση • Πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και θεραπευτικής παρέμβασης • Ένταξη στην απασχόληση • Επαρκές βιοτικό επίπεδο και ανεξάρτητη διαβίωση • Συμμετοχή στην πολιτιστική ζωή, ψυχαγωγία, δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου και αθλητισμό. 	
<p>Γενικό Σχέδιο Προτεραιότητας Λεωφορείων Λευκωσίας</p>	<p>Οι στόχοι του Σχεδίου περιλαμβάνουν :</p> <ul style="list-style-type: none"> • τον καθορισμό κύριων διαδρόμων λεωφορείων στη Λευκωσία και τον προσδιορισμό των πηγών καθυστέρησης στις διαδρομές με λεωφορείο-προσδιορισμός πιθανών μέτρων προτεραιότητας λεωφορείων στους κύριους διαδρόμους λεωφορείων στη Λευκωσία, • εντοπισμός σε ποιο βαθμό τα μέτρα μπορούν να επιτύχουν υψηλότερη κατανομή των μέσων μαζικής μεταφοράς το 2020, • εντοπισμός τυχόν άλλων μέτρων που θα συνέβαλαν στην επίτευξη αυτού του στόχου • καθορισμός προτεραιοτήτων στα προσδιορισμένα μέτρα στο πλαίσιο ενός μεσοπρόθεσμου σχεδίου υλοποίησης. 	<p>Οι επιλογές του Γενικού Σχεδίου Προτεραιότητας Λεωφορείων Λευκωσίας έχουν ληφθεί υπόψη κατά τη=ον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ Λευκωσίας, σε ότι αφορά :</p> <ul style="list-style-type: none"> • μέτρα προτεραιότητας λεωφορείων • αντικίνητρα για τη χρήση του αυτοκινήτου (κυρίως τέλη στάθμευσης για στάθμευση στην οδό), • κίνητρα μέσω του σχεδιασμού των μετακινήσεων σε χώρους εργασίας, σχολεία και πανεπιστήμια, και • βελτιώσεις των υποδομών πεζών γύρω από τους κύριους διαδρόμους λεωφορείων.
<p>Μελέτη για την αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων λειτουργίας Λεωφορείων Λευκωσίας</p>	<p>Το Τμήμα Δημοσίων Έργων που είναι υπεύθυνο για την υλοποίηση του Προγράμματος Βελτίωσης της Δημόσιας Υγείας της Λευκωσίας ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης για την αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων για τη λειτουργία των λεωφορείων στη Λευκωσία.</p> <p>Σκοπός της μελέτης ήταν η ανάλυση και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων για την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών στην πόλη της Λευκωσίας. Το έργο περιελάμβανε τις ακόλουθες εργασίες:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Συλλογή και ανάλυση δεδομένων που περιλαμβάνουν δεδομένα κυκλοφορίας και επιβατών δημόσιων μεταφορών για τη βαθμονόμηση του μοντέλου μεταφορών, δεδομένα στόλου και δεδομένα για τη δημιουργία του μοντέλου κοστολόγησης. 	<p>Δεδομένα και αποτελέσματα της μελέτης για την αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων λειτουργίας των λεωφορείων Λευκωσίας, αξιοποιήθηκαν για τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<ul style="list-style-type: none"> • Ενημέρωση του μακροσκοπικού μοντέλου VISUM. • Προσαρμογή του περιβαλλοντικού μοντέλου για την εκτίμηση των ρύπων και της κατανάλωσης ενέργειας. • Προσαρμογή του οικονομικού μοντέλου για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους και ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης. • Ανάπτυξη και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων στο μακροσκοπικό μοντέλο VISUM. Αξιολόγηση των περιβαλλοντικών συνθηκών σε μακροσκοπικό επίπεδο. • Εκτίμηση και αξιολόγηση του κόστους λειτουργίας των λεωφορειακών γραμμών. <p>Εξετάστηκαν δύο εναλλακτικά σενάρια για την αναδιοργάνωση των λεωφορειακών γραμμών σε τρεις χρονικούς ορίζοντες (2015, 2020 και 2023). Τα εναλλακτικά σενάρια περιλάμβαναν 36 αστικές και 42 αγροτικές γραμμές που κάλυπταν την ευρύτερη περιοχή της Λευκωσίας. Στο σενάριο Α η περίοδος λειτουργίας ήταν μεταξύ 05:30 και 23:00, ενώ στο σενάριο Β η περίοδος λειτουργίας περιορίστηκε μεταξύ 05:30 και 21:00. Επιπλέον, ορισμένες γραμμές εξετάστηκαν στο Σενάριο Β με υψηλότερη συχνότητα. Ως εκ τούτου, η διαφορά μεταξύ των δύο σεναρίων αντιστοιχούσε σε διαφορετικό αριθμό ημερήσιων δρομολογίων (στο σενάριο Α υπάρχουν 3509 δρομολόγια, ενώ στο σενάριο Β τα δρομολόγια ήταν 2929).</p> <p>Χρησιμοποιώντας το μοντέλο μεταφορών, πραγματοποιήθηκε μακροσκοπική αξιολόγηση των κυκλοφοριακών συνθηκών για τα εναλλακτικά σενάρια στους τρεις χρονικούς ορίζοντες. Και τα δύο σενάρια προσέφεραν βελτιωμένες υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών στη Λευκωσία αυξάνοντας την προσβασιμότητα και συνεπώς εξυπηρετώντας μεγαλύτερο ποσοστό δυνητικών χρηστών με πολύ καλύτερο επίπεδο υπηρεσιών.</p>	
Μελέτη σκοπιμότητας για ένα σύστημα τραμ στην Λευκωσία	<p>Το 2010 η μελέτη του ολοκληρωμένου γενικού σχεδίου κινητικότητας (IMMP) συνέστησε τη λειτουργία συστήματος τραμ στη Λευκωσία. Η μελέτη IMMP πρότεινε τρεις πιθανές γραμμές τραμ, οι οποίες ουσιαστικά σχημάτιζαν ένα τρίγωνο μεταξύ του κέντρου της πόλης και του νέου Γενικού Νοσοκομείου και της περιοχής της Κρατικής Έκθεσης και του Μακαρίου Σταδίου στη Μακεδονίτσα. Η μελέτη IMMP περιελάμβανε μια προκαταρκτική αξιολόγηση σκοπιμότητας, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα έπρεπε να διεξαχθούν λεπτομερέστερες έρευνες και μια πλήρης μελέτη σκοπιμότητας.</p>	<p>Το ΣΒΑΚ προωθεί τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και τις πιο πράσινες μορφές μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων μεταφορών.</p>
Ανάπτυξη ταχείας αστικής συγκοινωνίας στην Λευκωσία – Σχέδιο μελέτης σκοπιμότητας / ανάλυση κόστους	<p>Το Τμήμα Δημοσίων Έργων, μέσω της ανάπτυξης των ΣΒΑΚ σε όλη την Κύπρο, συνεργάστηκε με το JASPERS παρέχοντας υποστήριξη σε τεχνικά θέματα που σχετίζονται με την εφαρμογή μέτρων βιώσιμης κινητικότητας. Το σύστημα τραμ που προτάθηκε εκπονήθηκε μέσω μελέτης σκοπιμότητας. Ζητήθηκε από την JASPERS να προβεί σε</p>	

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>ανεξάρτητη αξιολόγηση του έργου του τραμ. Ο στόχος της επανεξέτασης του έργου του τραμ ήταν να παράσχει καθοδήγηση για τον επανασχεδιασμό του έργου ή να παράσχει μια εναλλακτική σταδιακή υλοποίηση, ώστε να βρεθεί μια λύση που να ανταποκρίνεται στους οικονομικούς περιορισμούς, ενώ παράλληλα να επιτευχθεί ο γενικός στόχος της σημαντικής αναβάθμισης της ποιότητας των αστικών μεταφορών.</p> <p>Εξετάστηκαν περαιτέρω σχεδιαστικές λύσεις που ελαχιστοποιούν τους λειτουργικούς κινδύνους.</p> <p>Επανεξετάστηκε το κόστος του έργου και η πρόβλεψη της ζήτησης για την επίτευξη μιας πρόβλεψης χαμηλότερου ορίου που θα αντικατοπτρίζει τη ζήτηση επιβατών στην περίπτωση που δεν θα υπάρξουν υποστηρικτικές παρεμβάσεις πολιτικής για τη διαχείριση της χρήσης του αυτοκινήτου και τη διευκόλυνση του περπατήματος/της ποδηλασίας/των δημόσιων μεταφορών ή πιο ενοποιημένων προτύπων ανάπτυξης στην πόλη.</p> <p>Παράλληλα με τον επαναπροσδιορισμό της λύσης της ελαφριάς σιδηροδρομικής διέλευσης (LRT), εξετάστηκε η δημιουργία ενός βραχυπρόθεσμου σχεδίου για την ανάπτυξη μιας λύσης με βάση τα λεωφορεία που θα παρέχει υψηλής ποιότητας εγκαταστάσεις για τους επιβάτες και σημαντικά βελτιωμένα επίπεδα εξυπηρέτησης. Το σχέδιο αυτό στοχεύει να επιτύχει ισχυρή αύξηση της ζήτησης λεωφορείων μέσω κατάλληλων λειτουργικών λύσεων, πολιτικών και υποδομών και να παρακολουθεί την αύξηση αυτή προς έναν καθορισμένο στόχο που μπορεί να οδηγήσει σε μελλοντική αναβάθμιση σε τραμ. Η κατάλληλη διαφήμιση μπορεί να παρουσιάσει αυτό ως μια πρώτη φάση βελτιώσεων που θα αναπτυχθεί σταδιακά καθώς η ζήτηση επιβατών αυξάνεται, οδηγώντας ενδεχομένως στο μέλλον σε λύση LRT.</p> <p>Τα παραπάνω θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν ιδανικά μέσω της επικαιροποίησης του υφιστάμενου ολοκληρωμένου γενικού σχεδίου κινητικότητας για τη Λευκωσία, το οποίο θα καθόριζε μια μακροπρόθεσμη στρατηγική για την ανάπτυξη των δημόσιων μεταφορών, τις επενδύσεις σε υποδομές, τις πολιτικές χωρικής ανάπτυξης και τις υποστηρικτικές πολιτικές μεταφορών για τα επόμενα 15 έως 20 χρόνια.</p> <p>Από την άποψη αυτή και λαμβάνοντας υπόψη ότι η υλοποίηση του έργου του Τραμ στη Λευκωσία περιλαμβάνεται στις δράσεις που προτείνονται στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, κρίθηκε αναγκαίο να δημιουργηθούν οι διάδρομοι του Τραμ, αρχικά ως διάδρομοι προτεραιότητας λεωφορείων και δημόσιων μεταφορών, οι οποίοι μπορούν στη συνέχεια να μετατραπούν εύκολα σε διαδρόμους ταχείας διέλευσης λεωφορείων-BRT ή Τραμ.</p>	

Συμπληρωματικά με τα παραπάνω, κρίθηκε αναγκαίο να ληφθούν υπόψη ορισμένα άλλα έγγραφα τα οποία περιλαμβάνουν διεθνείς συμβάσεις και εθνικές στρατηγικές, εστιάζοντας στον εντοπισμό των κύριων κατευθύνσεων του Εθνικού, Ευρωπαϊκού και Διεθνούς Στρατηγικού Σχεδιασμού σε σχέση με το περιβάλλον και την αειφορία, ώστε να ληφθούν κατάλληλα υπόψη.

Ο **Πίνακας 8** περιλαμβάνει ένα περίγραμμα των σκοπών και των απαιτήσεων άλλων σχεδίων, προγραμμάτων και περιβαλλοντικών στόχων, και διατυπώνει προτάσεις για το πώς θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας και στη ΣΜΠΕ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η επανεξέταση που περιγράφεται κατωτέρω πραγματοποιήθηκε κατά τα αρχικά στάδια της ανάπτυξης του σχεδίου. Αυτό επέτρεψε στην ομάδα έργου να εξετάσει τις συστάσεις της ΣΜΠΕ σε πρώιμο στάδιο του σχεδιασμού, να βελτιώσει τους στόχους του ΣΒΑΚ και να κάνει τις απαραίτητες προσαρμογές στις προτάσεις της, αν χρειαστεί.

Πίνακας 8: Ανασκόπηση άλλων σχετικών σχεδίων, προγραμμάτων και στόχων προστασίας του περιβάλλοντος

ΣΧΕΔΙΟ, ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
Ποιότητα αέρα		
<p>Οδηγία 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη</p>	<p>Η παρούσα οδηγία αναθεωρεί την ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, με στόχο τη μείωση της ρύπανσης σε επίπεδα που ελαχιστοποιούν τις βλαβερές συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και τη βελτίωση της ενημέρωσης του κοινού σχετικά με τους κινδύνους.</p> <p>Καθορίζει μέτρα που αποσκοπούν στα εξής:</p> <p>Στον καθορισμό και θέσπιση στόχων για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα που αποσκοπούν στη μείωση των επιβλαβών επιπτώσεων στην υγεία και το περιβάλλον,</p> <p>Στην αξιολόγηση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα στα κράτη μέλη βάσει κοινών μεθόδων και κριτηρίων,</p> <p>Στην συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με την ποιότητα του αέρα του περιβάλλοντος για την παρακολούθηση των μακροπρόθεσμων τάσεων,</p> <p>Στο να διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες αυτές για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα είναι διαθέσιμες στο κοινό,</p> <p>Στην διατήρηση της ποιότητας του αέρα όπου είναι καλή και βελτίωσή της σε άλλες περιπτώσεις,</p> <p>Στην προώθηση της αυξημένης συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.</p>	<p>Οι μεταφορές και πιο συγκεκριμένα οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να συμβάλλουν σημαντικά στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων στην περιοχή μελέτης.</p> <p>Σύμφωνα με τους ευρύτερους στόχους περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, οι προτάσεις του ΣΒΑΚ θα πρέπει να προωθήσουν τη στροφή προς πιο βιώσιμες μορφές μεταφορών, όπως οι δημόσιες συγκοινωνίες, ελαχιστοποιώντας έτσι τις εκπομπές ρύπων που συνδέονται με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη και να υιοθετηθούν/υποστηριχθούν, όπου είναι δυνατόν, τα μέτρα που σχετίζονται με τις μεταφορές και περιλαμβάνονται στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη Βελτίωση της Ποιότητας του Αέρα.</p> <p>Η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και οι επιπτώσεις της ρύπανσης στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή των στόχων και των δεικτών της ΣΜΠΕ.</p>
<p>Εθνικό σχέδιο δράσης για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην Κύπρο (2022)</p>	<p>Στην Κύπρο, οι κίνδυνοι για την υγεία που σχετίζονται με το περιβάλλον συνδέονται κυρίως με τα αυξανόμενα επίπεδα ατμοσφαιρικών ρύπων σε αστικές περιοχές με μεγάλη κυκλοφορία. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, η κυβέρνηση εισήγαγε το προκαταρκτικό Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα το 2006. Η τελευταία αναθεώρηση του σχεδίου πραγματοποιήθηκε το 2022.</p> <p>Το σχέδιο δράσης περιλαμβάνει εθνικά, περιφερειακά και τοπικά μέτρα τα οποία αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Το σχέδιο δράσης εκπονήθηκε από το Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και η εφαρμογή του παρακολουθείται από το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους φορείς.</p> <p>Τα προτεινόμενα/εν εξελίξει μέτρα καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα τομέων, συμπεριλαμβανομένων των</p>	

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>μεταφορών, και ενδεικτικά περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την εκπόνηση ΣΒΑΚ/ΣΒΑΚ, τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων, τη μέτρηση του δικτύου για τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων, τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των βιοκαυσίμων, κίνητρα για υβριδικά/ηλεκτρικά αυτοκίνητα/αυτοκίνητα χαμηλών εκπομπών, την προώθηση δημόσιων μεταφορών υψηλής ποιότητας, τη βελτίωση των υποδομών πεζών και ποδηλάτων, τις ζώνες μηδενικών/χαμηλών εκπομπών, την αποτελεσματική πολιτική στάθμευσης κ.λπ.</p>	
Κλιματικοί παράγοντες		
<p>Σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC)</p>	<p>Η (UNFCCC) είναι μια διεθνής περιβαλλοντική συνθήκη που άνοιξε για υπογραφή στη Σύνοδο Κορυφής της Γης που πραγματοποιήθηκε στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1992 και τέθηκε σε ισχύ το 1994.</p> <p>Απώτερος στόχος της Σύμβασης είναι η "σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων των αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδο που θα αποτρέψει την επικίνδυνη ανθρώπινη παρέμβαση στο κλιματικό σύστημα". Αναφέρει ότι "το επίπεδο αυτό θα πρέπει να επιτευχθεί εντός χρονικού διαστήματος που θα επιτρέπει στα οικοσυστήματα να προσαρμοστούν με φυσικό τρόπο στην κλιματική αλλαγή, να διασφαλίζει ότι η παραγωγή τροφίμων δεν απειλείται και να επιτρέπει την οικονομική ανάπτυξη με βιώσιμο τρόπο".</p> <p>Η ίδια η συνθήκη δεν είναι νομικά δεσμευτική, καθώς δεν θέτει υποχρεωτικά όρια στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου για μεμονωμένες χώρες και δεν περιέχει μηχανισμούς επιβολής.</p> <p>Η Κύπρος επικύρωσε την UNFCCC το 199. Με τη Στρατηγική Ανάπτυξης χαμηλών εκπομπών άνθρακα της Κύπρου, το Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος θα εκπληρώσει τις διεθνείς υποχρεώσεις του σύμφωνα με τη Σύμβαση-Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή.</p>	<p>Οι στόχοι/απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της UNFCCC, του πρωτοκόλλου του Κιότο, της τροποποίησης του πρωτοκόλλου της Ντόχα και της συμφωνίας των Παρισίων αντικατοπτρίζονται στις πολιτικές και τη νομοθεσία της ΕΕ και των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των πακέτων της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια για το 2020 και το 2030, και αντιμετωπίζονται μέσω του σχετικού εθνικού σχεδίου για την ενέργεια και το κλίμα.</p> <p>Το ΣΒΑΚ προωθεί τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και τις πιο πράσινες μορφές μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων μεταφορών, οι οποίες με τη σειρά τους μπορούν να οδηγήσουν σε μείωση του όγκου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών και να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ και των εθνικών στόχων.</p>
<p>Πρωτόκολλο του Κιότο</p>	<p>Η UNFCCC (βλ. παραπάνω) συμπληρώθηκε από το νομικά δεσμευτικό Πρωτόκολλο του Κιότο του 1997. Βάσει αυτής της συνθήκης, 37 βιομηχανικές χώρες και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεσμεύτηκαν να μειώσουν τις εκπομπές τους κατά 5% κατά μέσο όρο έως το 2012 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.</p> <p>Το 2003 η Κύπρος επικύρωσε το Πρωτόκολλο του Κιότο. Με τη Στρατηγική Ανάπτυξης χαμηλών εκπομπών άνθρακα της Κύπρου, το Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος θα εκπληρώσει τις διεθνείς υποχρεώσεις του σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του Κιότο.</p>	<p>Θα πρέπει να διατυπωθούν κατάλληλοι στόχοι και δείκτες στα πλαίσια της ΣΜΠΕ για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την κλιματική αλλαγή.</p>
<p>Τροποποίηση της Ντόχα στο Πρωτόκολλο του Κιότο (2012)</p>	<p>Η τροποποίηση της Ντόχα αποτελεί επέκταση του Πρωτοκόλλου του Κιότο, εστιάζοντας στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η τροποποίηση παρατείνει την περίοδο δέσμευσης του Πρωτοκόλλου του Κιότο, δεσμεύοντας ορισμένες ανεπτυγμένες χώρες σε στόχους μείωσης των εκπομπών πέραν της αρχικής περιόδου δέσμευσης (2013-2020). Στόχος της είναι να διασφαλίσει ότι οι συμμετέχουσες χώρες θα μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά καθορισμένα ποσοστά σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, ενθαρρύνοντας τις βιώσιμες πρακτικές και μετρίζοντας την κλιματική αλλαγή.</p>	

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
Η συμφωνία του Παρισιού (2015)	<p>Η Συμφωνία του Παρισιού είναι μια διεθνής συνθήκη, η οποία εγκρίθηκε από 196 μέρη στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (COP21) στο Παρίσι, Γαλλία, το 2015. Στόχος της συμφωνίας είναι "ο περιορισμός της αύξησης της θερμοκρασίας στους 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα" (United Nations Climate Change, 2023).</p>	
Απόφαση 2002/358/EK του Συμβουλίου, της 25ης Απριλίου 2002, για την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του πρωτοκόλλου του Κιότο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές αλλαγές και την από κοινού εκπλήρωση των σχετικών δεσμεύσεων	<p>Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα επικύρωσε τη σύμβαση-πλαίσιο με την απόφαση 94/69/EK της 15ης Δεκεμβρίου 1993. Η σύμβαση-πλαίσιο τέθηκε σε ισχύ στις 21 Μαρτίου 1994.</p> <p>Το παράρτημα II της απόφασης καθορίζει τις δεσμεύσεις για τον περιορισμό και τη μείωση των εκπομπών που συμφωνήθηκαν από την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της για την αρχική περίοδο δέσμευσης (2008-2012).</p>	
Σφυρηλατώντας μια Ευρώπη ανθεκτική στο κλίμα - η νέα στρατηγική της ΕΕ για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή	<p>Τον Απρίλιο του 2013 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε μια στρατηγική της ΕΕ για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, την οποία τα κράτη μέλη της ΕΕ χαιρέτισαν. Η στρατηγική αποσκοπεί στο να καταστήσει την Ευρώπη πιο ανθεκτική στο κλίμα. Το έγγραφο παρουσιάζει την επικαιροποιημένη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, τονίζοντας την επείγουσα ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι αυξανόμενοι κίνδυνοι που προκαλούνται από γεγονότα που σχετίζονται με το κλίμα. Αναγνωρίζει ότι, παρά τις προσπάθειες μετριασμού των επιπτώσεων, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής είναι ήδη αισθητές σε διάφορους τομείς και περιφέρειες της ΕΕ.</p> <p>Η στρατηγική της ΕΕ για την προσαρμογή επικεντρώνεται σε έξι βασικούς στόχους:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προτεραιότητα σε ολοκληρωμένες αξιολογήσεις κινδύνων σε όλους τους τομείς και τις περιφέρειες για την κατανόηση των σημερινών και μελλοντικών κινδύνων και τρωτών σημείων που σχετίζονται με το κλίμα. • Ενσωμάτωση των εκτιμήσεων για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή σε διάφορες πολιτικές και τομείς, διασφαλίζοντας ότι η προσαρμογή θα αποτελέσει βασικό στοιχείο των διαδικασιών λήψης αποφάσεων. • Παροχή οικονομικής και τεχνικής υποστήριξης στα κράτη μέλη, τις τοπικές αρχές και τους ενδιαφερόμενους φορείς για την εφαρμογή αποτελεσματικών μέτρων προσαρμογής. • Ενίσχυση της διεθνούς συνεργασίας για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής σε παγκόσμιο επίπεδο. 	<p>Οποιοσδήποτε προτάσεις για υποδομές και λειτουργίες που σχετίζονται με τις μεταφορές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις πιθανές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην περιοχή μελέτης (π.χ. συχνότερες και ισχυρότερες καταιγίδες και πλημμύρες), ώστε να εξασφαλίζεται η σωστή χωροθέτηση και η κατάλληλη κλιματική προστασία των έργων από ένα πρώιμο στάδιο.</p> <p>Τα κατάλληλα μέτρα προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να εξετάζονται στο πλαίσιο του σχεδιασμού των επιμέρους έργων- ωστόσο, οι σχετικές αρχές/συστάσεις προσαρμογής μπορούν επίσης να συμπεριληφθούν από νωρίς στο ΣΒΑΚ για να αποτελέσουν το πλαίσιο για τα επόμενα στάδια σχεδιασμού.</p> <p>Τα θέματα που σχετίζονται με τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και την προσαρμογή θα πρέπει να αντικατοπτρίζονται κατάλληλα στους προτεινόμενους στόχους και δείκτες της ΣΜΠΕ.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση της δέσμευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς, τις τοπικές κοινότητες, τους εμπειρογνώμονες και τους φορείς χάραξης πολιτικής για να διασφαλιστεί ο σχεδιασμός και η εφαρμογή της προσαρμογής χωρίς αποκλεισμούς και με συμμετοχή. • Προώθηση της έρευνας και της καινοτομίας για την ενίσχυση της κατανόησης, την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και τη διευκόλυνση καινοτόμων λύσεων για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. • Καλύτερη τεκμηριωμένη λήψη αποφάσεων με την αντιμετώπιση των κενών στις γνώσεις σχετικά με την προσαρμογή και την περαιτέρω ανάπτυξη της ευρωπαϊκής πλατφόρμας για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή (Climate-ADAPT) ως "ενιαίας υπηρεσίας" για πληροφορίες σχετικά με την προσαρμογή στην Ευρώπη. 	
<p>Το πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030</p>	<p>Το πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια είναι ένα σύνολο στόχων και στόχων πολιτικής σε επίπεδο ΕΕ για την περίοδο από το 2021 έως το 2030.</p> <p>Το πλαίσιο αυτό έθεσε τρεις βασικούς στόχους για το 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τουλάχιστον 55% μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, • Τουλάχιστον 42,5% μερίδιο για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, • Τουλάχιστον 11,7% βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης της ΕΕ, σε αντίθεση με το σενάριο αναφοράς (2020). • Αύξηση της απορρόφησης CO₂ από τον τομέα "Χρήση γης, αλλαγή χρήσης γης και δασοκομία" στα 352 Gg. <p>Το πλαίσιο εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τον Οκτώβριο του 2014. Οι στόχοι για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την ενεργειακή απόδοση αναθεωρήθηκαν προς τα πάνω το 2023. Αυτό θα επιτρέψει στην ΕΕ να κινηθεί προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και να υλοποιήσει τις δεσμεύσεις της στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού.</p> <p>Αξίζει να αναφερθεί ότι οι στόχοι αυτοί διαφέρουν για κάθε χώρα. Οι στόχοι για την Κύπρο παρουσιάζονται στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα.</p>	<p>Οι στόχοι του Πλαισίου έχουν αποτυπωθεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) για την περίοδο 2021-2030 και, ως εκ τούτου, τα σχετικά σχόλια στη σειρά που ακολουθεί ισχύουν και για τα δύο.</p>
<p>Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) για την περίοδο 2021-2030</p>	<p>Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει δεσμευτεί για μια καθαρή ενεργειακή μετάβαση, η οποία θα συμβάλει στην εκπλήρωση των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή. Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα περιγράφει μέτρα και πολιτικές που αποσκοπούν στην ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης στον τομέα των μεταφορών έως το 2030. Οι πρωτοβουλίες που υλοποιούνται περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την ενίσχυση των δημόσιων μεταφορών. Επιπλέον, περιγράφονται λεπτομερώς τα μελλοντικά μέτρα μετά το 2023, τα οποία επικεντρώνονται στην προώθηση της αγοράς και χρήσης λεωφορείων χαμηλών/μηδενικών εκπομπών.</p>	<p>Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) για την Κύπρο περιλαμβάνει μια σειρά από πολιτικές/στόχους που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της χώρας για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου. Κατά συνέπεια, και λαμβάνοντας υπόψη το σημαντικό μερίδιο του τομέα των</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>Τον Ιούλιο του 2021, οι ηγέτες της ΕΕ ενέκριναν την πρωτοβουλία "Fit for 55" ως μέρος της Ευρωπαϊκής Πράσινης συμφωνίας, θέτοντας φιλόδοξους στόχους για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% έως το 2030 και την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Αυτή η ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων καλύπτει πολλούς τομείς, όπως η ενέργεια, οι μεταφορές και η γεωργία. Τα βασικά στοιχεία περιλαμβάνουν την επέκταση του συστήματος εμπορίας εκπομπών, την εισαγωγή δεσμευτικών εθνικών στόχων μέσω του κανονισμού για τον επιμερισμό των προσπαθειών, την τροποποίηση της οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης, την εφαρμογή ενός Μηχανισμού Συνοριακής Προσαρμογής Άνθρακα (CBAM), τη στήριξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, την αναθεώρηση της Οδηγίας για τη φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων και την ενθάρρυνση της βιώσιμης χρήσης γης. Τα μέτρα αυτά συμβάλλουν συλλογικά στη δέσμευση της ΕΕ να καταπολεμήσει την κλιματική αλλαγή και να μεταβεί σε μια βιώσιμη οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.</p> <p>Η Κύπρος, όπως όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, έχει συμφωνήσει και δεσμευτεί να επιτύχει συγκεκριμένους στόχους όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την εξοικονόμηση ενέργειας και την αύξηση του μεριδίου της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Η κυπριακή κυβέρνηση βρίσκεται επί του παρόντος σε φάση συνολικής αναθεώρησης του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ), προκειμένου να ενσωματώσει νέους στόχους στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής. Το αρχικό σχέδιο του ΕΣΠΑ που καλύπτει την περίοδο 2021-2030 υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Αύγουστο, ενώ το τελικό σχέδιο αναμένεται να ολοκληρωθεί και να υποβληθεί έως τα τέλη Ιουλίου 2024.</p> <p>Το νέο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) που θα εκδοθεί το 2024) ορίζει ότι, έως το 2030, η Κύπρος πρέπει να επιτύχει μετατόπιση προς τις δημόσιες μεταφορές και τους ενεργούς τρόπους μεταφοράς, μειώνοντας την εξάρτησή της από τα αυτοκίνητα (82%) και αυξάνοντας τα ποσοστά των χρηστών των δημόσιων μεταφορών (10%), της μικροκινητικότητας (5%) και του περπατήματος (3%).</p> <p>Οι αναθεωρημένοι στόχοι περιλαμβάνουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Νέος στόχος για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 32% έως το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 2005, όπως περιγράφεται στον νέο σχετικό κανονισμό. • Αύξηση της απορρόφησης CO₂ στον τομέα "Χρήση γης, αλλαγή χρήσης γης και δασοκομία" σε 352 Gg (από τα 300 Gg περίπου που είναι σήμερα). • Δέσμευση για την κατάλληλη συμβολή στον υποχρεωτικό στόχο της επίτευξης τουλάχιστον 42,5% Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας της ΕΕ έως το 2030, με εθνικό στόχο μεταξύ 31 και 34%. 	<p>μεταφορών στις εθνικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Εκτός Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπής, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να διασφαλίσει ότι θα συμβάλει επαρκώς στην επίτευξή τους μέσω των κατάλληλων μέτρων που θα περιορίσουν τη χρήση αυτοκινήτων και θα προωθήσουν πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, όπως οι δημόσιες μεταφορές. Επιπλέον, θα μπορούσε να προταθεί η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την τροφοδοσία υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές, π.χ. ηλιακών συλλεκτών για την τροφοδοσία του φωτισμού των δρόμων και των στάσεων λεωφορείων, καθώς και πιο ενεργειακά αποδοτικών υποδομών που σχετίζονται με τις μεταφορές.</p> <p>Αυτά τα ζητήματα/στόχοι θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη στους προτεινόμενους στόχους της ΣΜΠΕ για το θέμα του κλίματος και άλλα σχετικά θέματα.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<ul style="list-style-type: none"> • Η υποχρέωση επίτευξης ενός υποχρεωτικού σωρευτικού στόχου εξοικονόμησης ενέργειας στην τελική κατανάλωση των 349.049 κτοε για τα έτη 2021-2030, με πρόσθετα μέτρα πέραν εκείνων που επιβάλλονται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Αυτό περιλαμβάνει την απαίτηση για 67.360 κτοε (19,3% του στόχου) που πρέπει να επιτευχθούν μέσω της εφαρμογής μέτρων ενεργειακής απόδοσης ειδικά για τους καταναλωτές που πλήττονται από τη φτώχεια. 	
Έδαφος / Γεωλογία		
Θεματική στρατηγική της ΕΕ για την προστασία του εδάφους	<p>Η θεματική στρατηγική της ΕΕ για την προστασία του εδάφους προτείνει μέτρα για την προστασία του εδάφους και τη διατήρηση της ικανότητάς του να επιτελεί τις λειτουργίες του από περιβαλλοντική, οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική άποψη.</p> <p>Η στρατηγική περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός νομοθετικού πλαισίου για την προστασία και τη βιώσιμη χρήση του εδάφους, την ενσωμάτωση της προστασίας του εδάφους στις εθνικές πολιτικές και στις πολιτικές της ΕΕ, τη βελτίωση των γνώσεων στον τομέα αυτό και την ευαισθητοποίηση του κοινού.</p> <p>Η πρόταση οδηγίας αποτελεί βασική συνιστώσα της στρατηγικής, η οποία επιτρέπει στα κράτη μέλη να θεσπίσουν μέτρα προσαρμοσμένα στις τοπικές τους ανάγκες. Προβλέπει μέτρα για τον εντοπισμό των προβλημάτων, την πρόληψη της υποβάθμισης του εδάφους και την αποκατάσταση του μολυσμένου ή υποβαθμισμένου εδάφους.</p>	<p>Το έδαφος μπορεί δυνητικά να επηρεαστεί άμεσα μέσω της σφράγισης του εδάφους από τις υποδομές μεταφορών που αναπτύσσονται σε νέες περιοχές. Η κάλυψη του εδάφους με αδιαπέραστες επιφάνειες μπορεί επίσης να αυξήσει τον κίνδυνο διάβρωσης μεταβάλλοντας το σχέδιο αποστράγγισης της περιοχής και τις μετρήσεις απορροής.</p> <p>Οι δυνητικές επιπτώσεις στο έδαφος θα εξεταστούν κατά το στάδιο της ετοιμασίας των Μελετών Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον των επιμέρους έργων (κατά περίπτωση), αλλά θα πρέπει να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι προτάσεις του ΣΒΑΚ να μην επηρεάσουν περιοχές με ευαίσθητο ή παραγωγικό έδαφος.</p>
Στρατηγική της ΕΕ για το έδαφος έως το 2030	<p>Η Ευρωπαϊκή Ένωση οραματίζεται ότι όλα τα εδαφικά οικοσυστήματά της θα είναι υγιή και ανθεκτικά έως το 2050, γεγονός που απαιτεί άμεση και αποφασιστική δράση κατά την τρέχουσα δεκαετία. Το όραμα αυτό συνεπάγεται ως κανόνα την προστασία, τη βιώσιμη χρήση και την αποκατάσταση του εδάφους, με τα υγιή εδάφη να χρησιμεύουν ως κρίσιμη λύση για την αντιμετώπιση σημαντικών προκλήσεων, όπως η κλιματική ουδετερότητα, η ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή, μια καθαρή και κυκλική οικονομία, αντιστροφή της απώλειας της βιοποικιλότητας, διασφάλιση της ανθρώπινης υγείας, αναχαίτιση της ερημοποίησης και μεταφορικών έργων, εξασφαλίζοντας παράλληλα την αντιστροφή της υποβάθμισης του εδάφους.</p> <p>Μέχρι το 2030, η ΕΕ στοχεύει να καταπολεμήσει την ερημοποίηση, να αποκαταστήσει την υποβαθμισμένη γη και το έδαφος, να επιτύχει την μείωση των αερίων του θερμοκηπίου, να βελτιώσει την ποιότητα των υδάτων, να μειώσει τη χρήση θρεπτικών ουσιών και φυτοφαρμάκων και να σημειώσει πρόοδο όσον αφορά τη διατήρηση των πόρων.</p> <p>Μέχρι το 2050, οι μακροπρόθεσμοι στόχοι περιλαμβάνουν την επίτευξη μηδενικής καθαρής απορρόφησης γης, τη μείωση της ρύπανσης του εδάφους σε αβλαβή επίπεδα, την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και την οικοδόμηση μιας κοινωνίας ανθεκτικής στο κλίμα.</p> <p>Η στρατηγική δίνει έμφαση στην επείγουσα δράση που υποστηρίζεται από επιστημονικά στοιχεία</p>	<p>Προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί σε μη γεωργικά εκμεταλλεύσιμη γη (brownfield vs greenfield) όπου είναι δυνατόν για νέα έργα μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι διατηρείται η ικανότητα του εδάφους να εκτελεί τις λειτουργίες του από περιβαλλοντική, οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική άποψη. Οι ευρύτεροι στόχοι για την προστασία του εδάφους πρέπει να αντικατοπτρίζονται κατάλληλα στους στόχους ΣΜΠΕ</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	και επιδιώκει τη συνεργασία με πολλαπλούς φορείς για συλλογική επιτυχία.	
Υδατικοί Πόροι		
<p>Οδηγία 2000/60/ΕΚ για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (Οδηγία-Πλαίσιο για τα ύδατα) (ενοποιημένο κείμενο, 2014)</p>	<p>Η Οδηγία Πλαίσιο για τα ύδατα έχει ορισμένους στόχους, όπως την πρόληψη και τη μείωση της ρύπανσης, την προώθηση της αειφόρου χρήσης του νερού, την προστασία του περιβάλλοντος, τη βελτίωση των υδάτινων οικοσυστημάτων και το μετριασμό των επιπτώσεων από πλημμύρες και ξηρασίες.</p> <p>Ο απώτερος στόχος της είναι να επιτύχει "καλή οικολογική και χημική κατάσταση" για όλα τα κοινοτικά ύδατα από το 2015.</p> <p>Έχουν επίσης υιοθετηθεί σε Ευρωπαϊκό επίπεδο δύο θυγατρικές οδηγίες; η μία αποσκοπούσε στην προστασία των υπόγειων υδάτων και η δεύτερη στη μείωση της ρύπανσης επιφανειακών υδάτων (ποτάμια, λίμνες, εκβολές ποταμών και παράκτια ύδατα) από ρύπους που καταγράφονται σε κατάλογο ουσιών προτεραιότητας.</p>	<p>Ο τομέας των μεταφορών μπορεί ενδεχομένως να επηρεάσει την ποιότητα του νερού μέσω μολυσμένης απορροής από διαρροές καυσίμου από οχήματα.</p> <p>Μπορεί επίσης να επηρεάσει τα υδάτινα ρεύματα και να αυξηθεί κίνδυνος πλημμύρας αλλάζοντας την φυσικές επιφανειακές απορροές και σύστημα αποστράγγισης της περιοχής ως αποτέλεσμα του καθαρισμού της βλάστησης και κάλυψης του εδάφους με υλικά οδοποιίας, πλακόστρωτα και άλλα αδιαπέραστα υλικά (σφράγιση εδάφους).</p> <p>Τέτοια ζητήματα θα εξεταστούν επίσης λεπτομερώς κατά το στάδιο της ετοιμασίας των Μελετών Εκτίμησης των Επιπτώσεων του κάθε σχετικού έργου (όπου ισχύει) αλλά και μέσω άλλων σχετικών μελετών (π.χ. υδρολογικές μελέτες).</p> <p>Λαμβάνοντας υπόψη όμως ότι το αστικό σύστημα αποχέτευσης όμβριων υδάτων είναι ενσωματωμένο στο οδικό δίκτυο μεταφορών, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει συστάσεις για μελλοντικά προγράμματα μετριασμού περιβαλλοντικών επιπτώσεων που μπορεί να προσπαθήσουν την ποιότητα του νερού, ενώ παράλληλα να μειώσουν τον κίνδυνο πλημμύρας. Αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν τη χρήση Συστημάτων Βιώσιμης Αστικής Αποχέτευσης (SUDS) ή αδιαπέραστα υλικά σε νέες υποδομές μεταφορών. Ο σχεδιασμός υποδομών μεταφορών και άλλες σχετικές μελέτες θα πρέπει επίσης να λάβουν υπόψη το θέμα των πλημμυρών και τυχόν επιπτώσεις στα υδάτινα ρεύματα.</p> <p>Πρέπει να αναπτυχθούν σχετικοί στρατηγικοί</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
<p>περιβαλλοντικοί στόχοι το θέμα του νερού που να λαμβάνουν υπόψη τα παραπάνω.</p>		
<p>Υδατικοί Πόροι</p>		
<p>Οδηγία 2006/118/ΕΚ για την προστασία των υπόγειων υδάτων από τη ρύπανση και την υποβάθμιση</p>	<p>Η Οδηγία 2006/118/ΕΚ είναι μια νομοθετική πράξη που εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση με στόχο τη διασφάλιση της ποιότητας των υπόγειων υδάτων σε όλα τα κράτη μέλη. Η Οδηγία επικεντρώνεται στην προστασία των υπόγειων υδάτων από τη ρύπανση και την υποβάθμιση, ώστε να διασφαλιστεί η βιώσιμη χρήση τους. Θεσπίζει ένα πλαίσιο για τον εντοπισμό, την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης των υπόγειων υδάτων, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία τους ως ζωτικού πόρου για την παροχή πόσιμου νερού, τη γεωργία, τη βιομηχανία και τα οικοσυστήματα.</p> <p>Συνολικά, η Οδηγία 2006/118/ΕΚ χρησιμεύει ως κανονιστικό πλαίσιο που υποχρεώνει τα κράτη μέλη της ΕΕ να διασφαλίζουν την ποιότητα των υπόγειων υδάτων με την παρακολούθηση, την πρόληψη της ρύπανσης και τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τη διατήρηση αυτού του ζωτικού πόρου για τις σημερινές και τις μελλοντικές γενιές.</p>	<p>Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τους πιθανούς κινδύνους μόλυνσης και να περιλαμβάνει την πρόταση για εφαρμογή μέτρων για την ελαχιστοποίηση της απελευθέρωσης ρύπων από τις δραστηριότητες μεταφορών (όπως διαρροές καυσίμων, απορροή από τους δρόμους ή διαρροές οχημάτων) μπορεί να ευθυγραμμιστεί με τους στόχους της Οδηγίας.</p> <p>Επιπλέον, η ενσωμάτωση των στόχων της Οδηγίας στον προγραμματισμό και τον σχεδιασμό των υποδομών μεταφορών μπορεί να είναι ζωτικής σημασίας. Η εφαρμογή βιώσιμων συστημάτων αποστράγγισης για την πρόληψη της απορροής από τους δρόμους και η εξασφάλιση της κατάλληλης συντήρησης για την αποφυγή διαρροών από οχήματα ή μηχανήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές μπορούν να συμβάλουν στην προστασία της ποιότητας των υπόγειων υδάτων.</p> <p>Το ΣΒΑΚ μπορεί επίσης να περιλαμβάνει διατάξεις για την τακτική παρακολούθηση των πιθανών ρύπων από τις δραστηριότητες μεταφοράς. Η ενσωμάτωση προληπτικών μέτρων και βέλτιστων πρακτικών στο ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλει στον μετριασμό των κινδύνων για τα υπόγεια ύδατα. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την προώθηση της χρήσης καυσίμων φιλικών προς το περιβάλλον, την ενθάρρυνση της υιοθέτησης καθαρότερων τεχνολογιών μεταφορών και την επιβολή κανονισμών που ελαχιστοποιούν την απελευθέρωση ρύπων στο περιβάλλον.</p> <p>Με την ενσωμάτωση αυτών των πτυχών στο</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
		ΣΒΑΚ, η Κύπρος μπορεί να ευθυγραμμίσει τις πολιτικές και τις πρακτικές μεταφορών της με τους στόχους της οδηγίας, συμβάλλοντας στην προστασία και τη διατήρηση της ποιότητας των υπόγειων υδάτων.
<p>Οδηγία 2007/60/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση και τη διαχείριση των κινδύνων πλημμύρας</p> <p>(Οδηγία της ΕΕ για τις πλημμύρες)</p>	<p>Η Οδηγία προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 18/01/2006 και τελικά δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα στις 6 Νοεμβρίου 2007. Στόχος της είναι η μείωση και η διαχείριση των κινδύνων που ενέχουν οι πλημμύρες για την ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον, την πολιτιστική κληρονομιά και την οικονομική δραστηριότητα. Η Οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να διεξάγουν πρώτα μια προκαταρκτική αξιολόγηση μέχρι το 2011 για να προσδιορίσουν τις λεκάνες απορροής ποταμών και τις συναφείς παράκτιες περιοχές που κινδυνεύουν από πλημμύρες. Για τις ζώνες αυτές θα πρέπει στη συνέχεια να καταρτίσουν χάρτες κινδύνου πλημμύρας έως το 2013 και να καταρτίσουν σχέδια διαχείρισης του κινδύνου πλημμύρας με επίκεντρο την πρόληψη, την προστασία και την ετοιμότητα έως το 2015. Η Οδηγία εφαρμόζεται στα εσωτερικά ύδατα καθώς και σε όλα τα παράκτια ύδατα σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ.</p> <p>Η εφαρμογή της Οδηγίας πραγματοποιείται σε συντονισμό με την οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα, ιδίως μέσω του συντονισμού των σχεδίων διαχείρισης κινδύνων πλημμύρας και των σχεδίων διαχείρισης λεκάνης απορροής ποταμού, καθώς και μέσω του συντονισμού των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού στην εκπόνηση των εν λόγω σχεδίων. Όλες οι αξιολογήσεις, οι χάρτες και τα σχέδια που εκπονούνται διατίθενται στο κοινό.</p>	<p>Το ΣΒΑΚ πρέπει να διασφαλίζει ότι τα προτεινόμενα έργα υποδομής μεταφορών δεν κινδυνεύουν και δεν αυξάνουν τους κινδύνους που ενέχουν οι πλημμύρες για την ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον, την πολιτιστική κληρονομιά και την οικονομική δραστηριότητα. Οι εθνικοί χάρτες κινδύνου πλημμύρας και τα σχετικά σχέδια διαχείρισης που εκπονούνται σύμφωνα με την οδηγία της ΕΕ για τις πλημμύρες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ. Ο κίνδυνος πλημμύρας πρέπει επίσης να λαμβάνεται δεόντως υπόψη από τη ΣΜΠΕ μέσω κατάλληλων στόχων και δεικτών ΣΜΠΕ.</p>
Χλωρίδα, Πανίδα και Βιοποικιλότητα		
<p>Σύμβαση για τη διατήρηση της Ευρωπαϊκής άγριας ζωής και των φυσικών οικοτόπων</p> <p>(Σύμβαση της Βέρνης)</p>	<p>Η Σύμβαση για τη διατήρηση της άγριας ζωής και των φυσικών οικοτόπων της Ευρώπης εγκρίθηκε στη Βέρνη της Ελβετίας το 1979 και τέθηκε σε ισχύ το 1982. Οι κύριοι στόχοι της Σύμβασης είναι η διασφάλιση της διατήρησης και της προστασίας των άγριων φυτικών και ζωικών ειδών και των φυσικών οικοτόπων τους (που απαριθμούνται στα Παραρτήματα I και II της Σύμβασης), η αύξηση της συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και η ρύθμιση της εκμετάλλευσης των ειδών (συμπεριλαμβανομένων των μεταναστευτικών ειδών) που απαριθμούνται στο Παράρτημα III. Για το σκοπό αυτό, η Σύμβαση επιβάλλει νομικές υποχρεώσεις στα συμβαλλόμενα μέρη, προστατεύοντας πάνω από 500 είδη άγριων φυτών και περισσότερα από 1,000 είδη άγριων ζώων.</p> <p>Το 1988 η Κύπρος επικύρωσε τη Σύμβαση της Βέρνης και την ίδια χρονιά τέθηκε σε ισχύ.</p> <p>Η Ευρωπαϊκή Ένωση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της βάσει της Σύμβασης μέσω της Οδηγίας 2009/147/ΕΚ για τη διατήρηση των άγριων πτηνών (οδηγία για τα πτηνά) (κωδικοποιημένη έκδοση της οδηγίας 79/409/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε) και της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (οδηγία για τους οικοτόπους).</p>	<p>Πρέπει να διασφαλιστεί ότι το ΣΒΑΚ δεν οδηγεί σε συγκρούσεις με τους ευρύτερους στόχους της Σύμβασης και ότι τα προτεινόμενα μέτρα ή νέα έργα υποδομής δεν επηρεάζουν αρνητικά τα άγρια φυτικά και ζωικά είδη και τα φυσικά ενδιαιτήματά τους στην ευρύτερη περιοχή. Θα πρέπει να συμπεριληφθούν στόχοι στη ΣΜΠΕ που αφορούν τη διατήρηση και προστασία της άγριας ζωής και των φυσικών οικοτόπων.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
Σύμβαση για τη διατήρηση των μεταναστευτικών ειδών άγριων ζώων (Σύμβαση της Βόννης ή CMS)	<p>Η Σύμβαση της Βόννης εγκρίθηκε στη Βόννη της Γερμανίας το 1979 και τέθηκε σε ισχύ το 1985. Στόχος της Σύμβασης είναι η διατήρηση των μεταναστευτικών ειδών παγκοσμίως. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται για τη διατήρηση των μεταναστευτικών ειδών και των ενδιαιτημάτων τους με την παροχή αυστηρής προστασίας για τα απειλούμενα μεταναστευτικά είδη (που απαριθμούνται στο Παράρτημα I της Σύμβασης), τη σύναψη πολυμερών συμφωνιών για τη διατήρηση και διαχείριση των μεταναστευτικών ειδών που απαιτούν ή θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τη διεθνή συνεργασία (που απαριθμούνται στο Παράρτημα II) και με την ανάληψη ερευνητικών δραστηριοτήτων συνεργασίας. Η Κύπρος είναι συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης της Βόννης. Το 2001 τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση.</p>	<p>Η διατήρηση των μεταναστευτικών ειδών και των ενδιαιτημάτων τους θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται κατάλληλα στους στόχους της ΣΜΠΕ. Οποιοσδήποτε προτάσεις για συστήματα μεταφορών και πολιτικές που περιλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ δεν θα πρέπει να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στα μεταναστευτικά είδη και τα ενδιαιτήματά τους.</p>
Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλότητα (Σύνοδος Κορυφής της Γης στο Ρίο ντε Τζανέιρο)	<p>Η Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα (Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα ή CBD) εγκρίθηκε στη Σύνοδο Κορυφής της Γης στο Ρίο ντε Τζανέιρο της Βραζιλίας τον Ιούνιο του 1992 και τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 1993. Ως η πρώτη παγκόσμια συνθήκη που παρέχει ένα νομικό πλαίσιο για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας, η Σύμβαση καθόρισε τρεις κύριους στόχους:</p> <ul style="list-style-type: none"> • τη διατήρηση της βιολογικής ποικιλομορφίας, • τη βιώσιμη χρήση των συστατικών του, • τη δίκαιη και ισότιμη κατανομή των οφελών που προκύπτουν από τη χρήση των γενετικών πόρων. <p>Τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να δημιουργούν και να εφαρμόζουν εθνικές στρατηγικές και σχέδια δράσης για τη διατήρηση, προστασία και ενίσχυση της βιολογικής ποικιλότητας. Απαιτείται επίσης να αναλάβουν δράση για την εφαρμογή των θεματικών προγραμμάτων εργασίας για τα οικοσυστήματα και μια σειρά από οριζόντια θέματα που έχουν καταρτιστεί για την προώθηση των διατάξεων της Σύμβασης. Η Κύπρος επικύρωσε τη Σύμβαση αυτή το 1996.</p>	<p>Ο σκοπός της διατήρησης της βιοποικιλότητας και οι καθορισμένοι στόχοι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη καθ' όλη τη διάρκεια της προετοιμασίας του ΣΒΑΚ και της μελέτης ΣΜΠΕ, προκειμένου να περιοριστούν οι πιθανές επιπτώσεις στη βιολογική ποικιλότητα από τον τομέα των μεταφορών. Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο οι άμεσες επιπτώσεις μέσω νέων έργων υποδομής όσο και οι έμμεσες επιπτώσεις που προκύπτουν από τον κυκλοφοριακό θόρυβο, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τις μολυσμένες απορροές, την ατμοσφαιρική ρύπανση κ.λπ.</p> <p>Θα πρέπει επίσης να προσδιοριστούν οι κατάλληλοι στόχοι και δείκτες στο πλαίσιο εκπόνησης της ΣΜΠΕ.</p>
Στρατηγική της ΕΕ για τη βιοποικιλότητα έως το 2030	<p>Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τη νέα στρατηγική της ΕΕ για τη βιοποικιλότητα έως το 2030 και το σχετικό σχέδιο δράσης (παράρτημα) - ένα ολοκληρωμένο, φιλόδοξο, μακροπρόθεσμο σχέδιο για την προστασία της φύσης και την αντιστροφή της υποβάθμισης των οικοσυστημάτων. Στόχος του είναι να θέσει τη βιοποικιλότητα της Ευρώπης σε πορεία ανάκαμψης έως το 2030 με οφέλη για τους ανθρώπους, το κλίμα και τον πλανήτη. Στόχος του είναι να ενισχύσει την ανθεκτικότητα των κοινωνιών μας σε μελλοντικές απειλές όπως οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, οι δασικές πυρκαγιές, η επισιτιστική ανασφάλεια ή οι επιδημίες ασθενειών, μεταξύ άλλων με την προστασία της άγριας ζωής και την καταπολέμηση του παράνομου εμπορίου άγριων ζώων. Βασικό μέρος της ευρωπαϊκής πράσινης συμφωνίας, η στρατηγική για τη βιοποικιλότητα θα υποστηρίξει επίσης την πράσινη ανάκαμψη μετά την πανδημία COVID-19.</p>	<p>Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να διασφαλίζει ότι η ανάπτυξη και η λειτουργία των υποδομών μεταφορών ευθυγραμμίζονται με τους στόχους διατήρησης</p>
Εθνική Στρατηγική και Σχέδιο Δράσης για τη Βιοποικιλότητα της	<p>Η Εθνική Στρατηγική και Σχέδιο Δράσης για τη Βιοποικιλότητα της Κύπρου (ΕΣΣΣΒ) αναπτύχθηκε στο πλαίσιο των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιοποικιλότητα (Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα), καθώς και από τη Στρατηγική της ΕΕ για τη</p>	<p>Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να διασφαλίζει ότι η ανάπτυξη και η λειτουργία των υποδομών μεταφορών ευθυγραμμίζονται με τους στόχους διατήρησης</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
Κύπρου (ΕΣΔΒΠ)	<p>Βιοποικιλότητα και αποσκοπεί στην επίτευξη των στόχων που σχετίζονται με τη διατήρηση, την προστασία και τη βιώσιμη χρήση της βιοποικιλότητας, καθώς και στην ισότιμη και δίκαιη κατανομή των οφελών που προκύπτουν από τη χρήση των φυσικών πόρων. Στόχος της Στρατηγικής είναι η εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης για τη Βιοποικιλότητα, καθώς και η εφαρμογή των διατάξεων των ευρωπαϊκών και εθνικών στόχων για τη βιοποικιλότητα. Γενικός στόχος της Στρατηγικής είναι η ανάσχεση της απώλειας της βιοποικιλότητας, η προώθηση του φυσικού κεφαλαίου, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικής διαδικασίας σε όλους τους τομείς.</p>	<p>της βιοποικιλότητας, ελαχιστοποιώντας τις αρνητικές επιπτώσεις στα οικοσυστήματα και συμβάλλοντας στη συνολική περιβαλλοντική βιωσιμότητα.</p> <p>Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την ενσωμάτωση μέτρων για την προστασία και την αποκατάσταση περιοχών πλούσιων σε βιοποικιλότητα που επηρεάζονται από τις υποδομές μεταφορών (μείωση της ρύπανσης, του θορύβου και της όχλησης των ευαίσθητων οικοσυστημάτων). Η αντιμετώπιση των πιθανών επιπτώσεων των υποδομών μεταφορών στον κατακερματισμό των οικοτόπων είναι επίσης ουσιαστική.</p>
Η Σύμβαση για τους Υγρότοπους Διεθνούς Σημασίας: Ραμσάρ	<p>Η Σύμβαση για τους Υγρότοπους Διεθνούς Σημασίας (Σύμβαση Ραμσάρ ή Σύμβαση για τους Υγρότοπους) εγκρίθηκε στο Ραμσάρ του Ιράν τον Φεβρουάριο του 1971 και τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 1975.</p> <p>Η Σύμβαση καλύπτει όλες τις πτυχές της διατήρησης και της ορθής χρήσης των υγροτόπων. Η Σύμβαση έχει τρεις κύριους "πυλώνες" δραστηριότητας: τον χαρακτηρισμό των υγροτόπων διεθνούς σημασίας ως περιοχών Ραμσάρ, την προώθηση της συνετής χρήσης όλων των υγροτόπων στην επικράτεια κάθε χώρας και τη διεθνή συνεργασία με άλλες χώρες για την προώθηση της συνετής χρήσης των υγροτόπων και των πόρων τους. Τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης έχουν αναλάβει ένα ευρύ φάσμα σχετικών υποχρεώσεων.</p> <p>Αποστολή της Σύμβασης είναι "η διατήρηση και η συνετή χρήση όλων των υγροτόπων μέσω τοπικών και εθνικών δράσεων και διεθνούς συνεργασίας, ως συμβολή στην επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης σε ολόκληρο τον κόσμο".</p> <p>Η ημερομηνία ένταξης της Κυπριακής Δημοκρατίας στη Σύμβαση Ραμσάρ είναι η 11.11.2001 και διαθέτει μία περιοχή Ραμσάρ, δηλαδή τις Αλυκές στη Λάρνακα.</p>	<p>Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι το ΣΒΑΚ δεν επηρεάζει τέτοιες περιοχές και ότι ευρύτερα ζητήματα που συνδέονται με τη διατήρηση και τη συνετή χρήση όλων των υγροτόπων λαμβάνονται υπόψη στους επιλεγμένους στόχους και δείκτες της ΣΜΠΕ.</p>
Οδηγία 92/43/ΕΟΚ για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (οδηγία για τους οικοτόπους)	<p>Η Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (οδηγία για τους οικοτόπους), που εκδόθηκε το 1992, αποσκοπεί στην προώθηση της διατήρησης της βιοποικιλότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές, κοινωνικές, πολιτιστικές και περιφερειακές απαιτήσεις. Αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τη διατήρηση της φύσης μαζί με την Οδηγία για τα πτηνά και θεσπίζει το οικολογικό δίκτυο προστατευόμενων περιοχών Natura 2000 σε ολόκληρη την ΕΕ, το οποίο</p>	<p>Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν περιοχές Natura 2000. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αποφεύγονται ή να προσαρμόζονται τυχόν μέτρα που προτείνονται από το ΣΒΑΚ και τα οποία μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τους ευρύτερους στόχους διατήρησης των φυσικών οικοτόπων, της άγριας χλωρίδας, της</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
<p>Ο περί Προστασίας και Διαχείρισης της Φύσης και της Άγριας Ζωής Νόμος (Ν.153(Ι)/2003)</p> <p>Οδηγία 2009/147/ΕΚ για τη διατήρηση των άγριων πτηνών (οδηγία για τα πτηνά)</p> <p>Ο περί Προστασίας και Διαχείρισης των Άγριων Πτηνών και Θηραμάτων Νόμος (Ν.152(Ι)/2003)</p>	<p>προστατεύεται από δυνητικά επιζήμιες εξελίξεις.</p> <p>Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 6 της Οδηγίας για τους οικοτόπους ορίζει ότι "Κάθε σχέδιο ή έργο που δεν συνδέεται άμεσα με τη διαχείριση του τόπου ή δεν είναι απαραίτητο για τη διαχείριση του τόπου, αλλά ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις σε αυτόν, είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό με άλλα σχέδια ή έργα, υπόκειται σε κατάλληλη αξιολόγηση των επιπτώσεών του στον τόπο, λαμβανομένων υπόψη των στόχων διατήρησης του τόπου".</p> <p>Η Κύπρος έχει εναρμονίσει την εσωτερική της νομοθεσία με την Οδηγία για τους Οικοτόπους μέσω του περί Προστασίας και Διαχείρισης της Φύσης και της Άγριας Ζωής Νόμου (Ν.153(Ι)/2003).</p> <p>Η οδηγία για τα πτηνά αποσκοπεί στην προστασία όλων των 500 ειδών άγριων πτηνών που απαντούν φυσικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση.</p> <p>Ανησυχώντας για την παρακμή τους, τα κράτη μέλη υιοθέτησαν ομόφωνα την οδηγία 79/409/ΕΟΚ τον Απρίλιο του 1979. Πρόκειται για την παλαιότερη νομοθεσία της ΕΕ για το περιβάλλον και έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους της. Τροποποιήθηκε το 2009 και έγινε η οδηγία 2009/147/ΕΚ.</p> <p>Η απώλεια και η υποβάθμιση των ενδιαιτημάτων είναι οι σοβαρότερες απειλές για τη διατήρηση των άγριων πτηνών. Ως εκ τούτου, η Οδηγία δίνει μεγάλη έμφαση στην προστασία των ενδιαιτημάτων για τα απειλούμενα και μεταναστευτικά είδη. Δημιουργεί ένα δίκτυο Ζωνών Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) που περιλαμβάνει όλα τα καταλληλότερα εδάφη για τα είδη αυτά. Από το 1994, όλες οι ΖΕΠ περιλαμβάνονται στο οικολογικό δίκτυο Natura 2000, το οποίο δημιουργήθηκε βάσει της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ για τους οικοτόπους.</p> <p>Ο περί Προστασίας και Διαχείρισης Άγριων Πτηνών και Θηραμάτων Νόμος (Ν.152(Ι)/2003) εναρμονίζει την εθνική νομοθεσία με την Οδηγία για τα Πτηνά.</p>	<p>πανίδας, συμπεριλαμβανομένων των ειδών άγριας πτηνοπανίδας των οδηγιών, ώστε να περιορίζονται οι πιθανές επιπτώσεις.</p> <p>Σε επίπεδο έργου, όλα τα σχέδια μεταφορών που μπορούν δυνητικά να επηρεάσουν τις ΖΕΠ και ΖΕΠ θα πρέπει επίσης να υποβληθούν σε κατάλληλη αξιολόγηση στο πλαίσιο της διαδικασίας αδειοδότησής τους (μετά την εφαρμογή του σχεδίου) σύμφωνα με το άρθρο 6 της Οδηγίας για τους οικοτόπους.</p>
Διαχείριση Αποβλήτων		
<p>Οδηγία 2008/98/ΕΚ για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών</p>	<p>Η παρούσα Οδηγία θεσπίζει ένα νομικό πλαίσιο για την επεξεργασία των αποβλήτων εντός της Κοινότητας. Στόχος της είναι η προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας μέσω της πρόληψης των βλαβερών συνεπειών της παραγωγής και της διαχείρισης των αποβλήτων.</p> <p>Για την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν μέτρα για την επεξεργασία των αποβλήτων τους σύμφωνα με την ακόλουθη ιεραρχία, η οποία παρατίθεται με σειρά προτεραιότητας:</p> <ul style="list-style-type: none"> • πρόληψη • προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση • ανακύκλωση 	<p>Γενικά, η ιεράρχηση των αποβλήτων θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την ανάπτυξη προτάσεων μεταφορών που ενδέχεται να οδηγήσουν στην παραγωγή αποβλήτων, τόσο όσον αφορά τα απόβλητα κατασκευής όσο και τα λειτουργικά απόβλητα. Όπου είναι δυνατόν, θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα σε προτάσεις που απαιτούν λιγότερους πόρους και παράγουν μικρότερες ποσότητες αποβλήτων.</p> <p>Θα πρέπει να καθοριστούν στόχοι και δείκτες στη ΣΜΠΕ που να αφορούν θέματα παραγωγής και</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<ul style="list-style-type: none"> • άλλη ανάκτηση, ιδίως ανάκτηση ενέργειας, • διάθεση <p>Η οδηγία εισάγει επίσης την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει" και τη "διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού". Ενσωματώνει διατάξεις για τα επικίνδυνα απόβλητα και τα μεταχειρισμένα μηχανέλαια (οι παλαιές οδηγίες για τα επικίνδυνα απόβλητα και τα μεταχειρισμένα μηχανέλαια) καταργούνται με ισχύ από τις 12 Δεκεμβρίου 2010) και περιλαμβάνει δύο νέους στόχους ανακύκλωσης και ανάκτησης που πρέπει να επιτευχθούν έως το 2020: 50% προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση ορισμένων υλικών αποβλήτων από νοικοκυριά και άλλες πηγές παρόμοιες με τα νοικοκυριά και 70% προετοιμασία για επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και άλλη ανάκτηση των αποβλήτων κατασκευών και κατεδαφίσεων. Η Οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίζουν σχέδια διαχείρισης αποβλήτων και προγράμματα πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων.</p>	<p>διαχείρισης αποβλήτων και τις επιπτώσεις των αποβλήτων στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία.</p>
<p>Οδικός χάρτης για μια Ευρώπη με αποδοτική χρήση των πόρων (COM (2011) 571)</p>	<p>Ο χάρτης πορείας για μια Ευρώπη αποδοτική ως προς τους πόρους (COM(2011) 571) περιγράφει πώς μπορούμε να μετατρέψουμε την Ευρωπαϊκή οικονομία σε βιώσιμη μέχρι το 2050. Προτείνει τρόπους για την αύξηση της παραγωγικότητας των πόρων και την αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από τη χρήση των πόρων και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της. Δείχνει πώς οι πολιτικές αλληλοσυνδέονται και βασίζονται η μία στην άλλη.</p> <p>Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται σε τομείς όπου η δράση πολιτικής μπορεί να κάνει πραγματική διαφορά και αντιμετωπίζονται συγκεκριμένα σημεία συμφόρησης, όπως οι ασυνέπειες στην πολιτική και οι ανεπάρκειες της αγοράς, ώστε να διασφαλιστεί ότι όλες οι πολιτικές κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση. Οριζόντια θέματα όπως η αντιμετώπιση των τιμών που δεν αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος της χρήσης των πόρων και η ανάγκη για πιο μακροπρόθεσμη καινοτόμο σκέψη βρίσκονται επίσης στο επίκεντρο.</p> <p>Οι βασικοί πόροι αναλύονται από την άποψη του κύκλου ζωής και της αλυσίδας αξίας. Η διατροφή, η στέγαση και η κινητικότητα είναι οι τομείς που ευθύνονται για τις περισσότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις- προτείνονται δράσεις στους τομείς αυτούς για τη συμπλήρωση των υφιστάμενων μέτρων.</p> <p>Ο χάρτης πορείας για την αποδοτικότητα των πόρων παρέχει ένα πλαίσιο στο οποίο μπορούν να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν με συνοχή οι μελλοντικές δράσεις. Καθορίζει ένα όραμα για τις διαρθρωτικές και τεχνολογικές αλλαγές που απαιτούνται έως το 2050, με ορόσημα που πρέπει να επιτευχθούν έως το 2020. Αυτά τα ορόσημα απεικονίζουν τι θα χρειαστεί για να μπει η Ευρώπη σε μια πορεία προς μια αποδοτική και βιώσιμη ανάπτυξη με αποδοτικούς πόρους.</p>	<p>Όπως περιγράφεται στον χάρτη πορείας, ένα σύγχρονο, αποδοτικό ως προς τους πόρους σύστημα κινητικότητας, που εξυπηρετεί τόσο τους επιβάτες όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές, μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα.</p> <p>Υπό αυτό το πρίσμα, η εφαρμογή του ΣΒΑΚ μπορεί να βοηθήσει στη μετατροπή της οικονομίας της χώρας σε μια πιο αποδοτική και βιώσιμη οικονομία, σύμφωνα με τους ευρύτερους στόχους του χάρτη πορείας για την αποδοτικότητα των πόρων. Σημειώνεται ότι η οικονομική αποδοτικότητα λαμβάνεται υπόψη στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.</p>
<p>Εθνικό Πρόγραμμα πρόληψης της δημιουργίας</p>	<p>Το Εθνικό Πρόγραμμα Πρόληψης της Δημιουργίας Αποβλήτων 2015 - 2021 (ΕΣΠΔΑ) καταρτίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 29 της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών.</p>	<p>Συνιστάται οι προτάσεις του ΣΒΑΚ να λαμβάνουν υπόψη τους ευρύτερους στόχους του Εθνικού Προγράμματος πρόληψης της δημιουργίας</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
αποβλήτων 2015 - 2021	<p>Το Πρόγραμμα καλύπτει την περιοχή της Κυπριακής Δημοκρατίας και εξυπηρετεί όλους τους Δήμους και τις Κοινότητες. Οι κύριοι στόχοι του Προγράμματος περιλαμβάνουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αλλαγή των καταναλωτικών συνηθειών σχετικά με τα απόβλητα παραγωγής • Μείωση της παραγωγής σε συγκεκριμένα ρεύματα αποβλήτων • Προώθηση της επαναχρησιμοποίησης • Μείωση των οργανικών αποβλήτων από την υγειονομική ταφή • Μείωση της παραγωγής επικίνδυνων αποβλήτων <p>Το πρόγραμμα καθορίζει διάφορες δραστηριότητες για διάφορα είδη αποβλήτων (οργανικά, χαρτί/χαρτόνι, πλαστικό, WEE, επικίνδυνα οικιακά, ρούχα/υφάσματα, ογκώδη, εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις), όπως ευαισθητοποίηση, κατάρτιση, νομοθεσία, ηλεκτρονική πλατφόρμα, εθελοντική συνεργασία κ.λπ.</p>	<p>αποβλήτων, όπου αυτό είναι σχετικό, για παράδειγμα με την προώθηση πιο βιώσιμων μεθόδων και υλικών κατασκευής για μελλοντικές υποδομές/σχέδια μεταφορών με σκοπό την ελαχιστοποίηση των παραγόμενων αποβλήτων και της χρήσης πόρων. Θα πρέπει επίσης να προσδιοριστούν οι σχετικοί στόχοι στη ΣΜΠΕ.</p>
Αστική Κινητικότητα		
Πράσινη Βίβλος της ΕΕ: Προς μια νέα κουλτούρα για την αστική κινητικότητα (2007)	<p>Η Πράσινη Βίβλος αντιμετωπίζει πέντε βασικές προκλήσεις για τις πόλεις της Ευρώπης:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση του περπατήματος και της ποδηλασίας, προώθηση του λιγότερο εξαρτώμενου από το αυτοκίνητο τρόπου ζωής και των αποτελεσματικών εμπορευματικών μεταφορών. • Προώθηση νέων πράσινων τεχνολογιών, πράσινων προμηθειών, αλλαγής οδηγικών συνηθειών και περιορισμών στην κυκλοφορία. • Προώθηση έξυπνων συστημάτων χρέωσης και καλύτερης πληροφόρησης. • Προώθηση βελτιωμένων λύσεων μέσων μαζικής μεταφοράς, προώθηση κατάλληλου νομικού πλαισίου και ενός ισορροπημένου συντονισμού της χρήσης γης και της ολοκληρωμένης αστικής κινητικότητας. • Μείωσης των οδικών κινδύνων, μέσω ασφαλέστερων υποδομών και ασφαλέστερων οχημάτων. 	<p>Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τους στόχους της Πράσινης Βίβλου της ΕΕ για την αστική κινητικότητα, εστιάζοντας στη βιωσιμότητα, την αποτελεσματικότητα, τη συμμετοχικότητα και την καινοτομία στον τομέα των μεταφορών.</p> <p>Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την ενθάρρυνση της χρήσης βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, την εστίαση στη δημιουργία ολοκληρωμένων και πολυτροπικών συστημάτων μεταφορών, την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη μείωση των εκπομπών, καθώς και με την εξασφάλιση της προσβασιμότητας για όλα τα άτομα.</p>
Σχέδιο δράσης της ΕΕ για την αστική κινητικότητα (2009)	<p>Βάσει των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης για την Πράσινη Βίβλο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα στις 30 Σεπτεμβρίου 2009. Στο έγγραφο αυτό, η Επιτροπή δεσμεύεται να "υποστηρίξει τις τοπικές αρχές στην ανάπτυξη σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας που καλύπτουν τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές σε αστικές και περιφερειακές περιοχές. Θα παράσχει υλικό καθοδήγησης, θα προωθήσει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, θα προσδιορίσει σημεία αναφοράς και θα υποστηρίξει εκπαιδευτικές δραστηριότητες για τους επαγγελματίες της αστικής κινητικότητας".</p> <p>Το σχέδιο δράσης κάνει ειδική αναφορά στο ρόλο της αστικής κινητικότητας στην επίτευξη του στόχου</p>	<p>Το σχέδιο δράσης της ΕΕ για την αστική κινητικότητα αποσκοπούσε στην προώθηση βιώσιμων και αποτελεσματικών συστημάτων αστικών μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρώπη, τονίζοντας την ανάγκη για ολοκληρωμένες, χωρίς αποκλεισμούς και φιλικές προς το περιβάλλον λύσεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>20-20-20 της ΕΕ, που περιλαμβάνει τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 20% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Εκτός από τους στόχους που καθορίζονται στην Πράσινη Βίβλο, το σχέδιο δράσης αναγνωρίζει επίσης την ανάγκη για "περαιτέρω συνέργειες μεταξύ της δημόσιας υγείας και της πολιτικής μεταφορών", με αναφορά στην παχυσαρκία, την περιβαλλοντική υγεία, την πρόληψη τραυματισμών και τον καρκίνο.</p>	<p>Οι πολιτικές μεταφορών του ΣΒΑΚ θα πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τους στόχους του σχεδίου δράσης της ΕΕ για την αστική κινητικότητα, προωθώντας βιώσιμα, αποτελεσματικά και χωρίς αποκλεισμούς συστήματα μεταφορών σε εθνικό επίπεδο.</p>
<p>Λευκή Βίβλος: Προς ένα ανταγωνιστικό και αποδοτικό ως προς τους πόρους σύστημα μεταφορών (ΕΚ, 2011).</p>	<p>Στοχεύει στην επίτευξη ενός ανταγωνιστικού συστήματος μεταφορών που θα αυξάνει την κινητικότητα, θα αίρει σημαντικά εμπόδια σε καιριές περιοχές και θα τροφοδοτεί την ανάπτυξη και την απασχόληση. Ειδικότερα, η Λευκή Βίβλος εξετάζει συνολικά τις εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών, τις μελλοντικές προκλήσεις και τις πρωτοβουλίες πολιτικής που πρέπει να εξεταστούν. Αναλαμβάνει την πρόκληση της επιδίωξης ενός μετασχηματισμού του συστήματος μεταφορών, προωθώντας την απεξάρτηση από το πετρέλαιο, τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών και την πολυτροπική κινητικότητα που υποβοηθείται από έξυπνα συστήματα διαχείρισης και πληροφόρησης. Η Λευκή Βίβλος προωθείται παρέχοντας έναν οδικό χάρτη για μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050 και μαζί με ένα νέο σχέδιο ενεργειακής απόδοσης για το 2011 αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της πρωτοβουλίας της Επιτροπής "Αποδοτικότητα των πόρων".</p> <p>Η Λευκή Βίβλος τονίζει ότι "οι νέες τεχνολογίες για τα οχήματα και τη διαχείριση της κυκλοφορίας και ο αγώνας για βιώσιμη κινητικότητα αποτελούν βασικές πολιτικές για την επίτευξη των παραπάνω στόχων. Ωστόσο, τα συστήματα μεταφορών εξακολουθούν να μην είναι βιώσιμα. Το κόστος συμφόρησης θα αυξηθεί κατά 50% περίπου μέχρι το 2050. το χάσμα προσβασιμότητας μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών περιοχών θα διευρυνθεί. Το κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων και του θορύβου θα συνεχίσει να αυξάνεται".</p> <p>Ως εκ τούτου, η ΕΕ διατύπωσε μέσω της Λευκής Βίβλου ένα όραμα για ένα ανταγωνιστικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών. "Μεταξύ των προτεινόμενων στρατηγικών είναι η προώθηση πιο βιώσιμων συμπεριφορών και καλύτερου σχεδιασμού της κινητικότητας. Οι πληροφορίες για όλους τους τρόπους μεταφοράς, τόσο για τις μετακινήσεις όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές, για τις δυνατότητες συνδυασμένης χρήσης τους και για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους θα είναι ευρέως διαθέσιμες, ενώ απαιτούνται πληροφορίες για την παράδοση σε πραγματικό χρόνο. Στο πλαίσιο αυτό, οι πόλεις άνω ενός ορισμένου μεγέθους θα πρέπει να ενθαρρύνονται να αναπτύξουν Σχέδια Αστικής Κινητικότητας (ΣΑΚ), συγκεντρώνοντας όλα αυτά τα στοιχεία. Τα ΣΑΚ θα πρέπει να είναι πλήρως ευθυγραμμισμένα με τα ολοκληρωμένα σχέδια αστικής ανάπτυξης.</p>	<p>Συνιστάται οι προτάσεις του ΣΒΑΚ να ευθυγραμμιστούν με το όραμα της ΕΕ για ένα βιώσιμο, αποτελεσματικό και διασυνδεδεμένο σύστημα μεταφορών, συμβάλλοντας στους ευρύτερους ευρωπαϊκούς και παγκόσμιους στόχους για τη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα των μεταφορών.</p> <p>Θα πρέπει επίσης να προσδιοριστούν οι σχετικοί στόχοι της ΣΜΠΕ.</p>
Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα		
<p>Δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα (ΕΚ, 2013)</p>	<p>Σε συνέχεια της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές με τίτλο "Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών", η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το 2013 μια δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα που αφορούσε πρωτοβουλίες που περιλαμβάνονται στη Λευκή Βίβλο. Το κεντρικό</p>	

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>στοιχείο της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα είναι το έγγραφο με τίτλο "Μαζί για μια ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τους πόρους αστική κινητικότητα" και το σχετικό παράρτημα με τίτλο "Μια έννοια για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας".</p> <p>Στο έγγραφο "Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών", αναφέρεται ότι για να εξασφαλιστούν οι βέλτιστες πρακτικές κατά την εκτέλεση του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας απαιτείται :</p> <ul style="list-style-type: none"> • η προσεκτική αξιολόγηση των σημερινών και μελλοντικών επιδόσεων της αστικής κινητικότητας στην επικράτειά τους, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τους βασικούς στόχους της πολιτικής της ΕΕ. • η αστική κινητικότητα να εξασφαλίζει συντονισμένη και αμοιβαία ενισχυτική δράση σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. • τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας να αναπτύσσονται και εφαρμόζονται στις αστικές τους περιοχές και να ενσωματώνονται σε μια ευρύτερη στρατηγική αστικής ή εδαφικής ανάπτυξης. • Η επανεξέταση - και τροποποίηση όπου χρειάζεται - των τεχνικών, πολιτικών, νομικών, οικονομικών και άλλων εργαλείων που διαθέτουν οι τοπικές αρχές σχεδιασμού. • Η εισαγωγή κατά περίπτωση, μέτρων για την αποφυγή κατακερματισμένων προσεγγίσεων για την εξασφάλιση της συνέχειας και της συμβατότητας των μέτρων αστικής κινητικότητας για τη διασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. <p>Το έγγραφο "Μαζί για μια ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τους πόρους αστική κινητικότητα" παρουσιάζει μια ιδέα για την ανάπτυξη σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας που συνοψίζει τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας παρουσιάζει ή συνδέεται με μια υφιστάμενη μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της αστικής περιοχής και, στο πλαίσιο αυτό, για τη μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. • Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει ως κεντρικό στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και την παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών προς, μέσω και εντός της αστικής περιοχής. Εξετάζει τις ανάγκες της "λειτουργούσας πόλης" και της ενδοχώρας της και όχι μιας διοικητικής περιφέρειας. • Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνει εξίσου ένα σχέδιο υλοποίησης για τη βραχυπρόθεσμη εφαρμογή της στρατηγικής. • Η ανάπτυξη μιας βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα πρέπει να βασίζεται σε μια προσεκτική αξιολόγηση των σημερινών και μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών. • Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας προωθεί την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των σχετικών 	

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>τρόπων μεταφοράς, ενώ παράλληλα ενθαρρύνει τη στροφή προς πιο βιώσιμους τρόπους. Το σχέδιο προτείνει ένα ολοκληρωμένο σύνολο τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων που βασίζονται σε πολιτικές και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεων και της αποτελεσματικότητας του κόστους σε σχέση με τον διακηρυγμένο στόχο και τους ειδικούς στόχους.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας ακολουθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβούλευσης μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και των αρμόδιων αρχών. Η Τοπική Αρχή Σχεδιασμού θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή κατάλληλες δομές και διαδικασίες. • Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας ακολουθεί μια διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση. • Η εφαρμογή ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα πρέπει να παρακολουθείται στενά. <p>Οι τοπικές αρχές σχεδιασμού θα πρέπει να διαθέτουν μηχανισμούς για να διασφαλίζουν την ποιότητα και να επικυρώνουν τη συμμόρφωση του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τις απαιτήσεις της έννοιας του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.</p>	
Τοπίο		
<p>Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το Τοπίο</p>	<p>Στόχος της Σύμβασης είναι να ενθαρρύνει τις δημόσιες αρχές να υιοθετήσουν πολιτικές και μέτρα σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο για την προστασία, τη διαχείριση και τον σχεδιασμό των τοπίων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Καλύπτει όλα τα τοπία, τόσο τα εξαιρετικά όσο και τα συνηθισμένα, που καθορίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος διαβίωσης των ανθρώπων. Το κείμενο προβλέπει μια ευέλικτη προσέγγιση για τα τοπία των οποίων τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά απαιτούν διάφορους τύπους δράσης, που κυμαίνονται από την αυστηρή διατήρηση μέσω της προστασίας, της διαχείρισης και της βελτίωσης έως την πραγματική δημιουργία.</p> <p>Η Σύμβαση προτείνει νομικά και χρηματοδοτικά μέτρα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, με στόχο τη διαμόρφωση "πολιτικών τοπίου" και την προώθηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ τοπικών και κεντρικών αρχών, καθώς και της διασυνοριακής συνεργασίας για την προστασία των τοπίων. Καθορίζει μια σειρά διαφορετικών λύσεων που μπορούν να εφαρμόσουν τα κράτη, ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες τους.</p>	<p>Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι προτάσεις του δεν θα θέσουν σε κίνδυνο την ακεραιότητα των φυσικών, αγροτικών και αστικών τοπίων της περιοχής μελέτης. Ακόμη πιο σημαντικό, θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι οι υποδομές μεταφορών αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του περιβάλλοντος της και, εάν αναπτυχθούν κατάλληλα, μπορούν να προσθέσουν στην αξία του οδικού τοπίου. Αντίθετα, κάθε είδους παρεμβατική ή ασύμβατη παρέμβαση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στο χαρακτήρα του τοπίου.</p> <p>Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, θα πρέπει επίσης να αναπτυχθούν κατάλληλοι στόχοι στη ΣΜΠΕ για το θέμα του τοπίου.</p>
Πολεοδομικό πλαίσιο		
<p>Το Σχέδιο Νήσου (The Island Plan) (εθνικός/περιφερειακός σχεδιασμός)</p>	<p>Το Σχέδιο Νήσου χρησιμεύει ως ένα είδος εθνικής ή περιφερειακής στρατηγικής για την κοινωνική, οικονομική και χωρική ανάπτυξη. Περιγράφει τις γενικές χωροταξικές πολιτικές για την καθοδήγηση και την εποπτεία της ανάπτυξης και περιγράφει τους ευρύτερους στόχους της κυβέρνησης όσον αφορά τη χρήση γης, την κατανομή του πληθυσμού, την απασχόληση, τον τουρισμό, τις υπηρεσίες, καθώς και τις περιοχές για προστασία και διατήρηση. Ωστόσο, στην Κύπρο, αυτή η πτυχή της Πολεοδομικής</p>	<p>Ο χωροταξικός και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός είναι άμεσα αλληλένδετοι και τα αναπτυξιακά σχέδια που διέπουν την ανάπτυξη στην περιοχή μελέτης περιλαμβάνουν επίσης πολιτικές μεταφορών, οι οποίες θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	Νομοθεσίας δεν τέθηκε ποτέ σε εφαρμογή λόγω της τουρκικής εισβολής, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τον έλεγχο του 40% του εδάφους της χώρας..	από το ΣΒΑΚ. Ταυτόχρονα, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να εξετάσει τις χωροταξικές και μεταφορικές πολιτικές που περιγράφονται ήδη από τα αναπτυξιακά σχέδια και να ενισχύσει περαιτέρω τους στόχους τους.
Δήλωση Πολιτικής (γενικός προγραμματισμός και σχεδιασμός των αγροτικών περιοχών)	Η Δήλωση Πολιτικής για την ύπαιθρο εκτείνεται σε ολόκληρη την Κύπρο, εκτός από τις περιοχές που καλύπτονται από τοπικά ή περιφερειακά σχέδια, τις Βρετανικές βάσεις και το κατεχόμενο τμήμα της χώρας. Η κύρια εστίασή της είναι οι αγροτικές περιοχές και κοινότητες, που περιλαμβάνουν πάνω από το 80% της επικράτειας υπό κυβερνητικό έλεγχο. Η δήλωση αυτή περιλαμβάνει γραπτές κατευθυντήριες γραμμές, χάρτες οριοθέτησης και θεματικά τμήματα. Εντός της γραπτής δήλωσης, περιγράφονται διάφορες πολιτικές και κανονισμοί, οι οποίοι καθορίζουν το πλαίσιο για τη διαχείριση των φυσικών και κατασκευασμένων τοπίων, μαζί με ποικίλες μορφές ανάπτυξης, όπως η κατοικία, ο τουρισμός, η αναψυχή, οι βιομηχανικές δραστηριότητες και η κτηνοτροφία.	Ειδικότερα, τα Σχέδια Ανάπτυξης περιλαμβάνουν πολιτικές για την κυκλοφορία με στόχο τη σημαντική βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς, την επέκταση των επιλογών κυκλοφορίας για το σύνολο του πληθυσμού, ανεξαρτήτως εισοδήματος ή ηλικίας. Ταυτόχρονα, η διευθέτηση της χρήσης της γης συνδέεται λογικά με τις δυνατότητες εντός του κοινωνικού συστήματος. Η ευθυγράμμιση αυτή αποσκοπεί στη βελτιστοποίηση των αποδόσεων από τις επενδύσεις σε δημόσιους πόρους, ελαχιστοποιώντας παράλληλα την επιβάρυνση του κυκλοφοριακού δικτύου και την κυκλοφοριακή συμφόρηση σε συγκεκριμένες περιοχές που περιγράφονται στο σχέδιο.
Τοπικά Σχέδια (σχεδιασμός γεωγραφικών περιοχών, κυρίως αστικών περιοχών)	Τα Τοπικά Σχέδια εφαρμόζονται σε ευρείες γεωγραφικές περιοχές (κυρίως αστικές/αστικοποιημένες), οι οποίες λειτουργούν ομοιόμορφα στο χώρο και καλύπτουν κυρίως πολεοδομικά συγκροτήματα (π.χ. τα Τοπικά Σχέδια των πολεοδομικών συγκροτημάτων Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου). Τα σχέδια αυτά ενσωματώνουν ένα ευρύ φάσμα διατάξεων και μέτρων πολιτικής που αφορούν διάφορες παραμέτρους (όπως επιτρεπόμενα μεγέθη, ένταση χρήσης, πρότυπα κ.λπ.) για κάθε τύπο ανάπτυξης - είτε πρόκειται για οικιστική, εμπορική, ψυχαγωγική, τουριστική, βιομηχανική, είτε για υποδομές όπως δρόμοι και κυκλοφορία, περιβάλλον και εκπαίδευση. Ειδικότερα, τα τοπικά σχέδια παρουσιάζουν εξειδίκευση για κάθε καθορισμένη περιοχή, με λεπτομερείς διατάξεις και μέτρα πολιτικής προσαρμοσμένα στα μοναδικά χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης περιοχής. Περιλαμβάνουν επίσης κρίσιμους χάρτες, με βασικούς τον Χάρτη Χρήσεων Γης που απεικονίζει το υφιστάμενο και προτεινόμενο οδικό δίκτυο και τον Χάρτη Πολεοδομικών Ζωνών που περιγράφει τις παραμέτρους για κάθε ισχύουσα Πολεοδομική Ζώνη, όπως η αναλογία οικοπέδων, η κάλυψη οικοπέδων, το μέγιστο ύψος και ο μέγιστος αριθμός ορόφων.	Η προσέγγιση αυτή ευθυγραμμίζεται με τη σύγχρονη ευρωπαϊκή άποψη που επιδιώκει τη βιώσιμη κινητικότητα σε αστικό περιβάλλον. Προκειμένου να επιτευχθεί ο αναγκαίος συντονισμός μεταξύ των πολιτικών χρήσης γης και μεταφορών και να υποστηριχθούν οι ευρύτεροι στόχοι που καθορίζονται τόσο στο ΣΒΑΚ όσο και στα σχετικά αναπτυξιακά σχέδια, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των εν λόγω αναπτυξιακών σχεδίων. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω των απαραίτητων νομοθετικών ρυθμίσεων κατά την επόμενη αναθεώρηση των αναπτυξιακών σχεδίων. Θα πρέπει να προσδιοριστούν στόχοι και δείκτες στη ΣΜΠΕ που θα λαμβάνουν υπόψη τα ανωτέρω.
Σχέδια Περιοχής (λεπτομερής σχεδιασμός για αστικές υποπεριοχές)	Τα Σχέδια Περιοχής χαρακτηρίζονται από πιο περίπλοκα μέτρα και διατάξεις πολιτικής σε σύγκριση με τα τοπικά σχέδια. Συνήθως επικεντρώνονται σε μικρότερες γεωγραφικές περιοχές, που συχνά λειτουργούν ως υποπεριοχές στο πλαίσιο των τοπικών σχεδίων, όπως τα αστικά κέντρα. Πρωταρχικός στόχος των Σχεδίων Περιοχής είναι η επίτευξη λεπτομερούς σχεδιασμού σε περιοχές με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και αναπτυξιακή σημασία.	
Πολιτιστική, αρχαιολογική, αρχιτεκτονική και φυσική κληρονομιά		
Σύμβαση για την	Η Σύμβαση για την Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς, η οποία	Στο πλαίσιο των προσπάθειών για τη βελτίωση της

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
<p>προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς (Σύμβαση για την Παγκόσμια Κληρονομιά)</p>	<p>υιοθετήθηκε από τη Γενική Διάσκεψη της UNESCO το 1972, έχει επικυρωθεί μέχρι σήμερα από 188 κράτη μέλη, γεγονός που την καθιστά την πλέον αναγνωρισμένη διεθνώς συνθήκη για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς.</p> <p>Η Σύμβαση προωθεί τον εντοπισμό, την προστασία και τη διατήρηση της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς που θεωρείται μεγάλης σημασίας για την ανθρωπότητα. Πρωταρχική αποστολή της είναι να καθορίσει την παγκόσμια κληρονομιά καταρτίζοντας έναν κατάλογο των χώρων των οποίων οι "εξαιρετικές οικουμενικές αξίες" πρέπει να διατηρηθούν για όλη την ανθρωπότητα και να διασφαλίσει την προστασία τους μέσω μιας στενότερης συνεργασίας μεταξύ των εθνών.</p> <p>Η Κυπριακή Δημοκρατία επικύρωσε τη Σύμβαση το 1975, αναλαμβάνοντας κοινή ευθύνη με άλλα κράτη μέλη για την προστασία των μνημείων παγκόσμιας κληρονομιάς. Η Κύπρος ήταν επίσης ένα από τα πρώτα κράτη μέλη που πέτυχαν την ένταξη μνημείων και χώρων στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς.</p>	<p>βιώσιμης κινητικότητας εντός της περιοχής μελέτης, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να στοχεύει στην αύξηση των διαθέσιμων επιλογών μεταφοράς και στη διευκόλυνση της προσβασιμότητας σε αρχαιότητες ή άλλους χώρους πολιτιστικής ή φυσικής κληρονομιάς μέσω βιώσιμων τρόπων μεταφοράς.</p> <p>Θα πρέπει επίσης να διασφαλιστεί ότι οι πολιτικές που περιλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ δεν επηρεάζουν αρνητικά τις περιοχές αυτές. Αντιθέτως, μειώνοντας τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από τα οχήματα, το ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλει στην ανακούφιση του φαινομένου της όξινης βροχής, το οποίο αποτελεί κίνδυνο για τους ιστορικούς τόπους και τις δομές.</p> <p>Θα πρέπει να προσδιοριστούν στόχοι και δείκτες στη ΣΜΠΕ που θα λαμβάνουν υπόψη τα ανωτέρω.</p>
<p>Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς (αναθεωρημένη) Η Σύμβαση της Βαλέτας του 1992</p>	<p>Επίσημα γνωστή ως Σύμβαση για την Προστασία της Αρχαιολογικής Κληρονομιάς της Ευρώπης, υπογράφηκε αρχικά στο Λονδίνο το 1969, αλλά αναθεωρήθηκε στη Βαλέτα το 1992.</p> <p>Στόχος της αναθεωρημένης Σύμβασης είναι η προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς ως πηγή της ευρωπαϊκής συλλογικής μνήμης και ως μέσο ιστορικής και επιστημονικής μελέτης.</p> <p>Το νέο κείμενο καθιστά τη διατήρηση και ανάδειξη της αρχαιολογικής κληρονομιάς έναν από τους στόχους των πολιτικών αστικού και περιφερειακού σχεδιασμού. Ασχολείται ιδίως με τις ρυθμίσεις που πρέπει να γίνουν για τη συνεργασία μεταξύ αρχαιολόγων και πολεοδομικών και περιφερειακών σχεδιαστών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η βέλτιστη διατήρηση της αρχαιολογικής κληρονομιάς.</p> <p>Η Σύμβαση καθορίζει κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των ανασκαφών και των ερευνητικών εργασιών και τη δημοσίευση των ερευνητικών πορισμάτων. Ασχολείται επίσης με την πρόσβαση του κοινού, ιδίως στους αρχαιολογικούς χώρους, και με τις εκπαιδευτικές δράσεις που πρέπει να αναληφθούν για την ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με την αξία της αρχαιολογικής κληρονομιάς.</p> <p>Τέλος, η Σύμβαση αποτελεί ένα θεσμικό πλαίσιο για την πανευρωπαϊκή συνεργασία στον τομέα της αρχαιολογικής κληρονομιάς, που συνεπάγεται συστηματική ανταλλαγή εμπειριών και εμπειρογνομόνων μεταξύ των διαφόρων κρατών. Η επιτροπή που είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της εφαρμογής της Σύμβασης αναλαμβάνει το ρόλο της ενίσχυσης και του συντονισμού των πολιτικών για την αρχαιολογική κληρονομιά στην Ευρώπη.</p>	<p>Η Κύπρος έχει υπογράψει τη Σύμβαση και έχει υποσχεθεί να επιτρέψει τη συμβολή εμπειρογνομόνων αρχαιολόγων στη χάραξη πολεοδομικών πολιτικών και πολεοδομικών αποφάσεων.</p> <p>Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης υπάρχουν διάφοροι χώροι αρχαιολογικής, πολιτιστικής και φυσικής σημασίας. Η διατήρηση και η κατάλληλη διαχείριση της αρχαιολογικής κληρονομιάς θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται στους στόχους της ΣΜΠΕ.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
<p>Σύμβαση για την προστασία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς Ευρώπης</p> <p>Η Σύμβαση της Γρανάδας 1985</p>	<p>Ο κύριος σκοπός της Σύμβασης είναι να ενισχύσει και να προωθήσει πολιτικές για τη διατήρηση και την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Ευρώπης. Επιβεβαιώνει επίσης την ανάγκη για ευρωπαϊκή αλληλεγγύη όσον αφορά τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και αποσκοπεί στην προώθηση της πρακτικής συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Καθιερώνει τις αρχές του "ευρωπαϊκού συντονισμού των πολιτικών διατήρησης", συμπεριλαμβανομένων των διαβουλεύσεων σχετικά με την κατεύθυνση των πολιτικών που πρέπει να εφαρμοστούν.</p>	<p>Η ανάπτυξη κατάλληλων προτύπων σχεδιασμού θα πρέπει να προταθεί από το ΣΒΑΚ για την ορθή ενσωμάτωση των υποδομών μεταφορών στο δομημένο περιβάλλον και, όπου είναι δυνατόν, για την ενίσχυση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ δεν θα πρέπει να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην αρχιτεκτονική κληρονομιά στην περιοχή μελέτης.</p> <p>Θα πρέπει να αναπτυχθούν κατάλληλοι στόχοι και δείκτες στην ΣΜΠΕ σχετικά με τα παραπάνω.</p>
Πληθυσμός, ανθρώπινη υγεία και ποιότητα ζωής		
<p>Στρατηγική για τον έλεγχο του καρκίνου στην Κύπρο</p>	<p>Το όραμα του Υπουργείου Υγείας είναι η αντιμετώπιση του καρκίνου μέσω μιας ολιστικής προσέγγισης, έχοντας πάντα κατά νου την ανάγκη να προσφέρεται στον ασθενή η καλύτερη δυνατή βοήθεια από την έγκαιρη πρόληψη έως τη θεραπεία και την ανακουφιστική φροντίδα. Ως εκ τούτου, προτείνεται η ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για την αντιμετώπιση του Καρκίνου, η οποία θα περιλαμβάνει όλους τους κόμβους που συνθέτουν το πρόβλημα, δηλαδή την Πρόληψη, την έγκαιρη διάγνωση, τη θεραπεία, την ανακουφιστική φροντίδα και την έρευνα.</p> <p>Σημειώνεται ότι η Στρατηγική δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην πρόληψη, η οποία αποτελεί την πιο αποτελεσματική και αποδοτική μέθοδο αντιμετώπισης του καρκίνου, και περιλαμβάνει διάφορους στόχους και προτεραιότητες με βάση τους αναγνωρισμένους παράγοντες κινδύνου, όπως ο περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε καρκινογόνους παράγοντες.</p>	<p>Εκτός από την αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με την κυκλοφορία, η εφαρμογή του ΣΒΑΚ μπορεί να οδηγήσει σε οφέλη για τη δημόσια υγεία και ευημερία με τη μείωση των εκπομπών σωματιδίων από την οδική κυκλοφορία και την έκθεση του πληθυσμού στους σχετικούς καρκινογόνους παράγοντες. Ως εκ τούτου, η ποιότητα του αέρα και η σύνδεσή της με τις μεταφορές και την υγεία θα πρέπει να εξεταστούν κατάλληλα κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας του σχεδίου και της ΣΜΠΕ.</p>
<p>Εθνικό σχέδιο δράσης για την αναπηρία 2013 - 2015</p>	<p>Στόχος του πρώτου Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Αναπηρία στην Κύπρο είναι η προώθηση της πραγμάτωσης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των βασικών ελευθεριών για όλα τα άτομα με αναπηρία, χωρίς κανενός είδους διάκριση λόγω αναπηρίας.</p> <p>Το Υπουργικό Συμβούλιο συνέστησε το Τμήμα Κοινωνικής Ένταξης Ατόμων με Αναπηρία, ως το κεντρικό σημείο για την εφαρμογή της Σύμβασης και το συντονισμό του πρώτου Εθνικού Σχεδίου Δράσης στην Κύπρο σχετικά με την Αναπηρία. Το Σχέδιο Δράσης είναι το αποτέλεσμα των συλλογικών προσπαθειών οκτώ Θεματικών Τεχνικών Επιτροπών, οι οποίες συγκροτήθηκαν για το σκοπό αυτό, υπό το συντονισμό του Τμήματος Κοινωνικής Ένταξης Ατόμων με Αναπηρίες και με τη συμμετοχή εκπροσώπων από όλες τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες και τους εμπλεκόμενους φορείς.</p> <p>Σύμφωνα με το Εθνικό Σχέδιο Δράσης, οι οκτώ (8) θεματικές ενότητες που θεωρήθηκαν ως προτεραιότητες για την Κύπρο είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1η Θεματική Ενότητα: Διακρίσεις, ευαισθητοποίηση και στατιστικές 	<p>Η 3η Θεματική Ενότητα του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Αναπηρία στην Κύπρο είναι ιδιαίτερα σημαντική για το ΣΒΑΚ, καθώς αφορά την προσβασιμότητα στις μεταφορές.</p> <p>Ως εκ τούτου, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να εγγυάται ότι οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρία όσον αφορά την κινητικότητα αντιμετωπίζονται κατάλληλα μέσω των προτεινόμενων πολιτικών και μέτρων.</p> <p>Ομοίως, η πτυχή αυτή θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τη ΣΜΠΕ.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<ul style="list-style-type: none"> • 2η Θεματική Ενότητα: Προσβασιμότητα στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον • 3η Θεματική Ενότητα: Προσβασιμότητα στις μεταφορές • 4η Θεματική Ενότητα: Προσβασιμότητα στην πληροφόρηση • 5η Θεματική Ενότητα: Κοινωνική ένταξη, κινητικότητα και κοινωνική προστασία • 6η Θεματική Ενότητα: Εκπαίδευση και Επαγγελματική Κατάρτιση • 7η Θεματική Ενότητα: Υγεία και Αποκατάσταση • 8η Θεματική Ενότητα: Απασχόληση 	
<p>Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας για την Κυπριακή Δημοκρατία για την περίοδο 2021-2030</p>	<p>Το έργο περιλαμβάνει αξιολόγηση της εφαρμογής και της αξιολόγησης των πολιτικών και δράσεων που προβλέπονται στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια 2012-2020, καθώς και κατάλογο των πολιτικών και δράσεων που θα εφαρμοστούν την περίοδο 2021-2030.</p> <p>Το νέο στρατηγικό σχέδιο βασίζεται στην προσέγγιση του "Ασφαλούς Συστήματος", η οποία αποτελεί τη φιλοσοφία της νέας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για τη δεκαετία 2021-2030, καθώς και στη διεθνώς υιοθετημένη προσέγγιση ότι το "Ασφαλές Σύστημα" είναι το σύστημα οδικής κυκλοφορίας που αποτελείται από τις οδικές υποδομές, τα οχήματα και τους χρήστες της οδού.</p> <p>Η Κυπριακή Δημοκρατία, ως κράτος μέλος της ΕΕ, υιοθετεί τους ανωτέρω στόχους της ΕΕ. Επιπλέον, επεκτείνει τον στόχο για τους σοβαρούς τραυματισμούς ώστε να συμπεριλάβει και τους ελαφρούς τραυματισμούς. Συνολικός ποσοτικός στόχος: μείωση κατά 50% των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα μέχρι το 2030, σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2020.</p> <p>Λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω προτάσεις, η Κυπριακή Δημοκρατία αποφάσισε να επιδιώξει τους ειδικούς στόχους:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μείωση κατά 60% έως το 2030, του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα σε αστικές περιοχές, σε σύγκριση με τον αριθμό του 2020. • Μείωση κατά 60% έως το 2030 των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών οδηγών και επιβατών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, σε σύγκριση με το 2020. • Μείωση κατά 60% έως το 2030, του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων ηλικίας κάτω των 25 ετών, σε σύγκριση με τον αριθμό του 2020. • Μείωση κατά 60% έως το 2030, του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών πεζών και ποδηλατών από τροχαία ατυχήματα, σε σύγκριση με τον αριθμό του 2020. • Μείωση κατά 60% έως το 2030, του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από 	<p>Η εφαρμογή του ΣΒΑΚ μπορεί να οδηγήσει σε οφέλη για τη δημόσια υγεία και ευημερία με τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα. Ως εκ τούτου, η δημιουργία του «Ασφαλούς Συστήματος» οδικής κυκλοφορίας και η σύνδεσή της με την υγεία θα πρέπει να εξεταστούν κατάλληλα κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας του σχεδίου και της ΣΜΠΕ.</p> <p>Θα πρέπει να αναπτυχθούν κατάλληλοι στόχοι και δείκτες στην ΣΜΠΕ σχετικά με τα παραπάνω.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>τροχαία ατυχήματα αλλοδαπών που διαμένουν στην Κύπρο, σε σύγκριση με τον αριθμό του 2020.</p> <p>Το στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής επικεντρώνεται στους ακόλουθους τομείς:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Γενική πολιτική. • Νομοθεσία, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και επιβολή του νόμου. • Εκπαίδευση και εξέταση των οδηγών. • Εκπαίδευση για την οδική ασφάλεια, προβολή και ευαισθητοποίηση. • Ασφαλέστεροι δρόμοι και κινητικότητα. • Ανταπόκριση μετά την οδική σύγκρουση. • Ασφαλέστερα οχήματα. • Έρευνα για την οδική ασφάλεια. • Οργανωτική δομή και λειτουργία. 	
Θόρυβος		
<p>Οδηγία 2002/49/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (Ενοποιημένο κείμενο, 2011)</p>	<p>Στο πλαίσιο της προσπάθειας για την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καθορίσει μια κοινή προσέγγιση για την αποφυγή, την πρόληψη ή τη μείωση, κατά προτεραιότητα, των επιβλαβών επιπτώσεων της έκθεσης στον περιβαλλοντικό θόρυβο. Η οδηγία αφορά την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, ενώ τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τα επίπεδα θορύβου και ενεργοποιούν τις απαραίτητες ενέργειες. Η περιβαλλοντική ηχορύπανση αφορά τον θόρυβο που προκαλείται από την οδική, σιδηροδρομική και αερολιμενική κυκλοφορία, καθώς και από τη βιομηχανία. Η Κύπρος έχει υποβάλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον πρώτο και δεύτερο γύρο των στρατηγικών χαρτών θορύβου και τις περιλήψεις των σχεδίων δράσης για την πρόληψη και τη μείωση του θορύβου. (βλ. παρακάτω)</p> <p>Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, ως αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του νόμου για τον περιβαλλοντικό θόρυβο, μεριμνά για την κατάρτιση στρατηγικών χαρτών θορύβου και σχεδίων δράσης και την υποβολή σχετικών εκθέσεων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε πέντε χρόνια.</p> <p>Ο πρώτος γύρος στρατηγικής χαρτογράφησης του θορύβου ολοκληρώθηκε το 2008, ο δεύτερος το 2015 και ο τρίτος το 2018. Συγκεκριμένα, ο πρώτος γύρος αφορά ανώτατα όρια για οδικούς άξονες όπου καταγράφεται κυκλοφορία άνω των 6 εκατομμυρίων οδικών μετακινήσεων ετησίως για τις αστικές περιοχές της Λευκωσίας, της Λεμεσού, της Λάρνακας και της Πάφου. Αντίστοιχα, ο δεύτερος γύρος αφορά κατώτερα όρια για οδικούς άξονες όπου καταγράφεται κυκλοφορία άνω των 3 εκατομμυρίων οδικών μετακινήσεων ανά έτος για τις αστικές περιοχές Λευκωσίας και Λεμεσού με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων.</p>	<p>Ο θόρυβος από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής, την υγεία και την ευημερία του πληθυσμού (που συνδέεται με έναν από τους βασικούς στόχους της ΕΣΧΜ).</p> <p>Η ΕΣΧΜ θα πρέπει ακόμη να στοχεύει στη μείωση των επιπέδων περιβαλλοντικού θορύβου και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην περιοχή μελέτης, περιορίζοντας τη χρήση του αυτοκινήτου και προωθώντας πιο βιώσιμες (και λιγότερο θορυβώδεις) μορφές μετακίνησης, όπως το περπάτημα και η ποδηλασία, αλλά και με κατάλληλα μέτρα, όπως η ηρεμία της κυκλοφορίας ή η πεζοδρόμηση. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις περιοχές που είναι ευαίσθητες στα υψηλά επίπεδα θορύβου, συμπεριλαμβανομένων των οικιστικών ζωνών, των νοσοκομείων και των σχολείων.</p> <p>Θα πρέπει επίσης να προσδιοριστούν οι αντίστοιχοι</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>Στο πλαίσιο του 4ου γύρου της στρατηγικής χαρτογράφησης του θορύβου (2022), προτάθηκαν όρια 70 dB(A) και 60 dB(A) για τους δείκτες ημέρας-βράδυ-νύχτας (Lden) και νύχτας (Lnight), αντίστοιχα, για το οδικό δίκτυο σε περιοχές αμιγούς και μικτής κατοικίας. Παρατηρώντας τα αποτελέσματα της χαρτογράφησης, ο πληθυσμός που εκτίθεται σε επίπεδα που υπερβαίνουν τους δείκτες Lden & Lnight των 70 και 60 dB(A) εκτιμήθηκε σε 3,65% (Lden) και 4,97% (Lnight) για την αστική περιοχή της Λευκωσίας, 3,35% (Lden) και 4,81% (Lnight) για την αστική περιοχή της Λεμεσού, 1,53% (Lden) και 1,9% (Lnight) για την αστική περιοχή της Λάρνακας και 1,66% (Lden) και 3,03% (Lnight) για την αστική περιοχή της Πάφου.</p>	<p>στόχοι και δείκτες της ΣΜΠΕ.</p>
Οριζόντια Ζητήματα		
<p>Η Παγκόσμια Διάσκεψη Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Γιοχάνεσμπουργκ) και η Μεσογειακή Στρατηγική για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη</p>	<p>Στην Παγκόσμια Διάσκεψη Κορυφής για την Αειφόρο Ανάπτυξη (ΠΔΚΑΑ) που πραγματοποιήθηκε το 2002 στο Γιοχάνεσμπουργκ της Νότιας Αφρικής, η αειφόρος ανάπτυξη επιβεβαιώθηκε ως κεντρικό στοιχείο της διεθνούς ατζέντας. Οι κυβερνήσεις συμφώνησαν και επαναβεβαίωσαν ένα ευρύ φάσμα στόχων και συγκεκριμένων δεσμεύσεων για την υλοποίηση των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης.</p> <p>Ο κύριος στόχος της Συνόδου ήταν να βελτιωθούν οι ζωές, διατηρώντας παράλληλα τους πόρους της Γης (ενσωμάτωση των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών αποφάσεων).</p> <p>Οι κύριοι στόχοι που υιοθετήθηκαν από τη διεθνή κοινότητα στη Σύνοδο Κορυφής του Σεπτεμβρίου 2002 ήταν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • βασική υγιεινή, • αύξηση της πρόσβασης σε ενεργειακές υπηρεσίες, της ενεργειακής απόδοσης και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, • να αντιστραφεί η τρέχουσα τάση υποβάθμισης των φυσικών πόρων, • για τη μείωση της απώλειας της βιοποικιλότητας, • για την ελαχιστοποίηση των επιβλαβών επιδράσεων των χημικών ουσιών, • προώθηση βιώσιμων προτύπων παραγωγής και κατανάλωσης, • προώθηση της εφαρμογής εθνικών στρατηγικών βιώσιμης ανάπτυξης για τη μείωση του ποσοστού των ανθρώπων που δεν έχουν πρόσβαση σε ασφαλές πόσιμο νερό <p>Η πρώτη Εθνική Στρατηγική Βιώσιμης Ανάπτυξης της Κύπρου εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο το 2007 και η αναθεωρημένη της έκδοση το 2010.</p>	<p>Οι προτάσεις του ΣΒΑΚ έχουν τη δυνατότητα να αποφέρουν σημαντικά οικονομικά οφέλη στην Κύπρο, ωστόσο, αν δεν σχεδιαστούν σωστά, αυτά μπορεί να έχουν κόστος για το φυσικό περιβάλλον της περιοχής.</p> <p>Επομένως, για να εξασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής μελέτης, οι περιβαλλοντικοί, κοινωνικοί και οικονομικοί παράγοντες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη καθ' όλη τη διάρκεια της προετοιμασίας του ΣΒΑΚ και της διαδικασίας ΣΜΠΕ.</p> <p>Οι κατάλληλοι στόχοι και δείκτες της ΣΜΠΕ θα πρέπει να αναπτύσσονται με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη.</p>
<p>Σύμβαση για την</p>	<p>Η Σύμβαση του Άρχους θεσπίζει ορισμένα δικαιώματα του κοινού (άτομα και ενώσεις τους) όσον</p>	<p>Θα πρέπει να γίνουν οι κατάλληλες ρυθμίσεις για τη</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
<p>πρόσβαση σε πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη σε περιβαλλοντικά θέματα (Σύμβαση του Αρχαχους)</p>	<p>αφορά το περιβάλλον:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πρόσβαση σε περιβαλλοντικές πληροφορίες • Συμμετοχή του κοινού στη λήψη περιβαλλοντικών αποφάσεων • Πρόσβαση στη δικαιοσύνη <p>Η Κύπρος επικύρωσε τη Σύμβαση του Αρχαχους για την πρόσβαση σε περιβαλλοντικές πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα στις 19 Σεπτεμβρίου 2003.</p> <p>Η συμφωνία ορίζει ότι οι αρχές πρέπει να λαμβάνουν "κατάλληλες διατάξεις" για τη συμμετοχή του κοινού στην εκπόνηση σχεδίων και προγραμμάτων "σχετικών με το περιβάλλον". Η Σύμβαση δεν διευκρινίζει επακριβώς ποιες διατάξεις για τη συμμετοχή του κοινού είναι απαραίτητες σε αυτή την περίπτωση, αλλά εξακολουθούν να ισχύουν αρκετοί κανόνες: οι αρχές πρέπει να παρέχουν εύλογα χρονικά πλαίσια για τη συμμετοχή και ευκαιρίες για έγκαιρη συμμετοχή και πρέπει να λαμβάνουν "δεόντως υπόψη" τα αποτελέσματα της συμμετοχής στην απόφασή τους.</p> <p>Οι κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τα δικαιώματα του κοινού όσον αφορά το περιβάλλον έχουν ενσωματωθεί στον εθνικό νόμο 102(I)/2005 για τη ΣΜΠΕ, καθώς και στον εθνικό νόμο 127(I)/2018 για την ΕΠΕ, οι οποίοι ικανοποιούν πλήρως τις απαιτήσεις της Σύμβασης του Αρχαχους.</p>	<p>συμμετοχή του κοινού στην προετοιμασία του σχεδίου και στη διαδικασία ΣΜΠΕ σύμφωνα με τις απαιτήσεις του αντίστοιχου εθνικού νόμου για τη ΣΜΠΕ.</p> <p>Για τα έργα που απαιτούν ΜΕΕΠ, η συμμετοχή του κοινού θα πραγματοποιείται κατά τη διαδικασία αδειοδότησης των επιμέρους έργων σύμφωνα με τον κυπριακό νόμο περί Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΕΠΕ) (κατά το στάδιο εφαρμογής του σχεδίου).</p>
<p>Στόχοι βιώσιμης ανάπτυξης για το 2030</p>	<p>Μεταμορφώνοντας τον κόσμο μας: το θεματολόγιο 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη", συμπεριλαμβανομένων των 17 στόχων βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ) και των 169 στόχων του, εγκρίθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου 2015 από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων σε ειδική σύνοδο κορυφής του ΟΗΕ. Η Ατζέντα αποτελεί δέσμευση για την εξάλειψη της φτώχειας και την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης έως το 2030 σε παγκόσμιο επίπεδο, διασφαλίζοντας ότι κανείς δεν θα μείνει πίσω. Η υιοθέτηση της Ατζέντας 2030 αποτέλεσε επίτευγμα ορόσημο, παρέχοντας ένα κοινό παγκόσμιο όραμα προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης για όλους.</p> <p>Αυτοί οι Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Στόχος 1. Να τερματιστεί η φτώχεια σε όλες τις μορφές της παντού • Στόχος 2. Τερματισμός της πείνας, επίτευξη επισιτιστικής ασφάλειας και καλύτερης διατροφής και προώθηση της βιώσιμης γεωργίας • Στόχος 3. Εξασφάλιση υγιούς ζωής και προώθηση της ευημερίας για όλους σε όλες τις ηλικίες • Στόχος 4. Εξασφάλιση ποιοτικής εκπαίδευσης χωρίς αποκλεισμούς και ισότιμης εκπαίδευσης και προώθηση ευκαιριών δια βίου μάθησης για όλους. • Στόχος 5. Επίτευξη της ισότητας των φύλων και ενδυνάμωση όλων των γυναικών και των κοριτσιών 	<p>Οι κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ συνάδουν με τους στόχους και τους σκοπούς της Ατζέντας 2030 και μπορούν να συμβάλουν στην υποστήριξη αυτών, καθώς η βιώσιμη κινητικότητα και οι μεταφορές συνδέονται άμεσα και έμμεσα με μια σειρά θεμάτων και με τις τρεις διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης (περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική).</p> <p>Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι η αναπηρία αναφέρεται σε διάφορα μέρη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) και συγκεκριμένα σε μέρη που σχετίζονται με την εκπαίδευση, την ανάπτυξη και την απασχόληση, την ανισότητα, την προσβασιμότητα των ανθρώπινων οικισμών, καθώς και τη συλλογή δεδομένων και την παρακολούθηση των ΣΒΑ.</p> <p>Όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών, ο στόχος 11 στοχεύει να καταστήσει τις πόλεις και τους οικισμούς χωρίς αποκλεισμούς, ασφαλείς και βιώσιμους. Για</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<ul style="list-style-type: none"> • Στόχος 6. Εξασφάλιση της διαθεσιμότητας και της βιώσιμης διαχείρισης του νερού και της αποχέτευσης για όλους • Στόχος 7. Εξασφάλιση πρόσβασης σε οικονομικά προσιτή, αξιόπιστη, βιώσιμη και σύγχρονη ενέργεια για όλους. • Στόχος 8. Προώθηση της διαρκούς, χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, της πλήρους και παραγωγικής απασχόλησης και της αξιοπρεπούς εργασίας για όλους. • Στόχος 9. Δημιουργία ανθεκτικών υποδομών, προώθηση της χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμης εκβιομηχάνισης και προώθηση της καινοτομίας • Στόχος 10. Μείωση των ανισοτήτων εντός και μεταξύ των χωρών • Στόχος 11. Να καταστούν οι πόλεις και οι οικισμοί χωρίς αποκλεισμούς, ασφαλείς, ανθεκτικές και βιώσιμες • Στόχος 12. Εξασφάλιση βιώσιμων προτύπων κατανάλωσης και παραγωγής • Στόχος 13. Ανάλυση επείγουσας δράσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και των επιπτώσεών της* • Στόχος 14. Διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων για την αειφόρο ανάπτυξη • Στόχος 15. Προστασία, αποκατάσταση και προώθηση της βιώσιμης χρήσης των χερσαίων οικοσυστημάτων, βιώσιμη διαχείριση των δασών, καταπολέμηση της ερημοποίησης, ανακοπή και αναστροφή της υποβάθμισης της γης και ανακοπή της απώλειας της βιοποικιλότητας. • Στόχος 16. Προώθηση ειρηνικών και χωρίς αποκλεισμούς κοινωνιών για τη βιώσιμη ανάπτυξη, παροχή πρόσβασης στη δικαιοσύνη για όλους και οικοδόμηση αποτελεσματικών, υπεύθυνων και χωρίς αποκλεισμούς θεσμών σε όλα τα επίπεδα 	<p>την υλοποίηση αυτού του στόχου, τα κράτη μέλη καλούνται να παρέχουν πρόσβαση σε ασφαλή, οικονομικά προσιτά, προσβάσιμα και βιώσιμα συστήματα μεταφορών για όλους, βελτιώνοντας την οδική ασφάλεια, ιδίως με την επέκταση των δημόσιων μεταφορών, με ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτες καταστάσεις, όπως τα άτομα με αναπηρία. Επιπλέον, η πρόταση καλεί για την παροχή καθολικής πρόσβασης σε ασφαλείς, χωρίς αποκλεισμούς και προσβάσιμους, πράσινους και δημόσιους χώρους, ιδίως για τα άτομα με αναπηρίες.</p> <p>Ως εκ τούτου, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή και να ανταποκριθεί στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία σε σχετικές προτάσεις μεταφορών. Οι Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων των ατόμων με αναπηρία, θα αξιολογηθούν κατάλληλα από τη ΣΜΠΕ.</p>
<p>Το 8^ο Πρόγραμμα Δράσης για το περιβάλλον έως το 2030 (ΕΕ, 2022)</p>	<p>Στις 2 Μαΐου 2022 τέθηκε σε ισχύ το 8ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (ΠΔΠ), ως το νομικά συμφωνημένο κοινό πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για την περιβαλλοντική πολιτική έως το 2030.</p> <p>Το πρόγραμμα δράσης επαναλαμβάνει το μακροπρόθεσμο όραμα της ΕΕ μέχρι το 2050 για καλή διαβίωση εντός των πλανητικών ορίων. Καθορίζει τους στόχους προτεραιότητας για το 2030 και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την επίτευξή τους. Βασιζόμενο στην ευρωπαϊκή πράσινη συμφωνία, το πρόγραμμα δράσης αποσκοπεί στην επιτάχυνση της μετάβασης σε μια κλιματικά ουδέτερη και αποδοτική ως προς τους πόρους οικονομία, αναγνωρίζοντας ότι η ανθρώπινη ευημερία και ευημερία εξαρτώνται από υγιή οικοσυστήματα.</p> <p>Το 8ο ΠΔΠ ζητεί την ενεργό συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών σε όλα τα επίπεδα</p>	<p>Οι στόχοι του ΣΒΑΚ είναι συμβατοί με τους στόχους προτεραιότητας του 8^{ου} Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον και μέσω της πρότασης κατάλληλων μέτρων μπορούν να υποστηρίξουν άμεσα ή έμμεσα την επίτευξή τους, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ρύπανσης, τη μείωση της ευπάθειας/προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, την επίτευξη μιας οικονομίας με αποδοτική χρήση των πόρων και την προστασία της δημόσιας υγείας.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<p>διακυβέρνησης, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για το κλίμα και το περιβάλλον. Αποτελεί τη βάση της ΕΕ για την επίτευξη της Ατζέντας 2030 των Ηνωμένων Εθνών και των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης.</p> <p>Ο μακροπρόθεσμος στόχος προτεραιότητας είναι, το αργότερο έως το 2050, οι Ευρωπαίοι να ζουν καλά, εντός των πλανητικών ορίων, σε μια οικονομία ευημερίας όπου τίποτα δεν σπαταλιέται. Η ανάπτυξη θα είναι αναγεννητική, η κλιματική ουδετερότητα θα είναι πραγματικότητα και οι ανισότητες θα έχουν μειωθεί σημαντικά.</p> <p>Υπάρχουν έξι στόχοι προτεραιότητας για το 2030:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου για το 2030 και της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 2. ενίσχυση της προσαρμοστικής ικανότητας, ενίσχυση της ανθεκτικότητας και μείωση της τρωτότητας στην κλιματική αλλαγή <p>προώθηση προς ένα μοντέλο αναγεννητικής ανάπτυξης, αποσυνδέοντας την οικονομική ανάπτυξη από τη χρήση των πόρων και την περιβαλλοντική υποβάθμιση και την επιτάχυνση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. επιδίωξη μηδενικής ρύπανσης, μεταξύ άλλων για τον αέρα, το νερό και το έδαφος, και προστασία της υγείας και της ευημερίας των Ευρωπαίων 5. προστασία, διατήρηση και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου 6. μείωση των περιβαλλοντικών και κλιματικών πιέσεων που σχετίζονται με την παραγωγή και την κατανάλωση (ιδίως στους τομείς της ενέργειας, της βιομηχανίας, των κτιρίων και των υποδομών, της κινητικότητας, του τουρισμού, του διεθνούς εμπορίου και του συστήματος διατροφής) <p>Η παρούσα απόφαση εγκρίνει τη σύμβαση του Άρχους (που υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της το 1998) εξ ονόματος της Κοινότητας.</p>	<p>Οι στόχοι του προγράμματος θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή των στόχων και των δεικτών της ΣΜΠΕ.</p> <p>Οι απαιτήσεις της Σύμβασης για τη συμμετοχή του κοινού έχουν επίσης ενσωματωθεί στην Εθνική Νομοθεσία για τις μελέτες Εκτίμησης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και τις Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και αντικατοπτρίζονται στις αντίστοιχες εθνικές νομοθεσίες.</p>
<p>Η Συμφωνία του Μπρίστολ, 2005</p>	<p>Σκοπός της άτυπης συνάντησης στο Μπρίστολ (6-7 Δεκεμβρίου 2005) ήταν να συζητηθεί και να συμφωνηθεί το όφελος για όλα τα κράτη μέλη από τη δημιουργία βιώσιμων κοινοτήτων σε όλη την Ευρώπη. Η "Συμφωνία του Μπρίστολ" καθορίζει οκτώ χαρακτηριστικά μιας βιώσιμης κοινότητας- και ii) περιέχει συμφωνία για τη συγκέντρωση περιπτώσεων μελετών καλής πρακτικής που καταδεικνύουν τα χαρακτηριστικά των βιώσιμων κοινοτήτων σύμφωνα με ένα συμφωνημένο πρότυπο.</p> <p>Οι βιώσιμες κοινότητες πρέπει να ικανοποιούν τα κριτήρια:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ενεργείς, χωρίς αποκλεισμούς και ασφαλής - δίκαιες, ανεκτικές και συνεκτικές με ισχυρή τοπική κουλτούρα και άλλες κοινές κοινοτικές δραστηριότητες 	<p>Οι κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ συμφωνούν με τον ανώτερο στόχο της Συμφωνίας του Μπρίστολ και η εφαρμογή του μπορεί να βοηθήσει όχι μόνο στη δημιουργία μιας καλύτερα συνδεδεμένης περιοχής, αλλά και στην εκπλήρωση των κριτηρίων για πολλά από τα άλλα χαρακτηριστικά μιας βιώσιμης κοινότητας.</p>

ΣΧΕΔΙΟ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ή ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΒΑΚ
	<ul style="list-style-type: none"> • Καλή διαχείριση - με αποτελεσματική και χωρίς αποκλεισμούς συμμετοχή, εκπροσώπηση και ηγεσία • Καλή διασύνδεση - με καλές υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνίας που συνδέουν τα εργαλεία των ανθρώπων, τα σχολεία, την υγεία και άλλες υπηρεσίες • Καλή εξυπηρέτηση - με δημόσιες, ιδιωτικές, κοινοτικές και εθελοντικές υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ανθρώπων και είναι προσβάσιμες σε όλους. • Περιβαλλοντικά ευαίσθητες - παροχή χώρων για να ζουν οι άνθρωποι που λαμβάνουν υπόψη τους το περιβάλλον • Ευημερία - με μια ακμάζουσα, ποικιλόμορφη και καινοτόμο τοπική οικονομία • Καλά σχεδιασμένες και κατασκευασμένες - με ποιοτικό δομημένο και φυσικό περιβάλλον • Δίκαιες για όλους - συμπεριλαμβανομένων και εκείνων σε άλλες κοινότητες, τώρα και στο μέλλον 	
<p>Οδηγία 2014/52/ΕΕ σχετικά με την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον</p> <p>Οδηγία για την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ)</p>	<p>Η Οδηγία 2014/52/ΕΕ αποσκοπεί στην παροχή υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος και στη συμβολή στην ενσωμάτωση περιβαλλοντικών εκτιμήσεων κατά την προετοιμασία των έργων, με σκοπό τη μείωση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων. Εξασφαλίζει τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και ενισχύει έτσι την ποιότητα των αποφάσεων.</p> <p>Η Οδηγία ΕΠΕ ενσωματώθηκε στην κυπριακή νομοθεσία με τον περί της Περιβαλλοντικής Εκτίμησης Ορισμένων Έργων Νόμο 140(Ι) του 2005 και τις μετέπειτα τροποποιήσεις του.</p>	<p>Ενώ η ΣΜΠΕ θα αξιολογήσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ σε στρατηγικό επίπεδο, θα πρέπει επίσης να διενεργηθεί ΜΕΕΠ, όπου απαιτείται από το νόμο, προκειμένου να εξασφαλιστεί η έκδοση πολεοδομικής άδειας για μεμονωμένα έργα.</p> <p>Αυτό θα διασφαλίσει ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους αξιολογούνται και αντιμετωπίζονται κατάλληλα σε πρώιμο στάδιο του σχεδιασμού. Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο της διαδικασίας εκτίμησης των επιπτώσεων και του μετριασμού τους, η ΣΜΠΕ μπορεί να προσδιορίσει συγκεκριμένα ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν λεπτομερέστερα στο πλαίσιο των ΜΕΕΠ των επιμέρους έργων. Εάν απαιτείται, μπορούν επίσης να προταθούν ειδικοί όροι, μετριασμοί ή περιορισμοί στο Σχέδιο/ΣΜΠΕ για μελλοντικές αναπτύξεις και ΜΕΕΠ, προκειμένου να διασφαλιστεί η κατάλληλη προστασία ευαίσθητων περιβαλλοντικών περιοχών ή ειδών.</p>

2.8 Βασικά θέματα προς εξέταση

Συνοψίζοντας, η εξέταση άλλων σχεδίων, προγραμμάτων και στόχων προστασίας του περιβάλλοντος προσδιόρισε μια σειρά θεμάτων που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Εντόπισε επίσης τομείς στους οποίους θα χρειαστεί να αναπτυχθούν στόχοι στο πλαίσιο εκπόνησης της ΣΜΠΕ και οι οποίοι μπορούν να προωθηθούν στα μεταγενέστερα στάδια της αξιολόγησης.

Τα βασικά ζητήματα που προέκυψαν από την περιβαλλοντικά εστιασμένη εξέταση στο στάδιο εκπόνησης της ΣΜΠΕ συνοψίζονται στον **Πίνακα 9**.

Τα ζητήματα κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με την σχετικότητα τους με συγκεκριμένες περιβαλλοντικές κατηγορίες, αν και ορισμένα από αυτά μπορεί να αφορούν και άλλες κατηγορίες, ενώ έχει προστεθεί και ένα οριζόντιο θέμα.. Για την άσκηση αυτή προστέθηκε επίσης ένα πρόσθετο οριζόντιο θέμα.

Πίνακας 9: Βασικά ζητήματα που προέκυψαν από την επανεξέταση άλλων σχεδίων, προγραμμάτων και στόχων προστασίας του περιβάλλοντος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ (σύμφωνα με ΣΜΠΕ)	ΒΑΣΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ
Ποιότητα αέρα	<ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε επίπεδα που ελαχιστοποιούν τις βλαβερές συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.
Κλιματικοί παράγοντες	<ul style="list-style-type: none"> Σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων των αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδο που θα αποτρέψει την επικίνδυνη ανθρώπινη παρέμβαση στο κλιματικό σύστημα. Αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης. Μετακίνηση προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Επίτευξη ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή και ενίσχυση της ετοιμότητας και της ικανότητας αντιμετώπισης των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.
Έδαφος / Γεωλογία	<ul style="list-style-type: none"> Προστασία του εδάφους και διατήρηση της ικανότητάς του να επιτελεί τις λειτουργίες του από περιβαλλοντική, οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική άποψη. Πρόληψη της υποβάθμισης του εδάφους και αποκατάσταση του μολυσμένου ή υποβαθμισμένου εδάφους.
Υδατικοί πόροι	<ul style="list-style-type: none"> Επίτευξη "καλής οικολογικής και χημικής κατάστασης" για όλα τα ύδατα. <ul style="list-style-type: none"> Πρόληψη και μείωση της ρύπανσης των υδάτινων πόρων. Πρωώθηση της βιώσιμης χρήσης του νερού Βελτίωση των υδάτινων οικοσυστημάτων Μείωση και διαχείριση των κινδύνων που εγκυμονούν οι ξηρασίες και οι πλημμύρες για την ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον, την πολιτιστική κληρονομιά και την οικονομική δραστηριότητα.
Πανίδα, χλωρίδα και βιοποικιλότητα	<ul style="list-style-type: none"> Διατήρηση της άγριας χλωρίδας και πανίδας, συμπεριλαμβανομένων των μεταναστευτικών ειδών και των φυσικών ενδιαιτημάτων τους. Να σταματήσει η απώλεια της βιοποικιλότητας και να αντιστραφεί η υποβάθμιση των οικοσυστημάτων. Διατήρηση και συνετή χρήση όλων των υγροτόπων.
Υλικά περιουσιακά στοιχεία	<ul style="list-style-type: none"> Προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας μέσω της πρόληψης των βλαβερών συνεπειών της παραγωγής και της διαχείρισης αποβλήτων. Μετατροπή της οικονομίας σε βιώσιμη και αύξηση της αποδοτικότητας των πόρων.
Τοπίο	<ul style="list-style-type: none"> Προστασία, διαχείριση και σχεδιασμός των τοπίων.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ (σύμφωνα με ΣΜΠΕ)	ΒΑΣΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΗ
Δομημένο περιβάλλον και χωροταξία	<ul style="list-style-type: none"> • Να διατηρηθεί ο κατά κύριο λόγο φυσικός χαρακτήρας της υπαίθρου, προωθώντας την ανάπτυξη καλά συνδεδεμένων και βιώσιμων αστικών περιβαλλόντων, μέσω της αποθάρρυνσης της διασποράς διαφόρων τύπων ανάπτυξης πέραν των καθορισμένων περιοχών, της συνετής και βέλτιστης διαχείρισης των πόρων και της διατήρησης της ποιότητας του περιβάλλοντος.
Πολιτιστική Αρχαιολογική, Αρχιτεκτονική και Φυσική Κληρονομιά	<ul style="list-style-type: none"> • Εντοπισμός, προστασία και διατήρηση των τόπων φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς που θεωρούνται μεγάλης σημασίας για την ανθρωπότητα. • Προώθηση της διατήρησης και ανάδειξης της αρχαιολογικής κληρονομιάς.
Κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον	<ul style="list-style-type: none"> • Ενίσχυση της ανθεκτικότητας της οικονομίας και του δυναμικού της χώρας για οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και ευημερία.
Πληθυσμός, ανθρώπινη υγεία και ποιότητα ζωής	<ul style="list-style-type: none"> • Επιδίωξη μηδενικής ρύπανσης, μεταξύ άλλων για τον αέρα, το νερό και το έδαφος, και προστασία της δημόσιας υγείας και ευημερίας. • Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε καρκινογόνους παράγοντες. • Σημαντική ενίσχυση των επιπέδων οδικής ασφάλειας. • Αντιμετώπιση της ηχορύπανσης, αποφεύγοντας, προλαμβάνοντας ή μειώνοντας τις βλαβερές συνέπειες της έκθεσης στον περιβαλλοντικό θόρυβο. • Προώθηση της πραγμάτωσης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των βασικών ελευθεριών για όλα τα άτομα με αναπηρία, χωρίς κανενός είδους διάκριση λόγω αναπηρίας.
Οριζόντια ζητήματα	<ul style="list-style-type: none"> • Επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης για όλους / Δημιουργία βιώσιμων κοινοτήτων. • Ζήστε καλά, εντός των πλανητικών ορίων, σε μια οικονομία ευημερίας όπου τίποτα δεν σπαταλιέται. • Να παρέχει υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να συμβάλλει στην ενσωμάτωση περιβαλλοντικών θεμάτων στην προετοιμασία των έργων με σκοπό τη μείωση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων.

3 Περιγραφή Περιβάλλοντος

3.1 Εισαγωγή

Προκειμένου να αξιολογηθούν οι πιθανές επιπτώσεις από την εφαρμογή του ΣΒΑΚ στο περιβάλλον, θα πρέπει να προσδιοριστεί και να αναλυθεί η υφιστάμενη κατάσταση του περιβάλλοντος. Στο κεφάλαιο αυτό, περιγράφονται τα υφιστάμενα φυσικά, βιολογικά και κοινωνικό-οικονομικά στοιχεία του περιβάλλοντος της Κύπρου και συγκεκριμένα της Λευκωσίας και της ευρύτερης περιοχής.

3.1.1 Σκοπός Έργου

Το ΣΒΑΚ, αποσκοπεί στην ολοκληρωμένη προσέγγιση προς μία ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς με ταυτόχρονη ανάπτυξη εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Αποτελεί ένα σχέδιο που δημιουργήθηκε για να ικανοποιήσει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περιχώρα τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται σε υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει δεόντως υπόψη τις αρχές της ενσωμάτωσης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης.

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

1. Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή»
2. Συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων θεσμών
3. Συμμετοχή πολιτών και των φορέων που εμπλέκονται
4. Αξιολόγηση υφιστάμενων και μελλοντικών επιδόσεων
5. Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης
6. Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
7. Οργάνωση συστηματικής παρακολούθησης και αξιολόγησης
8. Διασφάλιση ποιότητας



Εικόνα 2: Τα 12 βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

3.1.2 Πηγές Δεδομένων

Χρησιμοποιήθηκαν πηγές και πληροφορίες οι οποίες ήταν διαθέσιμες στις ιστοσελίδες από τα πιο κάτω Τμήματα:

- Τμήμα Δημοσίων Έργων, - Βιώσιμη κινητικότητα, 2024
- Τμήμα Δημοσίων Έργων, 2024
- Στατιστική Υπηρεσίας Κύπρου, 2024
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2024
- Τμήμα Περιβάλλοντος, 2024
- Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης, 2024
- Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων, 2024
- Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2024
- Αστυνομία Κύπρου, 2024

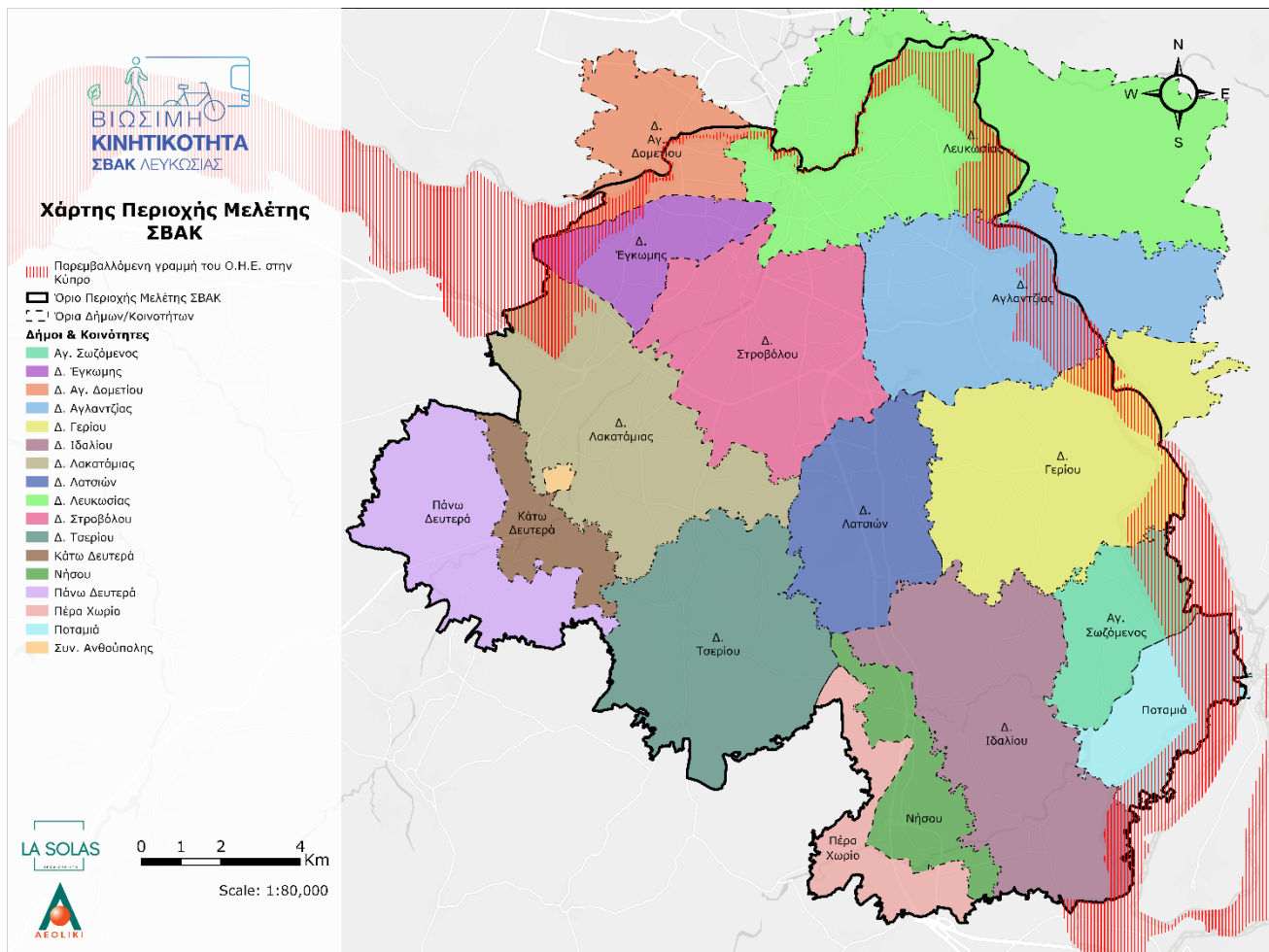
Στην παρούσα μελέτη έχουν χρησιμοποιηθεί τα ακόλουθα δεδομένα:

- Πολεοδομικοί χάρτες (κλίμακα 1:5,000)
- Μετεωρολογικά στοιχεία (θερμοκρασία, σχετική υγρασία, εξάτμιση, βροχόπτωση κτλ.)
- Δήλωση Πολιτικής Επαρχίας Λευκωσίας, 2016
- Δήλωση Πολιτικής – Τοπικό Σχέδιο Νότιας Λευκωσίας, 2021
- Δήλωση Πολιτικής Χωροταξικές περιοχές
- Οδηγία Πλαίσιο για τα νερά (2000/60/ΕΚ), 2005
- Σχέδιο Διαχείρισης Λεκάνης Απορροής της Κύπρου για εφαρμογή της οδηγίας 2000/60/ΕΚ, (Περίοδος 2016-2021), 2016
- Απογραφή Γεωργίας, 2021
- Απογραφή πληθυσμού, 2021
- Οδηγός Αναγνώρισης και Χαρτογράφησης Οικοτόπων του Παραρτήματος Ι Οδηγία 92/43/ΕΟΚ στην Κύπρο Δεληπέτρου Π., 2010
- Κατάλογος Αρχαίων Μνημείων (Α' & Β' Πίνακα), 2022

3.2 Περιγραφή Χώρου

3.2.1 Καθορισμός Περιοχής Μελέτης

Ως περιοχή μελέτης στην παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στην οποία εξετάζονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την υλοποίηση των προγραμματιζόμενων στόχων και δράσεων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ, ορίζεται η ευρύτερη αστική περιοχή Λευκωσίας η οποία αποτελείται από τους Δήμους Λευκωσίας, Αγ. Δομετίου, Στροβόλου, Έγκωμης, Λακατάμια, Τσερίου, Γερίου, Αγλαντζιάς, Λατσιών, και Ιδαλίου και τις Γειτονικές Κοινότητες Πάνω Δευτεράς, Κάτω Δευτεράς, Πέρα Χωρίου, Νήσου, Αγ. Σωζόμενου, και Ποταμιάς (**Χάρτης 1**).



Χάρτης 1: Περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ

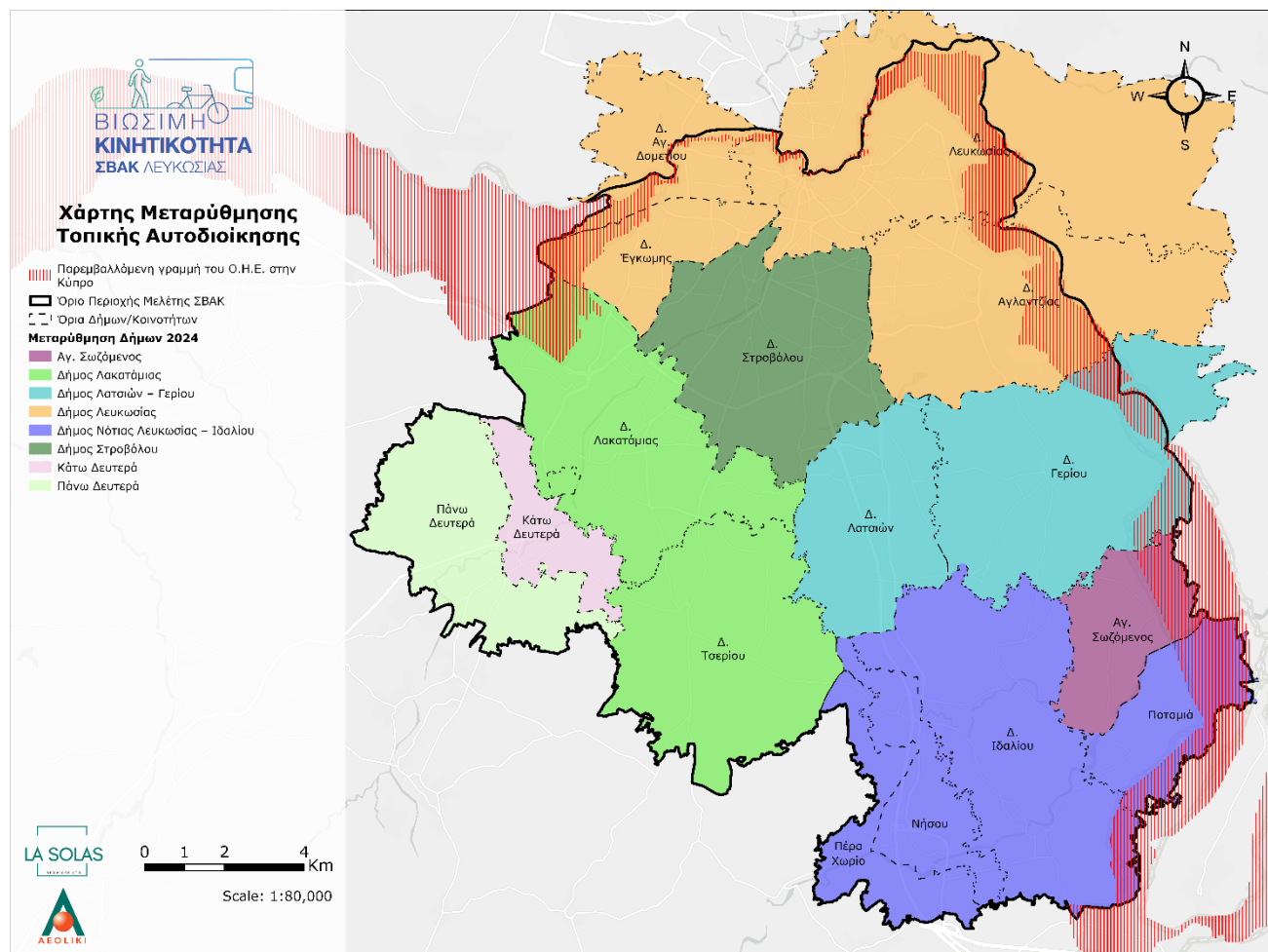
3.2.2 Μεταρρύθμιση Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Σύμφωνα με τον περί Κοινοτήτων Νόμο από την 1^η Ιουλίου 2024, όλες οι κοινότητες θα ενταχθούν υποχρεωτικά στα 30 Συμπλέγματα Υπηρεσιών Κοινοτήτων (Ένωση Κοινοτήτων Κύπρου, 2024). Για την Λευκωσία, θα δημιουργηθούν 9 συμπλέγματα. Οι νέοι δήμοι, προέκυψαν από τις συνενώσεις μικρότερων δήμων είτε από τις συνενώσεις δήμων και κοινοτήτων. Για την Λευκωσία, τα συμπλέγματα αυτά θα είναι:

Πίνακας 10: Δήμοι όπου θα δημιουργηθούν από την 1η Ιουλίου 2024 στην Επαρχία Λευκωσίας

Επαρχία	Δήμος	Προέκυψε από τη συνένωση	Έδρα
Επαρχία Λευκωσίας	Δήμος Λευκωσίας	Δήμος Λευκωσίας, Δήμος Αγίου Δομετίου, Δήμος Έγκωμης, Δήμος Αγλαντζιάς	Λευκωσία
	Δήμος Λακατάμιας	Δήμος Λακατάμιας, Δήμος Τσερίου, Συνοικισμός Ανθούπολης	Λακατάμια
	Δήμος Λατσιών – Γερίου	Δήμος Λατσιών, Δήμος Γερίου	Λατσιά
	Δήμος Νότιας Λευκωσίας – Ιδαίου	Δήμος Ιδαίου, Αλάμπρα,	Ιδαίον

Επαρχία	Δήμος	Πρόεκυψε από τη συνένωση	Έδρα
		Λύμπια, Νήσου, Πέρα Χωριό, Ποταμιά	
	Δήμος Στροβόλου	-	Στρόβολος



Χάρτης 2: Μεταρρύθμιση Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Για την κατηγοριοποίηση των πιο πάνω συμπλεγμάτων λήφθηκαν υπόψη:

- ◆ Ο αριθμός των κοινοτήτων
- ◆ Ο πληθυσμός των κοινοτήτων
- ◆ Η οικονομική δυνατότητα των κοινοτήτων
- ◆ Η γεωγραφική έκταση των κοινοτήτων

Τα συμπλέγματα υπηρεσιών και κοινοτήτων θα είναι οργανισμοί δημοσίου δικαίου και στόχος της δημιουργίας τους είναι η παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών προς τους κατοίκους των κοινοτήτων. Όλα τα συμπλέγματα θα διαθέτουν προσοντούχο και καταρτισμένο προσωπικό και αναμένεται ότι με αυτόν τον τρόπο τα κοινοτικά συμβούλια θα ενισχυθούν σε όλο το εύρος των αρμοδιοτήτων τους. Τα συμπλέγματα θα παρέχουν προς τα κοινοτικά συμβούλια όλες τις υπηρεσίες που απαιτούνται για την εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους και την υποστήριξη για την υλοποίηση των αποφάσεων τους. Τα συμπλέγματα θα διοικούνται από συμβούλιο στο οποίο θα συμμετέχουν όλοι οι κοινοτάρχες των κοινοτήτων που συμμετέχουν στο σύμπλεγμα. Τα μέλη του συμβουλίου θα εκλέγουν τον Πρόεδρο και τον Αναπληρωτή Πρόεδρο του Συμπλέγματος.

3.3 Πολεοδομικές Ζώνες – Χρήσεις γης

3.3.1 Δήλωση Πολιτικής

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

Οι πολιτικές αποφάσεις που καθορίζουν τις χρήσεις γης και κατ' επέκταση την κάλυψη γης, προϋποθέτουν συμβιβασμούς μεταξύ πολλών και διαφορετικών συμφερόντων, όπως π.χ. της βιομηχανίας, των μεταφορών, της ενέργειας, της γεωργίας, της δασοκομίας, κλπ. Αυτοί οι συμβιβασμοί προϋποθέτουν ορθό χωροταξικό σχεδιασμό γιατί έχουν έμμεσες ή άμεσες επιπτώσεις στην αστική ανάπτυξη. Η υιοθέτηση των Οδηγιών για την Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και τη Στρατηγική Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, έχει δείξει ότι μπορεί να βελτιώσει την εξέταση των περιβαλλοντικών πτυχών σε έργα, σχέδια ή προγράμματα.

Τέλος, οι χρήσεις γης αντιμετωπίζονται από τη Σύμβαση Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τη Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC) όσο αφορά στις χρήσεις γης, στην αλλαγή χρήσεων γης και στη δασοκομία (LULUCF) και από την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Κλιματική Αλλαγή.

3.3.2 Πολεοδομικές Ζώνες

Βάσει των ισχυόντων Σχεδίων Ανάπτυξης της Λευκωσίας, καθορίζονται Πολεοδομικές Ζώνες, οι οποίες σε πολύ γενικές γραμμές διαχωρίζονται σε Ζώνες Ανάπτυξης και Ζώνες εκτός Ορίου Ανάπτυξης. Σε μεμονωμένο αριθμό περιοχών της Κυπριακής Δημοκρατίας και ειδικότερα στις κοινότητες οι οποίες πριν την Τουρκική Εισβολή του 1974 ήταν αμιγώς τουρκοκυπριακές, δεν καθορίζονται Πολεοδομικές Ζώνες λόγω της εγκατάλειψης των οικισμών και της αδυναμίας ορθολογιστικής ανάπτυξης ως αποτέλεσμα των ιδιαιτεροτήτων του ιδιοκτησιακού καθεστώτος (επικράτηση τουρκοκυπριακών περιουσιών).

Για κάθε κατηγορία Πολεοδομικών Ζωνών, υπάρχουν διάφορες βαθμίδες ανάλογα με την επιδιωκόμενη ένταση της ανάπτυξης (πχ. στις Οικιστικές Ζώνες των Τοπικών Σχεδίων με τον κωδικό Κα, υπάρχουν οι βαθμίδες Κα2, Κα3, Κα4, κα.). Σε καθεμιά βαθμίδα καθορίζονται διαφορετικοί συντελεστές ανάπτυξης (Συντελεστής Δόμησης, Ποσοστό Κάλυψης, Αριθμός Ορόφων και Ύψος) από όπου προκύπτει ο όγκος και η πυκνότητα της επιτρεπόμενης χρήσης. Επίσης, για κάθε κατηγορία Πολεοδομικής Ζώνης καθορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις προς χωροθέτηση, όπως για παράδειγμα στις Οικιστικές Ζώνες καθορίζεται ως επικρατούσα χρήση η οικιστική, ενώ επιτρέπονται και άλλες συμβατές χρήσεις υπό προϋποθέσεις. Στις περιοχές των Τοπικών Σχεδίων είναι χαρακτηριστική η επικράτηση Ζωνών Ανάπτυξης, σε αντίθεση με τις περιοχές της Δήλωσης Πολιτικής όπου επικρατούν οι Αγροτικές Ζώνες και οι Ζώνες Προστασίας.

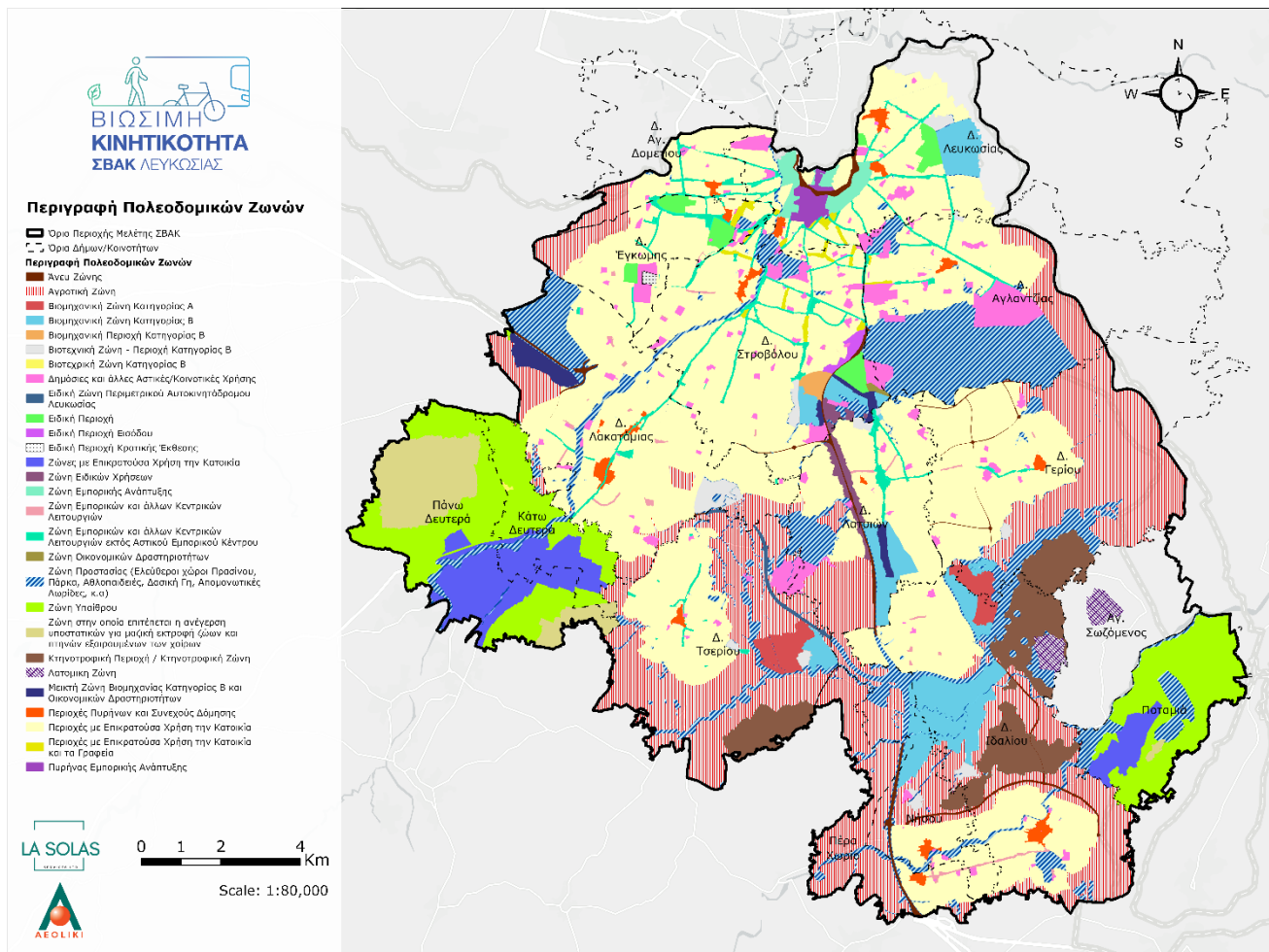
Αξίζει να σημειωθεί ότι στην περιοχή Άγιος Σωζόμενος, δεν υπάρχουν καθορισμένες Πολεοδομικές Ζώνες, καθώς αποτελεί εγκαταλελειμμένη κοινότητα μετά τις εχθροπραξίες του 1963. Στην εν λόγω Κοινότητα υπάρχει μόνο μία Λατομική Ζώνη και όλο το υπόλοιπο χωριό χαρακτηρίζεται ως περιοχή «άνευ ζώνης». Σύμφωνα με το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, στις περιοχές αυτές («άνευ ζώνης»), σύμφωνα με την Πολιτική 9(Γ)(β), παρ. 2(ε) της Δήλωσης Πολιτικής, ισχύουν οι πρόνοιες των Ζωνών Ύπαιθρου (Γ3), δηλαδή ανώτατος συντελεστής δόμησης 0.10:1, αριθμός ορόφων μέχρι δύο και ύψος μέχρι 8.30 μέτρα.

Στο πιο κάτω πίνακα (**Πίνακας 11**) φαίνονται οι πολεοδομικές ζώνες που επικρατούν στην επαρχία Λευκωσίας και στην περιοχή μελέτης, βάσει του Τοπικού Σχεδίου.

Πίνακας 11: Πολεοδομικές ζώνες εντός περιοχής μελέτης

Περιγραφή Κωδικών Πολεοδομικών Ζωνών	Πολεοδομική Ζώνη
Αγροτική Ζώνη	Γα4, Γα4α, Γα4β, Γα6, Γα4 – Κα8, Γα4 – Κα9, Γα2, Γα4*
Αρχαιολογικός Χώρος (Μνημεία Α, Μνημεία Β)	ΔαΑΜ
Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Α	Βγ2
Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Β	Βα3, Βα3*
Βιομηχανική Περιοχή Κατηγορίας Β	Ββ1

Περιγραφή Κωδικών Πολεοδομικών Ζωνών	Πολεοδομική Ζώνη
Βιοτεχνική Ζώνη – Περιοχή Κατηγορίας Β	Βδ2, Βδ3, Βδ4
Δημόσιες και άλλες Αστικές Χρήσεις	Αα1, Αα2, Αα4, Αα4*, Αα5α, Αα6, Αα7, Αα7α, Αα7β, Αα8, Αα9
Δημόσιες και άλλες Κοινοτικές χρήσεις	Αα1, Αα4, Αα
Ειδική Περιοχή	ΕΠ1, ΕΠ2, ΕΠ3, ΕΠ4, ΕΠ5, ΕΠ6
Ειδική Περιοχή Εισόδου	ΕΠΕ
Ειδική Περιοχή Κρατικής Έκθεσης	ΕΚΕ
Ειδική Πολιτική	ΕΠ
Ειδική Πολιτική Ανισόπεδου Κόμβου	ΑΚ
Κτηνοτροφική Περιοχή/ Κτηνοτροφική Ζώνη	Γβ1/Γγ1
Λατομική Ζώνη	ΛΖ*
Μεικτή Ζώνη Βιομηχανίας Κατηγορίας Β και Οικονομικών Δραστηριοτήτων	Βα1/ΒΕ1, Βα3/ΒΕ1
Μεικτή Ζώνη Κατοικίας και Βιοτεχνίας Κατηγορίας Β	
Περιοχές με Επικρατούσα Χρήση την Κατοικία	Κα2, Κα3, Κα4, Κα4α, Κα5, Κα5α, Κα6, Κα7, Κα7α, Κα8, Κα8*, Κα8γ, Κα10, Κα11, Κα9, Κα11α
Περιοχές με Επικρατούσα Χρήση την Κατοικία και τα Γραφεία	ΚΓ2, ΚΓ3, ΚΓ4, ΚΓ5
Περιοχές Πυρήνων και Συνεχούς Δόμησης	Πα6, Πα7, Πα9α, Πα9, Πα11, Πα8α, Πα8,
Ζώνη Αστικού Εμπορικού Κέντρου	Εα1, Εα2, Εα3, Εα4
Ζώνη Ειδικής Πολιτικής	Δα1 - *30
Ζώνη Ειδικών Χρήσεων	ΕΧ1, ΕΧ2
Ζώνη Εμπορικών και άλλων Κεντρικών Λειτουργιών	Εβ6, Εβ6*, Εβ7
Ζώνη Εμπορικών και άλλων Συναφών Λειτουργιών εκτός Αστικού Εμπορικού Κέντρου	Εβ1, Εβ2, Εβ3, Εβ4, Εβ3*, Εβ5, Εβ6, Εβ,
Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων	ΒΕ1
Ζώνη Προστασίας (Ελεύθεροι χώροι Πρασίνου, Πάρκα, Αθλοπαιδιές, Δασική Γη, Απομονωτικές Λωρίδες, κ.α)	Δα1, Δα2, Δα3, Δα3α, Δα6, Δα4*



Χάρτης 3: Πολεοδομικές Ζώνες Περιοχής ΣΒΑΚ

3.3.3 Κάλυψη Γης

Η γη είναι ένας πεπερασμένος πόρος και ο τρόπος που αξιοποιείται από τον άνθρωπο αποτελεί ένα από τους κυριότερους λόγους της αλλαγής του περιβάλλοντος, με σημαντικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και στα οικοσυστήματα.

Η κάλυψη γης στην Λευκωσία, χαρακτηρίζεται από αστική/οικιστική χρήση, γεωργικές εκτάσεις, βιομηχανικές και εμπορικές περιοχές και φυσική βλάστηση. Παρατηρείται επέκταση αστικών χρήσεων τα τελευταία χρόνια.

Μερικές από τις κύριες αιτίες αλλαγής κάλυψης γης ομαδοποιούνται στα εξής:

- ◆ Στέγαση, υπηρεσίες και αναψυχή
- ◆ Βιομηχανικές και εμπορικές περιοχές
- ◆ Δίκτυα μεταφορών και υποδομές
- ◆ Ορυχεία, λατομεία, χώροι απόρριψης αποβλήτων και εργοτάξια
- ◆ Μεταβατικές εκτάσεις φυσικής βλάστησης

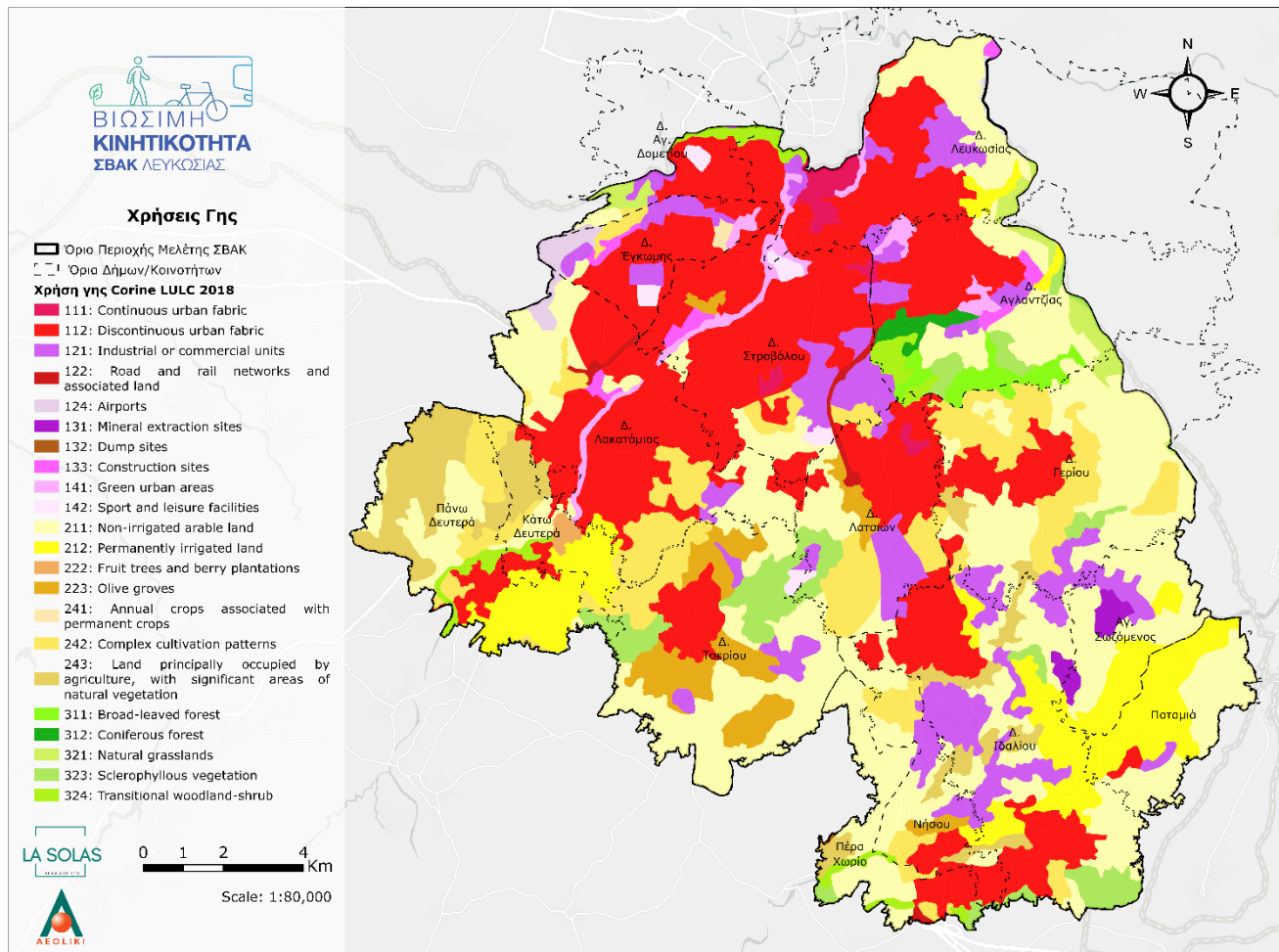
Οι χρήσεις γης εκφράζονται σε εκτάρια ή km². Τα αποτελέσματα της αλλαγής κάλυψης γης παρουσιάζονται ως μέση ετήσια αλλαγή, ποσοστό επί της έκτασης της χώρας και ποσοστό γης που καταλήφθηκε από αστική ανάπτυξη ή άλλη κάλυψη.

Στην Κύπρο, το μεγαλύτερο μέρος της γης για τη δημιουργία αστικής ανάπτυξης ή άλλως τεχνητών εκτάσεων, για το διάστημα 2000 – 2006, προήλθε από βοσκοτόπους και γεωργικές εκτάσεις (39%). Επίσης, μεγάλο ποσοστό (34%) προέρχεται από καλλιεργήσιμη γη και ακολουθούν τα φυσικά λιβάδια, ελαιώνες και σκληρόφυλλη βλάστηση.

Ο κυριότερος λόγος αύξησης των αναγκών για αστικές περιοχές ή άλλες τεχνητές περιοχές είναι για στέγαση, υπηρεσίες και αναψυχή. Σε πολύ μικρότερο ποσοστό η αύξηση των αναγκών οφείλεται στη χρήση για βιομηχανικούς και εμπορικούς σκοπούς. Το 2012, παρατηρήθηκε αύξηση στην έκταση των τεχνητών επιφανειών

σε σύγκριση με τις προηγούμενες καταγραφές (2000 και 2006), όπου η διαφορά από το 2000 είναι περίπου 13,000 ha. Αντίστοιχη είναι η μείωση των γεωργικών και δασικών/ημιφυσικών περιοχών. Το 2009, το ποσοστό σφράγισης του εδάφους στην Κύπρο ανήλθε στο 3,54%, συγκριτικά με 3,16% το 2006. Το μέσο ετήσιο ποσοστό αύξησης ήταν 4,028% αναλογικά με το 2006 και 0,127% για την περίοδο 2006 – 2009 αναλογικά με τη συνολική επιφάνεια του ηησιού.

Σύμφωνα με την Χρήση γης / Κάλυψη γης CORINE 2018 , το μεγαλύτερο ποσοστό της Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ καλύπτεται από Ασυνεχή αστικό ιστό και Μη αρδευόμενη γη με ποσοστά 29% και 28% αντίστοιχα. Σε πολύ μικρότερα ποσοστά της τάξης του 9% είναι οι περιοχές που χαρακτηρίζονται με σύνθετες καλλιέργειες, και 8% βιομηχανικές ζώνες (Χάρτης 4).



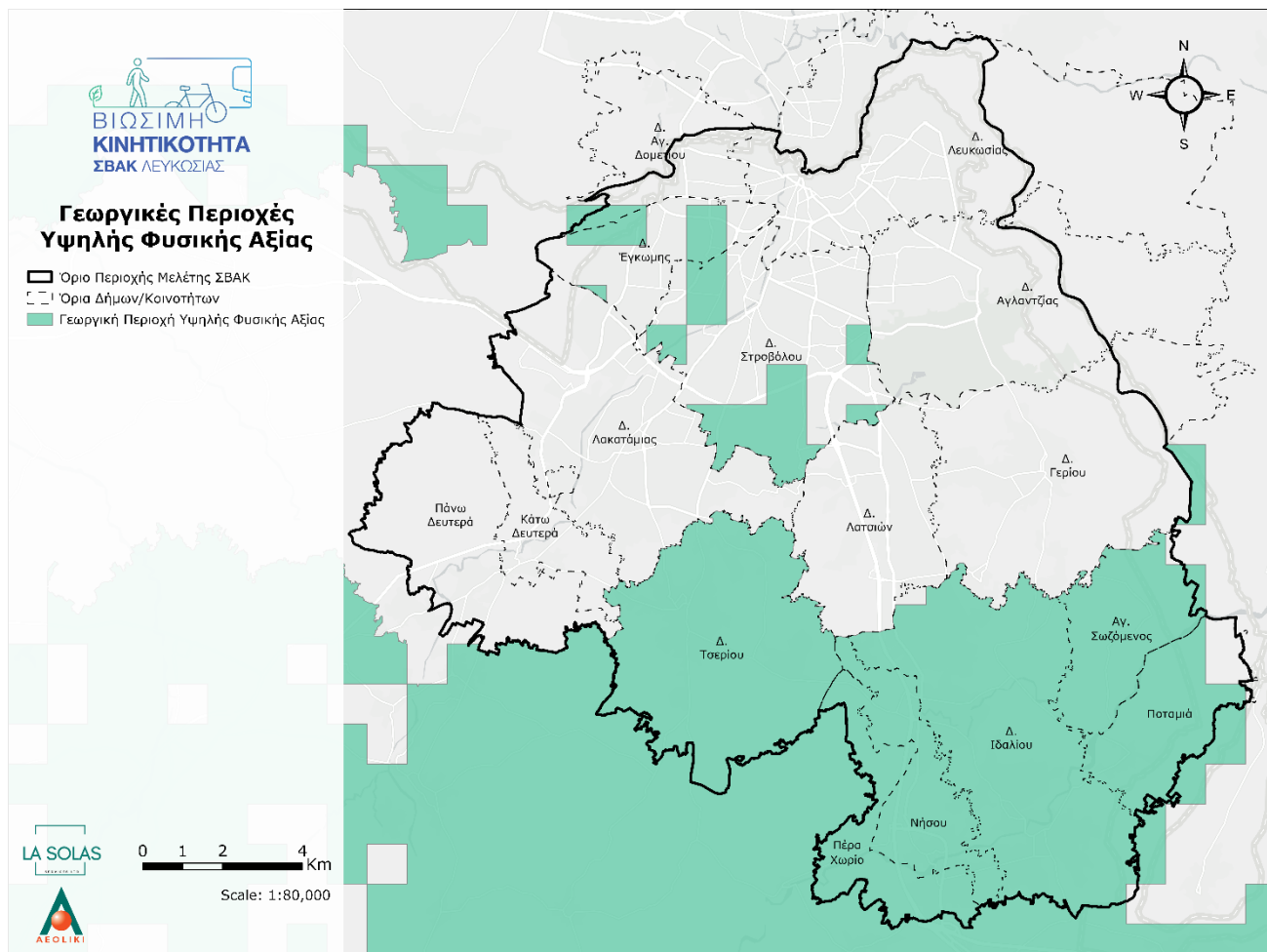
Χάρτης 4: Χρήσεις γης περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ

3.3.3.1 Γεωργικές Περιοχές Υψηλής Φυσικής Αξίας

Οι περιοχές εντός της περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ οι οποίες εμπίπτουν σε γεωργική περιοχή υψηλής φυσικής αξίας φαίνονται στο πιο κάτω Χάρτη και είναι

- ◆ Δήμος Έγκωμης (μικρό ποσοστό)
- ◆ Δήμος Στροβόλου (μικρό ποσοστό)
- ◆ Δήμος Τσερίου
- ◆ Πέρα Χωριό
- ◆ Νήσου
- ◆ Δήμος Ιδαίου
- ◆ Άγιος Σωζόμενος
- ◆ Ποταμιά

Αυτές οι περιοχές πέραν των υπηρεσιών που προσφέρουν στον άνθρωπο (π.χ. τροφή), συμβάλλουν στην διατήρηση της βιοποικιλότητας, αφού συντηρούν τα περισσότερα είδη γεωργικής βιοποικιλότητας, όπως τις ντόπιες καλλιέργειες, την άγρια και ημιάγρια βλάστηση των αγρών καθώς και την πανίδα που βρίσκεται σε αυτές (Χάρτης 5).



Χάρτης 5: Γεωργικές Περιοχές Υψηλής Φυσικής Αξίας περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ

3.4 Κλίμα και Κλιματική Αλλαγή

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει μια περιγραφή των κλιματικών παραγόντων της περιοχής μελέτης. Παρέχει γενικές πληροφορίες σχετικά τις υφιστάμενες συνθήκες και τάσεις στην Κύπρο, προτού γίνει η λεπτομερής αναφορά στο μικρόκλιμα της περιοχής μελέτης (θερμοκρασία, βροχόπτωση, ταχύτητα ανέμων και υγρασία).

3.4.1 Κλίμα

Το κλίμα της Κύπρου χαρακτηρίζεται ως ήπιο μεσογειακό, με κύρια χαρακτηριστικά τους ζεστούς και ξηρούς καλοκαιρινούς μήνες (μέσα του Μάη ως τα μέσα του Σεπτεμβρίου) και τους βροχερούς, αλλά ήπιους χειμερινούς μήνες (μέσα του Νοέμβρη ως τα μέσα του Μάρτη), καθώς και τις δυο ενδιάμεσες μεταβατικές εποχές, του φθινοπώρου και της άνοιξης, που χαρακτηρίζονται από περιορισμένη διάρκεια.

Κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, το κλίμα της Κύπρου επηρεάζεται από το εποχιακό βαρομετρικό χαμηλό με κέντρο την νοτιοδυτική Ασία, τον μόνιμο υποτροπικό αντικυκλώνα των Αζορών, καθώς και το χαμηλό βαρομετρικό της Σαχάρας, με αποτέλεσμα τις υψηλές θερμοκρασίες και την εξαιρετικά χαμηλή βροχόπτωση με μέση τιμή που δεν ξεπερνά το 5% της μέσης ετήσιας βροχόπτωσης.

Κατά την διάρκεια της χειμερινής περιόδου το κλίμα επηρεάζεται κυρίως από τον μόνιμο υποτροπικό αντικυκλώνα των Αζορών, τον σιβηρικό αντικυκλώνα, το χαμηλό βαρομετρικό της ερήμου της Β. Αφρικής και της τροπικής περιοχής του Ατλαντικού, αλλά και από μικρές υφέσεις και μέτωπα με κατεύθυνση κίνησης από δυτικά προς τα ανατολικά. Οι καιρικές αυτές διαταραχές διαρκούν συνήθως από μια μέχρι τρεις μέρες κάθε φορά και δίνουν τις μεγαλύτερες ποσότητες βροχής. Οι δύο οροσειρές (οροσειρά Τρόδους και οροσειρά Πενταδακτύλου)

διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των μετεωρολογικών συνθηκών στο νησί. Χιόνι παρατηρείται μόνο στα βουνά του Τροόδους στο κεντρικό τμήμα του νησιού.

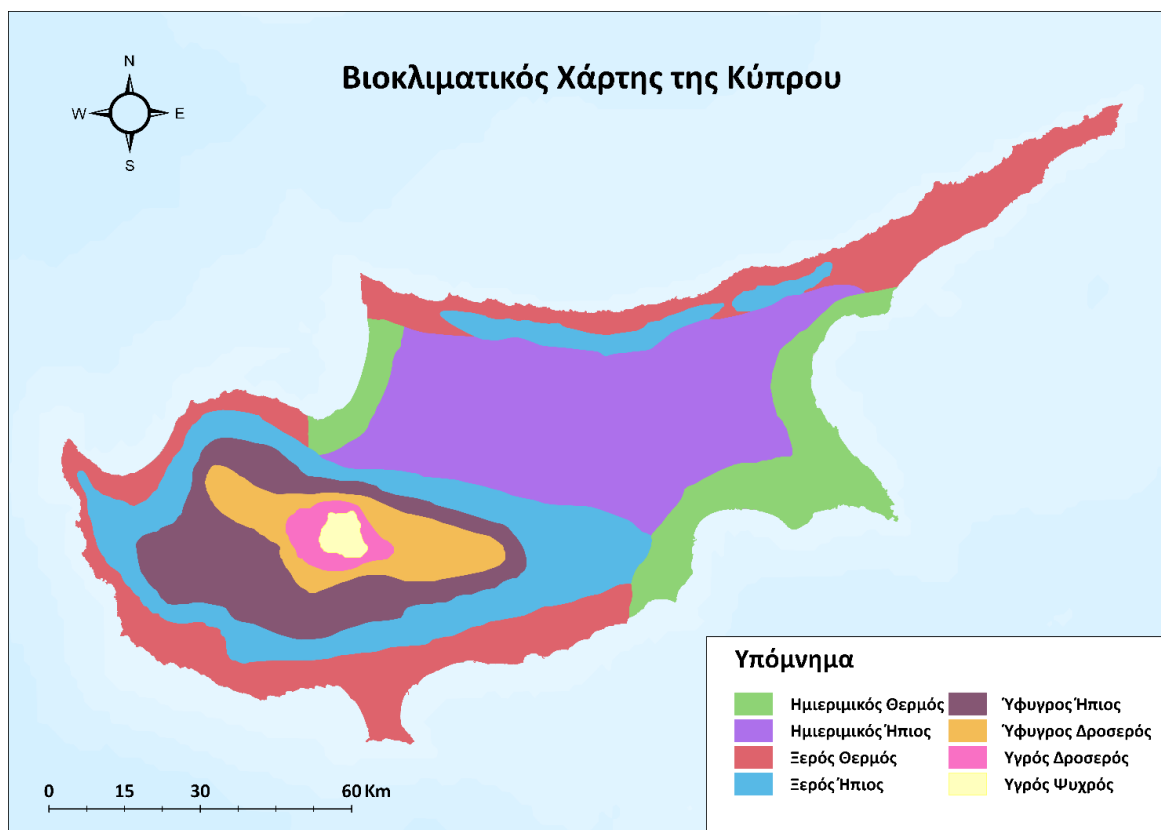
3.4.2 Βιοκλιματικές Ζώνες

Με τον όρο βιοκλίμα μιας περιοχής εννοούμε την ταξινόμησή της συσχετίζοντας τα κλιματικά στοιχεία με τη βλάστησή της.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του Βάσου Παντέλα, ο Κυπριακός χώρος αντιπροσωπεύεται με οκτώ ομβροθερμικούς βιοκλιματικούς ορόφους, (διαχωρισμός του χώρου σε ζώνες λαμβάνοντας υπ' όψη το κλίμα και την βλάστηση, και που οφείλεται σε υψομετρικές διαφορές παρά στο γεωγραφικό πλάτος) τους πιο κάτω:

- i. Ημιορημικός θερμός (βροχόπτωση < 400 χιλ. και μέση ελάχιστη θερμοκρασία (Μ.Ε.Θ.) του ψυχρότερου μήνα >6°C
- ii. Ημιορημικός εύκρατος (βροχόπτωση < 400 χιλ. και Μ.Ε.Θ. του ψυχρότερου μήνα 3° – 6° C)
- iii. Ξηρός θερμός (βροχόπτωση 400 – 600 χιλ και Μ.Ε.Θ. του ψυχρότερου μήνα >6° C).
- iv. Ξηρός εύκρατος (βροχόπτωση 400 – 600 χιλ. και Μ.Ε.Θ. του ψυχρότερου μήνα 3° – 6° C)
- v. Ύψυγρος εύκρατος (βροχόπτωση 600 – 900 χιλ. και Μ.Ε.Θ. του ψυχρότερου μήνα 3° – 6° C)
- vi. Ύψυγρος δροσερός (βροχόπτωση 600 – 900 χιλ και Μ.Ε.Θ. του ψυχρότερου μήνα 0° – 3° C)
- vii. Υγρός δροσερός (βροχόπτωση > 900 χιλ. και Μ.Ε.Θ. του ψυχρότερου μήνα 0° – 3° C)
- viii. Υγρός ψυχρός (βροχόπτωση > 900 χιλ. και Μ.Ε.Θ. του ψυχρότερου μήνα < 0° C)

Η Περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ εμπίπτει στην βιοκλιματική ζώνη Ημιορημικός εύκρατος (**Χάρτης 6**).



Χάρτης 6: Βιοκλιματικές Ζώνες Κύπρου

3.4.3 Μετεωρολογικά Δεδομένα

3.4.3.1 Βροχόπτωση – Χαλαζόπτωση – Χιόνι

Η Κύπρος χαρακτηρίζεται από έλλειψη πόρων γλυκού νερού για αντιμετώπιση των υδρευτικών αναγκών και περιορισμού των δυνατοτήτων γεωργικής εκμετάλλευσης των εδαφών, αλλά και την γενική παραγωγικότητα του

χερσαίου οικοσυστήματος. Τα τελευταία 50 χρόνια προτεραιότητα του κράτους ήταν η ανάπτυξη των υδάτινων πόρων (δημιουργία ταμιευτήρων νερού) και η προώθηση μέτρων εξοικονόμησης. Παρόλα αυτά η περιορισμένη διαθεσιμότητα νερού παραμένει γεγονός. Οι μακρές και συχνές περιόδους ανομβρίας έχουν καταδείξει ότι η αποθήκευση του νερού στα μεγάλα φράγματα δεν αποτελεί εχέγγυο για την επάρκεια του μακροπρόθεσμου, αλλά επιτρέπει μόνο βραχυπρόθεσμο προγραμματισμό.

Η συνολική μέση βροχόπτωση στους μήνες Δεκέμβρη, Γενάρη και Φλεβάρη αντιστοιχεί περίπου με το 60% της ετήσιας βροχόπτωσης. Η μείωση της βροχόπτωσης εντοπίζεται κυρίως στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, οπότε η συχνότητα ολιγομβρίας και ανομβρίας παρουσιάζεται αυξημένη σε σχέση με το πρώτο μισό του αιώνα. Η μέση βροχόπτωση στην τελευταία δεκαετία του αιώνα είναι επίσης μεταξύ των χαμηλότερων τιμών για τις διάφορες δεκαετίες του αιώνα ενώ η τάση συνεχίζεται και στα τελευταία επτά χρόνια με εξαίρεση τις χρονιές 2001 -2004.

Οι κλιματικές αλλαγές έχουν επηρεάσει σημαντικά και την Κύπρο. Οι αλλαγές είναι εμφανείς στην βροχόπτωση και στη θερμοκρασία. Η μέση βροχόπτωση στην περίοδο 1991/92 - 2011/12 (21 υδρομετεωρολογικά έτη) είναι 472 mm ή κατά 6% χαμηλότερη από την κανονική (503 mm) της περιόδου 1961 - 1990. Σύμφωνα με τους πιο πάνω ρυθμούς αναμένεται ότι μέχρι το 2030 η βροχόπτωση θα ελαττωθεί κατά 10-15% σε σύγκριση με τις κανονικές τιμές της περιόδου 1961-1990.

Η επίδραση του ανάγλυφου της ξηράς στην κατανομή της βροχόπτωσης είναι σημαντική, με τη μέση ετήσια βροχόπτωση στις νοτιοδυτικές προσήνεμες περιοχές της οροσειράς του Τροόδου να αυξάνεται από περίπου 450 mm στους πρόποδες, σε 1.100 mm στην κορυφή του Ολύμπου ενώ, στις υπήνεμες πλαγιές, η βροχόπτωση ελαττώνεται σταθερά κατεβαίνοντας προς τα βόρεια και τα ανατολικά με τιμές μεταξύ 300 και 350 mm στην κεντρική πεδιάδα και τις πεδινές νοτιοανατολικές περιοχές. Η οροσειρά του Πενταδακτύλου στο βόρειο τμήμα του νησιού προκαλεί σχετικά μικρή αύξηση στη βροχόπτωση που φτάνει τα 550 mm στις κορυφογραμμές της.

Οι περισσότερες βροχές παρατηρούνται εντός της χειμερινής περιόδου (μέσα Νοέμβρη μέχρι μέσα Μάρτη), ενώ την άνοιξη και το φθινόπωρο οι βροχές είναι κυρίως τοπικές. Η βροχόπτωση του καλοκαιριού είναι εξαιρετικά χαμηλή, τοπικού χαρακτήρα και πέφτει στις ορεινές περιοχές και στην κεντρική πεδιάδα κατά τις πρώτες απογευματινές ώρες. Καταιγίδες παρατηρούνται πιο σπάνια από τον Ιούνιο μέχρι τον Σεπτέμβριο, συμβαίνουν όμως κατά μέσο όρο 4-5 μέρες σε κάθε μήνα, από τον Οκτώβρη μέχρι τον Ιανουάριο και σε 2-3 μέρες από τον Φεβρουάριο μέχρι τον Μάιο.

Χαλαζοπτώσεις παρατηρούνται κατά μέσο όρο 2-3 φορές το χρόνο στις πεδινές περιοχές και μέχρι 10 φορές το χρόνο στις ορεινές, συνήθως κατά τη χειμερινή περίοδο με επίκεντρο την περίοδο από τον μήνα Δεκέμβριο μέχρι τον Απρίλιο. Είναι πολύ πιθανόν όμως να υπάρξουν χαλαζοπτώσεις και κατά τους καλοκαιρινούς μήνες οι οποίες έχουν ιδιαίτερα σημαντικό αντίκτυπο στις καλλιέργειες.

Οι χιονοπτώσεις αποτελούν συνηθισμένο φαινόμενο κατά την χειμερινή περίοδο σε περιοχές της οροσειράς του Τροόδου, που βρίσκονται σε υψόμετρο άνω των 1.000 m, σπανίζουν όμως στις πεδινές περιοχές και στην οροσειρά του Πενταδακτύλου. Φαινόμενα παγετού συμβαίνουν συχνά κατά την διάρκεια του χειμώνα και της άνοιξης.

3.4.3.2 Θερμοκρασία – Υγρασία – Άνεμοι

Το ετήσιο εύρος της θερμοκρασίας του αέρα είναι αρκετά μεγάλο και κυμαίνεται γύρω από τους 18°C στις εσωτερικές περιοχές και τους 14°C στα παράλια. Όπως επιτάσσει το Μεσογειακό της κλίμα, η Κύπρος έχει ζεστά καλοκαίρια και ήπιους χειμώνες, ωστόσο το ανάγλυφο και η επίδραση της θάλασσας διαφοροποιούν την εικόνα αυτή από τόπο σε τόπο. Αποτέλεσμα αυτού είναι τα πιο δροσερά καλοκαίρια και οι σχετικά πιο ήπιοι χειμώνες στις παράλιες περιοχές και ειδικότερα στις δυτικές. Οι διαφορές μεταξύ των μέγιστων θερμοκρασιών του κύκλου μέρας-νύχτας είναι επίσης μεγάλες ιδιαίτερα στις εσωτερικές περιοχές το καλοκαίρι. Οι μέσες ημερήσιες θερμοκρασίες τους καλοκαιρινούς μήνες (Ιούλιος-Αύγουστος) κυμαίνονται μεταξύ 29°C στα πεδινά και 22°C στις ψηλότερες κορυφές του Τροόδου, ενώ οι μέσες μέγιστες θερμοκρασίες στους μήνες αυτούς είναι 36 °C και 27 °C αντίστοιχα. Κατά τους χειμερινούς μήνες, οι μέσες ημερήσιες θερμοκρασίες είναι 10°C στα πεδινά και 3°C στις ψηλότερες κορυφές του Τροόδου, με μέσες ελάχιστες θερμοκρασίες 5°C και 0°C αντίστοιχα.

Έχει παρατηρηθεί τάση αύξησης της μέσης μέγιστης ημερήσιας και μέσης ελάχιστης ημερήσιας θερμοκρασίας σε ολόκληρη την Κύπρο από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 έως τα μέσα της δεκαετίας του 2010. Η τάση αύξησης της μέσης ελάχιστης ημερήσιας θερμοκρασίας φαίνεται να είναι μεγαλύτερη σε όλους τους σταθμούς καταγραφής θερμοκρασιών. Ο μέσος αριθμός ημερών με παγετό εδάφους έχει μειωθεί σημαντικά. Συγκεκριμένα, την περίοδο 1986 – 1999, στην Πόλη Χρυσοχούς ο μέσος αριθμός ημερών ήταν 6,6 ενώ την περίοδο 2000 – 2013 ήταν 2. Αντίστοιχα, στη Λάρνακα την περίοδο 1986 – 2001 ο μέσος αριθμός ημερών ήταν 7,1 ενώ την περίοδο 2002 – 2015 ήταν 4,6. Στην περιοχή της Κύπρου, οι προσομοιώσεις των κλιματικών μοντέλων (αξιοποίηση των Regional Climate Models – RCMs) προβλέπουν την αύξηση της μέγιστης θερμοκρασίας από 1,3°C ως 1,9°C για τα έτη 2012 – 2050 και 3,6°C ως 5°C για τα έτη 2071 – 2100. Αντίστοιχα, οι προσομοιώσεις που αφορούν την ελάχιστη θερμοκρασία παρουσιάζουν αύξηση 1,5°C για τα έτη 2021 - 2050 και 4°C για τα έτη 2071 – 2100. Ακόμη, προβλέπεται μείωση

των βροχοπτώσεων κατά τους χειμερινούς μήνες και αύξηση των περιόδων ξηρασίας μεταξύ 2021 – 2050, ενώ οι προβλέψεις για τα έτη 2071 – 2100 παρουσιάζουν πιο έντονες κλιματικές μεταβολές.

Όσον αφορά στην ημερήσια τιμή της σχετικής υγρασίας του αέρα, αυτή κυμαίνεται κυρίως μεταξύ 65% και 95% κατά την χειμερινή περίοδο, ενώ κατά τη καλοκαιρινή περίοδο παρουσιάζει σημαντική μείωση: στα πεδινά φτάνει στο 30% ενώ καταγράφονται και τιμές της τάξης μέχρι και 15%. Κατά τη διάρκεια της νύχτας, οι τιμές προσομοιάζουν εκείνες των ημερησίων χειμερινών.

Όσον αφορά στο πεδίο ανέμου, οι γενικοί άνεμοι στην περιοχή της Μεσογείου είναι κυρίως ελαφροί ως μέτριοι δυτικοί ή νοτιοδυτικοί το χειμώνα και βόρειοι ή βορειοδυτικοί το καλοκαίρι. Οι άνεμοι στην περιοχή της Κύπρου είναι κυρίως ελαφροί ως μέτριοι με τους ισχυρούς ανέμους να είναι μικρής διάρκειας και να συμβαίνουν σε περιπτώσεις μεγάλης κακοκαιρίας. Άνεμοι ταχύτητας της τάξης των 34 knots (17.5 m/sec) και πάνω είναι σπάνιοι και συμβαίνουν κυρίως στις προσήνεμες περιοχές όταν επηρεάζουν την Κύπρο συστήματα με πολύ χαμηλές πιέσεις.

Επιπλέον, ανά περιοχή επικρατούν τοπικοί άνεμοι όπως είναι οι θαλάσσιες και απόγειες αύρες στις παράλιες περιοχές και οι αναβατικοί και καταβατικοί άνεμοι στις ορεινές περιοχές. Οι θαλάσσιες αύρες και οι αναβατικοί άνεμοι παρουσιάζονται με μεγαλύτερη ένταση κατά την καλοκαιρινή περίοδο, ενώ οι απόγειες αύρες στις παράλιες περιοχές και οι καταβατικοί άνεμοι στις ορεινές περιοχές 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 m.

3.4.4 Πρόβλεψη για το Κλίμα της Κύπρου

Η Κύπρος θεωρείται μια από τις πιο ευάλωτες περιοχές στον κόσμο σχετικά με την κλιματική αλλαγή, λόγω της τοποθεσίας του νησιού. Κατά τον 20ο αιώνα, διακυμάνσεις και τάσεις παρατηρήθηκαν στο κλίμα της Κύπρου, ιδιαίτερα στις δύο βασικές κλιματολογικές παραμέτρους, βροχόπτωση και θερμοκρασία με την πρώτη να παρουσιάζει πτωτική τάση ενώ η τελευταία παρουσίασε μια αυξητική τάση. Οι ρυθμοί μεταβολής της βροχόπτωσης και της θερμοκρασίας είναι μεγαλύτεροι κατά το δεύτερο μισό του αιώνα σε σύγκριση με εκείνους του πρώτου μισού του αιώνα υποδεικνύοντας ότι η διαδικασία επιταχύνεται. Τις τελευταίες δεκαετίες ο αριθμός ετών με χαμηλές βροχοπτώσεις και ξηρασία είναι μεγαλύτερος από πριν και οι ημιάνυδρες συνθήκες τόσο στην Κύπρο όσο και στην ανατολική Μεσόγειο έχουν επιδεινωθεί. Επίσης, τα περισσότερα από τα θερμά χρόνια του αιώνα παρατηρήθηκαν τα τελευταία 20 χρόνια.

Σύμφωνα με προσομοιώσεις υψηλής χωρικής ανάλυσης με περιοχικά κλιματικά μοντέλα (RCMs), υπολογίζεται ότι η αύξηση της ετήσιας μέγιστης θερμοκρασίας, για την περίοδο 2021 – 2030, προβλέπεται να είναι 1 - 1,5°C. Όσον αφορά στη βροχόπτωση, για την περίοδο 2021 – 2030 δεν διαφαίνονται σημαντικές αλλαγές με τις μεγαλύτερες μειώσεις (της τάξεως των 10 - 20 mm ετησίως) να συναντώνται στις ορεινές περιοχές του Τροόδου. Οι περίοδοι ξηρασίας αναμένεται να αυξηθούν την περίοδο 2021 - 2030, κατά 3-5 ημέρες στις παράκτιες περιοχές. Ο ετήσιος αριθμός των ημερών με θερμοκρασία άνω των 35°C αναμένεται να αυξηθεί σε 19 ημέρες στις νότιες περιοχές, 17 ημέρες στις ανατολικές και μόλις 2-3 μέρες στις δυτικές περιοχές. Αύξηση αναμένεται και στις τροπικές νύχτες: για την περίοδο 2021 - 2050 ο αριθμός των θερμών νυχτών αναμένεται να φτάσει τις 32 ημέρες για τις δυτικές περιοχές και τις 25 - 30 μέρες για τις ανατολικές και τις νότιες περιοχές.

3.4.5 Κλιματική Αλλαγή

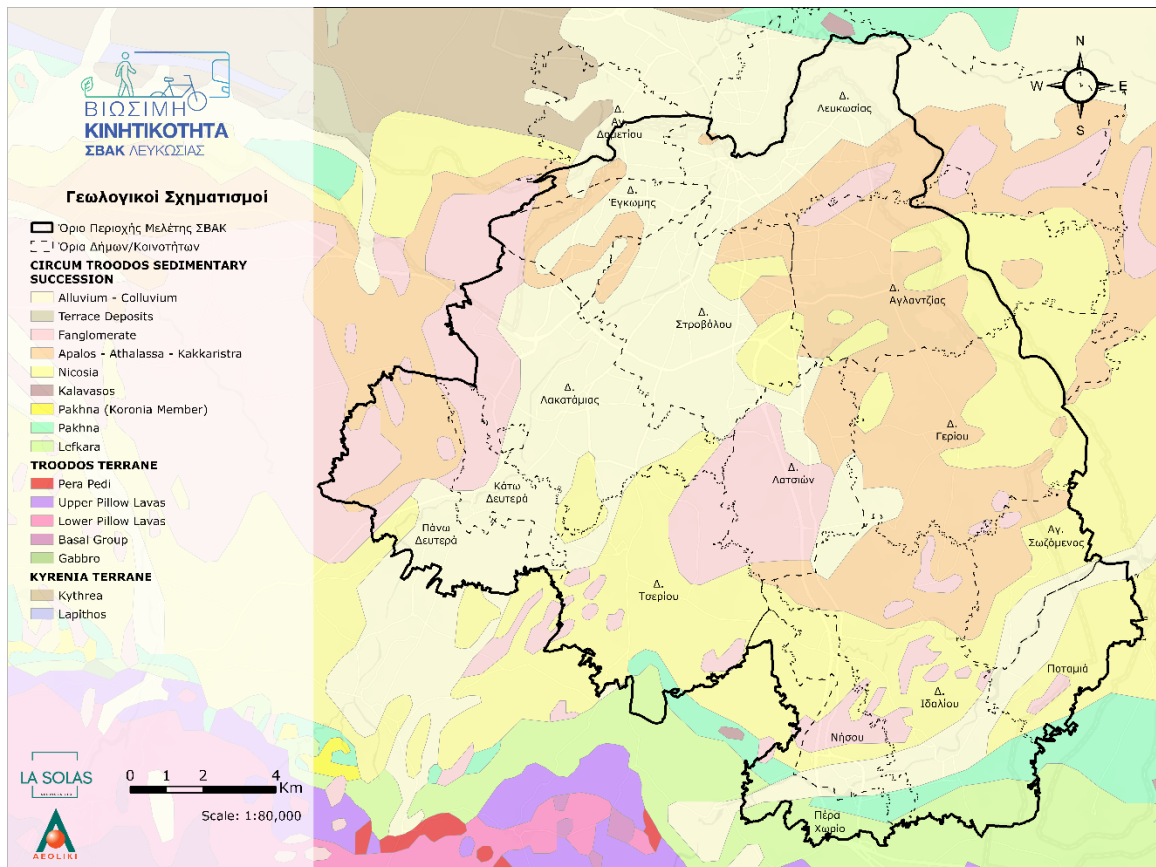
Σύμφωνα με τα πορίσματα της 5ης Έκθεσης της Ομάδας Εργασίας της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC, 2013), από το 1950 μέχρι σήμερα πολλές από τις παρατηρούμενες ατμοσφαιρικές και κλιματικές παραμέτρους παρουσιάζουν αλλαγές άνευ προηγουμένου σε πλαίσιο δεκαετιών έως και χιλιετιών. Οι μετρούμενες τιμές της θερμοκρασίας, τόσο της ατμόσφαιρας όσο και των ωκεανών, παρουσιάζουν αύξηση (κατ' αναλογία με τις αλλαγές που παρατηρούνται σε παγκόσμιο επίπεδο), ενώ το ποσοστό του χιονιού και του πάγου έχει αντίστοιχα μειωθεί. Ως κυριότερο αίτιο της παρατηρούμενης αύξησης της θερμοκρασίας, αλλά και των ακραίων καιρικών φαινομένων όπως είναι οι πλημμύρες, οι καύσωνες, οι έντονες περίοδοι ξηρασίας, θεωρείται η ανθρωπίνη δραστηριότητα η οποία αυξάνει με επιταχυνόμενους ρυθμούς τις συγκεντρώσεις των αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα. Μάλιστα, για να περιοριστεί η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη στους 2°C σε σχέση με τα επίπεδα της προ-βιομηχανικής εποχής, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου θα πρέπει άμεσα να περιοριστούν σε πολύ μεγάλο βαθμό, διαφορετικά τα αποτελέσματα θα είναι μη αναστρέψιμα.

3.5 Φυσικό Περιβάλλον

3.5.1 Τοπογραφία και Γεωμορφολογία

3.5.1.1 Γεωλογικοί Σχηματισμοί

Γεωλογικά η περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ βρίσκεται στην Αυτόχθονη Ιζηματογενή Ακολουθία, με το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής να βρίσκεται σε Σχηματισμούς Απαλού – Αθαλάσσας – Κακκαρίστρας, σχηματισμούς Λευκωσίας, και Αλλουβικών - ελλουβιακών σχηματισμών. Μικρότερα τμήματα της περιοχής μελέτης βρίσκονται σε σχηματισμούς Πάχνας, Λευκάρων και Συνάγματος (Χάρτης 7).



Χάρτης 7: Γεωλογικοί Σχηματισμοί περιοχών μελέτης ΣΒΑΚ

Με τον όρο **αυτόχθονα ιζηματογενή πετρώματα** αναφέρονται τα πετρώματα τα οποία δεν έχουν μετακινηθεί από την αρχική θέση του σχηματισμού τους. Μετά την τεκτονική ανύψωση κατά το Μέσο Μαιστρίχτιο και την σύγκρουση του Τροόδους και των Μαμωνίων, επικράτησε μια περίοδος τεκτονικής ηρεμίας, ιδιαίτερα νότια της γραμμής ανάδυσης της ζώνης της Κερύνειας.

Στη νοτιοανατολική περιφέρεια της οροσειράς του Τροόδους τα πετρώματα του σχηματισμού Κανναβιού καλύπτονται από νεότερα ιζήματα, έχουν όμως διατηρηθεί από δύο βαθιές γεωτρήσεις, που έγιναν η μια στην περιοχή Κάτω Λακατάμιας και η άλλη στην περιοχή Λευκονοίκου.

Ο Σχηματισμός των Λευκάρων αποτελείται από πελαγικές μάργες και άσπρες κρητίδες με παρουσία ή μη κερατόλιθων. Αυτά είναι τα παλαιότερα ιζηματογενή πετρώματα που έχουν αποτεθεί πάνω στις τρεις γεωτεκτονικές ζώνες της Κύπρου. Ο σχηματισμός αυτός ονομαζόταν αρχικά Ομάδα της Λαπήθου, αργότερα όμως μετονομάστηκε σε Σχηματισμό των Λευκάρων, λόγω της μεγάλης ανάπτυξής του στην περιοχή του ομώνυμου χωριού.

Οι συνθήκες ιζηματογένεσης κατά την περίοδο εναπόθεσης του Σχηματισμού των Λευκάρων στο χώρο της Κύπρου ήταν διαφορετικές στις διάφορες γεωτεκτονικές ζώνες, με αποτέλεσμα τόσο ο πετρογραφικός χαρακτήρας όσο και τα πάχη των στρωμάτων που αναπτύχθηκαν να διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή. Η κλασική ανάπτυξη του Σχηματισμού αντιπροσωπεύεται με τέσσερα στρωματογραφικά μέλη: **τις Κατώτερες Μάργες, τις Κρητίδες και τους Κερατόλιθους, τις Κρητίδες και τις Ανώτερες Μάργες**. Διαφοροποιήσεις του Σχηματισμού παρατηρούνται όχι μόνο στις διάφορες γεωτεκτονικές ζώνες, αλλά και μέσα στα ευρύτερα όρια της κάθε μιας γεωτεκτονικής ζώνης.

Στη βαθιά γεώτρηση που έγινε στην Κάτω Λακατάμια το 1969 το πάχος του Σχηματισμού των Λευκάρων είναι 870 μέτρα. Όλος ο Σχηματισμός, κατά κύριο λόγο αποτελείται από εναλλασσόμενα στρώματα μαργών και μαργαϊκών κρητίδων και στο κατώτερο τμήμα του από στρώματα κρητίδων. Στα τελευταία τριάντα μέτρα απαντούνται πρασινόγκριζες μάργες. Ο Σχηματισμός επικάθεται με πλήρη ασυμφωνία πάνω στις μπεντονιτικές αργίλους του Σχηματισμού της Κανναβιού. Φαίνεται, ότι τα υπόλοιπα μέλη του Σχηματισμού που απουσιάζουν, είτε μετακινήθηκαν τεκτονικά είτε ουδέποτε αποτέθηκαν. Από τις υπάρχουσες παρατηρήσεις συμπεραίνεται ότι βόρεια και βορειοανατολικά της οροσειράς του Τροόδους σχηματίστηκε η λεκάνη της Μεσαορίας, μια πλατεία λεκάνη με χαμηλή τοπογραφία και με βάθος που αυξανόταν με την απόσταση από την οροσειρά. Πλησιέστερα προς την οροσειρά της Κερύνειας αναπτύχθηκε μια μάλλον στενή, ασταθής καθιζάνουσα λεκάνη.

Τα ιζήματα του **σχηματισμού της Πάχνας** είναι υποκίτρινες έως φαιοκίτρινες κρητίδες και μάργες που διακρίνονται εύκολα από το κατάλευκο χρώμα των κρητίδων του υποκείμενου Σχηματισμού των Λευκάρων. Άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα του Σχηματισμού της Πάχνας είναι η παρουσία στρωμάτων ασβεστιτικού ψαμμίτη και η κατά τόπους ανάπτυξη κροκαλοπαγών που στους ανώτερους ορίζοντες του σχηματισμού περιέχουν και θραύσματα από τα οφιολιθικά πετρώματα του Τροόδους, καθώς και ανθρακικά υλικά αβαθών νερών. Η παρουσία κλαστικών υλικών από τα οφιολιθικά πετρώματα υποδηλώνει την ανύψωση του Τροόδους την περίοδο αυτή πάνω από το επίπεδο της θάλασσας και την έναρξη διάβρωσης στην εμφανισθείσα χέρσο. Στη βαθιά γεώτρηση που έγινε στη Λακατάμια το πάχος του Σχηματισμού της Πάχνας είναι 375 μέτρα και λιθολογικά αποτελείται κυρίως από μαργαϊκές κρητίδες και μάργες. Σε άλλες περιοχές της Κύπρου το πάχος του υπολογίζεται σε 300 μέτρα.

Στην κορυφή του σχηματισμού της Πάχνας και κυρίως βόρεια της οροσειράς του Τροόδους ευρίσκονται χονδρόκοκκα ανθεκτικά ανθρακικά πετρώματα, τα οποία προστατεύουν τις υποκείμενες και μαλακότερες μάργες από τη διάβρωση. Αυτά είναι γνωστά ως ασβεστόλιθος του Μέλος της Κορωνιάς και περιέχουν κροκαλοπαγή, χονδρόκοκκους ασβεστιτικούς ψαμμίτες και σε μικρότερο ποσοστό ιλύες και μάργες. Τα χονδρόκοκκα πετρώματα περικλείουν θραύσματα οστράκων ελασματοβραχίων, φυκών, εχινοειδών και κοραλλίων, είδη τα οποία ζουν σε αβαθείς θάλασσες. Άλλα συστατικά των πετρωμάτων αυτών είναι κομμάτια κρητίδων, μαργών και κερατόλιθων που προέρχονται από υποκείμενα ιζηματογενή πετρώματα καθώς και υλικό προερχόμενο από τα οφιολιθικά πετρώματα του Τροόδους. Σε αντίθεση με τις εμφανίσεις στη νότια Κύπρο ο ασβεστόλιθος της Κορωνιάς στη βόρεια πλευρά του Τροόδους εμφανίζεται τοπικά και υπό μορφή υφάλων. Ο ασβεστόλιθος της Κορωνιάς επικάθεται με συμφωνία πάνω στα παλαιότερα πετρώματα του Σχηματισμού της Πάχνας. Υπάρχουν επίσης εμφανίσεις που κάθονται με ασυμφωνία πάνω σε παλαιότερους σχηματισμούς από εκείνο της Πάχνας ή ακόμη και κατευθείαν πάνω στα οφιολιθικά πετρώματα του Τροόδους.

Ο Σχηματισμός της Λευκωσίας αποτελείται από ιζηματογενή πετρώματα που αποτέθηκαν στο νέο κύκλο ιζηματογένεσης, που άρχισε αμέσως με το άνοιγμα των στενών του Γιβραλτάρ και τον κατακλυσμό της Μεσογείου από τα νερά του Ατλαντικού. Τα πετρώματα αυτά, όπως είναι φυσικό, κάθονται με ασυμφωνία στους παλαιότερους γεωλογικούς σχηματισμούς της Κύπρου. Στο νέο αυτό κύκλο ιζηματογένεσης εναποτέθηκαν κυρίως μάργες με παρεμβολές λεπτόκοκκων και χονδρόκοκκων ασβεστιτικών ψαμμιτών. Από τα κάτω προς τα πάνω παρατηρείται μια σταδιακή μετάβαση από λεπτόκοκκα ιζήματα, όπως οι ιλυόλιθοι, σε περισσότερο αδρόκοκκα, όπως οι ψαμμίτες. Αυτή η μετάβαση αντανάκλα τη σταδιακή ανύψωση της Κύπρου και τη συνεχή μείωση του βάθους της θαλάσσιας λεκάνης. Τυπικές εμφανίσεις του σχηματισμού υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή της Λευκωσίας και στην πλήρη ανάπτυξή του ο σχηματισμός έχει πάχος της τάξης των 900 μέτρων και υποδιαιρείται σε διάφορα μέλη.

Το Μέλος της Μάργας, επικάθεται με ασυμφωνία σε προηγούμενους γεωλογικούς σχηματισμούς και αποτελείται από απολιθωματοφόρους κίτρινους ή γκριζοπράσινους ιλυόλιθους. **Το Μέλος της Αθαλάσσης**, οποίος αποτελείται από πολλαπλές στρώσεις μεσόκοκκου έως χονδρόκοκκου απολιθωματοφόρου ασβεστιτικού ψαμμίτη με ενδιάμεσες στρώσεις αμμούχων απολιθωματοφόρων μαργών. Ο ψαμμίτης αποτελείται από μέτρια έως καλά συγκολλημένα θραύσματα θαλασσίων οστράκων, λιθοθαμνίου (φύκος αβαθών θαλασσών), κρητίδων και ασβεστολίθων. Το πέτρωμα αυτό λόγω των καλών μηχανικών του ιδιοτήτων χρησιμοποιήθηκε ευρέως στο παρελθόν και χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα ως πρώτη ύλη για την παραγωγή δομικής πέτρας. Το μέλος παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη σ' ολόκληρη την Μεσαορία. Το Μέλος Άμμου αποτελείται από παχυστρωματώδη ασβεστιτικό ψαμμίτη με κατά τόπους παρεμβολές στρωμάτων ασβεστούχων μαργών. Συμμετέχουν επίσης γωνιώδη τεμάχια, χαλαζία, πυροξένων και πλαγιοκλάστων σε πιο μεγάλο βαθμό από το Μέλος Αθαλάσσης. Ο σχηματισμός είναι πλούσιος σε απολιθώματα οστράκων, μαλακίων και θυσσανοπόδων, των ειδών *Ostrea Edulis* και *Balanus Tintinnabulum*. Σε ορισμένες περιοχές η παρουσία απολιθωμάτων είναι εντυπωσιακή και οφείλεται μάλλον στον ομαδικό θάνατο της βιοκοινωνίας των μαλακίων και των θυσσανοπόδων λόγω κλιματικών αλλαγών ή λόγω αλλαγής στην αλατότητα του θαλάσσιου νερού και της μετατροπής του σε υφάλμυρο, κυρίως στις περιοχές των δέλτα των ποταμών.

Ο Σχηματισμός του Απαλού είναι πλειστοκαινικής ηλικίας. Ο Σχηματισμός Απαλού αποτελείται από ποτάμιες αποθέσεις χαλικιών, άμμων και ιλύων. Καλύπτει σχεδόν αποκλειστικά την κοιλάδα της Μεσαορίας και επικάθεται κυρίως στα ιζήματα του σχηματισμού της Λευκωσίας. Το Σύναγμα αποτελείται από αποθέσεις αμμοχαλικίων που προήλθαν από τη διάβρωση κυρίως των οφιολιθικών πετρωμάτων του Τροόδους. Τα συστατικά στοιχεία του συνάγματος είναι γωνιώδη μέχρι αποστρογγυλεμένα τεμάχια, οφιολιθικών πετρωμάτων καθώς επίσης άμμοι,

πηλοί και ιλύες. Τα συστατικά αυτά δεν έχουν οποιαδήποτε διαβάθμιση και κυρίως είναι χωρίς ή μόνο με ελαφρή συγκόλληση μεταξύ τους. Σε σπάνιες περιπτώσεις, κυρίως στην κορυφή του συνάγματος, η συγκόλληση είναι ισχυρή και έτσι σχηματίζονται σκληρά λατυποπαγή ανθεκτικά στην διάβρωση. Το υλικό της συγκόλλησης είναι ανθρακικό ασβέστιο. Οι συγκεντρώσεις των αμμοχαλικών του συνάγματος, που ονομάζονται επίσης αλλουβιακά ριπίδια, αποτέθηκαν από χειμάρρους. Η εναπόθεση τόσων μεγάλων ποσοτήτων αμμοχαλικών είναι το αποτέλεσμα ψηλής βροχόπτωσης και απότομης ανύψωσης του Τροόδους, τα πετρώματα του οποίου διαβρώθηκαν έντονα και τα προϊόντα της διάβρωσης μεταφέρθηκαν από επιφανειακά νερά.

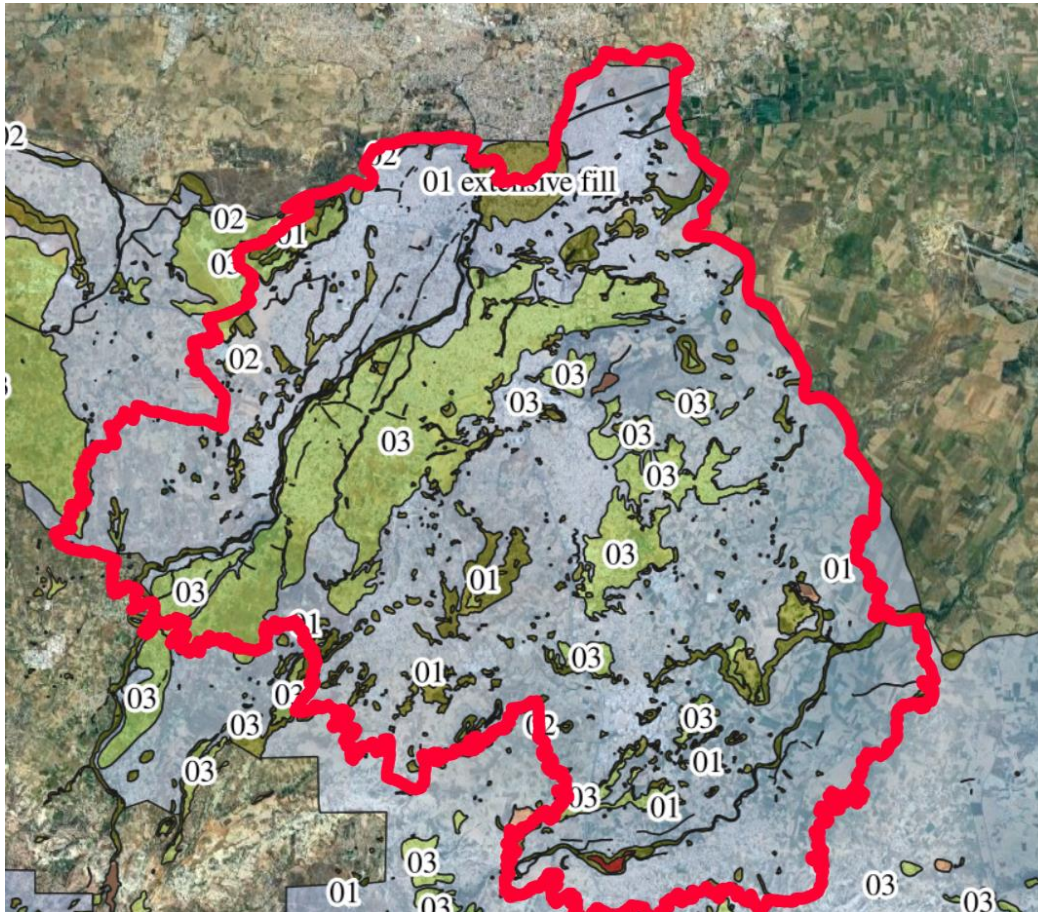
3.5.1.2 Γεωλογικές Ζώνες Καταλληλότητας

Οι περιοχές γεωλογικής ακαταλληλότητας καθορίζουν την Καταλληλότητα της γης για αναπτυξιακές επεμβάσεις. Η Περιοχή Μελέτης ΣΒΑΚ βρίσκεται στις Ζώνες 1,2,3, 00 και 00Α (**Χάρτης 8**) και περιγράφονται ως εξής:

- **Ζώνη 01:** Η περιοχή απειλείται από γεωκίνδυνους που πολύ πιθανόν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο δομημένο περιβάλλον. Στη Ζώνη αυτή απαιτείται η εκπόνηση γεωλογικής/γεωτεχνικής έρευνας για όλες τις αναπτύξεις/ οικοδομές/κατασκευές/προσθήκες. Η έρευνα αυτή εκπονείται από γεωλόγο, μέλος του ΕΤΕΚ, κατά το αρχικό στάδιο της μελέτης και οπωσδήποτε πριν τον τελικό σχεδιασμό από τον μελετητή. Η έρευνα αποσκοπεί στην εξακρίβωση και αξιολόγηση των γεωκινδύνων της περιοχής και των γεωλογικών/γεωτεχνικών συνθηκών της εκσκαφής, θεμελίωσης ή/και αντιστήριξης.
- **Ζώνη 02:** Η περιοχή απειλείται από γεωκίνδυνους που πολύ πιθανόν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο δομημένο περιβάλλον. Στη Ζώνη αυτή απαιτείται η εκπόνηση γεωλογικής/γεωτεχνικής έρευνας για όλες τις αναπτύξεις, εξαιρουμένων των αναπτύξεων μέχρι δυο ορόφων χωρίς υπόγειο/α και κολυμβητικές δεξαμενές (πισίνες), [στον αριθμό ορόφων συμπεριλαμβάνεται το ισόγειο και ο ανοιχτός ισόγειος χώρος (pilotis)]. Αναλυτικότερα η εκπόνηση γεωλογικής/γεωτεχνικής έρευνας θα απαιτείται για:
 - I. Νέα οικοδομή/κατασκευή με περισσότερους από δύο ορόφους, ή/και με υπόγειο/α, ανεξάρτητα από τον αριθμό ορόφων αυτής (στον αριθμό των ορόφων συμπεριλαμβάνεται το ισόγειο και ο ανοιχτός ισόγειος χώρος (pilotis)),
 - II. Κατασκευή υπογείου ή υπογείων χωρίς οποιαδήποτε υπέργεια, ισόγεια ή πολυώρογη οικοδομή/κατασκευή,
 - III. Προσθήκη ορόφου/ων σε υφιστάμενη οικοδομή/κατασκευή, σε περίπτωση που ο συνολικός αριθμός ορόφων της οικοδομής/κατασκευής θα ξεπερνά τους δυο [στον αριθμό των ορόφων συμπεριλαμβάνεται το ισόγειο και ο ανοιχτός ισόγειος χώρος (pilotis)] ή οποιασδήποτε άλλης κατασκευής που θα διαφοροποιεί το βάρος της οικοδομής. Στην περίπτωση αυτή η Πολεοδομική Αρχή δύναται να εξασφαλίσει τις απόψεις του Τμήματος Γεωλογικής Επισκόπησης,
 - IV. Κατασκευή κολυμβητηρίου ή κολυμβητικής δεξαμενής σε νέα ή προσθήκη μιας τέτοιας κατασκευής σε υφιστάμενη ανάπτυξη.

Η γεωλογική / γεωτεχνική έρευνα εκπονείται από γεωλόγο, μέλος του ΕΤΕΚ, κατά το αρχικό στάδιο της μελέτης και οπωσδήποτε πριν τον τελικό σχεδιασμό από τον μελετητή. Η έρευνα αποσκοπεί στην εξακρίβωση και αξιολόγηση των γεωκινδύνων της περιοχής και των γεωλογικών / γεωτεχνικών συνθηκών της εκσκαφής, θεμελίωσης ή/και αντιστήριξης.

- **Ζώνη 03:** Δεν υπάρχει ένδειξη για κάποιο γεωκίνδυνο που να απειλεί το δομημένο περιβάλλον. Στη Ζώνη αυτή δεν απαιτείται η εκπόνηση γεωλογικής / γεωτεχνικής έρευνας για κατασκευές. Η εκπόνηση όμως τέτοιας έρευνας παρέχει στον μελετητή στοιχεία σχετικά με τις γεωλογικές και γεωτεχνικές συνθήκες του χώρου της κατασκευής με σκοπό τον ορθολογικότερο σχεδιασμό της εκσκαφής, θεμελίωσης ή/και αντιστήριξης.
- **Ζώνη 00:** Η περιοχή απειλείται από γεωκινδύνους και χαρακτηρίζεται από αστάθεια και αυξημένη επικινδυνότητα. Οι γεωκίνδυνοι αυτοί έχουν πολύ αρνητικές και καταστροφικές επιπτώσεις στο δομημένο περιβάλλον. Στη Ζώνη αυτή δεν επιτρέπεται νέα ανάπτυξη/οικοδομή/κατασκευή, βάσει Διατάγματος του Υπουργικού Συμβουλίου. Το Διάταγμα καθορίζει την περιοχή ως «Λευκή Ζώνη» με σκοπό τον περιορισμό της οικοδομικής ανάπτυξης. Οποιαδήποτε οικοδομική εργασία ή δραστηριότητα τερματίζεται.
- **Ζώνη 00Α:** Η περιοχή απειλείται από γεωκινδύνους και χαρακτηρίζεται από αστάθεια και αυξημένη επικινδυνότητα. Οι γεωκίνδυνοι αυτοί έχουν πολύ αρνητικές και καταστροφικές επιπτώσεις στο δομημένο περιβάλλον. Στη Ζώνη αυτή δεν συστήνεται νέα κατασκευή ή προσθήκη σε υφιστάμενη ανάπτυξη/οικοδομή/κατασκευή. Το Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης μελετά την πιθανότητα έκδοσης διατάγματος για ένταξη της περιοχής ή μέρος της περιοχής σε Ζώνη 00 (Λευκή Ζώνη).



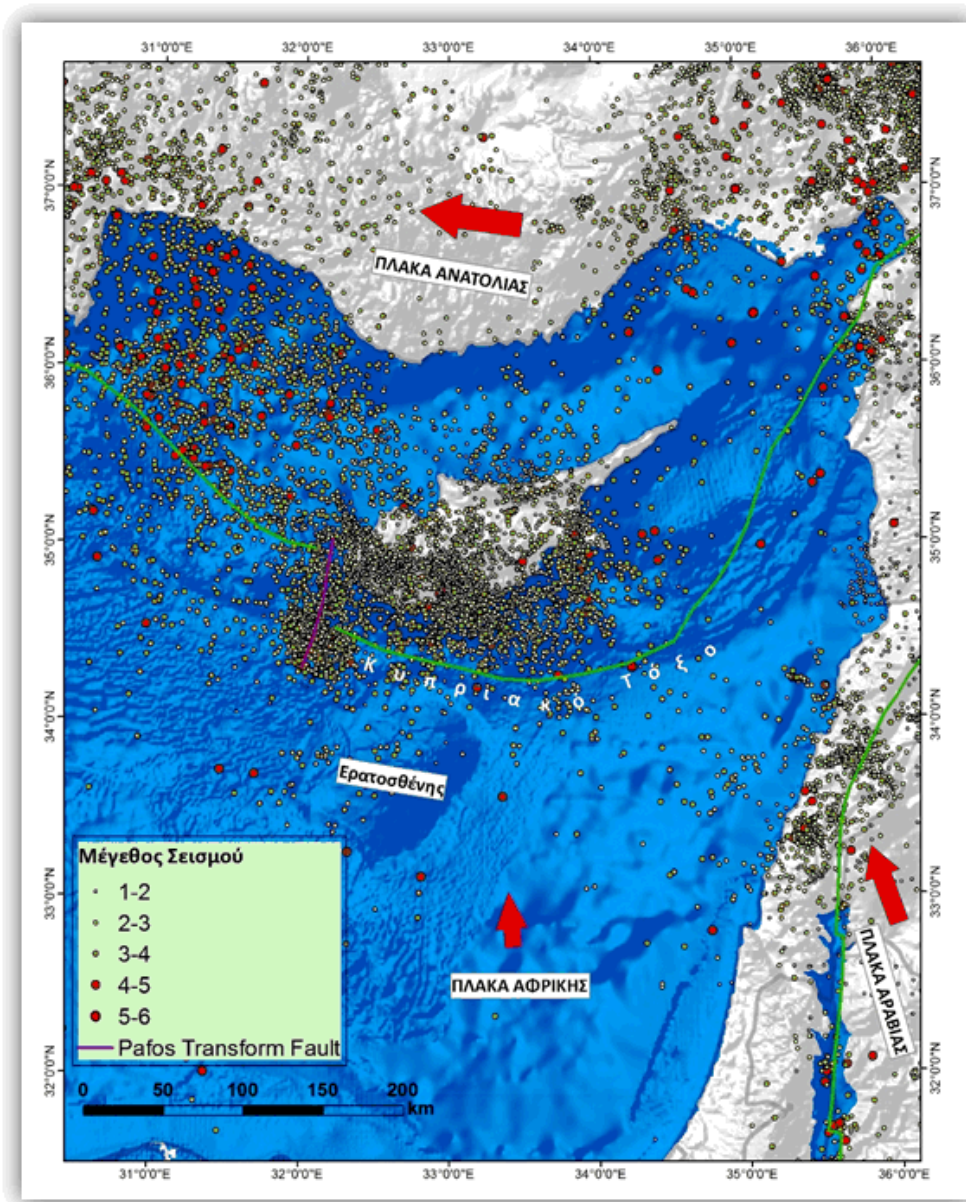
Χάρτης 8: Γεωλογικές Ζώνες Καταλληλότητας Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ

3.5.1.3 Σεισμολογία

Η Κύπρος βρίσκεται στη σεισμογόνο ζώνη των Άλπεων – Ιμαλαίων, μέσα στην οποία εκδηλώνεται το 15% των σεισμών παγκοσμίως. Η σεισμικότητα της Κύπρου αποδίδεται κατά κύριο λόγο στο «Κυπριακό Τόξο» που αποτελεί το τεκτονικό όριο μεταξύ της Αφρικάνικης και Ευρασιατικής λιθοσφαιρικής πλάκας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Η Αφρικανική πλάκα κινείται βόρεια προς την πλάκα της Ευρασίας με αποτέλεσμα τη σύγκρουση των δυο πλακών και την κατάδυση της Αφρικανικής πλάκας κάτω από τη μικροπλάκα της Ανατολίας (τμήμα της Ευρασιατικής πλάκας όπου βρίσκεται και η Κύπρος).

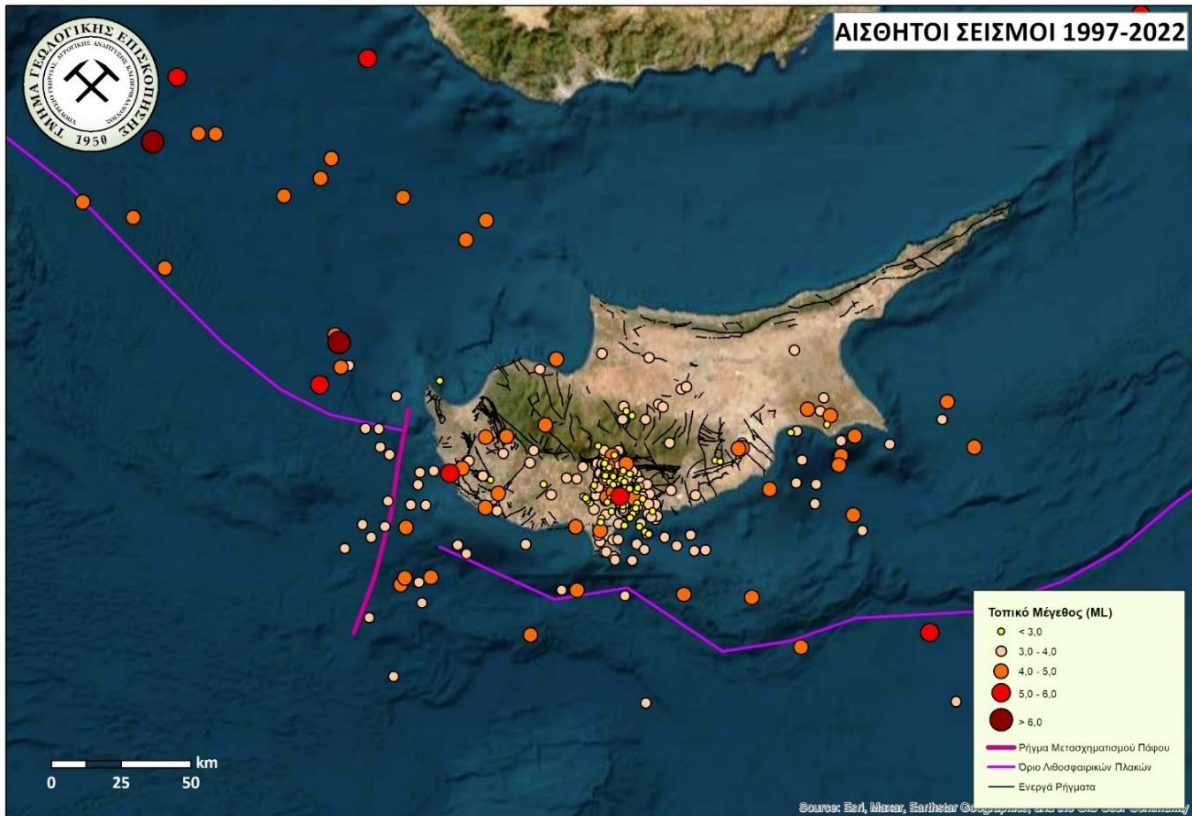
Το Κυπριακό τόξο χωρίζεται κατά κύριο λόγο σε τρία τμήματα με το δυτικό τμήμα να βρίσκεται δυτικά της χερσονήσου του Ακάμα και να παρουσιάζει την εντονότερη δραστηριότητα με σεισμούς ενδιάμεσου βάθους (μέχρι 130 km) αφού πιθανόν, κοντά στον Κόλπο της Αττάλειας εμφανίζεται η ζώνη καταβύθισης του ωκεάνιου φλοιού της Τυθούς κάτω από την ηπειρωτική πλάκα της Ευρασίας. Το κεντρικό τμήμα εμφανίζεται νότια της Κύπρου και παρουσιάζει επίσης έντονη σεισμικότητα, κυρίως με επιφανειακούς σεισμούς. Τέλος το ανατολικό τμήμα του τόξου που αναφέρεται στη βιβλιογραφία και ως "Το Ρήγμα της Λατάκιας" αποτελεί ένα αριστερόστροφο ρήγμα ολίσθησης και παρουσιάζει χαμηλή σεισμικότητα με απουσία σεισμών ενδιάμεσου βάθους, πιθανόν λόγω μη-ενεργούς καταβύθισης.

Στον Χάρτη που ακολουθεί, παρουσιάζονται τα επίκεντρα των σεισμών της τελευταίας δεκαετίας στην Κύπρο. Η πράσινη γραμμή διαγράφει τα όρια των τεκτονικών πλακών και τα κόκκινα βέλη αντιπροσωπεύουν την κίνηση των πλακών αυτών σε σχέση με την Ευρασιατική Πλάκα, η οποία βρίσκεται στα βόρεια των ορίων του χάρτη (Χάρτης 9).



Χάρτης 9: Επίκεντρα σεισμών της τελευταίας δεκαετίας στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Στον **Χάρτη 10** παρουσιάζονται οι αισθητοί σεισμοί από το 1997 – 2022 στο νησί και την Ευρύτερη Περιοχή. Μεγαλύτερη συχνότητα σεισμών παρατηρείται μόνο βορειοδυτικά του υποθαλάσσιου όρους Ερατοσθένης. Σε αυτή την περιοχή έχουν παρατηρηθεί σεισμοί μικρού και μεγάλου εστιακού βάθους, Νότια και ανατολικά του υποθαλάσσιου όρους Ερατοσθένης η σεισμικότητα είναι μικρότερη.



Χάρτης 10: Χωρική κατανομή ως προς το μέγεθος των αισθητών σεισμών που έχουν καταγραφεί από το Σεισμολογικό Κέντρο του Τμήματος Γεωλογικής Επισκόπησης κατά την διάρκεια της περιόδου 1997 – 2022.

Η σεισμική επικινδυνότητα της Κύπρου αντικατοπτρίζεται στον αντισεισμικό κώδικα που εφαρμόζεται σε όλες τις κατασκευές. Σύμφωνα με τον κώδικα αυτό, η Κύπρος χωρίζεται σε τρεις ζώνες με βάση τις σεισμικές εντάσεις που αναμένονται σε κάθε περιοχή. Ο **Χάρτης 11** παρουσιάζει για κάθε ζώνη, τις τιμές υπολογισμού για τη μέγιστη επιτάχυνση του εδάφους A_{max} ως ποσοστό της επιτάχυνσης της βαρύτητας (g). Η περιοχή μελέτης κατατάσσεται στη σεισμική ζώνη 2 της οποίας η μέγιστη επιτάχυνση εδάφους είναι 0.20 A_{gR} .



Χάρτης 11: Χάρτης Σεισμικών Ζωνών της Κύπρου

3.5.2 Υδρολογία

3.5.2.1 Χρήση Υδάτινων Πόρων

Η υδατική κατάσταση επιδεινώνεται με τη σταθερή αυξητική πορεία στην ζήτηση / διάθεση νερού από τα Κυβερνητικά Υδατικά Έργα που οφείλεται κυρίως στην αύξηση του πληθυσμού (ακόλουθο διάγραμμα). Όπως εκτιμάται από το Τμήμα Στατιστικής ο συνολικός πληθυσμός που καταγράφηκε στις ελεύθερες περιοχές κατά την προκαταρκτική απογραφή του 2021, ήταν 923,272, σημειώνοντας αύξηση 16,4% (2011 – 2021).. Η αύξηση αυτή είναι πολύ ψηλή και αν συνεχιστεί με το ρυθμό αυτό θα υπάρξει οξεία αύξηση της κατανάλωσης νερού ανεξάρτητα από τα μέτρα εξοικονόμησης.

Η Κύπρος έχει θεωρηθεί, σε εφαρμογή του άρθρου 3 της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ για τα ύδατα, ως μια Περιοχή Λεκάνης Απορροής Ποταμού. Το νησί της Κύπρου, υδρογραφικά, είναι υποδιαιρεμένο σε 9 υδρογεωλογικές περιοχές, που αποτελούνται από 70 κύριες λεκάνες απορροής και 387 υπολεκάνες απορροής.

Τα τελευταία χρόνια στο υδατικό ισοζύγιο της χώρας προστέθηκαν σημαντικές ποσότητες αφαλατωμένου θαλασσινού νερού και νερού από την επαναχρησιμοποίηση εξαγνισμένων λυμάτων, ενώ παράλληλα προωθήθηκε η χρήση Βελτιωμένων Συστημάτων Άρδευσης. Οι μέσες συνολικές ετήσιες ανάγκες σε νερό για όλη την ελεύθερη Κύπρο ανέρχονται σε 267 εκατομμύρια κυβικά μέτρα νερό, από τα οποία, 30% αφορούν τις ανάγκες για ύδρευση (για νοικοκυριά και τουριστικούς σκοπούς), 63% αφορούν τις ανάγκες για αρδευτικούς σκοπούς (για γεωργική παραγωγή και κτηνοτροφία), 2% για χώρους πρασίνου, 2% για βιομηχανικούς σκοπούς και 3% για σκοπούς τεχνητού εμπλουτισμού των υπόγειων υδροφορέων. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται υποβάθμιση της ποιότητας τόσο των επιφανειακών όσον και υπόγειων υδατικών πόρων. Οι κυριότεροι παράγοντες υποβάθμισης των επιφανειακών και υπόγειων υδατικών πέραν της αυξημένης χρήσης λόγω της ανομβρίας είναι η διάθεση ανεπεξέργαστων αστικών και βιομηχανικών λυμάτων σε περιοχές που δεν καλύπτονται από αποχετευτικά συστήματα και οι παράνομες απορρίψεις σε επιφανειακούς και υπόγειους αποδέκτες από βιομηχανικά λύματα.

Η επίδραση της εντατικής γεωργίας στο περιβάλλον αποτελεί το πεδίο ενδιαφέροντος της Οδηγίας 91/676/ΕΟΚ για την προστασία των υδάτων από τη νιτρορύπανση γεωργικής προέλευσης. Στη Κύπρο έχουν οριστεί πέντε «ευπρόσβλητες» περιοχές για τα υπόγεια νερά οι οποίες βρίσκονται κυρίως στην κεντρική και ανατολική πλευρά

του νησιού. Οι περιοχές αυτές είναι: α) η Πόλης Χρυσοχούς, β) τα Κοκκινοχώρια, γ) το Κίτι, δ) η Πέγεια και ε) το Ακρωτήρι. Η βασική αιτία φόρτισης των περιοχών αυτών είναι η υπερβολική χρήση αζωτούχων λιπασμάτων στις γεωργικές καλλιέργειες. Η Κύπρος με Υπουργικό Διάταγμα καθόρισε το Σχέδιο Δράσης για τη νιτρορύπανση το οποίο άρχισε να εφαρμόζεται στις ευαίσθητες ζώνες.

Η Κύπρος έχει πολυάριθμους υδροφορείς και σήμερα οι κάτοικοι εξαρτώνται, σε μεγάλο βαθμό από αυτούς για σκοπούς ύδρευσης και άρδευσης. Οι υδροφορείς της Κύπρου έχουν υποδιαιρεθεί σε υδροφορείς Α' και Β' τάξης βάσει του πάχους και της πλευρικής τους έκτασης. Οι περισσότεροι υδροφορείς του νησιού είναι φρεάτιοι, και είναι ανεπτυγμένοι σε ποτάμιες ή παράκτιες αλλουβιακές αποθέσεις. Αυτοί είναι οι μεγαλύτεροι και οι πιο δυναμικοί υδροφορείς, οι οποίοι ανατροφοδοτούνται κυρίως από τις παροχές ποταμών και τις βροχοπτώσεις. Υπάρχουν τρεις μεγάλοι παράκτιοι υδροφορείς οι οποίοι περιλαμβάνουν όλες τις κάθετες κοίτες των ποταμών. Όλοι οι υδροφορείς της Κύπρου (66) έχουν ομαδοποιηθεί σε 20 συστήματα υπόγειων υδάτων, με βάση τη λιθολογία, τα υδραυλικά χαρακτηριστικά, τις πιέσεις και τη σπουδαιότητα του κάθε υδροφορέα.

3.5.2.2 Επιφανειακά Υδάτινα Σώματα

Η Κύπρος χαρακτηρίζεται από έλλειψη πόρων γλυκού νερού για αντιμετώπιση των υδρευτικών αναγκών και περιορισμού των δυνατοτήτων γεωργικής εκμετάλλευσης των εδαφών, αλλά και την γενική παραγωγικότητα του χερσαίου οικοσυστήματος. Υπάρχουν μόνο εποχιακοί ποταμοί (χείμαρροι) και δύο αλυκές σημαντικού μεγέθους. Τα περισσότερα ποτάμια και πηγές προέρχονται από την περιοχή του Τροόδους, ενώ δεν υπάρχουν ποταμοί με συνεχή ροή σε όλο το μήκος τους.

Ποταμοί όπως ο Κούρης, ο Κρυός, ο Διάριζος και Ξερός έχουν μια μόνιμη ροή νερού στη πηγή τους, αν και μειώνεται πολύ το καλοκαίρι. Οι ποταμοί, στις πεδιάδες, έχουν νερό μόνο κατά τη διάρκεια του χειμώνα και την άνοιξη. Ορισμένοι όμως από αυτούς σε υψόμετρο πάνω από 1.000m, έχουν ροή και το καλοκαίρι.

Οι βασικές λίμνες της Κύπρου είναι οι Αλυκές της Λάρνακας και η Αλυκή της Λεμεσού. Υπάρχουν 100 φράγματα στο νησί με χωρητικότητα άνω των 300 εκατομμυρίων m³, με μεγαλύτερο αυτό του ποταμού Κούρη, χωρητικότητας 115 εκατομμυρίων m³. Ο ετήσιος εμπλουτισμός των υπόγειων υδροφόρων στρωμάτων είναι περίπου 350 εκατομμύρια m³.

Η υπεράντληση των υδροφόρων στρωμάτων έχει ως αποτέλεσμα τη διεύδυση θαλάσσιου νερού στις παράκτιες περιοχές. Επίσης, οι μακρές και συχνές περίοδοι ανομβρίας έχουν καταδείξει ότι η αποθήκευση του νερού στα μεγάλα φράγματα δεν αποτελεί εχέγγυο για την επάρκειά του μακροπρόθεσμα, αλλά επιτρέπει μόνο βραχυπρόθεσμο προγραμματισμό.

Εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ εμπίπτουν οι πιο κάτω ποταμοί:

♦ Ποταμός Πεδιαίος

Ο Πεδιαίος είναι ο μεγαλύτερος ποταμός - χείμαρρος της Κύπρου, με μήκος 98 km. Έχει τις πηγές του στην οροσειρά του Τροόδους, κοντά στο μοναστήρι του Μαχαιρά. Ρέει βορειοδυτικά, διασχίζοντας την πεδιάδα της Μεσαορίας και τη Λευκωσία. Συνεχίζει την πορεία του προς τα ανατολικά, όπου καταλήγει στον κόλπο της Αμμοχώστου, κοντά στην αρχαία πόλη της Σαλαμίνας.

Τα νερά του ποταμού χρησιμοποιούνταν στην αρχαιότητα για την οχύρωση της πόλης της Λευκωσίας, αφού διοχετεύονταν στα ειδικά κατασκευασμένα φρεάτια που περιτριγυρίζουν τα Ενετικά τείχη της πόλης, εμποδίζοντας τις εχθρικές παρεμβάσεις. Τμήμα του Ποταμού Πεδιαίου διέρχεται κατά μήκος της περιοχής μελέτης, και συγκεκριμένα από οικιστικές περιοχές των Κοινοτήτων/Δήμων Πάνω και Κάτω Δευτερά, Έγκωμης, Στρόβολου και Λευκωσίας.

Στο παρελθόν, η κοίτη του Πεδιαίου έχει υποστεί κακομεταχείριση σημαντικής κλίμακας, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις η γη κρατικής ιδιοκτησίας κατά μήκος της έχει χρησιμοποιηθεί για σκοπούς που δεν είναι συμβατοί με τη μοναδική σημασία αυτού του πολύ αξιόλογου στοιχείου του.

Οι παρόχθιες περιοχές του ποταμού βρίσκονται σε αυξημένη τάση αστικοποίησης και αύξησης πληθυσμού, ενώ εκτάσεις της πλημμυρικής του περιοχής μετατρέπονται σε χώρους άθλησης, γήπεδα, γραμμικά πάρκα κλπ.

Σε όλο το μήκος του ποταμού, η κοίτη βρίσκεται σε Ζώνες Προστασίας (Δα1 ή Ζ3), κυμαινόμενου πλάτους από 20 – 200 m.

♦ Ποταμός Γιαλιάς

Ο Γιαλιάς είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος ποταμός, στην ουσία χείμαρρος της Κύπρου. Έχει μήκος 88 km, πηγάζει στο Τρόδος και τα βουνά του Μαχαιρά, στην πορεία του περνάει από την κοιλάδα της Μεσαορίας και χύνεται στον κόλπο της Αμμοχώστου. Διέρχεται ανατολικά της περιοχής μελέτης, ανατολικά του Γερίου προς τη Νήσου.

♦ Ποταμός Αλυκός

Ο ποταμός Αλυκός, είναι παραπόταμος του Γιαλιά, με περιορισμένη ροή, ο οποίος δημιουργείται από δύο ξεχωριστά παρακλάδια, τον Αλμυρό και τον Αλυκό. Διέρχεται νοτιοδυτικά της Λευκωσίας, στην κοινότητα Αγίου Σωζόμενου. Ο Αλμυρός, διέρχεται ανατολικά του δήμου Αγλαντζιάς και είναι βασικά ρυάκι, το οποίο πηγάζει από τον Πενταδάκτυλο, ρέει προς τα νοτιοανατολικά, διασχίζει την κεντρική πεδιάδα και ενώνεται με τον Πεδιαίο στην περιοχή του Τουρκοκυπριακού χωριού Ορτάκιοι ή Μιντζέλι (κοντά στον Τράχωνα). Ο ποταμός προστατεύεται από Ζώνη Προστασίας και έχει περιληφθεί στο «Δίκτυο Φύση 2000» - Ειδικές Περιοχές Προστασίας (Οδηγία 92/43/ΕΟΚ), ως «Αλυκός Ποταμός – Άγιος Σωζόμενος». Τμήμα της παρόχθιας περιοχής του ποταμού, έχει υποβαθμιστεί σοβαρά από την απόθεση οικιακών και βιομηχανικών απορριμμάτων. Ωστόσο, το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής διατηρεί το φυσικό του χαρακτήρα. Αρνητικό στοιχείο αποτελούν οι επανειλημμένες διασταυρώσεις του Αλυκού ποταμού, από δρόμους. Η ποιότητα του περιβάλλοντος γύρω από αυτές τις διασταυρώσεις είναι υποβαθμισμένη λόγω της αυξημένης διάθεσης αποβλήτων και της «διακοπής» του οικοσυστήματος.

♦ Ποταμός Κλήμος

Τμήμα του ποταμού, διέρχεται από πλήρως αστικοποιημένη περιοχή με εμποροβιομηχανικές και οικιστικές ζώνες. Σε πολλές περιπτώσεις η κοίτη του ποταμού είναι διαμορφωμένη, ενώ στο μεγαλύτερο μήκος του ποταμού απουσιάζει ζώνη προστασίας. Ιστορικά υπάρχει συχνή παρουσία πλημμυρικών γεγονότων από πολύ χαμηλής μέχρι και μέτρια σοβαρότητας.

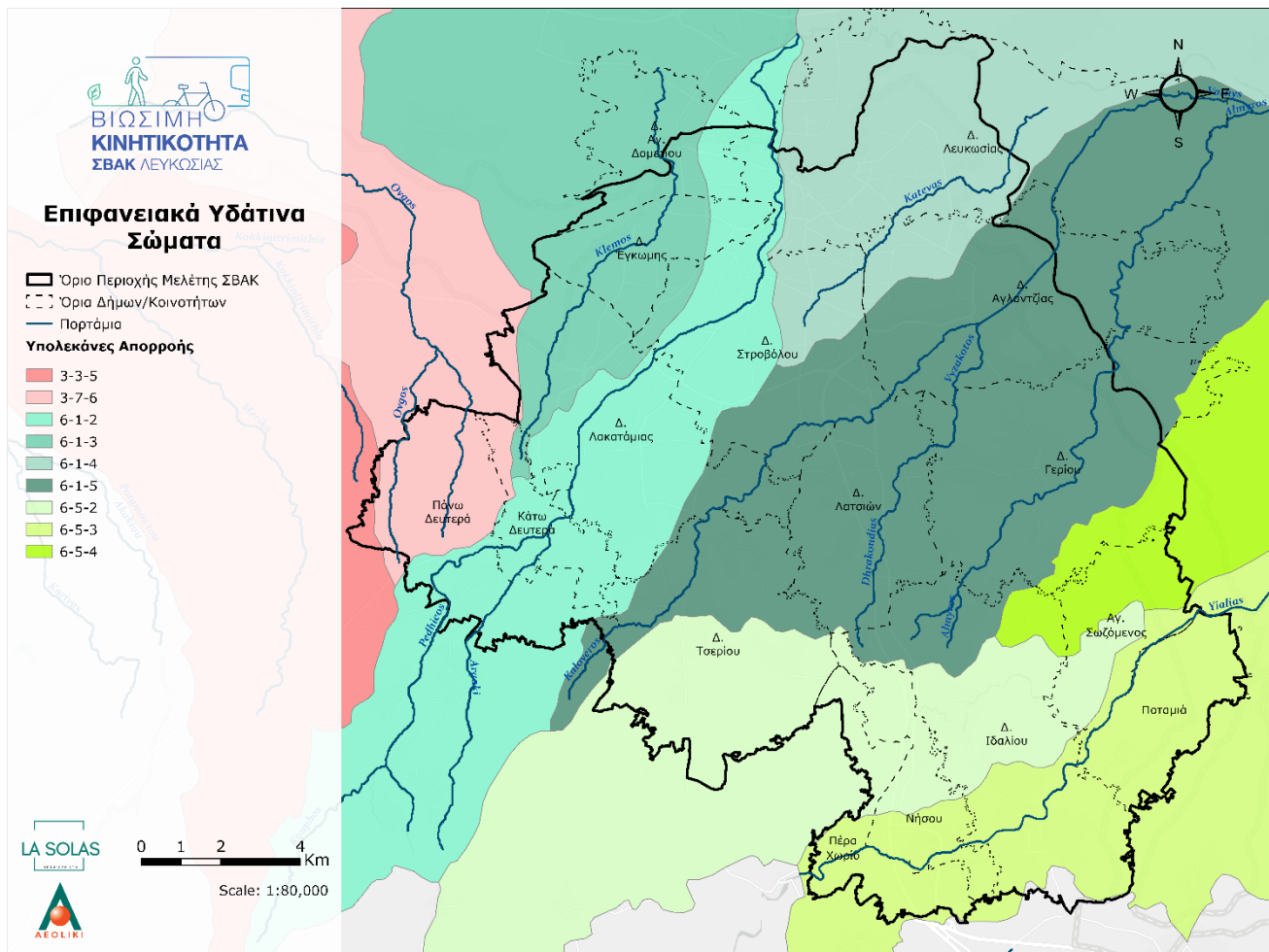
♦ Ποταμός Καλόγερος

Τμήμα του ποταμού, διέρχεται από τα διοικητικά όρια του Δήμου Στροβόλου και καταλήγει στη Βιομηχανική Περιοχή των Λατσιών, στο ομώνυμο φράγμα του πάρκου Αθαλάσσιας. Σε όλο το μήκος του η κοίτη εμπίπτει σε ζώνη προστασίας Δα1, κυμαινόμενου πλάτους 7 - 80 m.

Οι κυριότερες υπολεκάνες απορροής εντός της Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ φαίνονται στον **Πίνακα 12** και στον **Χάρτη 12** πιο κάτω.

Πίνακας 12: Υπολεκάνες απορροής

Αριθμός υπολεκάνης απορροής	Όνομα	Περιοχή
3-3-5	Σερράχης	Μέρος Πάνω Δευτεράς
3-7-6	Σερράχης	Μέρος Πάνω Δευτεράς
6-1-2	Πεδιαίος	Κάτω Δευτερά. Δήμος Λακατάμιας, Δήμος Στροβόλου
6-1-3	Πεδιαίος	Έγκωμη, Άγιος Δομέτιος
6-1-4	Πεδιαίος	Δήμος Λευκωσίας
6-1-5	Πεδιαίος	Δήμος Λατσιών, Δήμος Αγλαντζιάς, Δήμος Γερίου
6-5-2	Γιαλιάς	Δήμος Τσερίου, Δήμος Ιδαίου, Άγιος Σοζόμενος
6-5-3	Γιαλιάς	Πέρα Χωριό, Νήσου, Ποταμιάς
6-5-4	Γιαλιάς	Εχτός Περιοχής ΣΒΑΚ



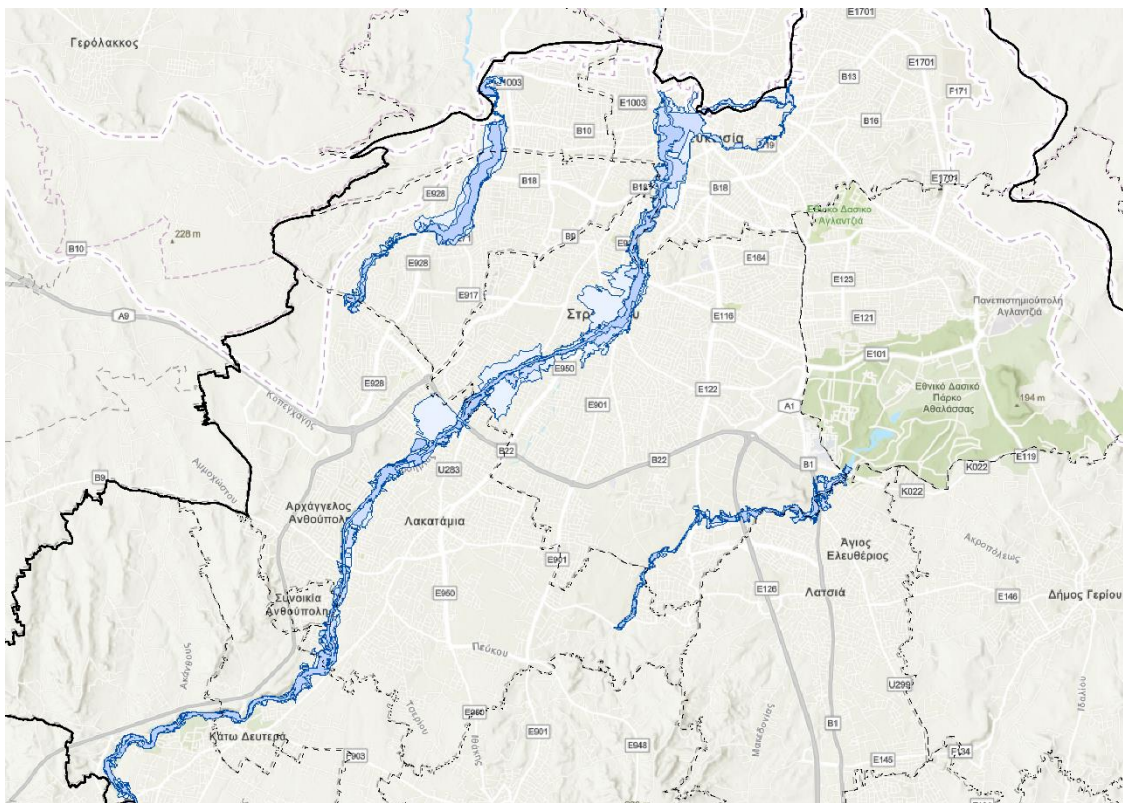
Χάρτης 12: Επιφανειακά Υδάτινα Σώματα Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ

3.5.2.3 Περιοχές κινδύνου πλημμύρας

Για την αντιμετώπιση των κινδύνων πλημμύρας, οι διατάξεις του Σχεδίου Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας, το οποίο εκπονήθηκε από το Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος για τη διαχείριση των υδάτων. Το Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας καταρτίστηκε για περιοχές με δυνητικά σοβαρούς κινδύνους πλημμύρας, που θέτει την εφαρμογή της Οδηγίας 2007/60/ΕΚ για τη Διαχείριση Κινδύνων Πλημμύρας. Σύμφωνα με το Πρώτο Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας (2016-2021), στην Κυπριακή Δημοκρατία έχουν εντοπιστεί 19 περιοχές δυνητικού κινδύνου που αφορούν τις ροές των ποταμών. Οι περιοχές όπου εμπίπτουν εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ είναι 5 και παρουσιάζονται στον Πίνακα 13 και στον Χάρτη 13 πιο κάτω.

Πίνακας 13: Περιοχές δυνητικά σημαντικού κινδύνου πλημμύρας εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ

Κωδικός περιοχής	Όνομα ποταμού	Όνομα περιοχής
CY-APSFR01	Πεδιαίος	Από το Πολιτικό μέχρι και Δήμο Λευκωσία
CY-APSFR02	Κλήμος	Έγκωμη, Άγιο Δομέτιο
CY-APSFR04	Καλόγερος	Στρόβολος και Βιομηχανική περιοχή των Λατσιών
CY-APSFR06	Αλμυρός – Άλυκος	Βιομηχανική Περιοχή Δαλιού
CY-APSFR08	Γιαλιάς	Νήσου, Πέρα Χωριό και Δάλι



Χάρτης 13: Περιοχές δυνητικού κινδύνου πλημμύρας των περιοχών μελέτης ΣΒΑΚ

3.5.2.4 Υπόγεια Υδάτινα Σώματα

Τα υπόγεια ύδατα στην παράκτια περιοχή της Κυπριακής Δημοκρατίας εντοπίζονται σε φρεάτιους υδροφορείς οι οποίοι αναπτύσσονται σε αλλουβιακές και ποτάμιες αποθέσεις. Η τροφοδοσία των υπόγειων υδροφορέων εξαρτάται από τη βροχόπτωση και τη διήθηση του νερού από τους ποταμούς. Σχεδόν όλοι οι παράκτιοι υδροφορείς (με εξαίρεση ίσως της Πάφου) παρουσιάζουν τάσεις μείωσης ή και εξάντλησης των αποθεμάτων τους, αφενός λόγω των αντλήσεων υπόγειου νερού για την κάλυψη των αρδευτικών και υδρευτικών αναγκών, και αφετέρου λόγω της μείωσης των βροχοπτώσεων αλλά και της κατασκευής φραγμάτων στις κοίτες των ποταμών, με αποτέλεσμα τη μείωση της τροφοδοσίας των υδροφορέων. Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι η διεύθυνση του θαλασσινού νερού στους παράκτιους υδροφορείς και η επιδείνωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών τους. Δέκα συστήματα υπόγειων υδάτων έχουν άμεση σύνδεση με τη θάλασσα. Το σύστημα υπόγειων υδάτων της Λεμεσού εκρέει στη θάλασσα και η εκροή φτάνει τα 350m³/h, ενώ τα άλλα υδατικά συστήματα έχουν εκροή χαμηλότερη από 150m³/h. Τα περισσότερα συστήματα υπόγειων υδάτων είναι φρεάτια με κάποια τμήματα ημιπερατά ή υπό πίεση. Μόνο οι γύψοι Μαρώνι είναι εντελώς υπό πίεση. Το οικοσύστημα των βάλτων Φασούρι (κοντά στη αλμυρή λίμνη Ακρωτήρι) είναι το μοναδικό οικοσύστημα στην Κύπρο που εξαρτάται άμεσα από τα υπόγεια ύδατα και συγκεκριμένα από το υδατικό σύστημα του Ακρωτηρίου.

Στην Περιοχή Μελέτης ΣΒΑΚ, αναπτύσσεται το υπόγεια υδατικό σύστημα (ΥΥΣ) CY₁₇ – Κεντρική και Δυτική Μεσαορία. Το ΥΥΣ CY₁₇, πρόκειται για το δεύτερο μεγαλύτερο και παραγωγικότερο υδατικό σώμα του νησιού. Παρουσιάζει εξαιρετική ανομοιογένεια και είναι ιδιαίτερα πολύπλοκο υδρογεωλογικό σύστημα. Επιπρόσθετα, ένα μεγάλο κομμάτι του, βρίσκεται στην κατεχόμενη περιοχή και δεν παρακολουθείται. Ο ακριβής προσδιορισμός του ποσοτικού ισοζυγίου σε ένα τέτοιο υδροφόρο σύστημα είναι πολύ δύσκολος και γι αυτό το λόγο, σε μεγάλο βαθμό γίνονται εκτιμήσεις σε ότι αφορά την ποσοτική και ποιοτική κατάσταση του. Παρουσιάζεται συνεχόμενη πτωτική τάση της υπόγειας στάθμης του νερού, η οποία οφείλεται στην υπεράντληση. Το CY₁₇, είναι ένα από τα έξι συστήματα υπόγειων υδάτων που διαπιστώθηκε ότι κινδυνεύουν εξαιτίας της εντατικής ρύπανσης από νιτρικά, κατά κύριο λόγο την αστικοποίηση και της γεωργικές δραστηριότητες. Τα έξι αυτά συστήματα (CY₁, CY₃, CY₈, CY₉, CY₁₁ και CY₁₇) αποτελούν το 31% των συστημάτων υπόγειων υδάτων.

3.5.3 Ποιότητα των επιφανειακών και υπόγειων νερών

Εκτός από ζήτηση νερού, τα υδάτινα σώματα της Κύπρου δέχονται και πιέσεις από διάχυτες και σημειακές πηγές ρύπανσης. Σύμφωνα με το Σχέδιο Διαχείρισης Λεκάνης Απορροής Ποταμού Κύπρου (2016), οι κυριότερες πηγές διάχυτης ρύπανσης είναι:

- ◆ Οι απορροές και διηθήσεις των λιπασμάτων από τις αγροτικές δραστηριότητες
- ◆ Τα κτηνοτροφικά απόβλητα
- ◆ Τα αστικά λύματα στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν συλλογικά αποχετευτικά δίκτυα και εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων
- ◆ Οι όμβριες απορροές

και οι πηγές σημειακής ρύπανσης είναι:

- ◆ Τα αστικά λύματα, τα οποία αποτελούν δυνητικές πηγές σημειακής ρύπανσης στις περιπτώσεις που υπάρχουν συλλογικά αποχετευτικά συστήματα και κεντρικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων
- ◆ Τα βιομηχανικά απόβλητα και τα απόβλητα από μεγάλες τεχνικές εγκαταστάσεις
- ◆ Οι χώροι διάθεσης στερεών αποβλήτων
- ◆ Τα μεταλλεία – λατομεία (σε μικρότερο βαθμό)
- ◆ Οι υδατοκαλλιέργειες, οι αφαλατώσεις και οι λιμένες (σε μικρότερο βαθμό)

Στην Κύπρο, οι συγκεντρώσεις φωσφορικών στις λίμνες την περίοδο 2000 – 2012 είναι χαμηλότερες από τις συγκεντρώσεις στην Ευρώπη την αντίστοιχη περίοδο. Οι μέσες συγκεντρώσεις νιτρικών στα ποτάμια παρουσιάζουν διακυμάνσεις, με τάση αύξησης μέχρι το 2007, ενώ ακολούθως μειώνονται στα μέσα επίπεδα συγκεντρώσεων της Ευρώπης. Οι συγκεντρώσεις νιτρικών στα υπόγεια ύδατα ήταν παρόμοιες με τις συγκεντρώσεις στην Ευρώπη μέχρι το 2004, αλλά από το 2005 μέχρι το 2012, καταγράφονται διπλάσιες συγκεντρώσεις σε σχέση με τον μέσο όρο (της Ευρώπης).

Μεγάλες εισροές αζώτου και φωσφόρου στις υδάτινες μάζες από τις αστικές περιοχές, τη βιομηχανία και τις γεωργικές περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε ευτροφισμό. Το γεγονός αυτό προκαλεί οικολογικές αλλαγές που μπορεί να οδηγήσουν σε απώλεια φυτικών και ζωικών ειδών, αλλά παράλληλα να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη χρήση του νερού για ανθρώπινη κατανάλωση.

Η περιβαλλοντική ποιότητα των επιφανειακών υδάτων σε σχέση με τις συγκεντρώσεις των θρεπτικών ουσιών και τον ευτροφισμό αποτελεί στόχο διαφόρων Οδηγιών: της Οδηγίας – Πλαίσιο για τα Ύδατα, της Οδηγίας για την Προστασία των Υδάτων από τη Νιτρορύπανση Γεωργικής Προέλευσης, της Οδηγίας για την Επεξεργασία των Αστικών Λυμάτων, της Οδηγίας για τα Επιφανειακά Ύδατα και της Οδηγίας για τα Ψάρια του Γλυκού Νερού.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα παρακολούθησης της κατάστασης των υδάτων που υλοποιείται στην Κύπρο (στο πνεύμα του άρθρου 8 της οδηγίας 2000/60), η οικολογική κατάσταση/δυναμικό των ποτάμιων υδατικών σωμάτων είναι καλή/υψηλή σε ποσοστό 59,5%, του συνολικού μήκους των ποταμών, μέτρια σε ποσοστό 38,5% και ελλιπής/κακή σε ποσοστό 2%. Η χημική κατάσταση των ποταμών είναι καλή στο 86,1%, κατώτερη της καλής στο 3,3% και άγνωστη σε ποσοστό 10,6%.

Για το ΣΥΥ CY_17, το δίκτυο παρακολούθησης της χημικής κατάσταση του αποτελείται από 9 σταθμούς παρακολούθησης. Η χημική κατάσταση του παραμένει «καλή» με τοπικά φαινόμενα νιτρορύπανσης, ως αποτέλεσμα εντατικής τοπικής γεωργοκτηνοτροφικής δραστηριότητας και υφαλμύρισης, ως αποτέλεσμα έντονης τοπικής άντλησης για γεωργικούς σκοπούς.

Όσον αφορά τα συστήματα υπόγειων υδάτων (ΣΥΥ), η ποσοτική κατάσταση είναι καλή σε 5 ΣΥΥ (24%) και κακή σε 16 ΣΥΥ (76%), ενώ η ποιοτική (χημική) κατάσταση είναι καλή σε 14 ΣΥΥ (67%) και καλή σε 7 ΣΥΥ (33%).

Για το ΣΥΥ CY_17, η ποσοτική κατάσταση κατά την πενταετία 2014 – 18, είναι **κακή** ως αποτέλεσμα της μακροχρόνιας υπεράντλησης του τόσο για άρδευση όσο και για ύδρευση. Το ΤΑΥ, δεν προχώρησε στις σχετικές έρευνες για εντοπισμό 2 επιπλέον σταθμών παρακολούθησης για πληρέστερη κάλυψη του εν λόγω ΣΥΥ.

3.5.4 Ποιότητα του εδάφους

Το έδαφος είναι ένας σημαντικός φυσικός πόρος καθώς αποτελεί πηγή παραγωγής τροφίμων και άλλης βιομάζας, αποτελεί μέσο αποθήκευσης, διήθησης και μετατροπής ανόργανων και οργανικών συστατικών, νερού, ενέργειας καθώς και διαφόρων χημικών ουσιών. Επίσης αποτελεί το οικολογικό ενδιαίτημα για πολυποίκιλους οργανισμούς που διαβιούν στο εσωτερικό ή την επιφάνεια και φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον για την ανθρωπότητα. Το έδαφος αποτελεί το υπόστρωμα κάθε ανθρώπινης δραστηριότητας ενώ ταυτόχρονα είναι στοιχείο του τοπίου και της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Οι βασικοί κίνδυνοι για τους εδαφικούς πόρους είναι:

- ◆ **Η διάβρωση των εδαφών - Απερήμωση:**

Το φαινόμενο της διάβρωσης των εδαφών αποτελεί παράγοντα μείωσης των εδαφικών πόρων. Η κατάσταση αυτή προκαλείται από τις κλιματικές συνθήκες (ξηρασία, λειψυδρία, άτακτες και έντονες βροχοπτώσεις) και από τις ανθρώπινες δραστηριότητες (αποδάσωση, υπερβόσκηση, υποβάθμιση της δομής του εδάφους). Το φαινόμενο είναι εντονότερο σε περιοχές με χαμηλή φυτοκάλυψη όπου οι ρίζες των φυτών δεν μπορούν να συγκρατήσουν ικανοποιητικά το έδαφος. Οι εκτάσεις που θίγονται δεν είναι πλέον σε θέση να υποστηρίξουν τη βλάστηση.

Το φαινόμενο της απερίμωσης προκαλεί απώλεια της παραγωγικότητας των εδαφών με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της γης σε άνυδρες, υπο-άνυδρες και ξηρές υπο-άνυδρες περιοχές. Η υποβάθμιση αυτή έχει αντίκτυπο στην οικολογία των επηρεαζόμενων περιοχών καθώς επίσης και στην ποιότητα ζωής και τα εισοδήματα των κατοίκων. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Άτλαντα της Απερίμωσης (UNEP 1992 και ΕΚ 1994), μεταξύ των περιοχών που απειλούνται από την απερίμωση συμπεριλαμβάνονται εκτεταμένες περιοχές της Κύπρου.

♦ **Η ανεπάρκεια σχεδίων και υποδομών διάθεσης των στερεών αστικών απορριμμάτων:**

Στην Κύπρο υφίστανται σημαντικός αριθμός χώρων ανεξέλεγκτης απόρριψης οικιακών και άλλων στερεών αποβλήτων, οι οποίοι είναι μικρής έκτασης αλλά προκαλούν περιβαλλοντικά προβλήματα. Για την λύση του προβλήματος προωθείται η κατασκευή Ολοκληρωμένων Εγκαταστάσεων Διαχείρισης Αποβλήτων για τις ανάγκες της κάθε πόλης/επαρχίας.

Η Κύπρος, αναγνωρίζοντας τον κίνδυνο που συνεπάγεται για το νησί η εξάπλωση του φαινομένου της απερίμωσης, έχει ήδη επικυρώσει τη σχετική σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την καταπολέμηση της απερίμωσης (Νόμος Αρ. 23(III)/1999).

Παρά τις προαναφερθείσες αιτίες διάβρωσης των εδαφών κατά τις τελευταίες δεκαετίες δεν παρατηρήθηκαν ιδιαίτερα προβλήματα και ζημιές. Αναμένεται ότι με τα διάφορα μέτρα του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης θα αμβλυθθεί περαιτέρω το πρόβλημα της διάβρωσης των εδαφών. Η υποχρεωτική εφαρμογή των Καλών Γεωργικών και Περιβαλλοντικών Πρακτικών που προϋποθέτει ενέργειες που προστατεύουν από την διάβρωση αναμένεται να συμβάλει στη βέλτιστη αντιμετώπιση του φαινομένου της διάβρωσης.

3.5.5 Ποιότητα του αέρα

Παγκοσμίως, η ατμοσφαιρική ρύπανση επηρεάζει την ποιότητα ζωής των ανθρώπων και επιπλέον θεωρείται υπεύθυνη για διάφορα προβλήματα υγείας. Επίσης επηρεάζει και τους υπόλοιπους ζωντανούς οργανισμούς που εντοπίζονται σε μια περιοχή όπως είναι τα ζώα και τα φυτά.

Οι ανθρώπινες δραστηριότητες, κυρίως οι μεταφορές, οι βιομηχανίες και οι οικιστικές θερμάνσεις και η γεωργία, είναι οι κυριότερες πηγές εκπομπής αερίων ρύπων στην ατμόσφαιρα. Στην περιοχή που ελέγχεται από την Κυπριακή Δημοκρατία, πρωτεύουσες πηγές παραγωγής Διοξειδίου του Θείου (SO₂) και Οξειδίων του Αζώτου (NO_x) είναι οι σταθμοί ηλεκτροπαραγωγής. Επιπλέον, η κυκλοφορία των οχημάτων συμβάλλει ουσιαστικά στην παραγωγή Οξειδίων του Αζώτου (NO_x) (και Αιωρούμενων Σωματιδίων (PM₁₀ και PM_{2.5})².

Το βενζόλιο είναι ένας ρύπος που συνδέεται άμεσα με την οδική κυκλοφορία, όπως και το Μονοξείδιο του Άνθρακα. Επίσης, η Κύπρος επηρεάζεται άμεσα από το φαινόμενο της Σκόνης της Σαχάρας, εξαιτίας της οποίας αναπτύσσονται επιπρόσθετες υψηλές τιμές συγκεντρώσεων αιωρούμενων σωματιδίων³.

Ο υπεύθυνος φορέας για την παρακολούθηση και καταγραφή των επιπέδων των ατμοσφαιρικών ρύπων στην Κύπρο είναι ο Κλάδος Ποιότητας του Ατμοσφαιρικού Αέρα του Τμήματος Επιθεώρησης Εργασίας, του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων. Η πολιτική του ΤΕΕ στον Τομέα της Ποιότητας του Ατμοσφαιρικού Αέρα έχει ως κύριο στόχο τη συνεχή παρακολούθηση των επιπέδων των ατμοσφαιρικών ρύπων και την επίτευξη ποιότητας του αέρα ώστε να μην προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον. Για το λόγο αυτό, λειτουργεί δίκτυο 9 σταθμών πλήρως εξοπλισμένων με αυτόματα όργανα συνεχούς μέτρησης των ακόλουθων ρύπων:

- ♦ Μονοξειδίου, Διοξειδίου και Οξειδίων του Αζώτου (NO, NO₂, NO_x).
- ♦ Όζοντος (O₃).

² Tsilingiridis *et al*: A spatially allocated emissions inventory for Cyprus, Global NEST Journal 12 (1): 99-107, 2010

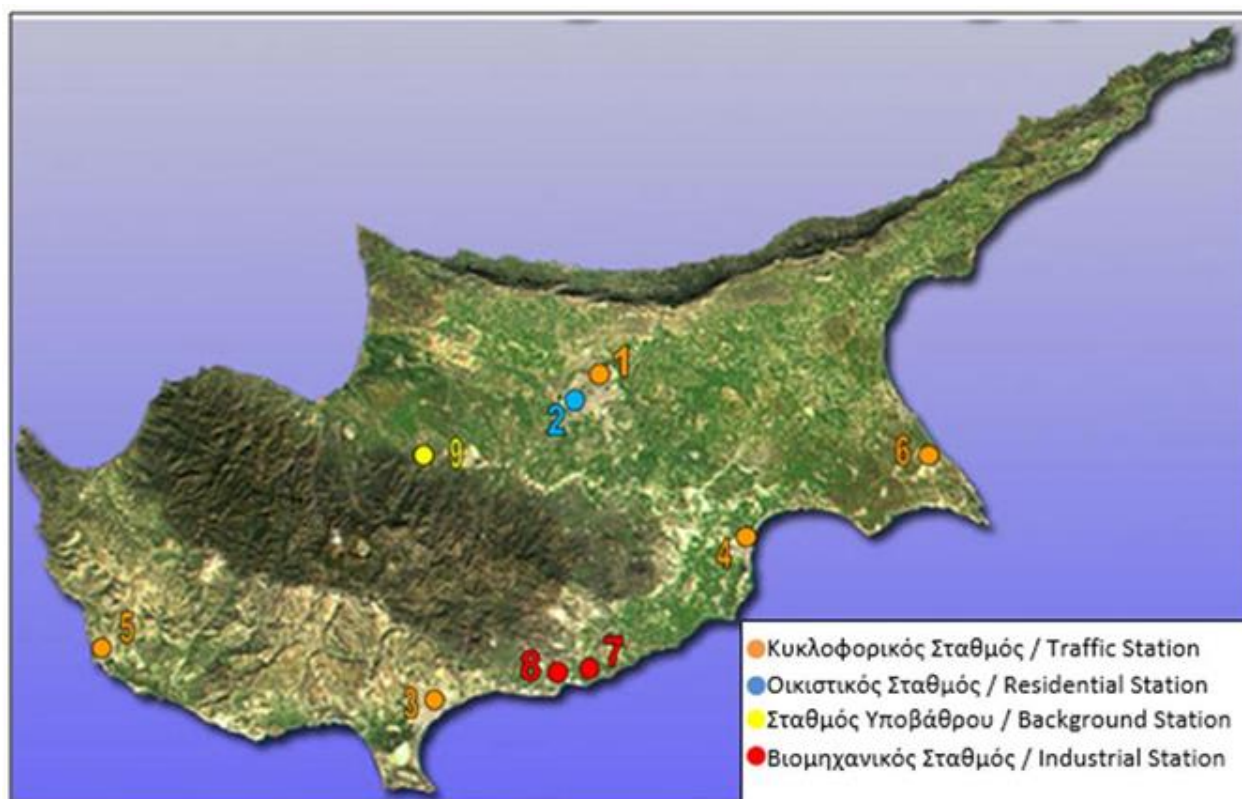
³ Middleton *et al*: A 10-year time-series analysis of respiratory and cardiovascular morbidity in Nicosia, Cyprus: the effect of shortterm changes in air pollution and dust storms, Environmental Health, 2008

- ♦ Διοξειδίου του Θείου (SO₂).
- ♦ Μονοξειδίου του Άνθρακα (CO).
- ♦ Αιωρούμενων Σωματιδίων (PM₁₀, PM_{2,5}).
- ♦ Βενζολίου (C₆H₆) και άλλων Πτητικών Οργανικών Ενώσεων (ΠΟΕ - VOC's).
- ♦ Βαρέων Μετάλλων (Pb, As, Cd, Ni).

Οι περιοχές των σταθμών μέτρησης της ποιότητας του αέρα για την επαρχία Λευκωσίας φαίνονται στον πιο κάτω Πίνακα και στον πιο κάτω Χάρτη (Πίνακας 14 & Χάρτης 14).

Πίνακας 14: Χαρακτηριστικά σταθμών μέτρησης ποιότητας του αέρα (Πηγή: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2021)

No	Όνομα Σταθμού	Κωδικός Σταθμού	Τοποθεσία	Συντεταγμένες		Υψόμετρο	Έναρξη Λειτουργίας	Ρύποι – Μεγέθη που μετρούνται
				N	E			
1	Κυκλοφοριακός Σταθμός - Λευκωσίας	NICTRA	Παλιό Γενικό Νοσοκομείο Λευκωσίας	35 18' 10"	33 21' 17"	157	2.2.96 – 17.12.08	NO/NO ₂ /NO _x , O ₃ , CO, SO ₂ , BTEX, AΣ ₁₀ , AΣ _{2,5} , AΣ ₁ , W/S, W/D, T, RH, BP
			Περίβολος Αστυνομικού Σταθμού Στροβόλου	35 09' 07"	33 20' 52"	176	7.2.09	
2	Οικιστικός Σταθμός - Λευκωσίας	NICRES	Προαύλιο Δημοτικού Σχολείου Αποστόλου Λουκά Στρόβολος	35 07'37"	33 19'54"	208	23.6.06	NO/NO ₂ /NO _x , O ₃ , CO, SO ₂ , BTEX, AΣ ₁₀ , AΣ _{2,5} , W/S, W/D, T, RH, BP



Χάρτης 14: Χωρική κατανομή των Σταθμών Παρακολούθησης Ποιότητας Αέρα (Πηγή: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2022)

Λόγω της σημαντικότητας των μετεωρολογικών συνθηκών στην διασπορά των διαφόρων αέριων ρύπων στην ατμόσφαιρα και για καλύτερη εκτίμηση των αποτελεσμάτων που λαμβάνονται από τους σταθμούς παρακολούθησης, μετρούνται ταυτόχρονα οι πιο σημαντικές μετεωρολογικές παράμετροι, όπως είναι η κατεύθυνση και ταχύτητα του ανέμου, η θερμοκρασία, η σχετική υγρασία, η ατμοσφαιρική πίεση, η ηλιακή ακτινοβολία και η βροχόπτωση. Η παρακολούθηση και διαχείριση της Ποιότητας του Ατμοσφαιρικού Αέρα στην Κύπρο γίνεται μέσα από τις πρόνοιες του περί της Ποιότητας του Ατμοσφαιρικού Αέρα Νόμου του 2010 έως 2020 (Ν. 77(Ι)/2010), Ν.3(Ι)/2017 και Ν.20(Ι)/2020 και άλλων Κανονισμών που καθορίζουν όρια ποιότητας ατμοσφαιρικού αέρα για συγκεκριμένους ρύπους.

Η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στην Κύπρο είναι γενικά καλή. Για τους περισσότερους ρύπους, όπως είναι τα Οξειδία του Αζώτου (NO_x), το Διοξείδιο του Θείου (SO₂), το Μονοξείδιο του Άνθρακα (CO), το Βενζόλιο (C₆H₆), και τα βαρέα μέταλλα (As, Cd, Ni, Hg, Pb), δεν παρατηρείται υπέρβαση των οριακών τιμών που καθορίζονται στην Κυπριακή και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία. Λόγω κατάλληλων μέτρων που λήφθηκαν από την Κυπριακή Δημοκρατία, οι συγκεντρώσεις των συγκεκριμένων ρύπων στην ατμόσφαιρα μειώθηκαν δραστικά, ιδιαίτερα μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Εξαιρέση αποτελούν το Όζον και τα Αιωρούμενα Σωματίδια για τα οποία παρατηρούνται υπερβάσεις της τιμής στόχου και της οριακής τιμής αντίστοιχα⁴. Όσον αφορά τα Αιωρούμενα Σωματίδια πολλές από τις ημερήσιες υπερβάσεις οφείλονται σε διασυνοριακή μεταφορά σκόνης.

Η Ετήσια Τεχνική Έκθεση Ποιότητας Αέρα 2022 περιλαμβάνει τα επικυρωμένα αποτελέσματα των μετρήσεων ποιότητας ατμοσφαιρικού αέρα σε διάφορες περιοχές της Κύπρου, τις ημερήσιες μετρήσεις για τα Αιωρούμενα Σωματίδια ΑΣ₁₀ και ΑΣ_{2,5}, τα αποτελέσματα των σχετικών χημικών αναλύσεων των φίλτρων συλλογής αιωρούμενων σωματιδίων, σύγκριση των αποτελεσμάτων των μετρήσεων ποιότητας αέρα του 2021 με παλαιότερα έτη, τα αποτελέσματα για την προέλευση της σκόνης, τα αποτελέσματα των μετρήσεων για την ποιότητα του νερού βροχής και τις συνολικές ετήσιες εκπομπές αερίων ρύπων στην ατμόσφαιρα της Κύπρου (Πίνακας 15).

Πίνακας 15: Οριακές Τιμές για τους κυριότερους ατμοσφαιρικούς ρύπους (Πηγή: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, Ετήσια Τεχνική Έκθεση Ποιότητας Αέρα - 2022)

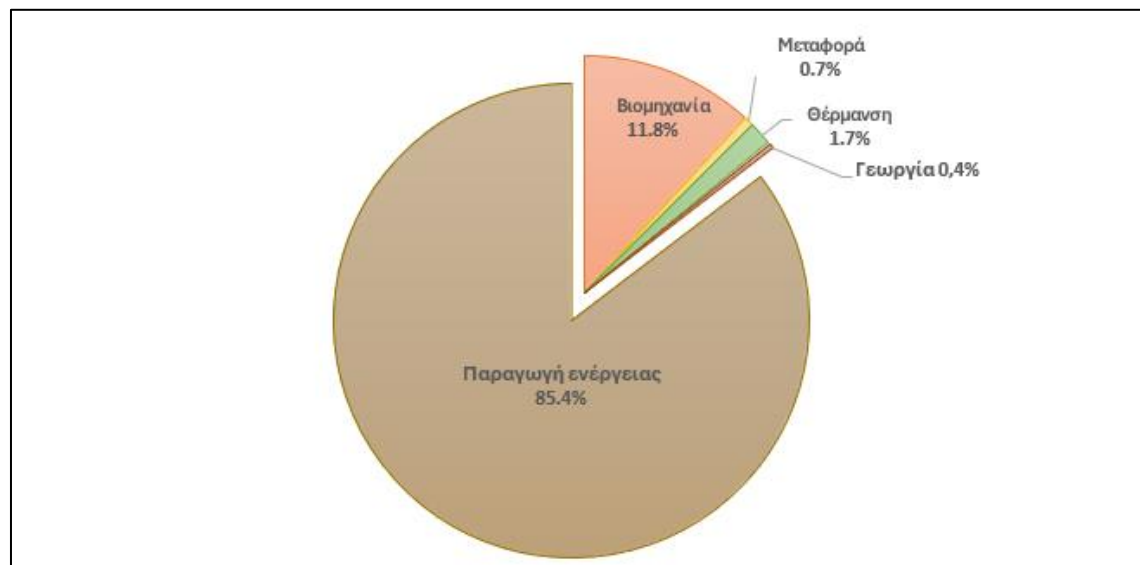
Ρύπος	Συγκέντρωση	Χρονική Περίοδος	Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος
Οριακές Τιμές			
PM ₁₀	50 μg/m ³	Ημερήσια	35
	40 μg/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
PM _{2.5}	25 μg/m ³ (μέχρι 31.12.2019)	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
	20 μg/m ³ (από 1.1.2020)		
SO ₂	350 μg/m ³	Ωριαία	24
	125 μg/m ³	Ημερήσια	3
NO ₂	200 μg/m ³	Ωριαία	18
	40 μg/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
CO	10.000 μg/m ³	Μέγιστος ημερήσιος μέσος όρος οκταώρου	Δεν εφαρμόζεται
C ₆ H ₆	5 μg/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
O ₃	120 μg/m ³	Μέγιστος ημερήσιος μέσος όρος οκταώρου	Στόχος 25 ημέρες κατά μέσο όρο σε τρία χρόνια
Pb	0,5 μg/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
As	6 ng/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
Cd	5 ng/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
Ni	20 ng/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται

⁴ Ετήσια Τεχνική Έκθεση Ποιότητας του Αέρα, Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2014

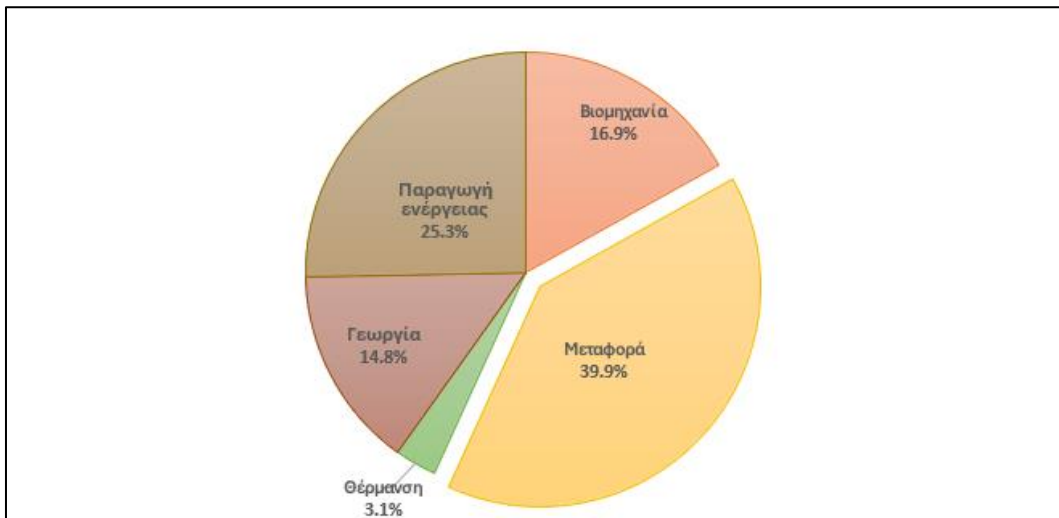
Ρύπος	Συγκέντρωση	Χρονική Περίοδος	Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος
Βένζο (α) πυρένιο/	1 ng/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
Όρια Ενημέρωσης			
O ₃	180 μg/m ³	Ωριαία	Δεν εφαρμόζεται
Όρια Συναγερμού			
SO ₂	500 μg/m ³	3 συνεχείς ώρες	Δεν εφαρμόζεται
NO ₂	400 μg/m ³	3 συνεχείς ώρες	Δεν εφαρμόζεται
O ₃	240 μg/m ³	Ωριαία	Δεν εφαρμόζεται
Κρίσιμα Επίπεδα για την Προστασία της Βλάστησης			
SO ₂	20 μg/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται
NO _x	30 μg/m ³	Ετήσια	Δεν εφαρμόζεται

3.6 Συμβολή του τομέα των μεταφορών

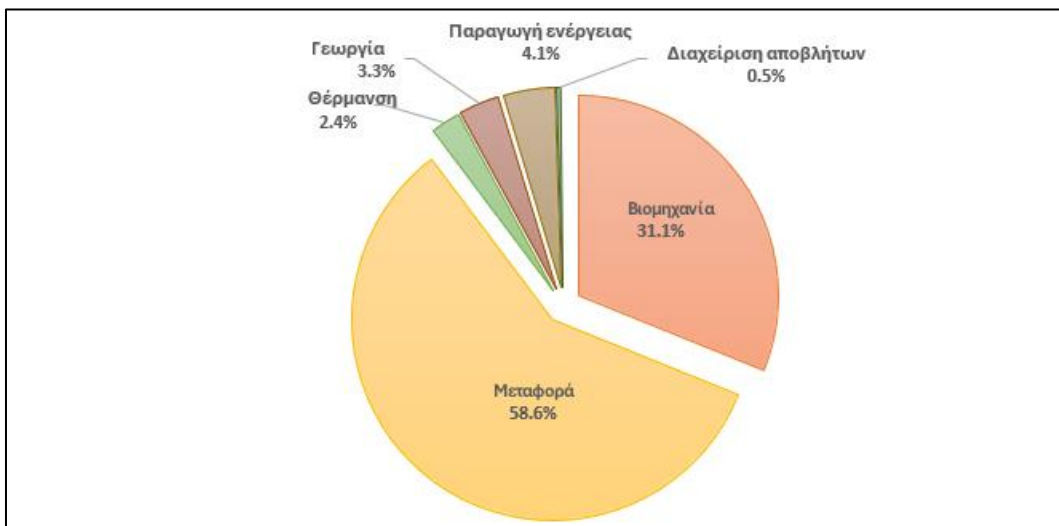
Παρόλο που η υπέρβαση των οριακών τιμών για τη συγκέντρωση ατμοσφαιρικών ρύπων παρατηρείται σπάνια στην Κύπρο, ο τομέας των μεταφορών συμβάλλει σημαντικά στην ατμοσφαιρική ρύπανση στην Κύπρο. Σύμφωνα με το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη Βελτίωση της Ποιότητας του Αέρα (2022), το έτος 2020 ο τομέας των Μεταφορών συνεισέφερε μόνο ένα μικρό ποσοστό του συνολικού SO₂ (0,7%), ωστόσο συνεισέφερε το 39,9% των NO_x, το 58,6% του CO, το 15,3% της Ολικής Σωματιδιακής Ύλης (27,1% των PM_{2.5}) και το 19% των VOCs (**Διάγραμμα 1 έως 6**)



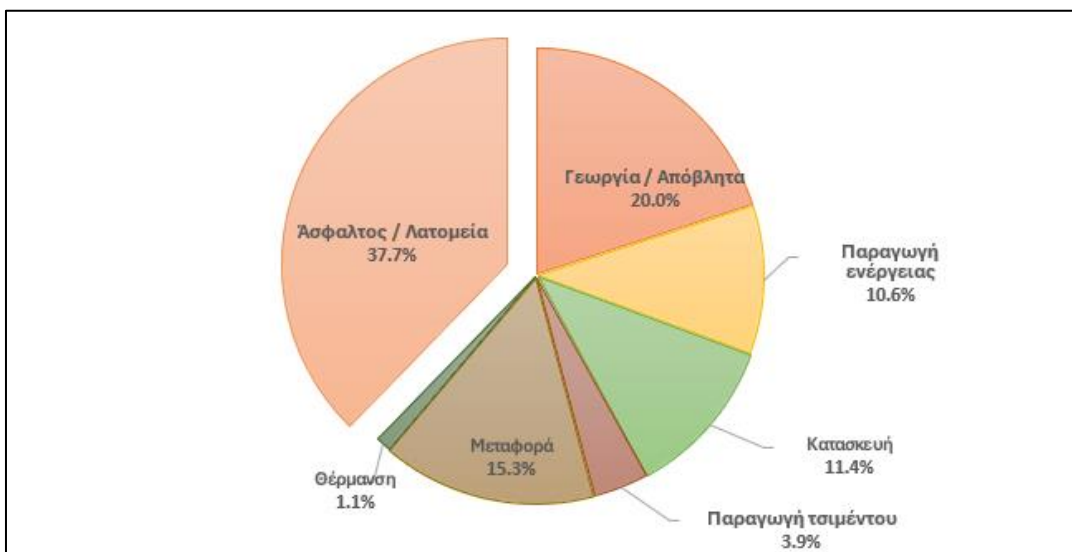
Διάγραμμα 1. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών SO₂ ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023)



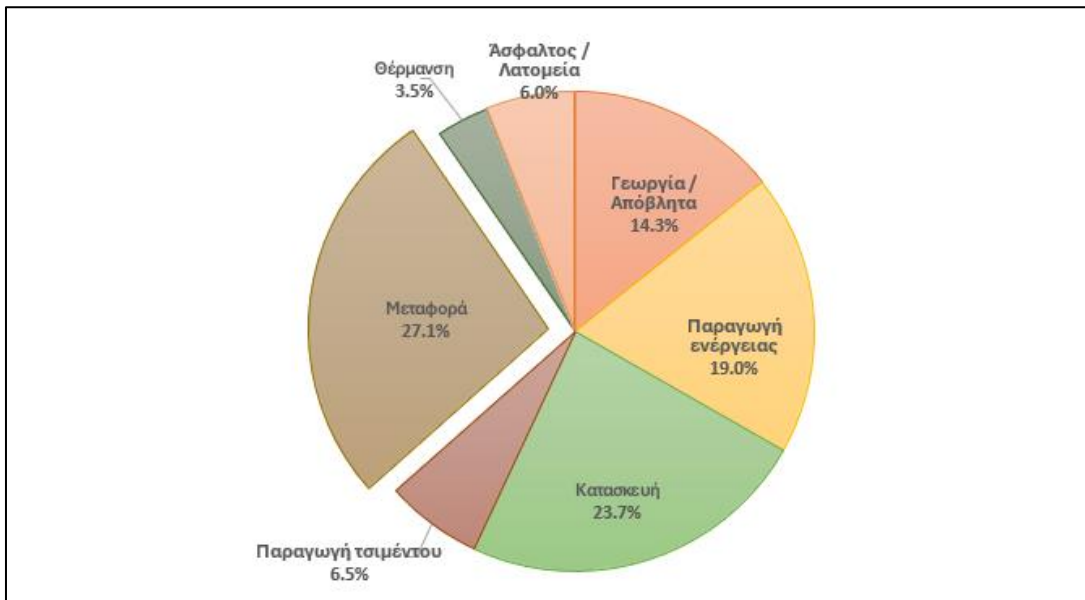
Διάγραμμα 2. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών NOx ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023)



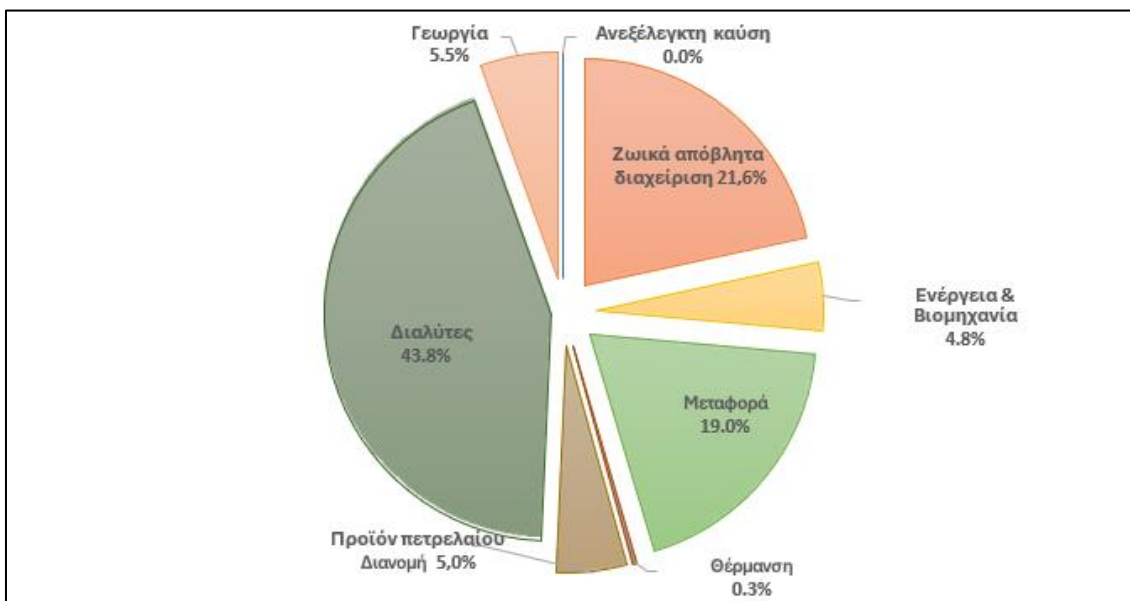
Διάγραμμα 3. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών CO ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023)



Διάγραμμα 4. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών σωματιδίων ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023)



Διάγραμμα 5. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών PM2.5 ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023)



Διάγραμμα 6. Ποσοστό των συνολικών εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων ανά δραστηριότητα το 2020 (Προσαρμογή από: Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, 2023)

Τα δεδομένα που παρέχονται από το DLI, σχετικά με τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από μια σειρά πηγών έχουν ληφθεί από άλλη παρόμοια μελέτη (ALA et al, 2019)⁵. Τα δεδομένα αφορούν την περίοδο 1990 – 2016. Μια σύνοψη αυτών των δεδομένων όσον αφορά τη συμβολή του τομέα των μεταφορών, παρατίθεται στους **Πίνακες 19 και 20** παρακάτω. Και οι δύο Πίνακες παρουσιάζουν το ποσοστό συνεισφοράς των ατμοσφαιρικών εκπομπών που προέρχονται από τον τομέα των οδικών μεταφορών, σε σχέση με τις συνολικές εκπομπές για ολόκληρη την Κύπρο.

Η συνολική τάση των δεδομένων για το ποσοστό συνεισφοράς των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών παρουσιάζεται παρακάτω:

⁵ ALA et al (2019) Strategic Environmental Assessment Study for the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) for the Greater Urban Area of the City of Limassol. Cyprus

- ◆ Μια μικρή αλλά αξιοσημείωτη μείωση όσον αφορά τη συμβολή στην εκπομπή NO
- ◆ Σημαντική, αλλά ασυνεχής μείωση όσον αφορά τη συμβολή στην εκπομπή NMVOC
- ◆ Πολύ γρήγορη και συνεπής ελαχιστοποίηση της συμβολής στην εκπομπή So_x
- ◆ Σημαντική αύξηση όσον αφορά τη συμβολή στην εκπομπή NH₃
- ◆ Αξιοσημείωτη μείωση της συμβολής στην εκπομπή PM_{2.5}
- ◆ Ελαφρώς κυμαινόμενη αλλά συνολικά σταθερή συμβολή στην εκπομπή PM₁₀
- ◆ Σχεδόν γραμμική αύξηση όσον αφορά τη συμβολή στην εκπομπή TSP
- ◆ Μια σχεδόν γραμμική μείωση όσον αφορά τη συμβολή στην εκπομπή BC
- ◆ Μια μικρή αλλά αξιοσημείωτη σταθερή μείωση όσον αφορά τη συμβολή στις εκπομπές CO
- ◆ Καμία αλλαγή (και καμία συνεισφορά) όσον αφορά τη συνεισφορά στην εκπομπή As
- ◆ Σταθερή αύξηση, με μικρές διακυμάνσεις, όσον αφορά τη συμβολή στην εκπομπή άλλων βαρέων μετάλλων
- ◆ Γενική αύξηση όσον αφορά τη συμβολή στις εκπομπές PCDD/PCDF
- ◆ Συνεχής συνολική αύξηση, με κάποια μεταβλητότητα, όσον αφορά τη συμβολή στην εκπομπή PAHs
- ◆ Σημαντική αύξηση της συμβολής στην εκπομπή HCB
- ◆ Γενική αύξηση όσον αφορά τη συμβολή στην εκπομπή PCBs

Αξίζει να σημειωθεί ότι, σε σχέση με το 2016, τα στοιχεία που καταγράφηκαν για το έτος 2017 δείχνουν μια γενική αύξηση της συγκέντρωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων, καθώς και μια γενική αύξηση της ποσοστιαίας συνεισφοράς του τομέα των μεταφορών στις συνολικές εκπομπές της χώρας.

Πίνακας 16: Ποσοστό συμβολής του τομέα των μεταφορών στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, για την περίοδο 1990 - 2016

Έτος	Κύριοι Ρύποι			Σωματιδιακή ύλη				Άλλα (στοιχεία από το 1990 και μετά)	Βαρέα μέταλλα προτεραιότητας (δεδομένα από το 1990 και μετά)			Πρόσθετα βαρέα μέταλλα (στοιχεία από το 1990 και μετά, εθελοντική αναφορά)					
	NMVOC	SO _x (ως SO ₂)	NH ₃	PM _{2.5}	PM ₁₀	TSP	BC	CO	Pb	Cd	Hg	As	Cr	Cu	Ni	Se	Zn
1990	39.03	14.73	1.02	N/A	N/A	N/A	N/A	86.91	99.23	4.89	0.0	0.0	30.47	76.62	0.20	1.23	28.91
1991	38.95	13.91	1.19	N/A	N/A	N/A	N/A	86.71	99.26	4.92	0.0	0.0	30.75	76.51	0.19	1.23	28.70
1992	37.83	14.47	1.24	N/A	N/A	N/A	N/A	85.39	99.22	5.00	0.0	0.0	30.84	76.88	0.18	1.22	28.24
1993	36.48	14.07	1.25	N/A	N/A	N/A	N/A	84.36	99.16	5.08	0.0	0.0	29.64	77.06	0.17	1.16	27.21
1994	36.25	13.77	1.41	N/A	N/A	N/A	N/A	85.05	99.16	5.42	0.0	0.0	29.94	77.15	0.17	1.16	27.33
1995	36.15	15.75	1.50	N/A	N/A	N/A	N/A	84.96	99.22	5.90	0.0	0.0	32.56	78.55	0.20	1.32	30.00
1996	35.60	15.61	1.57	N/A	N/A	N/A	N/A	84.47	99.18	6.06	0.0	0.0	32.51	78.42	0.20	1.30	29.58
1997	33.98	15.49	1.75	N/A	N/A	N/A	N/A	84.19	99.18	6.18	0.0	0.0	33.25	78.81	0.20	1.32	29.77
1998	32.94	15.21	1.96	N/A	N/A	N/A	N/A	83.59	99.15	6.30	0.0	0.0	33.57	79.12	0.19	1.34	29.44
1999	30.38	14.75	2.23	N/A	N/A	N/A	N/A	82.78	99.11	6.21	0.0	0.0	33.37	78.74	0.18	1.32	28.94
2000	27.93	14.19	2.43	35.31	21.03	11.73	72.50	81.47	99.06	5.99	0.0	0.0	34.01	77.72	0.18	1.31	28.60
2001	26.86	15.60	2.44	39.34	23.33	13.86	72.96	82.33	99.07	6.99	0.0	0.0	35.25	80.01	0.19	1.39	29.87
2002	25.60	14.42	2.44	37.66	21.95	13.33	71.75	81.84	98.98	6.91	0.0	0.0	34.41	79.52	0.18	1.34	29.04
2003	23.97	14.04	2.86	39.26	23.39	15.12	72.46	82.26	99.02	7.66	0.0	0.0	35.96	82.19	0.19	1.42	29.93
2004	20.69	5.86	2.92	37.42	22.36	14.91	71.04	81.70	98.59	8.04	0.0	0.0	95.58	82.22	0.18	1.41	29.33
2005	20.09	0.17	4.01	37.21	22.65	16.13	69.79	81.39	98.18	8.28	0.0	0.0	35.49	82.17	0.17	1.40	28.72
2006	19.39	0.21	3.96	35.94	21.97	15.88	68.30	80.36	98.11	8.93	0.0	0.0	35.99	82.73	0.19	1.44	29.78
2007	19.44	0.24	3.97	34.95	21.82	15.90	66.55	80.17	98.18	9.54	0.0	0.0	37.06	83.44	0.19	1.51	30.53
2008	18.04	0.32	4.09	34.13	21.42	15.67	65.87	81.58	98.17	9.86	0.0	0.0	37.37	83.75	0.19	1.51	30.71
2009	18.32	0.08	4.14	35.67	22.88	16.51	66.20	81.48	98.39	11.16	0.0	0.0	40.75	85.43	0.22	1.75	33.76

Έτος	Κύριοι Ρύποι			Σωματιδιακή ύλη				Άλλα (στοιχεία από το 1990 και μετά)	Βαρέα μέταλλα προτεραιότητας (δεδομένα από το 1990 και μετά)			Πρόσθετα βαρέα μέταλλα (στοιχεία από το 1990 και μετά, εθελοντική αναφορά)					
	NMVOC	SO _x (ως SO ₂)	NH ₃	PM _{2.5}	PM ₁₀	TSP	BC	CO	Pb	Cd	Hg	As	Cr	Cu	Ni	Se	Zn
2010	19.96	0.07	3.99	36.50	23.32	16.50	67.42	82.02	98.82	14.85	0.0	0.0	48.62	88.62	0.33	2.49	42.38
2011	22.45	0.07	3.91	36.73	23.72	17.07	68.54	79.95	98.58	12.28	0.0	0.0	44.45	87.51	0.26	1.82	37.55
2012	20.56	0.08	3.73	37.21	25.70	19.12	66.78	78.20	98.31	10.43	0.0	0.0	41.30	85.93	0.23	1.41	34.88
2013	20.52	0.09	3.54	35.57	26.55	21.28	59.42	74.10	98.40	14.24	0.0	0.0	43.93	88.37	0.37	2.19	41.98
2014	21.86	0.07	3.39	34.21	26.39	22.51	53.38	70.06	98.05	13.57	0.0	0.0	40.28	86.66	0.36	1.89	39.76
2015	20.54	0.09	3.25	32.56	25.79	22.24	53.66	70.23	98.27	13.77	0.0	0.0	42.51	87.51	0.37	2.05	41.02
2016	20.45	0.08	3.19	32.23	25.96	22.34	53.75	69.97	98.41	14.03	0.0	0.0	43.13	87.90	0.37	2.11	41.23
2017	19.92	0.08	2.98	31.06	25.29	21.46	50.85	68.76	98.49	14.38	0.0	0.0	43.61	88.36	0.39	2.17	41.97

Πίνακας 17: Ποσοστό συμβολής του τομέα των μεταφορών στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, για την περίοδο 1990 - 2016

Έτος	POPs (στοιχεία από το 1990 και μετά)							
	PCDD/PCDF (διοξίνες/φουράνια)	PAHs					HCB	PCBs
		Βενζο(α)πυρένιο	Βενζο(β)φθορανθένιο	Βενζο (κ) φθορανθένιο	Ινδενο (1,2,3 – cd) πυρένιο	Σύνολο 1-4		
1990	8.83	0.17	0.10	0.18	0.23	0.14	0.16	0.09
1991	8.71	0.17	0.10	0.18	0.24	0.15	0.16	0.09
1992	9.58	0.19	0.10	0.20	0.26	0.16	0.16	0.09
1993	9.55	0.20	0.11	0.20	0.26	0.16	0.17	0.08
1994	9.89	0.24	0.13	0.24	0.31	0.20	0.18	0.08
1995	10.51	0.29	0.15	0.29	0.37	0.24	0.22	0.09
1996	10.84	0.34	0.18	0.34	0.43	0.27	0.25	0.09
1997	11.25	0.39	0.20	0.39	0.49	0.32	0.29	0.10
1998	11.77	0.44	0.23	0.45	0.55	0.36	0.33	0.12
1999	12.01	0.50	0.26	0.50	0.62	0.40	0.35	0.12
2000	11.20	0.65	0.33	0.65	0.80	0.52	0.38	0.13
2001	11.34	0.68	0.35	0.68	0.83	0.54	0.39	0.13
2002	11.07	0.71	0.36	0.71	0.86	0.56	0.39	0.13
2003	26.37	0.71	0.36	0.71	0.86	0.56	0.39	0.13
2004	41.94	0.87	0.45	0.90	1.07	0.70	3.35	0.19
2005	40.22	1.09	0.57	1.14	1.35	0.89	3.21	0.18
2006	39.78	1.36	0.71	1.42	1.69	1.11	2.89	0.16
2007	38.94	2.44	1.29	2.65	3.07	2.02	3.00	0.17
2008	39.85	3.99	2.16	4.44	5.03	3.35	3.07	0.19
2009	40.93	4.90	2.62	5.38	6.14	4.09	3.52	0.23
2010	41.93	4.85	2.58	5.27	6.05	4.02	3.96	0.27
2011	39.62	4.33	2.31	4.73	5.39	3.60	3.38	0.25
2012	34.97	3.56	1.98	4.06	4.51	3.05	2.99	0.25

Έτος	POPs (στοιχεία από το 1990 και μετά)							
	PCDD/PCDF (διοξίνες/φουράνια)	PAHs					HCB	PCBs
		Βενζο(α)πυρένιο	Βενζο(β)φθορανθένιο	Βενζο (κ) φθορανθένιο	Ινδενο (1,2,3 – cd) πυρένιο	Σύνολο 1-4		
2013	25.66	3.86	2.10	4.28	4.92	3.26	2.29	0.14
2014	34.65	4.47	2.39	4.90	5.70	3.74	1.77	0.13
2015	32.94	3.69	2.01	4.08	4.69	3.12	2.01	0.15
2016	30.86	5.22	2.96	6.00	6.70	4.53	2.09	0.15
2017	33.27	6.58	3.67	7.42	8.37	5.65	2.14	0.15

Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον **Πίνακα 18** παρασχέθηκαν από το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας και αφορούν τις συνολικές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων για την περίοδο 2017 – 2021.

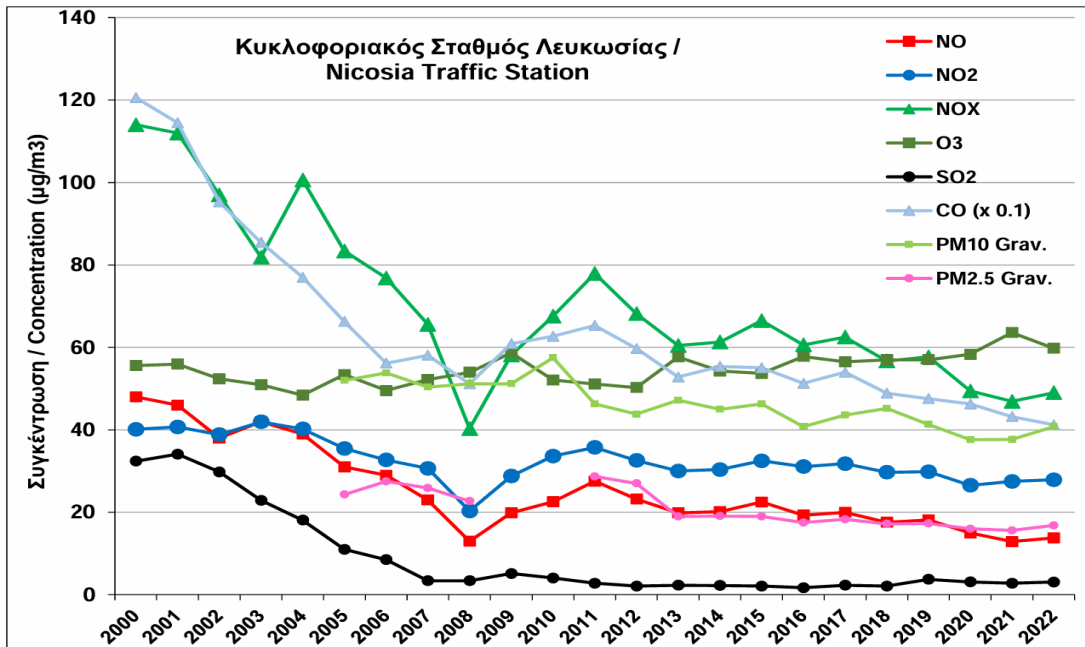
Η συνολική τάση των δεδομένων των κύριων ρύπων και των συγκεντρώσεων σωματιδίων που παρατίθεται παρακάτω παρουσιάζει:

- ◆ Μικρή αλλά αξιοσημείωτη μείωση των εκπομπών NO_x
- ◆ Ελαφρά μείωση των εκπομπών VOC
- ◆ Αξιοσημείωτη ελαχιστοποίηση των εκπομπών Sox – 39% λιγότερα Sox το 2021 σε σχέση με το 2017
- ◆ Αυξητική τάση όσον αφορά τις εκπομπές NH₃
- ◆ Μια ελαφρώς κυμαινόμενη αλλά συνολικά σταθερή συγκέντρωση CO
- ◆ Αύξηση της συγκέντρωσης TSP
- ◆ Ελαφρά αύξηση της συγκέντρωσης PM₁₀ το 2021 σε σχέση με το 2017
- ◆ Μικρή αλλά αξιοσημείωτη σταθερή μείωση της συγκέντρωσης των PM_{2,5}
- ◆ Μείωση της συγκέντρωσης BC μεταξύ 2017 και 2021

Πίνακας 18: Συνολικές εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων για την περίοδο 2017 – 2021 (Πηγή: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2023)

Έτος	Κύριοι ρύποι (σε Gg)					Σωματιδιακή ύλη (σε Gg)				Βαρέα μέταλλα			Άλλα βαρέα μέταλλα (σε Mg)						POPs			
	NOx	VOC	Sox	NH3	CO	TSP	PM10	PM2.5	BC	Pb	Cd	Hg	As	Cr	Cu	Ni	Se	Zn	PCDD/F (σε g I- Teq)	PAHS (σε Mg)	HCB (σε kg)	PCBs (σε kg)
2017	13.81	7.68	16.28	5.18	1.00	1.79	3.16	0.25	11.95	1.10	0.04	0.03	0.11	0.45	8.15	5.67	0.06	4.65	0.56	0.58	0.03	0.04
2018	13.62	7.50	16.95	5.35	0.99	1.83	3.31	0.24	11.30	1.10	0.04	0.03	0.11	0.45	8.07	5.73	0.06	4.63	0.58	0.66	0.02	0.04
2019	14.34	7.53	15.87	5.49	1.03	1.97	3.62	0.24	11.16	1.11	0.04	0.03	0.10	0.45	8.24	5.13	0.06	4.47	0.54	0.65	0.04	0.03
2020	12.46	7.38	11.57	5.73	0.94	1.80	3.32	0.22	9.96	1.00	0.03	0.03	0.10	0.41	7.34	5.07	0.06	4.16	0.51	0.71	0.04	0.04
2021	12.33	7.51	9.91	5.88	0.99	1.88	3.45	0.22	10.35	1.09	0.03	0.03	0.09	0.44	8.11	4.73	0.05	4.28	0.50	0.72	0.01	0.04

Συμπερασματικά, σύμφωνα με την Ετήσια Τεχνική Έκθεση Ποιότητας Αέρα. 2022 (Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, 2023), οι εκπομπές όλων των ρύπων παρουσιάζουν γενικά αυξητική τάση για την περίοδο 1990 – 2000 και πτωτική τάση για την περίοδο 2000 – 2020, με εξαίρεση τις εκπομπές βαρέων μετάλλων (**Διάγραμμα 7**). Η κύρια αιτία πίσω από τη μείωση των συνολικών εκπομπών μετά το 2000 περιλαμβάνει την υιοθέτηση καθαρότερων τύπων καυσίμων, τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών οχημάτων τη μείωση των εκπομπών από βιομηχανικές εγκαταστάσεις και την επιβολή της σχετικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην Ευρώπη



Διάγραμμα 7: Μέσες ετήσιες τιμές των κύριων ρύπων στον κυκλοφοριακό σταθμό Λευκωσίας για την περίοδο 2000 - 2022

3.7 Θόρυβος και Κυκλοφορία

3.7.1 Θόρυβος

Ένας από τους βασικούς στόχους της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος είναι η προστασία των πολιτών από το θόρυβο. Η οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου αποβλέπει στο «καθορισμό μια κοινής προσέγγισης για την αποφυγή, πρόληψη ή περιορισμό, βάσει ιεράρχησης προτεραιοτήτων, των δυσμενών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της ενόχλησης από έκθεση στον περιβάλλοντα θόρυβο».

Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, οι περί Αξιολόγησης και Διαχείρισης του Περιβαλλοντικού Θορύβου Νόμοι 2004 έως 2019, οι οποίοι εναρμόνισαν την πιο πάνω οδηγία, επιβάλλουν τις ακόλουθες δράσεις:

1. Προσδιορισμό της έκθεσης στον περιβάλλοντα θόρυβο με χαρτογράφηση θορύβου
2. Θέσπιση σχεδίων δράσης βασισμένων στα αποτελέσματα της χαρτογράφησης του θορύβου
3. Μέριμνα ώστε να είναι διαθέσιμες στο κοινό πληροφορίες σχετικά με τον περιβάλλοντα θόρυβο

Ο «περιβαλλοντικός θόρυβος» σημαίνει τους ανεπιθύμητους ή επιβλαβείς θορύβους στην ύπαιθρο που δημιουργούνται από ανθρώπινες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των θορύβων που εκπέμπονται από μεταφορικά μέσα, από οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές και από χώρους βιομηχανικής δραστηριότητας.

Η Νομοθεσία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο καλύπτει το θόρυβο στον οποίο εκτίθενται οι άνθρωποι, ιδίως σε περιοχές πυκνής δόμησης, σε δημόσια πάρκα ή άλλες ήσυχες περιοχές πολεοδομικών συγκροτημάτων, σε ήσυχες περιοχές της υπαίθρου, καθώς και κοντά σε σχολεία, νοσοκομεία και άλλα κτίρια και περιοχές ευαίσθητες στον θόρυβο.

Η έκθεση σε ανεπιθύμητο θόρυβο απειλεί τη δημόσια υγεία, με αντίκτυπο στην κοινωνία. Συγκεκριμένα, μπορεί να προκαλέσει διαταραχές του ύπνου, να επηρεάσει τη γνωστική λειτουργία σε μαθητές και να προκαλέσει στρες. Οι επιπτώσεις της έκθεσης σε θόρυβο επηρεάζουν και την εθνική οικονομία, οδηγώντας σε απώλεια της παραγωγικότητας των εργαζομένων, επιβάρυνση των συστημάτων υγειονομικής περίθαλψης και υποτίμηση της αξίας της ακίνητης περιουσίας. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, η ηχορύπανση αποτελεί το δεύτερο περιβαλλοντικό πρόβλημα ανθρώπινης υγείας στην Ευρώπη, μετά την αέρια ρύπανση.

Η αστικοποίηση, η αυξημένη ζήτηση οδικών μεταφορών και ο αναποτελεσματικός αστικός χωροταξικός σχεδιασμός, αποτελούν τους κύριους παράγοντες έκθεσης στον περιβαλλοντικό θόρυβο.

Το Τμήμα Περιβάλλοντος, ως αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του νόμου για τον περιβαλλοντικό θόρυβο, μεριμνά για τον καταρτισμό στρατηγικών χαρτών θορύβου και σχεδίων δράσης και την υποβολή σχετικών εκθέσεων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ανά πέντε έτη.

Ο πρώτος κύκλος της χαρτογράφησης του θορύβου ολοκληρώθηκε το 2008, για:

- ◆ Το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Λευκωσίας, το οποίο περιλάμβανε τους Δήμους και Κοινότητες εντός των Ορίων του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας (διοικητικά όρια Δήμων Λευκωσίας, Αγίου Δομετίου, Έγκωμης, Στροβόλου, Αγλαντζιάς, Λακατάμειας και Λατσιών και του τότε Κοινοτικού Συμβουλίου Γερίου) και περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Ιδαίου
- ◆ Το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Λεμεσού το οποίο περιλάμβανε τους Δήμους και Κοινότητες εντός των Ορίων του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού (διοικητικά όρια Δήμων Λεμεσού, Μέσα Γειτονιάς, Αγίου Αθανασίου, Κάτω Πολεμιδιών και Γερμασόγειας, Κοινοτικών Συμβουλίων Ύψωνα, Πάνω Πολεμιδιών και Τσερκέζ Τσιφλίκ και τμήματα στις διοικητικές περιοχές των Κοινοτικών Συμβουλίων Αγίου Τύχωνα, Παρεκκλησίας, Πύργου, Μουτταγιάκας, Μονής και Μοναγρουλίου που δεν περιλαμβάνονται στα Όρια του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού, και
- ◆ Τους οδικούς άξονες της Δημοκρατίας οι οποίοι καθορίζονται ως μεγάλοι οδικοί άξονες (επαρχιακές ή εθνικές οδικές αρτηρίες, στις οποίες καταγράφεται κυκλοφορία άνω των έξι εκατομμυρίων οχημάτων κατ' έτος)

Ο δεύτερος κύκλος της χαρτογράφησης του θορύβου ολοκληρώθηκε τον Μάιο 2015, για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας (ως ανωτέρω) και Λεμεσού (ως ανωτέρω) και τους οδικούς άξονες με κυκλοφορία μεγαλύτερη των έξι εκατομμυρίων οχημάτων κατ' έτος.

Ο τρίτος κύκλος της χαρτογράφησης του θορύβου ολοκληρώθηκε το 2019, για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας, Λεμεσού και Λάρνακας, τους οδικούς άξονες με κυκλοφορία μεγαλύτερη των έξι εκατομμυρίων οχημάτων κατά έτος και τον Διεθνή Αερολιμένα Λάρνακας με περισσότερες από 50.000 κινήσεις ετησίως.

Στα πλαίσια του τρίτου κύκλου χαρτογράφησης του θορύβου, ολοκληρώθηκε το 2020 η χαρτογράφηση του θορύβου για το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάφου με πληθυσμό άνω των 100.000 ατόμων, τους οδικούς άξονες με περισσότερες από 3.000.000 κινήσεις και τον Διεθνή Αερολιμένα Πάφου.

Στα πλαίσια του 4ου γύρου Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου (2022) προτάθηκαν τα όρια των 70 dB(A) και 60 dB(A), για το δείκτη ημέρας-βραδιού-νύκτας (L_{den}) και το δείκτη νύκτας (L_{night}), αντίστοιχα, για το οδικό δίκτυο σε περιοχές αμιγούς η/και μικτής κατοικίας. Παρατηρώντας τα αποτελέσματα της χαρτογράφησης, ο πληθυσμός που εκτίθενται σε στάθμες των δεικτών L_{den} & L_{night} μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) εκτιμήθηκε σε 3,65% (L_{den}) και 4,97% (L_{night}) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας, σε 3,35% (L_{den}) και 4,81% (L_{night}) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λεμεσού, σε 1,53% (L_{den}) και 1,9% (L_{night}) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λάρνακας και σε 1,66% (L_{den}) και 3,03% (L_{night}) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πάφου.

Για τη χαρτογράφηση του θορύβου και στους τέσσερεις γύρους Στρατηγικής Χαρτογράφησης, πραγματοποιήθηκαν 24ωρες ακουστικές καταγραφές των δεικτών θορύβου (L_{den} , L_{day} , $L_{evening}$ & L_{night}), σε όλα τα πολεοδομικά συγκροτήματα, στους οδικούς άξονες και στους δύο Διεθνείς Αερολιμένες, αντίστοιχα, με τη χρήση ειδικών αυτοκινούμενων σταθμών παρακολούθησης θορύβου. Παράλληλα, για τη συμπλήρωση των στρατηγικών χαρτών θορύβου χρησιμοποιήθηκε λογισμικό πρόβλεψης περιβαλλοντικού και κυκλοφορικού θορύβου ($CadnaA$), σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς:

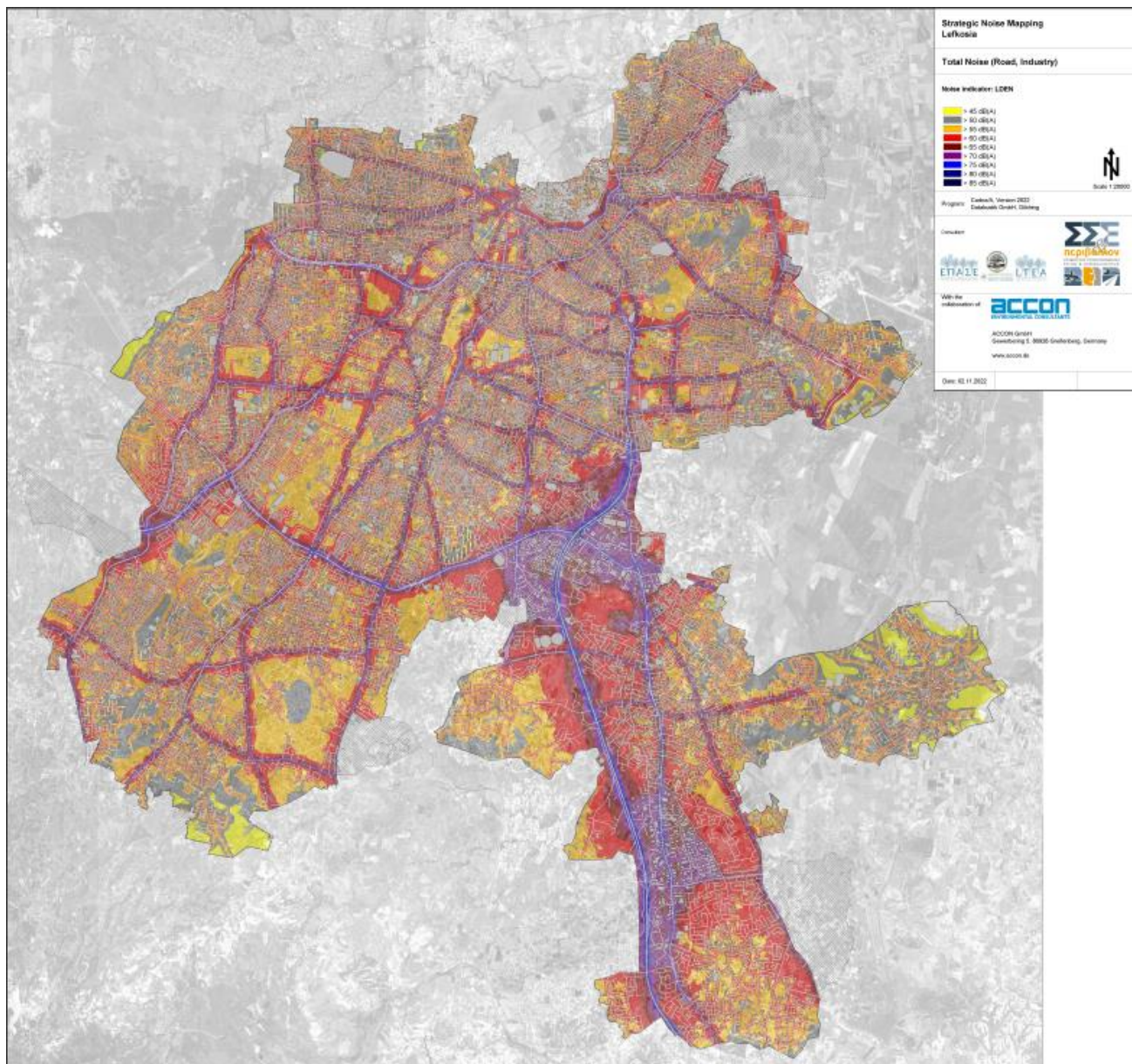
√ CNOSSOS - EU

√ ISO 9613-2- Για τον Βιομηχανικό Θόρυβο

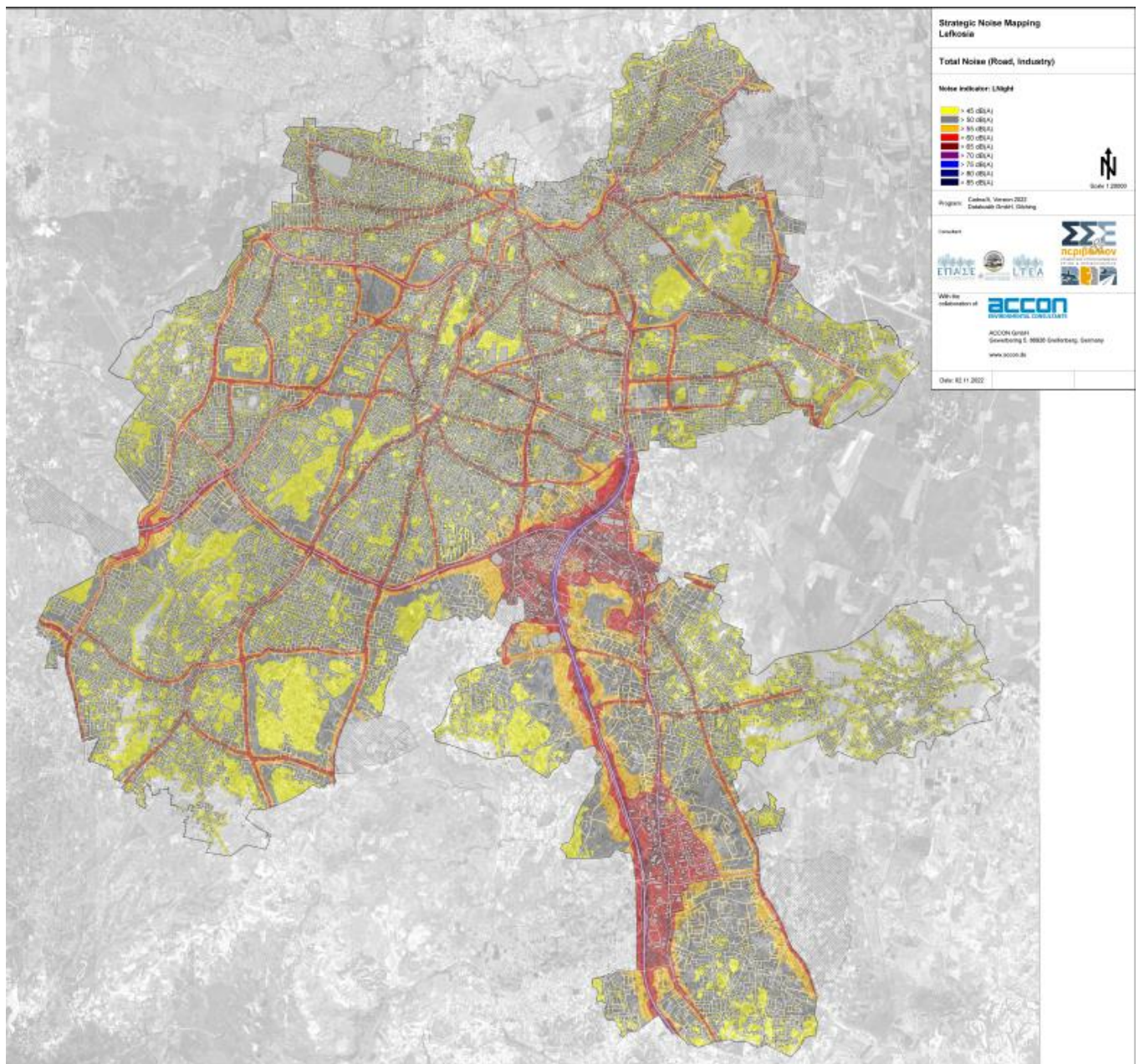
√ NMPB (French) – Για τον Οδικό Κυκλοφοριακό Θόρυβο

√ ECAC.CEAC Doc 29 “Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil

√ Airports” – Για τον αεροπορικό θόρυβο



Χάρτης 15: Στρατηγικός Χάρτης συνδυασμένου περιβαλλοντικού θορύβου 2022 (Δεδομένα 2022) – Δείκτης Lden – Πολεοδομικό συγκρότημα Λευκωσίας



Χάρτης 16: Στρατηγικός Χάρτης συνδυασμένου περιβαλλοντικού θορύβου 2022 (Δεδομένα 2022) – Δείκτης Lnight – Πολεοδομικό συγκρότημα Λευκωσίας

Για την αντιμετώπιση της έκθεσης του πληθυσμού σε υψηλά επίπεδα θορύβου διαμορφώθηκε Σχέδιο Δράσης που αφορά την εισαγωγή μέτρων για τη διαχείριση των επιδράσεων του θορύβου. Το Σχέδιο αυτό εγκρίθηκε με Διατάγματα από τον Υπουργό Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, τα μέτρα στοχεύουν στη μείωση του θορύβου από οδικές μεταφορές, με χρονικό ορίζοντα υλοποίησής τους το έτος 2022, και χωρίζονται σε δύο άξονες:

A. Μέτρα στην πηγή

◆ Διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας

- Κατασκευή, αναβάθμιση / βελτίωση οδικών αξόνων όπως εισαγωγή λεωφορειολωρίδων, μονοδρομήσεις, κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων, προώθηση «πράσινων μεταφορών».
- Εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης όπως αυστηρότερος έλεγχος της ταχύτητας, εγκατάσταση συστήματος φωτοεπισήμανσης, πιλοτική απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων τη νυχτερινή περίοδο, ετοιμασία προτύπου ειδικών αντιθορυβικών οδοστρωμάτων, εκστρατεία ενημέρωσης για τη σήμανση του θορύβου στα ελαστικά των οχημάτων, θέσπιση οριακών τιμών για οδικές μεταφορές.
- Εκπόνηση και εφαρμογή Ολοκληρωμένων Σχεδίων Κινητικότητας στις πόλεις

- ◆ Εισαγωγή ηλεκτρικού οχήματος με εναλλακτικά καύσιμα (βιοκαύσιμα, υγραεριοκίνηση, φυσικό αέριο, ηλεκτρισμός)
- Καταρτισμός Εθνικής Στρατηγικής για την Ενέργεια στις Μεταφορές και εκπόνηση Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την προώθηση φιλικότερων προς το περιβάλλον τεχνολογιών και εναλλακτικών καυσίμων.
- Ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών
- Αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων για τις κρατικές αρχές
- ◆ Ενθάρρυνση χρηματοοικονομικών κινήτρων που σχετίζονται με την ηχορύπανση που οφείλεται στην κυκλοφορία οδικών μεταφορών
- ◆ Υλοποίηση του Συστήματος παρακολούθησης Αεροπορικού Θορύβου στον Διεθνή Αερολιμένα Λάρνακας

B. Μέτρα στον αποδέκτη

- ◆ Εφαρμογή αντιθορυβικών πετασμάτων κυρίως σε ευαίσθητους δέκτες όπως σχολεία και Πανεπιστήμια
- ◆ Εφαρμογή πολεοδομικών ρυθμίσεων για την αύξηση της απόστασης μεταξύ της πηγής και του αποδέκτη

Το Τμήμα Περιβάλλοντος προγραμματίζει τις ακόλουθες δράσεις σε σχέση με την αναθεώρηση της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ:

- ◆ Εναρμόνιση της Οδηγίας (ΕΕ) 2015/996 για τη θέσπιση κοινών μεθόδων αξιολόγησης του θορύβου, σύμφωνα με το Παράρτημα II της πιο πάνω οδηγίας, το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018. Περιλαμβάνει ένα σύνολο εξισώσεων και συντελεστών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των επιπέδων θορύβου στην πρόσοψη των κτιρίων.
- ◆ Συνεργασία με τα αρμόδια Τμήματα για τη διαβούλευση της πρότασης οδηγίας σχετικά με τον καθορισμό μεθόδων αξιολόγησης για τις επιβλαβείς επιδράσεις, σύμφωνα με το Παράρτημα II της πιο πάνω οδηγίας. Οι μέθοδοι περιλαμβάνουν σχέσεις δόσης – επίπτωσης για ένα σύνολο παραμέτρων υγείας, όπως οι καρδιαγγειακές παθήσεις, ενόχληση και διαταραχή του ύπνου.
- ◆ Συντονισμός Υπουργείων/Τμημάτων για την εφαρμογή του Σχεδίου Δράσης του 2^{ου} κύκλου Στρατηγικής Χαρτογράφησης του Θορύβου
- ◆ Καθορισμός οριακών τιμών θορύβου για τους δείκτες ημέρας – βραδιού – νύκτας (Lden) και νύκτας (Lnight), ανά τύπο θορύβου (οδική, σιδηροδρομική, αεροπορική κυκλοφορία, και βιομηχανικές εγκαταστάσεις), η υπέρβαση των οποίων θα συνεπάγεται την παρέμβαση των αρμοδίων αρχών για τη μελέτη ή την επιβολή μέτρων περιορισμού του θορύβου
- ◆ Καθορισμός κριτηρίων για ήσυχες περιοχές πολεοδομικών συγκροτημάτων και υπαίθρου

3.8 Οδικό Δίκτυο

3.8.1 Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Οι μεταφορές στην Κύπρο σε αστικό και υπεραστικό επίπεδο πραγματοποιούνται μέσω ενός συστήματος οδικού δικτύου, το οποίο αποτελεί τη μοναδική υποδομή μεταφορών στη χώρα. Το οδικό δίκτυο της Κύπρου χωρίζεται σε υπεραστικό, αγροτικό και αστικό οδικό δίκτυο. Οι κύριοι τύποι οδικού δικτύου περιγράφονται πιο κάτω.

Υπεραστικό και αγροτικό οδικό δίκτυο:

Το υπεραστικό και αγροτικό οδικό δίκτυο της Κύπρου αποτελεί τη μοναδική υποδομή για τις μεταφορές μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Συνδέει επίσης τις βιομηχανικές και τουριστικές περιοχές με τους αστικούς οικισμούς καθώς και με τις πύλες εισόδου της Κύπρου (αεροδρόμια και λιμάνια).

Βάσει της πιο πρόσφατης απογραφής της Κυπριακής Στατιστικής Μεταφορών του 2021, το συνολικό μήκος του υπεραστικού και αγροτικού οδικού δικτύου στην περιοχή της χώρας που ελέγχεται από την Κυπριακή Κυβέρνηση είναι περίπου 10.011 χιλιόμετρα. Το οδικό δίκτυο που αποτελείται από αυτοκινητόδρομους (Κατηγορία Α) έχει μήκος περίπου 257 χλμ. Οι κύριοι υπεραστικοί δρόμοι κατηγορίας Α και Β, υπάγονται στη δικαιοδοσία του Τμήματος Δημοσίων Έργων. Οι δρόμοι που συνδέονται με τις κοινότητες μεταξύ τους και βρίσκονται στην κατηγορία Γ υπάγονται στη δικαιοδοσία των Περιφερειακών Διοικήσεων, ενώ η κατηγορία Δ υπάγεται στη δικαιοδοσία των Τοπικών Αρχών (Δήμοι/Κοινότητες). Τέλος, στην Κύπρο υπάρχουν δρόμοι (μήκους περίπου 3.215 χλμ.) που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Τμήματος Δασών.

Σύμφωνα με το Εγχειρίδιο “Πρότυπα Γεωμετρικού Σχεδιασμού για τις Διαδημοτικές και Αγροτικές Οδούς στην Κύπρο”, του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων, η επίσημη ιεράρχηση του διαδημοτικού και αγροτικού οδικού δικτύου είναι η ακόλουθη:

Τάξη Α: Περιλαμβάνει το υπεραστικό δίκτυο εθνικής σημασίας που συνδέει τις κύριες πόλεις και τα κύρια κέντρα σημαντικών δραστηριοτήτων, όπως λιμάνια, αεροδρόμια και τουριστικές περιοχές. Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει βασικά αυτοκινητόδρομους που διαθέτουν 4 λωρίδες κυκλοφορίας με φυσικό διαχωρισμό των κατευθύνσεων κυκλοφορίας, είναι περιφραγμένοι και έχουν μέγιστο όριο ταχύτητας 100km/h. Ένα μήκος του αυτοκινητοδρόμου που συνδέει την Λεμεσό με τη Λευκωσία (κοντά στην Λευκωσία) έχει 6 λωρίδες κυκλοφορίας. Οι κωδικοί και το μήκος των αυτοκινητοδρόμων όπου συνδέουν αστικές περιοχές με την Λευκωσία παρουσιάζονται στον πιο κάτω Πίνακα (**Πίνακας 19**)

Πίνακας 19: Κατεύθυνση και μήκος αυτοκινητοδρόμων στην περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ

Κατηγορία	Κατεύθυνση	Μήκος (km)
A1	Λευκωσία – Λεμεσός	82
A2	Λευκωσία – Λάρνακα	20
A9	Λευκωσία – Δένια	17

Τάξη Β: Περιλαμβάνει το οδικό δίκτυο περιφερειακής σημασίας που συνδέει τις κοινότητες, τα βιομηχανικά και τουριστικά κέντρα με το οδικό δίκτυο πρωταρχικής σημασίας, καθώς και τις οδούς πρωταρχικής σημασίας (Τάξη Α) μεταξύ τους. Πρόκειται για υπεραστικές οδούς με 2 έως 4 λωρίδες κυκλοφορίας, με ή χωρίς φυσικό διαχωρισμό των κατευθύνσεων κυκλοφορίας. Το μέγιστο όριο ταχύτητας είναι 65 – 80 km/h. Οδοί αυτού του τύπου είναι, για παράδειγμα, ο παλιός δρόμος Λευκωσίας – Λεμεσού (B1) και ο δρόμος Λευκωσίας – Παλαιχωρίου (E903).

Τάξη Γ: Περιλαμβάνει δρόμους που συνδέουν τις αγροτικές κοινότητες μεταξύ τους και με το οδικό δίκτυο της Τάξης Β. Οι δρόμοι αυτοί είναι 2 λωρίδων. Το μέγιστο όριο ταχύτητας είναι 50 – 65 km/h.

Τάξη Δ: Οι δρόμοι αυτοί αποτελούν το υπόλοιπο οδικό δίκτυο τοπικής σημασίας, το οποίο περιλαμβάνει τοπικούς δρόμους, συνήθως 2 λωρίδων κυκλοφορίας, οι οποίοι παρέχουν πρόσβαση σε μεμονωμένες αναπτύξεις. Το μέγιστο όριο ταχύτητας είναι 30 – 50 km/h.

Αστικό οδικό δίκτυο:

Το αστικό οδικό δίκτυο αποτελείται από μια σειρά κατηγοριών οδών με λειτουργική ιεραρχία. Ο κύριος στόχος αυτού του οδικού δικτύου είναι η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων εντός των ορίων των αστικών περιοχών, οι οποίες συνήθως αποτελούν τα όρια των περιοχών των Τοπικών Σχεδίων. Κάθε κατηγορία αστικής οδού καθορίζει την επιθυμητή κύρια λειτουργία της οδού και τα κριτήρια για τις επιτρεπόμενες παρακείμενες αναπτύξεις. Ο λεπτομερής σχεδιασμός και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του αστικού οδικού δικτύου βασίζονται στο Έγγραφο του Τμήματος Δημοσίων Έργων “Εγχειρίδιο γεωμετρικού σχεδιασμού αστικών οδών/πρότυπα”.

Με βάση τα τοπικά σχέδια, η ιεραρχία του αστικού οδικού δικτύου είναι η ακόλουθη:

- ◆ Εθνικοί και αστικοί αυτοκινητόδρομοι
 - Πρόκειται για οδούς εθνικής ή περιφερειακής σημασίας, που εξυπηρετούν ταχεία κυκλοφορία, μεγάλες αποστάσεις με αποκλειστικά διαχωρισμένους κόμβους (κατηγορία Α). Οι Εθνικοί αυτοκινητόδρομοι, διασχίζουν τις περιοχές των Τοπικών Σχεδίων, ενώ οι Αστικοί Αυτοκινητόδρομοι, αποτελούν φυσική συνέχεια των Εθνικών Αυτοκινητοδρόμων και εκτείνονται εντός των ορίων αστικής ανάπτυξης.
- ◆ Πρωτεύον οδικό δίκτυο
 - Αυτοί οι δρόμοι περιλαμβάνουν κύριους δρόμους, οι οποίοι είναι πρωτεύοντες δρόμοι. Έχουν ελεγχόμενο τύπο και πυκνότητα κόμβων και περιορισμένο αριθμό άμεσων προσβάσεων οχημάτων σε παρακείμενες αναπτύξεις
- ◆ Δευτερεύον οδικό δίκτυο (συλλεκτήριοι δρόμοι). Οι δρόμοι αυτοί περιλαμβάνουν τις ακόλουθες κατηγορίες:
 - α) Πρωτεύουσες συλλεκτήριοι οδούς που εξυπηρετούν κυρίως διαμπερείς μετακινήσεις, οι οποίες συλλέγουν και διανέμουν την κυκλοφορία από το υπόλοιπο οδικό δίκτυο στις πρωτεύουσες οδούς
 - β) Δευτερεύουσες συλλεκτήριοι οδοί, οι οποίες είναι κυρίως τοπικής σημασίας και οι οποίες συγκεντρώνουν και διανέμουν την κυκλοφορία σε κύριες συλλεκτήριοι οδούς ή οδούς πρωταρχικής σημασίας.

- ◆ Τοπικό οδικό δίκτυο
 - Πρόκειται για αμιγώς τοπικούς δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, που συνδέουν μεμονωμένες αναπτύξεις με το δευτερεύον οδικό δίκτυο. Είναι σύντομοι, με 2 λωρίδες κυκλοφορίας και αποτελούν το μεγαλύτερο οδικό δίκτυο των αστικών περιοχών.

Οχήματα μεταφορών:

Σύμφωνα με τις Κυπριακές Στατιστικές Μεταφορών της Στατιστικής Υπηρεσίας, το 2021, στην Κύπρο, ήταν εγγεγραμμένα συνολικά 919.874 οχήματα ως εξής:

- ◆ 702.420 Επιβατικά οχήματα (σαλούν)
- ◆ 4.107 Λεωφορεία
- ◆ 147.885 Οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων
- ◆ 16.000 Μοτοποδήλατα <50 cc
- ◆ 45.355 Μηχανοκίνητα ποδήλατα >50 cc

Σε σύγκριση με το 2015, τα οχήματα των προαναφερόμενων κατηγοριών αυξήθηκαν κατά 21.287 σε απόλυτο αριθμό και κατά 2,4% σε ποσοστό.

3.8.2 Οδικά Έργα

Τα οδικά έργα περιλαμβάνουν είτε την κατασκευή νέων οδικών τμημάτων είτε την τροποποίηση υφιστάμενων τμημάτων ως προς την γεωμετρία τους κατά μήκος των αξόνων αλλά και σε μεμονωμένους κόμβους.

Συνολικά, στην επαρχία Λευκωσίας και στις περιοχές μελέτης ΣΒΑΚ υπάρχει 1 μεγάλο έργο το οποίο είναι η Κατασκευή του Περιμετρικού Λευκωσίας.

Περιμετρικός Λευκωσίας:

Ο Περιμετρικός Αυτοκινητόδρομος Λευκωσίας, αποτελεί μέρος του προβλεπόμενου εθνικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων της Κύπρου και αναπόσπαστο τμήμα του Κεντρικού Δικτύου (Core Network) του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ – Μ) (Trans – European Transport Network), καταδεικνύοντας την Ευρωπαϊκή διάσταση του Έργου. Το γενικό Έργο αφορά αυτοκινητόδρομο τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, συνολικού μήκους 32 χλμ., που θα συνδέει τους αυτοκινητόδρομους που καταλήγουν στη Λευκωσία (Αυτοκινητόδρομος Λευκωσία – Λεμεσού, Αυτοκινητόδρομος Λευκωσίας – Τροόδους και Αυτοκινητόδρομος Λευκωσίας – Παλαιχωρίου) και θα δρα ως παρακαμπτήριο για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας, εξυπηρετώντας δεκάδες Δήμους και Κοινότητες της Επαρχίας Λευκωσίας. Υπάρχουν 5 φάσεις (Α,Β,Γ,Δ,Ε) για αυτό το έργο και στο παρόν στάδιο βρίσκεται στην Φάση Α1. Οι Φάσεις του έργου είναι:

- ◆ **Φάση Α1:**
 - Αφορά τον αυτοκινητόδρομο στα δυτικά, μέσω της Βιομηχανικής Περιοχής Τσερίου προς τη Βιοτεχνική Περιοχή Λακατάμιας, μέχρι τη Λεωφόρο Τσερίου/Στροβόλου. Η Φάση Α1 διαλαμβάνει οδικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους 7,5 χλμ., και 10 χλμ., τοπικών/συνδετήριων δρόμων δύο και τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, με τους οποίους συνδέεται μέσω 4 ανισόπεδων κόμβων.
- ◆ **Φάση Α2:**
 - Πρόκειται για επέκταση δύο δευτερευόντων οδικών δικτύων τοπικών/συνδετήριων δρόμων δύο και τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας μήκους 3,3 χλμ., και ολοκλήρωση ενός ανισόπεδου κόμβου.
- ◆ **Φάση Β1:**
 - Ακολούθως, ο αυτοκινητόδρομος διέρχεται από τη Λακατάμια μέσω της περιοχής κοντά στο αθλητικό κέντρο του Δήμου και ακολουθεί δυτική πορεία προς τον δρόμο Λακατάμιας – Δευτεράς (λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ). Η Φάση Β1 διαλαμβάνει οδικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους 3,05 χλμ., με αντίστοιχο υπογειοποιημένο τμήμα, καθώς και 4,5 χλμ., τοπικών/συνδετήριων δρόμων δύο και τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, με τους οποίους συνδέεται μέσω 3 ανισόπεδων κόμβων.
- ◆ **Φάση Β2:**
 - Πρόκειται για επέκταση συνδετήριου δρόμου τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας μήκους 2,5χλμ., εντός της Λακατάμιας, και ολοκλήρωση ενός ισόπεδου κόμβου.

♦ **Φάση Β3:**

- ο Στη συνέχεια ακολουθεί πορεία στα δυτικά της λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ, πέραν από τον Πεδιαίο ποταμό, με κατεύθυνση προς την περιοχή των συνοικισμών της Ανθούπολης και περιοχών της Δευτεράς. Η φάση αυτή, διαλαμβάνει οδικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους 2,15 χλμ., και 1 χλμ., τοπικών/συνδετήριων δρόμων δύο λωρίδων κυκλοφορίας, με τους οποίους συνδέεται μέσω 2 κόμβων.

♦ **Φάση Γ:**

- ο Ακολούθως, ο Περιμετρικός διασταυρώνει το πρώτο σκέλος του αυτοκινητόδρομου Λευκωσίας – Παλαιχωρίου και συνεχίζει σε μήκος 2,2 χλμ., προς τα δυτικά στα όρια Λακατάμιας – Αγίων Τριμιθιάς. Η εν λόγω Φάση διαλαμβάνει οδικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους 9,2 χλμ., καθότι σε αυτή περιλαμβάνεται και το πιο πάνω πρώτο σκέλος που αρχίζει από την περιοχή του κόμβου Ανθούπολης/Μακεδονίτισσας και συνεχίζει προς τα νότια και στην περιοχή Αναγυιών όπου συνδέεται με τον δρόμο Παλαιχωρίου. Παράλληλα, η Φάση Γ περιλαμβάνει και 3,5 χλμ., τοπικών/συνδετήριων δρόμων δύο και τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, με τους οποίους συνδέεται μέσω 4 ανισόπεδων κόμβων, περιλαμβανομένου και ανισόπεδου κόμβου σύνδεσης των δύο αυτοκινητοδρόμων.

♦ **Φάση Δ:**

- ο Από την περιοχή Γερίου στα ανατολικά, ο Περιμετρικός διέρχεται με κατεύθυνση δυτική στα βόρεια της Βιομηχανικής περιοχής Ιδαίου και συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας – Λεμεσού στην περιοχή Χαλεπτιανών. Η Φάση Δ διαλαμβάνει οδικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους 6,6 χλμ., και 4 χλμ., τοπικών/συνδετήριων δρόμων δύο και τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, με τους οποίους συνδέεται μέσω 2 ανισόπεδων κόμβων.

♦ **Φάση Ε:**

- ο Τέλος, ο Περιμετρικός ακολουθεί πορεία προς τα βόρεια μέσω περιοχών Δευτεράς, Αγίων Τριμιθιάς και Παλιομετόχου, με κατάληξη στον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας – Τροόδους με τον οποίο συνδέεται μέσω ανισόπεδου κόμβου δύο αυτοκινητοδρόμων. Η Φάση Ε, διαλαμβάνει οδικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων μήκους 4,2 χλμ., και 1 χλμ., τοπικών/συνδετήριων δρόμων δύο και τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, με τους οποίους συνδέεται μέσω 2 ανισόπεδων κόμβων.

Άλλα έργα τα οποία ευρίσκονται υπό κατασκευή παρατίθενται στον Πίνακα που ακολουθεί

Πίνακας 20: Άλλα έργα υπό κατασκευή στην περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ

α/α	Έργο	€	Διάρκεια
1	Αναβάθμιση της λεωφόρου εντός του Δήμου Τσερίου (ΚΠΣ/06/2022/Ε(Α))	7,01	1/9/2022 – 28/2/2024
2	Βελτίωση / κατασκευή των λεωφόρων Ιπποκράτους και Αργυρουπόλεως και τμήματος της λεωφόρου Τσερίου και Στροβόλου, στην Λακατάμια και στον Στρόβολο	30,70	2/2023 – 9/2025

3.8.3 Δίκτυα πεζών

Επί του παρόντος, το δίκτυο πεζοδρόμων περιλαμβάνει καθορισμένους πεζόδρομους, διαδρομές και περιοχές περιπάτου εντός της κεντρικής περιοχής της Λευκωσίας. Επίσης, τα τελευταία χρόνια έχουν παρωθηθεί σημαντικά έργα για τη διαμόρφωση πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων κατά μήκος Γραμμικών Πάρκων σε διάφορες περιοχές με χαρακτηριστικά παραδείγματα τους Ποταμούς Πεδιαίου στη Λευκωσία. Το μήκος των συγκεκριμένων υποδομών ξεπερνά τα 10 χιλιόμετρα και χρησιμοποιούνται κυρίως για άθληση και ψυχαγωγία.

Πεζοδρόμια πλάτους περίπου 2 μέτρων διαμορφώνονται σχεδόν σε όλο το αστικό οδικό δίκτυο, ωστόσο, για διάφορους λόγους, η χρήση τους από τους πεζούς δεν θεωρείται επαρκής και ικανοποιητική. Σε πολλές περιπτώσεις, τα ασυνήθιστα ψηλά κράσπεδα αποτελούν πρόσθετα εμπόδια για τους πεζούς και ακόμη περισσότερο για τα άτομα με αναπηρία. Πολλά προβλήματα στο δίκτυο των πεζών είναι που προκαλούνται επίσης από σταθμευμένα οχήματα ή/και πινακίδες, τοποθετημένες στα πεζοδρόμια, κακή τοποθέτηση στα παγκάκια και απερίσκεπτη διαμόρφωση των πεζοδρομίων, τα οποία μπορούν να εμποδίσουν τις κινήσεις των πεζών και να δημιουργήσουν κινδύνους ατυχημάτων. Επιπλέον, τα χαμηλά πρότυπα συντήρησης των πεζοδρομίων, σε ορισμένες περιοχές μπορεί να οδηγήσουν σε επικίνδυνες συνθήκες, ιδίως για τα άτομα με αναπηρία, τους συνταξιούχους και τα παιδιά που περπατούν στις περιοχές αυτές.

Οι διαβάσεις πεζών, συναντώνται κυρίως στις αστικές περιοχές καθώς και σε κοινότητες με μεγάλο πληθυσμό. Οι διαβάσεις πεζών είναι συνηθισμένες κοντά σε περιοχές αναψυχής. Σύμφωνα με τις διενεργηθείσες έρευνες, το ποσοστό του τρόπου μετακίνησης με τα πόδια σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς δεν υπερβαίνει το 5%.

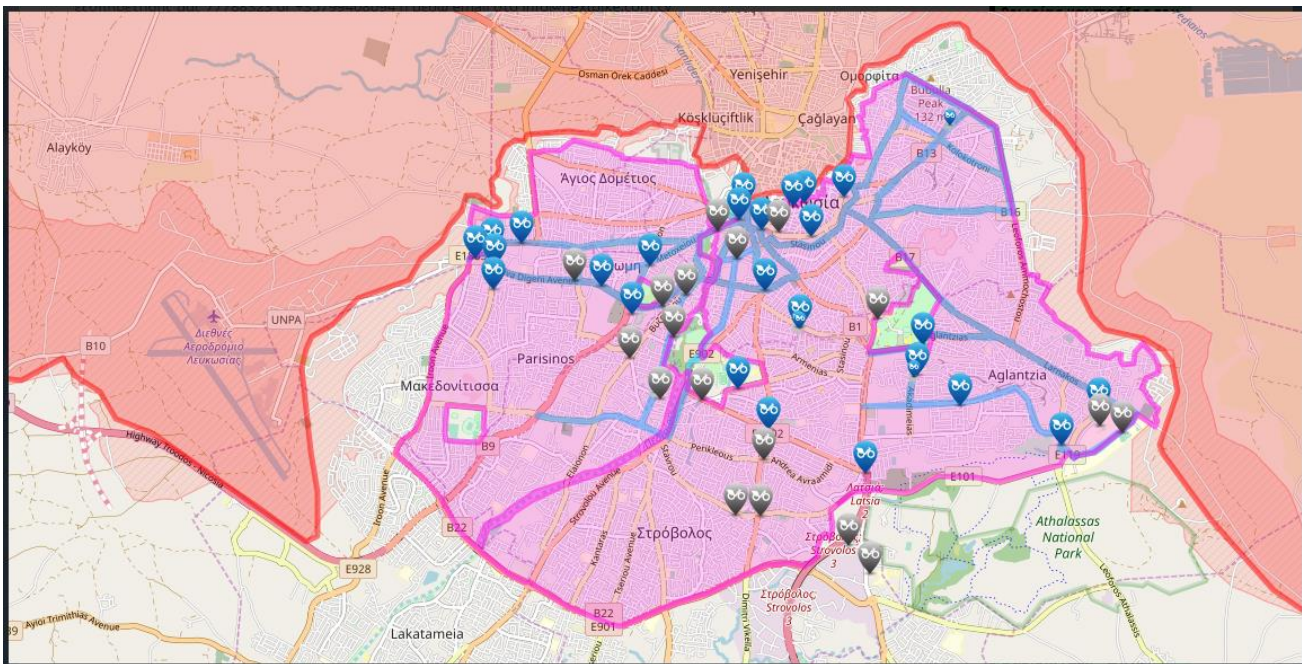
3.8.4 Ποδηλατοδρόμοι

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην Κύπρο είναι περιορισμένο και στις περισσότερες περιπτώσεις, χαρακτηρίζεται ως ασυνεχές. Οι ποδηλατοδρόμοι διαμορφώνονται κυρίως σε παραθαλάσσιες περιοχές (π.χ. Παραλίμνι, Λεμεσός) κατά μήκος της παραλίας (σε συνδυασμό με πεζόδρομους) ή σε εσωτερικούς δρόμους, σε κεντρικούς δρόμους σε όλες της αστικές περιοχές (π.χ. Λεωφόρος Κυρηνίας στο Δήμο Αγλαντιζιάς) και σε κεντρικούς δρόμους τουριστικών περιοχών. Ποδηλατικές διαδρομές δημιουργήθηκαν επίσης στην κεντρική ορεινή περιοχή του Τρόδου με πρωτοβουλία του Υφυπουργείου Τουρισμού (πρώην Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού). Λόγω της σταδιακής εφαρμογής των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας, προωθούνται πλέον ξεχωριστοί ποδηλατοδρόμοι σε όλους τους κύριους δρόμους που ανακατασκευάζονται καθώς και σε νέους κύριους δρόμους.

Αξίζει να αναφερθεί, ότι τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να προωθείται η χρήση ποδηλάτων (κυρίως για ψυχαγωγία) σε αρκετές περιοχές και στο πλαίσιο αυτό ιδιώτες και τοπικές αρχές έχουν συνεργαστεί για τη δημιουργία σημείων ενοικίασης ποδηλάτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κεντρική παραλιακή της Λεμεσού, όπου από το 2012 χρησιμοποιεί το πρόγραμμα μίσθωσης ποδηλάτων nextbike. Το πρόγραμμα αυτό εδραιώθηκε και στην Λευκωσία με ποδήλατα τελευταίας τεχνολογίας SmartBikes. Στο δίκτυο συμμετέχουν οι Δήμοι Λευκωσίας, Στροβόλου, Αγίου Δομετίου, Έγκωμης και Αγλαντιζιάς.

Οι καθορισμένες περιοχές και σταθμοί παρουσιάζονται στο πιο κάτω Χάρτη (Χάρτη 17). Στον χάρτη παρουσιάζονται τα πιο κάτω σημεία.

- ◆ Όπου υπάρχουν μπλε σημεία (pin – points) υπάρχουν επίσημοι σταθμοί της nextbike (επιστροφή ποδηλάτου χωρίς επιπλέον χρέωση)
- ◆ Τα γκριζα σημεία (pin – points) κατοπρίζουν εικονικούς σταθμούς όπου επιτρέπεται η επιστροφή ποδηλάτου χωρίς επιπλέον χρέωση
- ◆ Οι μπλε γραμμές σε πολυσύχναστους δρόμους της πόλης έχουν καθοριστεί ως η free – floating τοποθεσίες, όπου κάποιος μπορεί να επιστρέψει το ποδήλατο του σε οποιοδήποτε σημείο κατά μήκος αυτών των δρόμων χωρίς επιπλέον χρέωση
- ◆ Η επιστροφή ποδηλάτων εντός των ροζ περιοχών/γραμμών επιτρέπεται αλλά με επιπλέον χρέωση



Χάρτης 17: Καθορισμένες περιοχές και σημεία στάθμευσης/ενοικίασης ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή Λευκωσίας

3.8.5 Χώροι Στάθμευσης και Park & Ride

Για να μειωθεί η αυξημένη χρήση των αυτοκινήτων, κατά την διάρκεια νέων αναπτύξεων, δημιουργούνται οι πρόνοιες για χώρους στάθμευσης αναπήρων, ποδηλάτων και λεωφορείων. Οι χώροι αυτοί είναι ιδιωτικοί.

Εκτός από τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, υπάρχουν και δημόσιοι χώροι στάθμευσης που είναι είτε ανεξάρτητοι χώροι, είτε μέρος ευρύτερων οδικών έργων. Λόγω της μεγάλης ζήτησης, χώροι στάθμευσης για δημόσια χρήση δημιουργούνται επίσης με ιδιωτική πρωτοβουλία. Οι δημόσιες υποδομές στάθμευσης αφορούν τόσο για τους χώρους στάθμευσης εκτός όσο και εντός του δρόμου. Σε όλους τους δημόσιους χώρους στάθμευσης καταβάλλεται τέλη ανάλογα με το χρονικό διάστημα παραμονής του οχήματος.

Υποδομές στάθμευσης για δημόσια χρήση υπάρχουν κυρίως στις κεντρικές περιοχές αστικών και αγροτικών οικισμών. Επιπλέον, κατά την κατασκευή νέων αστικών δρόμων, ή την αναβάθμιση υφιστάμενων δημιουργούνται χώροι στάθμευσης.

Τα μεγαλύτερα προβλήματα στάθμευσης εντοπίστηκαν στις κεντρικές αστικές περιοχές και τουριστικές περιοχές κατά την αιχμή και ιδιαίτερα τα Σαββατοκύριακα της τουριστικής περιόδου (καλοκαιρινοί μήνες Ιούνιος – Σεπτέμβριος). Στις κεντρικές περιοχές παρατηρείται υψηλό ποσοστό παράνομης στάθμευσης που συνήθως αφορά στάθμευση σε πεζοδρόμια και άλλα ακατάλληλα σημεία του οδικού δικτύου (π.χ. διπλή κίτρινη γραμμή στο οδόστρωμα) ή ακόμη και σε στάσεις λεωφορείων. Η παράνομη στάθμευση παρεμποδίζει την κυκλοφοριακή ικανότητα σχεδόν ολόκληρου του οδικού συστήματος μεταφορών και δημιουργεί επίσης προβλήματα οδικής ασφάλειας.

Μια ιδιαίτερα σημαντική υποδομή είναι οι δημόσιες εγκαταστάσεις Park & Ride (P&R). Όπως φαίνεται στο **Χάρτη 18**, σήμερα, λειτουργούν δύο εγκαταστάσεις P&R στο Στάδιο ΓΣΠ και στο Σταθμό Λεωφορείων Αλάμπρας (Επαρχία Λευκωσίας). Οι στάσεις είναι στρατηγικά τοποθετημένες τόσο στις αστικές όσο και στις περιφερειακές περιοχές. Επιπλέον, το Τμήμα Δημοσίων Έργων διερευνά τη δημιουργία τεσσάρων πρόσθετων χώρων P&R, όπως υποδεικνύεται στις περιοχές που απεικονίζονται στο πιο κάτω Χάρτη (**Χάρτη 18**).



Χάρτης 18: Εγκαταστάσεις Park & Ride

3.8.6 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες στην Κύπρο και στην περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ, το μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς είναι το λεωφορείο. Τα υφιστάμενα δρομολόγια λεωφορείων καλύπτουν ικανοποιητικά τόσο τις αστικές όσο και τις αγροτικές περιοχές. Υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια λεωφορείων που συνδέουν αστικές περιοχές και δρομολόγια λεωφορείων που συνδέουν αστικές με αγροτικές περιοχές. Επίσης, τα δύο διεθνή αεροδρόμια της Κύπρου (Λάρνακας και Πάφος) συνδέονται ικανοποιητικά με τις αστικές περιοχές.

3.9 Οικολογικά Χαρακτηριστικά

3.9.1 Φυσικά Οικοσυστήματα

Εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ τα Φυσικά Οικοσυστήματα και οι πνεύμονες πρασίνου είναι περιορισμένοι και αποτελούνται από τα Εθνικά Δασικά Πάρκα και άλλα αστικά πάρκα στην περιοχή.

Σύμφωνα με το Δασικό Νόμο «Εθνικό Δασικό Πάρκο σημαίνει Κύριο Κρατικό Δάσος, το οποίο έχει κηρυχθεί υπό Υπουργικού Συμβουλίου ως Δάσος προοριζόμενο δια την άνεση και αναψυχή του κοινού εν γένει». Στην Κύπρο έχουν κηρυχθεί μέχρι σήμερα δέκα Εθνικά Δασικά Πάρκα (Ε.Δ.Π.), εκ των οποίων τα δύο εμπίπτουν εντός του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας, και αυτά είναι το Ε.Δ.Π. Αθαλάσσας, και Ε.Δ.Π. Παιδαγωγικής Ακαδημίας.

Επίσης, σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, κάποιες περιοχές έχουν καθοριστεί ως Ζώνες Προστασίας (Πολεοδομικές Ζώνες Δα1, Δα2, Δα3) επειδή χαρακτηρίζονται από μεγάλη οικολογική και πολιτιστική αξία. Περαιτέρω πληροφορίες περί Περιβαλλοντικού Πλούτου, βλέπε χάρτη στο Παράρτημα.

Επιπλέον, εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ, υπάρχουν και αρκετοί ελεύθεροι χώροι πρασίνου που συμβάλουν στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης του πληθυσμού εντός του αστικού περιβάλλοντος. Οι χώροι αυτοί ιεραρχούνται ως:

1. **Περιφερειακά Πάρκα**, όπως το Περιφερειακό Πάρκο Αθαλάσσας και Γεωπάρκο Φαραγγιού Κακκαρίστρας και Λόφου του Απαλού,
2. **Αστικά Πάρκα**, όπως Δημόσιος Κήπος Λευκωσίας, Πάρκο Ακρόπολης, Πάρκο Αγίου Δημητρίου, Πάρκο Έγκωμης (Μετόχι Κύκκου) κ.α.
3. **Τοπικά Πάρκα και Δημόσιοι Χώροι Πρασίνου**, τα οποία αποτελούν ανοικτούς χώρους πρασίνου που σχετίζονται άμεσα με τις περιοχές κατοικίες στις περιβαλλοντικές περιοχές.
4. **Παρόδιοι χώροι πρασίνου**, οι οποίοι καταλαμβάνουν μικρές λωρίδες γης κατά μήκος οδικών αξόνων, οι οποίες είναι δεντροφυτεμένες και τοπιοτεχνημένες ανάλογα με την περίπτωση.
5. **Κοίτες Χειμάρρων (Κοίτη του Ποταμού Πεδιαίου)**: Οι κοίτες των χειμάρρων είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν ως γραμμικά πάρκα με δεντροστοιχίες, πεζόδρομους και δίκτυα ποδηλατόδρομων.
6. **Ιδιωτικοί Χώροι Πρασίνου** που καταλαμβάνουν σημαντικές εκτάσεις γης και αποτελούν στοιχεία εμπλουτισμού ευρύτερου φυσικού περιβάλλοντος και μέρος του συστήματος ελευθέρων χώρων.

3.9.1.1 **Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσας**

Ο μεγαλύτερος χώρος πρασίνου που ευρίσκεται εντός της Περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ είναι το Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσας αποτελεί μια όαση πρασίνου που καταλαμβάνει μια έκταση 840 στρεμμάτων, φιλοξενώντας πολλά ενδημικά, ντόπια και επιγενή δέντρα, θάμνους και βότανα. Το δίκτυο των μονοπατιών - που καλύπτει 20 χιλιόμετρα - είναι ένα δημοφιλές μέρος για ποδηλασία, πεζοπορία και περπάτημα με το κατοικίδιο σας (σε καθορισμένες διαδρομές).

Στο Πάρκο Αθαλάσσας, ένα αριστούργημα μακροχρόνιων δασωτικών και καλλιεργητικών προσπαθειών, υπάρχουν πάνω από 300 δεντρώδη, θαμνώδη και ποώδη φυτικά είδη (κυρίως ξενικά, ενώ υπάρχουν και 10 ενδημικά ποώδη και θαμνώδη είδη, καθώς και 11 σπάνια), ενώ εξίσου θαυμαστή είναι η πανίδα του Πάρκου, με 173 είδη πουλιών, 27 είδη πεταλούδων, 7 είδη θηλαστικών, 6 είδη ερπετών και ένα αμφίβιο. Να σημειωθεί πως η μόνη φυσική φυτοκοινωνία είναι αυτή στην περιοχή του φράκτη, με υγρόφιλη βλάστηση. Η μεγάλη ποικιλία από υδρόβια κυρίως μεταναστευτικά πουλιά, από τα οποία μερικά διαχειμάζουν, ενώ τα περισσότερα σταθμεύουν εδώ κατά τις μεγάλες μεταναστεύσεις του Φθινοπώρου και της Άνοιξης, οφείλεται κυρίως στα νερά των δύο φρακτών και στις γενικές κλιματολογικές συνθήκες.

3.9.1.2 Εθνικό Δασικό Πάρκο Παιδαγωγικής Ακαδημίας

Το δεύτερο μεγαλύτερο Εθνικό Δασικό Πάρκο εντός της Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ είναι το Πάρκο της Παιδαγωγικής Ακαδημίας στην Αγλαντζιά. Το Ε.Δ.Π. Παιδαγωγικής Ακαδημίας έχει έκταση 45 εκταρίων και βρίσκεται μεταξύ Δήμου Αγλαντζιάς και Λευκωσίας σε απόσταση 2 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης και εμπίπτει στα διοικητικά όρια του Δήμου Αγλαντζιάς.

Ως σκοποί του Πάρκου έχουν τεθεί οι ακόλουθοι:

- η διατήρηση του ως πνεύμονα πρασίνου της περιοχής
- η προσφορά αναψυχής
- αισθητική βελτίωση της περιοχής.

Το πάρκο διαθέτει εκδρομικό χώρο, πεζόδρομο, ποδηλατόδρομο, παιδική χαρά, περίπτερο και χώρους στάθμευσης.

3.9.1.3 Δημόσιος Κήπος Λευκωσίας

Ο Δημόσιος Κήπος Λευκωσίας, ο οποίος ανακατασκευάστηκε κατά την περίοδο 1968-69, είναι ο μεγαλύτερος Δημοτικός Κήπος της Λευκωσίας. Βρίσκεται μεταξύ των Λεωφ. Νεχρού, Μουσείου και της οδού Κινύρα, πίσω από τη Βουλή των Αντιπροσώπων.

Ο Κήπος διαθέτει μεταξύ άλλων:

- Χλοοτάπητες, μονοπάτια για περίπατο και καθιστικούς χώρους, σκιερούς το καλοκαίρι και ηλιόλουστους το χειμώνα
- Κλουβιά με διάφορα είδη πτηνών
- Λίμνες με μεγάλη ποικιλία από νούφαρα, πάπιες, κ.λ.π

3.9.1.4 Γραμμικό Πάρκο Πεδιαίου Ποταμού

Ο Πεδιαίος είναι ο μεγαλύτερος ποταμός - χείμαρρος της Κύπρου, με μήκος 98 χιλιόμετρα. Έχει τις πηγές του στην οροσειρά του Τροόδους, κοντά στο μοναστήρι του Μαχαιρά. Ρέει βορειοδυτικά, διασχίζοντας την πεδιάδα της Μεσαορίας και τη Λευκωσία. Συνεχίζει την πορεία του προς τα ανατολικά, όπου καταλήγει στον κόλπο της Αμμοχώστου, κοντά στην αρχαία πόλη της Σαλαμίνας. Τα νερά του ποταμού χρησιμοποιούνταν στην αρχαιότητα για την οχύρωση της πόλης της Λευκωσίας, αφού διοχετεύονταν στα ειδικά κατασκευασμένα φρεάτια που περιτριγυρίζουν τα Ενετικά τείχη της πόλης, εμποδίζοντας τις εχθρικές παρεμβάσεις.

3.9.2 Χλωρίδα

3.9.2.1 Βλάστηση και Χλωρίδα στο Εθνικό Πάρκο Αθαλάσσας

Η μόνη φυσική φυτοκοινωνία που υπάρχει στην περιοχή είναι αυτή των δύο υδατοφρακτών, με κύρια είδη τα διάφορα είδη μερικού (*Tamarix ssp.*), το καλάμι (*Arundo donax*), το σκλινίτζι (*Juncus ssp.*), το λάπαθο (*Rumex dentatus*) και άλλη υγράφιλη βλάστηση.

Στην υπόλοιπη έκταση, η φυσική βλάστηση απαντά σε διάκενα δασωμένων εκτάσεων. Κυρίαρχα είδη είναι διάφορα φρύγανα, όπως το σπάνιο ημιθαμνώδες περιπλοκάδι (*Convolvulus oleifolius var. deserti*), το ηλιάνθεμο (*Helianthemum conglomeratum*), το θυμάρι (*Thymus capitatus*), η ξυσταρκά (*Cistus criticus*), η παλλούρα ή κονναρκά (*Zizyphus lotus*) και το χαμηλό δέντρο κιτρινομοσφιλιά (*Crataegus azarolus*). Τα περισσότερα δενδρώδη είδη δεν αυτοφύονται στην περιοχή, αλλά έχουν φυτευτεί και πολλά είναι ξενικά. Από δενδρώδη βλάστηση διακρίνεται η ήρεμη Πεύκη (*Pinus pinea*), η χαλέπιος Πεύκη (*Pinus halepensis*) και η ταχεία Πεύκη (*Pinus brutia*). Μεγάλος αριθμός ειδών ευκάλυπτου πάνω από 50 είδη που είχαν φυτευτεί σε πειραματικές επιφάνειες, σταδιακά αντικαθίστανται από το 2000, με κυπριακά είδη, όπως η τραχεία Πεύκη, η χαρουπιά (*Ceratonia siliqua*), η αγριελιά (*Olea europaea*), η σχινιά (*Pistacia lentiscus*) και άλλα είδη. Έχουν φυτευτεί επίσης κυπαρίσσια (*Cupressus sempervirens*), ακακίες (*Acacia spp.*), καζουαρίνες (*Casuarina equisetifolia*), μέρικοι, κλπ.

Η χλωρίδα της περιοχής είναι αρκετά διαταραγμένη από τις εκτεταμένες καλλιεργητικές εργασίες δάσωσης που έγιναν με εξαίρεση μικρά διάκενα και βραχώδεις θέσεις. Σε ένα σχεδόν εξ ολοκλήρου ανθρωποποιείτο περιβάλλον καταγράφηκαν πάνω από 500 δενδρώδη, θαμνώδη και ποώδη φυτά.

Τα ποώδη και θαμνώδη είδη περιλαμβάνουν 10 ενδημικά φυτά, όπως παρουσιάζονται στην λίστα πιο κάτω. Επίσης η λίστα (Πίνακας 21) συμπεριλαμβάνει είδη που παρουσιάζουν ιδιαίτερο αισθητικό και βοτανικό ενδιαφέρον όπως τα είδη ορχιδέας- μελίσσακι.

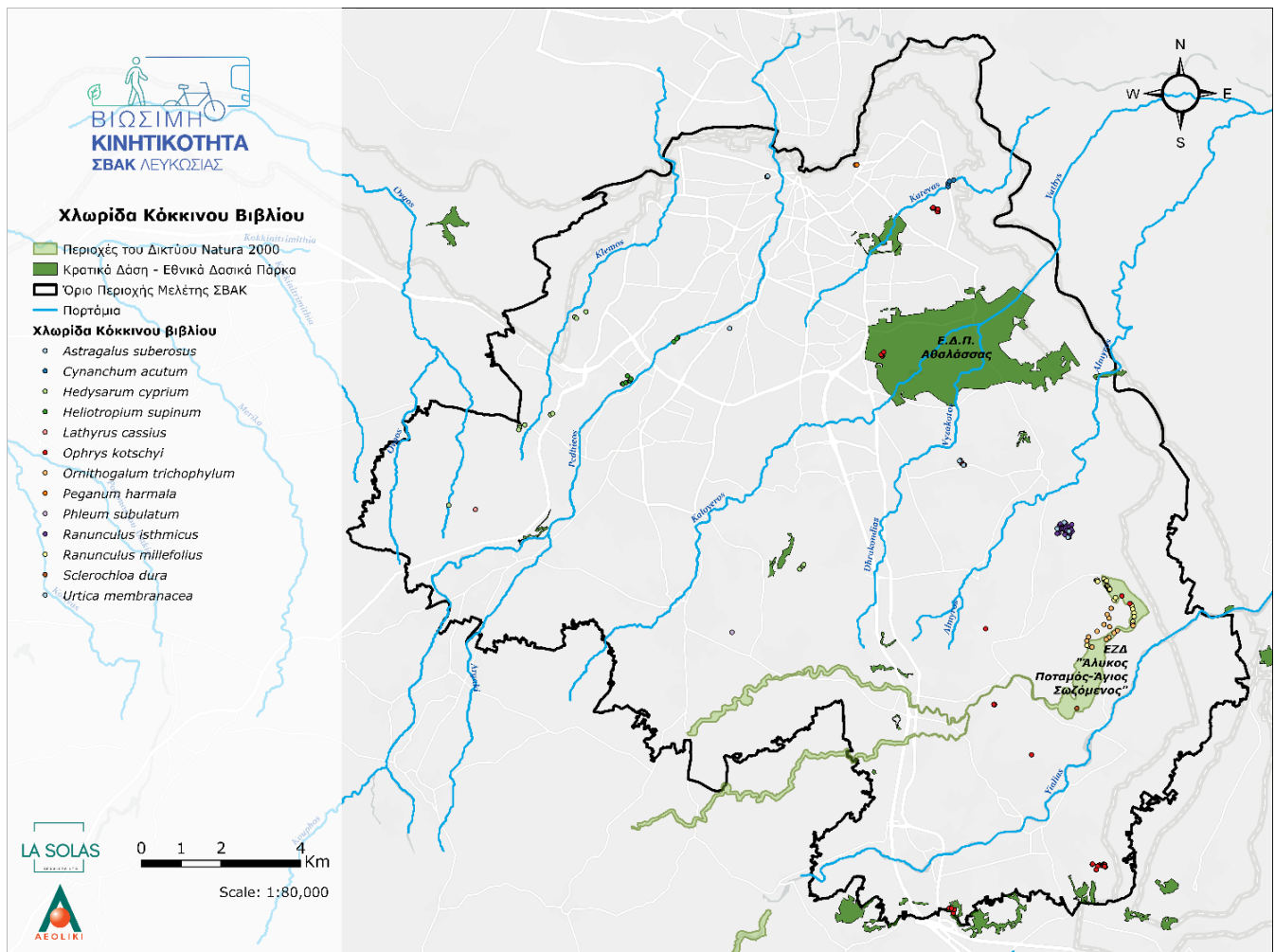
Πίνακας 21: Χλωρίδα εντός του Εθνικού Πάρκου Αθαλάσσης

Επιστημονικό όνομα	Κοινό όνομα	Κατάσταση
<i>Allium cupani ssp. cyprium</i>	Το κουπανειον, υποείδος το κυπριακό	IN
<i>Allium roseum</i>	Αγριοκρέμμυδο	IN
<i>Anemone coronaria</i>)	Λαλλές, Ανεμώνη	IN
<i>Anthemis tricolor</i>	Άνθεμις η τρίχρωμη	IN
<i>Asperula cypria</i>	Ασπερούλα η κυπριακή	IN
<i>Astagalus cyprius</i>	Αστράγαλος ο κυπριακός	IN
<i>Bulplrum sintenisii</i>	Βούπλευρο το συντενίσιο	IN
<i>Carlina involucrate ssp. cypria</i>	Καρλίνα ηπεριβληματοφόρος υποείδ. κυπριακή	IN
<i>Convolvulus oleifolius</i>	Κονβόλβουλος ο ελαιόφυλλος	IN
<i>Dianthus strictus var. troodi</i>	Διάνθος ο δύσκαμπος	IN & Ενδημικό
<i>Ephedra fragilis</i>	-	IN
<i>Gynandriris sisyrinchium</i>	Βουρτουλισσιά	IN
<i>Onobrychis venosa</i>	Ονοβρύχης η φλεβώδης	IN
<i>Onopordum cyprium</i>	Γαΐδουράγκαθο	IN
<i>Onosma fruticosum</i>	Ξυλόθρουμπος	IN
<i>Ophrys kotschy</i>	Ορχιδέα – Μελισσάκι	IN & Ενδημικό, IUCN: VU
<i>Orchis anatolica</i>	Ορχιδέα – Όρχις η ανατολική	IN
<i>Orchis fragrans</i>	Ορχιδέα - Όρχις η εύοσμη	IN
<i>Orchis sancta</i>	Ορχιδέα – Όρχις η ιερή	IN
<i>Ranunculus asiaticus</i>	Προβατόρης, Άγριο βατράχιον	IN

3.9.2.2 Χλωρίδα Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου

Εντός της Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ υπάρχουν τουλάχιστον 13 είδη του Κόκκινου Βιβλίου της Χλωρίδας της Κύπρου. Τα τρία είδη *Ranunculus millefolius*, *Cynanchum acutum*, και *Astragalus suberosus* κατατάσσονται ως Κινδυνεύουν (EN). Τα είδη *Urtica membranacea*, *Sclerochloa dura*, *Ranunculus isthmicus*, *Phleum subulatum*, *Ornithogalum trichophyllum*, *Ophrys kotschy*, και *Hedysarum cyprium* κατατάσσονται ως Ευρώτα (VU). Ενώ το είδος *Peganum harmala* έχει χαρακτηριστεί ως Κρισίμως Κινδυνεύον (CR) το οποίο έχει βρεθεί μόνο μια θέση σε όλη την Κύπρο κοντά στην Πύλη Αμμοχώστου, στο κέντρο Λευκωσίας. Το είδος *Heliotropium supinum* οριστικέ ως Εγγύς Απιλούμενο (NT) το οποίο απογράφηκε σε 10 Θέσεις σε ολόκληρη την Κύπρο ενώ μόνο σε δύο θέσεις στην Λευκωσία (Χάρτης 19).

Κάποια είδη δέχονται απειλές όπως, η οικιστική και τουριστική ανάπτυξη (1.4.2 & 1.4.3), κατασκευή δρόμων (1.4.4), η εκχέρσωση για διάφορους άλλους σκοπούς (1.2.2) και η υπερσηλογή από ερευνητές (3.5). Η αδυναμία εγγενούς αναπαραγωγής του είδους (9.2), πιθανώς να συνιστά μια επιπρόσθετη απειλή. Ενώ κάποια άλλα δέχονται επιπρόσθετες απειλές όπως στρατιωτικές δραστηριότητες (10), λατόμηση (1.3.7) και επέκταση καλλιεργειών.



Χάρτης 19: Χλωρίδα Κόκκινου Βιβλίου Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ

3.9.3 Πανίδα

3.9.3.1 Ερπετά και αμφίβια στην Περιοχή Μελέτης ΣΒΑΚ

Όσο αφορά τα ερπετά (σαύρες, φίδια, και χελώνες) και τα αμφίβια σύμφωνα με τον HerpAtlas, εντός της Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ υπάρχουν συνολικά 20 είδη, όπως περιγράφονται στον πιο κάτω πίνακα (Πίνακας 22).

Πίνακας 22: Ερπετά και αμφίβια εντός περιοχής ΣΒΑΚ

A/A	Επιστημονικό όνομα	Κοινό όνομα	Annex 92/43	Bern Annex	Κυπριακός Νόμος 153(I)2003
ΦΙΔΙΑ					
	<i>Dolichophis jugularis</i>	Θερκό		-	
	<i>Hemorrhois nummifer</i>	Δρόπης		-	
	<i>Hierophis cypriensis</i>	Κυπριακό φίδι (Ε) (Είδος Προτεραιότητας & Κινδυνεύον)		-	
	<i>Macrovipera lebetina</i>	Φίνα	-	-	-
	<i>Typhlops vermicularis</i>	Ανήλιος	-	-	-
	<i>Telescopus fallax</i>	Ξυλόδροπης		-	
ΣΑΥΡΕΣ					
	<i>Acanthodactylus schreiberi</i>	Αμμόσαυρα – (Κινδυνεύον)	-	III	

A/A	Επιστημονικό όνομα	Κοινό όνομα	Annex 92/43	Bern Annex	Κυπριακός Νόμος 153(I)2003
	<i>Laudakia stellio cypriaca</i>	Κουρκουτάς (Ε)	IV	II	III
	<i>Ophisops elegans schlueteri</i>	Αλιζαύρα (Ε)	IV	II	III
	<i>Phoenicolacerta troodica</i>	Σαύρα του Τροόδους (Ε)	-	III	-
	<i>Trachylepis vittata</i>	Βυζάστρα		III	
	<i>Mediodactylus kotschy</i>	Μισιαρός	IV	II	III
	<i>Hemidactylus turcicus</i>	Σαμιαμίδι	-	III	-
	<i>Chamaeleo chamaeleon</i>	Χαμαιλέοντας	IV	II/IIa	III
	<i>Chalcides ocellatus</i>	Λιακόνι	IV	II	III
	<i>Ablepharus budaki</i>	Αβλέφαρος	IV	II	II
ΑΜΦΙΒΙΑ					
	<i>Pelophylax cypriensis</i>	Λεβαντοβάτραχος	IV	-	-
	<i>Bufoles cypriensis</i>	Πρασινόφρυνος	IV	-	III
ΧΕΛΩΝΕΣ					
	<i>Mauremys rivulata</i>	Ποταμοχελώνα	IV	-	III
(Ε) - Ενδημικό					

3.9.3.2 Πανίδα στο Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσας

Η πανίδα εντός του Δασικού πάρκου Αθαλάσσας χαρακτηρίζεται από μια μεγάλη ποικιλία πουλιών, κυρίως υδρόβιων, στην πλειονότητα τους μεταναστευτικά, που αποδίδεται κυρίως στην ύπαρξη των δύο υδατοφρακτών αλλά και στην ποικιλομορφία της βλάστηση και του τοπίου. Μερικά χρησιμοποιούν τους υδατοφράκτες για να διαχειμάσουν, ενώ τα περισσότερα απλά σταθεμεύουν κατά τις περιόδους των μεσιτεύσεων. Εκτός από τα μεταναστευτικά, υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός πουλιών που ζουν μόνιμα και αναπαράγονται στο δύο υδατοφράκτες αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του πάρκου. Έχουν καταγραφεί στο πάρκο συνολικά 173 είδη πουλιών, 7 είδη θηλαστικών, 6 είδη ερπετών, 2 είδη αμφίβιων, διάφορα είδη πεταλούδων και μεγάλος αριθμός εντόμων.

Ο πιο κάτω πίνακας (Πίνακας 23) συνοψίζει τα είδη πτηνών που αναπαράγονται εντός της έκτασης του δασικού πάρκου Αθαλάσσας.

Πίνακας 23: Πτηνοπανίδα εντός Εθνικού Πάρκου Αθαλάσσας

Επιστημονική Ονομασία	Κοινό Όνομα	Κατάσταση
<i>Fulica atra</i>	Καραπατάς	Υδρόβια που ζουν και αναπαράγονται στο πάρκο.
<i>Anas platyrhynchos</i>	Πρασινοκέφαλη πάπια	
<i>Gallinula chloropus</i>	Αρκοπετεινάρο	
<i>Ardea cinerea</i>	Γκριζος ερωδιός	
<i>Tyto alba</i>	Αθρωποπούλι	
<i>Falco tinnunculus</i>	Σιαχίσι	
<i>Asio otus</i>	Αρκόθουπος	
<i>Alectoris chukar</i>	Περδικα	
<i>Francolinus francolinus</i>	Φραγκολίνα	
<i>Columba palumbus</i>	Φάσσα	
<i>Oenanthe cypriaca</i> (Ε)	Σκαλιφούρτα	

Τα θηλαστικά που εντοπίζονται στην περιοχή του πάρκου είναι ο λαγός (*Lepus europaeus*), ο σκαντζόχοιρος (*Hemiechinus auratus dorotheae*), η αλέπου (*Vulpes vulpes indutus*), και διάφορα είδη νυχτερίδων κ.α. Τα είδη ερπετών που συχνάζουν στο πάρκο είναι κυρίως το μαύρο φίδι (*Columber jugalaris*), ο κουρκουτάς (*Laudakia stellio cypriaca*) και άλλα είδη σαυρών. Επίσης στο πάρκο Αθαλάσσας συναντάται και Πασινόβάτραχος (*Bufo viridis*).

3.9.4 Προστατευόμενες Περιοχές

Εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ, σύμφωνα με την πολεοδομία υπάρχουν δύο περιοχές που έχουν καθοριστεί ως προστατευόμενα τοπία, αυτές είναι τα «Τμήματα Χώρου και κατάλοιπων Αρχαίου Ιδαίου» και το δεύτερο είναι Χώρος και κατάλοιπα Μεσαιωνικής Αγρεπαυλής», και οι δύο προστατευόμενες περιοχές ανήκουν στην κατηγορία Αρχαιολογικοί Χώροι.

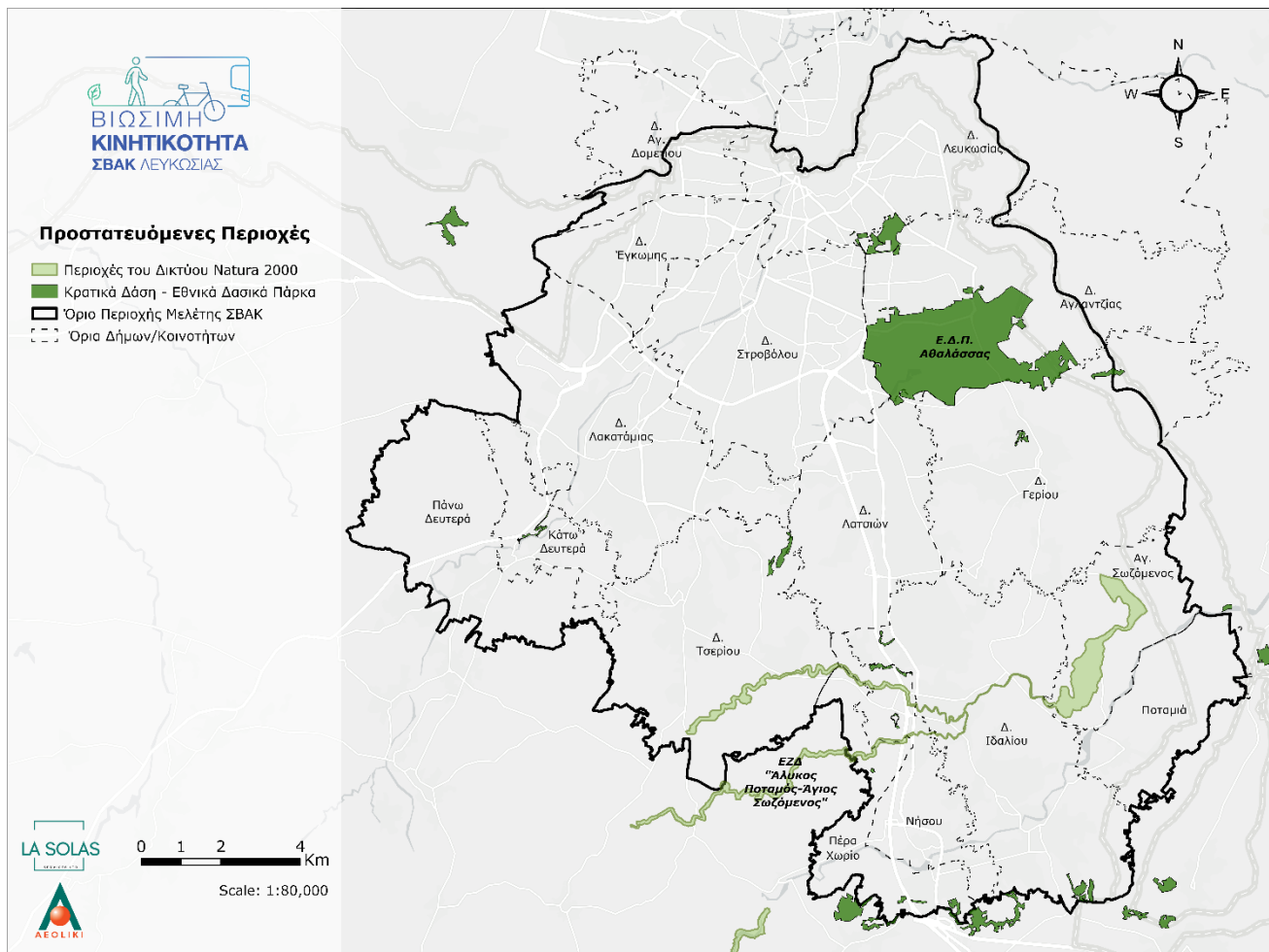
Όσον αφορά τα κρατικά δάση εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ, την μεγαλύτερη έκταση έχει το Εθνικό Δασικό πάρκο Αθαλάσσας. Το δεύτερο μεγαλύτερο είναι το Εθνικό Δασικό Πάρκο Αγλατζιάς (Παιδαγωγική Ακαδημία). Οι άλλες μικρότερες εκτάσεις που ορίζονται ως κρατικά δάση/πάρκα βρίσκονται στους λόφους Απαλού, στην Δευτερά (Χρυσοσπιλιότσησα), Παλιόματρα, Λευκαρίτης, στο Πέρα Χωριό, στο Δάλι, Λούρκα και στο Γέρι.

Σχετικά με τις προστατευόμενες περιοχές του Δικτύου Natura 2000 εντός της περιοχής μελέτης της ΣΒΑΚ βρίσκεται μόνο μία περιοχή ορισμένη ως ΕΖΔ και πρόκειται για την περιοχή «Άλυκος Ποταμός-Άγιος Σωζόμενος» με κωδικό CY2000002. Η περιοχή αυτή καθορίστηκε ως ΕΖΔ του Δικτύου Natura 2000 από τον Σεπτέμβριο του 2015 για 11 τύπους οικοτόπων που εντοπίζονται εντός της έκτασης των 372.8 ha.

Η ΕΖΔ «Άλυκος Ποταμός – Άγιος Σωζόμενος» συνδυάζει ποικιλία οικοτόπων, με την παρουσία του υδάτινου στοιχείου αλλά και αρκετές ιδιαιτερότητες. Περιλαμβάνει 11 τύπους φυσικών οικοτόπων του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (εκ των οποίων οι δύο ορίζονται ως οικότοποι προτεραιότητας - *) και της άγριας χλωρίδας και πανίδας. Συνολικά τα προστατευόμενα είδη της περιοχής συμπεριλαμβάνουν 52 είδη πτηνών, ένα είδος χλωρίδας, δύο είδη θηλαστικών και ένα είδος ερπετού (χελώνας).

Οι 11 τύποι οικοτόπων:

1. 1310– Πρωτογενής βλάστηση με *Salicornia* και άλλα μονοετή είδη των λασπωδών και αμμωδών ζωνών
2. 1410 – Μεσογειακά αλίπεδα (*Juncetalia maritimi*)
3. 1420 – Μεσογειακές και θερμοατλαντικές αλόφιλες λόχμες (*Sarcocometea fruticosi*)
4. 1430 – Αλο-νιτρόφιλες λόχμες (*Pegano – Salsoletea*)
5. 5220* – Δενδροειδή Matorrals με *Zyziphus*
6. 5330 – Θερμομεσογειακές και προερημικές λόχμες
7. 5420 – Φρύγανα με *Sarcopoterium spinosum*
8. 6220* – Ψευδοστέπα με αγρωστώδη και μονοετή φυτά (*Thero- Brachypodieta*)
9. 6420 – Υγροί μεσογειακοί λειμώνες με υψηλές πόες από *Molinio Holoschoenion*
10. 8210 – Ασβεστολιθικά βραχώδη πρηνή με χασμοφυτική βλάστηση
11. 92D0 – Νότια παρόχθια δάση – στοές και λόχμες (*Nerio-Tamaricetea και Securinegion tinctoriae*)



Χάρτης 20: Προστατευόμενες Περιοχές εντός της Περιοχής Μελέτης ΣΒΑΚ

3.10 Ανθρωπογενές Περιβάλλον

Για τη δημογραφική ανάλυση, έχουν συλλεγεί και αξιολογηθεί στοιχεία από τις δύο τελευταίες απογραφές (2011 και 2021) καθώς και ετήσια στοιχεία πληθυσμού από την Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου (ΣΥΚ). Επιπλέον στοιχεία έχουν συλλεγεί από την Eurostat και από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Κύπρου. Τα στοιχεία αναλύονται με σκοπό να κατανοηθούν οι κοινωνικές και οικονομικές παράμετροι που πρέπει να ληφθούν υπόψη στη διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της ευρύτερης αστικής περιοχής της Λευκωσίας, οι πιέσεις, οι κινητήριες δυνάμεις αλλά και τα μέτρα πολιτικής και οι επιπτώσεις τους από κοινωνική και οικονομική σκοπιά.

3.10.1 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

3.10.1.1 Εξέλιξη του πληθυσμού

Ο πληθυσμός της Κύπρου, σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία που είναι διαθέσιμα από την ΣΥΚ και αφορούν το έτος 2021, ανέρχεται σε 923.272 κατοίκους. Όσο αφορά το ρυθμό αύξησης του πληθυσμού, αυτός ανήλθε στο 16,4% (2011 – 2021). Ο πληθυσμός που καταγράφηκε για την επαρχία Λευκωσίας ήταν 350.824 άτομα και αποτελούσε ποσοστό 38% στον συνολικό πληθυσμό. Για το 2021, η επαρχία Λευκωσίας παρουσιάζει αύξηση κατά 7,5% σε σύγκριση με το 2011.

Ο Πίνακας 24 πιο κάτω παρουσιάζει των πληθυσμό ανά δήμο/κοινότητα εντός ορίου περιοχής ΣΒΑΚ όπως καταγράφηκε το 2021.

Πίνακας 24: Πληθυσμός Δήμων/Κοινοτήτων εντός ορίων περιοχής ΣΒΑΚ

Επαρχία Δήμοι/Κοινότητες	Σύνολο Πληθυσμού 2021
Επαρχία Λευκωσίας	350.824

Επαρχία Δήμοι/Κοινότητες	Σύνολο Πληθυσμού 2021
Άγιος Σωζόμενος	5
Δήμος Λατσιών	18.579
Δήμος Αγίου Δομετίου	12.904
Δήμος Αγλατζιάς	21.543
Δήμος Γερίου	9.651
Δήμος Έγκωμης	20.502
Δήμος Ιδαλίου	12.350
Δήμος Λακατάμιας	43.276
Δήμος Λευκωσίας	56.848
Δήμος Στροβόλου	71.123
Δήμος Τσερίου	8.304
Κάτω Δευτερά	2.132
Νήσου	2.132
Πάνω Δευτερά	3.007
Πέρα Χωριό	3.002
Ποταμιά	582
Συνοικισμός Ανθούπολης	1.693

Όπως φαίνεται στον πιο κάτω πίνακα (**Πίνακας 25**), με τα προκαταρκτικά αποτελέσματα της απογραφής του 2021, για την επαρχία Λευκωσίας 256.119 άτομα ζουν στην αστική περιοχή και 94.705 στην αγροτική περιοχή.

Πίνακας 25: Κατανομή πληθυσμού (%) ανά αστική και αγροτική περιοχή της Επαρχίας Λευκωσίας για το 2021

Επαρχία Λευκωσίας	Πληθυσμός 2021		
	Αστική	Αγροτική	Σύνολο
	256.911	94.705	351.616
73,1%	26,9%	100%	

Ο αριθμός γεννήσεων στην επαρχία Λευκωσία ήταν 3.674 το 2021 και 3.532 το 2022. Συγκεκριμένα για την περιοχή ΣΒΑΚ έδειξε τα πιο κάτω στοιχεία (**Πίνακας 26**):

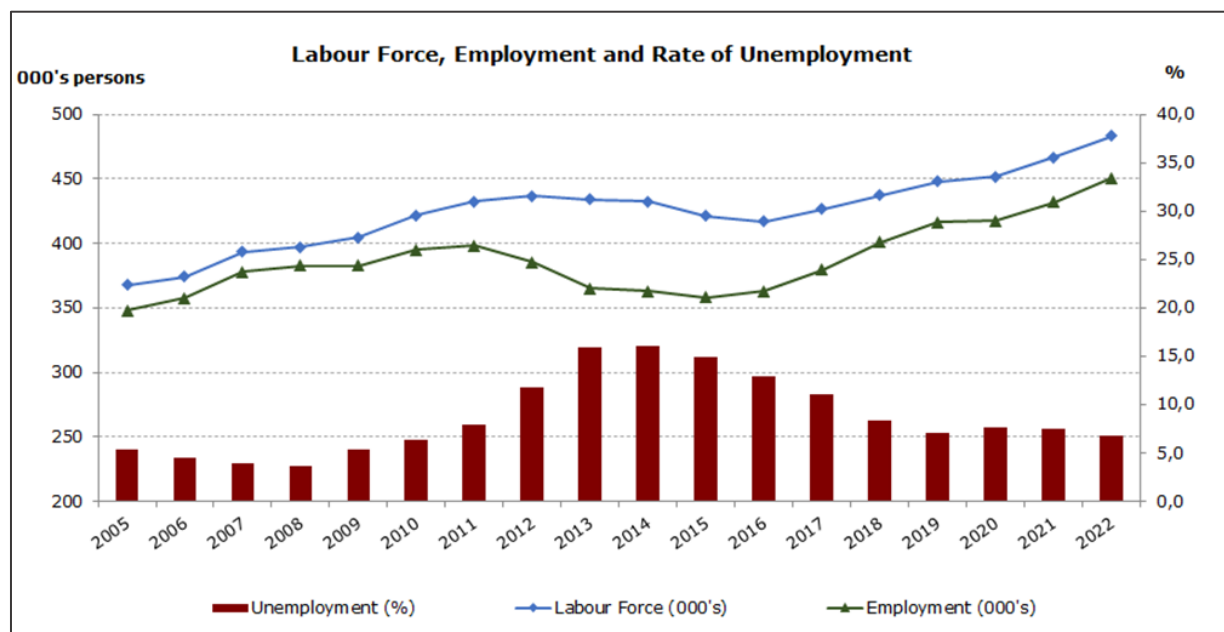
Πίνακας 26: Γεννήσεις εντός της Επαρχίας Λευκωσίας για τα έτη 2021 και 2022

Σύνολο Γεννήσεων 2021	Σύνολο
Λευκωσία Σύνολο	3.674
Λευκωσία αστική	2.660
Λευκωσία αγροτική	1.014
Σύνολο Γεννήσεων 2022	Σύνολο
Λευκωσία Σύνολο	3.532
Λευκωσία αστική	2.550
Λευκωσία αγροτική	982

- ◆ Ο συνολικός δείκτης γονιμότητας παραμένει αρκετά χαμηλός (11,5 το 2021 και 11,2 το 2022)
- ◆ Ο αριθμός των θανάτων στην Κύπρο ανήλθε σε 7.202 το 2021 και 7.295 το 2022
- ◆ Το προσδόκιμο ζωής κατά τη γέννηση εκτιμήθηκε το 2021 σε 79,1 για άντρες και 83,3 για γυναίκες και το 2022 σε 79,6 για άντρες και 83,3 για γυναίκες

3.10.2 Απασχόληση

Τα ποσοστά απασχόλησης/ανεργίας για την περίοδο 2005 – 2022 στην Κύπρο, εμφανίζονται στο πιο κάτω Διάγραμμα.



Διάγραμμα 8: Εργατικό δυναμικό, απασχόληση και ποσοστό ανεργίας (2005 – 2022), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2022

Τα ποσοστά απασχόλησης στην Κύπρο, δείχνουν αύξηση κατά την περίοδο 2005 – 2008, ενώ τα ποσοστά ανεργίας δείχνουν μείωση. Κατά την περίοδο που ακολούθησε μεταξύ 2009 – 2014, σημειώθηκε αντίθετη τάση, με συνεχή αύξηση της ανεργίας. Η αρνητική αυτή τάση μπορεί να αποδοθεί στην παγκόσμια οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2008. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ανεργίας στην Κύπρο είναι η εποχιακή ανεργία κατά τους χειμερινούς μήνες λόγω του τουριστικού χαρακτήρα ορισμένων περιοχών (π.χ. παραλιακές περιοχές Αγίας Νάπας και Παραλιμνίου).

Την περίοδο 2015 – 2019, η ανεργία παρουσίασε σημαντική μείωση. Σε αυτό συνέβαλε η εφαρμογή των σχεδίων/προγραμμάτων που ανακοίνωσε η Κυβέρνηση για την τοποθέτηση των ανέργων στην αγορά εργασίας και η ανάκαμψη της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένης της οικοδομικής δραστηριότητας. Το 2020 η ανεργία αυξήθηκε λόγω της περιόδου αποκλεισμού του COVID19 που επηρέασε όλους τους οικονομικούς τομείς. Φαίνεται ότι η απασχόληση βρίσκεται σε πιο σταθερή και θετική πορεία τα τελευταία τρία χρόνια.

3.10.3 Εγκαταστάσεις και εργαζόμενοι

Ο Πίνακας πιο κάτω, παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των επιχειρήσεων και των εργαζόμενων κατά την περίοδο 2015 – 2020, όπου φαίνεται η διαχρονική ανάπτυξή τους στην Κύπρο.

Η μεγαλύτερη αύξηση των επιχειρήσεων σημειώθηκε το 2018 – 2019, οι οποίες αυξήθηκαν κατά 5.915 σε αριθμό και 5,8% σε ποσοστό. Αντίθετα, η επομένη περίοδος (2019 – 2020) παρουσιάζει τη μικρότερη αύξηση (2.158 σε αριθμό και 2,0% σε ποσοστό), κάτι που αναμενόταν από τη στιγμή που μεσολάβησε η περίοδος αποκλεισμού του COVID19.

Οι απασχολούμενοι σημείωσαν τη μεγαλύτερη αύξηση την περίοδο 2017 – 2018, κατά 27.581 άτομα και ποσοστό 7,1%, ενώ η μικρότερη αύξηση παρουσιάστηκε την περίοδο 2019 – 2020 κατά 1.769 άτομα και ποσοστό 0,4%.

Πίνακας 27: Συνολικός αριθμός εγκαταστάσεων και εργαζομένων ανά έτος (2015 – 2020), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Αριθμός Εγκαταστάσεων	90.162	93.067	96.936	101.147	107.062	109.220
Αριθμός Εργαζομένων	346.155	363.270	386.650	414.231	425.376	427.145

Λεπτομέρειες σχετικά με την κατανομή των επιχειρήσεων και των εργαζομένων ανά τομέα δίνονται στον πιο κάτω πίνακα. Τα στατιστικά δείχνουν ότι στην Κύπρο, ο τριτογενής τομέας είχε το μεγαλύτερο μερίδιο επιχειρήσεων και εργαζομένων, ακολουθούμενος από τον δευτερογενή τομέα. Ο πρωτογενής τομέας είχε το χαμηλότερο ποσοστό εγκαταστάσεων και εργαζομένων.

Πίνακας 28: Αριθμός εγκαταστάσεων και εργαζομένων ανά τομέα στην Κύπρο (2020)

	Σύνολο	Πρωτογενής τομέας		Δευτερογενής τομέας		Τριτογενής τομέας	
		Αριθμός	%	Αριθμός	%	Αριθμός	%
Αριθμός Εγκαταστάσεων	109.220	3.597	3,3	14.661	13,4	90.962	83,3
Αριθμός Εργαζομένων	427.145	9.134	2,1	75.455	17,7	342.545	80,2

Για την Περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ, ο επικρατέστερος τομέας είναι ο δευτερογενής και ο τριτογενής. Για τον δευτερογενή τομέα, η επαρχία Λευκωσίας έχει ένα από τους μεγαλύτερους αριθμούς επιχειρήσεων και εργαζομένων. Σημαντικό μέρος της επιχειρηματικής ανάπτυξης του τομέα υποστηρίζεται από τις Βιομηχανικές Ζώνες και τις Ζώνες Εργαστηρίων.

Για τον τριτογενή τομέα, παρόλο που στηρίζεται κυρίως σε τουριστικά καταλύματα, βασίζεται και σε επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη διοίκηση, τις χρηματοοικονομικές ασφάλειες και τις κτηματομεσιτικές δραστηριότητες και οι οποίες είναι βασικά συγκεντρωμένες στο κέντρο της Λευκωσίας.

3.10.4 Απασχόληση ανά τόπο εργασίας

Τα στοιχεία σχετικά με τον τόπο εργασίας του απασχολούμενου πληθυσμού για την περιοχή μελέτης ΣΒΑΚ, για το 2011 περιλαμβάνονται στον πιο κάτω Πίνακα (**Πίνακα 29**). Δεν έχουν δημοσιευτεί ακόμα τα στατιστικά στοιχεία της έρευνας που έγινε το 2021.

Πίνακας 29: Απασχολούμενοι ανά τόπο εργασίας (2011), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2011

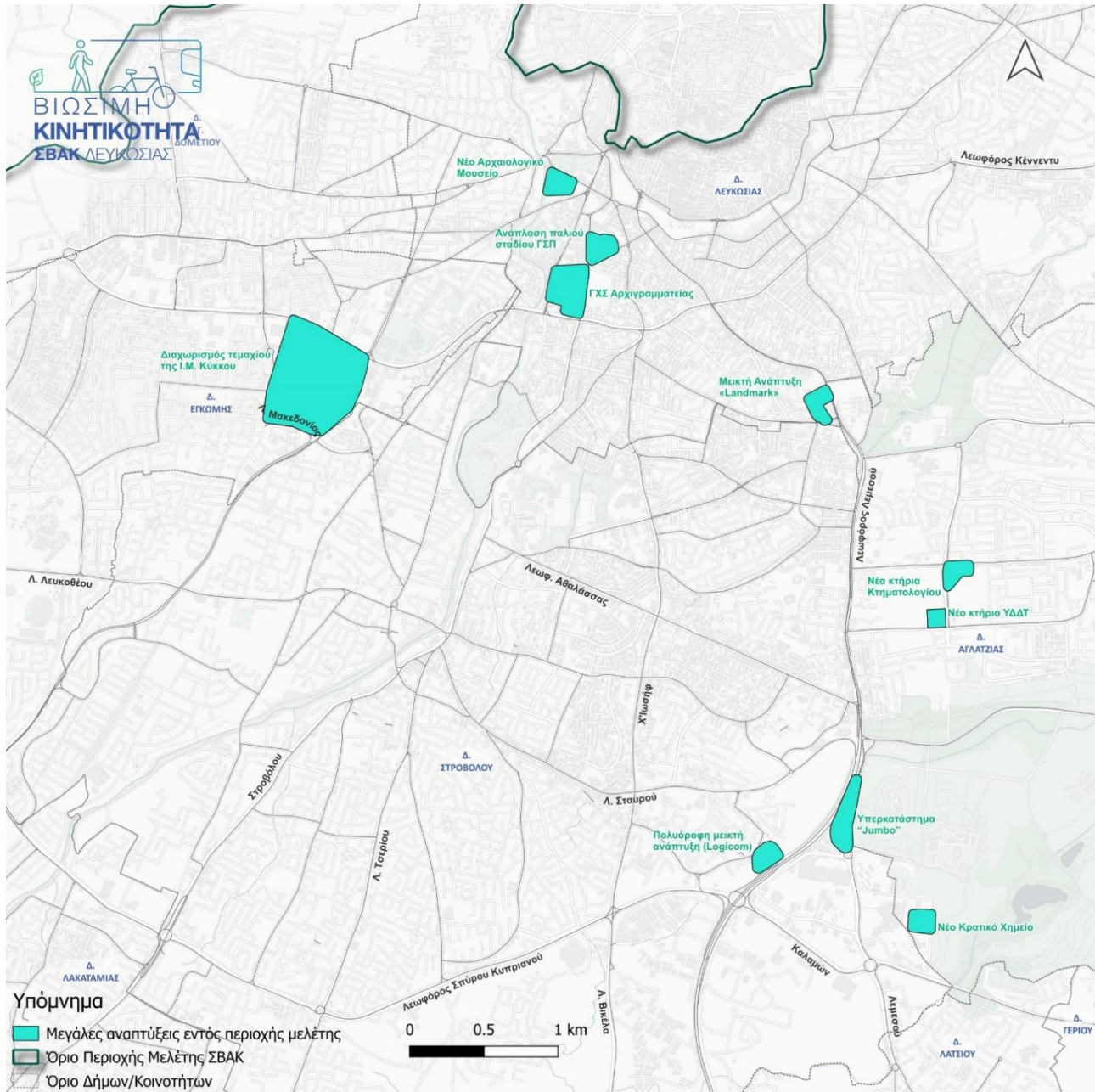
	Τόπος Εργασίας				
	Σύνολο εργαζομένων	Δήμος/Κοινότητας κατοικίας (%)	Διαφορετικός Δήμος/Κοινότητα (%)	Διάφοροι τόποι εργασίας (%)	Στο εξωτερικό (%)
Αστικές περιοχές					
Επαρχία Λευκωσίας	114.868	34,8	60,8	3,3	0,6
Αγροτικές περιοχές					
Επαρχία Λευκωσίας	39,653	24,9	69,3	5,1	0,3

Το κυριότερο συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί σχετικά με την κατανομή του απασχολούμενου πληθυσμού ανά τόπο εργασίας για την επαρχία Λευκωσίας είναι τα εξής:

- ♦ Το ποσοστό των εργαζομένων της Επαρχίας Λευκωσίας που μετακινείται σε άλλη περιοχή για σκοπούς εργασίας είναι σημαντικά υψηλό (60,8%) για τις αστικές περιοχές όπως και για τις αγροτικές περιοχές (69,3%).

3.10.5 Σημαντικές αναπτύξεις και νέες θέσεις εργασίας

Στα πλαίσια της αξιολόγησης του πληθυσμού και των θέσεων εργασίας, υπόψη θα πρέπει να ληφθούν οι μεγάλες σημασίας αναπτύξεις οι οποίες θα κατασκευαστούν πριν το 2030 και αναμένεται να παράξουν και να έλξουν μετακινήσεις λόγω είτε δημιουργίας θέσεων εργασίας/κατοικιών είτε μεταφέροντας τις θέσεις εργασίας στη νέα εγκατάσταση από κάπου αλλού. Οι 9 αναπτύξεις που αξιολογήθηκαν παρουσιάζονται στο χάρτη πιο κάτω (**Χάρτης 21**)



Χάρτης 21: Μεγάλες αναπτύξεις εντός περιοχής μελέτης

Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ:

Το έργο που αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2024, βρίσκεται στην Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή της Λευκωσίας και θα συνδέει τη νέα πόλη με τον ιστορικό πυρήνα της Λευκωσίας και θα συνεισφέρει στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ενώ παράλληλα θα παρέχει έναν σημαντικό χώρο πρασίνου και αναψυχής για τους κατοίκους της Λευκωσίας και τους επισκέπτες.

Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή δύο υπόγειων επιπέδων στάθμευσης που θα συνδέονται με το σύστημα των δημόσιων λεωφορείων και θα λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης και μετακίνησης, προωθώντας τη βιώσιμη κινητικότητα στη Λευκωσία. Περιλαμβάνει επίσης τη δημιουργία πλατείας, εστιατορίων, γκαλερί, βιβλιοπωλείου, αίθουσας πολλαπλών χρήσεων και καφετεριών καθώς και υπαίθριου αμφιθεάτρου και αναμένεται σύμφωνα με τη

Μελέτη Εκτίμησης Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων (ΜΕΚΕ) να έχει 154 αφίξεις και 72 αναχωρήσεις κατά την απογευματινή αιχμή. Οι γωνίες του χώρου ανυψώνονται στο επίπεδο του δρόμου σχηματίζοντας τους χώρους του εστιατορίου, ενώ όλες οι επιφάνειες της ταράσας θα είναι φυτεμένες προσφέροντας στους επισκέπτες την απόλαυση ενός ελκυστικού χώρου πρασίνου στην καρδιά της πόλης.

Μικτή ανάπτυξη “Landmark”:

Το έργο περιλαμβάνει την ανακαίνιση και μετατροπή του ξενοδοχείου “Landmark” σε πολυτελές ξενοδοχείο ενώ στον υπαίθριο χώρο του ξενοδοχείου θα υψώνονται δύο πύργοι με γραφειακές εγκαταστάσεις και 53 διαμερίσματα. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2025.

Στην εγκατάσταση αναμένονται 312 αφίξεις και 81 αναχωρήσεις κατά την πρωινή αιχμή, ενώ στην απογευματινή αιχμή αναμένονται 193 αφίξεις και 592 αναχωρήσεις. Η είσοδος και η έξοδος στην/από την εγκατάσταση θα πραγματοποιείται μόνο με αριστερόστροφες κινήσεις επί της Λεωφόρου Μακαρίου και της Λεωφόρου Κέννεντυ.

Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο:

Το νέο Αρχαιολογικό Μουσείο χωροθετείται στο οικόπεδο του παλαιού νοσοκομείου Λευκωσίας, απέναντι από τη Βουλή των Αντιπροσώπων και έκτασης 40.000 τετραγωνικών μέτρων. Το νέο Μουσείο θα περιλαμβάνει εκτός από τους μόνιμους εκθεσιακούς χώρους και τους χώρους περιοδικών εκθέσεων, χώρους εκπαιδευτικών προγραμμάτων, εργαστήρια συντήρησης, υπόγειους χώρους στάθμευσης 100 αυτοκινήτων και 7 θέσεις λεωφορείων στο ισόγειο, αποθήκες, χώρους αναψυχής, βιβλιοθήκη, αμφιθέατρο και γραφεία. Το έργο εκτιμάται ότι θα κατασκευαστεί το 2026 και στο νέο κτήριο θα μεταφερθούν οι 40 – 50 εργαζόμενοι που θα εργάζονται στο υφιστάμενο Μουσείο της Οδού Μίκη Θεωδωράκη (πρώην Μουσείου).

Υπερκατάστημα “JUMBO” στο Στρόβολο:

Το νέο κατάστημα “JUMBO” στο Στρόβολο στα παλιά κεντρικά κτήρια του Ομίλου Στεφανίδη, θα διαθέτει σύμφωνα με την Μελέτη Εκτίμησης Επιπτώσεων στο Περιβάλλον, ωφέλιμο εμβαδόν πωλήσεων 10.476 m² και 331 χώρους στάθμευσης, αποθηκευτικούς χώρους και γραφεία.

Το κατάστημα αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2023/2024. Κατά την απογευματινή αιχμή αναμένονται 202 αφίξεις και 175 αναχωρήσεις, ενώ η είσοδος και η έξοδος στην/από την εγκατάσταση θα πραγματοποιείται με αριστερόστροφες κινήσεις επί του δρόμου Β1.

ΓΧΣ Αρχιγραμματείας και κτήριο ΥΔΔΤ:

Το έργο περιλαμβάνει την ανέγερση δύο υπουργείων στο χώρο στάθμευσης απέναντι από την Αρχιγραμματεία. Τα νέα κτήρια θα στεγάσουν το Υπουργείο Εσωτερικών (ΥΠΕΣ), το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ), Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών, την Κυπριακή Βιβλιοθήκη, την Ακαδημία Γραμμάτων και Τεχνών και επίσης θα υπάρχει και ανοιχτός χώρος για αναψυχή (πλατεία).

Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2027 και από τα υφιστάμενα κτήρια του ΥΠΕΣ θα μεταφερθούν 326 εργαζόμενοι, ενώ για το ΥΜΕΕ θα μεταφερθούν 126 εργαζόμενοι. Η μελλοντική κυκλοφορία με την ανάπτυξη είναι παρόμοια με την μελλοντική κυκλοφορία χωρίς την ανάπτυξη καθώς στο τεμάχιο λειτουργεί ανοιχτός χώρος στάθμευσης, ενώ με την ανάπτυξη ο χώρος αυτός θα καταργηθεί.

Επιπλέον, το Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως (ΥΔΔΤ), θα μεταφερθεί στο Δήμο Αγλαντζιάς, στον ευρύτερο χώρο του Αρχηγείου Αστυνομίας, στην συμβολή των λεωφόρων ΡΙΚ και Ακαδημίας. Οι εργαζόμενοι που θα μεταφερθούν από τα υφιστάμενα κτήρια είναι 136 και θα παρέχονται σύνολο 145 θέσεις στάθμευσης. Η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις θα γίνεται από ανώνυμους δρόμους στη βόρεια και τη δυτική πλευρά του οικοπέδου.

Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου:

Το έργο περιλαμβάνει το διαχωρισμό του τεμαχίου 879 της Ι.Μ. Κύκκου σε οικόπεδα, τα οποία θα διατεθούν για την ανάπτυξη διαφόρων ειδών χρήσεων, όπως εμπορικών, γραφειακών, τουριστικών, οικιστικών, αναψυχής, ιατρικής και εκπαίδευσης, ενώ συμπεριλαμβάνεται έκταση που διατίθεται ως δημόσιος χώρος πρασίνου και κοινοτικός εξοπλισμός.

Συνολικά, το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2035 αλλά μέχρι το 2030, θα λειτουργήσει μόνο ένα νοσοκομείο (έτος κατασκευής 2025) με εκτιμώμενες 140 αφίξεις και 40 αναχωρήσεις το πρωί και 119 αφίξεις και 205 αναχωρήσεις στην απογευματινή αιχμή. Η πρόσβαση στο οικόπεδο γίνεται 4 σημεία (με αριστερόστροφες κινήσεις) επί των Γρ. Διγενή Αρχαγγέλου, Γ.Κρανιδιώτη και Μακεδονίας.

Νέα κτήρια κτηματολογίου:

Η ανάπτυξη αφορά στην κατασκευή και λειτουργία πενταόροφου κτιρίου εμβαδού 6.940 τετραγωνικών μέτρων με δύο υπόγεια εμβαδού 2.300 τ.μ. το κάθε ένα για 103 χώρους στάθμευσης και αποθήκες. Επιπρόσθετα, στην ανάπτυξη θα περιλαμβάνεται η δημιουργία δύο υπαίθριων χώρων στάθμευσης με 142 θέσεις για το προσωπικό και

30 θέσεις στάθμευσης για τους επισκέπτες. Στην εγκατάσταση θα μεταφερθούν 250 εργαζόμενοι από τα υφιστάμενα κτήρια του Κτηματολογίου. Κατά τη διάρκεια της πρωινής ώρας αιχμής 07:15 – 08:15 υπολογίζεται ότι θα εισέρχεται στην υπηρεσία το 90% του προσωπικού και το 10% των επισκεπτών, δηλαδή συνολικά 228 οχήματα.

Νέο Κρατικό Χημείο:

Το έργο αφορά στην ανέγερση νέου Κρατικού Χημείου πλησίον της Ψυχιατρικής Κλινικής Αθαλάσσης. Η κατασκευή αναμένεται να ολοκληρωθεί μεταξύ 2028 και 2029 και στις νέες εγκαταστάσεις θα μεταφερθούν 180 εργαζόμενοι από τα υφιστάμενα κτήρια.

Πολυώροφη μεικτή ανάπτυξη (εταιρεία πληροφορικής “Logicom”):

Το προτεινόμενο έργο χωροθετείται νότια της πόλης της Λευκωσίας σε απόσταση μερικών μέτρων από τον αυτοκινητόδρομο Λεμεσού – Λευκωσίας, εντός της ενορίας «Απόστολου Βαρνάβα και Άγιος Μακάριος» μεταξύ του Αυτοκινητόδρομου Α1 και της Λεωφ. Σταυρού του Δήμου Στροβόλου.

Η ανάπτυξη αφορά την κατασκευή και λειτουργία πολυώροφου κτιρίου το οποίο θα αποτελείται κυρίως από πολυτελή γραφειακές εγκαταστάσεις, ορισμένα διαμερίσματα, βοηθητικές εγκαταστάσεις όπως χώρο εκγύμνασης, εκθεσιακό χώρο, αίθουσας συνεδριάσεων, εστιατόριο, καφετέρια, κουζίνα, μπαρ, υποδομές και χώρους στάθμευσης. Το προτεινόμενο έργο θα εξυπηρετήσει την εταιρεία Logicom που θέλει να εγκαταστήσει τα γραφεία και λειτουργίες της στην περιοχή.

Στην εγκατάσταση αναμένονται 201 αφίξεις και 10 αποχωρήσεις κατά την πρωινή αιχμή, ενώ το απόγευμα 124 αφίξεις και 275 αναχωρήσεις.

3.10.5.1 Εκτίμηση της ζήτησης

Στην βασική έκδοση των αναπτύξεων, έχουν εισαχθεί οι εκτιμήσεις του πληθυσμού και των θέσεων εργασίας όπου θα δημιουργηθούν. Στον πιο κάτω Πίνακα (Πίνακας 30) παρουσιάζονται τα στοιχεία του πληθυσμού και των θέσεων εργασίας ανά δήμο.

Πίνακας 30: Εκτιμήσεις πληθυσμού και θέσεων εργασίας

Δήμος/Κοινότητα	Πληθυσμός (2021)	Πληθυσμός (2030)	Μεταβολή Πληθυσμού (2021 – 2030)	Θέσεις εργασίας (2021)	Θέσεις εργασίας (2030)	Μεταβολή Θέσεων εργασίας (2021 – 2030)
Δήμος Λευκωσίας	56.487	58.387	3.4%	73.503	85.488	16.3%
Δήμος Στροβόλου	70.586	73.587	4.3%	29308	34.330	17.1%
Δήμος Αγλαντζιάς	22.489	24.188	7.6%	7.861	9.464	20.4%
Δήμος Έγκωμη	21.878	25.463	16.4%	8.854	10.430	17.8%
Δήμος Αγίου Δομετίου	13.242	13.471	1.7%	2.977	3440	15.6%
Δήμος Λακατάμιας	43.537	49.134	12.9%	6.060	7.000	15.5%
Συνοικισμός Ανθούπολης	1.519	769	-49.4%	125	145	16.0%
Δήμος Λατσιών	16.757	17.042	1.7%	2.073	2.395	15.5%
Δήμος Γερίου	10.637	12.296	15.6%	4.980	5.754	15.5%
Πέρα Χωριό	4.877	4.999	2.5%	417	482	15.6%
Δήμος Ιδαλίου	12.080	13.856	14.7%	5.029	5.810	15.5%
Άγιος Σωζώμενος	633	715	13.0%	137	158	15.3%
Δήμος Τσερίου	8.007	9.016	12.6%	1.618	1.869	15.5%
Πάνω Δευτερά	2.650	2.563	-3.3%	449	519	15.6%
Κάτω Δευτερά	2.023	2.015	-0.4%	338	391	15.7%
Σύνολο ΠΜ	287.402	307.501	7.0%	143.729	167.675	16.7%

Χρησιμοποιώντας τα μοντέλα γένεσης μετακινήσεων και κατανομής μετακινήσεων στις ζώνες πραγματοποιείται εκτίμηση των ημερήσιων μητρώων μετακινήσεων ανά σκοπό. Συνολικά προβλέπεται η αύξηση των μετακινήσεων της τυπικής ημέρας στο έτος 2030 από τις μεταφορές του 2022 όπου είναι συνολικά 13.3%.

Πίνακας 31: Εκτιμήσεις ζήτησης μετακινήσεων

Σκοπός μετακίνησης	2022	2030	Ποσοστό Μεταβολής
Με βάση την οικία και σκοπό την εργασία (HBW)	436.142	494.555	13.4%
Με βάση την οικία και άλλο σκοπό (HBO)	198.823	225.790	13.6%
NHBW	38.538	44.526	15.5%
NHBO	46.629	53.874	15.5%
Εξωτερικές μετακινήσεις	37.000	39.094	5.7%
Συνολικές μετακινήσεις	757.131	857.839	13.3%

3.10.6 Υγεία

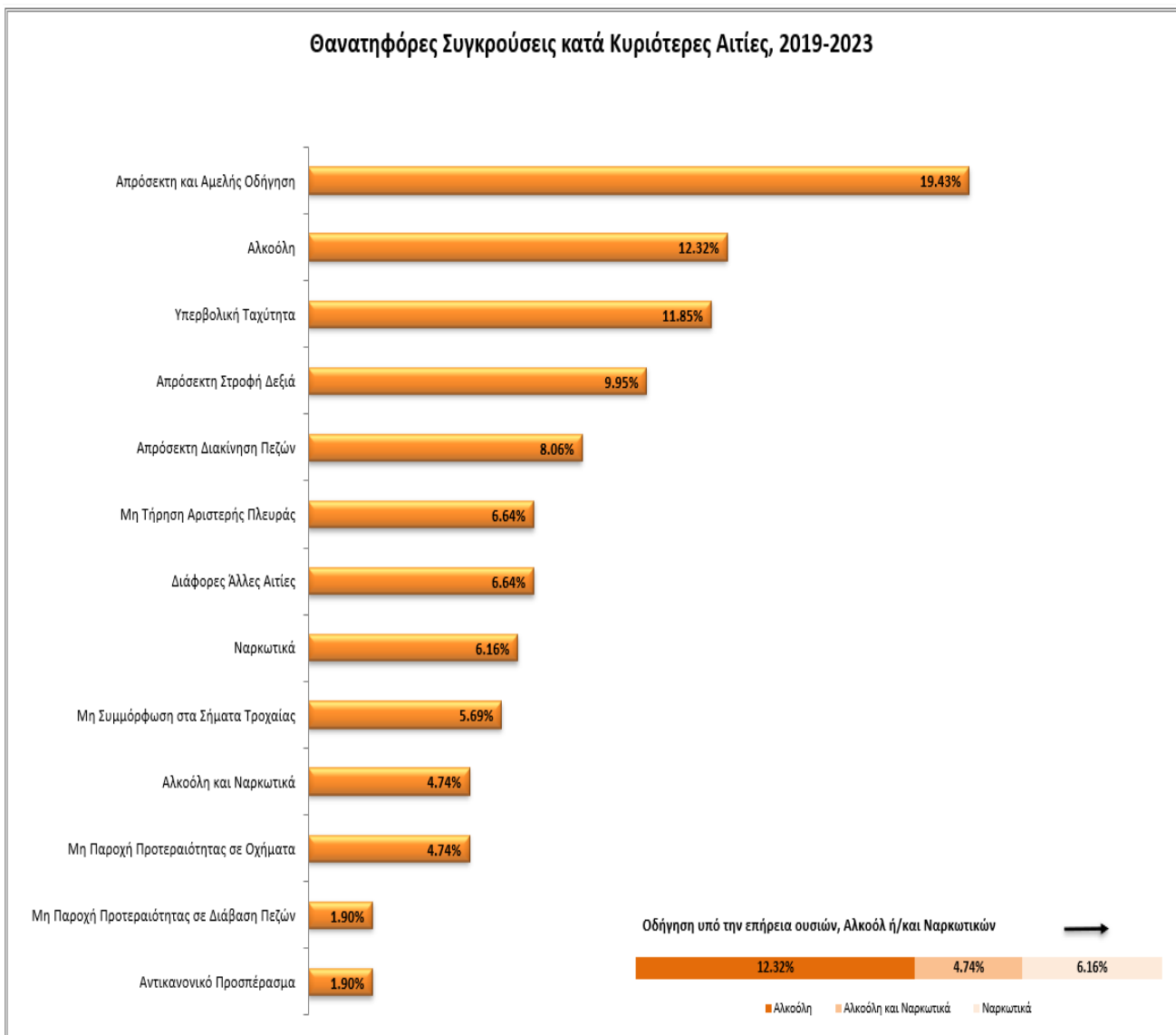
Η Κύπρος διαθέτει ένα εξαιρετικό σύστημα υγειονομικής περίθαλψης, με πολλά κέντρα υγείας και νοσοκομεία που λειτουργούν στο πλαίσιο του ΓεΣΥ. Υπάρχει επίσης κάλυψη υγείας και από ιδιωτικά νοσοκομεία. Το σύστημα υγειονομικής περίθαλψης της Κύπρου κατατάσσεται σε υψηλά επίπεδα σε σύγκριση με άλλες χώρες της ΕΕ. Διαθέτει καλά εκπαιδευμένους επαγγελματίες υγείας και σύγχρονες ιατρικές εγκαταστάσεις. Η δημόσια πρωτοβάθμια περίθαλψη είναι προσβάσιμη σε όλους, με πολλές κρατικές κλινικές και νοσοκομεία στις περισσότερες μεγάλες πόλεις και αγροτικές περιοχές της Κύπρου.

Η δημόσια υγειονομική περίθαλψη στην Κύπρο, διοικείται από το κράτος και χρηματοδοτείται από φόρους και υποχρεωτικές εισφορές κοινωνικών υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες δημόσιας υγειονομικής περίθαλψης προσφέρονται από ένα ιατρικό δίκτυο που περιλαμβάνει πέντε περιφερειακά νοσοκομεία, τρία μικρά αγροτικά νοσοκομεία, ένα παιδιατρικό/γυναικολογικό νοσοκομείο, 38 κέντρα υγείας και 230 υποκέντρα που εξυπηρετούνται από μια περιοδεύουσα ιατρική ομάδα.

Για την ιδιωτική υγειονομική περίθαλψη, η Κύπρος διαθέτει ένα εξαιρετικό ιδιωτικό σύστημα το οποίο προτιμάται κυρίως από Κύπριους και ξένους που θέλουν να αποφύγουν τους μεγάλους χρόνους αναμονής για να λάβουν ιατρική βοήθεια.

Στην Λευκωσία, λειτουργούν 26 αδειούχα ιδιωτικά νοσηλευτήρια, 19 ιδιωτικά νοσηλευτήρια τα οποία εντάσσονται εντός του ΓΕΣΥ και 2 γενικά νοσηλευτήρια.

Το 2022, στην Κύπρο, σημειώθηκαν συνολικά 282 θανατηφόρα ατυχήματα, εκ των οποίων, οι 51 θάνατοι προκλήθηκαν από μεταφορικά ατυχήματα. Σύμφωνα με την Αστυνομία Κύπρου, οι θανατηφόρες συγκρούσεις και οι 3 κυριότερες αιτίες το 2019 – 2023 ήταν, η απρόσεκτη και αμελής οδήγηση με ποσοστό 19,43%, η οδήγηση επί την επήρεια αλκοόλης με ποσοστό 12,32% και η υπερβολική ταχύτητα με ποσοστό 11,85%. Περισσότερες αιτίες με αντίστοιχα ποσοστά φαίνονται στο πιο κάτω Διάγραμμα.



Διάγραμμα 9: Θανατηφόρες Συγκρούσεις κατά Κυριότερες Αιτίες, 2019 – 2023 (Πηγή: Αστυνομία Κύπρου, 2024)

3.10.7 Εκπαίδευση

Το δικαίωμα στην εκπαίδευση είναι μια σημαντική παράμετρος για την εκτίμηση της ποιότητας ζωής, επομένως, είναι σημαντικό να υπάρχουν και κατάλληλα εκπαιδευτικά ιδρύματα που να εξυπηρετούν τις ανάγκες της περιοχής.

Την πόλη της Λευκωσίας εξυπηρετούν αρκετά σχολεία τα οποία χωροθετούνται εντός του Δήμου Λευκωσίας, αλλά και εντός της ευρύτερης περιοχής Λευκωσίας. Στην αστική περιοχή της Λευκωσίας, λειτουργούν 57 σχολεία δημοτικής εκπαίδευσης, 21 γυμνάσια, 2 αθλητικά σχολεία, 2 μουσικά σχολεία, 1 εσπερινό γυμνάσιο, 13 λύκεια και 4 δημόσιες τεχνικές σχολές.

Επίσης, εντός της γενικής περιοχής Λευκωσίας λειτουργούν διάφορες ιδιωτικές σχολές και ιδρύματα, συμπεριλαμβανομένων και τριτοβάθμιων σχολών για διάφορες ειδικότητες και κλάδους σπουδών.

Βάσει τα δεδομένα της ΣΥΚ, το έτος 2021/2022, το σύνολο των εγγεγραμμένων μαθητών στα δημόσια και ιδιωτικά σχολεία ανήλθε στις 23.500. Στο πιο κάτω πίνακα (**Πίνακας 32**) φαίνεται ο αριθμός των μαθητών για το κάθε τύπο σχολείου στην επαρχία Λευκωσίας για τη σχολική χρονιά 2021/2022.

Πίνακας 32: Σύνολο μαθητών για κάθε τύπο σχολείου στην επαρχία Λευκωσίας για το έτος 2021/2022

Τύπος Σχολείου	Μαθητές/Σύνολο
Γυμνάσια	8.061
Λύκεια	7.843
Εσπερινά Γυμνάσια/Τεχνικές σχολές	410
Τεχνική/Επαγγελματική	1.176
Γυμνάσιο και Λύκειο	6.010
Σύνολο:	23.500

3.10.8 Γεωργία και κτηνοτροφία

Η κυπριακή οικονομία, κυρίως από το 2000 μέχρι και σήμερα, χαρακτηρίζεται από τη μεγέθυνση του τριτογενούς τομέα (υπηρεσίες) και τη συρρίκνωση των άλλων δύο τομέων της οικονομίας (πρωτογενής και δευτερογενής). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η γεωργία συμβάλλει κατά 1,87% στο ΑΕΠ, απασχολεί περίπου το 3,8% του εργατικού δυναμικού και συμβάλλει στο 7,4% των εξαγωγών (Γεωργικές στατιστικές, 2019).

Ωστόσο, αν στη συμβολή του γεωργικού τομέα συνυπολογιστεί και η συμβολή της μεταποιητικής βιομηχανίας τροφίμων, τότε καλύπτει περίπου το 6% του ΑΕΠ, το 11% του εργατικού δυναμικού και το 30% των εξαγωγών. Βάσει των πιο πάνω φαίνεται ότι, ο γεωργικός τομέας, στα ευρύτερα πλαίσια της οικονομίας της Κύπρου, παρά τη μείωση της συνεισφοράς του στο ΑΕΠ της χώρας, εξακολουθεί να είναι βασικός τομέας για την απασχόληση, το περιβάλλον και τη γενικότερη οικονομία της Κύπρου.

Βάσει των στοιχείων του Κυπριακού Οργανισμού Αγροτικών Πληρωμών (ΚΟΑΠ) για το 2020, στο πιο κάτω πίνακα (Πίνακας 33) παρουσιάζονται το σύνολο των γεωργικών και κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων στους Δήμους/Κοινότητες εντός της περιοχής ΣΒΑΚ.

Πίνακας 33: Εκμεταλλεύσεις και χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση κατά τύπο και κατά επαρχία και Δήμο/Κοινότητα εντός της περιοχής μελέτης, 2020

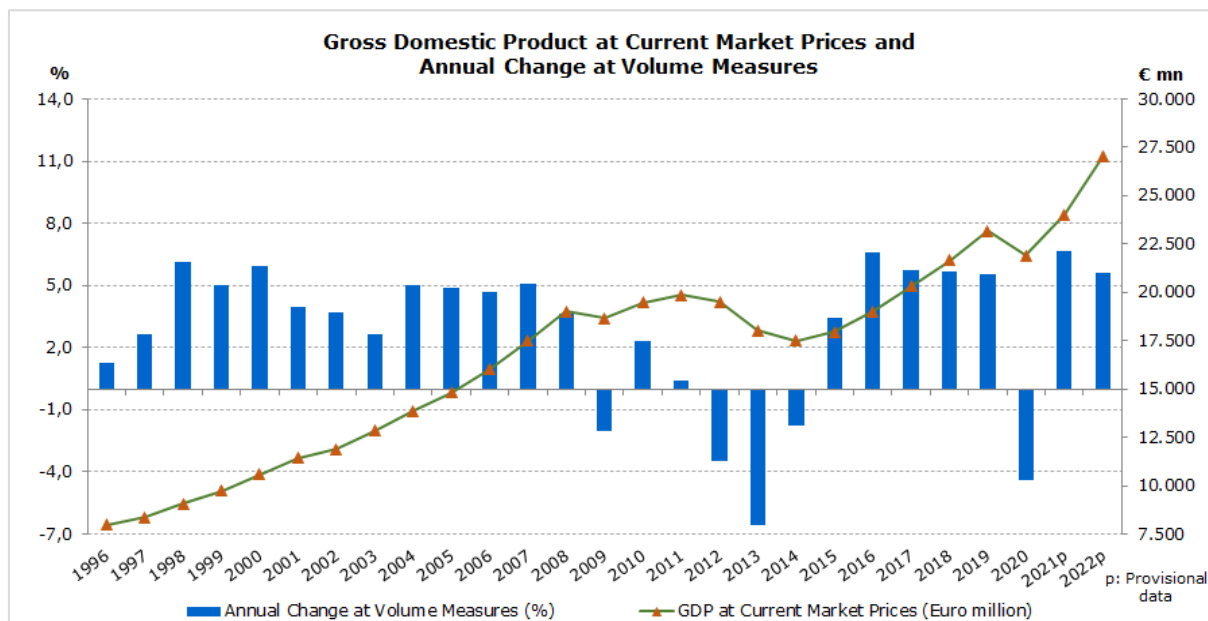
Επαρχία/ Δήμος/ Κοινότητα	Σύνολο		Μικτές Εκμεταλλεύσεις		Αμιγώς Γεωργικές		Αμιγώς Κτηνοτροφικές	
	Αρ. Εκμεταλ- λεύσεων	Εκτάρια	Αρ. Εκμεταλ- λεύσεων	Εκτάρια	Αρ. Εκμεταλ- λεύσεων	Εκτάρια	Αρ. Εκμεταλ- λεύσεων	Εκτάρια
Επαρχία Λευκωσίας	10.805	414.349	520	11.750	9.569	292.877	716	109.723
Άγιος Σωζόμενος	-	-	-	-	-	-	-	-
Δήμος Λατσιών	322	4.124	14	215	285	3.469	23	439
Δήμος Αγίου Δομετίου	254	2.618	C	5	245	2.264	C	350
Δήμος Αγλατζιάς	278	9.464	8	63	260	6.853	10	2.548
Δήμος Γερίου	259	12.264	15	67	203	7.728	41	4.470
Δήμος Έγκωμης	287	7.479	C	75	278	6,804	C	600
Δήμος Ιδαίου	345	19.001	32	342	245	4.427	68	14.232
Δήμος Λακατάμιας	952	17.813	39	259	880	11,821	33	5.732

Επαρχία/ Δήμος/ Κοινότητα	Σύνολο		Μικτές Εκμεταλλεύσεις		Αμιγώς Γεωργικές		Αμιγώς Κτηνοτροφικές	
	Αρ. Εκμεταλ- λεύσεων	Εκτάρια	Αρ. Εκμεταλ- λεύσεων	Εκτάρια	Αρ. Εκμεταλ- λεύσεων	Εκτάρια	Αρ. Εκμεταλ- λεύσεων	Εκτάρια
Δήμος Λευκωσίας	641	13.131	22	2.682	605	6.616	14	3.833
Δήμος Στροβόλου	1,416	23.542	25	216	1.363	19.164	28	4.163
Δήμος Τσερίου	338	8.154	22	137	275	4.012	41	4.005
Κάτω Δευτερά	78	1.589	5	69	70	1.098	3	422
Νήσου	65	2.120	4	16	50	316	11	1.787
Πάνω Δευτερά	122	7.219	C	0	119	7.205	C	13
Πέρα Χωριό	102	4.430	C	7	85	2.410	C	2.013
Ποταμιά	22	3.701	0	0	13	958	9	2.743
Συνοικισμός Ανθούπολης	-	-	-	-	-	-	-	-

3.10.9 Οικονομικά στοιχεία Κύπρου

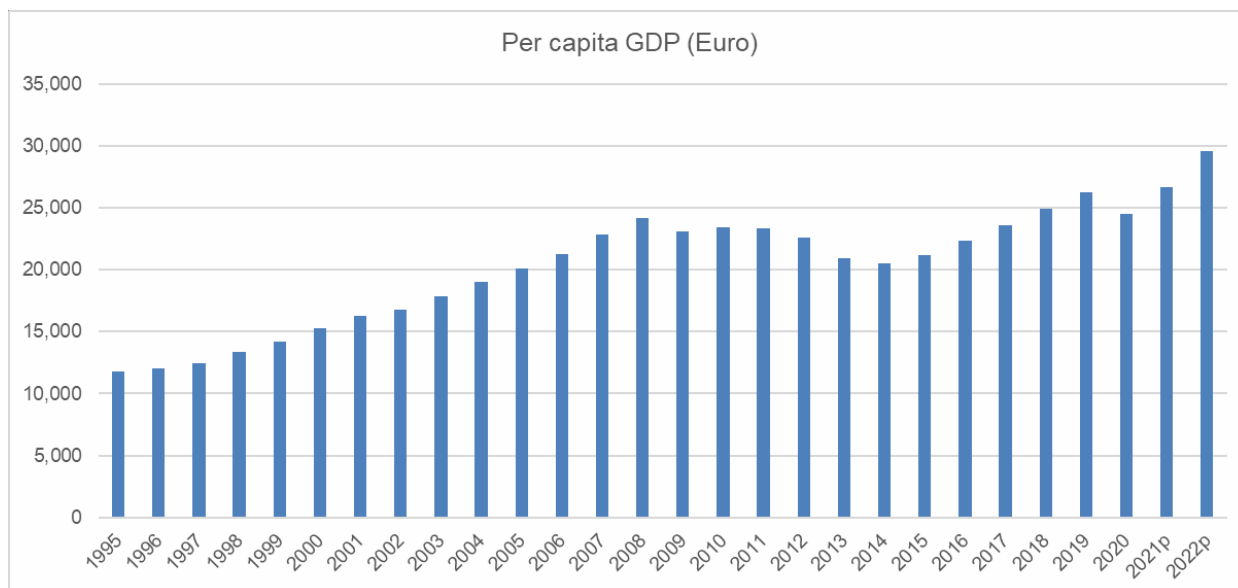
Όπως φαίνεται στο πιο κάτω Σχήμα, κατά την διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, η Κυπριακή οικονομία, σημείωσε σημαντικές επιδόσεις, βάσει της καταγεγραμμένης απασχόλησης και της παραγωγής/ Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Το 2022, το εθνικό ΑΕΠ ήταν 27 δισ. Ευρώ, 12,5% υψηλότερο από ότι το 2021.

Ως αποτέλεσμα των ευρωπαϊκών παγκόσμιων οικονομικών εξελίξεων, καθώς και της εγχώριας χρηματοπιστωτικής κρίσης, η οικονομία της χώρας συρρικνώθηκε κατά μέσο όρο 4% ετησίως κατά την περίοδο 2011 – 2014. Η οικονομική επιβράδυνση μπορεί να αποδοθεί στην έκθεση της Κύπρου στην Παγκόσμια και Ευρωπαϊκή χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία ξεκίνησε το 2009. Παρόμοια πτωτική τάση παρατηρήθηκε και το 2020 (από 23,1 δισ. Ευρώ το 2019 σε 21,8 δισ. Ευρώ) κατά τη διάρκεια του κλειδώματος λόγω του COVID19.



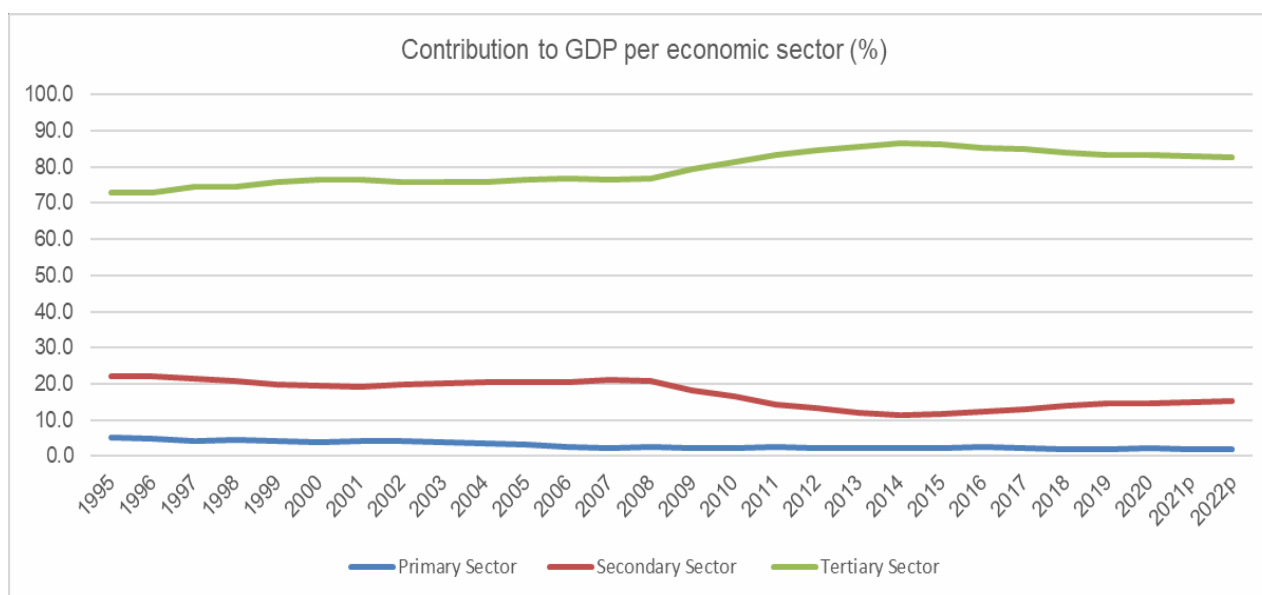
Διάγραμμα 10 Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε τρέχουσες τιμές αγοράς και ετήσια μεταβολή σε μέτρα όγκου (1996 – 2022), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2022

Σύμφωνα με το σχετικό διάγραμμα πιο κάτω, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ακολούθησε γενικά παρόμοια τάση με εκείνη του εθνικού ΑΕΠ μεταξύ 2011 – 2014 και 2019 – 2020.



Διάγραμμα 11 Κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε ευρώ (1995 – 2022), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2022

Η οικονομία της Κύπρου μπορεί να χαρακτηριστεί ως οικονομία υπηρεσιών. Βάσει των στατιστικών στοιχείων, όσον αφορά την οικονομική δραστηριότητα και την παραγωγή, η συνεισφορά του τριτογενούς τομέα στο εθνικό ΑΠΕ κυμαίνεται μεταξύ 70% - 80% (**Διάγραμμα 12**) και παρουσιάζει διαχρονικά αύξηση, με εξαίρεση την περίοδο 2015 – 2022 κατά την οποία παρατηρείται μικρή μείωση. Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία, οι υπηρεσίες τουρισμού και αναψυχής, το εμπόριο, οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, καθώς και οι υπηρεσίες ακίνητης περιουσίας, παράγουν τα μεγαλύτερα ποσά εσόδων στο νησί.



Διάγραμμα 12 Συμβολή στο ΑΕΠ ανά οικονομικό τομέα (1995 – 2022), Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2022

Ο δευτερογενής τομέας (κατασκευές, μεταποίηση, αποθήκευση, κλπ.), έχει καταγράψει απώλειες τα τελευταία χρόνια, τόσο σε όγκο όσο και σε αξία παραγωγής. Όπως φαίνεται στο **Διάγραμμα 12**, η συμβολή του δευτερογενούς τομέα στο ΑΕΠ μειώνονταν μέχρι το 2014. Οι αρνητικές τιμές του δευτερογενούς τομέα συνδέονται με την οικονομική κρίση, η οποία μεταξύ άλλων, είχε ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του κατασκευαστικού τομέα, ενός από τους κύριους τομείς της Κυπριακής οικονομίας. Με τη σειρά του, αυτό ακολουθήθηκε από σημαντικές πολλαπλασιαστικές επιδράσεις για την οικονομία. Κατά την περίοδο 2015 – 2022 ο δευτερογενής (κατασκευαστικός) τομέας αυξήθηκε ελαφρώς κάθε χρόνο.

Ο πρωτογενής τομέας (γεωργία, δασοκομία, αλιεία, εξόρυξη και λατομεία) είναι ο μικρότερος συντελεστής του ΑΕΠ και μειώνεται συνεχώς. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο τομέας αντιπροσώπευε μόνο το 1,9% του ΑΕΠ το 2022.

Η αλλαγή αυτή αντικατοπτρίζει τη σταδιακή αναδιάρθρωση της κυπριακής οικονομίας από εξαγωγέα ορυκτών και γεωργικών προϊόντων την περίοδο 1961 – 1973 και εξαγωγέα βιομηχανικών προϊόντων κατά το δεύτερο μέρος της δεκαετίας του 1970 και το πρώτο μέρος της δεκαετίας του 1980, σε διεθνές τουριστικό επιχειρηματικό και υπηρεσιακό κέντρο κατά τις δεκαετίες του 1980, 1990 και 2000.

3.10.10 Δημόσια Υπηρεσία στην Κύπρο

Στα πλαίσια της διαχείρισης των δημόσιων οικονομικών περιλαμβάνεται και ο εκσυγχρονισμός της Γενικής Κυβέρνησης και του ευρύτερου Δημόσιου τομέα. Οι ευρύτερες μεταρρυθμίσεις που ήδη προωθούνται στον δημόσιο τομέα, οι οποίες αφορούν, μεταξύ άλλων, διαρθρωτικές αλλαγές στην οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων οργανισμών καθώς και στην ανάπτυξη και διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού τους, στοχεύουν στην δημιουργία μιας σύγχρονης και αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης που να επιτελεί με επάρκεια και επαγγελματισμό το έργο της και να εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τη χώρα και τους πολίτες της. Ο αριθμός των υπηρετούντων υπαλλήλων στο Δημόσιο Τομέα μειώθηκε συνολικά κατά 4.134 άτομα από την 31.12.2011 μέχρι τις 31.12.2021. Ο συνολικός αριθμός των υπαλλήλων του δημόσιου τομέα από τις 31.12.2021 είναι 48.124 άτομα.

3.10.11 Τηλεπικοινωνία και ΜΜΕ

3.10.11.1 Εφημερίδες

Στην Κύπρο κυκλοφορούν εννέα καθημερινές (οκτώ στα ελληνικά και μια στα αγγλικά) και οκτώ εβδομαδιαίες (επτά στα ελληνικά και μια στα αγγλικά) εφημερίδες. Υπάρχουν επίσης πολυάριθμα περιοδικά, εκ των οποίων μερικά είναι για επιχειρήσεις, μερικά από τα οποία είναι στα αγγλικά. Οι περισσότερες από τις καθημερινές εφημερίδες ανήκουν ή συνδέονται με διάφορα πολιτικά κόμματα, τα οποία και απεικονίζουν τις πολιτικές απόψεις και συγχρόνως το όριο εν μέρει της έκφρασης της άποψης.

3.10.11.2 Τηλεόραση

Στην Κύπρο, υπάρχουν δύο κρατικά τηλεοπτικά κανάλια και πέντε ιδιωτικά. Επίσης, υπάρχουν τρεις κρατικοί ραδιοφωνικοί σταθμοί και έξι ιδιωτικοί. Ακόμη υπάρχουν, περίπου 40 τοπικοί ραδιοφωνικοί και τηλεοπτικοί σταθμοί.

3.10.11.3 Μέσα Διαδικτύου

Τα περισσότερα από τα σημαντικά μέσα ενημέρωσης, ιδιαίτερα στη Δημοκρατία της Κύπρου έχουν τις δικές τους ιστοσελίδες. Σχεδόν 8 στις 10 επιχειρήσεις (79,9%) με 10 ή περισσότερους απασχολούμενους, χρησιμοποιούν μέσα κοινωνικής δικτύωσης (2023), ενώ το 72,1 % των επιχειρήσεων έχουν σύνδεση στο διαδίκτυο. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Στατιστική Υπηρεσία, επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν μέσα κοινωνικής δικτύωσης θεωρούνται αυτές που έχουν προφίλ χρήστη, λογαριασμό ή άδεια χρήστη αναλόγως των απαιτήσεων και του είδους του μέσου κοινωνικής δικτύωσης. Συγκεκριμένα, η Στατιστική Υπηρεσία, το 79,7% όλων των επιχειρήσεων με 10 ή περισσότερους απασχολούμενους χρησιμοποιεί κοινωνικά δίκτυα (π.χ. Facebook, LinkedIn, κ.λπ.). Το 38,5% χρησιμοποιεί ιστότοπους ή εφαρμογές διαμοιρασμού περιεχομένου πολυμέσων (π.χ. YouTube, Instagram, κ.λπ.) και το 22,7% χρησιμοποιεί ιστολόγια (blogs) ή μικροϊστολόγια (microblogs) (π.χ. Twitter, κ.λπ.). Το 8,5% των επιχειρήσεων διαθέτει εφαρμογή για κινητά για τους πελάτες (π.χ. πρόγραμμα επιβράβευσης ή αφοσίωσης, υποστήριξη πελατών, κ.λπ.).

Ηλεκτρονικό εμπόριο (e-commerce):

Κατά το 2022, σύμφωνα με Στατιστική Υπηρεσία, το 23,5% των επιχειρήσεων έλαβαν παραγγελίες μέσω δικτύων υπολογιστών (εξαιρούνται τα δακτυλογραφημένα e-mails), ενώ το 22,4% των επιχειρήσεων έλαβαν παραγγελίες μέσω ιστότοπων ή εφαρμογών και το 3,6% μέσω μηνυμάτων τύπου “EDI” (Electronic Data Interchange).

Το 18,2% των επιχειρήσεων έλαβε παραγγελίες για προϊόντα ή υπηρεσίες μέσω των ιστότοπων ή εφαρμογών της ίδιας της επιχείρησης, ενώ το 11,9% έλαβε παραγγελίες μέσω ιστότοπων ηλεκτρονικής αγοράς ή εφαρμογών που χρησιμοποιούνται από διάφορες επιχειρήσεις για εμπορία προϊόντων.

Το 20,8% των επιχειρήσεων έλαβε παραγγελίες για αγαθά ή υπηρεσίες μέσω ιστότοπων ή εφαρμογών από ιδιώτες καταναλωτές σε σύγκριση με 13,2% των επιχειρήσεων που έλαβαν παραγγελίες από άλλες επιχειρήσεις ή/και δημόσιες αρχές.

3.10.12 Πολιτιστική κληρονομιά – Αρχαιολογικοί χώροι

Με τον όρο «Πολιτιστική Κληρονομιά» νοείται το σύνολο των υλικών ενδείξεων τα οποία κληροδοτήθηκαν από το παρελθόν και τα οποία αποτελούν το απόθεμα της ανθρώπινης εμπειρίας, παρέχοντας σε κάθε τόπο την ταυτότητα (Thesaurus, European Heritage Network, Συμβούλιο της Ευρώπης).

Η πολιτιστική κληρονομιά περιλαμβάνει τα στοιχεία του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, όπου καταγράφονται ως σημαντικότερα στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς τα εξής:

- ◆ Τα αρχαιολογικά κατάλοιπα
- ◆ Οι συμπαγείς παραδοσιακές πυρήνες ή τμήματα τους,
- ◆ Οι ιστορικές/παραδοσιακές οικοδομές
- ◆ Τα ιστορικά στοιχεία
- ◆ Οι χώροι λατρείας
- ◆ Τα στοιχεία τεχνολογικού ενδιαφέροντος
- ◆ Το πολιτιστικό και το φυσικό τοπίο
- ◆ Άλλα αξιόλογα κτίσματα ή χώροι που καθορίζονται ως Ελεγχόμενες Περιοχές ή Περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα (ΠΕΧ) (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως)

Η Κύπρος στο σύνολό της χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη πλούσιου πολιτιστικού περιβάλλοντος με μνημεία παγκόσμιας ακτινοβολίας, αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία. Στα μνημεία που έχουν ανακηρυχθεί από την UNESCO ως μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς, συμπεριλαμβάνονται μεταξύ άλλων, οι αρχαιότητες της Πάφου, η νεολιθική Χοιροκοιτία και οι 10 Βυζαντινές εκκλησίες του Τροόδου. Οι παραδοσιακοί οικισμοί και τα ιστορικά κέντρα πόλεων αποτελούν επίσης βασικά στοιχεία της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Βάσει του περί Αρχαιοτήτων Νόμου, αρχαιολογικά ευρήματα και ιστορικά μνημεία, όπως εκκλησίες και τζαμιά, κηρύσσονται ως Αρχαία Μνημεία, ενώ οι περιοχές γύρω από τα Αρχαία Μνημεία καθορίζονται ως Ελεγχόμενες Περιοχές. Παράλληλα, ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος προνοεί για την κήρυξη οικοδομών που παρουσιάζουν ειδικό αρχιτεκτονικό ιστορικό, κοινωνικό ή άλλο ειδικό ενδιαφέρον ή χαρακτήρα ως Διατηρητέες, από τον Υπουργό Εσωτερικών.

Βάσει των Τοπικών Σχεδίων, περιοχές στις οποίες υπάρχουν σε σημαντική συχνότητα οικοδομές ή άλλα ανθρωπογενή στοιχεία κοινωνικού, ιστορικού, αρχαιολογικού, αρχιτεκτονικού, πολεοδομικού ή άλλου ενδιαφέροντος ή περιοχές με αξιόλογο φυσικό περιβάλλον, καθορίζονται ως «Περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα» (ΠΕΧ). Βάσει του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως, χαρακτηριστικές ΠΕΧ που εντοπίζονται στην Λευκωσία είναι το Δάλι, το Πέρα Χωριό Νήσου, η Αγία Βαρβάρα, η Αλάμπρα και τα Λύμπια.

Εντός της Περιοχής ΣΒΑΚ, βρίσκεται μόνο ο αρχαιολογικός χώρος Ιδαίου. Ο χώρος αυτός δεν υπάγεται κάτω από την UNESCO. Δεν υπάρχουν μνημεία εντός της περιοχής ΣΒΑΚ.

Τέλος, οι ανασκαφές που έχουν διεξαχθεί ή/και διεξάγονται μέχρι σήμερα στην Επαρχία Λευκωσίας σύμφωνα με το Τμήμα Αρχαιοτήτων περιλαμβάνουν:

- ◆ Αρχαίο Ιδάλιο
- ◆ Λόφος Αγίου Γεωργίου – ΠΑ.ΣΥ.Δ.Υ, Λευκωσία
- ◆ Οδός Κινύρας, Λευκωσία
- ◆ Παλαιό Δημαρχείο, εντός των τειχών, Λευκωσία

Τόσο τα Τοπικά Σχέδια, όσο και η Δήλωση Πολιτικής για την Ύπαιθρο, θέτουν ως βασικούς στόχους για την πολιτιστική κληρονομιά, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- 1) Την προστασία, διατήρηση, αποκατάσταση και ανάδειξη, τόσο του συνόλου της, όσο και των επιμέρους στοιχείων της, ανεξάρτητα από την ιστορική περίοδο, το αρχιτεκτονικό στυλ και το κοινωνικό/εθνικό/θρησκευτικό υπόβαθρο
- 2) Τη βελτίωση και αναβάθμιση του δομημένου και ελεύθερου χώρου στους παραδοσιακούς πυρήνες
- 3) Την ανάδειξη των Αρχαίων Μνημείων και την απόδοση σε εκπαιδευτικό, πολιτιστικό και περιβαλλοντικό ρόλο στη σύγχρονη κοινωνία

3.11 Ενέργεια και Ανανεώσιμες Πηγές

Η Κύπρος όπως και τα περισσότερα νησιά, παρουσιάζουν κοινά ενεργειακά χαρακτηριστικά. Τα βασικότερα χαρακτηριστικά του ενεργειακού συστήματος της Κύπρου είναι τα εξής:

- ◆ Απομονωμένο ενεργειακό σύστημα,
- ◆ Μεγάλος βαθμός εξάρτησης από εισαγωγές ενέργειας,
- ◆ Υψηλό κόστος ενεργειακού εφοδιασμού,
- ◆ Μεγάλος ρυθμός αύξησης της ενεργειακής απαίτησης,
- ◆ Εποχιακές διακυμάνσεις ενεργειακής ζήτησης,
- ◆ Οριακή λειτουργία συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας,
- ◆ Αυστηροί περιορισμοί περιβαλλοντικής προστασίας,
- ◆ Αξιόλογο δυναμικό Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας,
- ◆ Υψηλό δυναμικό ορθολογικής χρήσης και εξοικονόμησης ενέργειας,

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει ήδη προσαρμόσει την ενεργειακή της πολιτική προς την επίτευξη της μέγιστης μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από μονάδες παραγωγής ενέργειας. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, η ΕΕ έχει προσδιορίσει ως στρατηγικό στόχο μέχρι το 2020 την επίτευξη τουλάχιστον 20% μείωσης στις εκπομπές θερμοκηπιακών αερίων

Αυτός ο στρατηγικός στόχος αποτελεί τον πυρήνα της νέας Ευρωπαϊκής ενεργειακής πολιτικής της ΕΕ. Αναγνωρίζοντας τα θετικά στοιχεία των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) προς την επίτευξη του στόχου αυτού, η ΕΕ έχει αποφασίσει συγκεκριμένες δράσεις για την διευκόλυνση της ενσωμάτωσης των ΑΠΕ στο υφιστάμενο Ευρωπαϊκό σύστημα παραγωγής ενέργειας. Συγκεκριμένα, έχει ψηφισθεί ένα δεσμευτικό σχέδιο δράσης με την μορφή Ευρωπαϊκής Οδηγίας (2009/28/EC) για την προώθηση της χρήσης των ΑΠΕ, όπου το ποσοστό συμμετοχής των ΑΠΕ στην συνολική τελική κατανάλωση ενέργειας στην ΕΕ έχει τεθεί να φθάσει στο 20% μέχρι το έτος 2020. Η Οδηγία αυτή θέτει συγκεκριμένους δεσμευτικούς εθνικούς στόχους για κάθε Κράτος Μέλος της ΕΕ, σχετικά με το ποσοστό συμμετοχής των ΑΠΕ στην συνολική τελική κατανάλωση ενέργειας κάθε Κράτους Μέλους. Για την Κύπρο, ο εθνικός στόχος αναφέρει ότι μέχρι το 2020 το ποσοστό συμμετοχής των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργειας πρέπει να φθάσει το 13%.

Με βάση τα πιο πάνω, η Κυπριακή Κυβέρνηση έχει υλοποιήσει σχετικά σχέδια παροχής οικονομικών κινήτρων με την μορφή Κυβερνητικών επιδοτήσεων με κύριο στόχο την προώθηση της ενσωμάτωσης τεχνολογιών ΑΠΕ στο σύστημα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της Κύπρου. Τα μέτρα αυτά έχουν ετοιμαστεί από το αρμόδιο Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού.

Πρωτογενής Ενέργεια

Η μεγαλύτερη κατανάλωση ενέργειας προέρχεται από προϊόντα πετρελαίου, όπου μέχρι το 2008 παρατηρείται αυξητική τάση. Ωστόσο, μετά το 2008 η τάση αντιστρέφεται και παρατηρείται μείωση της σχετικής κατανάλωσης και αντίστοιχη αύξηση της κατανάλωσης πρωτογενούς ενέργειας προερχόμενης από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

Η Κύπρος ξεπέρασε, έστω κατ' ελάχιστο τους στόχους για συμμετοχή των Ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat.

Συγκεκριμένα το μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας στην Κύπρο για το 2020, έφτασε το 16,9%. Όπως φαίνεται από στοιχεία που δημοσίευσε η στατιστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Κύπρος όπως και οι υπόλοιπες χώρες της ΕΕ, πλην ελαχίστων, κατάφερε να ξεπεράσει τους στόχους που είχαν τεθεί, για τη συμμετοχή των ΑΠΕ στην παραγωγή - κατανάλωση ενέργειας.

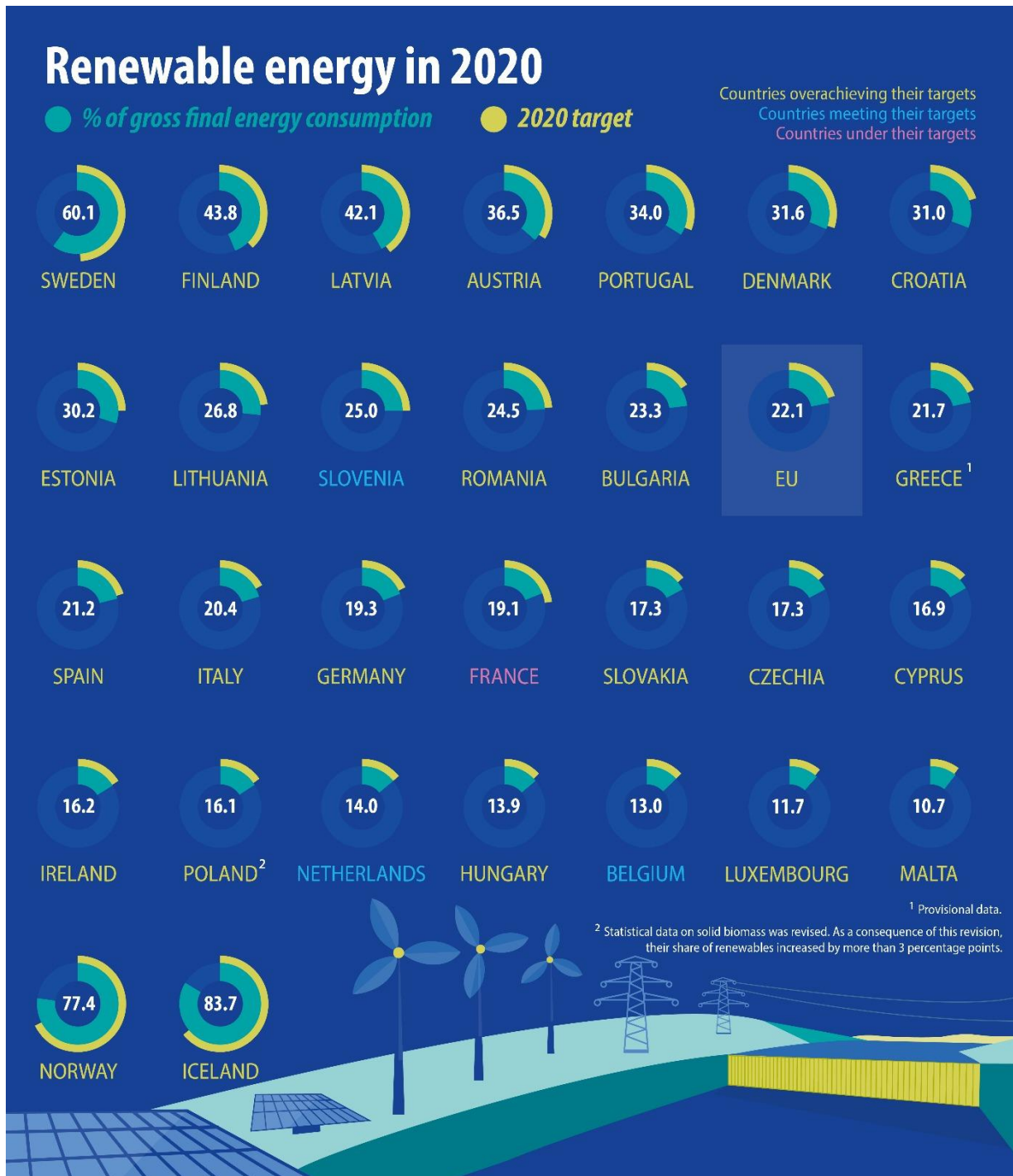
Σημειώνεται ότι από το 2019 μέχρι το 2020 η παραγωγή και κατανάλωση ενέργειας από ΑΠΕ στην Κύπρο αυξήθηκε κατά 3,1% σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία της Eurostat.

Ωστόσο όπως φαίνεται και στον πιο κάτω πίνακα, η Κύπρος συγκριτικά με το σύνολο των ευρωπαϊκών κρατών, παραμένει στις κάτω θέσεις.

Το 2021, το μερίδιο ενέργειας από ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας της Κυπριακής Δημοκρατίας, σύμφωνα με τις πρόνοιες της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, ανήλθε στο 18,42%, ξεπερνώντας την ενδεικτική πορεία για μερίδιο 14.8% ΑΠΕ το 2021, όπως είχε καθοριστεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ). Επιπρόσθετα, το μερίδιο ΑΠΕ στον τομέα της ηλεκτροπαραγωγής ανήλθε στο 14,84%, στον τομέα της θέρμανσης-ψύξης στο 41,34% και στις μεταφορές στο 7,19%.

Πίνακας 34: Συνολικό μερίδιο ΑΠΕ και μερίδιο ΑΠΕ ανά τομέα το 2020 και 2021

	2022	2021
ΑΠΕ-Θ&Ψ (%)	37,90	41,34
ΑΠΕ-ΗΠ (%)	12,62	14,84
ΑΠΕ-Μ (%)	7,31	7,19
Συνολικό Μερίδιο ΑΠΕ (%)	17,04	18,42



ec.europa.eu/eurostat

Διάγραμμα 13. Μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας, Eurostat, 2022

Ηλιακή Ενέργεια

Το ηλιακό δυναμικό της Κύπρου συνίσταται για την ανάπτυξη συστημάτων που χρησιμοποιούν την ηλιακή ενέργεια. Τα φωτοβολταϊκά συστήματα αποτελούν μια αξιόπιστη τεχνολογία με σχετικά μεγάλη διάρκεια ζωής, αθόρυβη λειτουργία και ελάχιστες ανάγκες συντήρησης ενώ μπορούν είτε να συνδεθούν με το δίκτυο ηλεκτρισμού, είτε να χρησιμοποιηθούν ως αυτόνομα για τη δημιουργία μικρών τοπικών σταθμών ηλεκτροπαραγωγής, εξοικονομώντας σημαντικό κόστος από την εγκατάσταση νέων δικτύων και γραμμών μεταφοράς ηλεκτρισμού σε περιοχές που δεν καλύπτει το υφιστάμενο δίκτυο. Στην Κύπρο βρίσκονται ήδη εγκατεστημένα φωτοβολταϊκά συστήματα, γεγονός που την καθιστά σήμερα μέσα στις 10 πρώτες χώρες στην Ευρώπη, όσον αφορά την ισχύ των εγκατεστημένων φωτοβολταϊκών συστημάτων ανά κάτοικο.

Όσον αφορά την ηλεκτροπαραγωγή από ηλιοθερμικά συστήματα, αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια τα ηλιοθερμικά συστήματα με τις διαθέσιμες τεχνολογίες των παραβολικών κατόπτρων, των ηλιακών πύργων και των ηλιακών δίσκων αποτελούν συστήματα ικανά να συμβάλουν ουσιαστικά στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω του ήλιου. Οι τεχνολογίες αυτές είναι πλέον ώριμες, και ως επί τω πλείστον, ενδείκνυνται για αξιοποίηση του πολύ υψηλού ηλιακού δυναμικού που διαθέτει η χώρα, συνεισφέροντας παράλληλα στην εξοικονόμηση ενεργειακών και οικονομικών πόρων.

Βιομάζα/ Βιοαέριο

Η Κύπρος, ως νησιωτική μεσογειακή χώρα, δεν παρουσιάζει ισχυρό δυναμικό βιομάζας που να επιτρέπει την αποφασιστική συμμετοχή της στο ενεργειακό ισοζύγιο, όπως συμβαίνει με τις χώρες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης. Η απουσία δασικών εκτάσεων και δασικής βιομάζας, οι χαμηλές βροχοπτώσεις και η έλλειψη επαρκών εκτάσεων καλλιεργήσιμης γης αποτελούν τα βασικότερα εμπόδια για την ευρεία χρήση της βιομάζας στην Κύπρο. Παρόλα αυτά, για την κατάρτιση του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τη βιομάζα, έχει ολοκληρωθεί μελέτη με στόχο την εκτίμηση του διαθέσιμου εγχώριου δυναμικού βιομάζας και τον καθορισμό των εθνικών στόχων για ηλεκτροπαραγωγή και θέρμανση/ ψύξη από βιομάζα.

Σήμερα λειτουργούν ήδη έντεκα μονάδες παραγωγής βιοαερίου. Επιπλέον η λειτουργία των μονάδων αυτών πλησίον των χώρων εκτροφής, επιλύει δυνητικά περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με τη συσσώρευση των ζωικών αποβλήτων και τον κίνδυνο ρύπανσης του υδροφορέα, ενώ μειώνει στο ελάχιστο το κόστος μεταφοράς της πρώτης ύλης στις μονάδες βιοαερίου. Σε εθνικό επίπεδο, παρέχονται οικονομικά κίνητρα για χρήση της βιομάζας για παραγωγή θερμότητας/ ψύξης, τηλεθέρμανση/ τηλεψύξη, συμπαραγωγή ηλεκτρισμού/ θερμότητας ή/ και ψύξης και παραγωγή βιοκαυσίμων.

Βιοκαύσιμα

Σε σχέση με τις δυνατότητες εγχώριας παραγωγής βιοκαυσίμων, η μελέτη για την εκτίμηση του δυναμικού βιομάζας στην Κύπρο κατέδειξε ότι με δεδομένη την περιορισμένη διαθεσιμότητα καλλιεργήσιμων εκτάσεων για ενεργειακή γεωργία, αλλά και τις ξηροθερμικές συνθήκες της Κύπρου, η παραγωγή βιοκαυσίμων θα στηριχθεί αποκλειστικά σε εισαγωγές πρώτων υλών. Όσον αφορά τη γεωθερμία, η εφαρμογή γεωεναλλάκτη θερμότητας στη χώρα μας παρουσιάζει σημαντική αύξηση το τελευταίο διάστημα. Η τεχνολογία έχει ήδη εφαρμοστεί σε νοσοκομεία, ξενοδοχεία, κτίρια εταιρειών και ιδιωτικές κατοικίες στην Κύπρο.

Εθνικό Σχέδιο της Κύπρου για την Ενέργεια και το Κλίμα

Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα της Κύπρου (ΕΣΕΚ) καταρτίστηκε για την εκπλήρωση της απαίτησης που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 για τη Διακυβέρνηση της Ενεργειακής Ένωσης και της Δράσης για το Κλίμα, σύμφωνα με το οποίο κάθε Κράτος Μέλος πρέπει να προετοιμάσει και να υποβάλει στην Επιτροπή το Εθνικό Σχέδιο Ενέργειας και Κλίματος του.

Τον Οκτώβριο του 2014, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε 4 στόχους στο πλαίσιο της πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια σε επίπεδο ΕΕ για το 2030:

- I. Δεσμευτικό στόχο της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 40% έως το 2030, σε σύγκριση με το 1990
- II. Στόχο για τουλάχιστον 32% κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές
- III. Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά 32,5%
- IV. Ηλεκτρική διασυνδεσιμότητα τουλάχιστον 15%

Όσον αφορά την ενεργειακή ασφάλεια, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε περαιτέρω μέτρα για τη μείωση της ενεργειακής εξάρτησης της ΕΕ και την αύξηση της ασφάλειας του εφοδιασμού της σε ηλεκτρική ενέργεια και φυσικό αέριο.

Επιπλέον, σύμφωνα με νομοθεσία της ΕΕ που εγκρίθηκε τον Μάιο του 2018, τα Κράτη Μέλη της ΕΕ πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τη χρήση γης, την αλλαγή χρήσης γης ή τη δασοπονία αντισταθμίζονται με τουλάχιστον ισοδύναμη απομάκρυνση CO₂ από την ατμόσφαιρα κατά την περίοδο 2021-2030.

Το εθνικό σχέδιο περιλαμβάνει τις πέντε διαστάσεις της Ένωσης Ενέργειας, δηλαδή την απαλλαγή από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (η οποία αναλύεται σε δύο διαφορετικά τμήματα: εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας), την ενεργειακή απόδοση, την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, την εσωτερική αγορά ενέργειας και την έρευνα, καινοτομία και ανταγωνιστικότητα.

Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα για το 2030 και η μακροπρόθεσμη στρατηγική για χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, θα χρησιμεύσουν ως βάση για την προετοιμασία ρυθμιστικών πράξεων, την ανάπτυξη στρατηγικών σχεδίων και την εφαρμογή χρηματοδοτικών σχεδίων και εργαλείων, αναφορικά με την εφαρμογή τους.

Ο Πίνακας πιο κάτω (**Πίνακας 35**), παρουσιάζει τους ποσοτικούς στόχους στο πλαίσιο της επίτευξης των εθνικών στόχων για την ενέργεια και το κλίμα για το 2030.

Πίνακας 35: Ποσοτικοί στόχοι στο πλαίσιο της επίτευξης των εθνικών στόχων για την ενέργεια και το κλίμα για το 2030 (Πηγή: Υπηρεσία Ενέργειας)

Μείωση των εκπομπών αερίων του Θερμοκηπίου και περιβαλλοντικοί στόχοι	
◆	Οι εκπομπές στους τομείς εκτός ΣΕΔΕ να μειωθούν κατά 20,9%, σε σύγκριση με το 2005. Ο εθνικός στόχος εκτός ΣΕΔΕ θα επιτευχθεί με τη χρήση ευέλικτων μηχανισμών που παρέχονται από τον Κανονισμό Κατανομής Προσπαθειών (ESR).
◆	Οι εκπομπές από τη χρήση γης ή τη δασοπονία να αντισταθμιστούν με τουλάχιστον ισοδύναμη αφαίρεση CO ₂ από την ατμόσφαιρα.
◆	Μείωση των εκπομπών στους τομείς ΣΕΔΕ κατά 24,9% σε σύγκριση με το 2005
◆	Επίτευξη ποσοτικών στόχων για τη μείωση των εθνικών εκπομπών συγκεκριμένων ατμοσφαιρικών ρύπων.
Αύξηση του μεριδίου των ΑΠΕ στην κατανάλωση ενέργειας	
◆	Το μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας να φτάσει το 23%
◆	Το μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας μπορεί να φτάσει τουλάχιστον το 26%
◆	Το μερίδιο των ΑΠΕ στη θέρμανση και την ψύξη να φτάσει το 39%
◆	Το ποσοστό των ΑΠΕ στον τομέα των μεταφορών να φτάσει το 14%
Εξοικονόμηση ενέργειας	
◆	Τελική κατανάλωση ενέργειας 2,0 Mltoe το 2030, που αντιστοιχεί σε 13% μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας*
◆	Κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας 2,4 Mltoe το 2030, που αντιστοιχεί ε 17% μείωση της κατανάλωσης πρωτογενούς ενέργειας*
◆	Επίτευξη σωρευτικές εξοικονόμησης ενέργειας στην τελική χρήση 243,04 ktoe κατά την περίοδο 2021 – 2030

*σε σύγκριση με την αντίστοιχη πρόβλεψη για την Κύπρο στο σενάριο αναφοράς ΕΕ PRIMES 2007 της Ε.Ε του 2007

Αντίστοιχα, ο **Πίνακας 36** απαριθμεί τις 13 βασικές πολιτικές προτεραιότητες για κάθε διάσταση του εθνικού σχεδίου για το κλίμα και την ενέργεια, οι οποίες θεωρούνται αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων αυτών. Αυτές οι πολιτικές προτεραιότητες είναι οι άξονες για την ανάπτυξη συγκεκριμένων μέτρων στο πλαίσιο κάθε διάστασης.

Πίνακας 36: Βασικές πολιτικές προτεραιότητας για κάθε διάσταση του Εθνικού Σχεδίου για το Κλίμα και την Ενέργεια (Πηγή: Προσχέδιο επικαιροποίησης, Ενοποιημένου Εθνικού Σχεδίου της Κύπρου για την Ενέργεια και το Κλίμα της Κύπρου, 2023)

Πολιτικές και μέτρα	Υφιστάμενα Μέτρα
Αύξηση του ποσοστού χρήσης ΑΠΕ	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Σχέδιο για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ για ίδια κατανάλωση (netmetering, net-billing, virtual net-metering, virtual net-billing) ◆ Παροχή οικονομικής ενίσχυσης για εγκατάσταση φωτοβολταϊκών και ηλιακών συστημάτων σε κατοικίες και επιχειρήσεις

Πολιτικές και μέτρα	Υφιστάμενα Μέτρα
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Εγκατάσταση συστημάτων ΑΠΕ σε δημόσια κτίρια, εμπορικά και βιομηχανικά υποστατικά σε συνδυασμό με μέτρα ενεργειακής αναβάθμισης ◆ Προώθηση αντλιών θερμότητας υψηλής απόδοσης ◆ Σχέδια χορηγιών για αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας ◆ Προώθηση ενεργειακών κοινοτήτων ΑΠΕ ◆ Απλοποίηση και επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης έργων ΑΠΕ, λειτουργία Υπηρεσία Ενιαίας Εξυπηρέτησης ◆ Υποχρέωση προμηθευτών καυσίμων στις μεταφορές για χρήση βιοκαυσίμων ◆ Παραγωγή βιοκαυσίμων από απόβλητα ◆ Επιβολή τέλους κατανάλωσης σε όλους τους καταναλωτές ηλεκτρισμού, ανεξαρτήτως κατηγορίας, για κάθε κιλοβατώρα που εισάγεται από το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας, το οποίο αποτελεί το κύριο έσοδο για το Ταμείο ΑΠΕ και ΕΞΕ το οποίο λειτουργεί Σχέδια Χορηγιών για την προώθηση των ΑΠΕ και της ΕΞΕ
Επίτευξη των στόχων ενεργειακής απόδοσης	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Καθεστώς Επιβολής Υποχρέωσης Ενεργειακής Απόδοσης σε διανομείς ενέργειας ◆ Ενεργειακές αναβαθμίσεις σε δημόσια κτίρια ◆ Σχέδιο Χορηγιών για συνολικές ενεργειακές αναβαθμίσεις σε κατοικίες και επιχειρήσεις ◆ Μεμονωμένα μέτρα ενεργειακής απόδοσης σε κατοικίες ◆ Ενεργειακή αναβάθμιση νοσοκομείων ή/και νοσοκομειακών μονάδων ◆ Ενεργειακά αποδοτικός οδικός φωτισμός. ◆ Μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας στον τομέα των οδικών μεταφορών. ◆ Ενεργειακή απόδοση στον τομέα των υδάτων. ◆ Εγκατάσταση της υποδομής έξυπνων συστημάτων μέτρησης • Ανάπτυξη νέας διαδικτυακής πλατφόρμας digital one stop shop για ανακαίνιση κτιρίων
Ασφάλεια Εφοδιασμού	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Έλευση φυσικού αερίου, μέσω της εισαγωγής ΥΦΑ και ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών ◆ Ενίσχυση της ευελιξίας του εθνικού ενεργειακού συστήματος
Ασφάλεια Εφοδιασμού	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Έλευση φυσικού αερίου, μέσω της εισαγωγής ΥΦΑ και ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών ◆ Ενίσχυση της ευελιξίας του εθνικού ενεργειακού συστήματος
Εσωτερική Αγορά Ενέργειας	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Προώθηση της ηλεκτρικής διασύνδεσης της Κύπρου μέσω του Έργου Κοινού Ενδιαφέροντος EuroAsia Interconnector ◆ Ανάπτυξη υποδομής εσωτερικού δικτύου αγωγών φυσικού αερίου ◆ Επενδύσεις για την ανάπτυξη και την ασφαλή λειτουργία του συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας ◆ Προώθηση του αναγκαίου κανονιστικού πλαισίου και των έργων για τη λειτουργία της ανταγωνιστικής αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας ◆ Προώθηση του έργου για τον αγωγό EastMed
Μεταφορές	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Σχέδια Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας (εκπόνηση μελετών και υλοποίηση) ◆ Τηλεματικό Σύστημα Μεταφορών ◆ Νέες Συμβάσεις Λεωφορείων με χαμηλούς / μηδενικούς ρύπους / Έργο για τις στάσεις στέγαστρα

Πολιτικές και μέτρα	Υφιστάμενα Μέτρα
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Δενδροφύτευση κατά μήκος του οδικού δικτύου ◆ Τροποποίηση του Περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου ◆ Προώθηση του «Ο περί του Καθορισμού Ειδικών Μέτρων για Μείωση των Ατμοσφαιρικών Ρύπων και Αερίων του Θερμοκηπίου που προέρχονται από τις Οδικές Μεταφορές Νόμος του 2023» ◆ Σχέδιο κινήτρων για την αγορά και χρήση οχημάτων χαμηλών / μηδενικών εκπομπών και απόσυρσης παλαιών ρυπογόνων οχημάτων ◆ Ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
Έρευνα και Καινοτομία	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Χρηματοδότηση έρευνας μέσω θέσπιση σχετικών προτεραιοτήτων στα ερευνητικά προγράμματα ◆ Χρηματοδότηση στα Κέντρα Αριστείας ◆ Συμμετοχή σε σχετικά Ευρωπαϊκά προγράμματα
Ψυκτικά αέρια	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Μερική ανάκτηση από 2024
Αναερόβια χώνευση για επεξεργασία κτηνοτροφικών αποβλήτων	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Αγελάδες: αύξηση στο 10% το 2030 ◆ Χοίροι: αύξηση στο 65% το 2030 ◆ Πουλερικά: αύξηση στο 25% το 2030
Απορρίμματα	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 60% διαλογή στην πηγή το 2030 ◆ 24% των οργανικών σε χώρους απόρριψης το 2030 ◆ αύξηση 1% ετησίως αναερόβιας χώνευσης
Υγρά απόβλητα	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 100% σύνδεση πληθυσμού σε κεντρικά αποχετευτικά συστήματα ◆ αύξηση αναερόβιας για επεξεργασία λυμάτων βιομηχανιών τροφίμων
Αύξηση απορρόφησης από τις χρήσεις γης	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Φυτεύω για το κλίμα: 300.000 δένδρα το 2030
Σχέδιο Μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τις επιχειρήσεις	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Μείωση εκπομπών από τις επιχειρήσεις μέσω σχεδίου οικονομικής στήριξης

4 Παρουσίαση του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

4.1 Εισαγωγή

Αντικείμενο της Σύμβασης αποτελεί η εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Λευκωσίας αποτελεί ένα στρατηγικό πλαίσιο για την ενίσχυση της βιωσιμότητας, της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής στην πόλη της Λευκωσίας. Μέσω της ανάπτυξης και της αξιολόγησης διαφορετικών στρατηγικών σεναρίων, το ΣΒΑΚ προωθεί τη μετάβαση προς ένα πιο βιώσιμο και αποδοτικό σύστημα μεταφορών, ανταποκρινόμενο στις ανάγκες των πολιτών και των ενδιαφερόμενων μερών.

4.2 Παρουσίαση των βασικών σημείων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

4.2.1 Στόχοι

Το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας της Λευκωσίας (ΣΒΑΚ) αναπτύχθηκε με σκοπό να βελτιώσει την κινητικότητα και την ποιότητα ζωής στην ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας.

Το ΣΒΑΚ στοχεύει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλούνται από την υπερβολική χρήση ιδιωτικών οχημάτων και την προώθηση βιώσιμων μορφών μετακίνησης, όπως η πεζή μετακίνηση, η ποδηλασία και οι δημόσιες συγκοινωνίες.

Οι κύριοι στόχοι του περιλαμβάνουν:

- Οικονομική Αποδοτικότητα: Βελτίωση της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας.
- Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα: Μείωση των εκπομπών ρύπων και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από τις μεταφορές.
- Προσβασιμότητα και Κοινωνική Ένταξη: Παροχή εναλλακτικών μετακίνησης που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες για όλους τους πολίτες.
- Ασφάλεια: Βελτίωση της προσωπικής ασφάλειας και της ασφάλειας των μεταφορών.
- Ποιότητα Ζωής: Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

4.2.2 Ανάπτυξη Στρατηγικών Σεναρίων

Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει τέσσερα σεναρία που αναπτύχθηκαν για να προσδιοριστούν οι βέλτιστες στρατηγικές για την επίτευξη των στόχων:

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual): Διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης χωρίς νέες παρεμβάσεις. Περιλαμβάνει μόνο τα έργα και τις εξελίξεις που είναι ήδη προγραμματισμένα και χρηματοδοτημένα.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1: Μικρές βελτιώσεις στις υποδομές και τις υπηρεσίες. Περιλαμβάνει ελαφρές παρεμβάσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας των υφιστάμενων υποδομών και της ποιότητας ζωής.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2: Σημαντικές βελτιώσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες και τις βιώσιμες μετακινήσεις. Περιλαμβάνει την αναβάθμιση και την επέκταση των υφιστάμενων υποδομών, καθώς και τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3: Εκτεταμένες παρεμβάσεις με στόχο τη ριζική αναβάθμιση του συστήματος μεταφορών και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Περιλαμβάνει μεγάλες νέες υποδομές, εκτεταμένα έργα για την προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών και των βιώσιμων μέσων μετακίνησης .

4.2.3 Επιδράσεις και Οφέλη

Η εφαρμογή του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας, αναμένεται να προσφέρει πολλαπλά οφέλη, όπως:

Μείωση της Κυκλοφοριακής Συμφόρησης: Βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας και μείωση των καθυστερήσεων.

Βελτίωση της Ποιότητας του Αέρα: Μείωση των εκπομπών CO₂ και άλλων ρύπων μέσω της προώθησης των βιώσιμων μέσων μετακίνησης.

Ενίσχυση της Αστικής Κινητικότητας και της Προσβασιμότητας: Δημιουργία καλύτερων συνθηκών για την πεζή μετακίνηση, την ποδηλασία και τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών.

Βελτίωση της Ασφάλειας: Μείωση των ατυχημάτων και βελτίωση της ασφάλειας των πολιτών στις μεταφορές.

Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής: Αναβάθμιση των δημόσιων χώρων, δημιουργία νέων πράσινων χώρων και βελτίωση των αστικών υποδομών.

Οικονομική Ανάπτυξη: Ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας μέσω βελτιωμένων υποδομών και υπηρεσιών, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και υποστήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης .

4.2.4 Συνοπτική Περιγραφή των Μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας

Η μεθοδολογία επιλογής του βέλτιστου σεναρίου, και τα κριτήρια και σημαντικότητα τους παρατίθενται στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α**, η συνοπτική παρουσίαση των μέτρων των σεναρίων παρατίθεται στο Παράρτημα Β, ενώ η περιγραφή της αξιολόγησής των μέτρων που προβλέπονται για κάθε σενάριο του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται συνοπτικά στο **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ**.

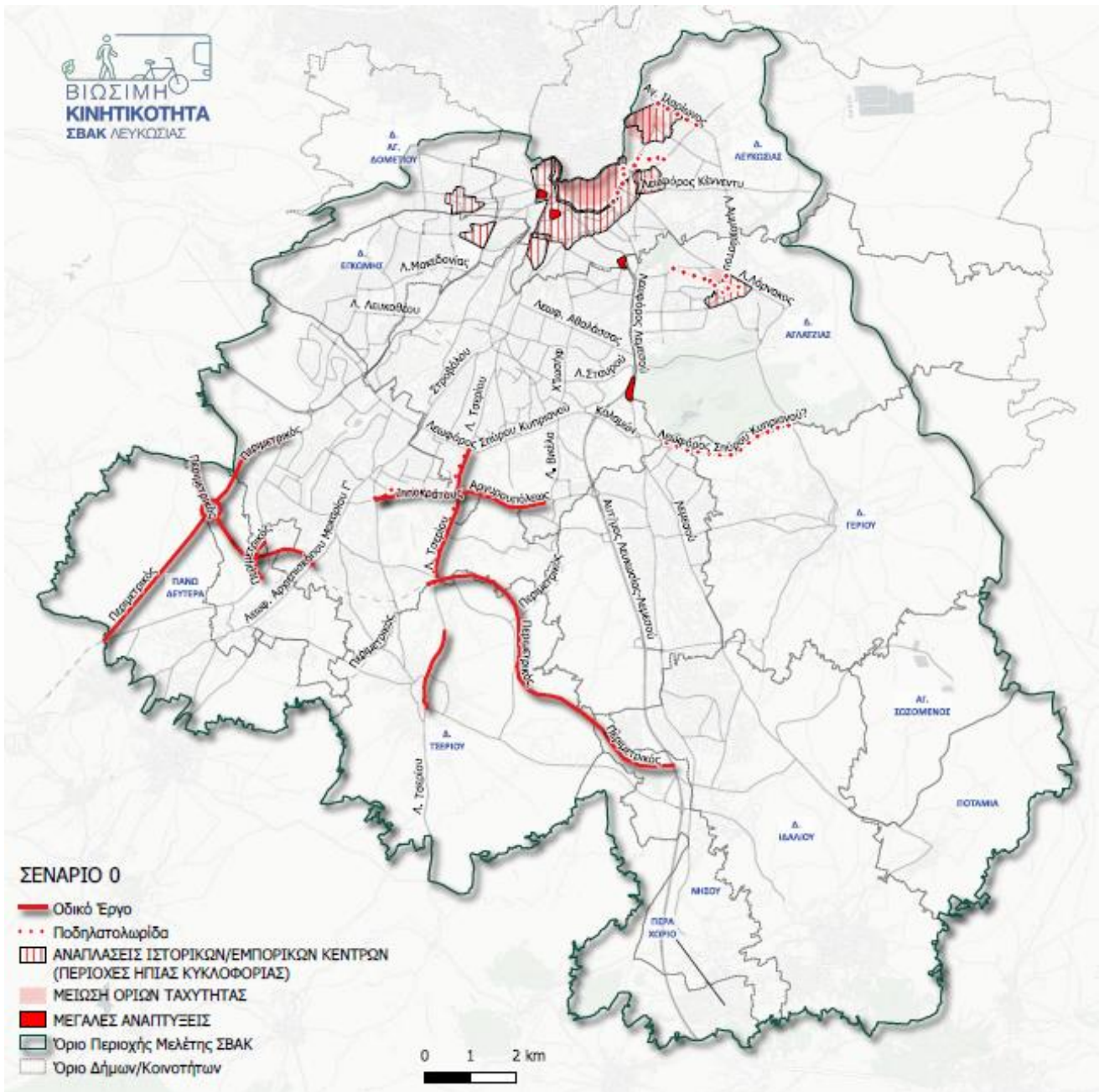
4.2.4.1 **Σενάριο 0: Σενάριο Αναφοράς**

Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030, έτσι όπως αναλυτικά αποτυπώνονται στον **Πίνακα 37** και στον **Χάρτη 22** που ακολουθούν.

Πίνακας 37: Παρεμβάσεις Σεναρίου Αναφοράς

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
	ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ
18	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ
19	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»
20	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο
21	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα “Jumbo” στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA
22	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας
23	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κόκκου
24	Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κορηνείας-Αγλαντζιά
25	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου
26	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)
	ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ
27	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
28	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι
29	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας - Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου - Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/ Συνεργασίας)
30	Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή.

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
	ΝΕΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
1	Κεντρικός Άξονας Τσερίου
2	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
3	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)
4	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)
5	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)
	ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ/ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)
6	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
7	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
8	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
9	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
10	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
11	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
12	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
13	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
	ΜΕΙΩΣΗ ΟΡΙΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
14	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 -Ζώνη 30χλμ.
15	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.
16	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.
17	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.



Χάρτης 22: Παρεμβάσεις Σεναρίου Αναφοράς

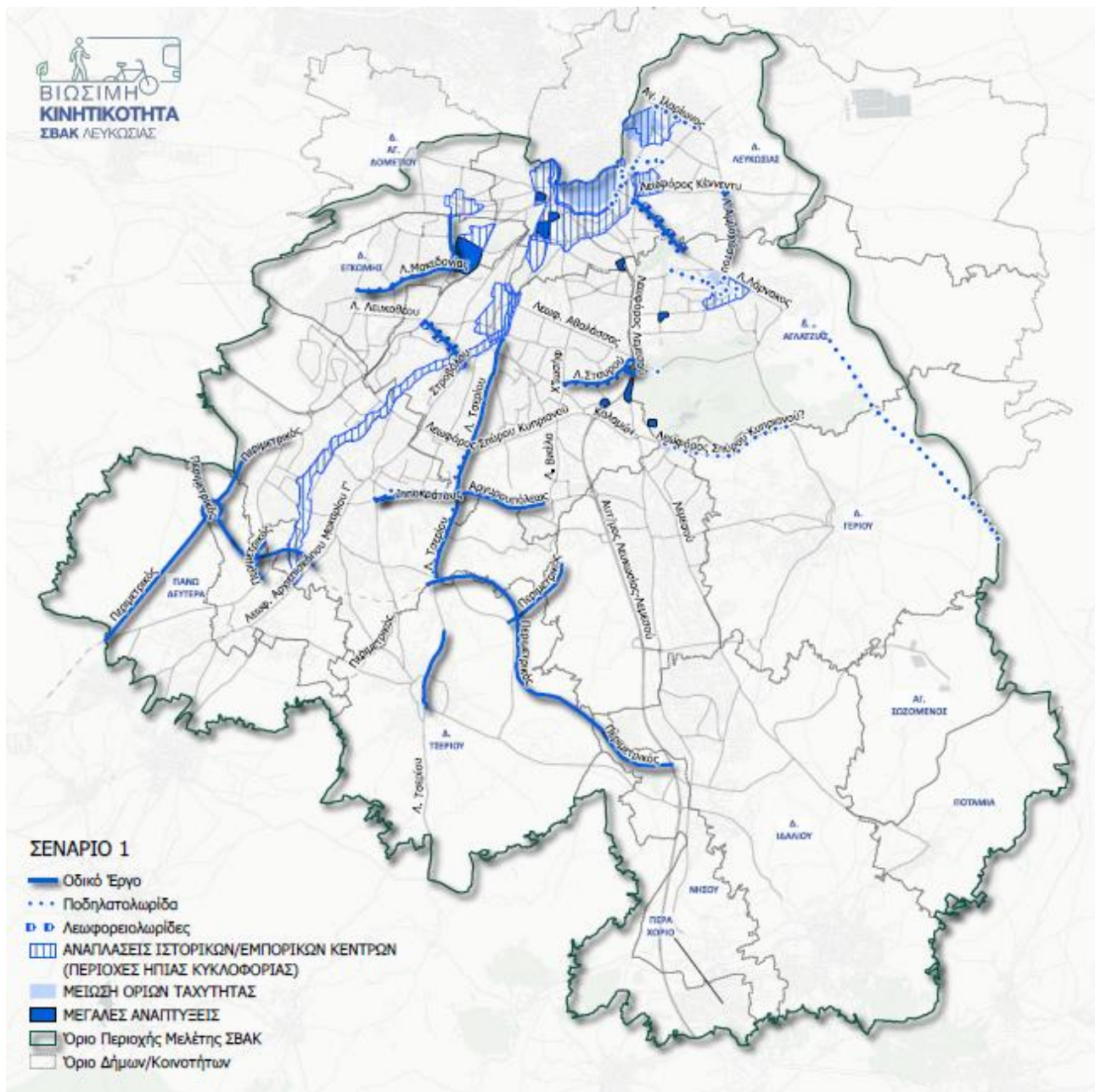
4.2.4.2 Σενάριο 1: Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς. Οι παρεμβάσεις που συνθέτουν το 1ο Στρατηγικό Σενάριο αποτυπώνονται στον **Πίνακα 38** και στον **Χάρτη 23** που ακολουθούν.

Πίνακας 38: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 1 (Συντηρητική Στρατηγική)

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
ΝΕΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
1	Κεντρικός Άξονας Τσερίου
2	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
3	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά
4	Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο
5	Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στρόβολου.
6	Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρανιδιώτη στην Έγκωμη
7	Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία
8	Λεωφόρος Τσερίου - Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στρόβολου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.
9	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)
10	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α2' Φάση)
11	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)
12	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)
13	Ανισόπεδος Κόμβος Σταυρού
ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ/ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)	
14	Παλαιός Πυρήνας Στρόβολου - "Slow city"
15	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
16	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
17	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
18	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
19	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
20	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
21	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
22	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώπισσας
ΜΕΩΣΗ ΟΡΙΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	
23	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 -Ζώνη 30χλμ.
24	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.
25	Καϊμακλί-ΚΚΜ2441-Ζώνη 30χλμ.
26	Παλλουριώπισσα-ΚΚΜ2442-Ζώνη 30χλμ.

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΣ	
27	Ανάπλαση πλαισίου σταδίου ΓΣΠ
28	Μικτή Ανάπτυξη «Landmark»
29	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο
30	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ ΙΚΕΑ
31	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας
32	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου
33	Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά
34	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου
35	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	
36	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
37	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά
38	Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη
39	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία
40	Λεωφόρος Σταυρού
41	Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου.
42	Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμειας
43	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι
44	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)
45	Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (δ्वπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της Παιδείας Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου
46	Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	
47	ΛΛ Λάρνακος
48	ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως



Χάρτης 23: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 1 (Συντηρητική Στρατηγική)

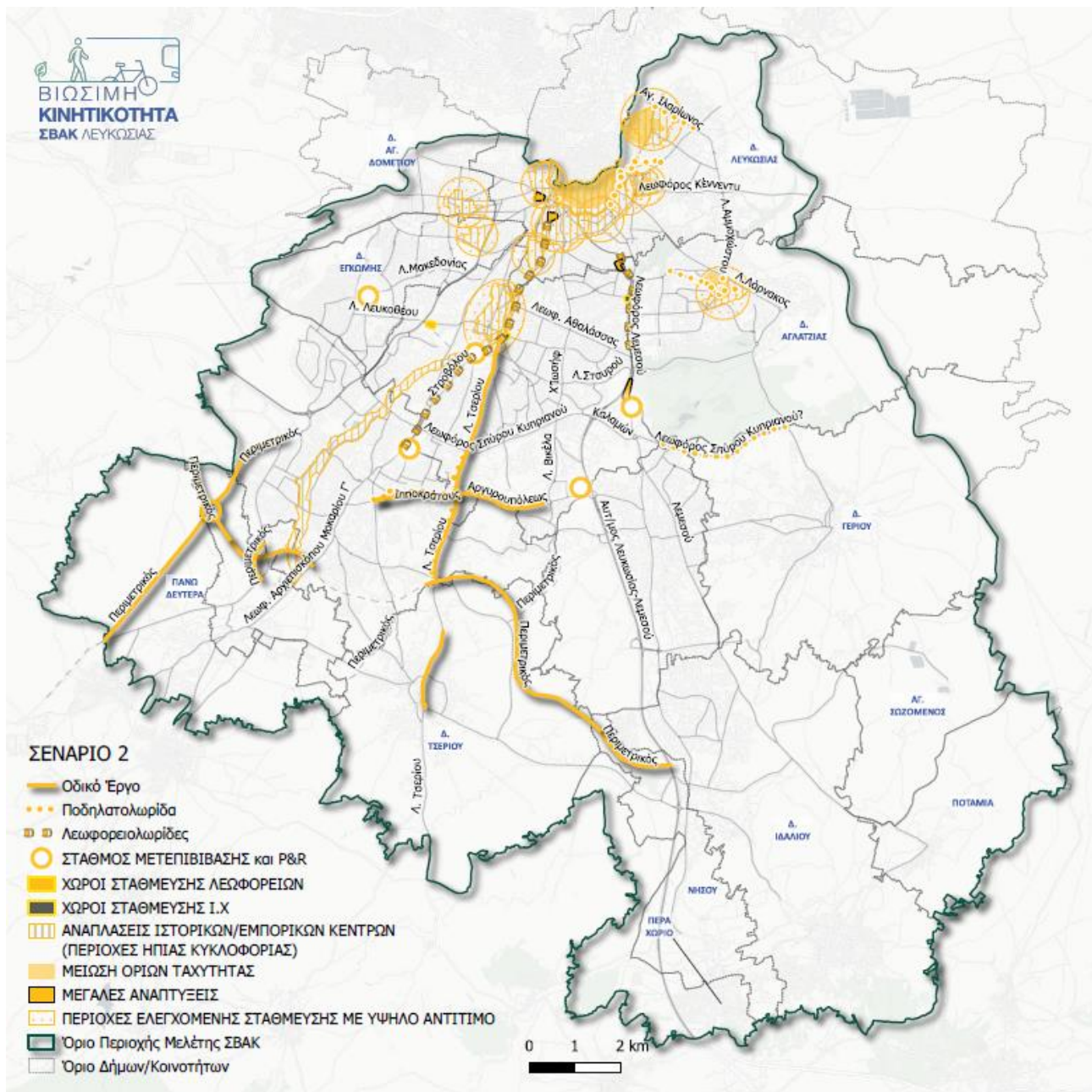
4.2.4.3 Σενάριο 2: Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης. Οι παρεμβάσεις που συνθέτουν το 2ο Στρατηγικό Σενάριο αποτυπώνονται στον **Πίνακα 39** και στον **Χάρτη 24** που ακολουθούν.

Πίνακας 39: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 2 (Μετριοπαθής Στρατηγική)

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
ΝΕΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
1	Κεντρικός Άξονας Τσερίου
2	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
3	Λεωφόρος Τσερίου - Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.
4	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)
5	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)
6	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)
ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ/ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)	
7	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
8	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
9	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
10	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
11	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
12	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
13	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
14	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
15	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώπισσας
ΜΕΙΩΣΗ ΟΡΙΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	
16	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 -Ζώνη 30χλμ.
17	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.
18	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.
19	Παλλουριώπισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕ ΥΨΗΛΟ ΑΝΤΙΤΙΜΟ	
20	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
21	Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
22	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
23	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
24	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
25	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
26	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
27	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώπισσας

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΣ	
28	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ
29	Μικτή Ανάπτυξη «Landmark»
30	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο
31	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα “Jumbo” στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ ΙΚΕΑ
32	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας
33	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου
34	Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά
35	Νέο Κρατικό Χημείο -πριοχή Νοσοκομείου
36	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	
37	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
38	Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμειας
39	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι
40	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)
41	Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	
42	P&R ΓΣΠ
43	P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro)
44	P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου)
45	P&R Δυτικό Έγκλημα
46	ΛΛ/Τραμ Στρόβολου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης)
47	ΛΛ/Τραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης)
48	Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα
49	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου
50	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελεύσας
51	Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στρόβολου
52	Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων



Χάρτης 24: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 2 (Μετριοπαθής Στρατηγική)

4.2.4.4 Σενάριο 3: Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής

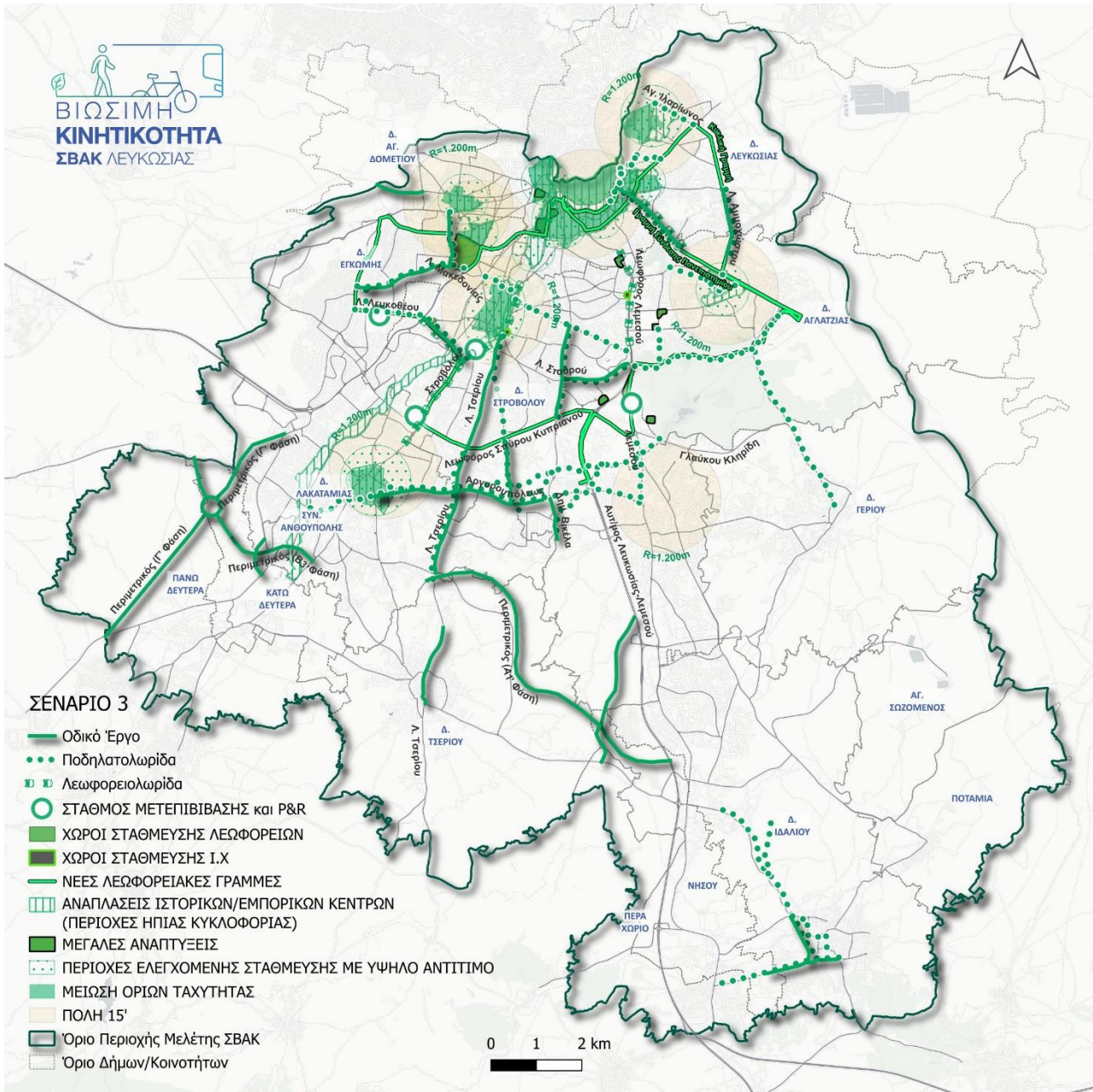
Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας. Οι παρεμβάσεις που συνθέτουν το 3ο Στρατηγικό Σενάριο αποτυπώνονται στον **Πίνακα 40** και στον **Χάρτη 25** που ακολουθούν

Πίνακας 40: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 3 (Επιθετική Στρατηγική)

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
ΝΕΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	
A1	Κεντρικός Άξονας Τσερίου
A2	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
A3	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά
A4	Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο
A5	Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου.
A6	Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρανιδιώτη στην Έγκωμη
A7	Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία
A8	Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο
A9	Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πικερά και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου.
A10	Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο
A11	Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (πρόεκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως
B1	Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.
Γ1	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)
Γ3	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)
Γ4	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)
ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ/ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)	
B1	Παλιός Πικεράς Στροβόλου - "Slow city"
Δ1	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
Δ2	Εμπορικό Κέντρο Λακατάμειας
Δ3	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
Δ4	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
Δ5	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
Δ6	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
Δ7	Ιστορικό κέντρο Καίμακλίου
Δ8	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
ΜΕΙΩΣΗ ΟΡΙΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	
E1	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 -Ζώνη 30χλμ.
E2	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.
E3	Καίμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.
E4	Παλλουριώπισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.
E5.1	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
E5.2	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
E5.3	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
E5.4	Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
E5.5	Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕ ΥΨΗΛΟ ΑΝΤΙΤΙΜΟ	
ΣΤ1	Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
ΣΤ2	Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
ΣΤ3	Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
ΣΤ4	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
ΣΤ5	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
ΣΤ6	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
ΣΤ7	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
ΣΤ8	Ιστορικό κέντρο Καίμακλίου
ΣΤ9	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώπισσας
ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ	
Z1	Ανάπλαση πλαισίου σταδίου ΓΣΠ
Z2	Μικτή Ανάπτυξη «Landmark»
Z3	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο
Z4	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA
Z5	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας
Z6	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου
Z7	Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά
Z8	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου
Z9	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)

ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	
B3	Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας
H1	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
H2	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά
H3	Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη
H4	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία
H5	Λεωφόρος Σταυρού
H6	Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου.
H7	Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (πρόεκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως)
H8	Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πηρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ίδαλιου.
H9	Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο
Θ1	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Πρόεκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι
Θ2	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)
Θ3	Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακας διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακας διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου
Θ4	Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου
I	Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	
IA1	Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο)
IA2	Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο)
IA3	Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο)
IA4	Υφιστάμενο Ρ&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5)
IA5	ΛΛ Λάρνακας
IA6	ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως
IA7	Ρ&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο)
IA8	Ρ&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής)
IA9	Ρ&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής)
IA10	Ρ&R Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής)
IA11	ΛΛ/Τραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης)
IA12	ΛΛ/Τραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης)
IA13	Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα
IA14	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου
IA15	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευσάς
IA16	Σταθμός Μετεπιβίβασης Λεωφορείων Δημορχείο Στροβόλου
IA17	Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων
IA18.1	Νέα κυκλική γραμμή
IA18.2	Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακας
IA18.3	Βελτίωση συχνότητας κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά)
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΟΛΗ 15 ΛΕΠΤΩΝ)	
IB1	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
IB2	Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
IB3	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
IB4	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
IB5	Ιστορικό κέντρο Αγλαντζιάς
IB6	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
IB7	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
IB8	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
IB9	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
IB10	Παλαιού Πηρήνα Στροβόλου - "Slow city"



Χάρτης 25: Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 3 (Επιθετική Στρατηγική)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Επιλογή του βέλτιστου μελλοντικού στρατηγικού σεναρίου

ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Στη συνέχεια γίνεται συνοπτική παρουσίαση αφενός της διαδικασίας συγκριτικής αξιολόγησης των εναλλακτικών Στρατηγικών Σεναρίων μεταξύ τους, αφετέρου του αποτελέσματος της διαδικασίας αυτής, με στόχο την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πολυκριτηριακή λήψη αποφάσεων αφορά στην επίλυση προβλημάτων λήψης αποφάσεων λαμβάνοντας υπόψη περισσότερα του ενός **κριτήρια απόφασης**. Η εισαγωγή πολλαπλών κριτηρίων στη διαδικασία λήψης απόφασης οδηγεί σε μια πιο ρεαλιστική απεικόνιση των πραγματικών προβλημάτων, προσφέροντας μεγαλύτερη ευελιξία και πληρέστερη αντιμετώπιση της πραγματικότητας. Η συμμετοχή του αποφασίζοντα στη διαδικασία ανεύρεσης της λύσης είναι απαραίτητη. Στην περίπτωση που υπάρχει κάποια εναλλακτική επιλογή που να εμφανίζει την καλύτερη επίδοση σε όλα τα κριτήρια τότε η λύση του προβλήματος είναι προφανής. Αυτό όμως συμβαίνει σπάνια, επειδή τα κριτήρια απόφασης είναι συνήθως αλληλοσυγκρουόμενα και εκφράζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά των εναλλακτικών επιλογών. Ο αποφασίζων πρέπει να εκφράσει τις προτιμήσεις του (συνήθως υποκειμενικές) σχετικά με τις επιδόσεις των εναλλακτικών επιλογών στα εξεταζόμενα κριτήρια και να καταλήξει στην τελική απόφαση.

Σε πολλά προβλήματα λήψης απόφασης, το σύνολο των εναλλακτικών επιλογών είναι ρητά καθορισμένο και αυτό που απαιτείται είναι η κατάταξή τους σε μια σειρά προτεραιότητας με βάση τις επιδόσεις τους σε ένα αριθμό κριτηρίων. Τα προβλήματα αυτά είναι γνωστά ως προβλήματα πολυκριτηριακής ανάλυσης με τη διαδικασία της αναλυτικής ιεράρχησης (AHP-Analytical Hierarchy Process) η οποία είναι μια ισχυρή μέθοδος χειρισμού προβλημάτων αυτού του τύπου. Στηρίζεται στην ανάλυση του προβλήματος σε μια ιεραρχία κριτηρίων και εναλλακτικών επιλογών και μπορεί να χειριστεί τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά κριτήρια.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η μέθοδος AHP, όπως εφαρμόστηκε για τα 3 Εναλλακτικά Στρατηγικά Σενάρια του ΣΒΑΚ Λευκωσίας, έτσι όπως προσδιορίστηκαν και παρουσιάστηκαν αναλυτικά στα προηγούμενα. Στο παρόν κεφάλαιο περιλαμβάνονται:

η παρουσίαση του αποτελέσματος εφαρμογής πολυκριτηριακής ανάλυσης, όπως προέκυψε από τη συγκριτική αξιολόγηση των 3 στρατηγικών εναλλακτικών σεναρίων, προς επίτευξη του οράματος και των στόχων του ΣΒΑΚ,

η αιτιολόγηση και τελική επιλογή του βέλτιστου εναλλακτικού στρατηγικού σεναρίου.

Στόχος είναι το να επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο με κριτήρια τους 5 στόχους υψηλού Επιπέδου που έχουν καθορισθεί:

Οικονομική Αποδοτικότητα: Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων.

Προσβασιμότητα: Προσφορά επιλογών μετακίνησης που επιτρέπει την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες σε όλους τους πολίτες.

Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές.

Οδική Ασφάλεια: Εξασφάλιση προσωπικής ασφάλειας και ασφάλειας εντός του συστήματος μεταφοράς.

Ποιότητα Ζωής: Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού προς όφελος των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας συνολικά.

Ο κάθε ένας από τους 5 παραπάνω στόχους επιμερίζεται σε επιμέρους υποκριτήρια. Στο "δέντρο" της ιεράρχησης καθορίστηκαν 2 επίπεδα, το 1ο με τους 5 στόχους υψηλού επιπέδου (κριτήρια) και το 2ο με τα υποκριτήρια του κάθε επιμέρους στόχου (κριτηρίου). Η διαδικασία της αναλυτικής ιεράρχησης πραγματοποιήθηκε σε **3 Στάδια** που περιγράφονται παρακάτω: Ανάλυση, Συγκριτική Αξιολόγηση και Σύνθεση.

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΑΝΑΛΥΣΗ

Στο στάδιο της Ανάλυσης πραγματοποιήθηκε ο καθορισμός των στόχων, των κριτηρίων και των υποκριτηρίων του προβλήματος λήψης απόφασης. Στόχος είναι η επιλογή του βέλτιστου σεναρίου ΣΒΑΚ από τα 3 υπό εξέταση Εναλλακτικά Στρατηγικά Σενάρια, Κριτήρια είναι οι 5 στόχοι υψηλού επιπέδου που προαναφέρθηκαν και Υποκριτήρια είναι οι επιχειρησιακοί στόχοι που σχετίζονται με το βαθμό επίτευξης και την αξιολόγηση του κάθε κριτηρίου. Στον **Πίνακα 41** που ακολουθεί παρουσιάζεται το "δέντρο ιεράρχησης" του προβλήματος με συνοπτικές εννοιολογικές περιγραφές τους.

Πίνακας 41: Το δέντρο ιεράρχησης του προβλήματος πολυκριτηριακής ανάλυσης των 3 εναλλακτικών Στρατηγικών Σεναρίων του ΣΒΑΚ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΥΠΟΚΡΙΤΗΡΙΑ
ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ <i>Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων</i>	<p>Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης</p> <p>Μείωση χρόνων διαδρομής με όλα τα μέσα (μηχανοκίνητα και ήπια), χρονικών καθυστερήσεων οχημάτων και πεζών σε διασταυρώσεις ή στις θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών, περιορισμός καθυστερήσεων από ελιγμούς στάθμευσης σε νόμιμες ή παράνομες (βάσει ΚΟΚ) θέσεις), περιορισμούς ουρών αναμονής σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις.</p>
	<p>Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής και οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς</p> <p>"Εσωτερίκευση του κόστους ανά μετακινούμενο" δηλ. καλύτερη αξιοποίηση όλων των μεταφορικών μέσων -μηχανοκίνητων ή μη- σε σχέση με το ιδιωτικό αλλά και γενικευμένο μεταφορικό κόστος δηλ. μείωση της ημερήσιας αξίας των αναλίσκωμενων καυσίμων εντός της ΠΜ από μηχανοκίνητα μέσα (Ι.Χ αυτοκίνητα, φορτηγά, λεωφορεία), οικονομική αποτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον (αέριας ρύπανσης και συμμετοχή στην κλιματική αλλαγή), μείωση της συνολικής αξίας ανθρώπινου χρόνου που αναλώνεται στις μετακινήσεις.</p>
	<p>Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης</p> <p>Βέλτιστη "Ισορροπία" των προσφερόμενων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης με χρονο-χρέωση σε σχέση με την αναμενόμενη ζήτηση για τις συγκεκριμένες θέσεις, επειδή πρακτικά δεν είναι βέβαιο πως όσο περισσότερες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης θα προσφέρονται η κατάληψη τους (demand), άρα και τα έσοδα, θα αυξάνονται.</p>
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ <i>Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες</i>	<p>Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς</p> <p>Ευχέρεια πρόσβασης με ιδιωτικά & δημόσια μέσα μεταφοράς από μια περιοχή σε υπηρεσίες και αγαθά μιας άλλης περιοχής εντός ή εκτός της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Λευκωσίας.</p>
	<p>Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο και χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης</p> <p>Χρήσεις γης και μεταφορές αποτελούν συγκοινωνούντα δοχεία. Οι περιοχές κατοικιών και κεντρικών λειτουργιών πόλης και κάθε χρήση γης με μεγάλο αριθμό επισκεπτών απαιτούν την εξυπηρέτηση από αστικές συγκοινωνίες, ενώ ταυτόχρονα η ύπαρξη αστικών συγκοινωνιών και των κατάλληλων υποδομών τους οδηγεί σε επιπλέον ανάπτυξη δραστηριοτήτων (χώρος). Η εξυπηρέτηση από αστικές συγκοινωνίες πρέπει να έχει μεγάλη κατά το δυνατό διάρκεια σε κάθε ημέρα και υψηλές συχνότητες (χρόνος).</p>
	<p>Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς</p> <p>Η διαφορά της διαχείρισης της κινητικότητας υπέρ των ήπιων μέσων μεταφοράς πχ. βάδισμα, ποδήλατο, αστικές συγκοινωνίες από την απλή, παραδοσιακού τύπου, διαχείριση της κυκλοφορίας είναι ότι η διαχείριση της κινητικότητας υπέρ των ήπιων μέσων μεταφοράς προσπαθεί να επιδράσει και στην "ψυχολογία των μετακινούμενων" ακόμη και πριν αυτοί πραγματοποιήσουν τη μετακίνησή τους. Αυτό επηρεάζεται από τις διατιθέμενες υποδομές. Η προσπάθεια αυτή επίσης επικεντρώνεται σε συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού και σε συγκεκριμένες κατηγορίες (σκοπούς) μετακινήσεων.</p>
	<p>Αύξηση της προσβασιμότητας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ)</p> <p>Ισότητα και δικαιοσύνη, ίσες ευκαιρίες προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες του δικτύου, επίδραση στην κινητικότητα και στην ψυχολογία ΑμΕΑ, ώστε να αποφασίζουν ευκολότερα και αυτόνομα τη μετακίνησή τους, κοινωνική συνοχή, δυνατότητα αξιοπρεπούς διαβίωσης για ΑμΕΑ.</p>

ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΥΠΟΚΡΙΤΗΡΙΑ
ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ <i>Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές</i>	<p>Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία</p> <p>Περιορισμός εκπομπών αέριων ρύπων, πχ. CO₂,CO,NOx.</p>
	<p>Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία</p> <p>Περιορισμός/ δραστική μείωση των λίτρων (lt) καυσίμων που καταναλώνονται καθημερινά και σε ετήσια βάση από μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα (κυρίως από Ε.Ι.Χ οχήματα και φορτηγά) στην ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας.</p>
	<p>Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας</p> <p>Αφορά στον στόλο Ε.Ι.Χ οχημάτων, λεωφορείων, TAXI, απορριμματοφόρων, κρατικών οχημάτων κ.α., για σταδιακή μείωση των κινητήρων εσωτερικής καύσης υπέρ των ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή οχημάτων με ελάχιστες ή μηδενικές εκπομπές ρύπων.</p>
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ <i>Εξασφάλιση προσωπικής ασφάλειας και ασφάλειας εντός του συστήματος μεταφοράς</i>	<p>Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμΕΑ)</p>
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ <i>Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της</i>	<p>Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος</p> <p>Περιβαλλοντική πρόληψη, βιοποικιλότητα σε υποδομές δημόσιων χώρων όπως Πάρκα, Πλατείες, οδούς ήπιας κυκλοφορίας, συντήρηση φυσικού περιβάλλοντος στον αστικό ιστό αλλά και στην ευρύτερη αστική περιοχή των διοικητικών ορίων του Δήμου Λευκωσίας/ συνεργασία σε αυτό το πλαίσιο με όμορους Δήμους.</p>
	<p>Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου (active modes) σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς</p> <p>Ολοκληρωμένος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης και κοινωνικές ανάγκες (πχ. περιοχές Σχολείων, Αθλητισμού, Υγείας-Περιθαλψής, Πάρκων, Πλατειών, κ.α.) και υλοποίηση υποδομών με περιβαλλοντική ποιότητα ώστε να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση για ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου στα μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς.</p>

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Στο στάδιο της Συγκριτικής Αξιολόγησης καθορίζεται η σημαντικότητα κάθε κριτηρίου ή υποκριτηρίου στην επίτευξη του στόχου και οι επιδόσεις των εναλλακτικών επιλογών σε κάθε κριτήριο. Η σημαντικότητα κάθε κριτηρίου ή υποκριτηρίου εκφράζεται από έναν αριθμό που ονομάζεται Βάρος. Το άθροισμα των βαρών ανά κατηγορία πρέπει να είναι ίσο με το 100. Η βαθμολόγηση της βαρύτητας πχ. ενός Επιχειρησιακού Στόχου με 60 σημαίνει πρακτικά ότι ο αξιολογητής θεωρεί πως η σημαντικότητα του συγκεκριμένου στόχου φθάνει στο 60%, δηλ. ότι είναι σημαντικότερος συσχετιζόμενος με τους άλλους στόχους της ίδιας κατηγορίας που τους βαθμολογεί με μικρότερες βαθμολογίες. Για το λόγο αυτό τίθεται ο περιορισμός ότι το άθροισμα των επιμέρους βαρών της βαθμολόγησης όλων των κατηγοριών, τόσο για τους Στόχους Υψηλού Επιπέδου (κριτήρια) όσο και για τους

Επιχειρησιακούς Στόχους (υποκριτήρια) πρέπει να είναι ίσο με 100.

Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό των βαρών (της σημαντικότητας) των στόχων υψηλού επιπέδου και των επιχειρησιακών στόχων -ώστε να επιτευχθεί η «κανονικοποίησή» τους- ήταν η δειγματοληψία. Λήφθηκε δείγμα απαντήσεων 7 επιστημόνων από Φορείς εμπλεκόμενους στο ΣΒΑΚ (αξιολογητές), ειδικότερα πχ. τον Δήμο Λευκωσίας, τον Κλάδο Πολεοδομικών Οδικών Έργων, το Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ), κ.α. Πιο συγκεκριμένα, ζητήθηκε η εκτίμηση επιστημόνων στη συμπλήρωση των «βαρών» της 2ης και 4ης στήλης του επόμενου **Πίνακα 42**. Στη συνέχεια το «τελικό βάρος» του κάθε στόχου υψηλού επιπέδου και των επιχειρησιακών στόχων υπολογίσθηκε ως η μέση τιμή (avg) του συνόλου των απαντήσεων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον **Πίνακα 45**.

Πίνακας 42: Υπολογισμός βαρών για τους στόχους υψηλού επιπέδου και τους επιχειρησιακούς στόχους του ΣΒΑΚ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	Βάρος (μέση τιμή 7 διαφορετικών απαντήσεων)	ΥΠΟΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	Βάρος (μέση τιμή 7 διαφορετικών απαντήσεων)	Άθροισμα
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	17,86	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	45,00	100,00
		Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής και οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	35,71	
		Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης	19,29	
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	22,14	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	23,57	100,00
		Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο και χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης	25,71	
		Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	30,00	
		Αύξηση της προσβασιμότητας ΑμΕΑ	20,72	
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	20,71	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία (περιορισμός εκπομπών αέριων ρύπων, πχ. CO₂,CO,NOx)	44,29	100,00
		Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία	29,29	
		Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	26,43	
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	20,00	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμΕΑ)	100,00	100,00
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ	19,29	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	51,43	100,00
		Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	48,57	
Άθροισμα	100,00			

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΣΥΝΘΕΣΗ

Στο στάδιο της Σύνθεσης υπολογίζονται οι επιδόσεις των υποκριτηρίων (Επιχειρησιακοί Στόχοι), με την τεχνική βαθμολόγησή τους μέσω των δεικτών επιπτώσεων και των δεικτών μέτρων, σε σχέση με τους αντίστοιχους δείκτες του Σεναρίου «Business As Usual». Στον **Πίνακα 43** παρουσιάζονται οι μέσοι όροι των βαθμολογιών 33 δεικτών, ειδικότερα 15 δεικτών επιπτώσεων και 18 δεικτών μέτρων, όπως αυτά ανήκουν σε κάθε υποκριτήριο (ανατρέξτε στο D7.1 Στόχοι & Δείκτες-Προσχέδιο Έκθεσης). Η κλίμακα βαθμολογίας του κάθε δείκτη ορίστηκε από το 1 έως το 10. Όσο πιο "θετική για το ΣΒΑΚ" είναι η επίδοση του δείκτη στο εκάστοτε εναλλακτικό στρατηγικό σενάριο σε σχέση με την τιμή του ίδιου δείκτη στο σενάριο «Business As Usual» τόσο υψηλότερα βαθμολογείται, ενώ όσο πιο αρνητική

για το ΣΒΑΚ⁶ στο εκάστοτε εναλλακτικό στρατηγικό σενάριο σε σχέση με την αντίστοιχη τιμή του δείκτη για το σενάριο «Business As Usual» τόσο χαμηλότερα βαθμολογείται⁶. Ειδικότερα:

- βαθμολογία 1-3, μικρή επίδοση του δείκτη,
- βαθμολογία 4-6, μέτρια επίδοση του δείκτη,
- βαθμολογία 7-8, ικανοποιητική επίδοση του δείκτη, και
- βαθμολογία 9-10, άριστη επίδοση του δείκτη.

Πίνακας 43: Μέσοι όροι βαθμολογιών των υποκριτηρίων στα 3 εναλλακτικά Στρατηγικά Σενάρια του ΣΒΑΚ σε σχέση με το Σενάριο «Business As Usual»

A/A	Υποκριτήριο	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 3
1	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	-0,7	4,0	6,0
2	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής και οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	0,3	2,8	4,7
3	Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης	5,0	5,0	5,0
4	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημόσιων μέσων μεταφοράς	5,0	3,0	8,0
5	Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο και χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης	3,0	7,3	8,7
6	Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	3,7	4,0	7,1
7	Αύξηση της προσβασιμότητας ΑμεΑ	7,0	7,0	8,0
8	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία (περιορισμός εκπομπών αέριων ρύπων, πχ. CO ₂ ,CO,NO _x)	-5,0	6,0	8,0
9	Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία	-5,0	6,0	8,0
10	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	5,0	7,0	8,0
11	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμεΑ)	5,0	7,0	9,0
12	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	2,0	2,0	4,0
13	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	5,0	7,0	9,0

⁶ Στην περίπτωση που η τιμή του δείκτη σε κάποιο εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο είναι χειρότερη σε σχέση με την αντίστοιχη τιμή του ίδιου δείκτη στο Σενάριο «Business As Usual», δόθηκε αρνητική βαθμολογία, με βάση την κλίμακα βαθμολογιών 1-10.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΟΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ & ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ

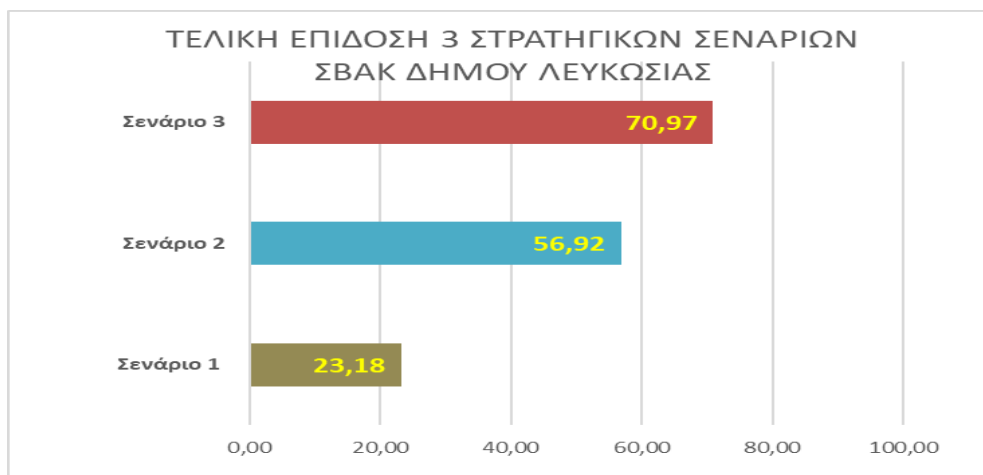
Στον υπολογισμό της Συνολικής Επίδοσης χρησιμοποιούνται τα βάρη των κριτηρίων (5 Στόχοι Υψηλού Επιπέδου) και υποκριτηρίων (Επιχειρησιακοί Στόχοι) και οι επιδόσεις του κάθε Σεναρίου στο εκάστοτε υποκριτήριο (βαθμολόγηση), προκειμένου να καθορισθούν οι συνολικές επιδόσεις των επιλογών στο στόχο του προβλήματος (επιλογή του βέλτιστου Σεναρίου ΣΒΑΚ). Αυτές προκύπτουν με πολλαπλασιασμό του διανύσματος των επιδόσεων με το διάνυσμα των βαρών.

Η όλη διαδικασία περιλαμβάνει 2 διακριτά στάδια:

Στάδιο 1: Πολλαπλασιασμός του μέσου όρου των βαθμολογιών για την επίδοση του κάθε Σεναρίου σε κάθε υποκριτήριο (Επιχειρησιακό Στόχο) επί το μέσο όρο του βάρους κάθε υποκριτηρίου, που επίσης προκύπτει ως ο μέσος όρος των βαρών που δόθηκαν ανά υποκριτήριο από τους 7 Αξιολογητές. Προκύπτει έτσι η επίδοση του κάθε Σεναρίου σε κάθε υποκριτήριο (Επιχειρησιακό Στόχο).

Στάδιο 2: Πολλαπλασιασμός του αθροίσματος των επιδόσεων όλων των υποκριτηρίων που ανήκουν στον ίδιο επιχειρησιακό στόχο (από το Στάδιο 1) επί το βάρος του κάθε Στόχου Υψηλού Επιπέδου, που προκύπτει επίσης ως ο μέσος όρος των βαρών που δόθηκαν από τους 7 Αξιολογητές.

Οι τελικές επιδόσεις των 3 σεναρίων διαιρούνται με 1.000 ούτως ώστε να υπάρχει καλύτερη εποπτεία και κατανόηση των αποτελεσμάτων (βλ. **Εικόνα 3**).



Εικόνα 3: Τελική επίδοση των τριών (3) εναλλακτικών Στρατηγικών Σεναρίων του ΣΒΑΚ

Από τα παραπάνω αποτελέσματα προκύπτει ότι:

1. το **Στρατηγικό Σενάριο 3** σημειώνει την υψηλότερη βαθμολογία (70,97).
2. το **Στρατηγικό Σενάριο 2** σημειώνει μικρότερη βαθμολογία (56,92) από το Σενάριο 3, αλλά με σχετικά μικρή διαφορά. Η βαθμολογία του βρίσκεται αρκετά πιο ψηλά (56,92>47,07) από τη μέση τιμή (=47,07) των βαθμολογιών των σεναρίων 1 & 3. Κατά συνέπεια αυτό το σενάριο μπορεί να θεωρείται αποδεκτό.
3. το **Στρατηγικό Σενάριο 1** σημειώνει τη χαμηλότερη βαθμολογία (23,18), με σημαντική μάλιστα διαφορά από τη βαθμολογία του Σεναρίου 3.
4. Δεδομένων των παραπάνω αποτελεσμάτων προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:
5. το **Στρατηγικό Σενάριο 1**, στο πλαίσιο προώθησης της ΒΑΚ και στην προσπάθεια επίτευξης των 5 Στόχων Υψηλού Επιπέδου της ΒΑΚ, φαίνεται ότι δεν έχει αυτοτέλεια και πρέπει να απορριφθεί. Κρίνεται ότι απαιτούνται επιπρόσθετα τα μέτρα και οι δράσεις ΒΑΚ που περιλαμβάνονται στα άλλα 2 εναλλακτικά Σενάρια, ούτως ώστε να επιτευχθούν στο βέλτιστο βαθμό οι 5 στόχοι Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ.
6. το **Στρατηγικό Σενάριο 2**, φαίνεται ότι δεν επιτυγχάνει με άνεση τους 5 Στόχους Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ, μολοντί τα μέτρα και οι δράσεις του ικανοποιούν ως ένα βαθμό.
7. το **Στρατηγικό Σενάριο 3** εν τέλει, αξιολογείται ότι ανταποκρίνεται πολύ καλύτερα και εξυπηρετεί με μεγαλύτερη ευχέρεια τους 5 Στόχους Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ. Κατά συνέπεια αυτό το Σενάριο προκρίνεται προς υλοποίηση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: Σύνοψη Σεναρίων και Μέτρων τους

Πίνακας 44: Σύνοψη Σεναρίων και Μέτρων τους

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ			
	ΝΕΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ			
1	Κεντρικός Άξονας Τσερίου	Κεντρικός Άξονας Τσερίου	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)	Κεντρικός Άξονας Τσερίου
2	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
3	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)
4	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)
5	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)
6		Περιμετρικός Λευκωσίας (Α2' Φάση)		
7		Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη		Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη
8		Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία		Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία
9		Λεωφόρος Τσερίου - Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.	Λεωφόρος Τσερίου - Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.	Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.

	ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.	ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρηνών του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρηνών αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.
10		Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά		
11		Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο		Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο
12		Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου.		Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου
13		Ανισόπεδος Κόμβος Σταυρού		
				Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά
				Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο
				Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου.
				Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο
				Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως
ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ/ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)				
14	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
15	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου

	ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.	ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρηνών του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρηνών αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.
8	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
9	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
10	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
11	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
12	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
13	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
		Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
				Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
	ΜΕΙΩΣΗ ΟΡΙΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ			
14	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ.	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ.	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ.	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ.
15	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.
16	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.
17	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.
				Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
				Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
				Ιστορικό κέντρο Έγκωμης

	ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.	ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.
				Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
				Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕ ΥΨΗΛΟ ΑΝΤΙΤΙΜΟ				
			Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
			Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας	Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
			Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
			Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
			Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
			Ιστορικό κέντρο Έγκωμης	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
			Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
			Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
				Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ				
18	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ
19	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»
20	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο
21	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA

	ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.	ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρηνών του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρηνών αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.
22	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας
23	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου
24	Νεα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά	Νεα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά	Νεα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά	Νεα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά
25	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου
26	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ				
27	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
28	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι
29	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καίμακλιού – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καίμακλιού – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καίμακλιού – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καίμακλιού – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρηνών του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρηνών αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
30	<p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή.</p>	<p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή.</p>	<p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατικού της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου</p>	<p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατικού της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου</p>
		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά</p>		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά</p>
		<p>Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη</p>		<p>Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη</p>
		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία</p>		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία</p>
		<p>Λεωφόρος Σταυρού</p>		<p>Λεωφόρος Σταυρού</p>
			<p>Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας</p>	<p>Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας</p>

ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.	ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρηνών του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρηνών αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.
			Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου
			Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως)
			Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου.
			Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο
			Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου
			Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ			
	ΛΛ Λάρνακος		ΛΛ Λάρνακος
	ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως		ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως
		P&R ΓΣΠ	P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο)
		P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro)	P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής)
		P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου)	P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής)

ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.	ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.
		P&R Δυτικό Έγκωμη	P&R Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνότητων στις ώρες αιχμής)
		ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης)	ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης)
		ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης)	ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης)
		Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα	Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα
		Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου
		Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελεύσας	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελεύσας
		Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου	P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο)
		Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων	Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων
			Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο)
			Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο)
			Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο)
			Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5)
			Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρηνών του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρηνών αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
				Νέα κυκλική γραμμή
				Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακος
				Βελτίωση συχνοτήτων κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά)
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΟΛΗ 15 ΛΕΠΤΩΝ)				
				Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
				Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
				Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
				Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
				Ιστορικό κέντρο Αγγαζιάς
				Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
				Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
				Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
				Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
				Παλαιού Πυρήνα Στροβόλου - "Slow city"

Αναλυτικά, τα έργα τα οποία περιλαμβάνονται στο Σενάριο 3 παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 45: Έργα Σεναρίου 3 - Διαχείριση οδικού δικτύου

Ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Αλλαγή ιεράρχησης οδικών τμημάτων	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Μονοδρομήσεις/ Αντιδρομήσεις/ Αμφιδρομήσεις	Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές (City Logistics)	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)
<p>ΖΩΝΗ 1: Ιστορικό/ Εμπορικό κέντρο Λευκωσίας & Ιστορικά Κέντρα Αγίων Ομολογητών & Παλλουριώτισσας (ορίζεται μεταξύ των οδών Λεωφ.Διγενή Ακρίτα, Λεωφ.Σπύρου Κυπριανού, Λεωφ.Γρίβα Διγενή, Δημοσθένη Σεβέρη, Αγ.Ομολογητών, Πεδιαίος ποταμός, «Πράσινη Γραμμή», Λεωφ.Αθηνάς, Λεωφ.Πουλίου Καποτά, Σπύρου Χριστοδούλου, Ρακιβάν, Αιγαίως, Λεωφ.Πουλίου Καποτά, Βασ.Φρειδερίκης, Αγ.Ανδρέου, 16^{ης} Αυγούστου, Ίωνα Νικολάου, Γρηγόρη Αυξεντίου, Πεζόδρομος Παλλουριώτισσας, Αρχ.Μακαρίου Γ', Ελ. Βενιζέλου, Λεωφ.Κέννεντυ, Μάρκου Δράκου).</p> <p>ΖΩΝΗ 2: Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου – Slow City (ορίζεται μεταξύ των οδών Πεδιαίος ποταμός, Νέα οδός πρωταρχικής σημασίας (μελλοντικό έργο), Ελαιώνων, Κίκκου, Λεωφ.Προδρόμου, Κολοκοτρώνη).</p> <p>ΖΩΝΗ 3: Ιστορικά/ Εμπορικά κέντρα Αγίου Δομετίου & Έγκωμης (ορίζεται μεταξύ των οδών Γεωργίου Γρίβα Διγενή, 25^{ης} Μαρτίου, Κυριάκου Μάτση, Ευαγόρα</p>	<p>Υλοποιούνται εντός των ΠΗΚ με κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση & έργα αναπλάσεων οι εξής κατηγορίες οδών:</p> <p>Δρόμος ηρεμίας της κυκλοφορίας με διέλευση λεωφορείων</p> <p>Οικιστικός κοινόχρηστος δρόμος</p> <p>Εμπορικός κοινόχρηστος δρόμος</p> <p>Πεζόδρομος</p> <p>Πεζόδρομος με διέλευση λεωφορείων</p> <p>Πεζόδρομος με καθορισμένο ωράριο λειτουργίας.</p>	<p>ΠΗΚ 1: Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας (Παλιά πόλη)</p> <p>Μονοδρομηση της οδού Τρικούπη από πλατεία ΟΧΙ έως Αχιλλέως</p> <p>Μονοδρομηση της οδού Αγ.Αντωνίου από Ξανθής Ξενιέρου έως Κων. Παλαιολόγου</p> <p>Μονοδρομηση της οδού Ζήνωνος Κιτιέως από Πλατεία Αρχ.Κυπριανού έως Ισοκράτους</p> <p>Μονοδρομηση της οδού Πενταδακτύλου από Παλιάς Ηλεκτρικής έως Ερμού</p> <p>Μονοδρομηση της οδού Ιούς από Αριάδνης έως Γράμμου</p> <p>Μονοδρομηση της οδού Πυγμαλίωνος από Γράμμου έως Λήδρας</p> <p>Αντιδρομηση της οδού Αγ.Αντωνίου από Ξανθής Ξενιέρου έως Ζήνωνος Κιτιέως</p> <p>Αντιδρομηση της οδού Ζήνωνος Κιτιέως από Ισοκράτους έως Αγ.Αντωνίου</p> <p>Αντιδρομηση της οδού Αριάδνης από Πυγμαλίωνος έως Ιούς.</p> <p>ΠΗΚ 2: Εμπορικό κέντρο Λευκωσίας</p>	<p>Αστικοί Κόμβοι διαχείρισης εμπορευμάτων και εφοδιαστικής αλυσίδας</p> <p>Σημεία Παραλαβής και Παράδοσης μικρών δεμάτων (lockers)</p> <p>Χρήση ελαφρών φορητών σε περιοχές κυκλοφοριακής ύφεσης</p> <p>Κανονιστικό πλαίσιο βραχυχρόνιας στάθμευσης Φ/Ε</p> <p>Κίνητρα για ανανέωση εμπορευματικών στόλων σε αμιγώς ηλεκτροκίνητα οχήματα</p> <p>Νυχτερινές διανομές στους πυρήνες της πόλης</p> <p>Διαμοιραζόμενοι εμπορευματικοί στόλοι (αμιγώς Η/Κ)</p>	<p>Αστικό σύστημα ελέγχου και διαχείρισης κυκλοφορίας</p> <p>Συστήματα φωτεινής σηματοδότησης για την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου στο αστικό οδικό δίκτυο</p> <p>Εξοπλισμός πεδίου για την ανίχνευση της κυκλοφορίας</p> <p>Πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) αστικού και περιαστικού τύπου</p> <p>Κάμερες παρακολούθησης μικροκυματικής τεχνολογίας και κλειστού κυκλώματος (CCTV)</p> <p>Επέκταση συστήματος τεχνολογίας ΒΤ</p> <p>Συστήματα ανίχνευσης συμβάντων</p> <p>Συστήματα προτεραιότητας λεωφορείων</p> <p>Ηλεκτρονικές πινακίδες δυναμικής πληροφόρησης επιβατικού κοινού</p> <p>Συστήματα αυτόματης μέτρησης επιβατών κατά την επιβίβαση/αποβίβαση</p> <p>Διαχείριση χώρων στάθμευσης P&R</p> <p>Σύστημα παρακολούθησης αποκλειστικής λωρίδας λεωφορείων</p> <p>Δημιουργία σημείων στάθμευσης κοινόχρηστων και ιδιωτικής χρήσης</p>

Ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Αλλαγή ιεράρχησης οδικών τμημάτων	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Μονοδρομήσεις/ Αντιδρομήσεις/ Αμφιδρομήσεις	Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές (City Logistics)	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)
<p>Παλληκαρίδη, Σαλαμίνας, Σάββα Δημάδη, Λεωφ.Γρηγόρη Αυξεντίου, Βοναπάρτη, Μαραθώνος, Παρθενώνος, Σαββάκη Μιχαηλίδη, Λονδίνου, Κυθρέας, Λεωφ.Γρηγόρη Αυξεντίου, Ιωάννη Μεταξά, Λόρδου Βύρωνος, Ταγματάρχη Δημ.Πούλιου, Κυριάκου Μάτση, Γρηγόρη Αυξεντίου, Εθνομάρτυρος Κυπριανού, Αρχ.Μακαρίου Γ', Αγ.Προκοπίου).</p> <p>ΖΩΝΗ 4: Ιστορικό/ Εμπορικό κέντρο Αγλατζιάς (ορίζεται μεταξύ των οδών Νίκου Κωνσταντίνου, Τροοδητίσσης, Ανδρέου Νικολάου, Γρηγόρη Αυξεντίου, Γεωργίου Γρίβα Διγενή, Αικατ.Κορνάρου, Λεωφ.Λάρνακος, Αθαλάσσας, Μιχαήλ Καραολή, βόρειο τμήμα Κοιμητηρίων Αγ.Γεωργίου, Ανδρέου Νικολάου, Νίκου Κωνσταντίνου).</p> <p>ΖΩΝΗ 5: Ιστορικό/ Εμπορικό κέντρο Λακατάμειας (ορίζεται μεταξύ των οδών Διός, Γιάννου Κρασιδιώτη, νοτίως κυκλικού κόμβου Λακατάμειας, Μελ.Μερκούρη, Αρχ.Μακαρίου Γ', Ηρακλέους, Πατριάρχου Γρηγορίου, Θ.Κολοκοτρώνη, Ι.Καποδίστρια, Αγ.Μαρίας, Αρχ.Μακαρίου Γ', Τάσου Χριστοδούλου, Παντελή Κατελάρη, Ομήρου, Αρεως).</p>		<p>Μονοδρόμηση της οδού Λόρδου Βύρωνος από Μιχαήλ Καραολή έως Γεωργίου Γρίβα Διγενή</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Λόρδου Βύρωνος από Γεωργίου Γρίβα Διγενή έως Νεχρού</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Δημοσθένη Σεβέρη από Γεωργίου Γρίβα Διγενή έως Ευαγόρου</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Θεμιστοκλή Δέρβη από Ευαγόρου έως Γεωργίου Γρίβα Διγενή</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Γιάννου Κρασιδιώτη/ Μνασιάδου από Σπύρου Κυπριανού έως Ζήνας Κάθνης ή Λεωφ.Αρχ.Μακαρίου Γ'</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού από Στασάνδρου από Λεωφ.Αρχ.Μακαρίου Γ' έως Ανδροκλέους</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Πινδάρου από Ευγενίας & Θεοδότου έως Ανδροκλέους</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού από Ανδροκλέους από Στασάνδρου έως Διγενή Ακρίτα</p> <p>Αντιδρόμηση της οδού Διαγόρου από Ομήρου έως Ευαγόρου</p> <p>Αντιδρόμηση της οδού Μυκηνών από Μνασιάδου έως Σπύρου Κυπριανού</p>		<p>ποδηλάτων σε επιλεγμένες στάσεις ΔΣ μεγάλης επιβατικής κίνησης</p> <p>Ολοκληρωμένο σύστημα καθοδήγησης στάθμευσης</p> <p>Κάμερες αναγνώρισης πινακίδων κυκλοφορίας</p> <p>Προηγμένο σύστημα διαχείρισης πληρωμών στάθμευσης</p> <p>Προηγμένα συστήματα μέτρησης πεζών σε επιλεγμένες διατομές</p> <p>Προηγμένα συστήματα μέτρησης ποδηλάτων σε επιλεγμένες διατομές ποδηλατοδρόμων</p> <p>Σύστημα οργάνωσης χρήσης θέσεων στάθμευσης Φ/Ε με ραντεβού</p> <p>Επικοινωνία μεταξύ κέντρων ελέγχου ανεξάρτητων συστημάτων κυκλοφορίας (UCT-OMNIA)</p> <p>Σημεία φόρτισης Η/Κ οχημάτων (11 KW)</p>

Ζώνες μέγιστης ταχύτητας 30χλμ./ώρα	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Αλλαγή ιεράρχησης οδικών τμημάτων	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Μονοδρομήσεις/ Αντιδρομήσεις/ Αμφιδρομήσεις	Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές (City Logistics)	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)
<p>ΖΩΝΗ 6: Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου (ορίζεται μεταξύ των οδών</p> <p>Ναπολέοντος, όριο Δήμου Λευκωσίας (δυτικά), Απόλλωνος, Συνεργασίας, Λεωφ.Αρχ.Μακαρίου Γ', Κωνσταντινου-πόλεως, Κυπριανού, Ζαπτείου, Ανδρέα Καρύου, Ζήνωνος, Νικ.Ιωάννου, Λεωφ.Αρχ.Μακαρίου Γ').</p>		<p>Αντιδρόμηση της οδού Αφροδίτης.</p> <p>ΠΗΚ 3: Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Αρχ.Κυπριανού από Αγ.Μαρίνας έως Αγ.Γεωργίου (όπισθεν Ι.Ν. Παναγίας Χρυσελευούσης)</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Ελ.Βενιζέλου από Προδρόμου έως Αρχ.Κυπριανού</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Μεγ.Αλεξάνδρου από Αρχ.Κυπριανού έως Προδρόμου</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Αθηνάς από Προδρόμου έως Αρχ.Κυπριανού</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Σόλωνος από Προδρόμου έως Καβάφη</p> <p>Μονοδρόμηση της οδού Σόλωνος από Αρχ.Κυπριανού έως Καβάφη</p> <p>Αμφιδρόμηση της οδού Πάτμου από Μυκόνου έως Προδρόμου.</p>		

Πίνακας 46: Έργα Σεναρίου 3 - Δημόσιες συγκοινωνίες

Λειτουργία νέων γραμμών	Βελτίωση λειτουργικών χαρακτηριστικών γραμμών	Μέτρα προτεραιότητας λεωφορείων (Λεωφορειολωρίδες,ΛΛ)	Τερματικοί Σταθμοί - Σταθμοί Μετεπιβίβασης - Στάσεις	Οχήματα
<p><u>Νέες γραμμές ταχείας σύνδεσης:</u> PAME EXPRESS (με επέκταση προς Υπ.Οικονομικών) P&R Λακατάμιας Express Βόρεια Περιφερειακή Express Νότια Περιφερειακή Express Παν.Κύπρου Express Ταμασού-Παν.Κύπρου Express Ταμασού Express Κοκκινотριμυθιά</p> <p><u>Νέες τοπικές γραμμές:</u> Καϊμακλίου Παλουριώτισσας Στροβόλου.</p>	<p><u>Αλλαγές στη συχνότητα και στις ώρες λειτουργίας:</u> Γραμμές 1, 4, 13, 14, 41, 43 με προτεινόμενη συχνότητα αιχμής 10 λεπτά Γραμμές 26, 42, 46, 47 με προτεινόμενη συχνότητα αιχμής 15 λεπτά Γραμμές 25, 27, 400, 405 με προτεινόμενη συχνότητα αιχμής 30 λεπτά. Βελτίωση συχνοτήτων κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά)</p>	<p>Λεωφορειολωρίδα (ΛΛ) οδού Λάρνακος Λεωφορειολωρίδα (ΛΛ) οδού Αλεξανδρουπόλεως Λεωφορειολωρίδα (ΛΛ) και ρύθμιση φώτων τροχαίας στον άξονα της οδού Στροβόλου έως την οδό Κ.Παλαμά. Λεωφορειολωρίδα (ΛΛ) και ρύθμιση φώτων τροχαίας στον άξονα των οδών Λεωφ. Λεμεσού και Λεωφ. Αρχ.Μακαρίου Γ΄.</p>	<p>Τερματικός Σταθμός Πλατείας Σολωμού Σταθμός Μετεπιβίβασης στον Στρόβολο Σταθμός Μετεπιβίβασης στο Μακάριο Στάδιο Σταθμός Μετεπιβίβασης στο Γενικό Νοσοκομείο Σταθμός Πανεπιστημίου Κύπρου P&R ΓΣΠ P&R Γενικό Νοσοκομείο P&R Μακάριο Στάδιο P&R Λακατάμιας P&R Αλάμπρα P&R Ταμασός Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα (νέες στάσεις για νέες γραμμές)</p>	<p>Προμήθεια νέων οχημάτων και αντικατάσταση στόλου με σύγχρονα και καθαρά οχήματα.</p>

Πίνακας 47: Έργα Σεναρίου 3 - Κίνηση ποδηλάτων

<p>Δίκτυο ποδηλασίας (αναφέρονται και τα οδικά έργα προγραμματισμένα, με ολοκληρωμένες μελέτες ή εν εξελίξει κατασκευής που περιλαμβάνουν υποδομές ποδηλατολωρίδες/ποδηλατοδρόμους ή ποδηλατοδιαδρόμους)</p>	<p>Γραμμικές αναπτύξεις</p>	<p>Υποδομές εξυπηρέτησης ποδηλάτων</p>	<p>Συναφή μέτρα</p>
<p>Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στην Λακατάμια και στον Στρόβολο.</p> <p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στην Λευκωσία και Αγλαντζιά</p> <p>Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη</p> <p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στην Λευκωσία</p> <p>Λεωφόρος Σταυρού</p> <p>Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου</p> <p>Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ΄Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως).</p> <p>Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στον Δήμο Ιδαίου</p> <p>Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στον Δήμο Στροβόλου</p> <p>Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσού Νοσοκομείου) από</p>	<p>Γραμμικό Πάρκο Πεδιαίου.</p> <p>Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου.</p> <p>Γραμμικό πάρκο Παλλουριώτισσας.</p>	<p>Ειδικές κατασκευαστικές και λειτουργικές υποδομές (π.χ. αποκλειστική λωρίδα με κυβόλιθο, κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, ιδιαίτερη φάση στη σηματορρύθμιση, κ.α.) σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις που παρουσιάζουν χαμηλό επίπεδο κυκλοφοριακής ικανότητας και ασφάλειας και περιβαλλοντική υποβάθμιση (αέρια ρύπανση, ηχητική όχληση και χαμηλή αισθητική) στην υφιστάμενη κατάσταση.</p> <p>Αντιβαλλιστικές υποδομές ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων, με δυνατότητα φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων, πλησίον στάσεων λεωφορείων που καταγράφουν υψηλή επιβατική κίνηση. Κατά προτίμηση σε στάσεις πλησίον δημόσιων χώρων όπως π.χ. πάρκων, πλατειών, πεζοδρόμων.</p> <p>Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων σε ειδικές χρήσεις γης (Πλατείες, Πάρκα, Αθλητικοί χώροι, Σχολεία και Σχολικά Συγκροτήματα, Πανεπιστήμια, κ.α)</p> <p>Σύστημα ενοικίασης ποδηλάτων (ήδη τελεί σε λειτουργία στον Δήμο Λευκωσίας και στους άλλους δήμους της ΠΜ).</p> <p>Διάθεση κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων και χωροθέτηση αντι-βανδαλιστικών θέσεων κλειδώματος και φόρτισης των ποδηλάτων.</p>	<p>Ομαδικά προγράμματα χρήσης και υλοποίησης υποδομών και δράσεις υποστήριξης χρήσης ποδηλάτου (Συμβούλιο Προώθησης Χρήσης Ποδηλάτου 2024-2026) ποδηλάτου από δημόσιους φορείς (σχολεία, Πανεπιστήμια, κλπ.) και ιδιωτικές επιχειρήσεις για τους εργαζόμενους.</p>

<p>Δίκτυο ποδηλασίας (αναφέρονται και τα οδικά έργα προγραμματισμένα, με ολοκληρωμένες μελέτες ή εν εξελίξει κατασκευής που περιλαμβάνουν υποδομές ποδηλατολωρίδες/ποδηλατοδρόμους ή ποδηλατοδιαδρόμους)</p>	<p>Γραμμικές αναπτύξεις</p>	<p>Υποδομές εξυπηρέτησης ποδηλάτων</p>	<p>Συναφή μέτρα</p>
<p>Καραισκάκιο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι</p> <p>Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας).</p> <p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου</p> <p>Κατασκευή ποδηλατοδρόμου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου</p> <p>Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου</p>			

ΠΙΝΑΚΑΣ 50: Έργα Σεναρίου 3 - ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ

<p>Κίνηση πεζών</p> <p>Επαρκή & φαρδιά πεζοδρόμια κατά μήκος όλων των αστικών δρόμων & επέκταση πεζοδρόμων στις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας</p> <p>(*θα υλοποιηθούν κατά μήκος αστικών δρόμων (άξονες ροής πεζών) που διατρέχουν σε επιφάνειες που βρίσκονται μεταξύ των περιοχών κυκλοφοριακής ύφεσης (traffic calming areas) και των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (ΠΗΚ), εφόσον σε κάθε περίπτωση το εμβαδό της περιοχής κυκλοφοριακής ύφεσης ανά περιοχή αναφοράς είναι μεγαλύτερο από το εμβαδό της αντίστοιχης ΠΗΚ)</p>	<p>Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ)</p>	<p>Γραμμικές αναπτύξεις</p>	<p>Ιδιαίτερες φάσεις πεζών σε φωτεινούς σηματοδότες</p>
<p>Επαρκή και φαρδιά πεζοδρόμια κατά μήκος όλων των αστικών δρόμων (άξονες ροής πεζών)</p> <p>Υποδομές για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ (κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων και σε όλες τις θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών, οδηγοί όδευσης τυφλών και σχετικές υποδομές σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους (π.χ. πάρκα, πλατείες, δημόσια κτίρια, στάσεις λεωφορείων, κ.α).</p> <p>Οδικά τμήματα ήπιας κυκλοφορίας, με ανώτατο όριο ταχύτητας τα 10-20 χλμ./ώρα. Χρησιμοποιούνται κατάλληλα υλικά επί του οδοστρώματος, όπως βαφή, κυβόλιθοι (γρανίτης, βασάλτης, πορφύρης, κ.α.), μετακινούμενες ή σταθερές κατασκευές στα πεζοδρόμια (π.χ. ζαρντινιέρες, αφαιρετά κινγκλιδώματα ή χαμηλά panels κλπ.), πλαστικά επαναφερόμενα κολωνάκια κ.α.</p>	<p>ΠΗΚ 1: Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας (Παλιά πόλη)</p> <p>ΠΗΚ 2: Εμπορικό κέντρο Λευκωσίας (ορίζεται μεταξύ των οδών Λεωφ.Διγενή Ακρίτα, Λεωφ.Σπύρου Κυπριανού, Λεωφ.Γρίβα Διγενή, Πεδιαίος ποταμός, «Πράσινη Γραμμή», Μάρκου Δράκου, Αιγύπτου, Ομήρου, Στασίνου, Σαλαμίνας, Σπύρου Χριστοδούλου, Ρακτιβάν, Μάρκου Δράκου).</p> <p>ΠΗΚ 3: Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου – Slow City (ορίζεται μεταξύ των οδών Πεδιαίος ποταμός, Αλεξανδρουπόλεως, Λεωφ.Αρχ.Κυπριανού, Μακεδονίτισσης, Κυριάκου Μάτση, Σταδίου, Κυκλάδων, Κίκκου, Λεωφ.Προδρόμου, Κολοκοτρώνη).</p> <p>ΠΗΚ 4: Ιστορικό/ Εμπορικό κέντρο Αγίου Δομετίου (ορίζεται μεταξύ των οδών Κυριάκου Μάτση, Ευαγόρα Παλληκαρίδη, Σαλαμίνας, Σάββα Δημάδη, Αγράφων, Λεωφ.Γρηγόρη Αυξεντίου, Κανάρη).</p> <p>ΠΗΚ 5: Ιστορικό/ Εμπορικό κέντρο Έγκωμης (ορίζεται μεταξύ των οδών Γεωργίου Γρίβα Διγενή, Γρηγόρη Αυξεντίου, Αγ.Νικολάου, Γρηγόρη Αυξεντίου, Εθνομάρτυρος Κυπριανού, Νικολάου Καταλάνου, Στυλιανού Λένα, Ιάκωβου Πατάτσου).</p> <p>ΠΗΚ 6: Ιστορικό/ Εμπορικό κέντρο Αγλατζιάς (ορίζεται μεταξύ των οδών Νίκου Κωνσταντίνου, Τροοδητίσσης, Ανδρέου Νικολάου, Γρηγόρη Αυξεντίου, Γεωργίου Γρίβα Διγενή, Μάρκου Δράκου,</p>	<p>Γραμμικό Πάρκο Πεδιαίου.</p> <p>Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου.</p> <p>Γραμμικό Πάρκο Παλλουριώτισσας.</p>	<p>Ιδιαίτερη φάση σε όλες τις σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις για την ασφαλή και ανεμπόδιστη εγκάρσια διέλευση των πεζών & με ηχητική ειδοποίηση για ΑμεΑ.</p>

<p>Κίνηση πεζών</p> <p>Επαρκή & φαρδιά πεζοδρόμια κατά μήκος όλων των αστικών δρόμων & επέκταση πεζοδρόμων στις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας</p> <p>(*θα υλοποιηθούν κατά μήκος αστικών δρόμων (άξονες ροής πεζών) που διατρέχουν σε επιφάνειες που βρίσκονται μεταξύ των περιοχών κυκλοφοριακής ύφεσης (traffic calming areas) και των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (ΠΗΚ), εφόσον σε κάθε περίπτωση το εμβαδό της περιοχής κυκλοφοριακής ύφεσης ανά περιοχή αναφοράς είναι μεγαλύτερο από το εμβαδό της αντίστοιχης ΠΗΚ)</p>	<p>Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας (ΠΗΚ)</p>	<p>Γραμμικές αναπτύξεις</p>	<p>Ιδιαίτερες φάσεις πεζών σε φωτεινούς σηματοδότες</p>
	<p>Αρχ.Λεοντίου, Μιχ.Παρίδη, Μοδέστου Παντελή, Μιχαήλ Καραολή, βόρειο τμήμα Κοιμητηρίων Αγ. Γεωργίου, Ανδρέου Νικολάου, Νίκου Κωνσταντίνου).</p> <p>ΠΗΚ 7: Ιστορικό/ Εμπορικό κέντρο Λακατάμιας (ορίζεται εκατέρωθεν της οδού Αρχ.Μακαρίου Γ' από Ηρακλέους έως Αγ.Μαρίνας σε πλάτος περίπου 300μ. (150μ. εκατέρωθεν).</p> <p>ΠΗΚ 8: Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών ορίζεται εκατέρωθεν της Λεωφ.Αγ.Ομολογητών από Γεωργίου Γρίβα Διγενή έως Κυπριακού Ερυθρού Σταυρού σε πλάτος περίπου 250μ. (125μ. εκατέρωθεν).</p> <p>ΠΗΚ 9: Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου (ορίζεται μεταξύ των οδών Αρρεναγωγείου, Θερμοπυλών, Καλόγερων, Πατρών, Θεσσαλονίκης, Γρίβα Διγενή, Χίου, Αθαν.Διάκου, Συνεργασίας, Λεωφ.Αρχ.Μακαρίου Γ', Κωνσταντινου-πόλεως, Κυπριανού, Ζαππείου, Ανδρέα Καρύου, Περικλέους, Αρχαγγέλου Μιχαήλ, Ζήνωνος, Μακαρίου Β', Λεωφ.Αρχ.Μακαρίου Γ').</p> <p>ΠΗΚ 10: Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας (ορίζεται μεταξύ των οδών Μάρκου Δράκου, Πραξάνδρου, Λεωφ.Πουλίου Καποτά, 16ης Αυγούστου, Ίωνα Νικολάου, Γρηγόρη Αυξεντίου, Πεζόδρομος Παλλουριώτισσας, Αρχ.Μακαρίου Γ', Ελ.Βενιζέλου).</p>		

Πίνακας 48: Έργα Σεναρίου 3 - Στάθμευση

Ελεγχόμενη παρά την οδό στάθμευση στο εμπορικό & ιστορικό κέντρο της πόλης της Λευκωσίας	Ειδικές παρά την οδό θέσεις στάθμευσης στα εμπορικά & ιστορικά κέντρα των λοιπών δήμων	Στάθμευση σε χώρους εκτός οδού
<p>Οι προτεινόμενες κατηγορίες θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης είναι:</p> <p>Βραχυχρόνια (έως 3 ώρες) και μακροχρόνια στάθμευση (έως 6 ώρες) επισκεπτών σε εμπορικές θέσεις παρά την οδό, με καταβολή τέλους ανάλογα με τη διάρκεια στάθμευσης. Οι θέσεις αυτής της κατηγορίας θα χωροθετηθούν σε εμπορικούς οδικούς άξονες (οδοί με υψηλή συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών πόλης, όπως εμπόριο, διοίκηση, αναψυχή, υπηρεσίες).</p> <p>Θέσεις για αποκλειστική στάθμευση των κατοίκων (με έκδοση ειδικής κάρτας κατοίκου)</p> <p>Ειδικές θέσεις στάθμευσης, για στάθμευση οχημάτων ΑμεΑ, τροφοδοσίας καταστημάτων, φόρτισης Η/Κ οχημάτων, αποκλειστικής χρήσης δημοσίων υπηρεσιών, κ.α).</p> <p>Θέσεις στάθμευσης μηχανοκίνητων δίκυκλων.</p>	<p>Για τους δήμους Αγίου Δομετίου, Έγκωμης, Αγλαντζιάς, Λακατάμιας και Στροβόλου (κυρίως περιοχές κατοικίας) και τα ιστορικά κέντρα Αγίων Ομολογητών & Παλουριώτισσας, το μέτρο ελεγχόμενης στάθμευσης αφορά σε υλοποίηση ειδικών θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε κύριους οδικούς άξονες (οχημάτων ΑμεΑ, τροφοδοσίας καταστημάτων, φόρτισης Η/Κ οχημάτων, αποκλειστικής χρήσης δημοσίων υπηρεσιών) σε κύριους οδικούς άξονες & θέσεων στάθμευσης μηχανοκίνητων δίκυκλων.</p> <p>Συστήνεται η επανεξέταση του ενδεχόμενου για καταβολή χρηματικού τέλους στάθμευσης κατά την ενδιάμεση αξιολόγηση ΣΒΑΚ.</p>	<p>Για τη βελτίωση της σχέσης μεταξύ της τιμολογιακής πολιτικής των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης σε σχέση με την τιμολογιακή πολιτική που θα ακολουθηθεί από το προτεινόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό, αλλά & για τη διερεύνηση της σκοπιμότητας υλοποίησης νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πχ. στον Δήμο Στροβόλου), πρέπει να εκπονηθούν μελέτες κόστους-οφέλους (CBA).</p>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ:
Συνοπτική Παρουσίαση της Αξιολόγησης των Μέτρων των
τριών Εναλλακτικών Σεναρίων

Πίνακας 49: ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ 15 ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ 18 ΔΕΙΚΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ/ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ (Analytic Hierarchical Process (AHP)) ΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΟ ΣΒΑΚ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ				ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 1																																								
				Δείκτες επιπτώσεων											Δείκτες μέτρων							AVG	ΕΠΙΛΟΓΗ																					
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1	2	3			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18						
ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	AVG	ΥΠΟΚΡΙΤΗΡΙΑ (επεξήγηση υποκριτηρίου)		AVG	Σηματο-χρήσιμα για ιδιωτικές μεταφορές (σχήμη)	Σηματο-ώρες για ιδιωτικές μεταφορές (σχήμη)	Ποσοστό καθυστέρησης για ιδιωτικές και δημόσιες μεταφορές (%)	Μέσος χρόνος ταξιδιού με αυτοκίνητο (λεπ)	Μέσος χρόνος ταξιδιού με δημόσιες μεταφορές (λεπ)	Μείωση ταχύτητα ταξιδιού για μετακινήσεις με ιδιωτικά μέσα (km/ώρα)	Μείωση ταχύτητα ταξιδιού για μετακινήσεις με δημόσια μέσα μεταφοράς (km/ώρα)	Μείωση ταχύτητα κίνησης μεταφορών με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς (km/ώρα)	Μείωση ταχύτητα κίνησης μεταφορών με δημόσια μέσα μεταφοράς (km/ώρα)	Επίπεδο προσβασιμότητας μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων μέσων με ταφορές (ανάος MMMM/XX)	Μερίδιο χρήσης δημοσίων συγκοινωνιών (%)	Μερίδιο χρήσης μετακίνησης πεζή (%)	Εκπομπές αερίων ρύπων CO2 (kg)	Εκπομπές αερίων ρύπων CO2 NOx (t)	Κατανάλωση καυσίμων (lt)	Πλήθος θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης επί πληρωμή (σε θέσεις)	Ποσοστό (%) θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης επί πληρωμή	Τιμολογηση πακτωφί ελεγχόμενης στάθμευσης (€)	Μήκος λεωφορευοδών υπό την κατοχή της κυκλοφορίας (km)	Πλήθος σταθμών Park and Ride (αριθμός σταθμών)	Μήκος οδικών τμημάτων με προβάσιμα πεζοδρόμια (km)	Μήκος πεδηλατοδρόμων (km)	Μήκος διαδρόμων αποκαταστάσεως κίνησης ποδηλάτων και πεζών (km)	Πλήθος σταθμών αστάσιας διαβίσεως ποδηλάτων (αριθμός σταθμών)	Πλήθος κοινοτήτων ποδηλάτων αστάσιας διαβίσεως (αριθμός ποδηλάτων)	Πλήθος ποδηλάτων (αριθμός ποδηλάτων)	Πλήθος κοινοτήτων ποδηλάτων αστάσιας διαβίσεως (αριθμός ποδηλάτων)	Πλήθος κοινόχρηστων θέσεων στάθμευσης ΑμΕΑ παρά την οδό (αριθμός θέσεων)	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων (αριθμός σταθμών)	Πλήθος ζωνών προστασίας γύρω από σχολικές Μονάδες (αριθμός ποδηλάτων διαβίσεως πεζών και ποδηλάτων (αριθμός σταθμών)	Πλήθος ζωνών "Ήπιες κυκλοφορίες" και "ζωνών καταστροφές" (αριθμός σταθμών)	Μήκος πεζοδρόμων & οδών ήπιων κυκλοφορίας (km)	Μήκος τοπίων οδών κατοικιών με ταχύτητα θημιστομό (km)							
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ <i>(Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφοράς όσον αφορά στη μεταφορά ατόμων και αγαθών)</i>	17,86	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης (μείωση χρόνων διαδρομής με όλα τα μέσα (μηχανοκίνητα και ήπια), χρονικών καθυστερήσεων οχημάτων και πεζών σε διασταυρώσεις ή στις θεματοθετημένες διαβάσεις πεζών, περιορισμός καθυστερήσεων από ελιγμούς στάθμευσης σε νόμιμες ή παράνομες (βάσει ΚΟΚ) θέσεις), περιορισμούς ουρών αναμονής σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις).	45,00	-5	1	2																																						
		Βελτίωση της αποδοτικότητας (λεπτογραφική και οικονομική) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς ("εσωτερικευση του κόστους ανά μετακινούμενο" δηλ. καλύτερη αξιοποίηση όλων των μεταφορικών μέσων -μηχανοκίνητων ή μη- σε σχέση με το ιδιωτικό αλλά και γενικευμένο μεταφορικό κόστος δηλαδή μείωση της ημερήσιας αξίας των αναγκασμένων κυρίων εντός της TDM από μηχανοκίνητα μέσα [Ι.Χ. αυτοκίνητα, φορτηγά, λεωφορεία], οικονομική απομείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον (αέριας ρύπανσης και συμμετοχή στην κλιματική αλλαγή), μείωση της συνολικής αξίας ανθρώπινου χρόνου που αναλώνεται στις μετακινήσεις)	35,71				-1	-1	-1	2	1	2																												0,3	11,9			
		Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης (βέλτιστη "ισορροπία" των προσφερόμενων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης με χρονο-χρέωση σε σχέση με την αναμενόμενη ζήτηση για τις συγκεκριμένες θέσεις, επειδή πρακτικά δεν είναι βέβαιο πως όσο περισσότερες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης θα προσφέρονται η κατάληψη τους (demand), άρα και τα έσοδα, θα αυξάνονται)	19,29																				5	5	5															5,0	96,4			
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																									
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ <i>(Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προσορισμούς και υπηρεσίες)</i>	22,14	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς (ευχερεια πρόσβασης με ιδιωτικά & δημόσια μέσα μεταφοράς από μια περιοχή σε υπηρεσίες και αγαθά μιας άλλης περιοχής εντός ή εκτός Δήμου Λευκωσίας)	23,57											5																											5,0	118		
		Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο και χώρο) και αύξηση της βελτίωσης κίνησης-ιδιαίτερα με κατόρθωση προς τα κέντρα πόλης. (Χρήσιμη γης και μεταφορές αποτελούν συγκοινωνούσα δοχεία. Οι περιοχές κατοικιών και κεντρικών λειτουργιών πόλης και κάθε χρήσιμη γης με μεγάλο αριθμό επισκεπτών απαιτούν την εξυπηρέτηση από αστικές συγκοινωνίες, ενώ ταυτόχρονα η ύπαρξη αστικών συγκοινωνιών και των κατάλληλων υποδομών τους οδηγεί σε επιπλέον ανάπτυξη δραστηριοτήτων (χώρος). Η εξυπηρέτηση από αστικές συγκοινωνίες πρέπει να έχει μεγάλη κατά το δυνατό διάκεια σε κάθε ημέρα και υψηλές συχνότητες (χρόνος)).	25,71									5													4	0															3,0	77,1		
		Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς (η διαφορά της διαχείρισης της κινητικότητας υπό των ήπιων μέσων μεταφοράς πχ. βόδισμα, ποδήλατο, αστικές συγκοινωνίες από την απλή, παραδοσιακού τύπου, διαχείριση της κυκλοφορίας είναι ότι η διαχείριση της κινητικότητας υπό των ήπιων μέσων μεταφοράς προσπαθεί να επιδράσει και στην "ψυχολογία των μετακινούμενων" ακόμη και πριν αυτοί πραγματοποιήσουν τη μετακίνησή τους. Αυτό επηρεάζεται από τις διατιθέμενες υποδομές. Η προσπάθεια αυτή επίσης επικεντρώνεται σε συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού και σε συγκεκριμένες κατηγορίες (σκαπούς) μετακινήσεων).	30,00														0										4	7	0	5	5	5									3,7	111		
		Αύξηση της προσβασιμότητας ΑμΕΑ (ισότητα και δικαιοσύνη, ίσες ευκαιρίες προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες του δικτύου, επίδραση στην κινητικότητα και στην ψυχολογία των ΑμΕΑ ώστε να αποφασίζουν ευκολότερα και αυτόνομα τη μετακίνησή τους, κοινωνική συνοχή, δυνατότητα αξιοπραπέτους διαβίσεως και για ΑμΕΑ)	20,71																																						7,0	145		
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																									
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ <i>(Ελαστικοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές)</i>	20,71	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία (περιορισμός εκπομπών αερίων ρύπων, πχ. CO2, CO, NOx)	44,29															-5	-5																						-5,0	-221		
		Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία (περιορισμός/έραση μείωση των λίτρων (lt) καυσίμων που καταναλώνονται καθημερινά και σε ετήσια βάση από μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα (κυρίως από Ε.Ι.Χ οχήματα και φορτηγά) στην περιοχή του Δήμου Λευκωσίας)	29,29																																							-5,0	-146	
		Μείωση των οχημάτων παλιές τεχνολογίας (αφορά τον στόλο Ε.Ι.Χ οχημάτων, λεωφορείων, TAXI, απορριμματοφόρων, κρατικών οχημάτων κ.α, για σταδιακή μείωση των κινητήρων εσωτερικής καύσης υπό των ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή οχημάτων με ελάχιστες ή μηδενικές εκπομπές ρύπων)	26,43																																							5,0	132	
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																									
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ <i>(Εξασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών)</i>	20,00	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμΕΑ)	100,00																																						5,0	500		
ΣΥΝΟΛΟ		100,00																																										
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ (Συμβολή στην ενίσχυση της ελευστικότητα και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της)	19,29	Ενδυνάμωση της ελευστικότητα & της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος (περιβαλλοντική πρόληψη, βιοποικιλότητα σε υποδομές δημοσίων χώρων όπως Πάρκα, Πλατείες, οδούς ήπιες κυκλοφορίας, συντήρηση φυσικού περιβάλλοντος στον αστικό ιστό αλλά και στην ευρύτερη περιοχή των διοικητικών ορίων του Δήμου Λευκωσίας/συνεργασία σε αυτό το πλαίσιο με άμφορος Δήμους)	51,43																																							2,0	103	
		Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βίωσιμα μέσα μεταφοράς (active modes) (ολοκληρωμένος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης και κοινωνικές ανάγκες (πχ. περιοχές σχολείων, Αθλητισμού, Υγείας-Περιβαλλοντικής, Πάρκων, Πλατειών, κ.α) και υλοποίηση υποδομών με περιβαλλοντική ποιότητα ώστε να επιτυγχθεί η αποδοτικότερη λύση για ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου στα μηχανοκίνητα και βίωσιμα μέσα μεταφοράς)	48,57																																								5,0	243
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																									

Πίνακας 50: ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ 15 ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ 18 ΔΕΙΚΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ/ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣ (Analytic Hierarchical Process (AHP)) ΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΟ ΊΣΑΚ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ			ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 2															ΑVG ΕΠΙΛΟΞΗ																												
			Δείκτες επιπτώσεων										Δείκτες μέτρων																																	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18									
ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	AVG	ΥΠΟΚΡΙΤΗΡΙΑ (επεξήγηση υποκριτηρίου)											AVG	Οχηματο-χρόνιο για ιδιωτικές μεταφορές (σχζψμ)	Οχηματο-όριε για ιδιωτικές μεταφορές (σχζψμ)	Ποσοτό καθιέρωσης για ιδιωτικές και δημόσιες μεταφορές (%)	Μέσος χρόνος ταξιδιού με αυτοκίνητο (λεπ)	Μέσος χρόνος ταξιδιού με δημόσιες μεταφορές (λεπ)	Μέση ταχύτητα ταξιδιού για μετακινήσει με ιδιωτικά μέσα (km/h)	Μέση ταχύτητα ταξιδιού για μετακινήσει με δημόσια μέσα (km/h)	Μέση ταχύτητα κίνησης μετακινήσεων με ιδιωτικά μέσα (km/h)	Μέση ταχύτητα κίνησης μετακινήσεων με δημόσια μέσα (km/h)	Επίπεδο προσβασιμότητας μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων μέσων μεταφοράς (πρόσς. MM/M/IX)	Μερίδιο χρήσης δημόσιων συγκοινωνιών (%)	Μερίδιο χρήσης με τακτικής πεζή (%)	Εκπομπές αερίων ρύπων CO ₂ (kg)	Εκπομπές αερίων ρύπων CO ₂ NOx (t)	Κατανάλωση καυσίμων (lt)	Πλήθος θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης πτ πληρωμή (ισθ. θέσεων)	Ποσοτό (%) θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης πτ πληρωμή	Τυπολογική πολιτική ελεγχόμενης στάθμευσης (t)	Μήκος κυκλοφοριακών από την κατεύθυνση της κυκλοφορίας (km)	Πλήθος σταθμών Park and Ride (Αρθμικός σταθμών)	Μήκος οδικών τμημάτων με προβάθμιμα πεζοδρόμια (km)	Μήκος πολυλειτουργικών (km)	Μήκος διαφόρων αποστασιακής κίνησης ποδηλάτων και πεζών (km)	Πλήθος σταθμών αυτόματης διέλευσης ποδηλάτων (αριθμός σταθμών)	Πλήθος κοινόχρηστων ποδηλάτων αυτόματης διέλευσης ποδηλάτων (αριθμός ποδηλάτων)	Πλήθος σημείων στάθμευσης ιδιωτικών ποδηλάτων (αριθμός σημείων)	Πλήθος κοινόχρηστων θέσεων στάθμευσης ΑμΕΑ παρά την οδό (αριθμός θέσεων)	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων (αριθμός σημείων)	Πλήθος ζωνών προστασίας γύρω από σχολεία, Μοναστήρια, Σηραίων, Μουσείων	Πλήθος ασφαλών διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων (αριθμός σημείων)	Πλήθος πεζοδρόμων "ήπιες κυκλοφορίες" και "ζωνών κατασκήν." (αριθμός σημείων)	Μήκος πεζοδρόμων & οδών ήπιων κυκλοφορίας (km)	Μήκος κοινόχρηστων οδών κατοικών με ταχύτητα θηρακτηρισμό (km)
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ (Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά απόμων και αγαθών)	17,86	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης (μείωση χρόνων διαδρομής με όλα τα μέσα (μηχανοκίνητα και ήπια), χρονικών καθυστερήσεων οχημάτων και πεζών σε διασταυρώσεις ή στις θεσμοθετημένες διαβάσεις πεζών, περιορισμός καθυστερήσεων από ελλιπούς στάθμευσης σε νόμιμες ή παράνομες (βάσει ΚΟΚ) θέσεις, περιορισμούς συρών αναμονής σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις).	45,00	3	4	5																												4,0	180											
		Βελτίωση της αποδοτικότητας (εσωτερικεύση του κόστους ανά μετακινούμενο" δηλ. καλύτερη αξιοποίηση όλων των μεταφορικών μέσων -μηχανοκινήτων ή μη- σε σχέση με το ιδιωτικό αλλά και γενικευμένο μεταφορικό κόστος δηλ.μείωση της ημερήσιας αξίας των αναλωσίμων καυσίμων εντός της ΠΜ από μηχανοκίνητα μέσα (IX αυτοκίνητα, φορτηγά, λεωφορεία), οικονομική απότιμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον (αέριος ρύπανσης και συμμετοχή στην κλιματική αλλαγή), μείωση της συνολικής αξίας ανθρώπινου χρόνου που αναλώνεται στις μετακινήσεις)	35,71				3	-3	3	5	3	6																							2,8	101										
		Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης (βέλτιστη "ισορροπία" των προσφερόμενων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης με χρόνο-χρέωση σε σχέση με την αναμενόμενη ζήτηση για τις συγκεκριμένες θέσεις, επειδή πρακτικά δεν είναι βέλτιος πως όσο περισσότερες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης θα προσφέρονται η κατάληψη τους (demand), άρα και τα έσοδα, θα αυξάνονται)	19,29																5	5	5														5,0	96,4										
	ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																												
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ (Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες)	22,14	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς (ευχέρεια πρόσβασης με ιδιωτικά & δημόσια μέσα μεταφοράς από μια περιοχή σε υπηρεσίες και αγαθά μιας άλλης περιοχής εντός ή εκτός Δήμου Λευκωσίας)	23,57							3																								3,0	70,7											
		Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο και χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης-ιδίαιτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης. (Χρήσης γης και μεταφορές αποτελούν συγκοινωνούντα δοχεία. Οι περιοχές κατοικιών και κεντρικών λειτουργιών πόλης και κάθε χρήση γης με μεγάλο αριθμό επισκεπτών απαιτούν την εξυπηρέτηση από αστικές συγκοινωνίες, ενώ ταυτόχρονα η ύπαρξη αστικών συγκοινωνιών και των κατάλληλων υποδομών τους οδηγεί σε επιπλέον ανάπτυξη δραστηριοτήτων (χώρος). Η εξυπηρέτηση από αστικές συγκοινωνίες πρέπει να έχει μεγάλη κατά το δυνατό διάρκεια σε κάθε ημέρα και υψηλές συχνότητες (χρόνος)).	25,71									7									7	8													7,3	189										
		Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς (η διαφορά της διαχείρισης της κινητικότητας υπέρ των ήπιων μέσων μεταφοράς πχ. βάδισμα, ποδήλατο, αστικές συγκοινωνίες από την απλή, παραδοσιακού τύπου, διαχείριση της κυκλοφορίας είναι ότι η διαχείριση της κινητικότητας υπέρ των ήπιων μέσων μεταφοράς προσπαθεί να επιδράσει και στην "ψυχολογία των μετακινούμενων" ακόμη και πριν αυτοί πραγματοποιήσουν τη μετακίνησή τους. Αυτό επηρεάζεται από τις διατιθέμενες υποδομές. Η προσπάθεια αυτή επίσης επικεντρώνεται σε συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού και σε συγκεκριμένες κατηγορίες (σκοπούς) μετακινήσεων).	30,00										3										4	0	0	7	7	7							4,0	120										
		Αύξηση της προσβασιμότητας ΑμΕΑ (ισότητα και δικαιοσύνη, ίσες ευκαιρίες προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες του δικτύου, επίδραση στην κινητικότητα και στην ψυχολογία των ΑμΕΑ ώστε να αποσφαιζουν ευκολότερα και αυτόνομα τη μετακίνησή τους, κοινωνική συνοχή, δυνατότητα αξιοπρεπούς διαβίωσης και για ΑμΕΑ)	20,71																										7							7,0	145									
	ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																												
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές)	20,71	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία (περιορισμός εκπομπών αερίων ρύπων, πχ. CO ₂ , CO, NOx)	44,29										8	8																				8,0	354											
		Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία (περιορισμός/δραστική μείωση των λίτρων (lt) καυσίμων που καταναλώνονται καθημερινά και σε επίσημα βάσει από μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα (κυρίως από E.I.X οχήματα και φορτηγά) στην περιοχή του Δήμου Λευκωσίας)	29,29																																	8,0	234									
		Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας (αφορά τον στόλο E.I.X οχημάτων, λεωφορείων, TAXI, απορριμματοφόρων, κρατικών οχημάτων κ.α. για σταδιακή μείωση των κινήσεων εσωτερικής καύσης υπέρ των ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή οχημάτων με ελάχιστες ή μηδενικές εκπομπές ρύπων)	26,43																																7,0	185										
	ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																												
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (Εξασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών)	20,00	Μείωση των οδικών τραγημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμΕΑ)	100,00																										7	7				7,0	700											
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																											
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ (Συμβολή στην ενίσχυση της ελευστικότητα και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της)	19,29	Ενδυνάμωση της ελευστικότητα & της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος (περιβαλλοντική πρόληψη, βιοποικιλότητα σε υποδομές δημόσιων χώρων όπως Πάρκα, Πλατείες, οδοί ήπιες κυκλοφορίας, συντήρηση φυσικού περιβάλλοντος στον αστικό ιστό αλλά και στην ευρύτερη περιοχή των διοικητικών ορίων του Δήμου Λευκωσίας/συνεργασία σε αυτό το πλαίσιο με όμορους Δήμους)	51,43																													2		2,0	103											
		Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes) (ολοκληρωμένος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης και κοινωνικές ανάγκες (πχ. περιοχές Σχολείων, Αθλητισμού, Υγείας-Περιθαλψής, Πάρκων, Πλατειών, κ.α) και υλοποίηση υποδομών με περιβαλλοντική ποιότητα ώστε να επιτυχθεί η αποδοτικότερη λύση για ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου στα μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς)	48,57																														7	7	7,0	340										
	ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																												

Πίνακας 51: ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ 15 ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ 18 ΔΕΙΚΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΟ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 3

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ/ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ (Analytic Hierarchical Process (AHP)) ΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΟ ΣΒΑΚ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ				ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ 3																		AVG	ΕΠΙΣΟΖΗ																
				Δείκτες επιπτώσεων															Δείκτες μέτρων																				
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1	2	3			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	AVG	ΥΠΟΚΡΙΤΗΡΙΑ (επεξήγηση υποκριτηρίου)															AVG																						
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ (Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά απόμων και αγαθών)	17,86	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης (μείωση χρόνων διαδρομής με όλα τα μέσα (μηχανοκίνητα και ήπια), χρονικών καθυστερήσεων οχημάτων και πεζών σε διασταυρώσεις ή στις θερμοθετημένες διαβάσεις πεζών, περιορισμός καθυστερήσεων από ελιγμούς στάθμευσης σε νόμιμες ή παράνομες (βάσει ΚΟΚ) θέσεις), περιορισμός ουρών αναμονής σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις).	45,00	7	6	5																													6,0	270			
		Βελτίωση της αποδοτικότητας (Λειτουργικής και οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς ("εσωτερική του κόστους ανά μετακινούμενο" δηλ. καλύτερη αξιοποίηση όλων των μεταφορικών μέσων -μηχανοκίνητων ή μη- σε σχέση με το ιδιωτικό αλλά και γενικευμένο μεταφορικό κόστος δηλ.μείωση της ημερήσιας αξίας των αναλισκόμενων καυσίμων εντός της ΠΜ από μηχανοκίνητα μέσα (Ι.Χ αυτοκίνητα, φορτηγά, λεωφορεία), οικονομική απόμνηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον (αέριος ρύπανση και συμμετοχή στην κλιματική αλλαγή), μείωση της συνολικής αξίας ανθρώπινου χρόνου που αναλώνεται στις μετακινήσεις)	35,71				4	3	5	8	5	3																								4,7	167		
		Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης (βέλτιστη "ισορροπία" των προσφερόμενων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης με χρόνο-χρέωση σε σχέση με την αναμενόμενη ζήτηση για τις συγκεκριμένες θέσεις, επειδή πρακτικά δεν είναι βέβαιο πως όσο περισσότερες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης θα προσφέρονται η κατάληψη τους (demand), άρα και τα έσοδα, θα αυξάνονται)	19,29																																		5,0	96,4	
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																				
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΝΤΑΣΗ (Εξασφάλιση επιλογών μεταφορές σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες)	22,14	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς (ευχέρεια πρόσβασης με ιδιωτικά & δημόσια μέσα μεταφοράς από μια περιοχή σε υπηρεσίες και αγαθά μιας άλλης περιοχής εντός ή εκτός Δήμου Λευκωσίας)	23,57																																8,0	189			
		Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο και χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης-ιδιαίτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης. (Χρήσιμες γης και μεταφορές αποτελούν συγκοινωνούντα δοχεία. Οι περιοχές κατοικιών και κεντρικών λειτουργιών πόλης και κάθε χρήση γης με μεγάλο αριθμό επισκεπτών απαιτούν την εξυπηρέτηση από αστικές συγκοινωνίες, ενώ ταυτόχρονα η ύπαρξη αστικών συγκοινωνιών και των κατάλληλων υποδομών τους οδηγεί σε επιπλέον ανάπτυξη δραστηριοτήτων (χώρος). Η εξυπηρέτηση από αστικές συγκοινωνίες πρέπει να έχει μεγάλη κατά το δυνατό διάρκεια σε κάθε ημέρα και υψηλές συχνότητες (χρόνος)).	25,71																																		8,7	223	
		Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς (η διαφορά της διαχείρισης της κινητικότητας υπέρ των ήπιων μέσων μεταφοράς πχ. βόδισμα, ποδήλατο, αστικές συγκοινωνίες από την απλή, παραδοσιακού τύπου, διαχείριση της κυκλοφορίας είναι ότι η διαχείριση της κινητικότητας υπέρ των ήπιων μέσων μεταφοράς προσπαθεί να επιδράσει και στην "ψυχολογία των μετακινούμενων" ακόμη και πριν αυτοί πραγματοποιήσουν τη μετακίνησή τους. Αυτό επηρεάζεται από τις διατιθέμενες υποδομές. Η προσπάθεια αυτή επίσης επικεντρώνεται σε συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού και σε συγκεκριμένες κατηγορίες (σκοπούς) μετακινήσεων).	30,00																																		7,1	214	
		Αύξηση της προσβασιμότητας ΑμΕΑ (ισότητα και δικαιοσύνη, ίσες ευκαιρίες προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες του δικτύου, επίδραση στην κινητικότητα και στην ψυχολογία των ΑμΕΑ ώστε να αποφασίζουν ευκολότερα και αυτόνομα τη μετακίνησή τους, κοινωνική συνοχή, δυνατότητα αξιοπρεπούς διαβίωσης και για ΑμΕΑ)	20,71																																		8,0	166	
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																				
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (Ελαστικοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές)	20,71	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία (περιορισμός εκπομπών αερίων ρύπων, πχ. CO2,CO,NOx)	44,29																																6,0	266			
		Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία (περιορισμός/δραστική μείωση των λίτρων (l) καυσίμων που καταναλώνονται καθημερινά και σε ετήσια βάση από μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα (κυρίως από Ε.Ι.Χ οχήματα και φορτηγά) στην περιοχή του Δήμου Λευκωσίας)	29,29																																		6,0	176	
		Μείωση των οχημάτων παλιές τεχνολογίας (αφορά τον στόλο Ε.Ι.Χ οχημάτων, λεωφορείων, ΙΑΧΙ, απορριμματοφόρων, κρατικών οχημάτων κ.α. για σταδιακή μείωση των κινητήρων εσωτερικής καύσης υπέρ των ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή οχημάτων με ελάχιστες ή μηδενικές εκπομπές ρύπων)	26,43																																		8,0	211	
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																				
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (Εξασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας στο σύστημα μεταφορών)	20,00	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμΕΑ)	100,00																																9,0	900			
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΩΗΣ (Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της)	19,29	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος (περιβαλλοντική πρόληψη, βιοποικιλότητα σε υποδομές δημοσίων χώρων όπως Πάρκα, Πλατείες, οδούς ήπιος κυκλοφορίας, συντήρηση φυσικού περιβάλλοντος στον αστικό ιστό αλλά και στην ευρύτερη περιοχή των διοικητικών ορίων του Δήμου Λευκωσίας/συνεργασία σε αυτό το πλαίσιο με όμορους Δήμους)	51,43																																4,0	206			
		Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes) (ολοκληρωμένος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσιμη γη και κοινωνικές ανάγκες (πχ. περιοχές Σχολείων, Αθλητισμού, Υγείας-Περιβαλψης, Πάρκων, Πλατειών, κ.α) και υλοποίηση υποδομών με περιβαλλοντική ποιότητα ώστε να επιτυγεί η αποδοτικότερη λύση για ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου στα μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς)	48,57																																	9	9	9,0	437
		ΣΥΝΟΛΟ	100,00																																				

Πίνακας 52: ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΡΩΝ (ΒΑΘΜΟΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ) ΓΙΑ ΤΟΥΣ 5 ΣΤΟΧΟΥΣ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ 7 ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΩΝ							Μ.Ο ⁷
	ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΗΣ 1 (ΚΛΑΔΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ)	ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΗΣ 2 (ΤΔΕ)	ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΗΣ 3 (ΔΗΜΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ)	ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΗΣ 4	ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΗΣ 5	ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΗΣ 6	ΑΞΙΟΛΟΓΗΤΗΣ 7	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ <i>Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων</i>	15	10	15	10	30	30	15	17,86
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ <i>Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες</i>	20	30	25	20	20	20	20	22,14
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ <i>Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές</i>	25	20	20	30	15	10	25	20,71
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ <i>Εξασφάλιση προσωπικής ασφάλειας και ασφάλειας εντός του συστήματος μεταφοράς</i>	20	20	25	20	15	20	20	20,00
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ <i>Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα οφέλη των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της</i>	20	20	15	20	20	20	20	19,29
Άθροισμα	100	100	100	100	100	100	100	100

⁷ Μ.Ο: Μέσος όρος τιμών

Πίνακας 53: ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΡΩΝ (ΒΑΘΜΟΥ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ) ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΤΟΧΟΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ	ΥΠΟΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΑΞΙΟΛΟ- ΓΗΤΗΣ 1	ΑΞΙΟΛΟ- ΓΗΤΗΣ 2	ΑΞΙΟΛΟ- ΓΗΤΗΣ 3	ΑΞΙΟΛΟ- ΓΗΤΗΣ 4	ΑΞΙΟΛΟ- ΓΗΤΗΣ 5	ΑΞΙΟΛΟ- ΓΗΤΗΣ 6	ΑΞΙΟΛΟ- ΓΗΤΗΣ 7	Μ.Ο	(Σ)
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ <i>Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων</i>	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	25	50	70	40	60	0	70	45,00	100
	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής και οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	45	20	20	40	30	75	20	35,71	
	Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης	30	30	10	20	10	25	10	19,29	
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ <i>Εξασφάλιση επιλογών μεταφοράς σε όλους τους πολίτες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες</i>	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημόσιων μέσων μεταφοράς	20	20	25	30	20	25	25	23,57	100
	Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο και χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης	40	20	30	20	20	25	25	25,71	
	Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	20	40	30	30	40	25	25	30,00	
	Αύξηση της προσβασιμότητας ΑμΕΑ	20	20	15	20	20	25	25	20,71	
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ <i>Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές</i>	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία (περιορισμός εκπομπών αέριων ρύπων, πχ. CO ₂ ,CO,NO _x)	50	40	40	40	50	40	50	44,29	100
	Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία	30	30	30	30	30	30	25	29,29	
	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	20	30	30	30	20	30	25	26,43	
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ <i>Εξασφάλιση προσωπικής ασφάλειας και ασφάλειας εντός του συστήματος μεταφοράς</i>	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμΕΑ)	100	100	100	100	100	100	100	100,00	100
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ <i>Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού για τα όφελι των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της</i>	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	60	50	50	50	50	50	50	51,43	100
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	40	50	50	50	50	50	50	48,57	

5 Εναλλακτικές Επιλογές (Σενάρια)

5.1 Εισαγωγή

Σύμφωνα με την Οδηγία 2001/42/EK και την Εθνική Νομοθεσία Ν 102(Ι)/105, η ετοιμασία της ΣΜΠΕ περιλαμβάνει την σύνταξη της περιβαλλοντικής έκθεσης στην οποία να εντοπίζονται, περιγράφονται και αξιολογούνται οι πιθανές σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την εφαρμογή του σχεδίου ή του προγράμματος, καθώς και οι εύλογες εναλλακτικές λύσεις, λαμβανομένων υπόψη των στόχων και του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του σχεδίου ή του προγράμματος.

Οι εναλλακτικές δυνατότητες θα πρέπει να είναι ρεαλιστικές και πραγματοποιήσιμες και να παρουσιάζουν τρόπους διαφορετικής προσέγγισης εφαρμογής του Προγράμματος, οι οποίοι όμως να πληρούν τις αναπτυξιακές απαιτήσεις του. Απαιτείται επίσης να αιτιολογηθούν οι λόγοι επιλογής των εναλλακτικών λύσεων που εξετάστηκαν και να περιγραφεί ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιήθηκε η αξιολόγησή τους, συμπεριλαμβανομένων τυχόν δυσκολιών (όπως ελλείψεις ή έλλειψη τεχνογνωσίας) που συναντώνται κατά την κατάρτιση των απαιτούμενων πληροφοριών.

Η οδηγία δεν προσδιορίζει τι είναι «ρεαλιστικές και πραγματοποιήσιμες», αλλά αναφέρει ότι η συζήτηση εναλλακτικών λύσεων πρέπει να περιλαμβάνει «... την πιθανή εξέλιξη της τρέχουσας κατάστασης του περιβάλλοντος χωρίς την εφαρμογή των εναλλακτικών επιλογών». Η οδηγία δεν διευκρινίζει εάν «εναλλακτικές» σημαίνει εναλλακτικά προγράμματα ή διαφορετικές εναλλακτικές επιλογές στα πλαίσια του προτεινόμενου προγράμματος.

Ο σκοπός της ανάλυσης των εναλλακτικών επιλογών είναι να καθοριστεί εάν οι προτάσεις προσφέρουν τη βέλτιστη επιλογή όσον αφορά «την πιθανή εξέλιξη της τρέχουσας κατάστασης του περιβάλλοντος» στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης». Αν και είναι πέραν μιας τέτοιας ανάλυσης να εξεταστούν λεπτομερώς οι οικονομικές ή οι κοινωνικές διαστάσεις, η πραγματικότητα είναι ότι αυτές οι διαστάσεις έχουν σημαντική επιρροή στην κατάσταση του περιβάλλοντος, επειδή η κατάστασή τους βασίζεται στην υποστήριξη οικονομικά και κοινωνικά βιώσιμων δράσεων.

Οποιαδήποτε συζήτηση εναλλακτικών λύσεων πρέπει επομένως να βασίζεται σε αυτό που θεωρείται λογικό και πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους στόχους του Προγράμματος.

Το τελικό περιεχόμενο του Σχεδίου διαμορφώθηκε μέσω μιας διαδικασίας ευρείας διαβούλευσης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία προηγήθηκε του τελικού σχεδιασμού του (Κεφάλαιο 2). Μέσω της διαδικασίας της ευρείας διαβούλευσης, εξετάστηκαν οι εναλλακτικές λύσεις συνεκτιμώντας αφενός τις γενικές δεσμεύσεις και κατευθύνσεις οι οποίες διαμορφώνουν το εξωτερικό πλαίσιο του Σχεδίου, και την συμπληρωματικότητα κάθε εναλλακτικής προσέγγισης με άλλα σχέδια ή προγράμματα συναφούς χωρικής ή τομεακής αναφοράς, και αφετέρου την επίτευξη των στρατηγικών επιδιώξεων του Σχεδίου στο μεγαλύτερο βαθμό με το μικρότερο δυνατό περιβαλλοντικό και τεχνικοοικονομικό κόστος.

Η τελική επιλογή του περιεχόμενου του Σχεδίου ως απόρροια της πιο πάνω διαδικασίας, κατέληξε στον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό των επιμέρους στόχων και προτεραιοτήτων του Σχεδίου, λαμβάνοντας υπόψη σε στρατηγικό επίπεδο:

- τις στρατηγικές επιδιώξεις της ΕΕ,
- τους περιορισμούς που τίθενται στο Κανονιστικό Πλαίσιο των Ταμείων,
- τους οικονομικούς πόρους που τελικά θα κατανεμηθούν στην Κύπρο,
- την αναπτυξιακή πολιτική και τις προτεραιότητες της κυβέρνησης,
- την διαμόρφωση της οικονομικής πορείας της χώρας

5.2 Περιγραφή και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών

5.2.1 Διαδικασία Διαβούλευσης για τον καταρτισμό του ΣΒΑΚ

Διενεργήθηκαν δύο Δημόσιες Διαβουλεύσεις όπου καταγράφηκαν οι κύριες παρεμβάσεις εκπροσώπων φορέων και πολιτών για τα σημαντικά προβλήματα κινητικότητας που η περιοχή μελέτης αντιμετωπίζει, τις κρίσιμες παραμέτρους που επηρεάζουν τις υφιστάμενες συνθήκες, αλλά και κάποιες πρώτες ιδέες για τον τρόπο αντιμετώπισής τους.

Στο πλαίσιο εκπόνησης εκδηλώσεων ενεργού συμμετοχής πολιτών και δράσεων άμεσης απόδοσης, αναλύθηκαν τα αποτελέσματα διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου πολιτών, σχετικά με βασικά προβλήματα, προκλήσεις και λύσεις που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία ανάπτυξης του οράματος, καθώς η συγκεκριμένη έρευνα αφορούσε στην καταγραφή της άποψης των πολιτών για τις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας στην περιοχή μελέτης και τις σχετικές προσδοκίες τους για το μέλλον (όραμα βιώσιμης κινητικότητας).

Η σύνθεση των προαναφερόμενων πληροφοριών και δεδομένων χρησιμοποιήθηκε από τον Σύμβουλο για τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης «εικόνας» της κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης, η οποία και παρουσιάστηκε στα Ειδικά Εργαστήρια με τα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου (HL-SAC), που κύριο στόχο έχει την καλύτερη και κοινή κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην ΠΜ, μετά την πραγματοποίηση σειράς ερευνών, μετρήσεων, απογραφών, τα κύρια προβλήματα που εντοπίστηκαν στο Σύστημα Μεταφορών της ΠΜ, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

Προβλήματα στην οργάνωση του οδικού δικτύου & την εξυπηρέτηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

- Η υπάρχουσα οδική υποδομή της ΠΜ δίνει έμφαση/ προτεραιότητα στα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα.
- Έλλειψη μέτρων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υπέρ των ήπιων μεταφορικών μέσων στην περιοχή των εμπορικών ή ιστορικών κέντρων και οικισμών της ΠΜ.
- Έλλειψη σαφώς καθορισμένων δακτυλίων (βρόγχων) με ομοειδή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά π.χ. δικτύων μονοδρομημένων οδών σε κύριες και δευτερεύουσες συμβάλλουσες οδούς και έλλειψη ολοκληρωμένης πληροφοριακής σήμανσης με τοπωνύμια και περιοχές ενδιαφέροντος.
- Υπερπροσφορά θέσεων στάθμευσης σε παρά την οδό θέσεις και εκτός οδού, που αποτελεί παράμετρο έλξης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δευτερεύον και τοπικό δίκτυο.
- Απουσία μέτρων «καναλοποίησης» της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, όπως περιορισμός του λειτουργικού πλάτους των λωρίδων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας υπέρ πεζοδρομίων ή ποδηλατοδρόμων ειδικά σε δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς, μέτρων λειτουργικού διαχωρισμού των μηχανοκίνητων μετακινήσεων από μετακινήσεις πεζών και ποδηλατιστών, ιδιαίτερα πλησίον «ευαίσθητων» περιοχών (π.χ. σχολικές μονάδες και άλλες χρήσεις εκπαίδευσης).
- Έλλειψη διαχωριστικών και κατευθυντήριων νησίδων σε κύριες διασταυρώσεις της ΠΜ ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη τοπική καναλοποίηση της κυκλοφορίας και ασφαλής πρόσβαση και κίνηση των πεζών.
- Έλλειψη σαφούς και έγκαιρης πληροφοριακής και ρυθμιστικής σήμανσης στις πύλες εισόδων-εξόδων των πόλεων και οικισμών.
- Μειωμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας στο οδικό δίκτυο της ΠΜ, ιδιαίτερα εντός περιοχών κεντρικών λειτουργιών πόλης και περιοχών κατοικίας.

Προβλήματα στην οργάνωση & διαχείριση της στάθμευσης

- Υψηλή προσφορά θέσεων στάθμευσης σε θέσεις παρά την οδό και εκτός οδού εντός περιοχών κεντρικών λειτουργιών πόλης, σε συνδυασμό με χαμηλά επίπεδα τιμολόγησης (αντίτιμο στάθμευσης) στις θέσεις που ελέγχονται με τιμολόγηση (εκτός οδού είτε παρά την οδό).
- Υψηλή ζήτηση στάθμευσης που ισχύει σε όλη τη διάρκεια της ημέρας μιας τυπικής καθημερινής εντός περιοχών κεντρικών λειτουργιών πόλης.
- Χαμηλή ζήτηση στάθμευσης τα περιφερειακά σημεία της πόλης της Λευκωσίας και σε άλλους Δήμους, όπου χωροθετούνται υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτός οδού. Το ίδιο ισχύει και για τις θέσεις στάθμευσης παρά την οδό στους μη κεντρικούς οδικούς άξονες.

- Απουσία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, σε περιφερειακά σημεία της ΠΜ, τόσο για Ι.Χ όσο και για βαρέα οχήματα (π.χ. τουριστικά λεωφορεία, φορτηγά, κλπ.).
- Μη ορθολογική διαχείριση της στάθμευσης, ούτως ώστε να λειτουργεί ως μηχανισμός υποστήριξης της συνολικής πολεοδομικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης.

Προβλήματα στις υποδομές εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πεζών & ποδηλατιστών

- Έλλειψη πεζοδρομίων σε ολοκληρωμένους άξονες και κατά περιοχές, ώστε να καταστεί το βάδισμα πραγματική εναλλακτική λύση σε σχέση με το ιδιωτικό μηχανοκίνητο μέσο.
- Ύπαρξη εμποδίων στην όδευση των πεζών στα πεζοδρόμια (π.χ. εξοπλισμοί καταστημάτων, ζαρντινιέρες, στύλοι ακατάλληλα τοποθετημένων πινακίδων σήμανσης, κλπ.).
- Έλλειψη διαβάσεων πεζών, στο εμπορικό κέντρο, στις αστικές γειτονίες της πόλης και ειδικά στην περίμετρο αυτής, αλλά και στο δίκτυο πρόσβασης σε ευαίσθητες χρήσεις γης (π.χ. Σχολικές Μονάδες).
- Το υφιστάμενο δίκτυο διαδρομών ποδηλάτου αξιολογείται ως μέτριο έως ικανοποιητικό, σε ότι αφορά στην κάλυψη της ΠΜ, στην άνεση, στην ευκολία ποδηλασίας και στο προσφερόμενο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας.
- Ύπαρξη κενών/ ασυνέχειες στο υφιστάμενο ποδηλατικό δίκτυο, ώστε να καταστεί η ποδηλασία πραγματική εναλλακτική λύση σε σχέση με το ιδιωτικό μηχανοκίνητο μέσο.
- Έλλειψη οργάνωσης της στάθμευσης ποδηλάτων σε κεντρικά σημεία της πόλης και ειδικές χρήσεις γης (π.χ. Σχολικές Μονάδες, χώροι αθλητικών δραστηριοτήτων, πάρκα, κλπ.).
- Έλλειψη οργάνωσης της προσφοράς ενοικιαζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Προβλήματα στην οργάνωση & λειτουργία των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (MMM)

- Το δίκτυο αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, που εξυπηρετεί την ΠΜ, φαίνεται ελλειμματικό και οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες της Επαρχίας Λευκωσίας δεν αποτελούν ελκυστική επιλογή για επισκέπτες και τουρίστες της περιοχής και της Κύπρου γενικότερα.
- Αρνητική η εικόνα σε ότι αφορά στην αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα των αστικών λεωφορείων της Επαρχίας Λευκωσίας.
- Πολύ χαμηλή η τιμή του δείκτη επιβατικής κίνησης προς το συνολικό πληθυσμό (υπολογίσθηκε ίσως με 19,5, τη στιγμή που σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις κυμαίνεται από 65 έως 160 περίπου).
- Απουσία εφαρμογής νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της δια-λειτουργικότητας των δημοσίων συγκοινωνιών («έξυπνες» συγκοινωνίες: δρομολόγηση δημόσιας χρήσης mini buses, καλύτερες υπηρεσίες πληροφόρησης του κοινού, τυποποίηση των διασυνδέσεων και της δια-λειτουργικότητας όλων των μεταφορικών συστημάτων).
- Απουσία εκτεταμένης εφαρμογής μέτρων προνομιακής μεταχείρισης των λεωφορείων σε σχέση με το ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα (π.χ. εκτεταμένο δίκτυο λεωφορειολωρίδων επαρκούς κάλυψης όλης της ΠΜ).
- Ανάγκη ενίσχυσης της «πράσινης» διάστασης (ενεργειακή αποδοτικότητα) των αστικών συγκοινωνιών.
- Ανάγκη ενίσχυσης της χρήσης υφιστάμενων χώρων στάθμευσης, που λειτουργούν ή θα μπορούσαν να λειτουργήσουν αποτελεσματικά ως Σταθμοί Park&Ride (π.χ. χώροι στάθμευσης Μακαρίου Σταδίου, Γενικού Νοσοκομείου, κλπ.), κυρίως σε ότι αφορά στην ασφάλεια/ προστασία και στην παροχή δωρεάν στάθμευσης χωρίς χρονικό περιορισμό, σε συνδυασμό με τη δημιουργία αντικινήτρων για στάθμευση σε κεντρικά σημεία της πόλης της Λευκωσίας (π.χ. επέκταση του μέτρου ελεγχόμενης στάθμευσης, αύξηση της χρέωσης ειδικά στις ώρες αιχμής, κλπ.).
- Ανάγκη δημιουργίας νέων οργανωμένων Σταθμών Park&Ride σε κατάλληλα επιλεγμένα σημεία, με προδιαγραφές πολυτροπικών σταθμών (συμβολή σε αυτούς περισσότερων εναλλακτικών μέσων μεταφοράς), λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας.
- Ισχυρός ο ανταγωνισμός από τα ενοικιαζόμενα μηχανοκίνητα μέσα (κυρίως κατά τη θερινή περίοδο) και από τα ταξί.

Επιπλέον ελλείψεις σε υπηρεσίες που διευκολύνουν την βιώσιμη αστική κινητικότητα

- Απουσία κινήτρων με στόχο τον συνεπιβατισμό (car sharing), τόσο στον ιδιωτικό όσο και στον δημόσιο τομέα.
- ο Εξορθολογισμός και βελτιστοποίηση της οργάνωσης των city logistics.

- ο Γενικευμένη προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Στο πλαίσιο πραγματοποίησης της 1ης Δημόσιας Διαβούλευσης του έργου , οι κύριες απόψεις εκπροσώπων φορέων και πολιτών, που διατυπώθηκαν σε ότι αφορά στην κινητικότητα στην ΠΜ, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Η κλιματική κρίση επιβάλλει την ανάγκη για την εφαρμογή μιας ολιστικής προσέγγισης στον τομέα της κινητικότητας που ξεφεύγει από την απάβλυνση του κυκλοφοριακού και προτάσσει την ανάγκη εκσυγχρονισμού και συνολικής αλλαγής του μοντέλου αστικής ανάπτυξης.
- Απαιτείται αλλαγή της νοοτροπίας των πολιτών, σε ότι αφορά στην επιλογή εκείνων των μέσων μεταφοράς που προάγουν τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας (δημόσιες συγκοινωνίες, περπάτημα, ποδήλατο).
- Απαιτείται αυστηρή αστυνόμευση, με στόχο την αλλαγή κουλτούρας των πολιτών με παραβατική, ως προς την κινητικότητα, συμπεριφορά. Ειδικά για την παράνομη στάθμευση απαιτείται η εφαρμογή πολιτικής στάθμευσης από τους Δήμους.

Στο πλαίσιο πραγματοποίησης της 2ης Δημόσιας Διαβούλευσης του έργου , οι κύριες απόψεις εκπροσώπων φορέων και πολιτών, που διατυπώθηκαν σε ότι αφορά στα αποτελέσματα αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή μελέτης, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Ανάγκη βελτίωσης της πολυτροπικότητας με στόχο την σταδιακή απεξάρτηση από την σχεδόν καθολική επικράτηση του ΙΧ ως μέσου μεταφοράς.
- Ανάγκη ενσωμάτωσης με το καλύτερο δυνατό τρόπο των συσκευών ιδιωτικής προσωπικής μετακίνησης (μικρο-κινητικότητα). Το πρόσφατο νομοθετικό πλαίσιο δημιουργεί προβλήματα και αναμένεται μεσοπρόθεσμα να μειώσει την χρήση τους.
- Παρουσία μεγάλου συγκριτικά πλήθους ατυχημάτων που εμπλέκουν πεζούς και ποδηλάτες.
- Πρόθεση του Υπουργείου να βελτιώσει περισσότερο την ισχύ και λειτουργία του Συμβουλίου Ποδηλάτου, στο οποίο συμμετέχουν και εκπρόσωποι χρηστών.
- Ο ποδηλατόδρομος του Πεδιαίου δεν παρέχει την επιθυμητή ασφάλεια, και ως εκ τούτου δεν μπορεί να εξυπηρετήσει καθημερινές ανάγκες μετακίνησης. Παράλληλα, η αρχική πρόβλεψη ήταν για δημιουργία ποδηλατόδρομου και στις δύο παρειές του ποταμού, κάτι που δεν υλοποιήθηκε.
- Είναι σημαντικό να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος για την αλλαγή, τόσο στην νοοτροπία των οδηγών προς το ποδήλατο, όσο και στην αύξηση των χρηστών τέτοιων υποδομών.
- Δημιουργούν ερωτηματικά οι εξαγγελίες και οι ενέργειες του Υπουργείου για την κατασκευή δρόμων μεγάλου βεληνεκούς (π.χ. κατασκευή άνω διάβασης στον Πεδιαίο, παρεμβάσεις οδικών συνδέσμων στο Πάρκο Αθαλάσσιας και στο Άλσος Μακεδονίτισσας, δημιουργία μεγάλων ανισόπεδων κόμβων σε πυκνές οικιστικές περιοχές, κλπ.).
- Ανάγκη να γίνει η μετακίνηση με δημόσιες συγκοινωνίες περισσότερο ελκυστική και οικονομική, ειδικά για τις περιπτώσεις αγοράς εισιτηρίου εντός του λεωφορείου. Το Υπουργείο προωθεί την λύση του άυλου εισιτηρίου με την εμπλοκή τραπεζών, προκειμένου να χρησιμοποιείται από περισσότερους χρήστες και να περιοριστεί ή και να απαλειφθεί η χρήση χάρτινου εισιτηρίου.
- Η εγκατάσταση νέων τερματικών σταθμών και η δημιουργία λεωφορειολωρίδων ενδεχομένως λύνει ένα πρόβλημα της πόλης, αλλά δημιουργεί άλλα, τα οποία και πρέπει να ληφθούν υπόψιν κατά την φάση του σχεδιασμού.
- Ενστάσεις υπάρχουν ως προς την χωροθέτηση κεντρικού σταθμού λεωφορείων στο κέντρο της Έγκωμης (αντί στο Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας), και Σταθμού Park&Ride στην ανατολική Λευκωσία (στη Λατσία ή στη Λεωφ.Λάρνακας).
- Ανάγκη για σύγχρονες, με στέγαστρα και πλήρως προσβάσιμες στάσεις λεωφορείων και προσβάσιμα λεωφορεία.
- Εντός των κεντρικών περιοχών των Δήμων, θα βελτιώνε τις κυκλοφοριακές συνθήκες, η χρήση μικρών λεωφορείων.
- Παρατηρούνται προβλήματα στην τήρηση δρομολογίων από τα λεωφορεία, ενώ δεν υπάρχει υποδομή για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, αλλά μόνον η χρήση εφαρμογής κινητού που δεν είναι προσβάσιμη από όλους τους πολίτες.
- Ανάγκη πλήρους και ουσιαστικού ελέγχου της προσβασιμότητας των πεζοδρομίων (ειδικά από ΑμεΑ), προκειμένου αυτά να διαθέτουν επαρκή ελεύθερο διάδρομο.

- Απαιτήση για πλήρη και ουσιαστική συντήρηση των πεζοδρομίων.
- Ανάγκη σκίασης στον δημόσιο χώρο.
- Πρόβλημα στην διαχείριση της πρόσβασης και φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων στις κεντρικές περιοχές (συνθήκες αναρχίας). Αναγκαία η οργάνωση και αστυνομική εφαρμογή ενός πλήρους ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς, στο οποίο όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς πρέπει να συμφωνήσουν και να λειτουργήσουν από κοινού.
- Ανάγκη για περιορισμό της πρόσβασης των οχημάτων στους ιστορικούς πυρήνες.

Στη έρευνα πολιτών, η οποία πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά, με χρήση ερωτηματολογίου που ειδικά σχεδιάστηκε για τον σκοπό αυτό, συμμετείχαν 324 πολίτες, οι οποίοι τοποθετήθηκαν σε κρίσιμα θέματα που αφορούν στο σύστημα μεταφορών της περιοχής μελέτης συνολικά και ειδικότερα σε καθένα από τα βασικά μέσα μεταφοράς, που κατά κύριο λόγο χρησιμοποιούνται ή δυνητικά θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών.

Επιπλέον, απάντησαν σε σειρά ερωτημάτων για τα επιθυμητά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης στο μέλλον, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στη διαμόρφωση του οράματος της περιοχής μελέτης.

Τα κύρια ευρήματα της έρευνας συνοψίζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 54: Ευρήματα έρευνας πολιτών

Ερώτημα	Αποτέλεσμα
Αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρεται από το Σύστημα Μεταφορών - επιβατικά Ι.Χ., ημιφορτηγά και δίκυκλες μηχανές	Κάτω του μετρίου > 60%
Αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρεται από το Σύστημα Μεταφορών - ποδήλατο	Κάτω του μετρίου > 80%
Αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρεται από το Σύστημα Μεταφορών - μετακίνηση πεζή	Κάτω του μετρίου > 70%
Αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρεται από το Σύστημα Μεταφορών – ΔΣ, χωρίς μετεπιβιβάσεις	Κάτω του μετρίου > 85%
Αξιολόγηση προβλημάτων στη λειτουργία του οδικού δικτύου - κύριοι οδικοί άξονες	Μέτριο – Σοβαρό πρόβλημα > 90%
Αξιολόγηση προβλημάτων στη λειτουργία του οδικού δικτύου - κέντρο πόλης	Μέτριο – Σοβαρό πρόβλημα > 90%
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας ποδηλάτων	Σημαντικό – Πού σημαντικό – Εξαιρετικά σημαντικό > 70%
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση του συστήματος των Δημόσιων Συγκοινωνιών	Σημαντικό – Πού σημαντικό – Εξαιρετικά σημαντικό > 90%
Αξιολόγηση μέτρων για τη βελτίωση της μετακίνησης πεζή	Σημαντικό – Πού σημαντικό – Εξαιρετικά σημαντικό > 90%
Χαρακτηρισμός ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Λευκωσίας	Μέτριο έως πολύ μεγάλο πρόβλημα > 90%

Μετά από σειρά συναντήσεων διαβούλευσης της Αναθέτουσας Αρχής και του Συμβούλου με τους εκπροσώπους των φορέων που συνθέτουν την Συμβουλευτική Επιτροπή Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου, οι κύριες επισημάνσεις που διατυπώθηκαν, σε ότι αφορά στην κινητικότητα στην περιοχή μελέτης, συνοψίζονται στον Πίνακα στη συνέχεια, κάτω από συγκεκριμένες οκτώ (8) θεματικές ενότητες. Το σύνολο των ενότητων αυτών, πλην της τελευταίας, αποτελούν και τις θεματικές ενότητες ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.

Σημειώνεται ότι για εκείνες τις περιπτώσεις επισημάνσεων που αφορούν σε περισσότερες από μία θεματικές ενότητες, η αναφορά της επισημάνσης γίνεται στην βασική εξ αυτών, θεματική ενότητα.

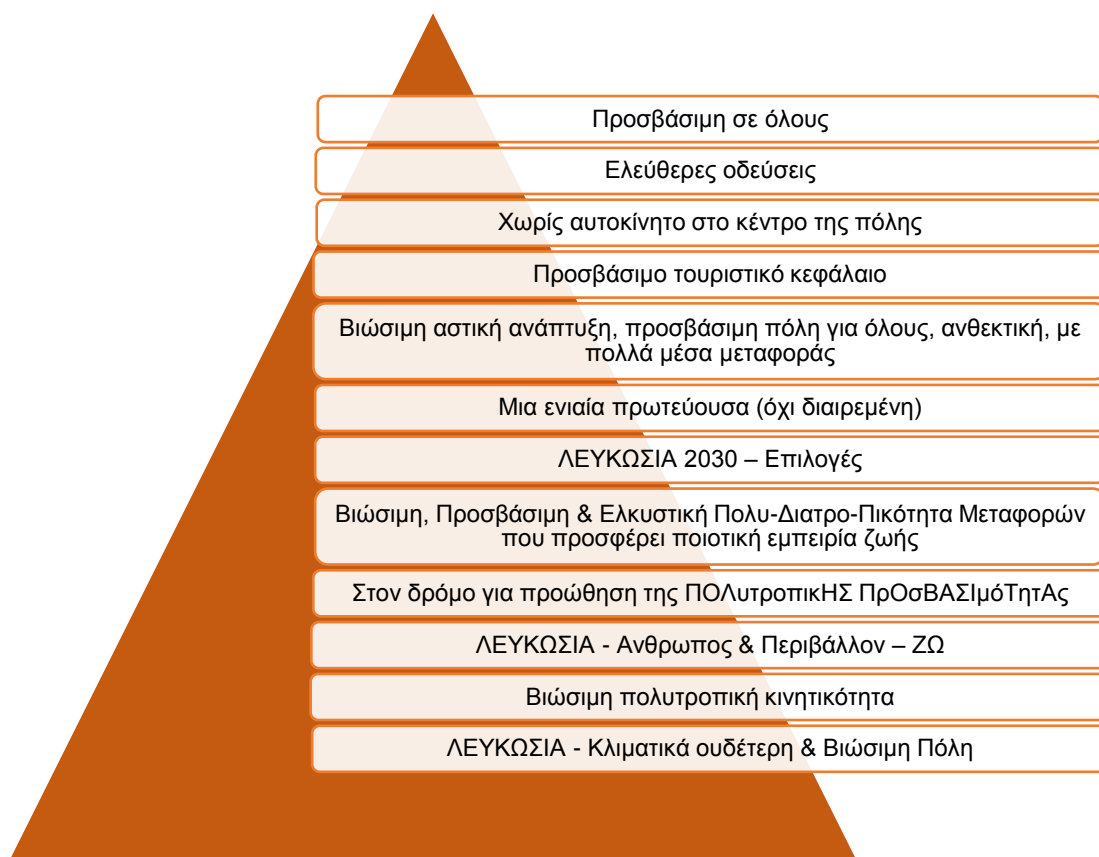
Πίνακας 55: Επισημάνσεις Συμβουλευτικής Επιτροπής Εμπλεκομένων Φορέων Υψηλού Επιπέδου

Θεματική Ενότητα	Σύντομη περιγραφή Κύριων Επισημάνσεων ανά Θεματική Ενότητα
1	Κοινωνικοοικονομικά & δημογραφικά χαρακτηριστικά
1.1	Πρόταση για εφαρμογή ενός νέου μέτρου φορολόγησης ανεκμετάλλεωτων ακινήτων στο κέντρο της πόλης, ως σύστημα αντιστάθμισης, για να πέσουν οι τιμές κατοικίας και να αξιοποιηθούν τα ακίνητα
2	Χωροταξικά & πολεοδομικά χαρακτηριστικά
2.1	Ανάγκη αποκέντρωσης του δημόσιου τομέα, εκτός της κεντρικής περιοχής Λευκωσίας (περιτειχισμένη πόλη και εμπορικό κέντρο)
2.2	Το κέντρο Λευκωσίας έχει παραμεληθεί για πολλά χρόνια, με αποτέλεσμα να πολλαπλασιαστούν τα προβλήματα. Ενδεικτικά αναφέρονται, η παρουσία μεταναστών, η μονοδρομοποιήσεις που ακόμη δεν έχει διαφανεί το θετικό τους πρόσημο, η μείωση της επισκεψιμότητας, οι παράνομες σταθμεύσεις πάνω στο πεζοδρόμιο και στους πεζοδρόμους
2.3	Ανάγκη δέσμευσης οδικού χώρου, με κανόνες, για την μικρο-κινητικότητα (σκούτερ και ηλεκτροκίνητα τροχοκαθίσματα ΑμεΑ)
2.4	Το στρατηγικό σχέδιο θα πρέπει κατά προτεραιότητα να στοχεύει στην ουσιαστική αναβάθμιση του κέντρου της πόλης ως συστατικού στοιχείου ενός οράματος για μια σύγχρονη μητροπολιτική Λευκωσία
3	Οδικό δίκτυο - Μηχανοκίνητη κυκλοφορία
3.1	Απουσία κινήτρων για συνεπιβατισμό, π.χ. δωρεάν παροχή στάθμευσης σε δημόσιους χώρους
3.2	Στο εμπορικό κέντρο του Στροβόλου υπάρχει υπερ-πληθώρα διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, αλλά με εξαιρετικά υψηλό αντίτιμο. Αντίθετα οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης στο κέντρο Λευκωσίας είναι περιορισμένοι
3.3	Ανάγκη εφαρμογής μέτρων ανάσχεσης των (υψηλών) ταχυτήτων κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων, έως 60-70 χλμ./ώρα, στο Κύριο Οδικό Δίκτυο & έως 30 χλμ./ώρα, στα πολεοδομικά κέντρα των αστικών περιοχών (π.χ. εμπορικό κέντρο Λευκωσίας & ιστορικοί πυρήνες), με αντίστοιχες τροποποιήσεις του ΚΟΚ. Οι υψηλές ταχύτητες κυκλοφορίας οχημάτων επιδρούν αρνητικά στην επιλογή του βαδίσματος & του ποδηλάτου ως καθημερινών μέσων μετακίνησης
3.4	Απαιτείται η διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων τόσο για την διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών όσο και για την ουσιαστική αναβάθμιση όλων των συστημάτων μεταφορών (MMM αλλά και ΤΑΞΙ για τα οποία επισημαίνεται η έλλειψη επαρκούς αριθμού αδειών)
3.5	Ανάγκη για εκπόνηση ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης στάθμευσης από όλους τους Δήμους και βάσει αυτού να γίνεται κατά περίπτωση η χρηματοδότηση των παρεμβάσεων σύμφωνα με τις αντίστοιχες πολιτικές ΣΒΑΚ
4	Οδικό δίκτυο - Κίνηση πεζών
4.1	Παραβίαση των πεζοδρόμων στο κέντρο της Λευκωσίας τις πρωινές ώρες και μετατροπή τους σε έναν ακατάστατο χώρο στάθμευσης, με την πρόφαση της διανομής εμπορευμάτων – άναρχη εικόνα στο αστικό περιβάλλον
4.2	Στην οδό Στασικράτους, που λειτουργεί ως δρόμος ήπιας κυκλοφορίας, δεν τηρείται το όριο των 20km/h, αντίθετα αναπτύσσονται πολύ υψηλές ταχύτητες. Οι καταστηματαρχές της περιοχής δεν είναι γενικά αντίθετοι με την πλήρη πεζοδρομοποίηση της οδού, ειδικά τα Σαββατοκύριακα. Αντίθετα, δεν υπάρχει συμφωνία με την πεζοδρομοποίηση της εντός των τειχών περιοχής. Αυτό που θεωρείται κρίσιμο είναι η πεζοδρομοποίηση της Ρηγένης, η διάνοιξη της Κωστάκη Παντελίδη και γενικότερα η υλοποίηση επιλεγμένων πεζοδρομοποιήσεων εντός των τειχών
4.3	Ανάγκη δημιουργίας ολοκληρωμένου/ συνεχούς και απόλυτα προσβάσιμου δικτύου, με όλον τον απαραίτητο εξοπλισμό (συμπεριλαμβανομένων εφαρμογών νέων τεχνολογιών), για την κίνηση ατόμων με προβλήματα όρασης, που να συνδέει τουλάχιστον τα βασικά σημεία ενδιαφέροντος της πόλης της Λευκωσίας. Ανάδειξη του ως τουριστικό προϊόν
5	Οδικό δίκτυο - Κίνηση ποδηλάτων
5.1	Προβλήματα κλοπής ποδηλάτων, που χρησιμοποιούνται από τακτικούς χρήστες, στην εντός των τειχών περιοχή

Θεματική Ενότητα	Σύντομη περιγραφή Κύριων Επισημάνσεων ανά Θεματική Ενότητα
5.2	Άλλοι λόγοι που περιορίζουν τη χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις, είναι η απουσία πλαισίου τόσο για την κυκλοφορία, όσο και για τη χρήση του ποδηλάτου και οι υψηλές θερμοκρασίες κατά τους θερινούς μήνες Έτσι το ποδήλατο χρησιμοποιείται κυρίως για λόγους αναψυχής και άθλησης, αλλά και όταν υπάρχει οικονομική αδυναμία για την αγορά αυτοκινήτου
5.3	Η υποδομή του ποδηλάτου, γενικά στην πόλη, δεν συνθέτει ένα ολοκληρωμένο και συνεχές δίκτυο που να την εξυπηρετεί στο σύνολό της, σύμφωνα και με τις προτάσεις του ΟΣΚΛ. Μέχρι στιγμής έχει δοθεί έμφαση μόνο στη σύνδεση των πανεπιστημίων με το κέντρο της πόλης. Ακόμη και ο ποδηλατόδρομος του Πεδαιού έχει το πρόβλημα σύνδεσής του με τις γύρω περιοχές
5.4	Ανάγκη για αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για τα ήπια μέσα μετακίνησης (βάδισμα και ποδήλατο) μέσω της βελτίωσης των οδικών υποδομών και της εγκατάστασης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και υποδομών ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων
6	Δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών
6.1	Ελλειμματική η κάλυψη από τις δημόσιες συγκοινωνίες, πλημμελής εξυπηρέτηση (συχνότητες δρομολόγησης, ωράριο λειτουργίας, κλπ.), ανάγκη εκπαίδευσης των πολιτών από τις μικρές ηλικίες για την προώθηση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών. Ως εκ τούτου, το σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών αντιμετωπίζει ένα μεγάλο πρόβλημα προβολής για το τι πραγματικά προσφέρει στην πόλη, ειδικά για τις μετακινήσεις προς/ από την κεντρική περιοχή, δεδομένου ότι 1 στους 4 μετακινούμενους προς το κέντρο της πόλης χρησιμοποιεί δημόσιες συγκοινωνίες, κάτι το οποίο δεν γίνεται αντιληπτό από τους πολίτες. Βέβαια, το ποσοστό αυτό χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών θα μπορούσε και πρέπει να αυξηθεί στο άμεσο μέλλον
6.2	Οι δημόσιες συγκοινωνίες θα πρέπει να φέρουν πολίτες στο κέντρο της πόλης, οι οποίοι θα μπορέσουν να συμβάλουν στην εμπορικότητα με την αγοραστική τους δύναμη, τη στιγμή που υπάρχει η αντίληψη ότι σήμερα οι δημόσιες συγκοινωνίες χρησιμοποιούνται μόνο από μετανάστες που εργάζονται στην Κύπρο
6.3	Ανάγκη για καλύτερη πληροφόρηση στις στάσεις, στο διαδίκτυο, σε info-κiosκια και εφαρμογές κινητής τηλεφωνίας για το σύστημα αστικών και υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών, ώστε να γνωρίζουν ευχερώς τόσο οι κάτοικοι όσο και οι επισκέπτες τις δυνατότητες και εναλλακτικές επιλογές του συστήματος ΔΣ, ώστε εύκολα να επιλέγουν το χρόνο και τον τρόπο μετακίνησής τους. Εφαρμογή νέων τεχνολογιών και συστημάτων ITS για την αποτελεσματικότερη χρήση των υποδομών και της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος
6.4	Ανάγκη για διαμόρφωση «δικαιότερων» και «αποτελεσματικότερων» πολιτικών στάθμευσης, αναπροσαρμογή των σημερινών τελών στάθμευσης και των κατηγοριών τους, διαφοροποιούμενα τέλη στάθμευσης ανά κατηγορία για την ελεγχόμενη στάθμευση (παρόδια ή σε χώρους εκτός οδού) στο εμπορικό κέντρο της Λευκωσίας, δημιουργία χώρων στάθμευσης σε ελκυστικούς σταθμούς μετεπιβίβασης (Park&Ride) για τη συνδυασμένη χρήση Ι.Χ αυτοκινήτου και ΔΣ
6.5	Ανάγκη τόσο για αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης όσο και για ποιοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών από το σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών
7	Αέρια ρύπανση & κατανάλωση καυσίμων
7.1	Ανάγκη για περισσότερο «Πράσινους Δήμους» - «Πράσινες πόλεις», μέσω της εφαρμογής μέτρων και πολιτικών για μείωση των αέριων ρύπων και της ηχητικής όχλησης - σαφής καθορισμός προτύπων για τα όρια εκπομπών CO2 και άλλων αερίων ρύπων και θορύβου
8	Δημόσια Διοίκηση
8.1	Απουσία απολογισμού του ποσοστού υλοποίησης των προτάσεων της μελέτης «Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας Λευκωσίας (ΟΣΚΛ)», και εκτίμησης των επιπτώσεων – ανάγκη παρακολούθησης της υλοποίησης των προτάσεων του ΣΒΑΚ με χρήση δεικτών
8.2	Οι εκδηλώσεις που διοργανώνονται στο εμπορικό κέντρο της Λευκωσίας (π.χ. μαραθώνιος, φεστιβάλ, κλπ.) θα πρέπει να διοργανώνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να ενισχύεται η εμπορικότητα και όχι να δημιουργούν προβλήματα πρόσβασης για τους κατοίκους και τους εμπορευόμενους
8.3	Πλημμελής αστυνόμευση της εντός των τειχών πόλης, κυρίως σε ότι αφορά σε συμπλοκές μεταξύ αλλοδαπών, εγκληματικές ενέργειες, κλπ. – γενική διαπίστωση η έλλειψη αισθήματος ασφάλειας

Θεματική Ενότητα	Σύντομη περιγραφή Κύριων Επισημάνσεων ανά Θεματική Ενότητα
8.4	Ανάγκη για αστυνόμευση των πολεοδομικών κέντρων (ιδιαίτερα στην πόλη της Λευκωσίας), ώστε να περιορισθούν τα φαινόμενα βανδαλισμών, συμπλοκών μεταναστών, τα οποία λειτουργούν αρνητικά στην ποιότητα ζωής, στη λειτουργία των εμπορικών καταστημάτων και των επιχειρήσεων εστίασης, αλλά και στην επιλογή των ήπιων μέσων μετακίνησης (βάδισμα και ποδήλατο) ως καθημερινού εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης
8.5	Ανάγκη για αυστηρή αστυνόμευση και για τις μικρο-παραβάσεις (αναστροφές, χρήση κινητού, επικίνδυνη οδήγηση στις γειτονιές, κλπ.)
8.6	Ο σχεδιασμός του Υπουργείου Μεταφορών είναι σε αρκετές περιπτώσεις Ad Hoc και ευκαιριακός, ενώ η ύπαρξη ενός στρατηγικού σχεδίου που ακολουθείται προσεκτικά είναι απολύτως απαραίτητος. Η μεθοδολογία και το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ είναι στη σωστή κατεύθυνση και θα αποτελέσουν έναν πολύτιμο οδικό χάρτη για τη διαχείριση της αλλαγής προς την βιώσιμη κινητικότητα
8.7	Η Κύπρος διαχρονικά δεν υπολείπεται σε αναλυτικό σχεδιασμό και διατύπωση στρατηγικών, όσο στη χαμηλή αποτελεσματικότητα στον τομέα της υλοποίησης των projects
8.8	Ο στρατηγικός σχεδιασμός στην Κύπρο δεν μπορεί και δεν πρέπει να είναι θεωρητικός και πλήρως ανοικτός (σ.σ. τύπου Blue Sky) λαμβάνοντας υπόψη τι σκέφτεται ή ζητούν οι πολίτες ή γενικότερα τι είναι σωστό να γίνει με βάση τη διεθνή πρακτική). Αντίθετα, θα έπρεπε ο σχεδιασμός να αναλύει προσεκτικά τα εμπόδια όπως για παράδειγμα, τη νοοτροπία, την επίπτωση της διχοτόμησης της πόλης, προβλήματα νομοθεσίας αλλά και πολυδιάσπασης της τοπικής αυτοδιοίκησης ακόμη και μετά την εφαρμογή του πρόσφατα ανακοινωθέντος σχεδίου συνένωσης δήμων και κοινοτήτων
8.9	Το χρονικό πλαίσιο του ΣΒΑΚ έως το 2030 είναι πολύ βραχύ σε όρους στρατηγικού σχεδιασμού. Ίσως θα έπρεπε να επεκταθεί έως το 2040 προκειμένου να δοθεί χρόνος για ωρίμανση έργων (μελέτες κλπ.) αλλά και χρόνου υλοποίησης, αναγνωρίζοντας κανείς τις δυσκολίες εύρεσης χρηματοδότησης και διενέργειας διαγωνισμών
8.10	Το κόστος στάθμευσης στην Κύπρο (και την Λευκωσία) δεν είναι χαμηλό και ίσως άμεσα συγκρίσιμο με αυτό στις ΗΠΑ. Το πρόβλημα είναι η μη δυνατότητα χρήσης γερανού, πέραν της επιβολής σημαντικού προστίμου, προκειμένου να λειτουργήσει ως αντικίνητρο στο φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης
8.11	Ανάγκη επανεξέτασης του νομοθετικού πλαισίου «ο περί Ρύθμισης της Διακίνησης Ποδηλάτων και άλλων Συσκευών Προσωπικής Κινητικότητας»
8.12	Το κόστος των μέτρων οδικής ασφάλειας (π.χ. μέτρα ανάσχεσης υψηλών ταχυτήτων στο Κύριο Οδικό Δίκτυο & στις περιοχές των πολεοδομικών κέντρων) θα πρέπει να το επωμιστεί κεντρικά η Πολιτεία

Τέλος κατά τη διάρκεια πραγματοποίησης των Ειδικών Εργασιών με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου, επιχειρήθηκε από τους εκπροσώπους των φορέων/ ομάδων φορέων που τη συνθέτουν, η διατύπωση εναλλακτικών λέξεων κλειδιών/ φράσεων οράματος για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας στο μέλλον, που συνοψίζονται στην Εικόνα 4 στη συνέχεια.



Εικόνα 4: Εναλλακτικές λέξεις κλειδιά/ φράσεις οράματος για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας στο μέλλον, σύμφωνα με την άποψη των φορέων

Για την τελική διαμόρφωση του οράματος κρίθηκε απαραίτητη η ανταλλαγή απόψεων με τα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Πολιτικών Προσώπων, ώστε να αποφασισθεί μία και μοναδική φράση, που θα αντιπροσωπεύει την άποψη πολιτών, φορέων, υπηρεσιακών παραγόντων και πολιτικής ηγεσίας.

Για τον λόγο αυτό, πραγματοποιήθηκε σειρά συναντήσεων εκπροσώπων του Συμβούλου και της Αναθέτουσας Αρχής, τόσο με τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων, όσο και με τους Δημάρχους των Δήμων Λευκωσίας, Στροβόλου, Αγλατζιάς και Λακατάμιας, Το αποτέλεσμα των συναντήσεων αυτών, συνοπτικά παρατίθεται στα ακόλουθα.

Πίνακας 56: Απόψεις Συμβουλευτικής Επιτροπής Πολιτικών Προσώπων

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ	ΣΧΟΛΙΑ / ΘΕΣΕΙΣ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
19/07/2023 Υπουργός Μεταφορών	Ανάγκη λήψης δυναμικών μέτρων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας, αξιολογώντας ότι το ΣΒΑΚ είναι μια τεράστια πρόκληση αλλά και μια μοναδική ευκαιρία για αλλαγή και ως τέτοια πρέπει να αντιμετωπιστεί προκειμένου να κινηθεί η πόλη αλλά και το σύνολο των πόλεων της Κύπρου προς τη σωστή κατεύθυνση. Ενσωμάτωση του προταθέντος οράματος στην διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας.
19/07/2023 Δήμαρχος Λευκωσίας	Διατύπωσε την έμπρακτη υποστήριξη της Δημοτικής Αρχής στο ΣΒΑΚ, εξέφρασε την αγωνία του για τις μεγάλες καθυστερήσεις του Υπουργείου στην εφαρμογή των συμπεφωνημένων σε σχέση με τις λεωφορειολωρίδες. Όπως ανέφερε πολλές από αυτές τις παρεμβάσεις, έχουν ήδη συμπεριληφθεί και συμφωνηθεί στο προ 10ετίας εκπονηθέν Σχέδιο Δράσης του ΟΣΣΚ, τονίζοντας ότι η καθυστέρηση αυτή στην εφαρμογή τους, υποβαθμίζει την σημασία αλλά και την αποτελεσματικότητα τέτοιων προνομιακών μέτρων στο σύνολό τους, ενώ διαμορφώνει σε συγκεκριμένες ομάδες της κοινωνίας το περιθώριο αποδόμησης παρόμοιων μέτρων

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ	ΣΧΟΛΙΑ / ΘΕΣΕΙΣ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
	(ανέφερε συγκεκριμένα τους καταστηματαρχες πέριξ της Λεωφόρου Μακαρίου). Στα πλαίσια της εισήγησής του ζήτησε την μέγιστη δυνατή επιτάχυνση εφαρμογής των λεωφορειολωρίδων στο σύνολό τους προκειμένου να εκμεταλλευτεί τόσο ο Δήμος όσο και το Υπουργείο, την τρέχουσα συγκυρία για την χρηματοδότηση συνδυαστικών δράσεων στα πλαίσια των δράσεων του Ταμείου Ανάκαμψης.
<p>20/07/2023</p> <p>Δήμαρχος Στροβόλου</p>	<p>Ο κ. Δήμαρχος όσο και ο Δημοτικός Μηχανικός δήλωσαν εξαρχής την απόλυτη ταύτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου του Δήμου με τις βασικές αρχές σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Όπως ανέφερε ο κ. Δήμαρχος, το κυκλοφοριακό πρόβλημα, η οδική ασφάλεια αλλά και σε σημαντικό βαθμό η διαχείριση των αποβλήτων, αποτελούν τις μεγαλύτερες προκλήσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης για την ερχόμενη 10ετία. Πάνω σε αυτά θα πρέπει να διαμορφωθούν οι κατάλληλες συνέργειες μεταξύ τοπικής αυτοδιοίκησης και Υπουργείου Συγκοινωνιών, προκειμένου να παραχθεί θετικό αποτέλεσμα προς όφελος του πολίτη. Θεωρεί - όπως ανέφερε μεταξύ άλλων - ότι η υιοθέτηση του TPAM ως ενός νέου σύγχρονου μέσου μεταφοράς για την πόλη, θα μπορούσε να δώσει την απαραίτητη ώθηση για την στροφή του κόσμου στις δημόσιες συγκοινωνίες σε βάρος της εκτεταμένης χρήσης του ΙΧ. Οι νέες συμβάσεις παραχώρησης των λεωφορείων συνέχισε, δίνουν μια καταρχήν ώθηση προς τη σωστή κατεύθυνση αλλά θα πρέπει να ενδυναμωθούν μέσω εκτεταμένων ωραρίων λειτουργίας, αύξησης της συχνότητας αλλά και σημαντικής πύκνωσης των στάσεων.</p> <p>Σε σχέση με την υπό εξέλιξη μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης κρίνει ότι είναι επιβεβλημένη, εφόσον, ο νέος μητροπολιτικός Δήμος που θα προκύψει θα μπορεί πολύ πιο σωστά να διαχειριστεί συνολικά την υλοποίηση, έλεγχο αλλά και παρακολούθηση του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ Λευκωσίας, μεγιστοποιώντας με αυτό τον τρόπο τον αντίκτυπο που θα έχει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής του πολίτη.</p> <p>Σε σχέση με το προτεινόμενο όραμα, της πόλης των 15', οι εκπρόσωποι του Δήμου συμφώνησαν και δείχνουν διατεθειμένοι να το υποστηρίξουν στα επόμενα βήματα μέχρι την ολοκλήρωση του στρατηγικού σχεδίου.</p>
<p>19/07/2023</p> <p>Δήμαρχος Αγλατζιάς</p>	<p>Το κυκλοφοριακό πρόβλημα παραμένει σημαντικό και για τον Δήμο Αγλατζιάς, κάτι που απαιτεί αδιάλειπτη και στενή συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων φορέων, προκειμένου να αμβλυνθεί. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στον καλύτερο δυνατό έλεγχο της στάθμευσης, αλλά και στην ενίσχυση των όρων ασφάλειας στη διακίνηση πεζών και ποδηλατών. Όπως εξήγησαν οι εκπρόσωποι της Δημοτικής Αρχής, μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση παρατηρείται στη Λεωφόρο Λεμεσού που είναι μια κύρια οδική αρτηρία και είναι υπό τη διαχείριση του Τμήματος Δημοσίων Έργων, ενώ σημαντικά προβλήματα παρατηρούνται κατά τις ώρες μετάβασης και επιστροφής των μαθητών στα/ από τα σχολεία κατά την πρωινή και μεσημβρινή αιχμή, κάτι που ο Δήμος προσπαθεί να διαχειριστεί με τις αρμόδιες τροχονομικές υπηρεσίες του.</p> <p>Ζητήθηκε από τον κ. Δήμαρχο η μεγαλύτερη δυνατή εμπλοκή των δημοτικών αρχών στην τελική διαμόρφωση του Σχεδίου Δράσης για το 2030, κάτι που δίνει το έναυσμα για μια πιο συστηματική και τακτική επικοινωνία και ανταλλαγή απόψεων στα επόμενα άμεσα βήματα του στρατηγικού σχεδίου.</p>
<p>20/07/2023</p> <p>Δήμαρχος Λακατάμιας</p>	<p>η Δημοτική Αρχή αναφέρθηκε στο “Γραμμικό Πάρκο Πεδιαίου ποταμού, Άνω Λακατάμιας”, το οποίο είναι μια σημαντική πολεοδομική παρέμβαση που αναμένεται να γίνει εντός του 2023 (προκήρυξη διαγωνισμού από το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως). Επίσης αναφέρθηκαν διάφορες παρεμβάσεις βελτίωσης ή/ και κατασκευής των λεωφόρων Ιπποκράτους και</p>

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ	ΣΧΟΛΙΑ / ΘΕΣΕΙΣ / ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
	<p>Αργυρουπόλεως και Τμήματος της Λεωφόρου Τσερίου και Στροβόλου στα όρια του Δήμου Λακατάμια και Στροβόλου.</p> <p>Σε ότι αφορά στην τελική διατύπωση του οράματος, όπως αυτή παρουσιάστηκε από τους εκπροσώπους του Συμβούλου, υπήρξε συναίνεση των εκπροσώπων του Δήμου και διάθεση για ενεργό συμμετοχή στα επόμενα σημαντικά βήματα κατάρτισης του ΣΒΑΚ έως και την ολοκλήρωσή του.</p>

5.2.2 Εναλλακτικές επιλογές

Εξετάστηκαν τέσσερα στρατηγικά σενάρια για την αστική ανάπτυξη και κινητικότητα μεταφορών μέχρι το έτος 2030:

Σενάριο 0 - Αναφοράς: Είναι το “Do Nothing” ή “Business as Usual” σενάριο, όπου δεν γίνονται αλλαγές στην τρέχουσα πολιτική ή πρακτικές.

Το Σενάριο Αναφοράς περιλαμβάνει όλα τα έργα και αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης, κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030.

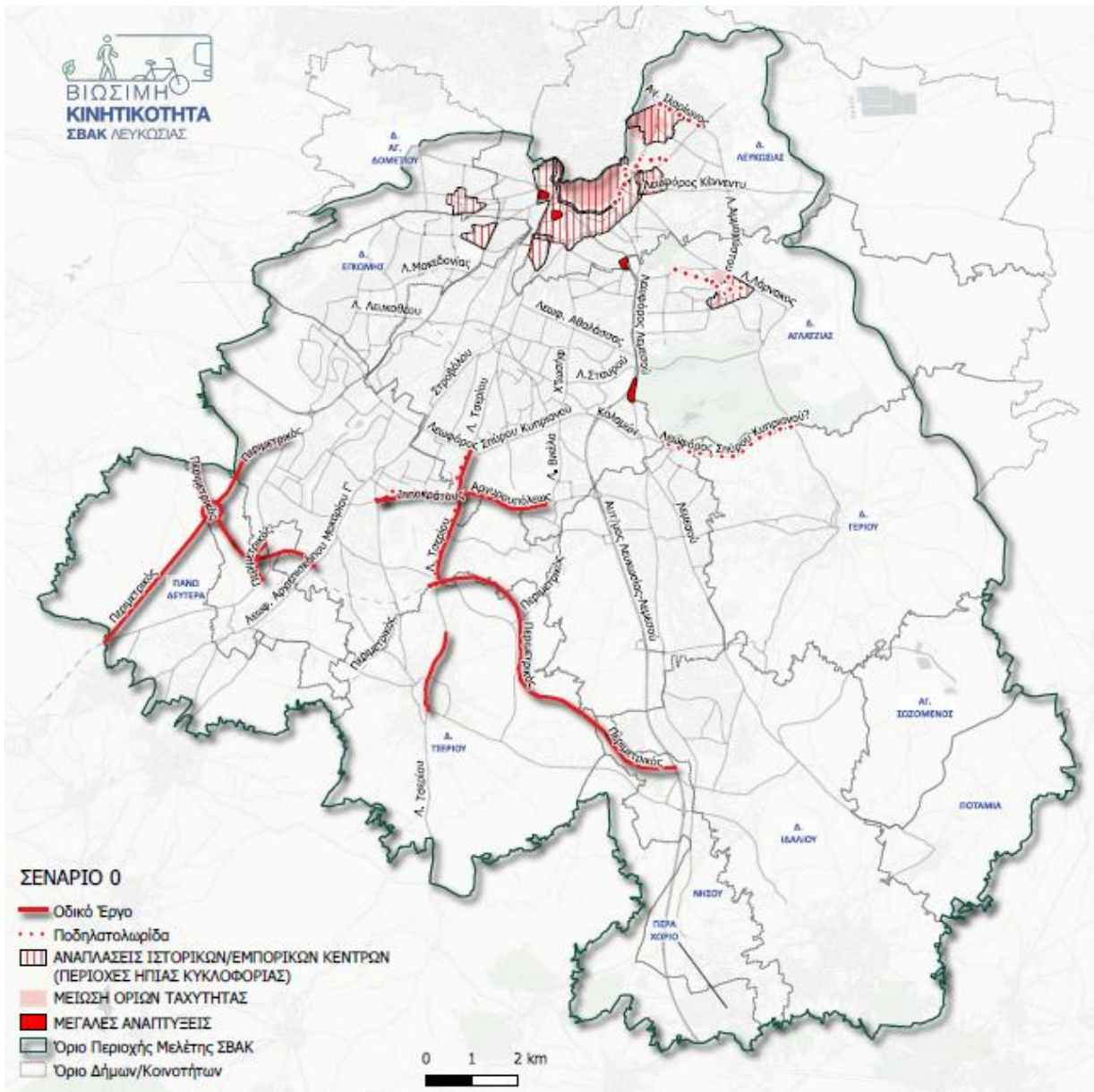
Περιλαμβάνουν:

Νέα Οδικά Έργα Υποδομής: Κατασκευή νέων οδικών τμημάτων ή τροποποίηση υφιστάμενων τμημάτων ως προς τη γεωμετρία τους .

Παρεμβάσεις: Περιγραφή παρεμβάσεων που είναι σε εξέλιξη ή προγραμματισμένες για υλοποίηση μέχρι το 2030.

Ο Πίνακας 57 και η Εικόνα 5 που ακολουθούν αποτυπώνουν τις παρεμβάσεις του Σεναρίου Αναφοράς.

Το σενάριο αυτό αποτελεί τη βάση για τη σύγκριση με τα υπόλοιπα στρατηγικά σενάρια που αναπτύσσονται στο έγγραφο. Είναι γνωστό και ως “Do Nothing” ή “Business as Usual” σενάριο.



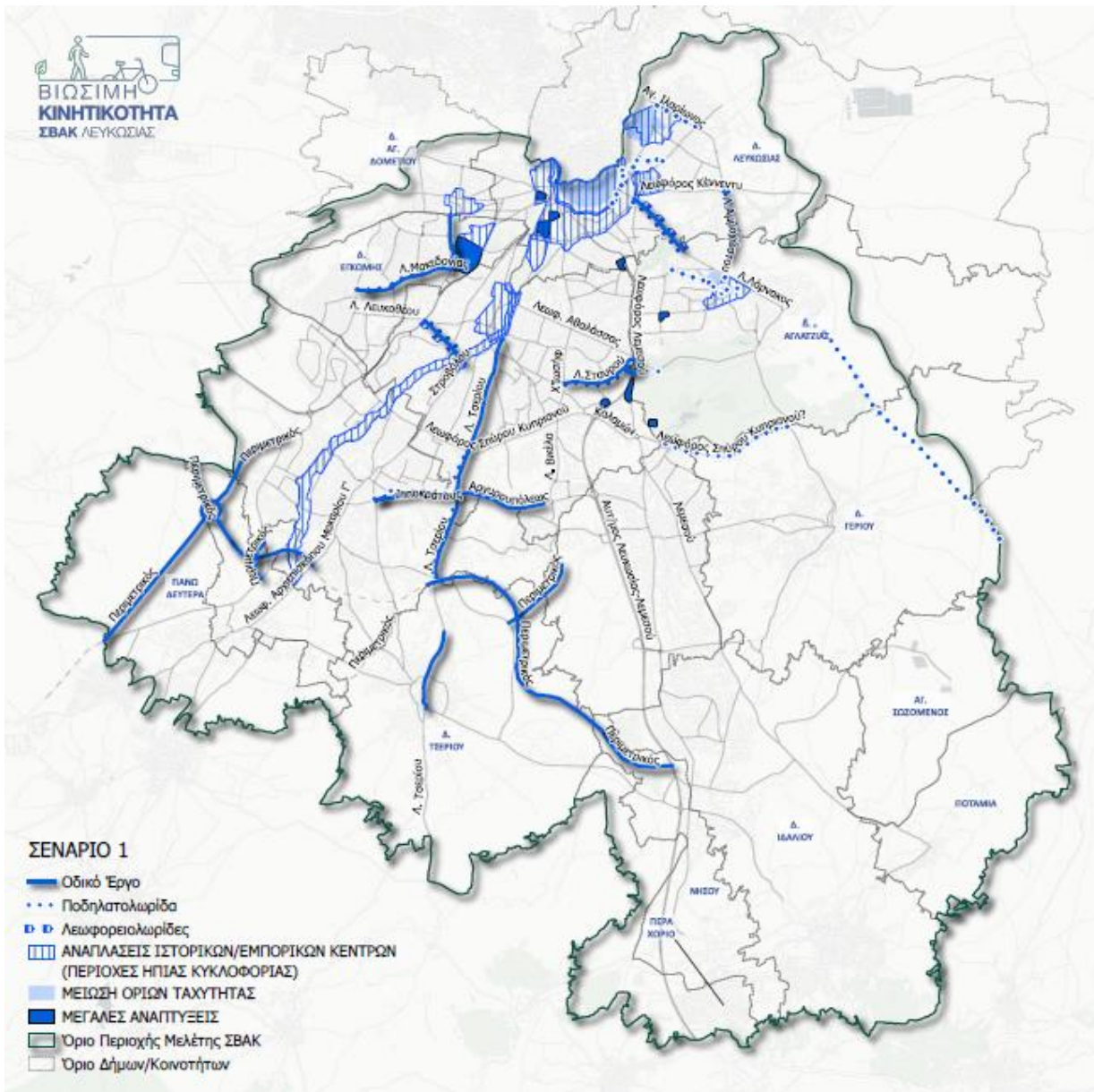
Εικόνα 5: Παρεμβάσεις Σεναρίου Αναφοράς

Σενάριο 1 - Μετριασμένο: Προτείνει μια συντηρητική στρατηγική με ελαφρύτερες παρεμβάσεις στην αστική ανάπτυξη και τις μεταφορές.

Το Σενάριο 1 αναφέρεται ως Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής και έχει την εξής φιλοσοφία:

- Πολιτική Αστικής Ανάπτυξης: Εστιάζει στην εφαρμογή μέτρων που δεν αλλάζουν δραστικά την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά βελτιώνουν την αστική ποιότητα ζωής.
- Κινητικότητα Μεταφορών: Προτείνει βελτιώσεις στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών και την υποδομή για πεζούς και ποδηλάτες.
- Συγκοινωνιακό Μοντέλο: Αναλύει τις επιπτώσεις των παρεμβάσεων στην κατανομή μετακινήσεων και την κυκλοφοριακή ανάλυση.

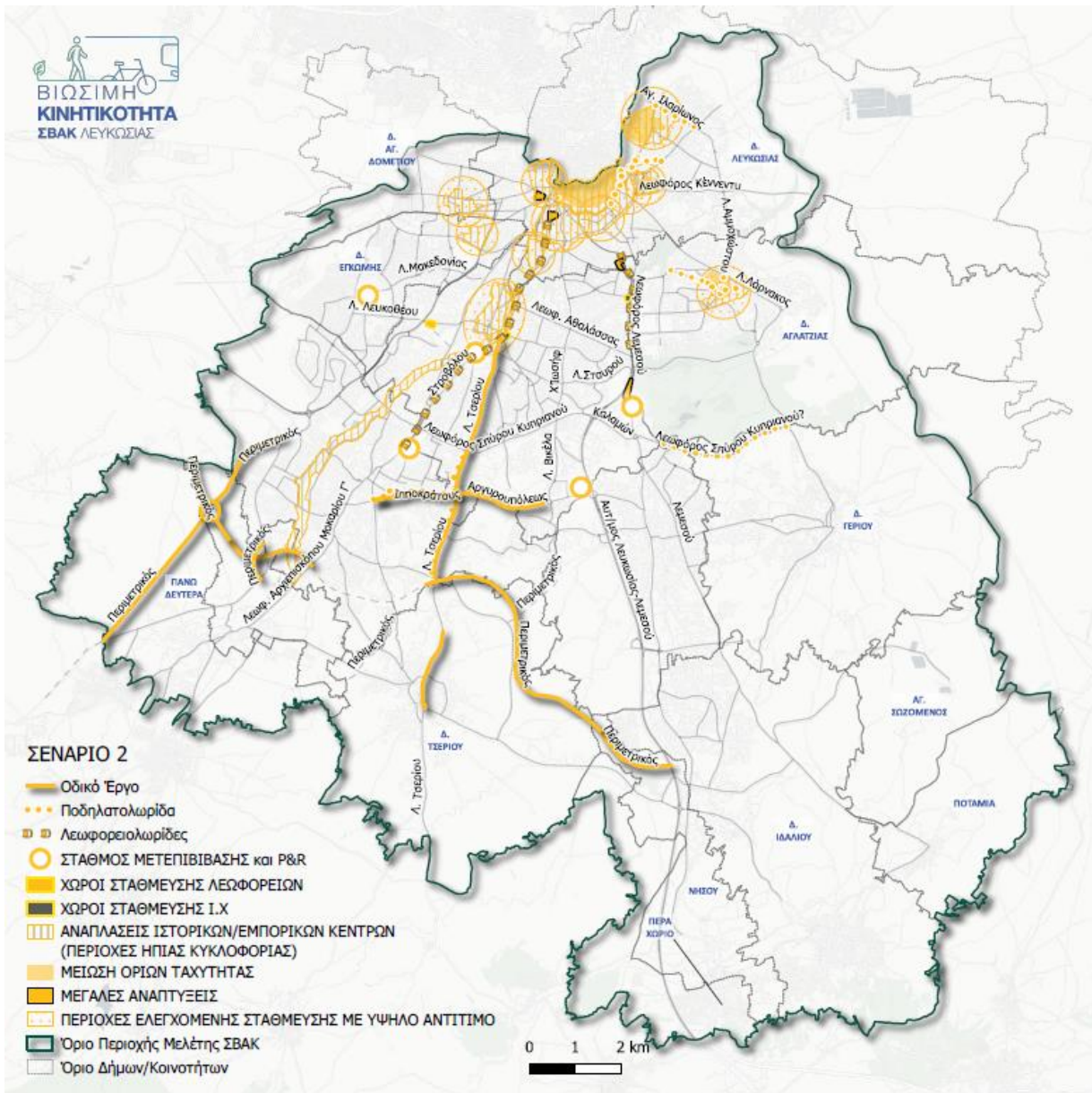
Το σενάριο αυτό αποτελεί μια ενδιάμεση λύση μεταξύ του βασικού σεναρίου “Do Nothing” και πιο φιλόδοξων στρατηγικών. Στοχεύει στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ βιωσιμότητας και πρακτικότητας. Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς. Ο Πίνακας 57 και η Εικόνα 6 που ακολουθούν αποτυπώνουν τις παρεμβάσεις του 1ου Στρατηγικού Σεναρίου.



Εικόνα 6: Παρεμβάσεις 1ου Στρατηγικού Σεναρίου

Σενάριο 2 - Ενδιάμεσο: Εφαρμόζει μια μετριοπαθή στρατηγική με πιο ισορροπημένες παρεμβάσεις.

Το Σενάριο 2 αναφέρεται ως Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής και περιλαμβάνει μέτρα που εστιάζουν σε μια ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ της ανάπτυξης νέων οδικών υποδομών και της βελτίωσης των υπαρχόντων. Αυτό το σενάριο προτείνει την κατασκευή και βελτίωση λεωφόρων σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως η Λακατάμια και ο Στρόβολος, καθώς και την ανάπτυξη ιστορικών και εμπορικών κέντρων. Επιπλέον, περιλαμβάνει την ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων και λεωφορειολωρίδων, καθώς και την ενίσχυση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης. Η στρατηγική αυτή επιδιώκει να συνδυάσει την ανάγκη για ανάπτυξη με την προώθηση της βιωσιμότητας και της ποιότητας ζωής στην αστική περιοχή. Πίνακας 57 και η Εικόνα 7 που ακολουθούν αποτυπώνουν τις παρεμβάσεις του 1^{ου} Στρατηγικού Σεναρίου.



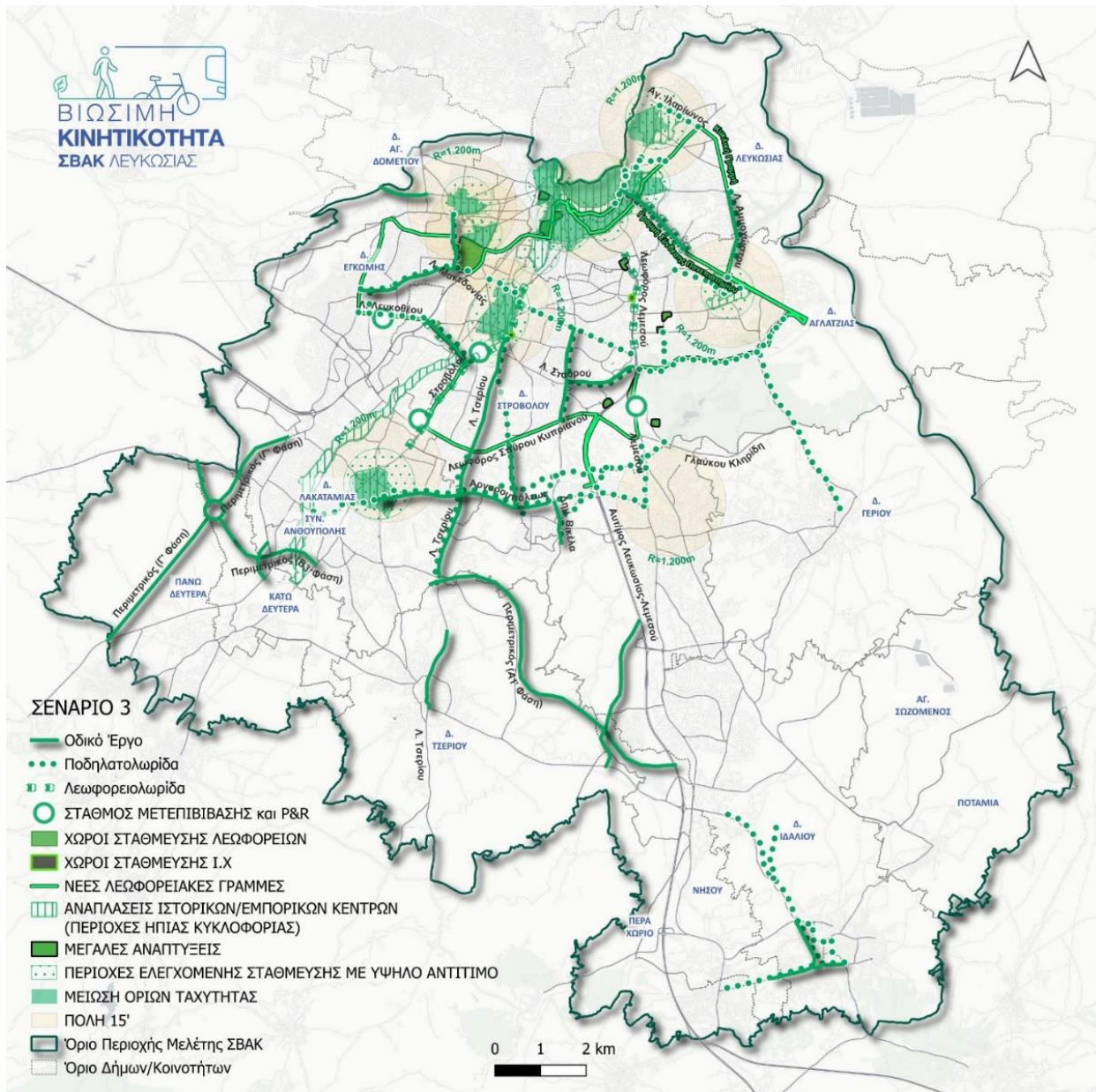
Εικόνα 7: Παρεμβάσεις 2ου Στρατηγικού Σεναρίου

Σενάριο 3 - Φιλόδοξο: Προωθεί μια επιθετική στρατηγική με σημαντικές και τολμηρές αλλαγές για την ανάπτυξη και τις μεταφορές.

Το Σενάριο 3 από τη σελίδα που βλέπετε αναφέρεται σε ένα Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής. Εδώ είναι μερικά κύρια σημεία:

- Φιλοδοξία: Εκφράζει υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας για την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- Παρεμβάσεις: Περιλαμβάνει επιπρόσθετα έργα προώθησης Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών.
- Στόχος: Η βασική στόχευση συνοψίζεται στη φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», για την διακίνηση πολιτών και αγαθών.
- Περιοχές Εφαρμογής: Αναφέρονται περιοχές όπως το ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς και Έγκωμης, καθώς και η περιοχή "Slow city" στον Παλιό Πυρήνα Στροβόλου.

Ο Πίνακας 57 και η και η Εικόνα 8 που ακολουθούν αποτυπώνουν τις παρεμβάσεις του 1ου Στρατηγικού Σεναρίου.



Εικόνα 8: Παρεμβάσεις 3ου Στρατηγικού Σεναρίου

Πίνακας 57: Εναλλακτικά Σενάρια

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ			
ΝΕΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ				
1	Κεντρικός Άξονας Τσερίου	Κεντρικός Άξονας Τσερίου	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)	Κεντρικός Άξονας Τσερίου
2	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
3	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)
4	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)
5	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)
6		Περιμετρικός Λευκωσίας (Α2' Φάση)		
7		Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη		Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
8		<p>Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία</p>		<p>Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία</p>
9		<p>Λεωφόρος Τσερίου - Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.</p>	<p>Λεωφόρος Τσερίου - Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.</p>	<p>Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.</p>
10		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά</p>		
11		<p>Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο</p>		<p>Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο</p>
12		<p>Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου.</p>		<p>Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου</p>
13		<p>Ανισόπεδος Κόμβος Σταυρού</p>		
				<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά</p>
				<p>Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο</p>

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
				Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαλίου.
				Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο
				Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'ΐωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως
ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ/ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)				
14	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
15	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
8	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
9	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς

	ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030	ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.	ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.	ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.
10	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
11	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
12	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
13	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
		Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
				Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
	ΜΕΙΩΣΗ ΟΡΙΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ			
14	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ.	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ.	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ.	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ.
15	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ.	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ.	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ.	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ.
16	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.	Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ.
17	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.	Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ.
				Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
				Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
				Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
				Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
				Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕ ΥΨΗΛΟ ΑΝΤΙΤΙΜΟ				
			Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"	Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
			Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας	Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
			Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
			Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
			Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
			Ιστορικό κέντρο Έγκωμης	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
			Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
			Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
				Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ				
18	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ
19	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»
20	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο
21	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA
22	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας
23	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου
24	Νεα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά	Νεα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά	Νεα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά	Νεα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά
25	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
26	<p>Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)</p>	<p>Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)</p>	<p>Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)</p>	<p>Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)</p>
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ				
27	<p>Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.</p>	<p>Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.</p>	<p>Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.</p>	<p>Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.</p>
28	<p>Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι</p>	<p>Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι</p>	<p>Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι</p>	<p>Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκάκειο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι</p>
29	<p>Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)</p>	<p>Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)</p>	<p>Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)</p>	<p>Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)</p>

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
30	<p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή.</p>	<p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή.</p>	<p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου</p>	<p>Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου</p>
		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά</p>		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά</p>
		<p>Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη</p>		<p>Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη</p>
		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακος στη Λευκωσία</p>		<p>Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακος στη Λευκωσία</p>

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
		<p>Λεωφόρος Σταυρού</p>		<p>Λεωφόρος Σταυρού</p>
			<p>Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας</p>	<p>Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας</p>
				<p>Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου</p>
				<p>Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'Ίωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως)</p>
				<p>Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαλίου.</p>

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
				<p>Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο</p>
				<p>Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου</p>
				<p>Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου</p>
	<p>ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ</p>			
		<p>ΛΛ Λάρνακος</p>		<p>ΛΛ Λάρνακος</p>
		<p>ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως</p>		<p>ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως</p>
			<p>P&R ΓΣΠ</p>	<p>P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο)</p>
			<p>P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro)</p>	<p>P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής)</p>
			<p>P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου)</p>	<p>P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής)</p>

<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>	
			P&R Δυτικό Έγκωμη	P&R Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνοτήτων στις ώρες αιχμής)
			ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης)	ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης)
			ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης)	ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης)
			Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα	Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα
			Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου
			Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευσας	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευσας
			Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου	P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο)
			Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων	Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων
				Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο)
				Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο)

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
				Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο)
				Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5)
				Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου
				Νέα κυκλική γραμμή
				Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακος
				Βελτίωση συχνοτήτων κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά)
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΟΛΗ 15 ΛΕΠΤΩΝ)				
				Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
				Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
				Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου

	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 0 : Το συγκεκριμένο σενάριο περιλαμβάνει όλα τα έργα/ αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης ή κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 1 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μετριασμένο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει μία σειρά παρεμβάσεων που αφορούν κατά κύριο λόγο την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής, συγκριτικά με αυτά του Σεναρίου Αναφοράς.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 2 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών και διαχείρισης της Στάθμευσης.</p>	<p>ΣΕΝΑΡΙΟ 3 : Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.</p>
				<p>Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών</p>
				<p>Ιστορικό κέντρο Αγγλατζιάς</p>
				<p>Ιστορικό κέντρο Έγκωμης</p>
				<p>Ιστορικό κέντρο Καΐμακλίου</p>
				<p>Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας</p>
				<p>Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας</p>
				<p>Παλαιού Πυρήνα Στροβόλου - “Slow city”</p>

5.2.3 Συγκριτική Αξιολόγηση των Σεναρίων και επιλογή του βέλτιστου

5.2.3.1 Περιβαλλοντική Αξιολόγηση

Η συγκριτική αξιολόγηση των τεσσάρων σεναρίων για τους σκοπούς της παρούσης ΣΜΠΕ έγινε βάσει των ακόλουθων δεικτών :

1. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

Περιβαλλοντικές παράμετροι που σχετίζονται / επηρεάζονται: Πληθυσμός, Ανθρώπινη Υγεία, Ατμοσφαιρική ρύπανση – Κλιματική αλλαγή και ενέργεια – Περιβαλλοντικός θόρυβος – Αστική βιωσιμότητα Πολεοδομικό πλαίσιο

Η κατανομή μετακινήσεων ανά μέσο κατά την τυπική ημέρα για τα τέσσερα σενάρια είναι η εξής:

Πίνακας 58: Σύγκριση της κατανομής των μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων

	Σενάριο (Σ0): Σενάριο Αναφοράς	Σενάριο (Σ1): Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής	Σενάριο (Σ2): Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής	Σενάριο (Σ3): Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής	Συμπεράσματα
Ιδιωτικό όχημα	93.8%	93.7% (-0.1% από Σ0)	91.0% (-2.8% από Σ0)	89.0% (-4.8% από Σ0)	Αυτές οι μεταβολές δείχνουν ότι τα σενάρια με πιο επιθετικές στρατηγικές (Σ2 και Σ3) έχουν μεγαλύτερη αύξηση στη χρήση δημόσιων συγκοινωνιών και μείωση στη χρήση ιδιωτικών οχημάτων, συγκριτικά με το Σενάριο Αναφοράς (Σ0) και το Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής (Σ1).
Ταξί	0.7%	0.7% (0.0% από Σ0)	0.8% (+0.1% από Σ0)	0.8% (+0.1% από Σ0)	
Λεωφορείο	2.8%	2.8% (+0.1% από Σ0)	5.4% (+2.6% από Σ0)	7.2% (+4.4% από Σ0)	
Πεζή (επικουρικά)	2.7%	2.7% (0.0% από Σ0)	2.8% (+0.1% από Σ0)	3.0% (+0.3% από Σ0).	

2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

Περιβαλλοντικές παράμετροι που επηρεάζονται: Πληθυσμός, Ανθρώπινη Υγεία, Ατμοσφαιρική ρύπανση – Κλιματική αλλαγή και ενέργεια – Περιβαλλοντικός θόρυβος – Αστική βιωσιμότητα Πολεοδομικό πλαίσιο

Ο Πίνακας 62 που ακολουθεί αποτυπώνει τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων.

Πίνακας 59: Σύγκριση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων

	Σενάριο (Σ0): Σενάριο Αναφοράς	Σενάριο (Σ1): Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής	Σενάριο (Σ2): Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής	Σενάριο (Σ3): Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής	Συμπεράσματα
Μέση Ταχύτητα Ταξιδιού	32.1 km/h	31.9 km/h (-0.2 km/h από Σ0)	30.6 km/h (-1.5 km/h από Σ0)	30.0 km/h (-2.1 km/h από Σ0)	Από τα δεδομένα αυτά, προκύπτει ότι η μέση ταχύτητα ταξιδιού και η μέση απόσταση ταξιδιού μειώνονται σταδιακά από το Σενάριο Αναφοράς (Σ0) προς το πιο επιθετικό
Μέση Απόσταση Ταξιδιού	8.5 χλμ	8.4 χλμ (-0.1 χλμ από Σ0)	8.2 χλμ (-0.3 χλμ από Σ0)	8.0 χλμ (-0.5 χλμ από Σ0)	

	Σενάριο (Σ0): Σενάριο Αναφοράς	Σενάριο (Σ1): Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής	Σενάριο (Σ2): Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής	Σενάριο (Σ3): Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής	Συμπεράσματα
Μέση Διάρκεια Ταξιδιού	15.9 λεπτά	15.8 λεπτά (- 0.1 λεπτά από Σ0)	16.1 λεπτά (+0.2 λεπτά από Σ0)	16.0 λεπτά (+0.1 λεπτά από Σ0)	σενάριο (Σ3). Αντίθετα, η μέση διάρκεια ταξιδιού παραμένει σχετικά σταθερή, με μικρές αυξομειώσεις. Αυτές οι αλλαγές υποδεικνύουν ότι τα πιο φιλόδοξα σενάρια οδηγούν σε μείωση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και αύξηση της χρήσης δημόσιων μέσων μεταφοράς, παρότι υπάρχει ελαφρώς μεγαλύτερη διάρκεια ταξιδιού.

3. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

Περιβαλλοντικές παράμετροι που σχετίζονται / επηρεάζονται: Πληθυσμός, Ανθρώπινη Υγεία, Ατμοσφαιρική ρύπανση – Κλιματική αλλαγή και ενέργεια – Περιβαλλοντικός θόρυβος – Αστική βιωσιμότητα Πολεοδομικό πλαίσιο

Ο Πίνακας 63 που ακολουθεί την κυκλοφοριακή ανάλυση του δικτύου των ιδιωτικών μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων.

Πίνακας 60: Κυκλοφοριακή ανάλυση του δικτύου των ιδιωτικών μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων.

	Σενάριο (Σ0): Σενάριο Αναφοράς	Σενάριο (Σ1): Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής	Σενάριο (Σ2): Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής	Σενάριο (Σ3): Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής	Συμπεράσματα
Πρωινή Αιχμή (AM Peak) Οχηματοχιλιόμετρα (vkm) Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης	515,677 vkm	521,782 vkm (+1.2% από Σ0)	514,935 vkm (-0.1% από Σ0)	510,874 vkm (-0.9% από Σ0)	Από τα δεδομένα αυτά, προκύπτει ότι το Σενάριο 3 (Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής) επιτυγχάνει τη μεγαλύτερη μείωση τόσο στα οχηματοχιλιόμετρα όσο και στις οχηματοώρες, σε σύγκριση με το Σενάριο Αναφοράς (Σ0). Το Σενάριο 2 (Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής) επίσης μειώνει τα οχηματοχιλιόμετρα και τις οχηματοώρες αλλά
Απογευματινή Αιχμή (PM Peak) Οχηματοχιλιόμετρα (vkm) Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης	471847 vkm	472877 vkm (+0.2%)	461631 vkm (-2.2%)	462045 vkm (-2.1%)	
Μέση ημερήσια Οχηματοχιλιόμετρα (vkm)	6,934,058	6,971,468 (+0.5%)	6,830,542 vkm (-1.5%)	6,816,445 vkm (-1.7%)	

	Σενάριο (Σ0): Σενάριο Αναφοράς	Σενάριο (Σ1): Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής	Σενάριο (Σ2): Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής	Σενάριο (Σ3): Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής	Συμπεράσματα
Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης					σε μικρότερο βαθμό. Το Σενάριο 1 (Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής) παρουσιάζει ελαφρά αύξηση τόσο στα οχηματοχιλιόμετρα όσο και στις οχηματοώρες. Μεταξύ των σεναρίων οι διαφοροποιήσεις στο ποσοστό καθυστέρησης (ως ποσοστό του χρόνου μετακίνησης) δεν είναι σημαντικές, αν και παρουσιάζεται μία βελτίωση σε όλα τα εναλλακτικά σενάρια. Κατά μέσο όρο παρατηρείται ότι ο μισός χρόνος ταξιδιού οφείλεται σε καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο κατά τις ώρες αιχμής. Μεγαλύτερες επιβαρύνσεις εκτιμώνται στις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες οι οποίες κυμαίνονται μεταξύ 60-70%
Πρωινή Αιχμή (AM Peak) Οχηματώρες (vhr) Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης	22188 vhr	22170 vhr (-0.1%)	21610 vhr (-2.6% από Σ0)	21239 vhr (-4.3% από Σ0)	
Απογευματινή Αιχμή (AM Peak) Οχηματώρες (vhr) Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης	19,376 vhr	19,640 vhr (+1.4% από Σ0)	19,459 vhr (+0.4% από Σ0)	19,022 vhr (-1.8% από Σ0)	
Μέση ημερήσια Οχηματώρες (vhr) Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης	289,271 vhr	291,773 vhr (+0.9% από Σ0)	287,501 vhr -0.6% από Σ0)	281,555 vhr (-2.7% από Σ0)	
Πρωινή Αιχμή (AM Peak) Ποσοστό καθυστέρησης (%) Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης	49.2%	48.7% -0.5% από Σ0)	47.8% (-1.4% από Σ0)	47% (-2.2% από Σ0)	
Απογευματινή Αιχμή (AM Peak) Ποσοστό καθυστέρησης (%) Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης	46.5%	47.1% (+0.5% από Σ0)	48% (+1.4% από Σ0)	46.2% (-0.3% από Σ0)	
Μέση ημερήσια Ποσοστό καθυστέρησης (%) Σύνολο οδικού δικτύου περιοχής μελέτης	47.9%	47.9% (0% από Σ0)	47.9% (0% από Σ0)	46.6% (-1.2% από Σ0)	

4. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Περιβαλλοντικές παράμετροι που σχετίζονται / επηρεάζονται: Πληθυσμός - Ατμοσφαιρική ρύπανση – Κλιματική αλλαγή και ενέργεια – Περιβαλλοντικός θόρυβος – Αστική βιωσιμότητα - Πολεοδομικό πλαίσιο

Ο Πίνακας 64 που ακολουθεί αποτυπώνει την κυκλοφοριακή ανάλυση του δικτύου των ιδιωτικών μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων.

Πίνακας 61: Κυκλοφοριακή ανάλυση του δικτύου των ιδιωτικών μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων.

Μέσο	Προς τον Δήμο Λευκωσίας	Σενάρια			
		Σ ₀	Σ ₁	Σ ₂	Σ ₃
Με Δημόσια Μέσα	Από τον Δήμο Στροβόλου	C	C	B	A
	Από τον Δήμο Αγλαντζιάς	B	B	B	A
	Από τον Δήμο Έγκωμης	B	B	B	A
	Από τον Δήμο Αγίου Δομετίου	D	D	D	C
	Από τον Δήμο Λακατάμιας	D	C	C	C
Με Ιδιωτικά Μέσα	Από τον Δήμο Στροβόλου	C	C	C	B
	Από τον Δήμο Αγλαντζιάς	A	A	A	A
	Από τον Δήμο Έγκωμης	A	A	A	A
	Από τον Δήμο Αγίου Δομετίου	B	B	B	B
	Από τον Δήμο Λακατάμιας	B	B	B	B

Σύμφωνα με τα στοιχεία που αποτυπώνονται στον παραπάνω Πίνακα 64:

- Από το Δήμο Στροβόλου προς τον Δήμο Λευκωσίας, η σύνδεση με ιδιωτικά μέσα χαρακτηρίζεται ως μέσο επίπεδο (C), ενώ στο Σενάριο 3 βελτιώνεται σε B. Η σύνδεση με δημόσια μέσα χαρακτηρίζεται επίσης ως μέσο επίπεδο στα Σ₀ και Σ₁, ενώ στο Σ₂ βελτιώνεται σε B και στο Σ₃ σε A.
- Από τον Δήμο Αγλαντζιάς και τον Δήμο Έγκωμης, η σύνδεση με ιδιωτικά μέσα χαρακτηρίζεται με υψηλό επίπεδο προσβασιμότητας (A) σε όλα τα σεναρία, ενώ με δημόσια μέσα χαρακτηρίζεται με ικανοποιητικό (B) στα Σ₀, Σ₁, Σ₂ και στο Σ₃ βελτιώνεται σε υψηλό επίπεδο (A).
- Από τον Δήμο Αγ. Δομετίου και τον Δήμο Λακατάμιας, η σύνδεση με ιδιωτικά μέσα χαρακτηρίζεται ως ικανοποιητικού επιπέδου (B) για όλα τα σεναρία, ενώ με τα δημόσια μέσα το επίπεδο προσβασιμότητας είναι πολύ χαμηλότερο. Συγκεκριμένα στα Σ₀, Σ₁, Σ₂ είναι μέσου επιπέδου (D) το οποίο στο Σενάριο Σ₃ βελτιώνεται σε C.

Κατά την πρωινή αιχμή, από τη σύγκριση του Σ₀ και των τριών υπόλοιπων σεναρίων, οι ισόχρονες καμπύλες ιδιωτικών μετακινήσεων με προορισμό το κέντρο της Λευκωσίας εμφανίζουν μικρές διαφορές, κυρίως στην προσβασιμότητα από το Στρόβολο, καθώς παρότι δεν έγιναν αλλαγές στο οδικό δίκτυο με σημαντικές επιπτώσεις στη βελτίωση της κυκλοφορίας των ιδιωτικών οχημάτων, υπάρχει αποσυμφόρηση τοπικών οδών λόγω μείωσης της κυκλοφορίας και αύξησης της μετακίνησης με άλλα μέσα. Στην απογευματινή αιχμή παρατηρείται αισθητή διαφορά μεταξύ των Σ₀ και Σ₃ κυρίως στον χρόνο μετακίνησης από το νοτιοδυτικό άκρο του Στροβόλου, το οποίο εμφάνιζε μεγαλύτερους χρόνους μετακίνησης προς το κέντρο της Λευκωσίας στο Σ₀. Αισθητή βελτίωση παρουσιάζει και το Σ₁ κατά το οποίο οι χρόνοι μετακίνησης από τον Άγιο Δομέτιο και τη βόρεια Έγκωμη εμφανίζουν επίσης βελτίωση, λόγω των έργων στη Λ. Μακεδονίας και στην Αλεξανδρουπόλεως, που μειώνουν αισθητά τους χρόνους μετακίνησης προς το κέντρο της πόλης.

Στις μετακινήσεις με δημόσια μέσα η διαφορά είναι περισσότερο εμφανής, καθώς μεγάλο μέρος των αλλαγών που εφαρμόζονται στα σεναρία, αποσκοπούν στη μείωση χρόνου μετακινήσεων με δημόσια μέσα. Καθώς μεταξύ των Σ₀ και Σ₁ η βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας δεν είναι ιδιαίτερα αισθητή, η διαφορά στις ισόχρονες καμπύλες μετακινήσεων με δημόσια μέσα εμφανίζει παρόμοιο προφίλ με κάποιες μικρές βελτιώσεις να εμφανίζονται στους χρόνους από τη δυτική Έγκωμη, από τη βιομηχανική περιοχή του Στρόβολου και από την Αγλατζιά προς το κέντρο της πόλης και για τις δύο αιχμές στο Σ₁.

Μεταξύ των δύο αυτών σεναρίων και του Σ2 η διαφορά είναι εμφανής κυρίως στον άξονα της Στροβόλου λόγω της λεωφορειολωρίδας που μειώνει το χρόνο μετακίνησης των λεωφορείων σε αυτόν τον άξονα. Η μεγαλύτερη διαφορά μεταξύ των σεναρίων διαπιστώνεται στην απογευματινή αιχμή και στη σύγκριση του Σ0 με το Σ3 όπου οι χρόνοι μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία από την Έγκωμη, το Στρόβολο, τα Λατσιά και την Αγλατζιά έχουν μειωθεί σημαντικά σε σχέση με τα Σ0 και Σ1 λόγω των αλλαγών που προωθούν τη δημόσια συγκοινωνία και αποσκοπούν στη βελτίωση της λειτουργίας της.

Από τη σύγκριση των χρόνων μετακινήσεων με ιδιωτικά μέσα στο Σ0 με τους χρόνους μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία είναι εμφανές ότι η μετακίνηση με Ι.Χ προς το κέντρο της Λευκωσίας είναι πιο σύντομη από σχεδόν όλη την περιοχή μελέτης, με εξαίρεση την περιοχή του Αγίου Δομετίου και το Νοσοκομείο που εμφανίζουν μικρότερους χρόνους μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία κατά την απογευματινή αιχμή. Παρόμοιο προφίλ εμφανίζεται και στο Σ1 όπου δεν εφαρμόζονται δραστικά μέτρα για τη βελτίωση των συγκοινωνιών, με τα Ι.Χ να υπερέχουν σε χρόνους μετακίνησης και πάλι έναντι των υπόλοιπων μέσων. Στο Σ2 και το Σ3 οι χρόνοι μετακίνησης με δημόσια μέσα είναι αισθητά βελτιωμένα σχετικά με τα προηγούμενα σενάρια, ενώ η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί ανταγωνιστικό μέσο μετακίνησης σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση σε όλη την περιοχή μελέτης. Η μεγαλύτερη διαφορά παρατηρείται στους κύριους άξονες που εφαρμόζονται οι λεωφορειολωρίδες (Στροβόλου, Μακαρίου, Λεμεσού) και στο Στρόβολο, όπου οι μετακινήσεις προς το κέντρο της Λευκωσίας είναι πιο σύντομες με δημόσια συγκοινωνία σε σχέση με Ι.Χ.

Συνοψίζοντας:

Ιδιωτικά Μέσα: Η προσβασιμότητα με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς παραμένει σχετικά σταθερή στα σενάρια Σ0, Σ1 και Σ2, με μικρές βελτιώσεις στο Σενάριο 3 για το Δήμο Στροβόλου.

Δημόσια Μέσα: Η προσβασιμότητα με δημόσια μέσα βελτιώνεται σημαντικά στο Σενάριο 3, κυρίως για τους Δήμους Στροβόλου, Αγλαντζιάς και Έγκωμης, ενώ οι Δήμοι Αγίου Δομετίου και Λακατάμιας παρουσιάζουν βελτίωση από το Σενάριο 2 και μετά.

Συνολικά, τα πιο φιλόδοξα σενάρια (Σ2 και Σ3) δείχνουν σημαντικές βελτιώσεις στην προσβασιμότητα με δημόσια μέσα, υπογραμμίζοντας τις επιπτώσεις των στρατηγικών πολιτικών για την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας.

5. ΑΕΡΙΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ

Περιβαλλοντικές παράμετροι που σχετίζονται / επηρεάζονται: Πληθυσμός - Ατμοσφαιρική ρύπανση – Κλιματική αλλαγή και ενέργεια – Αστική βιωσιμότητα

Για τη σύγκριση της ποιότητας της ατμόσφαιρας των τεσσάρων σεναρίων, αξιολογήθηκαν οι εκπομπές αέριων ρύπων όπως CO₂, CO και NO_x, καθώς και η κατανάλωση καυσίμων. Τα αποτελέσματα της σύγκρισης συνοψίζονται στην συνέχεια :

Πίνακας 62: Σύγκριση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων των τεσσάρων σεναρίων

	Σενάριο (Σ0): Σενάριο Αναφοράς	Σενάριο (Σ1): Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής	Σενάριο (Σ2): Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής	Σενάριο (Σ3): Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής	Συμπεράσματα
Εκπομπές CO ₂	1,806,445 kg/ημέρα	1,816,316 kg/ημέρα	1,484,335 kg/ημέρα	1,171,566 kg/ημέρα	Το Σενάριο 3 παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων και της κατανάλωσης καυσίμων, καθιστώντας το πιο βιώσιμο από περιβαλλοντική άποψη. Το Σενάριο 2 παρουσιάζει σημαντικές βελτιώσεις σε σχέση με το Σενάριο Αναφοράς και το Σενάριο 1, αλλά όχι στον ίδιο βαθμό με το Σενάριο 3. Το Σενάριο 1 παρουσιάζει μικρές βελτιώσεις συγκριτικά με το Σενάριο Αναφοράς, χωρίς όμως να είναι τόσο αποτελεσματικό όσο τα Σενάρια 2 και 3.
Εκπομπές CO	72,258 kg/ημέρα	72,653 kg/ημέρα	59,373 kg/ημέρα	46,863 kg/ημέρα	
Εκπομπές NO _x	21,677 kg/ημέρα	21,796 kg/ημέρα	17,812 kg/ημέρα	14,059 kg/ημέρα	
Κατανάλωση καυσίμων	722,578 lt/ημέρα	726,526 lt/ημέρα	593,734 lt/ημέρα	468,626 lt/ημέρα	

	Σενάριο (Σ0): Σενάριο Αναφοράς	Σενάριο (Σ1): Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής	Σενάριο (Σ2): Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής	Σενάριο (Σ3): Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής	Συμπεράσματα
					Το Σενάριο Αναφοράς έχει τις υψηλότερες εκπομπές και κατανάλωση καυσίμων, αναδεικνύοντας την ανάγκη για παρεμβάσεις.

6. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Περιβαλλοντικές παράμετροι που σχετίζονται / επηρεάζονται: Πληθυσμός - Ατμοσφαιρική ρύπανση – Κλιματική αλλαγή και ενέργεια – Περιβαλλοντικός θόρυβος – Αστική βιωσιμότητα - Πολεοδομικό πλαίσιο

Η σύγκριση του εξωτερικού κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή του Σεναρίου Αναφοράς και των τριών Στρατηγικών εναλλακτικών Σεναρίων έγινε κάνοντας χρήση του μοναδιαίου κόστους ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του μοναδιαίου κόστους κλιματικής αλλαγής (ανά κατηγορία οχήματος και οδού) όπως προτείνεται στο Εγχειρίδιο 'RICARDO-AEA/Update of the Handbook on External Costs of Transport (8/01/2014)'.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του επικαιροποιημένου «Ενοποιημένου Εθνικού Σχεδίου της Κύπρου για την Ενέργεια και το Κλίμα της Κύπρου, v.1.8, 27/7/2023», προβλέπονται σημαντικές αλλαγές στον τομέα των μεταφορών, με έμφαση στην προώθηση των βιώσιμων μέσων μεταφοράς και στη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στον στόλο οχημάτων ιδιωτικής και δημόσιας μετακίνησης.

Συγκεκριμένα, στο Σενάριο Πρόσθετων Μέτρων (ΣΠΜ) του Εθνικού Σχεδίου, προβλέπεται μείωση κατά 30% των βενζινοκίνητων επιβατικών Ι.Χ οχημάτων και των ντιζελοκίνητων λεωφορείων και αντικατάσταση τους από τα (μη ρυπογόνα) ηλεκτροκίνητα, όπως επίσης και μείωση κατά 6% της συνολικής ενεργειακής ζήτησης στις μεταφορές εξαιτίας της λήψης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας. Τα δύο αυτά στοιχεία αφορούν σε πρόβλεψη συνολικού περιορισμού κατά 36% της ρυπογόνου επίδρασης της βενζινοκίνητης κυκλοφορίας στα μεγάλα αστικά κέντρα της νήσου της Κύπρου. Ειδικά για την πόλη της Λευκωσίας, προβλέπεται επιπλέον ότι ο στόλος λεωφορείων στο έτος 2030 θα είναι πλήρως ηλεκτροκίνητος.

Τα αποτελέσματα της σύγκρισης συνοψίζονται στην συνέχεια :

Ετήσιο Κόστος Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Κλιματικής Αλλαγής (€/έτος)

- Σενάριο 0 (Σ0): Σενάριο Αναφοράς : Κόστος: 62.96 εκατ. €
- Σενάριο 1 (Σ1): Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής : Κόστος: 63.23 εκατ. € (+0.4% από Σ0)
- Σενάριο 2 (Σ2): Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής: Κόστος: 52.08 εκατ. € (-17.3% από Σ0)
- Σενάριο 3 (Σ3): Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής: Κόστος: 40.54 εκατ. € (-35.6% από Σ0)

Αναλογία Συμμετοχής ανά Κατηγορία Οχήματος

Τα Ι.Χ. επιβατικά οχήματα είναι τα πλέον επιβαρυντικά σε όλες τις κατηγορίες οδών.

Οι συλλεκτήριες και τοπικές οδοί παρουσιάζουν τα υψηλότερα κόστη λόγω χαμηλών ταχυτήτων και συχνών στάσεων.

Συνοψίζοντας, το Σενάριο Αναφοράς προβλέπει τη συνέχιση της τρέχουσας κατάστασης χωρίς σημαντικές αλλαγές, διατηρώντας υψηλά επίπεδα κόστους ατμοσφαιρικής ρύπανσης και κλιματικής αλλαγής.

Το Σενάριο 1 εμφανίζει ελαφρά αύξηση στο κόστος σε σύγκριση με το Σενάριο Αναφοράς, υποδεικνύοντας ότι τα μέτρα συντηρητικής στρατηγικής δεν είναι επαρκή για τη μείωση της ρύπανσης.

Το Σενάριο 2 παρουσιάζει σημαντική μείωση στο κόστος, υποδεικνύοντας ότι τα μέτρα μετριοπαθούς στρατηγικής έχουν ουσιαστική επίδραση στη μείωση της ρύπανσης.

Τέλος το Σενάριο 3 προσφέρει τη μεγαλύτερη μείωση στο κόστος, υποδεικνύοντας ότι οι επιθετικές στρατηγικές με πλήρως ηλεκτροκίνητο στόλο λεωφορείων και άλλα φιλόδοξα μέτρα είναι τα πιο αποτελεσματικά.

Αυτά τα δεδομένα καταδεικνύουν ότι οι πιο φιλόδοξες στρατηγικές (Σ3) είναι οι πιο αποτελεσματικές στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και του σχετικού κόστους

7. ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

Για τη σύγκριση της κλιματικής βιωσιμότητας των τεσσάρων σεναρίων, αξιολογήθηκαν οι εκπομπές CO₂ και των άλλων αέριων ρύπων, καθώς και η κατανάλωση καυσίμων (Πίνακας 65).

Συνοψίζοντας το Σενάριο 3 είναι το πιο βιώσιμο από κλιματική άποψη, με τη χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων και εκπομπές CO₂.

Το Σενάριο 2 βελτιώνει σημαντικά τις εκπομπές και την κατανάλωση καυσίμων σε σύγκριση με το Σενάριο Αναφοράς και το Σενάριο 1.

Το Σενάριο 1 παρουσιάζει μικρές βελτιώσεις συγκριτικά με το Σενάριο Αναφοράς, αλλά δεν είναι τόσο αποτελεσματικό όσο τα Σενάρια 2 και 3.

Το Σενάριο Αναφοράς παρουσιάζει τις υψηλότερες εκπομπές και κατανάλωση καυσίμων, δείχνοντας την ανάγκη για παρεμβάσεις.

Η ανάλυση δείχνει ότι οι επιθετικότερες στρατηγικές μείωσης της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και ενίσχυσης των βιώσιμων μέσων μεταφοράς είναι πιο αποτελεσματικές για την κλιματική βιωσιμότητα.

8. ΥΛΙΚΑ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual):

- Περιλαμβάνει μόνο τα έργα και τις εξελίξεις που είναι ήδη προγραμματισμένα και χρηματοδοτημένα.
- Περιουσιακά στοιχεία: Κυρίως υπάρχουσες υποδομές και έργα που βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη.

Το Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1

- Επικεντρώνεται σε ήπιες παρεμβάσεις για τη βελτίωση των υπάρχουσών υποδομών χωρίς σημαντικές νέες κατασκευές.
- Περιουσιακά στοιχεία: Βελτιώσεις και συντηρήσεις στις υπάρχουσες υποδομές.

Το Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2

- Περιλαμβάνει περισσότερες παρεμβάσεις για την ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών και των βιώσιμων μέσων μετακίνησης.
- Περιουσιακά στοιχεία: Νέες γραμμές λεωφορείων, βελτιώσεις στις υπάρχουσες γραμμές, αναβάθμιση υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες.

Το Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

- Προβλέπει επιθετικές παρεμβάσεις με εκτεταμένες νέες κατασκευές και σημαντικές αναβαθμίσεις.
- Περιουσιακά στοιχεία: Μεγάλες νέες υποδομές, εκτεταμένα έργα για την προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών, των πεζών και των ποδηλατών.

Συνοψίζοντας, τα Σενάρια 2 και 3 προβλέπουν την απόκτηση περισσότερων νέων υλικών περιουσιακών στοιχείων σε σύγκριση με το σενάριο αναφοράς και το Σενάριο 1. Αυτές οι νέες υποδομές περιλαμβάνουν βελτιώσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες και την ανάπτυξη υποδομών για βιώσιμες μετακινήσεις.

9. ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Η συγκριτική ανάλυση των σεναρίων σχετικά με το δομημένο περιβάλλον και τη χωροταξία συνοψίζεται στα ακόλουθα:

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual)

- Δομημένο Περιβάλλον: Δεν περιλαμβάνονται νέες σημαντικές παρεμβάσεις. Βασίζεται στις υπάρχουσες υποδομές και τις ήδη προγραμματισμένες αναπτύξεις.
- Χωροταξία: Συνέχιση της τρέχουσας κατάστασης χωρίς σημαντικές αλλαγές. Η χωροταξική ανάπτυξη ακολουθεί τις υφιστάμενες τάσεις.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1

- Δομημένο Περιβάλλον: Ελαφρές βελτιώσεις στις υπάρχουσες υποδομές. Προβλέπει μικρές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Χωροταξία: Διατηρείται η υπάρχουσα κατάσταση με κάποιες βελτιώσεις στη διαχείριση του οδικού δικτύου και των δημόσιων χώρων.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2

- Δομημένο Περιβάλλον: Περιλαμβάνει σημαντικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών των δημόσιων συγκοινωνιών και των πεζοδρομίων. Αναπτύσσει νέες γραμμές λεωφορείων και βελτιώνει τις υπάρχουσες.
- Χωροταξία: Στοχεύει στην ισόρροπη κατανομή των υποδομών μεταφορών και την ενίσχυση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης. Προωθεί την ανάπτυξη μικτής χρήσης γης για την υποστήριξη των βιώσιμων μεταφορών.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

- Δομημένο Περιβάλλον: Προβλέπει επιθετικές παρεμβάσεις με εκτεταμένες νέες κατασκευές και σημαντικές αναβαθμίσεις. Επικεντρώνεται στην ανάπτυξη μεγάλων νέων υποδομών για δημόσιες συγκοινωνίες και βιώσιμες μετακινήσεις.
- Χωροταξία: Προωθεί την ολοκληρωμένη και ενοποιημένη ανάπτυξη περιοχών με ιδιαίτερη έμφαση στη σύνδεση των δημόσιων συγκοινωνιών με τις περιοχές κατοικίας και εργασίας. Υποστηρίζει την πυκνή ανάπτυξη και τη μείωση της εξάπλωσης της πόλης.

Συμπερασματικά, το Σενάριο 3 παρουσιάζει την πιο επιθετική στρατηγική με σημαντικές αλλαγές στο δομημένο περιβάλλον και τη χωροταξία, προωθώντας την ανάπτυξη νέων υποδομών και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσω των βιώσιμων μεταφορών.

Το Σενάριο 2 προσφέρει μια ισορροπημένη προσέγγιση με σημαντικές βελτιώσεις στις υποδομές των μεταφορών και την ενίσχυση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης.

Το Σενάριο 1 διατηρεί την υπάρχουσα κατάσταση με μικρές βελτιώσεις, επικεντρώνοντας στην διαχείριση του οδικού δικτύου και των δημόσιων χώρων.

Το Σενάριο Αναφοράς δεν περιλαμβάνει νέες σημαντικές παρεμβάσεις και ακολουθεί την υπάρχουσα κατάσταση.

10. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Η συγκριτική αξιολόγηση των πολιτιστικών, αρχαιολογικών, αρχιτεκτονικών και φυσικών κληρονομιών των τεσσάρων σεναρίων συνοψίζεται στα ακόλουθα:

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual)

- Πολιτιστική Κληρονομιά: Δεν προβλέπονται σημαντικές νέες παρεμβάσεις. Διατήρηση της τρέχουσας κατάστασης.
- Αρχαιολογική Κληρονομιά: Δεν περιλαμβάνει νέες ανακαλύψεις ή αξιοποιήσεις αρχαιολογικών χώρων.
- Αρχιτεκτονική Κληρονομιά: Συντήρηση των υφιστάμενων κτηρίων χωρίς σημαντικές νέες ανακατασκευές.
- Φυσική Κληρονομιά: Διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης με περιορισμένες περιβαλλοντικές παρεμβάσεις.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1

- Πολιτιστική Κληρονομιά: Ελαφρές βελτιώσεις στις υπάρχουσες πολιτιστικές υποδομές και αναβαθμίσεις μικρής κλίμακας.
- Αρχαιολογική Κληρονομιά: Διατήρηση και ενίσχυση των υφιστάμενων αρχαιολογικών χώρων με μικρές παρεμβάσεις.
- Αρχιτεκτονική Κληρονομιά: Μικρές ανακαινίσεις και συντηρήσεις αρχιτεκτονικών μνημείων.
- Φυσική Κληρονομιά: Βελτιώσεις σε πάρκα και χώρους πρασίνου χωρίς μεγάλες παρεμβάσεις.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2

- Πολιτιστική Κληρονομιά: Σημαντικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών, όπως μουσεία και κέντρα πολιτισμού.

- Αρχαιολογική Κληρονομιά: Προβλέπονται έργα ανάδειξης και προστασίας των αρχαιολογικών χώρων.
- Αρχιτεκτονική Κληρονομιά: Εκτεταμένες ανακαινίσεις ιστορικών κτηρίων και αρχιτεκτονικών μνημείων.
- Φυσική Κληρονομιά: Ενισχυμένες δράσεις για την προστασία και ανάδειξη φυσικών χώρων και τοπίων.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

- Πολιτιστική Κληρονομιά: Επιθετικές παρεμβάσεις με στόχο τη ριζική αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών και τη δημιουργία νέων χώρων πολιτισμού.
- Αρχαιολογική Κληρονομιά: Προβλέπονται μεγάλα έργα για την ανάδειξη, προστασία και προβολή των αρχαιολογικών χώρων, καθώς και νέες ανακαλύψεις.
- Αρχιτεκτονική Κληρονομιά: Μεγάλης κλίμακας ανακαινίσεις και ανακατασκευές ιστορικών κτηρίων, με σκοπό τη διατήρηση και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
- Φυσική Κληρονομιά: Σημαντικές περιβαλλοντικές παρεμβάσεις για την προστασία και ανάδειξη των φυσικών χώρων και τοπίων, με έμφαση στην αειφόρο ανάπτυξη.

Συμπερασματικά, το Σενάριο 3 προβλέπει τις πιο επιθετικές και εκτεταμένες παρεμβάσεις σε όλους τους τομείς, με στόχο τη ριζική βελτίωση και προστασία της πολιτιστικής, αρχαιολογικής, αρχιτεκτονικής και φυσικής κληρονομιάς.

Το Σενάριο 2 προσφέρει σημαντικές βελτιώσεις και προστασία σε όλους τους τομείς, αν και σε μικρότερη κλίμακα σε σχέση με το Σενάριο 3.

Το Σενάριο 1 παρέχει ελαφρές βελτιώσεις και συντηρήσεις, χωρίς όμως μεγάλες επεμβάσεις.

Το Σενάριο Αναφοράς διατηρεί την υπάρχουσα κατάσταση χωρίς σημαντικές νέες παρεμβάσεις.

11. Τοπίο

Η ανάλυση της έκθεσης δείχνει τη σύγκριση του τοπίου των τεσσάρων σεναρίων ως εξής:

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual)

Τοπίο: Δεν προβλέπονται σημαντικές αλλαγές στο υπάρχον τοπίο. Η τρέχουσα κατάσταση διατηρείται, με μικρές βελτιώσεις και συντηρήσεις όπου χρειάζεται.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1

Τοπίο: Προβλέπονται ελαφρές βελτιώσεις και μικρές παρεμβάσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας του τοπίου, χωρίς όμως ριζικές αλλαγές.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2

Τοπίο: Περιλαμβάνονται σημαντικότερες παρεμβάσεις που επηρεάζουν το τοπίο. Προβλέπεται αναβάθμιση των πράσινων χώρων και η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, με στόχο τη βελτίωση της αισθητικής και της ποιότητας ζωής.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

Τοπίο: Προβλέπονται μεγάλες και επιθετικές παρεμβάσεις που αλλάζουν σημαντικά το τοπίο. Αναπτύσσονται εκτεταμένοι πράσινοι χώροι, πάρκα και ζώνες αναψυχής, ενώ παράλληλα γίνονται έργα ανάπτυξης που βελτιώνουν σημαντικά την αισθητική και λειτουργικότητα του αστικού τοπίου.

Συμπεράσματα

- Σενάριο 3: Παρουσιάζει τις μεγαλύτερες αλλαγές και βελτιώσεις στο τοπίο, με έμφαση στην ανάπτυξη πράσινων χώρων και την ανάπτυξη του αστικού τοπίου.
- Σενάριο 2: Προσφέρει σημαντικές βελτιώσεις, κυρίως με την αναβάθμιση υπαρχόντων και τη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου.
- Σενάριο 1: Παρέχει ελαφρές βελτιώσεις, διατηρώντας κατά βάση την υπάρχουσα κατάσταση.
- Σενάριο Αναφοράς: Δεν περιλαμβάνει σημαντικές νέες παρεμβάσεις στο τοπίο, διατηρώντας την υπάρχουσα κατάσταση.

Αυτές οι πληροφορίες βασίζονται στις λεπτομέρειες που παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 3 της έκθεσης

12. ΧΛΩΡΙΔΑ, ΠΑΝΙΔΑ ΚΑΙ ΒΙΟΠΟΙΚΙΛΟΤΗΤΑ

Η σύγκριση της χλωρίδας, της πανίδας και της βιοποικιλότητας των τεσσάρων σεναρίων που εξετάζονται στην έκθεση περιλαμβάνει τα εξής σημεία:

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual)

- Χλωρίδα και Πανίδα: Δεν περιλαμβάνονται νέες σημαντικές παρεμβάσεις. Η τρέχουσα κατάσταση διατηρείται, με τις υπάρχουσες πρακτικές διαχείρισης και προστασίας.
- Βιοποικιλότητα: Διατηρείται η υπάρχουσα κατάσταση με τα υφιστάμενα επίπεδα προστασίας.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1

- Χλωρίδα και Πανίδα: Ελαφρές βελτιώσεις στις υπάρχουσες πρακτικές διαχείρισης. Επικεντρώνεται κυρίως στη συντήρηση των υφιστάμενων οικοσυστημάτων.
- Βιοποικιλότητα: Μικρές βελτιώσεις στη διαχείριση της βιοποικιλότητας, χωρίς όμως σημαντικές νέες παρεμβάσεις.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2

- Χλωρίδα και Πανίδα: Σημαντικές παρεμβάσεις για την προστασία και ανάδειξη της χλωρίδας και της πανίδας. Προβλέπονται έργα για τη βελτίωση των φυσικών οικοτόπων.
- Βιοποικιλότητα: Αυξημένες δράσεις για την προστασία της βιοποικιλότητας, με προγράμματα αναδάσωσης και προστασίας των οικοσυστημάτων.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

- Χλωρίδα και Πανίδα: Επιθετικές παρεμβάσεις με εκτεταμένες δράσεις για την προστασία και την ανάπτυξη της χλωρίδας και της πανίδας. Περιλαμβάνει μεγάλα έργα αναδάσωσης και αποκατάστασης οικοτόπων.
- Βιοποικιλότητα: Σημαντικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της βιοποικιλότητας, με έμφαση στη δημιουργία νέων προστατευόμενων περιοχών και την ενίσχυση των υφιστάμενων.

Συμπεράσματα

- Σενάριο 3: Παρουσιάζει τις μεγαλύτερες και πιο επιθετικές δράσεις για την προστασία και την ανάπτυξη της χλωρίδας, της πανίδας και της βιοποικιλότητας.
- Σενάριο 2: Προσφέρει σημαντικές βελτιώσεις στη διαχείριση και την προστασία των οικοσυστημάτων, αν και σε μικρότερη κλίμακα από το Σενάριο 3.
- Σενάριο 1: Παρέχει ελαφρές βελτιώσεις και συντηρήσεις, χωρίς μεγάλες νέες παρεμβάσεις.
- Σενάριο Αναφοράς: Διατηρεί την υπάρχουσα κατάσταση χωρίς σημαντικές νέες δράσεις.

Αυτές οι πληροφορίες προέρχονται από την ανάλυση και την παρουσίαση των αποτελεσμάτων στο κεφάλαιο 3 της έκθεσης.

13. ΥΔΑΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual)

- Υδατικοί Πόροι: Δεν προβλέπονται σημαντικές νέες παρεμβάσεις. Η διαχείριση των υδατικών πόρων βασίζεται στις υπάρχουσες υποδομές και πρακτικές.
- Συντήρηση και Διαχείριση: Συντήρηση των υφιστάμενων υδατικών υποδομών χωρίς σημαντικές αναβαθμίσεις ή επεκτάσεις.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1

- Υδατικοί Πόροι: Περιλαμβάνει ελαφρές βελτιώσεις στη διαχείριση των υδατικών πόρων. Οι παρεμβάσεις εστιάζονται κυρίως στη βελτίωση της αποδοτικότητας των υφιστάμενων υποδομών.
- Συντήρηση και Διαχείριση: Μικρές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της διαχείρισης των υδατικών πόρων και της ποιότητας του νερού.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2

- Υδατικοί Πόροι: Περιλαμβάνει πιο ουσιαστικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση των υδατικών πόρων. Προβλέπει την αναβάθμιση και την επέκταση των υφιστάμενων υδατικών υποδομών, καθώς και τη βελτίωση της αποδοτικότητας.

- Συντήρηση και Διαχείριση: Ενισχυμένη διαχείριση των υδατικών πόρων με νέες τεχνολογίες και βελτιώσεις στις πρακτικές συντήρησης.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

- Υδατικοί Πόροι: Προβλέπει επιθετικές παρεμβάσεις για την ολιστική διαχείριση των υδατικών πόρων. Περιλαμβάνει εκτεταμένες αναβαθμίσεις των υφιστάμενων υποδομών, δημιουργία νέων υδατικών πηγών και την ενίσχυση της αειφόρου διαχείρισης.

- Συντήρηση και Διαχείριση: Σημαντικές επενδύσεις στη διαχείριση των υδατικών πόρων με σύγχρονες τεχνολογίες και ολοκληρωμένα συστήματα διαχείρισης για την εξασφάλιση βιώσιμης χρήσης και ποιότητας νερού.

Συμπεράσματα

- Σενάριο 3: Προβλέπει τις μεγαλύτερες και πιο επιθετικές βελτιώσεις στη διαχείριση και την ανάπτυξη των υδατικών πόρων, με έμφαση στη βιώσιμη χρήση και στην προστασία των υδατικών πόρων.

- Σενάριο 2: Παρέχει ουσιαστικές βελτιώσεις στη διαχείριση και τις υποδομές των υδατικών πόρων, αν και σε μικρότερη κλίμακα από το Σενάριο 3.

- Σενάριο 1: Εστιάζει σε μικρές βελτιώσεις και συντηρήσεις, χωρίς σημαντικές νέες παρεμβάσεις.

- Σενάριο Αναφοράς: Διατηρεί την υπάρχουσα κατάσταση χωρίς σημαντικές νέες παρεμβάσεις ή βελτιώσεις.

Αυτές οι πληροφορίες προέρχονται από την ανάλυση και την παρουσίαση των αποτελεσμάτων στο κεφάλαιο 3 της έκθεσης.

14. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η έκθεση περιλαμβάνει ανάλυση του κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος για κάθε σενάριο. Ακολουθεί μια σύνοψη της σύγκρισης:

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual)

- Οικονομική Ανάπτυξη: Συνεχίζει με τις τρέχουσες τάσεις χωρίς σημαντικές νέες επενδύσεις ή παρεμβάσεις.
- Απασχόληση: Οι αλλαγές στην απασχόληση παραμένουν περιορισμένες, με βάση τις υπάρχουσες οικονομικές συνθήκες.
- Κοινωνικές Υπηρεσίες: Δεν προβλέπονται σημαντικές βελτιώσεις στις κοινωνικές υπηρεσίες.
- Κοινωνική Συνοχή: Υπάρχουσα κατάσταση διατηρείται, με μικρές μόνο βελτιώσεις.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1

- Οικονομική Ανάπτυξη: Ελαφρές βελτιώσεις μέσω μικρών παρεμβάσεων που στοχεύουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας των υφιστάμενων υποδομών.
- Απασχόληση: Μικρή αύξηση των θέσεων εργασίας λόγω των βελτιώσεων στις υποδομές.
- Κοινωνικές Υπηρεσίες: Μικρές βελτιώσεις στις υπηρεσίες με έμφαση στη συντήρηση των υφιστάμενων δομών.
- Κοινωνική Συνοχή: Ελαφρά βελτίωση στη συνοχή λόγω μικρών παρεμβάσεων στις υποδομές και τις υπηρεσίες.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2

- Οικονομική Ανάπτυξη: Σημαντικές επενδύσεις και βελτιώσεις που ενισχύουν την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας.
- Απασχόληση: Αυξημένη απασχόληση λόγω των έργων αναβάθμισης και των νέων επενδύσεων.
- Κοινωνικές Υπηρεσίες: Βελτιώσεις στις κοινωνικές υπηρεσίες με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών.
- Κοινωνική Συνοχή: Σημαντική βελτίωση λόγω των επενδύσεων και των αναβαθμίσεων στις υποδομές και τις υπηρεσίες.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

- Οικονομική Ανάπτυξη: Επικεντρώνεται σε μεγάλες και επιθετικές επενδύσεις που στοχεύουν στη ριζική αλλαγή του οικονομικού περιβάλλοντος.
- Απασχόληση: Μεγάλη αύξηση των θέσεων εργασίας λόγω των εκτεταμένων έργων και επενδύσεων.

- Κοινωνικές Υπηρεσίες: Εκτεταμένες βελτιώσεις στις κοινωνικές υπηρεσίες με νέες υποδομές και υπηρεσίες.
- Κοινωνική Συνοχή: Ριζική βελτίωση στη συνοχή και την ποιότητα ζωής των πολιτών λόγω των μεγάλων παρεμβάσεων και της αναβάθμισης των υποδομών και των υπηρεσιών.

Συμπεράσματα

- Σενάριο 3: Προβλέπει τις μεγαλύτερες και πιο επιθετικές βελτιώσεις στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, με έμφαση στη ριζική ανάπτυξη και την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών.
- Σενάριο 2: Προσφέρει σημαντικές βελτιώσεις και επενδύσεις που ενισχύουν την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή.
- Σενάριο 1: Παρέχει μικρές βελτιώσεις και συντηρήσεις, χωρίς μεγάλες νέες παρεμβάσεις.
- Σενάριο Αναφοράς: Διατηρεί την υπάρχουσα κατάσταση χωρίς σημαντικές νέες παρεμβάσεις ή βελτιώσεις.

Αυτές οι πληροφορίες αντλήθηκαν από την ανάλυση που παρουσιάζεται στο κεφάλαιο 3 της έκθεσης.

15. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ, ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Σενάριο Αναφοράς (Business as Usual)

- Πληθυσμός: Συνεχίζει με τις υπάρχουσες τάσεις πληθυσμιακής ανάπτυξης χωρίς σημαντικές νέες παρεμβάσεις.
- Ανθρώπινη Υγεία: Δεν προβλέπονται σημαντικές βελτιώσεις στην υγεία λόγω της έλλειψης νέων υποδομών και υπηρεσιών.
- Ποιότητα Ζωής: Διατηρεί την υπάρχουσα κατάσταση, χωρίς σημαντικές βελτιώσεις στην ποιότητα ζωής.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 1

- Πληθυσμός: Ελαφρές βελτιώσεις στη διαχείριση της αστικής ανάπτυξης με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης.
- Ανθρώπινη Υγεία: Μικρές βελτιώσεις στην παροχή υπηρεσιών υγείας και στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Ποιότητα Ζωής: Ελαφρές βελτιώσεις στην ποιότητα ζωής μέσω μικρών παρεμβάσεων στις υποδομές και τις υπηρεσίες.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 2

- Πληθυσμός: Προβλέπει σημαντικές βελτιώσεις στην αστική ανάπτυξη και τις υποδομές κατοικίας.
- Ανθρώπινη Υγεία: Σημαντικές βελτιώσεις στην υγεία μέσω καλύτερης διαχείρισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ενίσχυσης των υπηρεσιών υγείας.
- Ποιότητα Ζωής: Βελτιώσεις στην ποιότητα ζωής μέσω της αναβάθμισης των δημόσιων χώρων, των υπηρεσιών και των μεταφορικών υποδομών.

Εναλλακτικό Στρατηγικό Σενάριο 3

- Πληθυσμός: Επικεντρώνεται σε επιθετικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και της αστικής ανάπτυξης.
- Ανθρώπινη Υγεία: Μεγάλες βελτιώσεις στην ανθρώπινη υγεία μέσω εκτεταμένων μέτρων για τη μείωση της ρύπανσης και την παροχή προηγμένων υπηρεσιών υγείας.
- Ποιότητα Ζωής: Ριζικές βελτιώσεις στην ποιότητα ζωής με τη δημιουργία νέων πάρκων, αναβάθμιση των δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών, και τη βελτίωση της μεταφορικής δικτύωσης.

Συμπεράσματα

- Σενάριο 3: Προβλέπει τις μεγαλύτερες και πιο επιθετικές βελτιώσεις στον πληθυσμό, την ανθρώπινη υγεία και την ποιότητα ζωής, με στόχο τη ριζική αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης.
- Σενάριο 2: Παρέχει σημαντικές βελτιώσεις στις υποδομές και τις υπηρεσίες, ενισχύοντας την ανθρώπινη υγεία και την ποιότητα ζωής.
- Σενάριο 1: Προσφέρει μικρές βελτιώσεις και διατηρεί τη συνολική ποιότητα ζωής χωρίς μεγάλες αλλαγές.
- Σενάριο Αναφοράς: Διατηρεί την υπάρχουσα κατάσταση χωρίς σημαντικές νέες παρεμβάσεις ή βελτιώσεις.

- Αυτές οι πληροφορίες προέρχονται από την ανάλυση και την παρουσίαση των αποτελεσμάτων στο κεφάλαιο 3 της έκθεσης.

5.2.3.2 Συνολική Αξιολόγηση

Η τελική επιλογή του βέλτιστου σεναρίου βασίστηκε σε κριτήρια τα οποία αναφέρονται τους 5 στόχους υψηλού Επιπέδου που έχουν καθορισθεί:

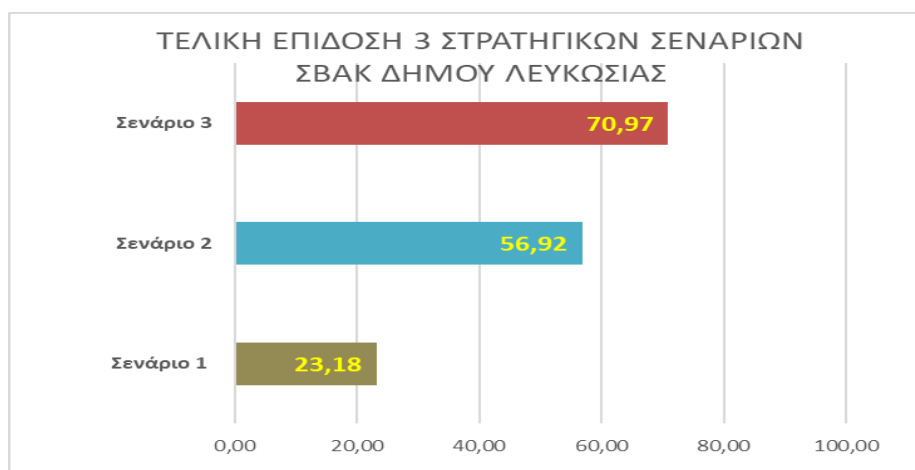
- Οικονομική Αποδοτικότητα: Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων.
- Προσβασιμότητα: Προσφορά επιλογών μετακίνησης που επιτρέπει την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες σε όλους τους πολίτες.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

Από την συγκριτική αξιολόγηση των Στρατηγικών Σεναρίων σύμφωνα με το διάγραμμα παρακάτω, προέκυψε ότι:

- το Στρατηγικό Σενάριο 3 σημειώνει την υψηλότερη βαθμολογία (70,97).
- το Στρατηγικό Σενάριο 2 σημειώνει μικρότερη βαθμολογία (56,92) από το Σενάριο 3, αλλά με σχετικά μικρή διαφορά. Η βαθμολογία του βρίσκεται αρκετά πιο ψηλά (56,92>47,07) από τη μέση τιμή (=47,07) των βαθμολογιών των σεναρίων 1 & 3. Κατά συνέπεια αυτό το σενάριο μπορεί να θεωρείται αποδεκτό.
- το Στρατηγικό Σενάριο 1 σημειώνει τη χαμηλότερη βαθμολογία (23,18), με σημαντική μάλιστα διαφορά από τη βαθμολογία του Σεναρίου 3.

Δεδομένων των παραπάνω αποτελεσμάτων προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- το Στρατηγικό Σενάριο 1, στο πλαίσιο προώθησης του ΣΒΑΚ και στην προσπάθεια επίτευξης των 5 Στόχων Υψηλού Επιπέδου, φαίνεται ότι δεν έχει αυτοτέλεια και πρέπει να απορριφθεί. Κρίνεται ότι απαιτούνται επιπρόσθετα τα μέτρα και οι δράσεις ΒΑΚ που περιλαμβάνονται στα άλλα 2 εναλλακτικά Σεναρία, ούτως ώστε να επιτευχθούν στο βέλτιστο βαθμό οι 5 στόχοι Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ,
- το Στρατηγικό Σενάριο 2, φαίνεται ότι δεν επιτυγχάνει με άνεση τους 5 Στόχους Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ, μολονότι τα μέτρα και οι δράσεις του ικανοποιούν ως ένα βαθμό,
- το Στρατηγικό Σενάριο 3 εν τέλει, αξιολογείται ότι ανταποκρίνεται πολύ καλύτερα και εξυπηρετεί με μεγαλύτερη ευχέρεια τους 5 Στόχους Υψηλού Επιπέδου του ΣΒΑΚ. Κατά συνέπεια αυτό το Σενάριο προκρίνεται προς υλοποίηση



6 Σκοπός και Μεθοδολογία ΜΕΕΠ

6.1 Εισαγωγή

Η συνήθης διαδικασία διεξαγωγής μιας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), περιλαμβάνει έναν αριθμό βασικών βημάτων όπως παρουσιάζονται στην συνέχεια. Η διαδικασία αυτή αποτελεί μια οργανωμένη προσέγγιση στην αξιολόγηση ενός προτεινόμενου Σχεδίου στα πλαίσια του φυσικού, νομοθετικού και κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια της ΣΜΠΕ το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας θα αξιολογηθεί ως προς το κατά πόσον οι στόχοι του έχουν θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, σε επίπεδο περιοχής και ευρύτερα. Οι επιπτώσεις που θα μελετηθούν στα πλαίσια της ΣΜΠΕ δεν καλύπτουν όλο το φάσμα των δυνατών επιπτώσεων αλλά καλύπτουν μόνο τις κύριες επιπτώσεις, έτσι ώστε να μπορεί να επιτευχθεί ο αντικειμενικός σκοπός μιας Περιβαλλοντικής Στρατηγικής Εκτίμησης.

Τα επιμέρους βήματα της Μεθοδολογίας που ακολουθούνται στην ΣΜΠΕ περιλαμβάνουν:

- Αποκωδικοποίηση του ΣΒΑΚ και των θεματικών τομέων του. Καθορισμός προτάσεων – δράσεων ανά Ειδικό Στόχο (βλέπε **Κεφάλαιο 4**),
- Διερεύνηση και ανάλυση σε σχέση με την περιβαλλοντική διάσταση πιθανών εναλλακτικών δυνατοτήτων / σεναρίων του ΣΒΑΚ,
- Συνοπτική και ουσιαστική περιγραφή της Υπάρχουσας Κατάστασης του Περιβάλλοντος σε επίπεδο εφαρμογής του ΣΒΑΚ (**βλέπε Κεφάλαιο 3**),
- Συνοπτική περιγραφή περιβαλλοντικών θεμάτων (environmental aspects) ενδιαφέροντος (βιοποικιλότητα, πληθυσμός, ανθρώπινη υγεία, πανίδα & χλωρίδα, έδαφος, ύδατα, αέρας, κλιματικοί παράγοντες, υλικά περιουσιακά στοιχεία, πολιτιστική κληρονομιά, τοπίο - σχέση μεταξύ τους) και καθορισμός της σχέσης τους με το ΣΒΑΚ,
- Προσδιορισμός περιβαλλοντικών στόχων και δεικτών βάσει των οποίων θα αξιολογηθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον του ΣΒΑΚ και θα επιλεγούν οι πλέον συναφείς και σημαντικοί με αυτό,
- Πολυκριτηριακή περιβαλλοντική συγκριτική ανάλυση σεναρίων – Επιλογή Προτεινόμενου Σεναρίου (με βάση την περιβαλλοντική του διάσταση)
- Αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (κυρίως των άμεσων σημαντικών) λαμβανομένων υπόψη των προτεινόμενων δράσεων και χαρακτηρισμός τους ως πρωτογενών / δευτερογενών, βραχυπρόθεσμων / μεσοπρόθεσμων / μακροπρόθεσμων, προσωρινών / μόνιμων, συνεργιστικών, θετικών / αρνητικών,
- Αξιολόγηση των πιθανών δευτερευουσών επιπτώσεων (βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μόνιμων και προσωρινών επιπτώσεων) καθώς και των διασυνωριακών επιπτώσεων,
- Αξιολόγηση των σωρευτικών επιπτώσεων του ΣΒΑΚ, καθορισμός του χαρακτήρα τους και διαμόρφωση τελικών συμπερασμάτων για την επίδραση του ΣΒΑΚ στους κύριους τομείς του περιβάλλοντος,
- Καθορισμός και παρουσίαση μέτρων αντιμετώπισης των επιπτώσεων,
- Πρόταση προγράμματος παρακολούθησης των επιπτώσεων κατά την εφαρμογή του ΣΒΑΚ, βάσει κατάλληλων περιβαλλοντικών δεικτών,
- Εντοπισμός ευκαιριών για τροποποιήσεις στα προτεινόμενα μέτρα που θα ελαχιστοποιήσουν τις δυσμενείς επιπτώσεις τους και θα μεγιστοποιήσουν τις θετικές επιπτώσεις,
- Μόλις προσδιοριστούν οι συγκεκριμένες επιπτώσεις και τα μέτρα βελτιστοποίησης για όλα τα περιβαλλοντικά ζητήματα που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ, αυτές οι πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διατύπωση: συνιστώμενων αλλαγών στην διατύπωση των προτεινόμενων μέτρων (π.χ. εναλλακτικές τοποθεσίες, εναλλακτικές τεχνολογίες ή εναλλακτικές αλληλουχίες / χρονοδιάγραμμα), προϋποθέσεις για την εφαρμογή του

δεδομένου μέτρου (π.χ. ειδικοί όροι για την εφαρμογή, προκαταρκτικές συμβουλές σχετικά με το εύρος οποιασδήποτε περιβαλλοντικής εκτίμησης λεπτομερών προτάσεων έργων ή απαιτήσεις παρακολούθησης)

6.2 Προσδιορισμός περιβαλλοντικών θεμάτων, στόχων και δεικτών

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ θα αξιολογηθούν βάσει περιβαλλοντικών παραμέτρων. Σε επίπεδο στρατηγικής, έχουν επιλεγεί οι κύριες περιβαλλοντικές παράμετροι ή τομείς, ως προς τις οποίες θα εξεταστούν οι επιπτώσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν τις εξής:

- Π1. Βιοποικιλότητα,
- Π2. Χλωρίδα,
- Π3. Πανίδα,
- Π4. Πληθυσμός,
- Π5. Ανθρώπινη υγεία,
- Π6. Έδαφος,
- Π7. Ύδατα,
- Π8. Αέρας,
- Π9. Κλιματική αλλαγή και ενέργεια,
- Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος
- Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία
- Π12. Τοπίο
- Π13. Πολιτιστική κληρονομιά
- Π14. Αστική βιωσιμότητα
- Π15. Διαχείριση Αποβλήτων
- Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο

οι οποίες κατ' ελάχιστον καθορίζονται στο Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ περί «της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων» καθώς και στον «Νόμο που προβλέπει για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ορισμένων σχεδίων και/ή προγραμμάτων» (Νόμος 102(Ι)/2005).

Κατά περίπτωση, ανάλογα με το περιεχόμενο του Σχεδίου / Προγράμματος, μπορούν να χρησιμοποιηθούν επιπρόσθετες περιβαλλοντικές παράμετροι. Στην συγκεκριμένη μελέτη οι επιπρόσθετες περιβαλλοντικές παράμετροι βάσει των οποίων αξιολογήθηκαν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ, περιλαμβάνουν :

Αστική βιωσιμότητα : Η αστική βιωσιμότητα απαιτεί ορθολογική κινητικότητα και βιώσιμες μεταφορές που επηρεάζουν το περιβάλλον (εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, επιπτώσεις στα εξωτερικά οικοσυστήματα), την οικονομία (αποδοτικότητα και ανταγωνιστικότητα, που επηρεάζεται από τη συμφόρηση) και την κοινωνία (όσον αφορά τις συνθήκες υγείας, συνοχής και ολοκλήρωσης, δημογραφικών αλλαγών, προσβασιμότητας και κατοικίας),

Πολεοδομικό πλαίσιο : Το πολεοδομικό πλαίσιο ανάπτυξης των επιμέρους δράσεων θα πρέπει να διευκολύνει την λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση της ανάπτυξης της γης λαμβάνοντας υπόψη τους φυσικούς παράγοντες του περιβάλλοντος, τους κοινωνικούς, πολιτικούς, οικονομικούς και διακυβέρνησης και να παρέχει ένα ολιστικό πλαίσιο για την επίτευξη βιώσιμων αποτελεσμάτων.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ αναλύθηκαν για κάθε μια από τις παραπάνω παραμέτρους, και η αξιολόγησή τους έγινε χρησιμοποιώντας ως πρότυπα Περιβαλλοντικούς Στόχους (οι οποίοι καθορίζονται ξεχωριστά για κάθε παράμετρο).

Ο προσδιορισμός στρατηγικών περιβαλλοντικών στόχων⁸ είναι μία διαδικασία απαραίτητη για την εξέταση της τήρησης των απαιτήσεων που προκύπτουν από διεθνείς και εθνικές πολιτικές, Ευρωπαϊκές Οδηγίες και Συβάσεις σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος. Βάσει των αντίστοιχων πολιτικών σε Εθνικό και Ευρωπαϊκό Επίπεδο, την γνώση της περιοχής μελέτης, την διεθνή βιβλιογραφία, και την ειδική γνώση-κρίση των μελών της

⁸ Όπως αναφέρεται στη βιβλιογραφία, οι Περιβαλλοντικοί Στόχοι μιας περιβαλλοντικής παραμέτρου (σε στρατηγικό επίπεδο) είναι μια έκφραση της επιθυμητής κατάστασης ή εξέλιξης της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής παραμέτρου στην οποία αναφέρεται (EC-DHV, 1999, p.38). Η ευρωπαϊκή βιβλιογραφία υποδεικνύει ότι είναι χρήσιμο η Στρατηγική Μελέτη να αναφέρεται τόσο σε στόχους περιβαλλοντικής προστασίας όσο και σε στόχους αιεφορικής ανάπτυξης.

Ομάδας μελέτη, καθορίζονται οι περιβαλλοντικοί στόχοι ως προς τους οποίους εξετάζονται και αξιολογούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενός Σχεδίου.

Βασικοί στόχοι του ΣΒΑΚ που αφορούν το περιβάλλον είναι η ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (αιφορία) εντός των αστικών συγκροτημάτων και η βελτιστοποίηση της χρήσης φυσικών πόρων.

Στα πλαίσια της προαναφερόμενης μμεθοδολογικής προσέγγισης που ακολουθήθηκε για τη σύνταξη της ΣΜΠΕ επιλέχθηκαν οι ακόλουθοι περιβαλλοντικοί στόχοι ανά περιβαλλοντικό τομέα / παράμετρο ως οι πλέον συναφείς με το Πρόγραμμα.

Π1.Βιοποικιλότητα

- iv. Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων,*
- v. Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές)*
- vi. Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη.*

Π2.Χλωρίδα

- vii. Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών*
- viii. Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών,*
- ix. Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών*
- x. Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων,*
- xi. Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών,*
- xii. Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου*

Π3.Πανίδα

- iii. Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν),*
- iv. Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν),*

Π4. Πληθυσμός

- vii. Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον,*
- viii. Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές),*
- ix. Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή,*
- x. Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες,*
- xi. Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές*
- xii. Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης*

Π5. Ανθρώπινη υγεία

- iii. Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία),*
- iv. Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα.*

Π6. Έδαφος

- vii. Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους,*
- viii. Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης,*
- ix. Υποστήριξη των εκτάσεων βιολογικής καλλιέργειας,*
- x. Προστασία των εδαφών από την ερημοποίηση και διάβρωση,*

- xi. Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης),*
- xii. Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF)*

Π7. Ύδατα

- vii. Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών,*
- viii. Μείωση των κινδύνων πλημμυρών,*
- ix. Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας)*
- x. Κατανάλωση υπόγειων υδάτων,*
- xi. Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων,*
- xii. Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση)*

Π8. Αέρας

- iii. Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Προγράμματος,*
- iv. Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα),*

Π9. Κλιματική αλλαγή και ενέργεια

- v. Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Προγράμματος,*
- vi. Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ),*
- vii. Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs*
- viii. Εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές)*

Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος

- ii. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον*

Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία

- iv. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απολλοτριώσεων)*
- v. Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπαρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία,*
- vi. Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις*

Π12. Τοπίο

- v. Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας,*
- vi. Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση του Προγράμματος*
- vii. Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου,*
- viii. Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών*

Π13. Πολιτιστική κληρονομιά

- xii. Διατήρηση και προστασία ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (αποφυγή ζημιών),*
- xiii. Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,*
- xiv. Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος),*

xv. *Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς*

Π14. Αστική Βιωσιμότητα

- xvi. *Προώθηση ΜΜΜ / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ,*
- xvii. *Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης,*
- xviii. *Μείωση μήκους μετακινήσεων,*
- xix. *Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών,*
- xx. *Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο),*
- xxi. *Ολοκλήρωση δικτύων ΜΜΜ - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών,*
- xxii. *Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης*

Π15. Διαχείριση Αποβλήτων

- xi. *Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων,*
- xii. *Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων,*
- xiii. *Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων,*
- xiv. *Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης*

Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο

- xv. *Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη,*
- xvi. *Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις,*
- xvii. *Αλλαγές χρήσεων γης,*
- xviii. *Εκτός σχεδίου δόμηση*
- xix. *Εντός σχεδίου δόμηση*
- xx. *Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη*

Ο βαθμός επίτευξης των περιβαλλοντικών στόχων που τέθηκαν, και κατά συνέπεια η εκτίμηση του μεγέθους των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την υλοποίηση του Προγράμματος αξιολογήθηκε με τα κριτήρια που καθορίστηκαν για κάθε ένα στόχο κάθε μίας περιβαλλοντικής παραμέτρου ως ανωτέρω.

Η επιλογή των κριτηρίων που χρησιμοποιήθηκαν εξασφαλίζει ότι αυτά αρμόζουν με τον στρατηγικό χαρακτήρα της μελέτης, λαμβάνοντας υπόψη ότι :

- Ως μεταβολές σε μια περιβαλλοντική παράμετρο εννοούνται οι διαφοροποιήσεις που αναφέρονται σε μία περιοχή αναφοράς η οποία είναι ευρύτερη από την περιοχή εφαρμογής της δράσης. Έτσι επιπτώσεις τοπικού χαρακτήρα στην άμεση περιοχή της δράσης από κάθε μελλοντική δραστηριότητα του Προγράμματος δεν θεωρούνται μεταβολές στρατηγικού χαρακτήρα, και δεν αναλύονται στα πλαίσια της ΣΜΠΕ. Αυτές οι επιπτώσεις θα αναλυθούν σε μεταγενέστερο στάδιο στα πλαίσια των επιμέρους Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.
- Αξιολογούνται όχι μόνο οι πρωτογενείς αλλαγές που συνδέονται άμεσα με την εφαρμογή μιας ομάδας μέτρων ή έργων του Προγράμματος, αλλά και τυχόν δευτερογενείς αλλαγές που μπορεί να προκληθούν ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του Προγράμματος,
- Εξετάζεται και η πιθανότητα η επίπτωση να επεκτείνεται και έξω από τα σύνορα της χώρας (διασυνοριακός στρατηγικός χαρακτήρας),

6.3 Πολυκριτηριακή περιβαλλοντική συγκριτική ανάλυση σεναρίων – Επιλογή Προτεινόμενου Σεναρίου

Στα πλαίσια ετοιμασίας της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Μελέτης αναλύθηκαν τέσσερα εναλλακτικά σεναρία (μηδενική λύση, και τρία Σεναρία τα οποία παρουσιάστηκε αναλυτικά στο Κεφάλαιο 4) με καθαρά περιβαλλοντικά κριτήρια, όπως περιγράφεται στην συνέχεια.

Σενάριο 0 - Αναφοράς: Είναι το “Do Nothing” ή “Business as Usual” σενάριο, όπου δεν γίνονται αλλαγές στην τρέχουσα πολιτική ή πρακτικές.

Το Σενάριο Αναφοράς περιλαμβάνει όλα τα έργα και αναπτύξεις που βρίσκονται σε διαδικασία προκήρυξης, κατασκευής ή ετοιμασίας κατασκευαστικών σχεδίων έως το 2030. Αυτά τα έργα περιλαμβάνουν:

- Κατασκευή νέων οδικών τμημάτων ή τροποποίηση υφιστάμενων τμημάτων ως προς τη γεωμετρία τους.
- Παρεμβάσεις που είναι σε εξέλιξη ή προγραμματισμένες για υλοποίηση μέχρι το 2030.

Το σενάριο αυτό αποτελεί τη βάση για τη σύγκριση με τα υπόλοιπα στρατηγικά σενάρια που αναπτύσσονται στο έγγραφο. Είναι γνωστό και ως “Do Nothing” ή “Business as Usual” σενάριο.

Σενάριο 1 - Μετριασμένο: Προτείνει μια συντηρητική στρατηγική με ελαφρύτερες παρεμβάσεις στην αστική ανάπτυξη και τις μεταφορές.

Το Σενάριο 1 αναφέρεται ως Μετριασμένο Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής και περιλαμβάνει τις εξής παρεμβάσεις:

- Πολιτική Αστικής Ανάπτυξης: Εστιάζει στην εφαρμογή μέτρων που δεν αλλάζουν δραστικά την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά βελτιώνουν την αστική ποιότητα ζωής.
- Κινητικότητα Μεταφορών: Προτείνει βελτιώσεις στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών και την υποδομή για πεζούς και ποδηλάτες.
- Συγκοινωνιακό Μοντέλο: Αναλύει τις επιπτώσεις των παρεμβάσεων στην κατανομή μετακινήσεων και την κυκλοφοριακή ανάλυση.

Το σενάριο αυτό αποτελεί μια ενδιάμεση λύση μεταξύ του βασικού σεναρίου “Do Nothing” και πιο φιλόδοξων στρατηγικών. Στοχεύει στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ βιωσιμότητας και πρακτικότητας.

Σενάριο 2 - Ενδιάμεσο: Εφαρμόζει μια μετριασμένη στρατηγική με πιο ισορροπημένες παρεμβάσεις

Το Σενάριο 2 αναφέρεται ως Ενδιάμεσο Σενάριο Μετριασμένου Στρατηγικής και περιλαμβάνει μέτρα που εστιάζουν σε μια ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ της ανάπτυξης νέων οδικών υποδομών και της βελτίωσης των υπαρχόντων. Αυτό το σενάριο προτείνει την κατασκευή και βελτίωση λεωφόρων σε συγκεκριμένες περιοχές, όπως η Λακατάμια και ο Στρόβολος, καθώς και την ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων και λεωφορειολωρίδων, καθώς και την ενίσχυση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης. Η στρατηγική αυτή επιδιώκει να συνδυάσει την ανάγκη για ανάπτυξη με την προώθηση της βιωσιμότητας και της ποιότητας ζωής στην αστική περιοχή.

Σενάριο 3 - Φιλόδοξο: Προωθεί μια επιθετική στρατηγική με σημαντικές και τολμηρές αλλαγές για την ανάπτυξη και τις μεταφορές.

Το Σενάριο 3 αναφέρεται σε ένα Φιλόδοξο Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών.

Η βασική στόχευση του Σεναρίου αυτού συνοψίζεται στη φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», για την διακίνηση πολιτών και αγαθών.

Στην συνέχεια η ΣΜΠΕ αναλύει και αξιολογεί διεξοδικά, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της νομοθεσίας, το Προτεινόμενο Σενάριο.

Η αξιολόγηση των ειδικών δράσεων και στόχων των Σεναρίων έγινε στην βάση 4 κριτηρίων:

- Ενεργητική προστασία του περιβάλλοντος (με βαρύτητα 45%), για να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα της επιλογής σε σχέση με την διαφύλαξη του περιβάλλοντος και στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής (άμεση περιβαλλοντική βελτίωση),
- Έμμεσο θετικό ή ουδέτερο περιβαλλοντικό αποτέλεσμα (με βαρύτητα 15%), ώστε να ληφθούν υπόψη στην αξιολόγηση της κάθε επιλογής οι έμμεσες περιβαλλοντικές που επιτυγχάνονται με την στήριξη τομέων οι οποίοι χαρακτηρίζονται από έμμεσες περιβαλλοντικές πτυχές ή η στήριξή τους έχει ουδέτερο αποτέλεσμα,
- Ισορροπία κατανομής πόρων μεταξύ επιλογών με καθαρά περιβαλλοντική διάσταση και επιλογών που περιλαμβάνουν δράσεις σε άλλους τομείς (με βαρύτητα 25%),
- Ενίσχυση τομέων με αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις (με βαρύτητα 15%)

Κάθε κριτήριο βαθμολογείται με κλίμακα το 1 – 10 (μέγιστος βαθμός το 10). Επειδή οι διάφορες επιλογές των Σεναρίων περιλαμβάνουν διαφορετικό αριθμό ειδικών στόχων και δράσεων, οι βαθμολογίες κανονικοποιούνται βάσει της μέγιστης βαθμολογίας που μπορεί να λάβει κάθε στόχος/δράση.

6.4 Περιβαλλοντικές Πλευρές και Προσδιορισμός Επιπτώσεων

6.4.1 Καθορισμός των περιβαλλοντικών πτυχών

Ο προσδιορισμός των περιβαλλοντικών πλευρών που υιοθετείται από την παρούσα ΣΜΠΕ προέρχεται από το Πρότυπο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001: 2015. Μια περιβαλλοντική πλευρά δηλώνει ότι μια δραστηριότητα έχει τη δυνατότητα να επιδράσει με το περιβάλλον.

6.4.2 Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών πτυχών

Προκειμένου να προσδιοριστούν οι περιβαλλοντικές πλευρές του Σχεδίου, είναι απαραίτητο να προσδιοριστούν οι ειδικοί στόχοι οι οποίοι συνθέτουν το περιεχόμενο του Σχεδίου.

Με την ανάλυση όλων των ειδικών στόχων του Σχεδίου, προσδιορίστηκαν οι περιβαλλοντικοί πλευρές. Οι βασικές παράμετροι για τον προσδιορισμό των περιβαλλοντικών πλευρών συμπεριλαμβάνουν:

- Το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο,
- Την υφιστάμενη κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος (**Κεφάλαιο 3**).

Για να προσδιοριστούν οι περιβαλλοντικές πτυχές του Σχεδίου, αναλύθηκαν όλοι οι προτεινόμενοι ειδικοί στόχοι/δράσεις, ως προς το ενδεχόμενο άμεσης ή έμμεσης:

- Παράβασης του σχετικού νομοθετικού και διοικητικού πλαισίου, της εφαρμοζόμενης Εθνικής, Ευρωπαϊκής και Διεθνούς νομοθεσίας, των προτύπων και οδηγιών, των εταιρικών συστημάτων πολιτικής και διαχείρισης για το περιβάλλον,
- Αλληλεπιδράσεις με το φυσικό περιβάλλον,

6.4.3 Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Το Πρότυπο ISO 14001:2015 καθορίζει μια περιβαλλοντική επίπτωση όπως:

"Κάθε μεταβολή στο περιβάλλον, είτε αρνητική είτε θετική, η οποία προκύπτει ως αποτέλεσμα, εν όλο ή εν μέρει, από τις δραστηριότητες, τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες ενός οργανισμού".

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι δυνατόν να προκληθούν από οποιαδήποτε από τις προσδιοριζόμενες πλευρές του Σχεδίου, και χαρακτηρίζονται ως πρωτογενείς / δευτερογενείς, βραχυπρόθεσμες / μεσοπρόθεσμες / μακροπρόθεσμες, προσωρινές / μόνιμες, συνεργιστικές, θετικές / αρνητικές.

Θα πρέπει να γίνει επίσης και αξιολόγηση των πιθανών δευτερευουσών επιπτώσεων (βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μόνιμων και προσωρινών επιπτώσεων) καθώς και των διασυννοριακών επιπτώσεων.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις χαρακτηρίζονται ως πιθανές σημαντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων στους σχετικούς περιβαλλοντικούς στόχους και δείκτες. Αυτά τα αποτελέσματα δεν περιορίζονται μόνο στις άμεσες επιπτώσεις, αλλά περιλαμβάνουν επίσης πιθανές δευτερεύουσες επιπτώσεις και βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες μόνιμες και προσωρινές επιπτώσεις καθώς και διασυννοριακές επιπτώσεις. Η ανάλυση αναφέρεται επίσης σε σωρευτικά αποτελέσματα των προτεινόμενων μέτρων.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η σαφήνεια και η διαφάνεια της αξιολόγησης των επιπτώσεων, η μέθοδος που θα ακολουθηθεί προσδιορίζει με σαφήνεια τα χαρακτηριστικά των προσδιορισμένων επιπτώσεων, δηλαδή πιθανότητα, κλίμακα, συχνότητα / διάρκεια, αντιστρεψιμότητα και οποιαδήποτε διασυννοριακή διάσταση, ακολουθώντας το συμβολισμό του Πίνακα 66 που ακολουθεί.

Πίνακας 63: Πίνακας Συμβολισμών

Χαρακτήρας επίπτωσης	Σύμβολο	Εξήγηση
Πιθανότητα	!!	Πολύ πιθανή
	!	Πιθανή
Μέγεθος	--	Αρνητική Μεγάλης κλίμακας
	-	Αρνητική
	++	Θετική μεγάλης κλίμακας
	+	Θετική
	o	Ουδέτερη
Συχνότητα / διάρκεια	>>	Συχνές έως σταθερές / μακροπρόθεσμες έως μόνιμες
	>	Περιστασιακές / βραχυπρόθεσμες
Αναστρεπτό	MA	μη αναστρέψιμες
	A	Αναστρέψιμες
Διασυνοριακή διάσταση	ΔΡ	Πιθανή διασυνοριακή επίπτωση
Αβεβαιότητα	?	Η πιθανή επίπτωση εξαρτάται πλήρως από τις ρυθμίσεις εφαρμογής που περιγράφονται στα συνοδευτικά σχόλια του μέτρου / ειδικού στόχου

6.4.4 Διαχειριστικά Μέτρα

Εκτός από την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων / παρεμβάσεων, η διαδικασία αξιολόγησης θα εντοπίσει τις ευκαιρίες για τροποποιήσεις στα προτεινόμενα μέτρα / παρεμβάσεις που θα ελαχιστοποιήσουν τις δυσμενείς επιπτώσεις τους και θα μεγιστοποιήσουν τις θετικές επιπτώσεις. Μόλις προσδιοριστούν οι συγκεκριμένες επιπτώσεις και τα μέτρα βελτιστοποίησης για όλα τα περιβαλλοντικά ζητήματα που σχετίζονται με το μέτρο / παρέμβαση, αυτές οι πληροφορίες θα χρησιμοποιηθούν κατά περίπτωση για την διατύπωση:

- συνιστώμενων αλλαγών στη διατύπωση των προτεινόμενων μέτρων / παρεμβάσεων (π.χ. εναλλακτικές τοποθεσίες, εναλλακτικές τεχνολογίες ή εναλλακτικές αλληλουχίες / χρονοδιάγραμμα),
- προϋποθέσεις για την εφαρμογή του δεδομένου μέτρου / παρέμβασης (π.χ. ειδικοί όροι για την εφαρμογή, προκαταρκτικές συμβουλές σχετικά με το εύρος οποιασδήποτε περιβαλλοντικής εκτίμησης λεπτομερών προτάσεων έργων ή απαιτήσεις παρακολούθησης).

7 Εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων

7.1 Πιθανές επιπτώσεις από την υλοποίηση των δράσεων του Σχεδίου

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του Προγράμματος (Σενάριο 3) θα αξιολογηθούν βάσει περιβαλλοντικών παραμέτρων. Σε επίπεδο στρατηγικής, έχουν επιλεγεί στο **Κεφάλαιο 5**, οι κύριες περιβαλλοντικές παράμετροι ή τομείς, ως προς τις οποίες θα εξεταστούν οι επιπτώσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν τις εξής:

- Π1. Βιοποικιλότητα,
- Π2. Χλωρίδα,
- Π3. Πανίδα,
- Π4. Πληθυσμός,
- Π5. Ανθρώπινη υγεία,
- Π6. Έδαφος,
- Π7. Ύδατα,
- Π8. Αέρας,
- Π9. Κλιματική αλλαγή,
- Π10. Περιβαλλοντικός Θόρυβος,
- Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία,
- Π12. Τοπίο,
- Π13. Πολιτιστική κληρονομιά,
- Π14. Αστική Βιωσιμότητα,
- Π15. Διαχείριση Αποβλήτων,
- Π16. Πολεοδομικό Πλαίσιο

οι οποίες κατ' ελάχιστον καθορίζονται στο Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2001/42/EK περί «της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων» καθώς και στον «Νόμο που προβλέπει για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ορισμένων σχεδίων και/ή προγραμμάτων» (Νόμος 102(Ι)/2005).

Κατά περίπτωση, ανάλογα με το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ, μπορούν να χρησιμοποιηθούν επιπρόσθετες περιβαλλοντικές παράμετροι. Στην συγκεκριμένη μελέτη οι επιπρόσθετες περιβαλλοντικές παράμετροι βάσει των οποίων αξιολογήθηκαν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ, περιλαμβάνουν :

Αστική βιωσιμότητα : Η αστική βιωσιμότητα απαιτεί ορθολογική κινητικότητα και βιώσιμες μεταφορές που επηρεάζουν το περιβάλλον (εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, επιπτώσεις στα εξωτερικά οικοσυστήματα), την οικονομία (αποδοτικότητα και ανταγωνιστικότητα, που επηρεάζεται από τη συμφόρηση) και την κοινωνία (όσον αφορά τις συνθήκες υγείας, συνοχής και ολοκλήρωσης, δημογραφικών αλλαγών, προσβασιμότητας και κατοικίας),

Πολεοδομικό πλαίσιο : Το πολεοδομικό πλαίσιο ανάπτυξης των επιμέρους δράσεων θα πρέπει να διευκολύνει την λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση της ανάπτυξης της γης λαμβάνοντας υπόψη τους φυσικούς παράγοντες του περιβάλλοντος, τους κοινωνικούς, πολιτικούς, οικονομικούς και διακυβέρνησης και να παρέχει ένα ολιστικό πλαίσιο για την επίτευξη βιώσιμων αποτελεσμάτων.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του Προγράμματος αναλύονται για κάθε μια από τις παραπάνω παραμέτρους, και η αξιολόγησή τους έγινε χρησιμοποιώντας ως πρότυπα Περιβαλλοντικού Στόχους (οι οποίοι καθορίζονται ξεχωριστά για κάθε παράμετρο).

7.2 Εκτίμηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

7.2.1 Αναλυτικά Αποτελέσματα Αξιολόγησης των Επιπτώσεων

Στις ενότητες που ακολουθούν, ακολουθεί ο σχολιασμός και επεξήγηση των μητρών ανά περιβαλλοντική παράμετρο, που είναι αναπόσπαστο τμήμα της εκτίμησης των επιπτώσεων.

Πίνακας 64: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Νέα Οδικά Έργα Υποδομής

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Νέα Οδικά Έργα Υποδομής <ul style="list-style-type: none"> Κεντρικός Άξονας Τσερίου Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμια και στο Στρόβολο. Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση) Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού. Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαλίου. Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου 	<p>Π1. Βιοποικιλότητα</p> <ul style="list-style-type: none"> Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων, Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές) Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη <p>Π2. Χλωρίδα</p> <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών, Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών, Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου <p>Π3. Πανίδα</p> <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν), Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν) 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων έχουν κυρίως άμεσες επιδράσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον ενώ οι αναμενόμενες επιδράσεις στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης αναμένονται ουδέτερες έως άμεσα θετικές. Οι δράσεις δεν αναμένονται να έχουν επιπτώσεις στην βιοποικιλότητα της περιοχής ούτε στην χλωρίδα, στην πανίδα, στα δάση και στο αστικό περιβάλλον αφού αποτελούν δράσεις που θα αναπτυχθούν για να βελτιώσουν υφιστάμενα οδικά δίκτυα.</p> <p>Είναι δεδομένο ότι οι μελέτες για την ανάπτυξη και την κατασκευή των οδικών έργων έχουν λάβει υπόψη το Καθεστώς Προστασίας και την Δήλωση Πολιτικής (Natura 2000, Εθνικά Δασικά Πάρκα, Πολεοδομικές Ζώνες Προστασίας Δα1 και Δα2) και τηρούνται τα απαιτούμενα μέτρα μετριασμού που ευνοούν την προστασία του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας. Στην περίπτωση του Περιμετρικού Λευκωσίας (Φάση Α1) μικρό μέρος του έργου θα διέρχεται εντός περιοχής του δικτύου Natura 2000 ΕΖΔ «Άλυκος Ποταμός - Άγιος Σωζόμενος».</p> <p>Ιδιαίτερη προσοχή, πρέπει να δοθεί στην περιοχή του Δήμου Λευκωσίας όπου γίνονται οι αναπλάσεις του οδικού έργου στην Λεωφόρο Αμμοχώστου (Ε1701) αφού εκεί κοντά φύεται το είδος <i>Cynanchum acutum</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Κινδυνεύων (ΕΝ). Επίσης, στην περιοχή της Κάτω Δευτεράς πλησίον της κατασκευής των οδικών έργων για το δρόμο Λευκωσίας – Παλαιχώρι, φύεται το είδος <i>Hedysarum cyprium</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Εύτρωτο (VU). Και στις δύο περιπτώσεις ο σχεδιασμός των έργων δεν επηρεάζει τα είδη αυτά.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο / + Ουδέτερη / Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο / + Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
	!	Ο / + Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?								

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως)</p>	<p>Π4. Πληθυσμός</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον, • Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές), • Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή • Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, • Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές • Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης 	<p>Κατά την διάρκεια της κατασκευαστικής φάσης των έργων, αναμένεται να προκύψει όχληση στο κοινό, λόγω παραγωγής σκόνης και αύξησης των επιπέδων θορύβου από τα μηχανήματα και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τα εργοτάξια. Η όχληση θα είναι τοπική και θα διαρκέσει όσο και η χρονική περίοδος της κατασκευής των έργων.</p> <p>Κατά τη λειτουργία των νέων οδικών έργων υποδομής θα παρατηρηθεί αύξηση της κυκλοφορίας άρα και αυξημένου επιπέδου θορύβου και αέριων ρύπων. Ωστόσο, με την εφαρμογή του ΣΒΑΚ και την χρήση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς (MMM και ποδήλατο) επιδιώκεται η μείωση αέριων ρύπων και ηχορύπανσης από την κυκλοφοριακή συμφόρηση.</p> <p>Επιπλέον, θετικές επιπτώσεις που αφορούν το κοινωνικοοικονομικό τομέα αναμένονται λόγω:</p> <ul style="list-style-type: none"> - της διευκόλυνσης της πρόσβασης από και προς στο αστικό κέντρο - της αποφυγής άσκοπων μετακινήσεων και μείωση του χρόνου των διακινήσεων - την κατασκευή πεζόδρομων και ποδηλατοδρόμων με σύγχρονο φωτισμό που προωθούν την ασφάλεια κίνησης στους δρόμους - την κατασκευή μεγάλου μήκους ποδηλατοδρόμων οι οποίοι θα συμβάλλουν στην ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών μέσων κυκλοφορίας <p>Κάποια από τα έργα ενδέχεται να συνδεθούν με το σχέδιο «Park & Ride» το οποίο αφορά το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας</p> <p>Τέλος, τα έργα τα οποία περιλαμβάνονται σε αυτό το πακέτο παρεμβάσεων αναμένεται να έχουν μεγάλη συμβολή στην υλοποίηση της στρατηγικής αστικής ανάπτυξης η οποία υιοθετήθηκε στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.</p> <table border="1" data-bbox="1210 1014 2813 1203"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Νέα Οδικά Έργα Υποδομής <ul style="list-style-type: none"> Κεντρικός Άξονας Τσερίου Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση) Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπίρου Κυπριανού. Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου. Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'ΐωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπίρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως 	Π5. Ανθρώπινη Υγεία <ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία), Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα. 	<p>Η κατασκευή των εν λόγω έργων, δυνητικά θα δημιουργήσουν επιπτώσεις οι οποίες επηρεάζουν την ανθρώπινη υγεία εξαιτίας της έκλυσης σκόνης.</p> <p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στην ανθρώπινη υγεία. Η ποιοτική αναβάθμιση της καθημερινότητας στις πόλεις επιτυγχάνεται μέσα από ένα συγκροτημένο πλέγμα μικρότερων και μεγαλύτερων βελτιώσεων και παρεμβάσεων όπως πιο βελτιωμένο και ασφαλές οδικό δίκτυο, καλύτερη ποιότητα του αέρα με λιγότερες εκπομπές ρύπων και λιγότερο θόρυβο.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
	Π6. Έδαφος <ul style="list-style-type: none"> Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους, Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης, Υποστήριξη των εκτάσεων βιολογικής καλλιέργειας, Προστασία των εδαφών από την ερημοποίηση και διάβρωση, Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης), Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF) 	<p>Τα νέα οδικά έργα υποδομής κατά την φάση κατασκευής πιθανόν να επηρεάσουν το έδαφος λόγω ρύπανσης εξαιτίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Επιφανειακών απορροών από τα εργοτάξια οι οποίες μπορεί να είναι επιβαρυνμένες με αιωρούμενα στερεά, υδρογονάνθρακες και βαρέα μέταλλα (ιδιαίτερα σε περίπτωση ατυχήματος) Στερεών αποβλήτων που προέρχονται είτε από τις εργασίες κατασκευής είτε από τους εργαζομένους κατά την διάρκεια της κατασκευής. Διαρροή καυσίμων και λιπαντικών, κυρίως κατά τη συντήρηση των μηχανημάτων κατασκευών <p>Η λειτουργία των οδικών έργων, θα έχει ως αποτέλεσμα τη μόνιμη επίπτωση από τη σφράγιση του εδάφους, η οποία ελαττώνει τα οφέλη από αυτό. Η σφράγιση εδάφους προκαλεί απώλεια περιοχών συγκράτησης ύδατος και ταυτόχρονα αύξηση των επιφανειακών απορροών υδάτων.</p> <p>Επιπλέον, επιπτώσεις στο έδαφος πιθανόν να προκύψουν από τυχόν διαρροές καυσίμων ή μηχανέλαιων ή άλλων επικίνδυνων υγρών από τροχαία ατυχήματα.</p> <p>Όλα τα έργα έχουν λάβει υπόψη κατά το στάδιο εκπόνησης μελέτης όλες τις ζώνες γεωλογικής καταλληλότητας και έχουν ληφθεί οι απαραίτητες προϋποθέσεις σχεδιασμού και κατάλληλα μέτρα μετριασμού.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>- Αρνητική</td> <td>></td> <td>A</td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	- Αρνητική	>	A	ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	- Αρνητική	>	A	ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Νέα Οδικά Έργα Υποδομής</p> <ul style="list-style-type: none"> Κεντρικός Άξονας Τσερίου Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση) Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού. Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο 	<p>Π7. Ύδατα</p> <ul style="list-style-type: none"> Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών, Μείωση των κινδύνων πλημμυρών, Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας) Κατανάλωση υπόγειων υδάτων, Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων, Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση) 	<p>Υπάρχει ενδεχόμενο επηρεασμού των υδάτινων πόρων κατά την κατασκευαστική φάση των έργων που προκύπτει από διαρροή καυσίμων/λιπαντικών ή από ακατάλληλη διαχείριση των αστικών αποβλήτων. Αυτού του τύπου τα απόβλητα, εάν φθάσουν σε ύδατα μπορούν να προκαλέσουν μικρής έκτασης ρύπανση. Κατά την εκπόνηση των μελετών του κάθε έργου προτάθηκαν μέτρα μετριασμού για αποφυγή και δράσεις αντιμετώπισης τυχών διαρροών.</p> <p>Εντός της περιοχής μελέτης ΣΒΑΚ, εμπίπτουν 5 ποταμοί και εμπίπτουν σε περιοχές κινδύνου πλημμύρας. Κατά την αντιμετώπιση της πρόκλησης των κινδύνων πλημμύρας, οι κανονισμοί που περιγράφονται στο Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας, το οποίο αναπτύχθηκε από το Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων, διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαχείριση των υδάτων. Ειδικά διαμορφωμένη για τις περιοχές που αντιμετωπίζουν δυνητικές και σημαντικών κινδύνων πλημμύρας, το παρόν σχέδιο ευθυγραμμίζεται με τις κατευθυντήριες γραμμές που προβλέπονται για την εφαρμογή της Οδηγίας 2007/60/ΕΚ για την διαχείριση των κινδύνων πλημμύρας.</p> <p>Το ΣΒΑΚ Λευκωσίας, δεν αναμένεται να βελτιώσει ή να επιδεινώσει τα προβλήματα πλημμύρας της περιοχής μελέτης. Οποιοσδήποτε παρεμβάσεις κατά την εφαρμογή των έργων αυτού του πακέτου παρεμβάσεων, που πιθανόν να είναι πλησίον περιοχών επικινδυνότητας πλημμύρας (Κοίτη Ποταμών Πεδιαίου, Κλήμος, Καλόγερος, Αλμυρός – Άλυκος και Γιαλιάς) θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας.</p> <p>Όλα τα νέα οδικά έργα υποδομής τα οποία περιλαμβάνονται στο Σενάριο 3 αναμένεται ότι θα σχεδιαστούν σύμφωνα με τα απαιτούμενα πρότυπα, ώστε αφενός να μειωθεί η τρωτότητά τους σε φαινόμενα πλημμύρας και αφετέρου να μειωθούν οι πιθανότητες δημιουργίας περιστατικών πλημμύρας από την κατασκευή τους.</p> <table border="1" data-bbox="1172 1255 2813 1444"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
<ul style="list-style-type: none"> Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου. Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως 	<p>Π8. Αέρας</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα) 	<p>Στην γεωγραφική περιοχή του ΣΒΑΚ οι οδικές μεταφορές αποτελούν την μεγαλύτερη πηγή της εκπομπής των ρύπων NOx, NMVOC, PM2.5, PM10, BC, CO, και Pb, μέσω της άμεσης εκπομπής καυσαερίων, η οποία οφείλεται στην εσωτερική καύση των κινητήρων που λειτουργούν με συμβατικά καύσιμα υδρογονανθράκων.</p> <p>Η εφαρμογή του πακέτου παρέμβασης «Νέα Οδικά Έργα» θα έχει θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας, καθώς με την αναβάθμιση του οδικού δικτύου αναμένεται να βελτιωθούν σημαντικά οι κυκλοφοριακές συνθήκες στο οδικό δίκτυο με άμεσο αποτέλεσμα την μείωση της εκπομπής ρύπων στην ατμόσφαιρα.</p> <p>Το πακέτο παρέμβασης «Νέα Οδικά Έργα» θα συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων / δεσμεύσεων της Κυπριακής Δημοκρατίας για μείωση των συνολικών ετήσιων εκπομπών ορισμένων ρύπων σύμφωνα με τις πρόνοιες του Πρωτοκόλλου Γκέτεμποργκ της Σύμβασης LRTAP και της Ευρωπαϊκής Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2284.</p>												

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

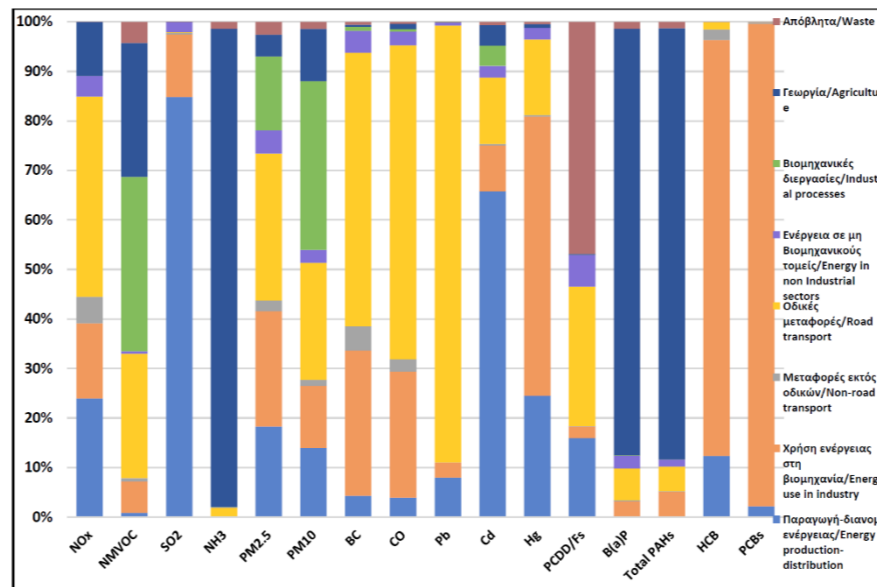
ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι εκπομπές αέριων ρύπων των μηχανοκίνητων οχημάτων εξαρτώνται από πολλές παραμέτρους όπως τον τύπο του οχήματος κατά κύριο λόγο, τις συνθήκες κυκλοφορίας και τα μήκη των διανυθέντων χλμ. ανά όχημα με κρύο κινητήρα (<70o C) ή με κινητήρα σε κανονική θερμοκρασία (>70o C). Σύμφωνα με τους υπολογισμούς οι οποίοι παρουσιάστηκαν στο **Κεφάλαιο 5 – Εναλλακτικά Σενάρια**, το Σενάριο 3 παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων και της κατανάλωσης καυσίμων, καθιστώντας το πιο βιώσιμο από περιβαλλοντική άποψη.

Κατά την φάση κατασκευής, αναμένονται επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας λόγω της έκλυσης αέριων ρύπων από την λειτουργία των μηχανημάτων των εργοταξίων και την διακίνηση βαρέων οχημάτων, και από τις πιθανές αλλαγές στις κυκλοφοριακές ροές λόγω πιθανών κλεισίματος δρόμων και εκτροπών της κυκλοφορίας. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι τοπικού χαρακτήρα, παροδικές και αναστρέψιμες.

Συνοψίζοντας, κάθε στρατηγική ή δράση που αποσκοπεί στην βελτίωση της αποτελεσματικότητας του δικτύου και στην προώθηση εναλλακτικών και πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς θα έχει θετικό, μακροπρόθεσμο αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα.



Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Νέα Οδικά Έργα Υποδομής</p> <ul style="list-style-type: none"> Κεντρικός Άξονας Τσερίου Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση) Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού. Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου. Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως 	<p>Π9. Κλιματική Αλλαγή</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs Εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές) 	<p>Κατά την φάση κατασκευής, αναμένονται επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας λόγω της έκλυσης αερίων του θερμοκηπίου από την λειτουργία των μηχανημάτων των εργοταξίων και την διακίνηση βαρέων οχημάτων, και από τις πιθανές αλλαγές στις κυκλοφοριακές ροές λόγω πιθανών κλεισίματος δρόμων και εκτροπών της κυκλοφορίας. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι τοπικού χαρακτήρα, παροδικές και αναστρέψιμες.</p> <p>Αυτό το πακέτο παρεμβάσεων αναμένεται ότι θα συμβάλει ανάμεσα στα άλλα στην μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο των πολεοδομικών συγκροτημάτων τα οποία συμπεριλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ με αποτέλεσμα την μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου, και την βελτίωση της ποιότητας του αέρα και την βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας.</p> <p>Σύμφωνα με τους υπολογισμούς οι οποίοι παρουσιάστηκαν στο Κεφάλαιο 5 – Εναλλακτικά Σενάρια, το Σενάριο 3 είναι το πιο βιώσιμο από κλιματική άποψη, με τη χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων και εκπομπές CO₂. Η υλοποίηση του Σεναρίου 3 θα επιφέρει μείωση των ημερησίων εκπομπών CO₂ κατά 35% σε σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση (μείωση κατά 635τόνους CO₂ ημερησίως).</p> <p>Κατά την λειτουργία, η αναμενόμενη αύξηση της σφράγισης του εδάφους λόγω της κατασκευής των νέων οδικών έργων αναμένεται να προκαλεί αύξηση της τοπικής θερμοκρασίας. Η επίπτωση αυτή μετριάζεται με την τοπιοτέχνηση και την δεντροφύτευση παράλληλα των δρόμων.</p> <p>Για τον φωτισμό του νέου οδικού δικτύου θα χρησιμοποιηθούν λαμπτήρες LED συμβάλλοντας στην εξοικονόμηση ενέργειας.</p> <p>Όλα τα νέα οδικά έργα υποδομής τα οποία περιλαμβάνονται στο Σενάριο 3 αναμένεται ότι θα σχεδιαστούν σύμφωνα με τα απαιτούμενα πρότυπα, ώστε να μειωθεί η τρωτότητά τους σε ακραία καιρικά φαινόμενα και την κλιματική αλλαγή. Η χωροθέτηση των έργων αυτών συνεπώς μπορεί να αποτελέσει κρίσιμο καθοριστικό παράγοντα για την επιτυχία των προσπαθειών για τη δημιουργία ενός ανθεκτικού συστήματος μεταφορών. Κατά συνέπεια, οι χάρτες κινδύνου πλημμύρας που ετοιμάστηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2007/60/EK και του σχετικού κυπριακού νόμου για τις πλημμύρες λήφθηκαν υπόψη προκειμένου να προσδιοριστεί το Σενάριο 3 με τον μεγαλύτερο αριθμό προτάσεων σε περιοχές που είναι επιρρεπείς σε πλημμύρες. Συγκεκριμένα, λήφθηκαν υπόψη οι περιοχές κινδύνου πλημμύρας 1 στα 100 έτη επαναφοράς, οι οποίες, όπως φαίνεται στους Χάρτες του Παραρτήματος, συγκεντρώνονται κατά μήκος και σε άμεση γειτνίαση με τους ποταμούς στην περιοχή μελέτης. Οι ζημιές στις υποδομές και οι διαταραχές του δικτύου από τις πλημμύρες σχετίζονται επίσης με τον αριθμό των ημερών εκτροπής της κυκλοφορίας ανά έτος και τα κεφάλαια που δαπανώνται για επισκευές υποδομών μεταφορών λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων.</p> <table border="1" data-bbox="1172 1459 2840 1648"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον 	<p>Κατά την φάση κατασκευής, αναμένονται επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον από την λειτουργία των μηχανημάτων των εργοταξίων και την διακίνηση βαρέων οχημάτων, και από τις πιθανές αλλαγές στις κυκλοφοριακές ροές λόγω πιθανών κλεισίματος δρόμων και εκτροπών της κυκλοφορίας. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι τοπικού χαρακτήρα, παροδικές και αναστρέψιμες.</p>												

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
		<p>Η προώθηση των έργων αυτού του πακέτου παρέμβασης αναμένεται να βελτιώσει τις κυκλοφοριακές συνθήκες εντός των αστικών κέντρων τα οποία συμπεριλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ με άμεσο αποτέλεσμα τον περιορισμό του θορύβου.</p> <p>Όλα τα νέα οδικά έργα υποδομής τα οποία περιλαμβάνονται στο Σενάριο 3 αναμένεται ότι θα σχεδιαστούν σύμφωνα με τα απαιτούμενα πρότυπα, για τη διαχείριση των επιδράσεων του θορύβου (π.χ. εφαρμογή αντιθορυβικών πετασμάτων κυρίως σε ευαίσθητους δέκτες όπως σχολεία και Πανεπιστήμια και η εφαρμογή πολεοδομικών ρυθμίσεων για την αύξηση της απόστασης μεταξύ της πηγής και του αποδέκτη)</p> <table border="1" data-bbox="1181 619 2789 802"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>>></td> <td></td> <td></td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>>			?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>>			?														
	<p>Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απαλλοτριώσεων) Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία, Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις 	<p>Η υλοποίηση του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων δεν αναμένεται να ασκήσει επιδράσεις στο υφιστάμενο πολεοδομικό πλαίσιο και στους μηχανισμούς εφαρμογής της πολιτικής γης. Ενδεχομένως να προκύψουν απαλλοτριώσεις τεμαχίων και ιδιωτικής γης.</p> <p>Όλα τα νέα οδικά έργα υποδομής τα οποία περιλαμβάνονται στο Σενάριο 3 αποσκοπούν στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στην βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας (κατασκευή παρακαμπτήριων οδών). Αναμένεται ότι θα οδηγήσουν στην αποτελεσματικότερη χρήση της υφιστάμενης και της προτεινόμενης υποδομής μεταφορών.</p> <table border="1" data-bbox="1181 1207 2789 1390"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Νέα Οδικά Έργα Υποδομής</p> <ul style="list-style-type: none"> Κεντρικός Άξονας Τσερίου Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση) Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρανιδιώτη στην Έγκωμη Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού. Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαλίου. Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου 	<p>Π12. Τοπίο</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας, Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων ενεργειακών υποδομών Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου, Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών 	<p>Η κατασκευή /βελτίωση του οδικού δικτύου θα επιφέρει αναπόφευκτα αλλαγές στο τοπίο της περιοχής, οι οποίες κρίνονται ως τοπικές μη αναστρέψιμες. Ο επηρεασμός υφιστάμενης βλάστησης λόγω εκσκαφών και επιχωματώσεων είναι βέβαιος, παρόλα αυτά, η φύτευση δέντρων όπου είναι δυνατόν στα πεζοδρόμια θα λειτουργήσει θετικά προς αυτή την κατεύθυνση.</p> <p>Ως μέρος των προτεινόμενων έργων υποδομής αναμένεται ότι θα φυτευτούν δέντρα και βλάστηση και να γίνει τοπιοτέχνηση δημόσιων δρόμων και χώρων πρασίνου. Δημιουργώντας αισθητικά όμορφους δρόμους, ενώ ταυτόχρονα θα έχουν όλες τις αναγκαίες υποδομές για την σωστή περιβαλλοντική διαχείριση (δίκτυο ομβρίων, συλλογή απορριμμάτων, ηχοπετάσματα, κτ.).</p> <p>Όλα τα νέα οδικά έργα υποδομής τα οποία περιλαμβάνονται στο Σενάριο 3 αναμένεται ότι θα σχεδιαστούν σύμφωνα με τυποποιημένες και υψηλής ποιότητας προδιαγραφές σχεδιασμού και αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα και τις επιδόσεις των δρόμων.</p> <table border="1" data-bbox="1193 850 2837 1039"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π13. Πολιτιστική Κληρονομιά</p> <ul style="list-style-type: none"> Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος) – αποφυγή ζημιών, Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος, Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος), Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς 	<p>Δεν αναμένονται οποιεσδήποτε επιπτώσεις στην πολιτιστική κληρονομιά της ευρύτερης περιοχής από τη λειτουργία του υπό βελτίωση /κατασκευή οδικού δικτύου.</p> <p>Η υλοποίηση του ΣΒΑΚ αναμένεται ότι θα συμβάλει στην διευκόλυνση της πρόσβασης σε ιστορικούς, αρχιτεκτονικούς και αρχαιολογικούς χώρους.</p> <p>Η υλοποίηση του πακέτου του μέτρου αυτού δεν αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις σε χώρους και μνημεία πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Η μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου και των άλλων αερίων ρύπων θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην διατήρηση ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος ως αποτέλεσμα της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Τα μέτρα του πακέτου αυτού αναμένεται να βελτιώσουν και την ευκολία πρόσβασης σε χώρους σε χώρους και μνημεία πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (τα προβλεπόμενα οδικά έργα θα επιτρέψουν σε περισσότερους ανθρώπους να μετακινούνται με γρήγορο, ασφαλή και άνετο τρόπο στους χώρους των αρχαιολογικών και πολιτιστικών μνημείων, εξασφαλίζοντας ότι οι χώροι αυτοί θα είναι προσβάσιμοι από όλες τις κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες.</p> <table border="1" data-bbox="1193 1501 2837 1690"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>>></td> <td></td> <td></td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>>			?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>>			?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως</p>	<p>Π14. Αστική Βιωσιμότητα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ, • Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, • Μείωση μήκους μετακινήσεων, • Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, • Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο), • Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών, • Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης 	<p>Με το βελτιωμένο οδικό δίκτυο, η δυνατότητα για διακίνηση με τα MMM γίνεται πιο εύκολη άρα η προώθηση των MMM ευνοεί την αστική βιωσιμότητα.</p> <p>Η εφαρμογή του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων θα έχει θετικές σημαντικής έκτασης επιπτώσεις στις συνθήκες βιώσιμης κινητικότητας αφού οι δράσεις που θα υλοποιηθούν επιδιώκουν την αντιμετώπιση των προκλήσεων του κυκλοφοριακού προβλήματος, δίνοντας έμφαση στην ενίσχυση των εναλλακτικών – βιώσιμων και φιλικών προς το περιβάλλον μέσων κυκλοφορίας.</p> <table border="1" data-bbox="1193 688 2870 907"> <thead> <tr> <th data-bbox="1193 688 1478 772">Πιθανότητα</th> <th data-bbox="1478 688 1745 772">Μέγεθος</th> <th data-bbox="1745 688 2012 772">Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th data-bbox="2012 688 2279 772">Αναστρεψιμότητα</th> <th data-bbox="2279 688 2546 772">Διασυνοριακή διάσταση</th> <th data-bbox="2546 688 2870 772">Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1193 772 1478 907">!</td> <td data-bbox="1478 772 1745 907"> ++ Θετική σημαντικής κλίμακας </td> <td data-bbox="1745 772 2012 907">></td> <td data-bbox="2012 772 2279 907">A</td> <td data-bbox="2279 772 2546 907">ΟΧΙ</td> <td data-bbox="2546 772 2870 907">?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική σημαντικής κλίμακας	>	A	ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	++ Θετική σημαντικής κλίμακας	>	A	ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Νέα Οδικά Έργα Υποδομής</p> <ul style="list-style-type: none"> Κεντρικός Άξονας Τσερίου Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση) Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση) Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρασιδιώτη στην Έγκωμη 	<p>Π15. Διαχείριση Αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων, Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων, Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης 	<p>Κατά την κατασκευαστική φάση, ενδέχεται να δημιουργηθεί μεγάλος όγκος αποβλήτων (αστικά/βιομηχανικά). Μετά το πέρας των εργασιών, κατά την λειτουργία δεν αναμένονται περεταίρω επιπτώσεις από την δημιουργία αποβλήτων. Ωστόσο, συστήνεται η ορθολογική διαχείριση αποβλήτων.</p> <table border="1" data-bbox="1196 562 2831 751"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο / - Ουδέτερη / Αρνητική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο / - Ουδέτερη / Αρνητική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	Ο / - Ουδέτερη / Αρνητική	>		ΟΧΙ	?									
<ul style="list-style-type: none"> Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού. Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου. Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως 	<p>Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο</p> <ul style="list-style-type: none"> Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη, Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις, Αλλαγές χρήσεων γης, Εκτός σχεδίου δόμηση Εντός σχεδίου δόμηση Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη 	<p>Η δημιουργία νέων οδικών έργων υποδομής, συμμορφώνεται με τις υπάρχουσες πολεοδομικές ζώνες και με την δήλωση πολιτικής. Δεν αναμένονται επιπτώσεις.</p> <p>Η κατασκευή των νέων οδικών έργων υποδομής αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε αποτελεσματικότερη χρήση γης στις αστικές περιοχές. Η κατασκευή των νέων οδικών έργων υποδομής μαζί με τα άλλα μέτρα του Σεναρίου 3 αναμένεται ότι θα βελτιώσουν το επίπεδο προσβασιμότητας ώστε οι μετακινούμενοι να μην χρειάζεται να εισέρχονται στο κέντρο των πολεοδομικών συγκροτημάτων με τα οχήματά τους. Αυτό θα συμβάλει στην βελτίωση περαιτέρω του δομημένου περιβάλλοντος και θα προσφέρει περισσότερο χώρο για τους πεζούς, καθιστώντας τις κεντρικές περιοχές πιο προσίτες και καλύτερα συνδεδεμένες.</p> <p>Το Σενάριο 3 υποστηρίζει επιπλέον την ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ένα μέτρο που θα μπορούσε να επηρεάσει τη χωρική συνδεσιμότητα προωθήσει τον φιλικό προς το περιβάλλον αστικό σχεδιασμό. Αναμένεται ότι οι νέες αναπτύξεις και οι προτεινόμενες βελτιώσεις του δικτύου θα πραγματοποιηθούν βάσει σύγχρονων και βιώσιμων προτύπων, καθώς προτείνεται μια συνολική επικαιροποίηση των προτύπων οδικού σχεδιασμού. Αυτό θα διασφαλίσει ότι η περιοχή μελέτης θα επωφελείται από μεγαλύτερη διαθεσιμότητα επιλογών μετακίνησης και ποιοτικών υποδομών μεταφορών που θα είναι καλά ενσωματωμένες στο δομημένο περιβάλλον και, ως εκ τούτου, θα βελτιώσουν την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και θα συμβάλουν στη δημιουργία βιώσιμων αστικών κοινοτήτων.</p> <p>Αυτό το πακέτο παρεμβάσεων με την ανάπτυξη νέων οδικών έργων υποδομών, εννοχητρώνεται προσεκτικά ώστε να χρησιμεύσει ως κρίσιμη αρτηρία που συνδέει βασικές τοποθεσίες εντός της περιοχής. Το πακέτο παρεμβάσεων αναμένεται να δώσει επίσης προτεραιότητα στην προσβασιμότητα των ευάλωτων πληθυσμών, εξασφαλίζοντας ισότιμη πρόσβαση για άτομα με κινητικές δυσκολίες και για όσους κατοικούν σε απομακρυσμένες περιοχές. Επιπρόσθετα τα νέα οδικά έργα θα συνεισφέρουν μέσω της βελτιωμένης προσβασιμότητας στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων γύρω από βασικές υπηρεσίες και τοποθεσίες και στην ενίσχυση της αίσθησης ενότητας και συνοχής εντός της περιοχής του ΣΒΑΚ.</p> <p>Όλα τα νέα οδικά έργα υποδομής τα οποία περιλαμβάνονται στο Σενάριο 3 αναμένεται ότι θα σχεδιαστούν σύμφωνα με τα απαιτούμενα πρότυπα, με άμεσο αποτέλεσμα την βελτίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές μειώνοντας τις εκπομπές αέριων εκπομπών και προωθώντας τον φιλικό προς το περιβάλλον αστικό σχεδιασμό</p> <table border="1" data-bbox="1196 1585 2831 1806"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική σημαντικής κλίμακας</td> <td>></td> <td>A</td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική σημαντικής κλίμακας	>	A	ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική σημαντικής κλίμακας	>	A	ΟΧΙ	?									

Πίνακας 65: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Αναπλάσεις Ιστορικών / Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ													
Αναπλάσεις Ιστορικών / Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας) <ul style="list-style-type: none"> Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς Ιστορικό κέντρο Έγκωμης Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας 	Π1. Βιοποικιλότητα <ul style="list-style-type: none"> Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων, Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές) Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων έχουν κυρίως άμεσες επιδράσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον ενώ οι αναμενόμενες επιδράσεις στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης αναμένονται ουδέτερες έως άμεσα θετικές. Οι δράσεις δεν αναμένονται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην βιοποικιλότητα ούτε στην χλωρίδα, στην πανίδα, στα δάση και στο αστικό περιβάλλον, αλλά αντίθετα αναμένεται να έχουν έμμεσα θετικές επιπτώσεις αφού προωθείται δεντροφύτευση πεζόδρομων, μείωση της χρήσης αυτοκινήτων και συνάμα μείωση της ηχορύπανσης που πιθανόν να επηρεάζει είδη πανίδας.</p> <p>Ιδιαίτερη προσοχή, πρέπει να δοθεί στην περιοχή όπου γίνονται έργα για την Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου αφού εκεί κοντά φύτεται το είδος <i>Heliotropium supinum</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Εγγύς Απειλούμενο (NT). Επίσης, στην περιοχή κοντά στην Πύλη Αμμοχώστου (Ιστορικό/Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας) φύτεται το είδος <i>Peganum harmala</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Κρίσιμος Κινδυνεύων (CU) και απειλείται από έντονη ανθρώπινη δραστηριότητα.). Και στις δύο περιπτώσεις ο σχεδιασμός των έργων δεν επηρεάζει τα είδη αυτά.</p>													
	Π2. Χλωρίδα <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών, Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών, Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου 		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασποριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασποριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα		Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασποριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?										
Π3. Πανίδα <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν), Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν) 															

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
	<p>Π4. Πληθυσμός</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον, • Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές), • Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή • Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, • Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές • Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης 	<p>Κατά την φάση κατασκευής των έργων που αφορούν την ανάπλαση των Ιστορικών/εμπορικών κέντρων θα προκύπτουν οχλήσεις τοπικά όπου υπάρχουν εργοτάξια, ενδεχομένως και παραγωγής σκόνης, ηχορύπανσης και δύσκολης διακίνησης.</p> <p>Τα σχέδια που αφορούν την ανάπλαση των Ιστορικών/εμπορικών κέντρων επιδιώκουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Την αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος - Πράσινες υποδομές ή και άλλες δράσεις προστασίας φυσικού περιβάλλοντος - Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων χώρων/υποδομών πολιτιστικών δραστηριοτήτων/κληρονομιάς - Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση/επέκταση υφιστάμενων υποδομών προώθησης της αστικής κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι) - Κατασκευή νέων ή αποκατάσταση υφιστάμενων υποδομών παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (σε παιδιά, ηλικιωμένους, ευάλωτες ομάδες) <p>Τα μέτρα τα οποία περιλαμβάνονται σε αυτό το πακέτο παρεμβάσεων του Σεναρίου 3 αναμένεται ότι θα έχουν πολλές θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των ντόπιων και στην υγεία τους. Τα προτεινόμενα μέτρα θα έχουν ως αποτέλεσμα την άμεση βελτίωση της διαθεσιμότητας ανοικτών χώρων πρασίνου, της ποιότητας και της συνοχής του υφιστάμενου δικτύου πεζών και ποδηλάτων και θα ενθαρρύνουν τους ανθρώπους να περπατούν και να ποδηλατούν περισσότερο, προωθώντας τις ενεργές μεταφορές και παρέχοντας δημόσιους χώρους όπου οι κάτοικοι μπορούν να χαλαρώσουν, να ασκηθούν, να ανακουφιστούν από το άγχος και να αλληλεπιδράσουν με άλλους.</p> <p>Τέλος, τα έργα τα οποία περιλαμβάνονται σε αυτό το πακέτο παρεμβάσεων αναμένεται να έχουν μεγάλη συμβολή στην υλοποίηση της στρατηγικής αστικής ανάπτυξης η οποία υιοθετήθηκε στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.</p> <table border="1" data-bbox="1210 1234 2813 1451"> <thead> <tr> <th data-bbox="1210 1234 1478 1318">Πιθανότητα</th> <th data-bbox="1478 1234 1745 1318">Μέγεθος</th> <th data-bbox="1745 1234 2012 1318">Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th data-bbox="2012 1234 2279 1318">Αναστρεψιμότητα</th> <th data-bbox="2279 1234 2546 1318">Διασυνοριακή διάσταση</th> <th data-bbox="2546 1234 2813 1318">Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1210 1318 1478 1451">!</td> <td data-bbox="1478 1318 1745 1451">++ Θετική Σημαντικής κλίμακας</td> <td data-bbox="1745 1318 2012 1451">></td> <td data-bbox="2012 1318 2279 1451"></td> <td data-bbox="2279 1318 2546 1451">ΟΧΙ</td> <td data-bbox="2546 1318 2813 1451">?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Αναπλάσεις Ιστορικών / Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)</p> <ul style="list-style-type: none"> Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών Ιστορικό κέντρο Αγγλατζιάς Ιστορικό κέντρο Έγκωμης Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας 	<p>Π5. Ανθρώπινη Υγεία</p> <ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία), Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα. 	<p>Η κατασκευή των εν λόγω έργων, δυνητικά θα δημιουργήσουν επιπτώσεις οι οποίες επηρεάζουν την ανθρώπινη υγεία εξαιτίας της έκλυσης σκόνης.</p> <p>Τα σχέδια που αφορούν την ανάπτυξη των Ιστορικών/εμπορικών κέντρων επιδιώκουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> Την αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος Πράσινες υποδομές ή και άλλες δράσεις προστασίας φυσικού περιβάλλοντος Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων χώρων/υποδομών πολιτιστικών δραστηριοτήτων/κληρονομιάς Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση/επέκταση υφιστάμενων υποδομών προώθησης της αστικής κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι) Κατασκευή νέων ή αποκατάσταση υφιστάμενων υποδομών παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (σε παιδιά, ηλικιωμένους, ευάλωτες ομάδες) <p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στην ανθρώπινη υγεία. Η ποιοτική αναβάθμιση της καθημερινότητας στις πόλεις επιτυγχάνεται μέσα από ένα συγκροτημένο πλέγμα μικρότερων και μεγαλύτερων βελτιώσεων και παρεμβάσεων όπως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, καλύτερη ποιότητα του αέρα με λιγότερες εκπομπές ρύπων και λιγότερο θόρυβο.</p> <p>Τα προτεινόμενα μέτρα για την δημιουργία πράσινων υποδομών, την αναβάθμιση/επέκταση υφιστάμενων υποδομών προώθησης της αστικής κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι) αναμένεται ότι θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων καθώς θα δημιουργηθούν οι συνθήκες οι οποίες θα ενθαρρύνουν τους ανθρώπους να περπατούν και να ποδηλατούν περισσότερο, προωθώντας τις ενεργές μεταφορές και παρέχοντας δημόσιους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να χαλαρώσουν, να ασκηθούν, να ανακουφιστούν από το άγχος και να αλληλεπιδράσουν με άλλους. Το ποδήλατο και το περπάτημα σε προορισμούς μπορεί να βελτιώσει τόσο τη σωματική όσο και την ψυχική υγεία και να μειώσει τις πιθανότητες εμφάνισης πολλών προβλημάτων υγείας. Τα μέτρα αναμένεται επίσης να συνεισφέρουν τόσο στην βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας τοπικά όσο και στην μείωση του περιβαλλοντικού θορύβου (περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, ζώνες κυκλοφορίας με χαμηλές ταχύτητες) με θετικές επιπτώσεις για την ανθρώπινη υγεία, ιδίως κατά τη θερινή περίοδο, όπου περισσότεροι άνθρωποι χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο.</p> <table border="1" data-bbox="1196 1360 2831 1575"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική Σημαντικής κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
	<p>Π6. Έδαφος</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους, Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης, Προστασία των εδαφών από την διάβρωση, Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης), Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF) 	<p>Τα σχέδια που αφορούν την ανάπλαση των Ιστορικών/εμπορικών κέντρων επιδιώκουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Την αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος - Πράσινες υποδομές ή και άλλες δράσεις προστασίας φυσικού περιβάλλοντος - Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων χώρων/υποδομών πολιτιστικών δραστηριοτήτων/κληρονομιάς - Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση/επέκταση υφιστάμενων υποδομών προώθησης της αστικής κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι) - Κατασκευή νέων ή αποκατάσταση υφιστάμενων υποδομών παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (σε παιδιά, ηλικιωμένους, ευάλωτες ομάδες) <p>Τα έργα συνεπώς δεν αναμένεται να προκαλέσουν επιπτώσεις στο έδαφος καθώς τα έργα τα οποία περιλαμβάνονται σε αυτό το πακέτο παρεμβάσεων προβλέπεται να υλοποιηθούν σε περιοχές οι οποίες έχουν ήδη αναπτυχθεί.</p> <table border="1" data-bbox="1210 877 2813 1066"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td>A</td> <td>OXI</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>	A	OXI	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	Ο Ουδέτερη	>	A	OXI	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Αναπλάσεις Ιστορικών / Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)</p> <ul style="list-style-type: none"> Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς Ιστορικό κέντρο Έγκωμης Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" <p>Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας</p>	<p>Π7. Ύδατα</p> <ul style="list-style-type: none"> Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών, Μείωση των κινδύνων πλημμυρών, Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας) Κατανάλωση υπόγειων υδάτων, Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων, Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση) 	<p>Τα σχέδια που αφορούν την ανάπτυξη των Ιστορικών/εμπορικών κέντρων επιδιώκουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> Την αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος Πράσινες υποδομές ή και άλλες δράσεις προστασίας φυσικού περιβάλλοντος Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων χώρων/υποδομών πολιτιστικών δραστηριοτήτων/κληρονομιάς Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση/επέκταση υφιστάμενων υποδομών προώθησης της αστικής κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι) Κατασκευή νέων ή αποκατάσταση υφιστάμενων υποδομών παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (σε παιδιά, ηλικιωμένους, ευάλωτες ομάδες) <p>Τα έργα συνεπώς δεν αναμένεται να προκαλέσουν άμεσες επιπτώσεις στο έδαφος, λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι περιοχές στις οποίες προβλέπεται η υλοποίηση των προβλεπόμενων έργα αυτού του πακέτου παρεμβάσεων είναι ήδη ανεπτυγμένες.</p> <p>Πιθανόν όμως να παρουσιαστούν έμμεσες επιπτώσεις λόγω της αναπόφευκτης αύξησης της έκτασης της επιφάνειας εδάφους η οποία θα σφραγιστεί (πλακόστρωτα, και άλλες μη διαπερατές επιφάνειες) , κάτι το οποίο δυνητικά να έχει ως αποτέλεσμα σε αλλαγές στις υφιστάμενες απορροές των όμβριων υδάτων. Αυτές οι μικρές επιπτώσεις αναμένεται να περιοριστούν ως αποτέλεσμα του προβλεπόμενου σχεδιασμού των έργων (π.χ. χρήση υδατοπερατών υλικών, τεχνικά έργα συλλογής και διαχείρισης των επιφανειακών απορροών, έργα τοπιότεχνησης, κτλ.)</p> <table border="1" data-bbox="1169 1071 2813 1260"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π8. Αέρας</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα) 	<p>Κατά την φάση κατασκευής, αναμένονται επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας λόγω της έκλυσης αέριων ρύπων από την λειτουργία των μηχανημάτων των εργοταξίων και την διακίνηση βαρέων οχημάτων, και από τις πιθανές αλλαγές στις κυκλοφοριακές ροές λόγω πιθανών κλεισίματος δρόμων και εκτροπών της κυκλοφορίας. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι τοπικού χαρακτήρα, παροδικές και αναστρέψιμες.</p> <p>Η αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος, οι πράσινες υποδομές ή και άλλες δράσεις προστασίας φυσικού περιβάλλοντος, η δημιουργία νέων ή αναβάθμιση/επέκταση των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων, αναμένεται μεταξύ άλλων ότι θα μειώσουν το χρόνο που δαπανάται εντός των οχημάτων και να μειώσουν τοπικά τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης.</p> <p>Εάν τα σχέδια της ανάπτυξης των ιστορικών / εμπορικών κέντρων περιλαμβάνουν μέτρα για την μείωση του αριθμού των οχημάτων που εισέρχονται σε αυτά, την απαγόρευση της εμπορικής κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές, την εννοποίηση των δρομολογίων παράδοσης και τους περιορισμούς στα βαρέα οχήματα, αναμένεται ότι θα έχουν σημαντική θετική επίδραση στην ποιότητα του αέρα των αστικών κέντρων του ΣΒΑΚ.</p>												

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ					
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
	!!	+ Θετική	>	A	ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Αναπλάσεις Ιστορικών / Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)</p> <ul style="list-style-type: none"> Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς Ιστορικό κέντρο Έγκωμης Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" <p>Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας</p>	<p>Π9. Κλιματική Αλλαγή</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs) Εξ ορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές) 	<p>Οι επιπτώσεις από την ανάπτυξη των ιστορικών/εμπορικών κέντρων προβλέπεται πως θα είναι θετικές αφού οι αναπλάσεις πιθανόν να ενσωματώνουν βιώσιμες λύσεις, τοποθέτηση και δέντροφύτευση στα αστικά κέντρα που συνεισφέρουν θετικά στο μικρόκλιμα.</p> <p>Η αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος, οι πράσινες υποδομές ή και άλλες δράσεις προστασίας φυσικού περιβάλλοντος, η δημιουργία νέων ή αναβάθμιση/επέκταση των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων, αναμένεται μεταξύ άλλων ότι θα μειώσουν το χρόνο που δαπανάται εντός των οχημάτων και να μειώσουν τοπικά τα επίπεδα αερίων του θερμοκηπίου.</p> <p>Εάν τα σχέδια της ανάπτυξης των ιστορικών / εμπορικών κέντρων περιλαμβάνουν μέτρα για την μείωση του αριθμού των οχημάτων που εισέρχονται σε αυτά, την απαγόρευση της εμπορικής κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές, την ενοποίηση των δρομολογίων παράδοσης και τους περιορισμούς στα βαρέα οχήματα, αναμένεται ότι θα έχουν σημαντική θετική επίδραση στην ποιότητα του αέρα των αστικών κέντρων του ΣΒΑΚ μειώνοντας την έκλυση των αερίων του θερμοκηπίου.</p> <table border="1" data-bbox="1160 884 2766 1066"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον 	<p>Η υλοποίηση αυτού του πακέτου των παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχει άμεσες επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον. Αναμένονται όμως έμμεσες θετικές επιπτώσεις ως αποτέλεσμα του περιορισμού των μετακινήσεων στις οδικές αρτηρίες με άμεσο αποτέλεσμα τον περιορισμό του θορύβου.</p> <p>Εάν τα σχέδια της ανάπτυξης των ιστορικών / εμπορικών κέντρων περιλαμβάνουν μέτρα για την μείωση του αριθμού των οχημάτων που εισέρχονται σε αυτά, την απαγόρευση της εμπορικής κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές, την ενοποίηση των δρομολογίων παράδοσης και τους περιορισμούς στα βαρέα οχήματα, αναμένεται ότι θα έχουν σημαντική θετική επίδραση στην μείωση του περιβαλλοντικού θορύβου των αστικών κέντρων του ΣΒΑΚ.</p> <table border="1" data-bbox="1160 1482 2766 1663"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
	<p>Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απαλλοτριώσεων) Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία, Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις 	<p>Με την ανάπτυξη των ιστορικών/εμπορικών κέντρων, αναμένεται ότι θα αυξηθεί η αξία των περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται σε αυτά τα κέντρα.</p> <p>Παρόλα αυτά, τα κτίρια εντός των ζωνών ανάπτυξης, θα πρέπει να διατηρήσουν τον αρχιτεκτονικό χαρακτήρα της κάθε περιοχής. Αυτό μαζί με τις αναπαλαιώσεις θα αύξησε το κόστος τυχόν ανακαίνισης ή αναπαλαίωσης κτιρίων.</p> <p>Μεγάλη σημασία έχουν οι προδιαγραφές που θα ακολουθηθούν για την επιλογή των υλικών, την εκτέλεση των εργασιών, τον σχεδιασμό των αναπλάσεων και την αρμονική τους ενσωμάτωση στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής.</p> <table border="1" data-bbox="1160 842 2763 1022"> <thead> <tr> <th data-bbox="1160 842 1427 919">Πιθανότητα</th> <th data-bbox="1427 842 1694 919">Μέγεθος</th> <th data-bbox="1694 842 1961 919">Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th data-bbox="1961 842 2228 919">Αναστρεψιμότητα</th> <th data-bbox="2228 842 2496 919">Διασυνοριακή διάσταση</th> <th data-bbox="2496 842 2763 919">Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1160 919 1427 1022">!</td> <td data-bbox="1427 919 1694 1022">+ Θετική</td> <td data-bbox="1694 919 1961 1022">></td> <td data-bbox="1961 919 2228 1022"></td> <td data-bbox="2228 919 2496 1022">ΟΧΙ</td> <td data-bbox="2496 919 2763 1022">?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Αναπλάσεις Ιστορικών / Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)</p> <ul style="list-style-type: none"> Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς Ιστορικό κέντρο Έγκωμης Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" <p>Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας</p>	<p>Π12. Τοπίο</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας, Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων ενεργειακών υποδομών Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου, Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών 	<p>Τα σχέδια που αφορούν την ανάπτυξη των Ιστορικών/εμπορικών κέντρων επιδιώκουν:</p> <ul style="list-style-type: none"> Την αναζωογόνηση του αστικού περιβάλλοντος Πράσινες υποδομές ή και άλλες δράσεις προστασίας φυσικού περιβάλλοντος Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων χώρων/υποδομών πολιτιστικών δραστηριοτήτων/κληρονομιάς Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση/επέκταση υφιστάμενων υποδομών προώθησης της αστικής κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι) Κατασκευή νέων ή αποκατάσταση υφιστάμενων υποδομών παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (σε παιδιά, ηλικιωμένους, ευάλωτες ομάδες) <p>Οι επιπτώσεις αναμένονται ως Θετικές μεγάλης κλίμακας, καθώς ως μέρος των προτεινόμενων έργων υποδομής αναμένεται ότι θα φυτευτούν δέντρα και βλάστηση και να γίνει τοπιοτέχνηση δημόσιων δρόμων και χώρων πρασίνου. δημιουργώντας αισθητικά όμορφους δρόμους και περιοχές, ενώ ταυτόχρονα θα έχουν όλες τις αναγκαίες υποδομές για την σωστή περιβαλλοντική διαχείριση (δίκτυο ομβρίων, συλλογή απορριμμάτων, ηχοπετάσματα, κτλ.).</p> <table border="1" data-bbox="1142 1039 2843 1260"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td style="background-color: #008000; color: white;">++ Θετική Σημαντικής κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		ΟΧΙ	?														
	<p>Π13. Πολιτιστική Κληρονομιά</p> <ul style="list-style-type: none"> Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος) – αποφυγή ζημιών, Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος, Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος), 	<p>Η υλοποίηση των έργων δεν αναμένεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις σε χώρους και μνημεία πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Η μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου και των άλλων αερίων ρύπων θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην διατήρηση ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος ως αποτέλεσμα της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.</p> <p>Τα έργα και τα σχέδια που αφορούν την ανάπτυξη των Ιστορικών/εμπορικών κέντρων, αναμένεται να βελτιώσουν και την ευκολία πρόσβασης σε χώρους και μνημεία πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (τα προβλεπόμενα δίκτυα ποδηλασίας και δημόσιων συγκοινωνιών, οι πεζοδρομήσεις, θα επιτρέψουν σε περισσότερους ανθρώπους να μετακινούνται με γρήγορο, ασφαλή και άνετο τρόπο στους χώρους των αρχαιολογικών και πολιτιστικών μνημείων, εξασφαλίζοντας ότι οι χώροι αυτοί θα είναι προσβάσιμοι από όλες τις κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες.</p> <table border="1" data-bbox="1142 1711 2843 1911"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td style="background-color: #90EE90;">+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
	<ul style="list-style-type: none"> Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς 																		
	<p>Π14. Αστική Βιωσιμότητα</p> <ul style="list-style-type: none"> Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ, Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, Μείωση μήκους μετακινήσεων, Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο), Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών, Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης 	<p>Η ανάπτυξη των ιστορικών/εμπορικών κέντρων, ευνοεί την αστική βιωσιμότητα. Σκοπός των έργων είναι η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με υποδομές και μέσα μαζικής μεταφοράς που ευνοούν την βιώσιμη κινητικότητα εντός των αστικών κέντρων.</p> <p>Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ευνοούν στο να καταστεί το αστικό περιβάλλον περισσότερο ελκυστικό (μεγαλύτερη απόλαυση στην χρήση των χώρων πρασίνου ή των κοινών δημόσιων χώρων) διευκολύνοντας ταυτόχρονα την κοινωνική αλληλεπίδραση. Αυτό το πακέτο παρεμβάσεων αναμένεται να ενισχύσει την κοινωνική συνοχή, την αναζωογόνηση των γειτονιών και την ευημερία των κοινοτήτων.</p> <table border="1" data-bbox="1160 825 2763 1010"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Αναπλάσεις Ιστορικών / Εμπορικών Κέντρων (Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας)</p> <ul style="list-style-type: none"> Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών Ιστορικό κέντρο Αγγλατζιάς Ιστορικό κέντρο Έγκωμης Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" <p>Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας</p>	<p>Π15. Διαχείριση Αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων, Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων, Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης 	<p>Η ανάπλαση των ιστορικών/εμπορικών κέντρων πιθανόν να δημιουργήσει διάφορα απόβλητα/υλικά εκσκαφής κατά την φάση κατασκευής. Ωστόσο με την εφαρμογή ενός Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων και την χρήση βέλτιστων πρακτικών από τον εργολάβο του έργου αναμένεται μετριασθούν σημαντικά οποιεσδήποτε αρνητικές επιδράσεις.</p> <table border="1" data-bbox="1193 556 2870 745"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο / + Ουδέτερη / Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο / + Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα													
!	Ο / + Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?														
<p>Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο</p> <ul style="list-style-type: none"> Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη, Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις, Αλλαγές χρήσεων γης, Εκτός σχεδίου δόμηση Εντός σχεδίου δόμηση Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη 	<p>Οι προβλεπόμενες αναπλάσεις των νέων ιστορικών/εμπορικών κέντρων, συμμορφώνονται με τις υπάρχουσες πολεοδομικές ζώνες και με την δήλωση πολιτικής. Δεν αναμένονται οποιεσδήποτε αρνητικές επιπτώσεις.</p> <table border="1" data-bbox="1193 1123 2870 1312"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο / + Ουδέτερη / Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο / + Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?	
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	Ο / + Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?														

Πίνακας 66: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Μείωση ορίων ταχύτητας

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Μείωση ορίων ταχύτητας <ul style="list-style-type: none"> • Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ. • Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ. • Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ. • Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ. • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας • Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" 	Π1. Βιοποικιλότητα <ul style="list-style-type: none"> • Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων, • Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές) • Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη 	<p>Οι δράσεις δεν αναμένονται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην βιοποικιλότητα ούτε στην χλωρίδα, στην πανίδα, στα δάση και στο αστικό περιβάλλον, αλλά αντίθετα αναμένεται να έχουν έμμεσα θετικές επιπτώσεις αφού προωθείται η μείωση των ορίων ταχύτητας και άρα περιορισμός της ηχορύπανσης και μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα		Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα							
	!		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?							
Π2. Χλωρίδα <ul style="list-style-type: none"> • Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών • Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών, • Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών • Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων • Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών, • Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου 														
Π3. Πανίδα <ul style="list-style-type: none"> • Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν), • Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν) 														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
	<p>Π4. Πληθυσμός</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον, • Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές), • Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή • Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, • Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές • Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης 	<p>Με την δημιουργία νέων ή και την αναβάθμιση/επέκταση υφιστάμενων υποδομών προώθησης της αστικής κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι) και της μείωσης του ορίου ταχύτητας θετικές επιπτώσεις προκύπτουν για ασφαλέστερη διακίνηση και την διευκόλυνση των ευάλωτων ομάδων όπως ΑμεΑ, παιδιά και ηλικιωμένοι.</p> <p>Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην μείωση των επιπτώσεων των μετακινήσεων τους αστικούς πυρήνες</p> <p>Στα πλαίσια του 4ου κύρου Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου (2022) προτάθηκαν τα όρια των 70 dB(A) και 60 dB(A), για το δείκτη ημέρας-βραδιού-νύκτας (Lden) και το δείκτη νύκτας (Lnight), αντίστοιχα, για το οδικό δίκτυο σε περιοχές αμιγούς η/και μικτής κατοικίας. Παρατηρώντας τα αποτελέσματα της χαρτογράφησης, ο πληθυσμός που εκτίθεται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) εκτιμήθηκε σε 3,65% (Lden) και 4,97% (Lnight) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας. Τα μέτρα μείωσης των ορίων ταχύτητας αναμένεται να έχουν άμεσο αποτέλεσμα την μείωση του πληθυσμού ο οποίος εκτίθεται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) .</p> <table border="1" data-bbox="1210 877 2813 1096"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td style="background-color: #008000; color: white; text-align: center;">++ Θετική Σημαντικής κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>OXI</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		OXI	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		OXI	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Μείωση ορίων ταχύτητας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ. • Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ. • Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ. • Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ. • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας <p>Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"</p>	<p>Π5. Ανθρώπινη Υγεία</p> <ul style="list-style-type: none"> • Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία), • Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα. 	<p>Με την εφαρμογή της μείωσης των ορίων ταχύτητας, επιδιώκεται η ασφαλέστερη διακίνηση πεζών και ποδηλατιστών στα αστικά κέντρα και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Επίσης, θα μειωθούν οι αέριοι ρύποι που παράγονται από τα οχήματα και προκαλούν έμμεσα αναπνευστικά προβλήματα.</p> <p>Στα πλαίσια του 4ου κύρου Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου (2022) προτάθηκαν τα όρια των 70 dB(A) και 60 dB(A), για το δείκτη ημέρας-βραδιού-νύκτας (Lden) και το δείκτη νύκτας (Lnight), αντίστοιχα, για το οδικό δίκτυο σε περιοχές αμιγούς η/και μικτής κατοικίας. Παρατηρώντας τα αποτελέσματα της χαρτογράφησης, ο πληθυσμός που εκτίθενται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) εκτιμήθηκε σε 3,65% (Lden) και 4,97% (Lnight) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας. Τα μέτρα μείωσης των ορίων ταχύτητας αναμένεται να έχουν άμεσο αποτέλεσμα την μείωση του πληθυσμού ο οποίος εκτίθεται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) .</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π6. Έδαφος</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους, • Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης, • Προστασία των εδαφών από την διάβρωση, • Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης), • Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF) 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στο έδαφος</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0 Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Μείωση ορίων ταχύτητας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ. • Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ. • Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ. • Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ. • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας <p>Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"</p>	<p>Π7. Ύδατα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών, • Μείωση των κινδύνων πλημμυρών, • Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας) • Κατανάλωση υπόγειων υδάτων, • Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων, • Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση) 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στα υδάτινα σώματα.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα													
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?														
	<p>Π8. Αέρας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, • Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα) 	<p>Η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας, μειώνοντας τις εκπομπές ρύπων και τη κατανάλωση καυσίμου. Τα μέτρα που περιλαμβάνονται σε αυτό το πακέτο παρεμβάσεων συνεισφέρουν σε ένα βαθμό στην μείωση των εκπεμπόμενων αέριων ρύπων που επιτυγχάνει το Σενάριο 3 (Κεφάλαιο 5 – Εναλλακτικά Σενάρια).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Μείωση ορίων ταχύτητας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ. • Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ. • Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ. • Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ. • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας <p>Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"</p>	<p>Π9. Κλιματική Αλλαγή</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO2, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου,</i> • <i>Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ),</i> • <i>Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs</i> • <i>Εξ ορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές)</i> 	<p>Η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας, μειώνοντας τις εκπομπές ρύπων και τη κατανάλωση καυσίμου. Τα μέτρα που περιλαμβάνονται σε αυτό το πακέτο παρεμβάσεων συνεισφέρουν σε ένα βαθμό στην μείωση των εκπεμπόμενων αέριων του θερμοκηπίου που επιτυγχάνει το Σενάριο 3 (Κεφάλαιο 5 – Εναλλακτικά Σενάρια).</p> <table border="1" data-bbox="1181 604 2783 793"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="background-color: #90EE90;">+</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		+	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	+	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον</i> 	<p>Η υλοποίηση αυτού του πακέτου παρεμβάσεων αναμένεται να έχει άμεσες επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον αφού η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων μπορεί επίσης να μειώσει την ηχορύπανση, η οποία συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας των κατοίκων.</p> <p>Στα πλαίσια του 4ου γύρου Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου (2022) προτάθηκαν τα όρια των 70 dB(A) και 60 dB(A), για το δείκτη ημέρας-βραδιού-νύκτας (Lden) και το δείκτη νύκτας (Lnight), αντίστοιχα, για το οδικό δίκτυο σε περιοχές αμιγούς η/και μικτής κατοικίας. Παρατηρώντας τα αποτελέσματα της χαρτογράφησης, ο πληθυσμός που εκτίθενται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) εκτιμήθηκε σε 3,65% (Lden) και 4,97% (Lnight) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας. Τα μέτρα μείωσης των ορίων ταχύτητας αναμένεται να έχουν άμεσο αποτέλεσμα την μείωση του πληθυσμού ο οποίος εκτίθεται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) .</p> <table border="1" data-bbox="1181 1453 2783 1642"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td style="background-color: #008000; color: white;">++ Θετική Σημαντικής κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική Σημαντικής κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ					
	<p>Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απολλοτριώσεων) Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία, Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στον συγκεκριμένο ειδικό στόχο δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στα υλικά περιουσιακά στοιχεία.</p>					
		Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
		!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Μείωση ορίων ταχύτητας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ. • Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ. • Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ. • Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ. • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας <p>Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"</p>	<p>Π12. Τοπίο</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας,</i> • <i>Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων ενεργειακών υποδομών</i> • <i>Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου,</i> • <i>Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών</i> 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στον συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στο τοπίο.</p> <table border="1" data-bbox="1210 541 2813 730"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π13. Πολιτιστική Κληρονομιά</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος) – αποφυγή ζημιών,</i> • <i>Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,</i> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος),</i> • <i>Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς</i> 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στον συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις σε χώρους και μνημεία πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Η μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου και των άλλων αερίων ρύπων θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην διατήρηση ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος ως αποτέλεσμα της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.</p> <table border="1" data-bbox="1210 1318 2813 1507"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
	<p>Π14. Αστική Βιωσιμότητα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ, • Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, • Μείωση μήκους μετακινήσεων, • Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, • Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο), • Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών, • Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης 	<p>Με την εφαρμογή των μέτρων για την μείωση ορίων ταχύτητας, η ποιότητα ζωής βελτιώνεται λόγω της μείωσης των αερίων ρύπων και της ευκολότερης διακίνησης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (MMM, ποδήλατα, πεζοί).</p> <table border="1" data-bbox="1210 575 2813 793"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="background-color: #008000; color: white;">++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Μείωση ορίων ταχύτητας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 - Ζώνη 30χλμ. • Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440- Ζώνη 30χλμ. • Καϊμακλί-ΚΜΜ2441-Ζώνη 30χλμ. • Παλλουριώτισσα-ΚΜΜ2442-Ζώνη 30χλμ. • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας • Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" 	<p>Π15. Διαχείριση Αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, • Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στη διαχείριση αποβλήτων.</p> <table border="1" data-bbox="1193 625 2831 814"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?														
	<p>Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη, • Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις, • Αλλαγές χρήσεων γης, • Εκτός σχεδίου δόμηση • Εντός σχεδίου δόμηση • Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στη διαχείριση αποβλήτων.</p> <table border="1" data-bbox="1193 1077 2831 1266"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?														

Πίνακας 67: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο <ul style="list-style-type: none"> • Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - “Slow city” • Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας 	Π1. Βιοποικιλότητα <ul style="list-style-type: none"> • Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων, • Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές) • Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στον συγκεκριμένο ειδικό στόχο δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στην βιοποικιλότητα της περιοχής.</p> <p>Ιδιαίτερη προσοχή, πρέπει να δοθεί στην περιοχή όπου γίνονται έργα κοντά στην Πύλη Αμμοχώστου (Ιστορικό/Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας) φύεται το είδος <i>Peganum harmala</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Κρίσιμος Κινδυνεύων (CU) και απειλείται από έντονη ανθρώπινη δραστηριότητα.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα		Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα							
			Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?							
Π2. Χλωρίδα <ul style="list-style-type: none"> • Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών • Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών, • Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών • Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων • Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών, • Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου 														
Π3. Πανίδα <ul style="list-style-type: none"> • Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν), • Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν) 														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
	<p>Π4. Πληθυσμός</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον, • Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές), • Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή • Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, • Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές • Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης 	<p>Τα μέτρα αυτού του πακέτου παρέμβασης, πιθανόν να δημιουργηθεί δυσарέσκεια στο κοινό λόγω του υψηλού αντίτιμου στους χώρους στάθμευσης. Παρόλα αυτά, το μέτρα αυτά στοχεύουν στην ευαισθητοποίηση των πολιτών για την χρήση ενός αναβαθμισμένου συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς. Στοχεύουν επίσης στον περιορισμό της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και στην στροφή των πολιτών να χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους νέων μέσα βιώσιμης αστικής κινητικότητας (MMM, ποδήλατα, κτλ).</p> <table border="1" data-bbox="1193 630 2870 819"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>O/+ Ουδέτερη / Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	O/+ Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	O/+ Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίκτυπο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" • Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας 	<p>Π5. Ανθρώπινη Υγεία</p> <ul style="list-style-type: none"> • Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία), • Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα. 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στην ανθρώπινη υγεία.</p> <p>Έμμεσες θετικές επιπτώσεις αναμένονται καθώς το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην αποθάρρυνση της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος στις κεντρικές περιοχές με σκοπό την ενίσχυση της χρήσης είτε ήπιων μέσων μεταφοράς είτε μέσων μαζικής μεταφοράς.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
<p>Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας</p>	<p>Π6. Έδαφος</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους, • Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης, • Προστασία των εδαφών από την διάβρωση, • Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης), • Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF) 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στην ανθρώπινη υγεία.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" • Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας <p>Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας</p>	<p>Π7. Ύδατα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών, • Μείωση των κινδύνων πλημμυρών, • Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας) • Κατανάλωση υπόγειων υδάτων, • Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων, • Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση) 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στην ανθρώπινη υγεία.</p> <table border="1" data-bbox="1181 569 2783 758"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π8. Αέρας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, • Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα) 	<p>Με την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων (περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο), αναμένονται μόνο θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας, αφού οι πολίτες αναμένεται να συμμορφωθούν με το νέο μέτρο και θα περιοριστεί ο αριθμός της διακίνησης οχημάτων. Το νέο μέτρο αποσκοπεί στην προώθηση εναλλακτικών μέσων διακίνησης (ΜΜΜ, ποδήλατα, πεζοί) που παράγουν λιγότερους ρύπους.</p> <table border="1" data-bbox="1181 1409 2783 1629"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!!</td> <td>+ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!!	+ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!!	+ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο <ul style="list-style-type: none"> • Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" • Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας	Π9. Κλιματικές Αλλαγές <ul style="list-style-type: none"> • Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, • Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), • Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs • Εξ ορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές) 	<p>Με την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων (περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο), αναμένονται μόνο θετικές επιπτώσεις στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή, αφού οι πολίτες αναμένεται να συμμορφωθούν με το νέο μέτρο και θα περιοριστεί ο αριθμός της διακίνησης οχημάτων. Το νέο μέτρο αποσκοπεί στην προώθηση εναλλακτικών μέσων διακίνησης (MMM, ποδήλατα, πεζοί) που παράγουν λιγότερους ρύπους.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?								
	Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος <ul style="list-style-type: none"> • Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον 	<p>Με την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων (περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο), αναμένονται μόνο θετικές επιπτώσεις στην μείωση της έκθεσης των κατοίκων σε υψηλά επίπεδα περιβαλλοντικού θορύβου. Οι πολίτες αναμένεται να συμμορφωθούν με το νέο μέτρο και θα περιοριστεί ο αριθμός της διακίνησης οχημάτων. Το νέο μέτρο αποσκοπεί στην προώθηση εναλλακτικών μέσων διακίνησης (MMM, ποδήλατα, πεζοί) που παράγουν λιγότερους ρύπους.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									
	Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία <ul style="list-style-type: none"> • Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απολλοτριώσεων) • Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στα υλικά περιουσιακά στοιχεία.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>0 Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
	<p><i>επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις</i> 	

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παλιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" • Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας <p>Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας</p>	<p>Π12. Τοπίο</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας,</i> • <i>Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων ενεργειακών υποδομών</i> • <i>Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου,</i> • <i>Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών</i> 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στο τοπίο.</p> <table border="1" data-bbox="1210 541 2813 730"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π13. Πολιτιστική Κληρονομιά</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος) – αποφυγή ζημιών,</i> • <i>Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,</i> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος),</i> • <i>Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς</i> 	<p>Με την εφαρμογή του σχεδίου για ελεγχόμενη στάθμευση με αντίτιμο, πιθανόν να περιοριστούν οι επισκέψεις μπρος και από τα μνημεία. Παρόλα αυτά, ευνοείται η πρόσβαση στα πολιτιστικά σημεία του αστικού κέντρου με την χρήση εναλλακτικών μέσων κινητικότητας.</p> <table border="1" data-bbox="1210 1108 2813 1297"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο / + Ουδέτερη / Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο / + Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	Ο / + Ουδέτερη / Θετική	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
	<p>Π14. Αστική Βιωσιμότητα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ, • Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, • Μείωση μήκους μετακινήσεων, • Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, • Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο), • Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών, • Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης 	<p>Με την εφαρμογή του μέτρου ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο, αναμένονται έμμεσες θετικές επιπτώσεις στην αστική βιωσιμότητα, λόγω της παρότρυνσης της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (MMM, ποδήλατα, πεζοί).</p> <table border="1" data-bbox="1210 575 2813 793"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="background-color: #008000; color: white; text-align: center;">++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td style="text-align: center;">></td> <td></td> <td style="text-align: center;">ΟΧΙ</td> <td style="text-align: center;">?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city" • Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας 	<p>Π15. Διαχείριση Αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, • Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στην διαχείριση αποβλήτων.</p> <table border="1" data-bbox="1193 625 2840 814"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?														
	<p>Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη, • Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις, • Αλλαγές χρήσεων γης, • Εκτός σχεδίου δόμηση • Εντός σχεδίου δόμηση • Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων • Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στον πολεοδομικό σχεδιασμό.</p> <p>Έμμεσες θετικές επιπτώσεις αναμένονται καθώς το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην αποθάρρυνση της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος στις κεντρικές περιοχές με σκοπό την ενίσχυση της χρήσης είτε ήπιων μέσων μεταφοράς είτε μέσων μαζικής μεταφοράς.</p> <table border="1" data-bbox="1193 1255 2840 1444"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?														

Πίνακας 68: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Μεγάλες Αναπτύξεις

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Μεγάλες Αναπτύξεις <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ • Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark» • Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο • Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα “Jumpo” στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA • ΓΧΣ Αρχιγραμματείας • Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου • Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά • Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου • Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom) 	Π1. Βιοποικιλότητα <ul style="list-style-type: none"> • Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων, • Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές) • Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη 	<p>Τα μεγάλα έργα αναπτύξεις στην ευρύτερη περιοχή Λευκωσίας, θα υλοποιηθούν εκτός Προστατευόμενων Περιοχών και έχουν λάβει υπόψη το Καθεστώς Προστασίας και την Δήλωση Πολιτικής (Natura 2000, Εθνικά Δασικά Πάρκα, Πολεοδομικές Ζώνες Προστασίας Δα1 και Δα2), και τηρούνται τα απαιτούμενα μέτρα μετριασμού που ευνοούν την προστασία του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.</p> <p>Παρόλα αυτά, εκσκαφές, αποκοπή δένδρων, ηχορύπανση και δημιουργία σκόνης θα δημιουργηθούν κατά την κατασκευή των μεγάλων αναπτύξεων. Αυτά, ενδέχεται να επηρεάσουν την βιοποικιλότητα τοπικά και προσωρινή όχληση της πανίδας.</p> <p>Κατά την λειτουργία των περισσότερων έργων, αναμένεται να βελτιωθεί το μικρόκλιμα της περιοχής καθώς μερικά από τα έργα θα ενσωματώσουν δέντροφύτευση για βελτίωση της τοπικής βιοποικιλότητας. Συγκεκριμένα, τα έργα, η Ανάπτυξη του Νέου Αρχαιολογικού Μουσείου Λευκωσίας, η ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ και της ΓΧΣ Αρχιγραμματείας ενσωματώνουν στο σχεδιασμό τους τη δημιουργία χώρων πρασίνου εντός του αστικού περιβάλλοντος.</p> <p>Δεν είναι σαφής ακόμα η θέση χωροθέτησης του νέου Κρατικού Χημείου. Σύμφωνα με δημοσιεύσεις, υπολογίζεται ότι θα χωροθετηθεί μεταξύ του Εθνικού Δασικού Πάρκου Αθαλάσσας και της Ψυχιατρικής Κλινικής Λευκωσίας (Αθαλάσσας). Πολεοδομικά, δεν εμπίπτει εντός της Ζώνης Προστασίας Δα, παρόλα αυτά, μπορεί να εμπίπτει μέρος του εντός των ορίων του Εθνικού Δασικού Πάρκου Αθαλάσσας. Πρέπει να ληφθούν υπόψη η οικολογική σημασία της περιοχής κατά την εκπόνηση των μελετών για την συγκεκριμένη ανάπτυξη.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>0/+ Ουδέτερη/Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	0/+ Ουδέτερη/Θετική	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα		Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα							
	!		0/+ Ουδέτερη/Θετική	>		ΟΧΙ	?							
	Π2. Χλωρίδα <ul style="list-style-type: none"> • Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών • Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών, • Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών • Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων • Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών, • Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου 													
	Π3. Πανίδα <ul style="list-style-type: none"> • Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν), • Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν) 													

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
	<p>Π4. Πληθυσμός</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον, • Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές), • Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή • Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, • Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές • Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης 	<p>Κατά την κατασκευή των μεγάλων αναπτύξεων ενδεχομένως να δημιουργηθεί κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά την μεταφορά υλικών και οχημάτων των εργοταξίων.</p> <p>Οι μεγάλες αυτές αναπτύξεις θα έχουν θετικό αντίκτυπο στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον καθώς, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και περισσότερες υπηρεσίες στο αστικό κέντρο όπως νέοι χώροι αναψυχής, ανάδειξη πολιτιστικής κουλτούρας και αναβάθμιση κρατικών υπηρεσιών.</p> <p>Κατά την λειτουργία των μεγάλων αυτών έργων, είναι αναπόφευκτη η δημιουργία κυκλοφοριακής συμφόρησης. Παρόλα αυτά, το ΣΒΑΚ στοχεύει στην χρήση εναλλακτικών μέσων κυκλοφορίας, με σκοπό την μείωση της κυκλοφορικής συμφόρησης στην πόλη. Οι νέες γραμμές λεωφορείων και ποδηλάτων του ΣΒΑΚ θα ευνοήσουν τη μετακίνηση του κοινού προς και από τις μεγάλες αναπτύξεις.</p> <p>Η λειτουργία των μεγάλων αναπτύξεων θα συμβάλει στην ευκολότερη πρόσβαση στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή, καθώς στο σύνολό τους προωθούν την βιώσιμη κινητικότητα (π.χ. ο σχεδιασμός τους συνδέεται : με την κατασκευή χώρων στάθμευσης οι οποίοι συνδέονται με το σύστημα των δημοσίων λεωφορείων, με την κατασκευή πλατειών, με την προσθήκη στο κτηριακό απόθεμα της Λευκωσίας διαμερισμάτων, γραφειακών χώρων, με την ανάπτυξη διαφόρων ειδών χρήσεων γης όπως εμπορικών, γραφειακών, τουριστικών, οικιστικών, αναψυχής, ιατρικής και εκπαίδευσης. Σε όλες τις αναπτύξεις συμπεριλαμβάνεται έκταση που διατίθεται ως δημόσιος χώρος πρασίνου και κοινοτικός εξοπλισμός).</p> <table border="1" data-bbox="1193 1071 2870 1260"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>O/+ Ουδέτερη/Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>OXI</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	O/+ Ουδέτερη/Θετική	>		OXI	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	O/+ Ουδέτερη/Θετική	>		OXI	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Μεγάλες Αναπτύξεις <ul style="list-style-type: none"> Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark» Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA ΓΧΣ Αρχιγγραμματοείας Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom) 	Π5. Ανθρώπινη Υγεία <ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία), Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα. 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στην ανθρώπινη υγεία.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
	Π6. Έδαφος <ul style="list-style-type: none"> Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους, Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης, Προστασία των εδαφών από την διάβρωση, Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης), Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF) 	<p>Τα μεγάλα έργα και οι νέες αναπτύξεις κατά την κατασκευή πιθανόν να επηρεάσουν το έδαφος λόγω ρύπανσης εξαιτίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> Επιφανειακών απορροών από τον εργοταξιακό χώρο οι οποίες μπορεί να είναι επιβαρυνμένες με αιωρούμενα στερεά, υδρογονάνθρακες και βαρέα μέταλλα (ιδιαίτερα σε περίπτωση ατυχήματος) Στερεών αποβλήτων που προέρχονται είτε από τις εργασίες κατασκευής είτε από τους εργαζομένους κατά την διάρκεια της κατασκευής. Διαρροή καυσίμων και λιπαντικών, κυρίως κατά τη συντήρηση των μηχανημάτων κατασκευών <p>Η λειτουργία των μεγάλων αναπτύξεων, θα έχει ως αποτέλεσμα τη μόνιμη επίπτωση από τη σφράγιση του εδάφους, η οποία ελαττώνει τα οφέλη από αυτό. Η σφράγιση εδάφους προκαλεί απώλεια περιοχών συγκράτησης ύδατος και ταυτόχρονα αύξηση των επιφανειακών απορροών υδάτων.</p> <p>Όλα τα έργα έχουν λάβει υπόψη κατά το στάδιο εκπόνησης μελέτης όλες τις ζώνες γεωλογικής καταλληλότητας και έχουν ληφθεί οι απαραίτητες προϋποθέσεις σχεδιασμού και κατάλληλα μέτρα μετριασμού.</p> <p>Επιπλέον, μεγαλύτεροι όγκοι αστικών/επικίνδυνων αποβλήτων θα δημιουργούνται κατά την λειτουργία αυτών των μεγάλων έργων. Συστήνεται, η δημιουργία νέου αναβαθμισμένου συστήματος διαχείρισης αποβλήτων για αποφυγή μόλυνσης του εδάφους.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>- Αρνητική</td> <td>></td> <td>A</td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	- Αρνητική	>	A	ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	- Αρνητική	>	A	ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Μεγάλες Αναπτύξεις</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ • Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark» • Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο • Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα “Jumbo” στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA • ΓΧΣ Αρχιγραμματείας • Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου • Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά • Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου • Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom) 	<p>Π7. Ύδατα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών, • Μείωση των κινδύνων πλημμυρών, • Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας) • Κατανάλωση υπόγειων υδάτων, • Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων, • Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση) 	<p>Τα μεγάλα έργα και οι νέες αναπτύξεις κατά την κατασκευή πιθανόν να επηρεάσουν τους υδάτινους αποδέκτες λόγω ρύπανσης από:</p> <ul style="list-style-type: none"> - τις επιφανειακές απορροές από τον εργοταξιακό χώρο οι οποίες μπορεί να είναι επιβαρυμένες με αιωρούμενα στερεά, υδρογονάνθρακες και βαρέα μέταλλα (ιδιαίτερα σε περίπτωση ατυχήματος) - την δημιουργία μεγαλύτερου όγκου αποβλήτων που προέρχονται είτε από τις εργασίες κατασκευής είτε από τους εργαζομένους κατά την διάρκεια της κατασκευής. - τις διαρροές καυσίμων και λιπαντικών, κυρίως κατά τη συντήρηση των μηχανημάτων κατασκευών <p>Η λειτουργία των μεγάλων αναπτύξεων, θα έχει ως αποτέλεσμα τη μόνιμη επίπτωση από τη σφράγιση του εδάφους, η οποία ελαττώνει τα οφέλη από αυτό. Η επίπτωση αυτή προκαλεί έμμεσες επιπτώσεις στους υδάτινους αποδέκτες αφού αυξάνονται οι πιθανότητες για εισχώρηση επικίνδυνων απορροών στα ύδατα (επιφανειακά και υπόγεια).</p> <p>Όλα τα έργα έχουν λάβει υπόψη κατά το στάδιο εκπόνησης μελέτης και σχεδιασμού όλες τις ζώνες προστασίας ποταμών και πλημμύρας και έχουν ενσωματώσει τις απαραίτητες υδρογεωλογικές μελέτες.</p> <p>Επιπλέον, μεγαλύτεροι όγκοι αστικών/επικίνδυνων αποβλήτων θα δημιουργούνται κατά την λειτουργία αυτών των μεγάλων έργων. Συστήνεται, η δημιουργία νέου αναβαθμισμένου συστήματος διαχείρισης αποβλήτων για αποφυγή μόλυνσης του εδάφους και υδάτινων πόρων.</p> <table border="1" data-bbox="1181 1266 2783 1451"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>- Αρνητική</td> <td>></td> <td>A</td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	- Αρνητική	>	A	ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	- Αρνητική	>	A	ΟΧΙ	?									
	<p>Π8. Αέρας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, • Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα) 	<p>Κατά την φάση κατασκευής, αναμένονται επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας λόγω της έκλυσης αέριων ρύπων από την λειτουργία των μηχανημάτων των εργοταξίων και την διακίνηση βαρέων οχημάτων, και από τις πιθανές αλλαγές στις κυκλοφοριακές ροές λόγω πιθανών κλεισίματος δρόμων και εκτροπών της κυκλοφορίας. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι τοπικού χαρακτήρα, παροδικές και αναστρέψιμες.</p> <p>Εάν τα σχέδια της ανάπλασης των ιστορικών / εμπορικών κέντρων περιλαμβάνουν μέτρα για την μείωση του αριθμού των οχημάτων που εισέρχονται σε αυτά, την απαγόρευση της εμπορικής κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές, την ενοποίηση των δρομολογίων παράδοσης και τους περιορισμούς στα βαρέα οχήματα, αναμένεται ότι θα έχουν σημαντική θετική επίδραση στην ποιότητα του αέρα των αστικών κέντρων του ΣΒΑΚ.</p>												

		Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
		!!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Μεγάλες Αναπτύξεις</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ • Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark» • Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο • Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα “Jumbo” στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA • ΓΧΣ Αρχιγραμματείας • Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου • Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά • Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου • Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom) 	<p>Π9. Κλιματικές Αλλαγές</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου,</i> • <i>Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ),</i> • <i>Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs</i> • <i>Εξ ορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές)</i> 	<p>Κατά την φάση κατασκευής, αναμένονται επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας λόγω της έκλυσης αέριων του θερμοκηπίου από την λειτουργία των μηχανημάτων των εργοταξίων και την διακίνηση βαρέων οχημάτων, και από τις πιθανές αλλαγές στις κυκλοφοριακές ροές λόγω πιθανών κλεισίματος δρόμων και εκτροπών της κυκλοφορίας. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι τοπικού χαρακτήρα, παροδικές και αναστρέψιμες.</p> <p>Έργα όπως η ανάπλαση του Σταδίου ΓΣΠ, Ανάπτυξη νέου Αρχαιολογικού Μουσείου και ΓΧΣ Αρχιγραμματείας, ενσωματώνουν μεγάλης κλίμακας τοπιοτέχνηση, δημιουργία πρασίνου με δεντροφύτευση που συνεισφέρουν θετικά στο μικροκλίμα.</p> <table border="1" data-bbox="1172 682 2813 871"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον</i> 	<p>Η υλοποίηση αυτού του ειδικού στόχου δεν αναμένεται να έχει άμεσες επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον. Αναμένεται μικρή τοπικής κλίμακας αύξηση του περιβαλλοντικού θορύβου κατά τις κατασκευαστικές εργασίες οι οποίες μπορούν να εξαλειφθούν με τη λήψη κατάλληλων διαχειριστικών μέτρων.</p> <table border="1" data-bbox="1172 1239 2813 1428"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>0 Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απαλλοτριώσεων)</i> • <i>Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία,</i> 	<p>Δεν αναμένεται να επηρεαστεί η αξία της γης και της ακίνητης περιουσίας από την υλοποίηση του πακέτου των μέτρων, καθώς το ποσοστό της κάλυψης του εδάφους από τα έργα του Σχεδίου είναι πολύ μικρό με πολύ μικρές γενικά επιπτώσεις στα υλικά περιουσιακά στοιχεία κατά τη φάση κατασκευής, καθώς το μεγαλύτερο μέρος των έργων θα είναι έργα ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Στις περιπτώσεις βέβαια που θα γίνουν απαλλοτριώσεις θα ληφθούν όλα τα μέτρα για την αποζημίωση των δικαιούχων.</p> <p>Επίσης δεν αναμένεται ουσιαστική διαφοροποίηση της κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις. Μικρές τοπικής κλίμακας αρνητικές επιπτώσεις αναμένονται στις περιοχές πλησίον των έργων υλοποίησης, οι οποίες όμως δύνανται να μετριαστούν με τη λήψη επανορθωτικών μέτρων.</p> <table border="1" data-bbox="1172 1785 2813 1923"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>0</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	0	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	0	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ					
	<ul style="list-style-type: none"> <i>Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις</i> 		Ουδέτερη				

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Μεγάλες Αναπτύξεις</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ • Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark» • Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο • Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα “Jumbo” στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ ΙΚΕΑ • ΓΧΣ Αρχιγραμματείας • Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου • Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά • Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου • Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom) 	<p>Π12. Τοπίο</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας,</i> • <i>Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία έργων ενεργειακών υποδομών</i> • <i>Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου,</i> • <i>Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών</i> 	<p>Τα μεγάλα έργα αναπτύξεις στην ευρύτερη περιοχή Λευκωσίας, θα υλοποιηθούν εκτός Προστατευόμενων Περιοχών και έχουν λάβει υπόψη το Καθεστώς Προστασίας και την Δήλωση Πολιτικής (Natura 2000, Εθνικά Δασικά Πάρκα, Πολεοδομικές Ζώνες Προστασίας Δα1 και Δα2), και τηρούνται τα απαιτούμενα μέτρα μετριασμού που ευνοούν την προστασία του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.</p> <p>Παρόλα αυτά, εκσκαφές, αποκοπή δένδρων, ηχορύπανση και δημιουργία σκόνης θα δημιουργηθούν κατά την κατασκευή των μεγάλων αναπτύξεων. Αυτά, ενδέχεται να επηρεάσουν την αισθητική του τοπίου αφού θα υπάρχει προσωρινά η παρουσία εργοταξίου.</p> <p>Κατά την λειτουργία των περισσότερων έργων, αναμένεται να βελτιωθεί το μικρόκλιμα της περιοχής καθώς μερικά από τα έργα θα ενσωματώσουν δεντροφύτευση για βελτίωση της τοπικής βιοποικιλότητας και αισθητικής τοπίου. Συγκεκριμένα, έργα με μεγάλες τοπιολογικές, περιλαμβάνουν την Ανάπτυξη του Νέου Αρχαιολογικού Μουσείου Λευκωσίας, την ανάπλαση του παλιού σταδίου ΓΣΠ και την ΓΧΣ Αρχιγραμματείας τα οποία ενσωματώνουν στο σχεδιασμό τους τη δημιουργία χώρων πρασίνου εντός του αστικού περιβάλλοντος.</p> <p>Δεν είναι σαφές ακόμα η ακριβής χωροθέτηση του νέου Κρατικού Χημείου. Σύμφωνα με δημοσιεύσεις, υπολογίζεται ότι θα χωροθετηθεί μεταξύ του Εθνικού Δασικού Πάρκου Αθαλάσσας και της Ψυχιατρικής Κλινικής Λευκωσίας (Αθαλάσσας). Πολεοδομικά, δεν εμπίπτει εντός της Ζώνης Προστασίας Δα, παρόλα αυτά, μπορεί να εμπίπτει μέρος του εντός των ορίων του Εθνικού Δασικού Πάρκου Αθαλάσσας. Πρέπει να ληφθούν υπόψη η υψηλή οικολογική και αισθητική σημασία της περιοχής κατά την εκπόνηση των μελετών και των σχεδιασμών του εν λόγω έργου.</p> <table border="1" data-bbox="1196 1213 2837 1398"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>O/+ Ουδέτερη/Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	O/+ Ουδέτερη/Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	O/+ Ουδέτερη/Θετική	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π13. Πολιτιστική Κληρονομιά</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος) – αποφυγή ζημιών,</i> • <i>Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,</i> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί</i> 	<p>Οι μεγάλες αναπτύξεις, δεν αναμένεται να επηρεάσουν ούτε αρνητικά ούτε θετικά την πολιτιστική κληρονομιά.</p> <p>Η μόνη και η πιο σημαντική ανάπτυξη που αφορά στην ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς είναι το υπό ανέγερση το Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο Λευκωσίας. Το μουσείο θα δέχεται περίπου 300 επισκέπτες την ημέρα και θα παρέχει θέσεις εργασίας για 150 άτομα.</p> <table border="1" data-bbox="1196 1738 2837 1925"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									

	<p>να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς 													
	<p>Π14. Αστική Βιωσιμότητα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ, • Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, • Μείωση μήκους μετακινήσεων, • Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, • Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο), • Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών, • Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης 	<p>Μετά την δημιουργία των μεγάλων αναπτύξεων, αναμένεται να ευνοηθεί η καθημερινότητα του κοινού. Η αστική βιωσιμότητα ευνοείται με την ενίσχυση πρασίνου όπως οι αναπτύξεις που ενσωματώνουν πάρκα και δεντροφύτευση (Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ, Ανάπτυξη Νέου Αρχαιολογικού Μουσείου και ΓΧΣ Αρχιγραμματείας).</p> <table border="1" data-bbox="1210 779 2813 963"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Μεγάλες Αναπτύξεις</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ • Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark» • Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο • Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα “Jumbo” στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ ΙΚΕΑ • ΓΧΣ Αρχιγραμματείας • Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου 	<p>Π15. Διαχείριση Αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, • Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης 	<p>Οι μεγάλες αναπτύξεις πιθανόν να δημιουργήσουν διάφορα απόβλητα/υλικά εκσκαφής κατά την φάση κατασκευής. Ωστόσο με την εφαρμογή ενός Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων και την χρήση βέλτιστων πρακτικών από τον εργολάβο του έργου αναμένεται μετριασθούν σημαντικά οποιεσδήποτε αρνητικές επιδράσεις.</p> <p>Η λειτουργία τους δεν αναμένεται να έχει επιπτώσεις στην Διαχείριση Αποβλήτων.</p> <table border="1" data-bbox="1193 735 2870 926"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?														
<ul style="list-style-type: none"> • Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά • Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου • Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom) 	<p>Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη, • Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις, • Αλλαγές χρήσεων γης, • Εκτός σχεδίου δόμηση • Εντός σχεδίου δόμηση • Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη 	<p>Τα προβλεπόμενα έργα αυτού του πακέτου παρεμβάσεων, συμμορφώνονται με τις υπάρχουσες πολεοδομικές ζώνες και με την δήλωση πολιτικής. Δεν αναμένονται οποιεσδήποτε αρνητικές επιπτώσεις.</p> <table border="1" data-bbox="1193 1113 2870 1302"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?														

Πίνακας 69: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Ποδηλατόδρομοι

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ											
Ποδηλατόδρομοι <ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Πρόεκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραισκακιο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνος – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας) Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Σταυρού Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμειας 	Π1. Βιοποικιλότητα <ul style="list-style-type: none"> Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων, Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές) Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη 	<p>Η αυξημένη χρήση ποδηλάτων σε ένα ασφαλές δίκτυο ποδηλατικών υποδομών, στοχεύει στην προώθηση των αειφόρων αρχών, όπως την μετακίνηση με εναλλακτικούς τρόπους. Το ποδήλατο, χαρακτηρίζεται ως φιλικό προς το περιβάλλον μέσο και η χρήση του ως μέσου μετακίνησης για μεσαίες και μικρές αποστάσεις αντί του αυτοκινήτου, θα μειώσει τις αρνητικές επιδράσεις στην ποιότητα του αέρα συμβάλλοντας παράλληλα στο να μειωθούν οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στα οικοσυστήματα και στο φυσικό περιβάλλον που προέρχονται από κυκλοφοριακή κίνηση. Η μείωση της ηχορύπανσης και η αποφυγή της ρύπανσης εδάφους που προέρχεται από τα οχήματα ευνοούν την διατήρηση της φυσικής κατάσταση του περιβάλλοντος (συμπεριλαμβανομένων χλωρίδας, πανίδας και βιοτόπων).</p> <p>Στο πλαίσιο αναβάθμισης του ποδηλατικού δικτύου, αναμένεται ότι το φυσικό τοπίο, θα επηρεαστεί θετικά.. Με την σωστή διαχείριση των χώρων πρασίνου και των Εθνικών Δασικών Πάρκων, προστατεύεται η βιοποικιλότητα και προωθείται η περιβαλλοντική εκπαίδευση και επιμόρφωση.</p>											
	Π2. Χλωρίδα <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών, Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών, Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου 	<p>Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός του αστικού γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου, προωθεί την ενίσχυση της βιοποικιλότητας εντός της πόλης και την βελτίωση της προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας τους πάρκου. Ο Πεδιαίος μετατρέπεται σε πράσινο άξονα ζωής που διασχίζει και συνδέει την πόλη. Παράλληλα, το έργο θα βοηθήσει στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας απέναντι στην κλιματική αλλαγή, με την εφαρμογή μεθόδων όπως οι λύσεις βασισμένες στη φύση, τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, καινοτόμων λύσεων, αλλά και μέσω της κατάλληλης πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού.</p> <p>Ιδιαίτερη προσοχή, πρέπει να δοθεί στην περιοχή του Δήμου Λευκωσίας όπου θα γίνουν οι νέοι ποδηλατόδρομοι στην Λεωφόρο Αμμοχώστου (E1701) αφού εκεί κοντά φύεται το είδος <i>Cynanchum acutum</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Κινδυνεύον (EN).</p>											
	Π3. Πανίδα <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν), Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν) 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td style="background-color: #008000; color: white;">++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?								

<ul style="list-style-type: none"> • Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου • Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'ΐωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως) • Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαλίου. • Λεωφόρος Κωνσταντινούπολεως στο Στρόβολο • Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου • Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου 	<p>Π4. Πληθυσμός</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον, • Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές), • Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή • Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, • Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές • Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης 	<p>Η ανάπτυξη και η βελτίωση ενός ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών συμβάλει στην αναβάθμιση της ποδηλασίας από δραστηριότητα αναψυχής σε βολικό μέσο μεταφοράς για την εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων. Η διαμόρφωση ενός σύγχρονου, ολοκληρωμένου και ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών, καθιστά το ποδήλατο μια αξιόπιστη επιλογή ως μέσο διακίνησης, με στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής, της δημόσιας υγείας, του περιβάλλοντος και της οικονομίας.</p> <p>Η ανάπτυξη ενός συνεκτικού, ολοκληρωμένου & ασφαλούς δικτύου ποδηλάτων συνδέεται με μεγάλο αριθμό οφελών για την ποιότητα της ζωής των πολιτών. Ο αριθμός των ανθρώπων που χρησιμοποιούν το ποδήλατο αποτελεί ένα καλό δείκτη της βιωσιμότητας (livability) μιας κοινότητας - παράγοντας που έχει σημαντικό ρυθμιστικό ρόλο στην προσέλκυση επιχειρήσεων, εργαζομένων και τουριστών.</p> <p>Η δημιουργία αφιερωμένων διαδρομών για αποκλειστική χρήση ποδηλάτου (σε συνδυασμό με κυκλοφορία πεζών) για καθημερινές μετακινήσεις μεγάλου μήκους ή/ και άθληση, αναψυχή αναμένεται ότι θα βελτιώσει την προσβασιμότητα κοινωνικών, εκπαιδευτικών, διοικητικών, εμπορικών, πολιτιστικών πόλων έλξης μετακινήσεων, για όλες τις ομάδες ατόμων (διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, οικονομικά μειονεκτούντα άτομα, μη κάτοχοι μηχανοκίνητου οχήματος, κλπ.).</p> <p>Σε γειτονίες που ευνοούν την πεζοπορία και ποδηλασία οι άνθρωποι είναι πιο πιθανό να γνωρίζουν τους γείτονές τους, να συμμετέχουν πολιτικά, να εμπιστεύονται τους άλλους και να είναι κοινωνικά ενεργοί. Το άνετο και συνδεδεμένο περιβάλλον και η παροχή των κατάλληλων εγκαταστάσεων και ανέσεων για τους ποδηλάτες προσφέρει εναλλακτικές λύσεις μετακίνησης από για τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης. Με αυτό τον τρόπο αυξάνονται οι ευκαιρίες για κοινωνική επαφή μεταξύ των γειτόνων και των άλλων πολιτών ενισχύοντας τις σχέσεις μεταξύ τους και συμβάλλοντας σε μια υγιή αίσθηση της ταυτότητας του τόπου συμβάλλοντας.</p> <table border="1" data-bbox="1285 972 2861 1188"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Ποδηλατόδρομοι</p> <ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καΐμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας) Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Σταυρού 	<p>Π5. Ανθρώπινη Υγεία</p> <ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία), Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα. 	<p>Με την ανάπτυξη και την βελτίωση ενός ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών, αναμένονται θετικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.</p> <p>Μετά το πέρας των κατασκευαστικών έργων, αναμένεται ότι θα επιτευχθεί η ποιοτική αναβάθμιση της καθημερινότητας στις πόλεις μέσα από ένα συγκροτημένο πλέγμα μικρότερων και μεγαλύτερων βελτιώσεων και παρεμβάσεων όπως πιο βελτιωμένο και ασφαλές οδικό δίκτυο, καλύτερη ποιότητα του αέρα με λιγότερες εκπομπές ρύπων και λιγότερο θόρυβο.</p> <p>Μέσω της ενίσχυσης της εφαρμογής του σχεδίου και την αυξημένη κινητικότητα με ποδήλατα, ευνοείται ο τομέας υγείας καθώς μελέτες έδειξαν θετικό αντίκτυπο με την χρήση ποδηλάτου όπως μείωση του κινδύνου εμφάνισης της νόσου Αλτσχάιμερ και του κινδύνου εμφάνισης κατάθλιψης. Επίσης, η ποδηλασία συμβάλει σε μια υγιέστερη ζωή αφού βοηθά στο να μειώνει τις πιθανότητες για εμφάνιση χρόνιων παθήσεων.</p> <p>Το ποδήλατο αν και δεν αποτελεί σοβαρό κίνδυνο για τους άλλους, είναι εξαιρετικά ευάλωτο απέναντι στα αυτοκίνητα και τα μηχανοκίνητα δίκυκλα.</p> <p>Η ανάπτυξη και η βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών, θα συμβάλει άμεσα στην προστασία του ποδηλάτη και θα ενισχύσει τα επίπεδα οδικής ασφάλειας.</p> <p>Έμμεσες θετικές επιπτώσεις θα προέλθουν από την αναμενόμενη μείωση των αυτοκινητιστικών δυστυχημάτων λόγω της αύξησης της χρήσης του ποδηλάτου και του επακόλουθου περιορισμού των μετακινήσεων με αυτοκίνητα, αφού η χρήση τους συσχετίζονται άμεσα με τα επίπεδα οδικής ασφάλειας. Μελέτες υποδεικνύουν ότι οι πολιτικές που οδηγούν σε αυξήσεις του αριθμού των ανθρώπων που περπατούν ή κάνουν χρήση του ποδηλάτου φαίνεται να είναι πιο αποτελεσματικές στη βελτίωση της ασφάλειας των χρηστών αυτών των μέσων.</p> <p>Πέραν των άμεσων οφελών που μπορεί να υπάρξουν για τον χρηστή, το ποδήλατο μπορεί να ενισχύσει της ευρύτερες πτυχές της δημόσιας υγείας και ευεξίας μέσω της μείωσης της ηχορύπανσης και των αερίων ρύπων, δημιουργώντας ευκαιρίες για το παιχνίδι των παιδιών και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.</p>												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

<ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας • Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου • Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως) • Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου. • Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο • Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου • Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου 	<p>Π6. Έδαφος</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους,</i> • <i>Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης,</i> • <i>Προστασία των εδαφών από την διάβρωση,</i> • <i>Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης),</i> • <i>Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF)</i> 	<p>Η ανάπτυξη και η βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών, αναμένεται να επηρεαστεί το έδαφος. Οι κατασκευαστικές εργασίες, πιθανόν να προκαλέσουν ρύπανση εδάφους εξαιτίας επιφανειακών απορροών, στερεών αποβλήτων και διαρροή καυσίμων και λιπαντικών. Οι επιπτώσεις όμως αυτές θα είναι αμελητέες ιδιαίτερα εάν ληφθεί υπόψη ότι τα προβλεπόμενα έργα περιλαμβάνουν την αξιοποίηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και την διαμόρφωση ήδη ανεπτυγμένων χώρων.</p> <p>Κατά την λειτουργία του δικτύου ποδηλατικών υποδομών, ενδέχεται μόνιμη επίπτωση από την μερική σφράγιση του εδάφους, η οποία ελαττώνει τα οφέλη από αυτό. Η σφράγιση εδάφους προκαλεί απώλεια περιοχών συγκράτησης ύδατος και ταυτόχρονα αύξηση των επιφανειακών απορροών υδάτων. Τονίζεται ότι, το ποδηλατικό δίκτυο συμμορφώνεται με τα τοπικά χαρακτηριστικά της περιοχής π.χ. εντός πάρκων δεν θα υπάρχει σφράγιση εδάφους.</p> <p>Όλα τα έργα έχουν λάβει υπόψη κατά το στάδιο εκπόνησης μελέτης όλες τις ζώνες γεωλογικής καταλληλότητας και έχουν ληφθεί οι απαραίτητες προϋποθέσεις σχεδιασμού και κατάλληλα μέτρα μετριασμού.</p> <table border="1" data-bbox="1285 716 2861 905"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Ποδηλατόδρομοι</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. • Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Πρόεκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι • Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας) • Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου • Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά • Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη • Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία • Λεωφόρος Σταυρού • Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμειας • Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στρόβολο 	<p>Π7. Ύδατα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών, • Μείωση των κινδύνων πλημμυρών, • Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας) • Κατανάλωση υπόγειων υδάτων, • Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων, • Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση) 	<p>Η ανάπτυξη και η βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών δεν αναμένεται να έχει άμεση επίπτωση στα ύδατα της περιοχής μελέτης.</p> <p>Εντούτοις, όπως έχει αναφερθεί, η επικάλυψη του εδάφους με μη διαπερατές επιφάνειες όπως οδόστρωμα, τσιμέντο, κλπ. για την κατασκευή των ποδηλατοδρόμων θα αλλοιώσει την φύση και την ποσότητα απορροής όμβριων, και σωρευτικά ενδέχεται να οδηγήσει σε αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του νερού.</p> <p>Ωστόσο, η ορθολογική εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων διαχείρισης όμβριων υδάτων σε συνδυασμό με την ανάπτυξη θα ελαχιστοποιήσει / εξουδετερώσει οποιοσδήποτε αρνητικές επιδράσεις.</p> <table border="1" data-bbox="1196 846 2843 1035"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π8. Αέρας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, • Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα) 	<p>Η ανάπτυξη και η βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών στοχεύει στην εισαγωγή ενός πράσινου μέσου μεταφοράς (το ποδήλατο) για διακίνηση. Η υλοποίηση αυτού του στόχου αναμένεται να επιφέρει και μια αντίστοιχη μείωση στην χρήση των αυτοκινήτων μειώνοντας τις ποσότητες αερίων ρύπων που εκπέμπονται από αυτά, με σημαντικές θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας.</p> <p>Σύμφωνα με τα συμφωνηθέντα, το συγκεκριμένο μέτρο που αφορά στην Κίνηση Ποδηλάτων, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ της Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, αποσκοπεί και στην βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες, για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων (έμμεσα υποστηρίζει την διατροφικότητα μεταξύ του ποδήλατου και των δημόσιων μεταφορών αφού το ποδήλατο μπορεί να λειτουργά και ως τροφοδότης για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες). Με αυτό τον τρόπο γίνεται και πιο ελκυστική η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ανά επιβάτη για λεωφορεία είναι έξι έως οκτώ φορές χαμηλότερο από μετακινήσεις με αυτοκίνητο για τη μέση πληρότητα, προσφέροντας ένα βιώσιμο και ενεργειακά αποδοτικό υποκατάστατο για ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς.</p> <p>Ως εκ τούτου, πέραν από τα οφέλη για την ποδηλατοκίνηση, η υλοποίηση αυτού του πακέτου παρεμβάσεων θα καταστήσει την χρήση των δημόσιων μεταφορών αντί του αυτοκινήτου πιο επιθυμητή, συμβάλλοντας έτσι και στην μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.</p> <p>Τα έργα αυτού του πακέτου παρεμβάσεων δρούν συμπληρωματικά και εξυπηρετούν την επίτευξη του στόχου του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τη Βελτίωση της Ποιότητας του Αέρα στην Κύπρο.</p>												

<ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως) • Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου. • Λεωφόρος Κωνσταντινούπολεως στο Στρόβολο • Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου • Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου 		Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
		!!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ **ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Ποδηλατόδρομοι

- Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
- Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι
- Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)
- Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου
- Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά

Π9. Κλιματικές Αλλαγές

- *Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO2, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου,*
- *Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ),*
- *Μείωση των εκπομπών CO2, CH4, N2O, HFCs / PFCs*
- *Εξ ορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές)*

Η ανάπτυξη και η βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών στοχεύει στην εισαγωγή ενός πράσινου μέσου μεταφοράς (το ποδήλατο) για διακίνηση. Η υλοποίηση αυτού του στόχου αναμένεται να επιφέρει και μια αντίστοιχη μείωση στην χρήση των αυτοκινήτων μειώνοντας τις ποσότητες αερίων του θερμοκηπίου που εκπέμπονται από αυτά, με σημαντικές θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας.

Σύμφωνα με τα συμφωνηθέντα, το συγκεκριμένο μέτρο που αφορά στην Κίνηση Ποδηλάτων, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ της Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, αποσκοπεί και στην βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες, για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων (έμμεσα υποστηρίζει την διατροφικότητα μεταξύ του ποδήλατου και των δημόσιων μεταφορών αφού το ποδήλατο μπορεί να λειτουργά και ως τροφοδότης για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες). Με αυτό τον τρόπο γίνεται και πιο ελκυστική η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ανά επιβάτη για λεωφορεία είναι έξι έως οκτώ φορές χαμηλότερο από μετακινήσεις με αυτοκίνητο για τη μέση πληρότητα, προσφέροντας ένα βιώσιμο και ενεργειακά αποδοτικό υποκατάστατο για ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς.

Ως εκ τούτου, πέραν από τα οφέλη για την ποδηλατοκίνηση, η υλοποίηση αυτού του πακέτου παρεμβάσεων θα καταστήσει την χρήση των δημόσιων μεταφορών αντί του αυτοκινήτου πιο επιθυμητή, συμβάλλοντας έτσι και στην μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.

Τα έργα αυτού του πακέτου παρεμβάσεων δρουν συμπληρωματικά και εξυπηρετούν την επίτευξη του στόχου του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τη Βελτίωση της Ποιότητας του Αέρα στην Κύπρο.

Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
!!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		OXI	?

Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος

- *Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον*

Η ανάπτυξη και η βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών στοχεύει στην εισαγωγή ενός πράσινου μέσου μεταφοράς (το ποδήλατο) για διακίνηση. Η υλοποίηση αυτού του στόχου αναμένεται να επιφέρει και μια αντίστοιχη μείωση στην χρήση των αυτοκινήτων μειώνοντας τα επίπεδα έκθεσης των κατοίκων της Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, με σημαντικές θετικές επιπτώσεις.

Σύμφωνα με τα συμφωνηθέντα, το συγκεκριμένο μέτρο που αφορά στην Κίνηση Ποδηλάτων, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ της Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, αποσκοπεί και στην βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες, για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων (έμμεσα υποστηρίζει την διατροφικότητα μεταξύ του ποδήλατου και των δημόσιων μεταφορών αφού το ποδήλατο μπορεί να λειτουργά και ως τροφοδότης για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες). Με αυτό τον τρόπο γίνεται και πιο ελκυστική η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ανά επιβάτη για λεωφορεία είναι έξι έως οκτώ φορές χαμηλότερο από μετακινήσεις με αυτοκίνητο για τη μέση πληρότητα, προσφέροντας ένα βιώσιμο και ενεργειακά αποδοτικό υποκατάστατο για ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς.

<ul style="list-style-type: none"> Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Σταυρού Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας 		<p>Ως εκ τούτου, πέραν από τα οφέλη για την ποδηλατοκίνηση, η υλοποίηση αυτού του πακέτου παρεμβάσεων θα καταστήσει την χρήση των δημόσιων μεταφορών αντί του αυτοκινήτου πιο επιθυμητή, συμβάλλοντας έτσι και στην μείωση των επιπέδων θορύβου από τις οδικές μεταφορές.</p> <table border="1" data-bbox="1003 275 2605 457"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
<ul style="list-style-type: none"> Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως) Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαλίου. Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου 	<p>Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απαλλοτριώσεων) Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπαρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία, Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις 	<p>Δεν αναμένεται να επηρεαστεί η αξία της γης και της ακίνητης περιουσίας από την υλοποίηση του πακέτου των μέτρων, καθώς το ποσοστό της κάλυψης του εδάφους από τα έργα του Σχεδίου είναι πολύ μικρό με πολύ μικρές γενικά επιπτώσεις στα υλικά περιουσιακά στοιχεία κατά τη φάση κατασκευής. Στις περιπτώσεις βέβαια που θα γίνουν απαλλοτριώσεις θα ληφθούν όλα τα μέτρα για την αποζημίωση των δικαιούχων.</p> <p>Επίσης δεν αναμένεται ουσιαστική διαφοροποίηση της κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις. Μικρές τοπικής κλίμακας αρνητικές επιπτώσεις αναμένονται στις περιοχές πλησίον των έργων υλοποίησης, οι οποίες όμως δύνανται να μετριαστούν με τη λήψη επανορθωτικών μέτρων.</p> <p>Τα μέτρα του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων αξιοποιούν και προωθούν στο μέγιστο δυνατό την βιώσιμη χρήση των πόρων μέσω της διαμόρφωσης των προτεινόμενων ποδηλατοδρόμων κατά μήκος του υφιστάμενου οδικού δικτύου.</p> <table border="1" data-bbox="1003 892 2605 1075"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>0 Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Ποδηλατόδρομοι</p> <ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας) Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη 	<p>Π9. Κλιματικές Αλλαγές</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs Εξ ορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές) 	<p>Η ανάπτυξη και η βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών στοχεύει στην εισαγωγή ενός πράσινου μέσου μεταφοράς (το ποδήλατο) για διακίνηση. Η υλοποίηση αυτού του στόχου αναμένεται να επιφέρει και μια αντίστοιχη μείωση στην χρήση των αυτοκινήτων μειώνοντας τις ποσότητες αερίων του θερμοκηπίου που εκπέμπονται από αυτά, με σημαντικές θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας.</p> <p>Σύμφωνα με τα συμφωνηθέντα, το συγκεκριμένο μέτρο που αφορά στην Κίνηση Ποδηλάτων, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ της Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, αποσκοπεί και στην βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες, για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων (έμμεσα υποστηρίζει την διατροφικότητα μεταξύ του ποδήλατου και των δημόσιων μεταφορών αφού το ποδήλατο μπορεί να λειτουργά και ως τροφοδότης για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες). Με αυτό τον τρόπο γίνεται και πιο ελκυστική η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ανά επιβάτη για λεωφορεία είναι έξι έως οκτώ φορές χαμηλότερο από μετακινήσεις με αυτοκίνητο για τη μέση πληρότητα, προσφέροντας ένα βιώσιμο και ενεργειακά αποδοτικό υποκατάστατο για ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς.</p> <p>Ως εκ τούτου, πέραν από τα οφέλη για την ποδηλατοκίνηση, η υλοποίηση αυτού του πακέτου παρεμβάσεων θα καταστήσει την χρήση των δημόσιων μεταφορών αντί του αυτοκινήτου πιο επιθυμητή, συμβάλλοντας έτσι και στην μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.</p> <p>Τα έργα αυτού του πακέτου παρεμβάσεων δρούν συμπληρωματικά και εξυπηρετούν την επίτευξη του στόχου του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για τη Βελτίωση της Ποιότητας του Αέρα στην Κύπρο.</p> <table border="1" data-bbox="988 1155 2605 1375"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!!</td> <td style="background-color: green; color: white;">++ Θετική μεγάλη κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!!	++ Θετική μεγάλη κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!!	++ Θετική μεγάλη κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον 	<p>Η ανάπτυξη και η βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών στοχεύει στην εισαγωγή ενός πράσινου μέσου μεταφοράς (το ποδήλατο) για διακίνηση. Η υλοποίηση αυτού του στόχου αναμένεται να επιφέρει και μια αντίστοιχη μείωση στην χρήση των αυτοκινήτων μειώνοντας τα επίπεδα έκθεσης των κατοίκων της Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, με σημαντικές θετικές επιπτώσεις.</p> <p>Σύμφωνα με τα συμφωνηθέντα, το συγκεκριμένο μέτρο που αφορά στην Κίνηση Ποδηλάτων, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ της Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, αποσκοπεί και στην βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες, για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων (έμμεσα υποστηρίζει την διατροφικότητα μεταξύ του ποδήλατου και των δημόσιων μεταφορών αφού το ποδήλατο μπορεί να λειτουργά και ως τροφοδότης για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες). Με αυτό τον τρόπο γίνεται και πιο ελκυστική η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ανά επιβάτη για λεωφορεία είναι έξι έως οκτώ φορές χαμηλότερο από μετακινήσεις με αυτοκίνητο για τη μέση πληρότητα, προσφέροντας ένα βιώσιμο και ενεργειακά αποδοτικό υποκατάστατο για ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς.</p> <p>Ως εκ τούτου, πέραν από τα οφέλη για την ποδηλατοκίνηση, η υλοποίηση αυτού του πακέτου παρεμβάσεων θα καταστήσει την χρήση των δημόσιων μεταφορών αντί του αυτοκινήτου πιο επιθυμητή, συμβάλλοντας έτσι και στην μείωση των επιπέδων θορύβου από τις οδικές μεταφορές.</p>												

<ul style="list-style-type: none"> • Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία • Λεωφόρος Σταυρού • Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας 		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
<ul style="list-style-type: none"> • Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου • Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως) • Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου. • Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο • Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου • Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου 	<p>Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απαλλοτριώσεων)</i> • <i>Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία,</i> • <i>Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις</i> 	<p>Δεν αναμένεται να επηρεαστεί η αξία της γης και της ακίνητης περιουσίας από την υλοποίηση του πακέτου των μέτρων, καθώς το ποσοστό της κάλυψης του εδάφους από τα έργα του Σχεδίου είναι πολύ μικρό με πολύ μικρές γενικά επιπτώσεις στα υλικά περιουσιακά στοιχεία κατά τη φάση κατασκευής. Στις περιπτώσεις βέβαια που θα γίνουν απαλλοτριώσεις θα ληφθούν όλα τα μέτρα για την αποζημίωση των δικαιούχων.</p> <p>Επίσης δεν αναμένεται ουσιαστική διαφοροποίηση της κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις. Μικρές τοπικής κλίμακας αρνητικές επιπτώσεις αναμένονται στις περιοχές πλησίον των έργων υλοποίησης, οι οποίες όμως δύνανται να μετριαστούν με τη λήψη επανορθωτικών μέτρων.</p> <p>Αυτό το πακέτο παρεμβάσεων αξιοποιεί και προωθεί μεταξύ άλλων στο μέγιστο δυνατό την βιώσιμη χρήσης των πόρων μέσω της διαμόρφωσης των προτεινόμενων ποδηλατοδρόμων κατά μήκος του υφιστάμενου οδικού δικτύου.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>0 Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Ποδηλατόδρομοι</p> <ul style="list-style-type: none"> • Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. • Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Πρόεκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραισκακιο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι • Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας) • Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου • Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά • Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη • Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία • Λεωφόρος Σταυρού • Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμειας • Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου 	<p>Π12. Τοπίο</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας,</i> • <i>Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία υποδομών</i> • <i>Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου,</i> • <i>Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών</i> 	<p>Το ποδηλατικό δίκτυο συμμορφώνεται με τα τοπικά χαρακτηριστικά της περιοχής χωρίς να προκαλέσει αρνητικές επιπτώσεις στο τοπίο. Στο πλαίσιο αναβάθμισης του ποδηλατικού δικτύου, αναμένεται ότι το φυσικό τοπίο θα επηρεαστεί θετικά αφού η χρήση του ποδηλάτου θα καταστεί πιο ελκυστική αμβλύνοντας τις αρνητικές επιπτώσεις στην αισθητική εικόνα του αστικού περιβάλλοντος που οφείλονται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Με την σωστή διαχείριση των χώρων πρασίνου και των Εθνικών Δασικών Πάρκων, προστατεύεται η βιοποικιλότητα και προωθείται η περιβαλλοντική εκπαίδευση και επιμόρφωση.</p> <p>Τέλος, η ενίσχυση της ποδηλατοκίνησης, η οποία θα συνεισφέρει στην μείωση των αερίων ρύπων, θα συμβάλει και στην προστασία και διαφύλαξη στοιχείων και περιοχών ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού, πολιτιστικού αρχιτεκτονικού και παραδοσιακού ενδιαφέροντος από το φαινόμενο της διάβρωσης λόγω της όξινης βροχής.</p> <table border="1" data-bbox="1196 835 2870 1024"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?														
	<p>Π13. Πολιτιστική Κληρονομιά</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος) – αποφυγή ζημιών,</i> • <i>Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,</i> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος),</i> • <i>Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς</i> 	<p>Το ποδηλατικό δίκτυο συμμορφώνεται με τα τοπικά χαρακτηριστικά της περιοχής αναδεικνύοντας σημαντικά πολιτιστικά σημεία στο αστικό κέντρο.</p> <p>Η ενίσχυση της ποδηλατοκίνησης, η οποία θα συνεισφέρει στην μείωση των αερίων ρύπων, θα συμβάλει και στην προστασία και διαφύλαξη στοιχείων και περιοχών ειδικού ή εξαιρετικού πολιτιστικού αρχιτεκτονικού και παραδοσιακού ενδιαφέροντος από το φαινόμενο της διάβρωσης λόγω της όξινης βροχής.</p> <table border="1" data-bbox="1196 1339 2870 1528"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?														

- Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως)
- Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου.
- Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο
- Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου
- Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου

Π14. Αστική Βιωσιμότητα

- *Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ,*
- *Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης,*
- *Μείωση μήκους μετακινήσεων,*
- *Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών,*
- *Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο),*
- *Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών,*
- *Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης*

Τα μέτρα που αφορούν στην Κίνηση Ποδηλάτων, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, αναμένεται να έχουν θετικές επιπτώσεις αφού αποσκοπούν στην ικανοποίηση των εξής στόχων/ αρχών:

- Βελτίωση της ποιότητας σύνδεσης μεταξύ των συνοικιών του Δήμου Λευκωσίας & μεταξύ αυτών & του κέντρου της, αλλά & των κέντρων των περιφερειακών δήμων
- Βελτίωση της ασφάλειας κυκλοφορίας των ποδηλάτων
- Προσέλκυση των κατοίκων να επιλέξουν το ποδήλατο για μετακινήσεις μικρού & μεσαίου μήκους και με σκοπό την εργασία (όχι μόνο άθληση, αναψυχή)
- Βελτίωση της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες, για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων
- Βελτίωση της προσβασιμότητας κοινωνικών, εκπαιδευτικών, διοικητικών, εμπορικών, πολιτιστικών πόλων έλξης μετακινήσεων, για όλες τις ομάδες ατόμων (διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, οικονομικά μειονεκτούντα άτομα, μη κάτοχοι μηχανοκίνητου οχήματος, κλπ.)
- Καθιέρωση της ποδηλασίας ως ανεξάρτητου & ασφαλούς τρόπου κινητικότητας,
- μέσω της υιοθέτησης βασικών στρατηγικών που συνοψίζονται στα εξής:
- Ανάπτυξη ενός συνεκτικού, ολοκληρωμένου & ασφαλούς δικτύου ποδηλάτων, ανακατανομή του δημόσιου (οδικού) χώρου, μέσω της εφαρμογής επαρκούς διάστασης λωρίδων ποδηλάτου σε όλους τους οδικούς άξονες που το πλάτος τους το επιτρέπει, ακόμη και εις βάρος της στάθμευσης
- Δημιουργία αφιερωμένων διαδρομών για αποκλειστική χρήση ποδηλάτου (σε συνδυασμό με κυκλοφορία πεζών) για καθημερινές μετακινήσεις μεγάλου μήκους ή/ και άθληση, αναψυχή
- Μέτρα ηρεμίας της κυκλοφορίας για μείωση της ταχύτητας, προτεραιότητα στους πεζούς & ποδηλάτες
- Επέκταση της παροχής δημόσιων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων & δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε συνδυασμό με τη χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών (Bike&Ride)
- Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
- Προώθηση της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας μέσω επικοινωνιακών μέτρων.

Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Ποδηλατόδρομοι</p> <ul style="list-style-type: none"> Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο. Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας) 	<p>Π15. Διαχείριση Αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων, Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων, Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης 	<p>Τα προβλεπόμενα έργα στην πλειονότητά τους περιλαμβάνουν την αξιοποίηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και την διαμόρφωση ήδη ανεπτυγμένων χώρων, ώστε η δημιουργία και η διαχείριση των αποβλήτων να είναι περιορισμένη : κατά το στάδιο κατασκευής νέων υποδομών αναμένεται πως θα παραχθούν διάφορα απόβλητα/υλικά εκσκαφής . Ωστόσο με την εφαρμογή ενός Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων και την χρήση βέλτιστων πρακτικών από τον εργολάβο του έργου αναμένεται μετριασθούν σημαντικά οποιοσδήποτε αρνητικές επιδράσεις.</p> <table border="1" data-bbox="1196 661 2870 850"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
<ul style="list-style-type: none"> Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακος διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακος διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία Λεωφόρος Σταυρού Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμιας Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στρόβολου 	<p>Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο</p> <ul style="list-style-type: none"> Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη, Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις, Αλλαγές χρήσεων γης, Εκτός σχεδίου δόμηση Εντός σχεδίου δόμηση Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη 	<p>Οι δράσεις του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν επιπτώσεις στο υφιστάμενο πολεοδομικό πλαίσιο και στους μηχανισμούς εφαρμογής της πολιτικής γης.</p> <table border="1" data-bbox="1196 1102 2870 1291"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>0 Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

<ul style="list-style-type: none">• Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ'Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως)• Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου.• Λεωφόρος Κωνσταντινούπολεως στο Στρόβολο• Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου• Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου		
--	--	--

Πίνακας 70: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Δημόσιες Συγκοινωνίες

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Δημόσιες Συγκοινωνίες <ul style="list-style-type: none"> ΛΛ Λάρνακος ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής) P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής) P&R Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής) ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης) ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης) Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευούσας P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων 	<ul style="list-style-type: none"> 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στον συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων έχουν κυρίως άμεσες επιδράσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον ενώ οι αναμενόμενες επιδράσεις στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης αναμένονται ουδέτερες έως άμεσα θετικές. Οι δράσεις δεν αναμένονται να έχουν επιπτώσεις στην βιοποικιλότητα της περιοχής ούτε στην χλωρίδα, στην πανίδα, στα δάση και στο αστικό περιβάλλον αφού αποτελούν δράσεις οι οποίες δεν αφορούν στην κατασκευή νέων έργων, αλλά αντίθετα παρεμβάσεις οι οποίες αφορούν στο Σύστημα των Δημοσίων Συγκοινωνιών, όπως : βελτιστοποίηση των διαδρομών των υφιστάμενων γραμμών, δημιουργία νέων γραμμών , δημιουργία λεωφορειολωρίδων & προστασία μέσω τεχνολογιών ITS, αναβάθμιση των ωρών λειτουργίας & των συχνότητων, εγκαταστάσεις Park&Ride (P&R), παροχή υπηρεσιών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (Demand Responsive Services), προώθηση της πολυτροπικότητας (multimodal transport), ενίσχυση της εφαρμογής τεχνολογιών πληροφόρησης (πολυτροπική πλατφόρμα), προώθηση της ηλεκτροκίνησης, προώθηση της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας μέσω επικοινωνιακών μέτρων.</p> <p>Οι παρεμβάσεις αυτές αναμένεται ότι θα έχουν θετικές επιπτώσεις καθώς η απάμβλυση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η μείωση των αερίων ρύπων, του θορύβου, κλπ. που αναμένονται ως αποτέλεσμα της βελτιστοποίησης της λειτουργίας των Δημοσίων Συγκοινωνιών, θα έχουν έμμεσες θετικές στην βιοποικιλότητα των περιοχών στις οποίες θα εφαρμοστούν οι παρεμβάσεις : προστασία και βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος, των οικοτόπων, των ειδών πανίδας χλωρίδας και άγριων πτηνών.</p> <p>Ιδιαίτερη προσοχή, πρέπει να δοθεί στην περιοχή του Δήμου Λευκωσίας όπου γίνονται οι αναπλάσεις του οδικού έργου στην Λεωφόρο Αμμοχώστου (E1701) αφού εκεί κοντά φύεται το είδος <i>Cynanchum acutum</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Κινδυνεύον (EN).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα		Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα							
	!		+ Θετική	>		ΟΧΙ	?							
	Π2. Χλωρίδα <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών, Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών, Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου 													
	Π3. Πανίδα <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν), Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν) 													

<ul style="list-style-type: none"> Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5) Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου Νέα κυκλική γραμμή Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακος Βελτίωση συχνοτήτων κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά) 	<p>Π4. Πληθυσμός</p> <ul style="list-style-type: none"> Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον, Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές), Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης 	<p>Το σχέδιο της βελτίωσης των ΜΜΜ, στοχεύει στην προώθηση των αιφόρων αρχών και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης. Επίσης, στοχεύει στην ευαισθητοποίηση των πολιτών για την χρήση ενός αναβαθμισμένου συστήματος μέσω μαζικής μεταφοράς. Αποσκοπεί στον περιορισμό της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων μέσω της προώθησης ενός σύγχρονου και ποιοτικού Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τα σχέδια όπως το Park & Ride, στις πόλεις, δημιουργούνται με σκοπό να εξασφαλίζεται η ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των εναλλακτικών μέσων διακίνησης και παράλληλα να ενθαρρύνεται η χρήση τους. Το λεωφορείο παρέχει πρόσβαση στην εκπαίδευση, στην απασχόληση και την υγειονομική περίθαλψη σε όλα τα κοινωνικά στρώματα. Ένα καλά σχεδιασμένο σύστημα ΜΜΜ, αποτελεί την πιο οικονομική και πιο ευέλικτη μορφή δημόσιας μεταφοράς, βελτιώνει την κοινωνική ενσωμάτωση των ατόμων και έχει χαμηλότερο αποτύπωμα άνθρακα ανά επιβάτη από οποιαδήποτε άλλη μορφή μηχανοκίνητης μεταφοράς.</p> <p>Η ολοκληρωμένη και διεπιστημονική προσέγγιση στον σχεδιασμό, θα προωθήσει την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, καλλιεργώντας ταυτόχρονα τη στροφή στους πιο βιώσιμους τρόπους.</p> <table border="1" data-bbox="1202 588 2875 808"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Δημόσιες Συγκοινωνίες <ul style="list-style-type: none"> ΛΛ Λάρνακος ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής) P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής) P&R Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής) ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης) ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης) Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευούσας P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5) Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου 	Π5. Ανθρώπινη Υγεία <ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία), Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα. 	<p>Ο οδικός κυκλοφοριακός θόρυβος αποτελεί σημαντικό παράγοντα όχλησης για τους κατοίκους της περιοχής μελέτης. Στα πλαίσια του 4ου γύρου Στρατηγικής Χαρτογράφησης Θορύβου (2022) προτάθηκαν τα όρια των 70 dB(A) και 60 dB(A), για το δείκτη ημέρας-βραδιού-νύκτας (Lden) και το δείκτη νύκτας (Lnight), αντίστοιχα, για το οδικό δίκτυο σε περιοχές αμιγούς η/και μικτής κατοικίας. Παρατηρώντας τα αποτελέσματα της χαρτογράφησης, ο πληθυσμός που εκτίθενται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A) εκτιμήθηκε σε 3,65% (Lden) και 4,97% (Lnight) για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Λευκωσίας. Τα μέτρα μείωσης των ορίων ταχύτητας αναμένεται να έχουν άμεσο αποτέλεσμα την μείωση του πληθυσμού ο οποίος εκτίθεται σε στάθμες των δεικτών Lden & Lnight μεγαλύτερες των 70 και 60 dB(A).</p> <p>Η εφαρμογή του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων, αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση των μετακινήσεων από τα αυτοκίνητα και των επιπέδων θορύβου από αυτά στην περιοχή μελέτης. Επιπλέον, η ανανέωση του στόλου λεωφορείων θα συμβάλει στη περαιτέρω μείωση της οχληρίας που παράγεται από τις μηχανές των υφιστάμενων παλιών λεωφορείων.</p> <p>Παρόλα αυτά, δράσεις όπως η δημιουργία εγκαταστάσεων Park&Ride (P&R), σταθμοί μετεπιβίβασης, χώροι στάθμευσης λεωφορείων θα δημιουργήσουν νέους πόλους / κέντρα οχληρίας, αφού με την λειτουργία τους θα αυξηθούν τα επίπεδα θορύβου στις συγκεκριμένες περιοχές λόγω τις αυξημένης κίνησης λεωφορείων και κόσμου αλλά και την προσέλκυση νέων χρήσεων γύρω από αυτές.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>O/ + Ουδέτερη/ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	O/ + Ουδέτερη/ Θετική	>		ΟΧΙ	?
	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
!	O/ + Ουδέτερη/ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
<ul style="list-style-type: none"> Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευούσας P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5) Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου 	Π6. Έδαφος <ul style="list-style-type: none"> Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους, Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης, Προστασία των εδαφών από την διάβρωση, Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης), Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF) 	<p>Οι δράσεις του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων αφορούν την αξιοποίηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και την διαμόρφωση ήδη ανεπτυγμένων χώρων και ως εκ τούτου δεν αναμένονται οποιεσδήποτε επιπτώσεις.</p> <p>Οποιαδήποτε προτεινόμενα κατασκευαστικά έργα σε νέες εκτάσεις γης, όπως οι εγκαταστάσεις Park&Ride (P&R), οι σταθμοί μετεπιβίβασης, οι χώροι στάθμευσης λεωφορείων αποφεύγουν ευαίσθητες ή παραγωγικές περιοχές εδάφους και ως εκ τούτου οι αρνητικές επιπτώσεις στην εν λόγω πτυχή στο στρατηγικό επίπεδο θα είναι αμελητέες.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>O Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	O Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	O Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Νέα κυκλική γραμμή• Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακος• Βελτίωση συχνοτήτων κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά) | | |
|--|--|--|

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Δημόσιες Συγκοινωνίες</p> <ul style="list-style-type: none"> ΛΛ Λάρνακος ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής) P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής) P&R Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής) ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης) ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης) Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα 	<p>Π7. Ύδατα</p> <ul style="list-style-type: none"> Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών, Μείωση των κινδύνων πλημμυρών, Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας) Κατανάλωση υπόγειων υδάτων, Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων, Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση) 	<p>Η ανάπτυξη των Δημοσίων Συγκοινωνιών δεν αναμένεται να έχει άμεση επίπτωση στα ύδατα της περιοχής μελέτης καθώς οι πλειονότητα των προτεινόμενων μέτρων θα χρησιμοποιήσουν υφιστάμενες υποδομές. Εξαιρέση αποτελούν οι νέες εγκαταστάσεις Park&Ride (P&R), οι σταθμοί μετεπιβίβασης, οι χώροι στάθμευσης λεωφορείων: η επικάλυψη του εδάφους με μη διαπερατές επιφάνειες όπως οδόστρωμα, τσιμέντο, κλπ. για την κατασκευή των εγκαταστάσεων αυτών θα αλλοιώσει την φύση και την ποσότητα απορροής όμβριων, και σωρευτικά ενδέχεται να οδηγήσει σε αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του νερού.</p> <p>Ωστόσο, η ορθολογική εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων διαχείρισης όμβριων υδάτων σε συνδυασμό με την ανάπτυξη θα ελαχιστοποιήσει / εξουδετερώσει οποιεσδήποτε αρνητικές επιδράσεις.</p> <p>Κατασκευαστικές επιλογές οι οποίες θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη για την πρόληψη της ρύπανσης των υδάτων αποτελούν η χρήση υδατοπερατών υλικών όπως προτείνεται στο Εγχειρίδιου Διαμόρφωσης Τοπίου Οδών αλλά και η τοποθέτηση λιποπαγίδων στο σύστημα διαχείρισης όμβριων. Αυτά τα μέτρα αναμένεται επίσης να εντοπιστούν κατά το στάδιο περιβαλλοντικών μελετών που θα ολοκληρωθούν πριν την κατασκευή σημαντικών έργων υποδομών.</p> <table border="1" data-bbox="1187 1018 2789 1207"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?									
<ul style="list-style-type: none"> Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευούσας P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5) 	<p>Π8. Αέρας</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα) 	<p>Τα μέτρα που αφορούν στις Δημόσιες Συγκοινωνίες, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας περιλαμβάνουν την βελτιστοποίηση των διαδρομών των υφιστάμενων γραμμών, την δημιουργία νέων γραμμών, την δημιουργία λεωφορειολωρίδων & προστασία μέσω τεχνολογιών ITS, την αναβάθμιση των ωρών λειτουργίας & των συχνοτήτων, την δημιουργία νέων ή επέκταση /αναβάθμιση υφιστάμενων εγκαταστάσεων Park&Ride (P&R), την παροχή υπηρεσιών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (Demand Responsive Services), την προώθηση της πολυτροπικότητας (multimodal transport), την ενίσχυση της εφαρμογής τεχνολογιών πληροφόρησης (πολυτροπική πλατφόρμα), την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, την προώθηση της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας μέσω επικοινωνιακών μέτρων.</p> <p>Στο σύνολό τους τα μέτρα αυτά θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας λόγω : της καθιέρωση μιας αξιόπιστης, βολικής & γρήγορης εναλλακτικής λύσης μετακίνησης εντός της πόλης από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, αποφυγή περιττών ταξιδιών με ιδιωτικά μηχανοκίνητα, της βελτίωσης της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων οχήματα, της προώθησης της ηλεκτροκίνησης, της προώθησης της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας μέσω επικοινωνιακών μέτρων.</p> <table border="1" data-bbox="1187 1816 2789 1904"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα						
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									

<ul style="list-style-type: none"> • Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου • Νέα κυκλική γραμμή • Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακος <p>Βελτίωση συχνότητων κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά)</p>		!!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Δημόσιες Συγκοινωνίες</p> <ul style="list-style-type: none"> ΛΛ Λάρνακος ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Μέτρο) (και προσθήκη νέας γραμμής) P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής) P&R Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνότητας στις ώρες αιχμής) ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης) ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης) Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα 	<p>Π9. Κλιματικές Αλλαγές</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου, Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs Εξ ορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές) 	<p>Τα μέτρα που αφορούν στις Δημόσιες Συγκοινωνίες, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας περιλαμβάνουν την βελτιστοποίηση των διαδρομών των υφιστάμενων γραμμών, την δημιουργία νέων γραμμών, την δημιουργία λεωφορειολωρίδων & προστασία μέσω τεχνολογιών ITS, την αναβάθμιση των ωρών λειτουργίας & των συχνοτήτων, την δημιουργία νέων ή επέκταση /αναβάθμιση υφιστάμενων εγκαταστάσεων Park&Ride (P&R), την παροχή υπηρεσιών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (Demand Responsive Services), την προώθηση της πολυτροπικότητας (multimodal transport), την ενίσχυση της εφαρμογής τεχνολογιών πληροφόρησης (πολυτροπική πλατφόρμα), την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, την προώθηση της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας μέσω επικοινωνιακών μέτρων.</p> <p>Στο σύνολό τους τα μέτρα αυτά θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου λόγω : της καθιέρωση μιας αξιόπιστης, βολικής & γρήγορης εναλλακτικής λύσης μετακίνησης εντός της πόλης από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, αποφυγή περιττών ταξιδιών με ιδιωτικά μηχανοκίνητα , της βελτίωσης της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων οχήματα, της προώθησης της ηλεκτροκίνησης, της προώθησης της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας μέσω επικοινωνιακών μέτρων.</p> <table border="1" data-bbox="1181 903 2783 1087"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
<ul style="list-style-type: none"> Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευούσας P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο) 	<p>Π10. Περιβαλλοντικός θόρυβος</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον 	<p>Στο σύνολό τους τα μέτρα του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων θα έχουν θετικές επιπτώσεις στην μείωση της έκθεσης των κατοίκων σε υψηλά επίπεδα κυκλοφοριακού θορύβου λόγω : της καθιέρωση μιας αξιόπιστης, βολικής & γρήγορης εναλλακτικής λύσης μετακίνησης εντός της πόλης από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, αποφυγή περιττών ταξιδιών με ιδιωτικά μηχανοκίνητα , της βελτίωσης της διασύνδεσης με άλλα βιώσιμα μέσα μεταφοράς – Δημόσιες Συγκοινωνίες για την κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων οχήματα, της προώθησης της ηλεκτροκίνησης, της προώθησης της φιλικής προς το περιβάλλον κινητικότητας μέσω επικοινωνιακών μέτρων.</p> <table border="1" data-bbox="1181 1470 2783 1654"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<ul style="list-style-type: none"> Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο) Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5) Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου Νέα κυκλική γραμμή Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακος <p>Βελτίωση συχνότητων κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά)</p>	<p>Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απαλλοτριώσεων)</i> <i>Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία,</i> <i>Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις</i> 	<p>Οι δράσεις του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων στην πλειονότητά τους , αξιοποιούν υφιστάμενες κυκλοφοριακές υποδομές ή ήδη ανεπτυγμένων χώρων για την υλοποίηση των επιμέρους δράσεων. Με την αξιοποίηση των υφιστάμενων κυκλοφοριακών υποδομών μειώνονται οι ανάγκες για φυσικούς πόρους και η παραγωγή αποβλήτων, και ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις στην υγεία του πληθυσμού και στο περιβάλλον.</p> <p>Κατά το στάδιο κατασκευής των νέων υποδομών οι οποίες περιλαμβάνονται στο συγκεκριμένο πακέτο παρεμβάσεων (νέες εγκαταστάσεις R&R, σταθμοί μετεπιβίβασης κτλ. αναμένεται πως θα δημιουργηθούν διάφορα απόβλητα/υλικά εκσκαφής. Ωστόσο με την εφαρμογή ενός Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων και την χρήση βέλτιστων πρακτικών από τον εργολάβο του έργου αναμένεται μετριαστούν σημαντικά οποιεσδήποτε αρνητικές επιδράσεις.</p> <table border="1" data-bbox="1172 693 2843 882"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Δημόσιες Συγκοινωνίες</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΛΛ Λάρνακος • ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως • Ρ&Ρ ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) • Ρ&Ρ Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής) • Ρ&Ρ Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνοτήτων στις ώρες αιχμής) • Ρ&Ρ Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνοτήτων στις ώρες αιχμής) • ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης) • ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης) • Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα • Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου • Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευσάς • Ρ&Ρ ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) • Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων • Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο) 	<p>Π12. Τοπίο</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας,</i> • <i>Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία υποδομών</i> • <i>Προώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου,</i> • <i>Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών</i> 	<p>Η υλοποίηση της αναβάθμισης του δικτύου ΜΜΜ συμμορφώνεται με τα χαρακτηριστικά του τοπίου. Γίνεται τοπιοτέχνηση όπου χρειάζεται και μερική αναβάθμιση και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος.</p> <p>Η βελτιστοποίηση της λειτουργίας των Δημοσίων Συγκοινωνιών, θα συνεισφέρει στην μείωση των αερίων ρύπων, θα συμβάλει και στην προστασία και διαφύλαξη στοιχείων και περιοχών ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού, πολιτιστικού αρχιτεκτονικού και παραδοσιακού ενδιαφέροντος από το φαινόμενο της διάβρωσης λόγω της όξινης βροχής.</p> <p>Οφέλη αναμένεται να υπάρξουν και από την άμβλυνση των αρνητικών επιπτώσεων στην αισθητική εικόνα του τοπίου που προέρχονται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση.</p> <p>Παρόλα αυτά η δημιουργία των χώρων μετεπιβίβασης ή εγκαταστάσεων R/R ή δημοτικών χώρων στάθμευσης ενέχει τον κίνδυνο αρνητικών επιπτώσεων στο τοπίο εάν ο σχεδιασμός των έργων αυτών είναι τέτοιος ώστε τα έργα να μην εντάσσονται στο περιβάλλον της περιοχής στην οποία χωροθετούνται.</p> <table border="1" data-bbox="1020 898 2620 1087"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="background-color: #90EE90;">+</td> <td style="text-align: center;">></td> <td></td> <td style="text-align: center;">ΟΧΙ</td> <td style="text-align: center;">?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		+	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
	+	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π13. Πολιτιστική Κληρονομιά</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος) – αποφυγή ζημιών,</i> • <i>Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,</i> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος),</i> • <i>Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς</i> 	<p>Η υλοποίηση της αναβάθμισης του δικτύου ΜΜΜ συμμορφώνεται με τα χαρακτηριστικά του πολιτιστικού κέντρου, παρέχει άμεση πρόσβαση σε κεντρικά σημεία υψηλού πολιτιστικού ενδιαφέροντος για το κοινό και τους τουρίστες.</p> <p>Ένας από τους μεγαλύτερους κινδύνους που αντιμετωπίζουν σήμερα τα Αρχαία Μνημεία και άλλα κτιστά στοιχεία του τοπίου (ιστορικά, πολιτιστικά, αρχιτεκτονικά και παραδοσιακά) είναι η διάβρωση από την όξινη βροχή. Τα μέτρα του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων αναμένεται να συνεισφέρουν στην μείωση των αερίων ρύπων και στην καταπολέμηση της όξινης βροχής.</p> <table border="1" data-bbox="1020 1381 2620 1570"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">!</td> <td style="background-color: #90EE90;">+</td> <td style="text-align: center;">></td> <td></td> <td style="text-align: center;">ΟΧΙ</td> <td style="text-align: center;">?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<ul style="list-style-type: none"> • Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο) • Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο) • Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5) • Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου • Νέα κυκλική γραμμή • Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακος <p>Βελτίωση συχνότητας κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά)</p>	<p>Π14. Αστική Βιωσιμότητα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ, • Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, • Μείωση μήκους μετακινήσεων, • Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, • Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο), • Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών, • Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης <p>Τα μέτρα που αφορούν στην Κίνηση Ποδηλάτων, στα πλαίσια διαμόρφωσης του ΣΒΑΚ Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, αναμένεται να έχουν θετικές επιπτώσεις αφού αποσκοπούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Καθιέρωση μιας αξιόπιστης, βολικής & γρήγορης εναλλακτικής, από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, • Βελτίωση της προσβασιμότητας με υψηλή αξιοπιστία, ακρίβεια & χαμηλό κόστος, • Αποφυγή περιπτώσεων ταξιδιών με ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα, • Μείωση του θορύβου & της ρύπανσης - μείωση του περιβαλλοντικού & κοινωνικού κόστους, • Μετατόπιση της τάσης από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα σε ασφαλέστερους, αποδοτικούς & φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, βελτιώνοντας τη διασύνδεση μεταξύ των Δημοσίων Συγκοινωνιών & του περπατήματος/ ποδηλασίας, <p>με άμεσο αποτέλεσμα την βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, αφού το επίπεδο εξυπηρέτησης από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες έχει κεντρικό ρόλο στην λειτουργία ενός βιώσιμου συστήματος κινητικότητας.</p> <p>Επιπλέον, η προτεινόμενη δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης, εγκαταστάσεων σταθμών "Park and Ride", δημοτικών χώρων στάθμευσης αναμένεται να προσέλκυση νέες χρήσεις και οικονομικές δραστηριότητες πλησίον τους, με αποτέλεσμα την περαιτέρω αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής.</p> <table border="1" data-bbox="1015 970 2617 1155"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα								
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?								

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Δημόσιες Συγκοινωνίες</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΛΛ Λάρνακος • ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως • Ρ&Ρ ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) • Ρ&Ρ Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής) • Ρ&Ρ Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνοτήτων στις ώρες αιχμής) • Ρ&Ρ Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνοτήτων στις ώρες αιχμής) • ΛΛΤραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης) • ΛΛΤραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης) • Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα • Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου • Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελευσάς • Ρ&Ρ ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο) • Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων • Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο) • Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο) • Υφιστάμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο) • Υφιστάμενο Ρ&Ρ Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5) 	<p>Π15. Διαχείριση Αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, • Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης 	<p>Τα προβλεπόμενα έργα στην πλειονότητά τους περιλαμβάνουν την αξιοποίηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και την διαμόρφωση ήδη ανεπτυγμένων χώρων, ώστε η δημιουργία και η διαχείριση των αποβλήτων να είναι περιορισμένη : κατά το στάδιο κατασκευής νέων υποδομών αναμένεται πως θα παραχθούν διάφορα απόβλητα/υλικά εκσκαφής . Ωστόσο με την εφαρμογή ενός Σχεδίου Διαχείρισης Αποβλήτων και την χρήση βέλτιστων πρακτικών από τον εργολάβο του έργου αναμένεται μετριαστούν σημαντικά οποιεσδήποτε αρνητικές επιδράσεις.</p> <table border="1" data-bbox="1210 667 2813 856"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									
	<p>Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη, • Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις, • Αλλαγές χρήσεων γης, • Εκτός σχεδίου δόμηση • Εντός σχεδίου δόμηση • Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων • Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη 	<p>Οι δράσεις του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων δεν αναμένεται να έχουν θετικές επιπτώσεις στο υφιστάμενο πολεοδομικό πλαίσιο και στους μηχανισμούς εφαρμογής της πολιτικής γης. Η εφαρμογή του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων αποσκοπεί στην βέλτιστη λειτουργία ενός συστήματος Δημοσίων Μεταφορών το οποίο αναμένεται να βελτιώσει το επίπεδο διασύνδεσης, την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα του πληθυσμού σε υπηρεσίες, υποδομές και αναγκαίες χρήσεις.</p> <table border="1" data-bbox="1210 1171 2813 1402"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									

- Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων
Δημαρχείο Στροβόλου
- Νέα κυκλική γραμμή
- Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου
- Λευκωσίας μέσω Λάρνακος

Βελτίωση συχνότητων κατά τις ώρες αιχμής
(συχνότητα 10 λεπτά)

Πίνακας 71: Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – Σενάριο 3 - Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης (Πόλη 15 λεπτών)

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης (Πόλη 15 λεπτών) <ul style="list-style-type: none"> Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς Ιστορικό κέντρο Έγκωμης Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας Παλαιού Πυρήνα Στροβόλου - "Slow city" 	Π1. Βιοποικιλότητα <ul style="list-style-type: none"> Προστασία, διατήρηση και διαχείριση της βιοποικιλότητας και η αποφυγή απώλειας οικοσυστημάτων, Αποφυγή διάσπασης και κατακερματισμού βιοτόπων και φυσικών περιοχών (διατήρηση της συνοχής των οικοτόπων στις προστατευόμενες περιοχές) Αποφυγή πρόκλησης βλαβών στη χλωρίδα και στην πανίδα, στις φυσικές περιοχές και στα προστατευόμενα είδη 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στο συγκεκριμένο πακέτο επεμβάσεων έχουν κυρίως άμεσες επιδράσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον ενώ οι αναμενόμενες επιδράσεις στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης αναμένονται ουδέτερες έως άμεσα θετικές. Οι δράσεις δεν αναμένονται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην βιοποικιλότητα ούτε στην χλωρίδα, στην πανίδα, στα δάση και στο αστικό περιβάλλον, αλλά αντίθετα αναμένεται να έχουν έμμεσα θετικές επιπτώσεις αφού προωθείται μείωση των ορίων ταχύτητας άρα περιορισμός της ηχορύπανσης και επομένως μείωση των αέριων ρύπων.</p> <p>Η αυξημένη χρήση ποδηλάτων ως αποτέλεσμα της δημιουργίας ενός ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών στα πλαίσια ενός νέου πολεοδομικού σχεδιασμού (πόλη των 15') βάσει του οποίου οι περισσότερες καθημερινές ανάγκες και υπηρεσίες, είναι προσβάσιμες σε 15 λεπτά με τα πόδια ή το ποδήλατο, στοχεύει στην προώθηση των αειφόρων αρχών, όπως την μετακίνηση με εναλλακτικούς τρόπους. Αυτό έχει ως θετικό αντίκτυπο στο να μειωθούν οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στα οικοσυστήματα και στο φυσικό περιβάλλον που προέρχονται από κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η μείωση της ηχορύπανσης και η αποφυγή της ρύπανσης εδάφους που προέρχεται από τα οχήματα ευνοούν την διατήρηση της φυσικής κατάστασης του περιβάλλοντος (συμπεριλαμβανομένων χλωρίδας, πανίδας και βιοτόπων).</p> <p>Ιδιαίτερη προσοχή, πρέπει να δοθεί στην περιοχή όπου γίνονται έργα για την Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου αφού εκεί κοντά φύτεται το είδος <i>Heliotropium supinum</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Εγγύς Απειλούμενο (NT). Επίσης, στην περιοχή κοντά στην Πύλη Αμμοχώστου (Ιστορικό/Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας) φύτεται το είδος <i>Peganum harmala</i> το οποίο βρίσκεται στην Λίστα του Κόκκινου Βιβλίου της Κύπρου καταχωρημένο ως Κρίσιμος Κινδυνεύον (CU) και απειλείται από έντονη ανθρωπίνη δραστηριότητα.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td style="background-color: green; color: white;">++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>OXI</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		OXI	?
	Πιθανότητα		Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα							
	!		++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		OXI	?							
	Π2. Χλωρίδα <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των απειλούμενων ειδών Αποφυγή μείωσης του αριθμού και της δυνατότητας εξάπλωσης των ενδημικών ειδών, Διατήρηση και / ή αύξηση του συνολικού αριθμού των φυτικών ειδών Διατήρηση και / ή αύξηση της συνολικής έκτασης δασικών οικοσυστημάτων Μείωση των κινδύνων εκδήλωσης πυρκαγιών, Διατήρηση ή/και αύξηση του αστικού πράσινου 													
	Π3. Πανίδα <ul style="list-style-type: none"> Αποφυγή μείωσης του αριθμού των απειλούμενων ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν), Αποφυγή μείωσης του αριθμού των ενδημικών ειδών (συμπεριλαμβανομένων των βιοτόπων που διαβιούν) 													

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
	<p>Π4. Πληθυσμός</p> <ul style="list-style-type: none"> • Διασφάλιση της πληθυσμιακής αύξησης μέσα σε ένα βιώσιμο περιβάλλον, • Μείωση της θνησιμότητας και αύξηση του μέσου προσδόκιμου ζωής (βελτίωση των παραγόντων που επηρεάζουν τις παραμέτρους αυτές), • Βελτίωση πρόσβασης και προσβασιμότητας στην εργασία, εκπαίδευση, αγορές, υπηρεσίες, αναψυχή • Ένταση / εξομάλυνση των συνθηκών κοινωνικού - χωρικού αποκλεισμού, ειδικά ως προς τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, • Ισότητα πρόσβασης / εγγύτητα σε κοινωνικές υποδομές • Ένταση / εξομάλυνση των χωρικών - κοινωνικών πολώσεων ανάμεσα σε προνομιακές και "υποβαθμισμένες" περιοχές της πόλης 	<p>Με την δημιουργία νέων ή και την αναβάθμιση/επέκταση υφιστάμενων υποδομών προώθησης της αστικής κινητικότητας (ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι) και της βελτίωσης υποδομών ήπιας μετακίνησης πόλης 15' θετικές επιπτώσεις προκύπτουν για την ασφαλέστερη διακίνηση και την διευκόλυνση των ευάλωτων ομάδων όπως ΑμεΑ, παιδιά και ηλικιωμένοι.</p> <p>Η ανάπτυξη γειτονιών σε ακτίνα 15 μπορεί να φέρει θετικά αποτελέσματα για τους δήμους που ενδιαφέρονται για την ισότητα, την υγεία, το κλίμα και την οικονομική ανάπτυξη. Υπάρχει ένας σημαντικός πληθυσμός που δεν μπορεί ή δεν πρέπει να οδηγεί, δημιουργώντας ζήτηση για μετακινήσεις χωρίς αυτοκίνητο μεταξύ των ηλικιωμένων, των νέων, των ενηλίκων που δεν μπορούν να οδηγήσουν ή δεν έχουν άδεια οδήγησης και των επισκεπτών και τουριστών της κοινότητας. Η αύξηση των επιλογών μετακίνησης με τα πόδια και το ποδήλατο μπορεί να συμβάλει στην κάλυψη των αναγκών ορισμένων πληθυσμών αυτής της ομάδας, στη μείωση των εκπομπών και στην αύξηση των ευκαιριών υγιεινής μετακίνησης για τους κατοίκους μέσω της μείωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων. Μια μελέτη της Αμερικανικής Ένωσης Κρατικών Αξιοματούχων Αυτοκινητοδρόμων και Μεταφορών (AASHTO) υπογραμμίζει ότι οι επενδύσεις κινητικότητας σε πράγματα όπως οι υποδομές ποδηλάτων και τα πεζοδρόμια δημιουργούν περισσότερες θέσεις εργασίας ανά εκατομμύριο δολάρια που δαπανώνται από ό,τι άλλες παραδοσιακές επενδύσεις στις μεταφορές.</p> <table border="1" data-bbox="1196 871 2840 1092"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td style="background-color: green; color: white;">++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
<p>Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης (Πόλη 15 λεπτών)</p> <ul style="list-style-type: none"> Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς Ιστορικό κέντρο Έγκωμης Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας <p>Παλαιού Πυρήνα Στροβόλου - "Slow city"</p>	<p>Π5. Ανθρώπινη Υγεία</p> <ul style="list-style-type: none"> Περιορισμός της έκθεσης του πληθυσμού σε περιβαλλοντικό κίνδυνο (ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων, του εδάφους, των αέριων εκπομπών και του περιβαλλοντικού θορύβου που προκαλούνται από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου και που είναι πιθανόν να έχουν επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία), Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας με αναβάθμιση ποιότητας αέρα, ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και αυξημένη δυνατότητα εμπλοκής σε φυσική δραστηριότητα. 	<p>Με την εφαρμογή της ήπιας μετακίνησης πόλης 15', επιδιώκεται η ασφαλέστερη διακίνηση πεζών και ποδηλατιστών στα αστικά κέντρα και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Επίσης, θα μειωθούν οι αέριοι ρύποι που παράγονται από τα οχήματα και προκαλούν έμμεσα αναπνευστικά προβλήματα.</p> <p>Με την ανάπτυξη και την βελτίωση του ασφαλούς δικτύου ποδηλατικών υποδομών στα αστικά ιστορικά/εμπορικά κέντρα, αναμένονται θετικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.</p> <p>Επιπλέον, προωθείται η ποιοτική αναβάθμιση της καθημερινότητας στις πόλεις η οποία επιτυγχάνεται μέσα από ένα συγκροτημένο πλέγμα μικρότερων και μεγαλύτερων βελτιώσεων και παρεμβάσεων όπως πιο βελτιωμένο και ασφαλές οδικό δίκτυο, ποδηλατοδρόμοι και πεζόδρομοι.</p> <p>Μέσω της ενίσχυσης της εφαρμογής του σχεδίου και την αυξημένη κινητικότητα με ποδήλατα, ευνοείται ο τομέας υγείας καθώς μελέτες έδειξαν θετικά αντίκτυπα με την χρήση ποδηλάτου όπως μείωση του κινδύνου εμφάνισης της νόσου Αλτσχάιμερ και του κινδύνου εμφάνισης κατάθλιψης. Επίσης, η ποδηλασία συμβάλει σε μια υγιέστερη ζωή αφού βοηθά στο να μειώνει τις πιθανότητες για εμφάνιση χρόνιων παθήσεων.</p>
	<p>Π6. Έδαφος</p> <ul style="list-style-type: none"> Μείωση της ρύπανσης των εδαφών και η διαφύλαξη της ποσότητας και της ποιότητας του εδάφους, Διατήρηση της έκτασης καλλιεργούμενης γης, Προστασία των εδαφών από την διάβρωση, Διαφύλαξη της οργανικής ύλης στο έδαφος (αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης), Χρήσεις γης, αλλαγή χρήσης γης, δασοπονία (LULUCF) 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στον συγκεκριμένο ειδικό στόχο δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στο έδαφος επειδή οι παρεμβάσεις αφορούν υφιστάμενες αστικές περιοχές.</p>

Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?

Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
	0 Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																	
<p>Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης (Πόλη 15 λεπτών)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας 	<p>Π7. Ύδατα</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων (διατήρηση και βελτίωση ποιότητας υπόγειων, θαλάσσιων και επιφανειακών υδάτων) και της διάσπασης του υδρογραφικού δικτύου κατά την υλοποίηση των ενεργειακών υποδομών, • Μείωση των κινδύνων πλημμυρών, • Συνολική ζήτηση υδάτινων πόρων (γεωργία, βιομηχανία, οικιακός τομέας) • Κατανάλωση υπόγειων υδάτων, • Εξοικονόμηση / επαναχρησιμοποίηση υδάτων, • Εναλλακτικές πηγές υδάτων (αφαλάτωση) 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στον συγκεκριμένο ειδικό στόχο δεν αναμένεται να έχουν επίπτωση στα υπόγεια ύδατα επειδή οι παρεμβάσεις αφορούν υφιστάμενες αστικές περιοχές.</p> <table border="1" data-bbox="1169 653 2843 842"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Ο Ουδέτερη</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα		Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
	Ο Ουδέτερη	>		ΟΧΙ	?														

Π8. Αέρας

- *Μείωση των αέριων εκπομπών και σωματιδίων που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου,*
- *Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε κατοικημένες περιοχές (τήρηση των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων στα αστικά κέντρα)*

Η ιδέα της "Πόλης των 15 λεπτών" αποσκοπεί στη δημιουργία αστικών περιοχών όπου οι κάτοικοι μπορούν να καλύψουν τις περισσότερες από τις καθημερινές τους ανάγκες μέσα σε 15 λεπτά με τα πόδια ή με το ποδήλατο από το σπίτι τους. Αυτή η στρατηγική αστικού σχεδιασμού αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα: Με την προώθηση του περπατήματος και της ποδηλασίας, παρατηρείται σημαντική μείωση του αριθμού των μετακινήσεων με αυτοκίνητο. Λιγότερα αυτοκίνητα στους δρόμους οδηγούν σε χαμηλότερες εκπομπές ρύπων όπως οξειδία του αζώτου (NOx), μονοξείδιο του άνθρακα (CO) και σωματίδια (PM).

Αντίστοιχα, για όσους εξακολουθούν να οδηγούν, οι μικρότερες αποστάσεις μειώνουν τη συνολική ποσότητα των παραγόμενων εκπομπών.

Οι περιοχές των 15 λεπτών, συχνά ενσωματώνουν περισσότερους χώρους πρασίνου, οι οποίοι μπορούν να απορροφήσουν ρύπους και να παράγουν οξυγόνο. Το αυξημένο πράσινο μπορεί να μειώσει τις θερμοκρασίες της πόλης, μειώνοντας την ανάγκη για κλιματισμό, γεγονός που έμμεσα μειώνει τις εκπομπές των σταθμών παραγωγής ενέργειας.

Οι καλύτερες υποδομές δημόσιων μεταφορών μειώνουν την εξάρτηση από τα ιδιωτικά οχήματα, μειώνοντας περαιτέρω τις αέριες εκπομπές, ενώ η επένδυση σε ηλεκτρικές ή υβριδικές επιλογές δημόσιων μεταφορών αναμένεται να συμβάλλει στη μείωση των αστικών εκπομπών.

Αντίθετα, η αρχική φάση ανάπτυξης ή ανακαίνισης των αστικών υποδομών για την υποστήριξη της πόλης των 15 λεπτών μπορεί να δημιουργήσει σημαντικές εκπομπές λόγω των κατασκευαστικών δραστηριοτήτων, ενώ η συγκέντρωση υπηρεσιών (η οποία είναι γενικά θετική), αν δεν γίνει σωστή διαχείριση, μπορεί να οδηγήσει σε συμφόρηση και τοπικά προβλήματα ρύπανσης.

Τέλος, εάν δεν διασφαλιστεί ότι όλες οι περιοχές, ιδίως οι γειτονίες με χαμηλό εισόδημα, θα επωφεληθούν εξίσου από τέτοιου είδους εξελίξεις μπορεί να οδηγήσει σε άνισες βελτιώσεις της ποιότητας του αέρα.

Συμπερασματικά η ιδέα της "πόλης των 15 λεπτών" υπόσχεται πολλά για τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού αέρα με τη μείωση της εξάρτησης από τα αυτοκίνητα, την ενίσχυση των χώρων πρασίνου και την προώθηση των βιώσιμων μεταφορών. Ωστόσο, ο προσεκτικός σχεδιασμός και η δίκαιη εφαρμογή είναι ζωτικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση αυτών των οφελειών και την αντιμετώπιση των πιθανών προκλήσεων

Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ													
<p>Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης (Πόλη 15 λεπτών)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καΐμακλίου • Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας <p>Παλαιού Πυρήνα Στροβόλου - "Slow city"</p>	<p>Π9. Κλιματικές Αλλαγές</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Μείωση του συνόλου των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου σε ισοδύναμους τόνους CO₂, που προκύπτουν από την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου,</i> • <i>Εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων και αύξηση εκμετάλλευσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ),</i> • <i>Μείωση των εκπομπών CO₂, CH₄, N₂O, HFCs / PFCs</i> • <i>Εξ ορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών συμμετοχής του κάθε τομέα (Ενέργεια, Βιομηχανία, Αγροτική παραγωγή, Στερεά Απόβλητα, Μεταφορές)</i> 	<p>Η ιδέα της "Πόλης των 15 λεπτών" αποσκοπεί στη δημιουργία αστικών περιοχών όπου οι κάτοικοι μπορούν να καλύψουν τις περισσότερες από τις καθημερινές τους ανάγκες μέσα σε 15 λεπτά με τα πόδια ή με το ποδήλατο από το σπίτι τους. Αυτή η στρατηγική αστικού σχεδιασμού αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής:</p> <p>Ως αποτέλεσμα της μείωσης των διαδρομών με το αυτοκίνητο και την προώθηση του περπατήματος της ποδηλασίας και των μέσων μαζικής μεταφοράς, η ιδέα της "Πόλης των 15 λεπτών" αναμένεται ότι θα μειώσει σημαντικά το αποτύπωμα άνθρακα που σχετίζεται με τις μεταφορές. Επιπρόσθετα η συγκέντρωση των υπηρεσιών και ανέσεων μειώνει την ανάγκη για μακρινές μετακινήσεις και την κατανάλωση ενέργειας που συνδέεται με τις μεγάλες, εκτεταμένες υποδομές.</p> <p>Οι συμπαγείς πόλεις μπορούν να εφαρμόσουν πιο αποτελεσματικά λύσεις ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως ηλιακούς συλλέκτες στα κτίρια και ενεργειακά αποδοτικά συστήματα δημόσιων μεταφορών, ενώ η ενσωμάτωση οικιστικών, εμπορικών και ψυχαγωγικών χώρων, μπορεί να βελτιστοποιηθεί η κατανάλωση ενέργειας για θέρμανση, ψύξη και φωτισμό. Η εστίαση στις τοπικές ανέσεις προωθεί την ανάπτυξη ενεργειακά αποδοτικών κτιρίων με χαμηλότερο αποτύπωμα άνθρακα. Τα υφιστάμενα κτίρια μπορούν να μετασκευαστούν με βιώσιμες τεχνολογίες, μειώνοντας τις εκπομπές από τον κατασκευαστικό κλάδο</p> <p>Η υψηλότερη πυκνότητα μειώνει την αστική εξάπλωση, διατηρώντας χώρους πρασίνου και φυσικούς οικοτόπους που λειτουργούν ως καταβόθρες άνθρακα.</p> <p>Συμπερασματικά, η έννοια της "πόλης των 15 λεπτών" προσφέρει ένα ισχυρό πλαίσιο για την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας για τον μετριασμό και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή. Με τη μείωση της εξάρτησης από τα αυτοκίνητα, τη βελτιστοποίηση της χρήσης γης και την προώθηση βιώσιμων οικοδομικών πρακτικών, αυτή η στρατηγική αστικού σχεδιασμού μπορεί να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να ενισχύσει την ανθεκτικότητα στις κλιματικές επιπτώσεις. Η αποτελεσματική εφαρμογή απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό, εμπλοκή της κοινότητας και επενδύσεις σε βιώσιμες υποδομές.</p> <table border="1" data-bbox="1172 1428 2846 1646"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

<p>Π10.Περιβαλλοντικός θόρυβος</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο ακουστικό περιβάλλον 	<p>Η υλοποίηση του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων αναμένεται ότι θα μειώσει σημαντικά τα επίπεδα αστικού θορύβου με τη μείωση της εξάρτησης από τα αυτοκίνητα, την προώθηση πιο ήσυχων τρόπων μεταφοράς και την ενσωμάτωση χώρων πρασίνου και αποτελεσματικού αστικού σχεδιασμού. Αν και υπάρχουν προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν, όπως ο θόρυβος των κατασκευών και η εξισορρόπηση των περιοχών μεικτής χρήσης, ο συνολικός αντίκτυπος στη ρύπανση από τον θόρυβο είναι θετικός, οδηγώντας σε πιο ήσυχα και ευχάριστα αστικά περιβάλλοντα. Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός, η εμπλοκή της κοινότητας και ο στρατηγικός σχεδιασμός αποτελούν το κλειδί για τη μεγιστοποίηση αυτών των οφελειών.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									
<p>Π11. Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <ul style="list-style-type: none"> Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην αξία της ακίνητης περιουσίας στην ευρύτερη περιοχή παρέμβασης (περιορισμός των απαλλοτριώσεων) Διαχείριση, συντήρηση και αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών ενεργειακών υποδομών καθώς και των πόρων για την ανάπτυξη νέων υποδομών, με αποτροπή επεμβάσεων σε υλικά περιουσιακά στοιχεία, Βέλτιστη κατανομή δημοσίων εκτάσεων σε πολίτες ή επιχειρήσεις 	<p>Η υλοποίηση του συγκεκριμένου πακέτου παρεμβάσεων αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στα υλικά περιουσιακά στοιχεία, καθώς:</p> <ul style="list-style-type: none"> Οι περιοχές με εύκολη πρόσβαση σε υπηρεσίες και ανέσεις έχουν υψηλότερη ζήτηση, κάτι που αυξάνει την αξία των ακινήτων, Οι επενδύσεις σε υποδομές, όπως ποδηλατοδρόμους και πάρκα, βελτιώνουν το περιβάλλον διαβίωσης και αυξάνουν την αξία των γύρω ακινήτων, Η αυξημένη πεζή και ποδηλατική κίνηση ευνοεί τις τοπικές επιχειρήσεις, αυξάνοντας τα έσοδα και την βιωσιμότητά τους. Η ζήτηση για τοπικές υπηρεσίες και προϊόντα οδηγεί στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. <p>Εάν η ιδέα της «Πόλης των 15 λεπτών» συνδυάζεται και με την ανακαίνιση του υπάρχοντος κτηριακού αποθέματος, τότε θετικές επιπτώσεις αναμένονται στην την αξία των ακινήτων, καθώς η ανακαίνιση παλαιών κτιρίων για την βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας μειώνει το λειτουργικό κόστος. Επιπρόσθετα η δημιουργία πράσινων στεγών και η χρήση φιλικών προς το περιβάλλον υλικών αναβαθμίζουν τα κτίρια και τα καθιστούν πιο ελκυστικά.</p> <p>Ως αρνητικές επιπτώσεις μπορεί να αναφερθεί ότι η αναβάθμιση των υποδομών και των κτιρίων μπορεί να είναι δαπανηρή, απαιτώντας σημαντικές επενδύσεις από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, ενώ οι πράσινες υποδομές, όπως οι κήποι και οι πράσινες στέγες, απαιτούν συνεχή συντήρηση και φροντίδα.</p> <p>Τέλος, η αυξημένη ζήτηση για κατοικία και εμπορικούς χώρους μπορεί να οδηγήσει σε αλλαγές στη χρήση γης, προκαλώντας εντάσεις με υφιστάμενες χρήσεις, τονίζοντας την σημασία να διασφαλιστεί ότι όλες οι περιοχές της ευρύτερης αστικής περιοχής της Λαυκωσίας θα ωφεληθούν εξίσου από την ανάπτυξη, αποφεύγοντας κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες.</p> <p>Συμπερασματικά, η υλοποίηση του συγκεκριμένου στόχου αναμένεται να μπορεί να έχει σημαντικές θετικές επιπτώσεις στα υλικά περιουσιακά στοιχεία της ευρύτερης αστικής περιοχής της Λευκωσίας, αυξάνοντας την αξία των ακινήτων και ενισχύοντας την τοπική οικονομία. Ωστόσο, απαιτείται προσεκτικός σχεδιασμός και διαχείριση για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και την εξασφάλιση μιας ισόρροπης και βιώσιμης ανάπτυξης.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυννοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυννοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++	>		ΟΧΙ	?									

			Θετική μεγάλης κλίμακας					

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ																		
<p>Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης (Πόλη 15 λεπτών)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας • Παλαιού Πυρήνα Στροβόλου - "Slow city" 	<p>Π12. Τοπίο</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου, ειδικότερα σε περιπτώσεις αυξημένης προστασίας και ευαισθησίας,</i> • <i>Αποφυγή κατακερματισμού του τοπίου κατά την υλοποίηση και λειτουργία υποδομών</i> • <i>Πρωώθηση δράσεων αναγνώρισης και αξιολόγησης του Τοπίου,</i> • <i>Αποκατάσταση υποβαθμισμένων τοπιών</i> 	<p>Η εφαρμογή της έννοιας της «Πόλης των 15 Λεπτών» αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στο τοπίο της ευρύτερης αστικής περιοχής της Λευκωσίας, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής, προωθώντας τη βιωσιμότητα και αναβαθμίζοντας την αστική αισθητική:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η ενσωμάτωση περισσότερων πάρκων και πράσινων χώρων βελτιώνει την ποιότητα ζωής και προσφέρει χώρους αναψυχής στους κατοίκους, • Η δημιουργία πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων ενισχύει την προσβασιμότητα και την ασφάλεια των κατοίκων, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνει την αισθητική του αστικού τοπίου. • Η προώθηση της βιώσιμης αρχιτεκτονικής με τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και οικολογικών υλικών μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα. • Η ενσωμάτωση της φύσης στον αστικό σχεδιασμό, όπως οι αστικοί κήποι και οι δημόσιοι χώροι με δέντρα και φυτά, βελτιώνει την ποιότητα του αέρα και την αισθητική της πόλης <table border="1" data-bbox="1196 940 2870 1129"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?														
	<p>Π13. Πολιτιστική Κληρονομιά</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος) – αποφυγή ζημιών,</i> • <i>Ενίσχυση της προσβασιμότητας σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,</i> • <i>Διατήρηση, προστασία και ανάδειξη ιστορικών κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων και άλλων χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιολογικών ευρημάτων που μπορεί να βρεθούν κατά την υλοποίηση του προγράμματος),</i> • <i>Ανάδειξη άυλων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς</i> 	<p>Οι δράσεις που προβλέπονται στον συγκεκριμένο ειδικό στόχο δεν αναμένονται να προκύψουν αρνητικές επιπτώσεις στη πολιτιστική κληρονομιά επειδή οι παρεμβάσεις αφορούν υφιστάμενες αστικές περιοχές. Ενδεχομένως να προκύψουν θετικές επιπτώσεις λόγω ανάδειξης περιοχών και σημείων υψηλής πολιτιστικής σημασίας, καθώς και προστατεύοντας και αναδεικνύοντας την ιστορία και τον πολιτισμό της ευρύτερης αστικής περιοχής της Λευκωσίας.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η αναβάθμιση και η εκ νέου χρήση ιστορικών κτιρίων μπορεί να ενισχύσει την πολιτιστική κληρονομιά και να προσφέρει νέες λειτουργίες στους κατοίκους, • Οι καλά διατηρημένες περιοχές με ιστορική και πολιτιστική σημασία γίνονται πόλος έλξης για τουρίστες, ενισχύοντας την τοπική οικονομία και προβάλλοντας την πολιτιστική κληρονομιά, • Η δημιουργία πολιτιστικών κέντρων και χώρων τέχνης εντός των 15 λεπτών ενισχύει την τοπική κουλτούρα και προσφέρει χώρους δημιουργικής έκφρασης για τους κατοίκους, <p>Αντίθετα, η αυξημένη ζήτηση για κατοικία και εμπορικούς χώρους μπορεί να οδηγήσει σε πίεση για ανάπτυξη σε περιοχές με πολιτιστική κληρονομιά, προκαλώντας υποβάθμιση ή καταστροφή αυτών των χώρων, ενώ η εντατική αστική ανάπτυξη μπορεί να αλλοιώσει την ιστορική και πολιτιστική ταυτότητα μιας περιοχής, ιδιαίτερα αν δεν ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες και η ιστορία του τόπου.</p> <p>Τέλος, η ενσωμάτωση σύγχρονων λειτουργιών σε ιστορικά κτίρια και περιοχές πρέπει να γίνεται με σεβασμό και προσοχή, ώστε να μην καταστρέφεται η πολιτιστική αξία τους.</p> <table border="1" data-bbox="1196 1822 2870 1921"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα						
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														

		!	+	>		OXI	?												
			Θετική																
	Π14. Αστική Βιωσιμότητα <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση MMM / Αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ, • Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης, • Μείωση μήκους μετακινήσεων, • Βέλτιστη αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών, • Προώθηση εναλλακτικών - «ήπιων» μορφών μετακίνησης (βάδισμα, ποδήλατο), • Ολοκλήρωση δικτύων MMM - προώθηση συνδυασμένων επιβατικών μεταφορών, • Αποτελεσματική διαχείριση και οργάνωση στάθμευσης 	<p>Η ιδέα της «Πόλης των 15 Λεπτών» προάγει την αστική βιωσιμότητα μέσω της μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου, της ενίσχυσης των δημόσιων συγκοινωνιών, της βελτίωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας και της προώθησης της κοινωνικής συνοχής. Ωστόσο, η επιτυχία αυτής της προσέγγισης εξαρτάται από την προσεκτική διαχείριση των πόρων, την ισορροπία μεταξύ καινοτομίας και διατήρησης, και τη διασφάλιση κοινωνικής ισότητας. Με σωστό σχεδιασμό και εφαρμογή, η «Πόλη των 15 Λεπτών» μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αστική βιωσιμότητα και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>OXI</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>						Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		OXI	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα														
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		OXI	?														

Το συγκεκριμένο σενάριο εκφράζει ένα υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και περιλαμβάνει εκτός των άλλων, επιπρόσθετα έργα προώθησης των Δημοσίων Συγκοινωνιών, διαχείρισης της Στάθμευσης και ποδηλατικών υποδομών. Η βασική στόχευση του συγκεκριμένου σεναρίου συνοψίζεται στην φράση «Πολυκεντρική Συνδεδεμένη Πόλη στα 15' της ώρας», προς εξασφάλιση της διακίνησης πολιτών και επισκεπτών εντός των πυρήνων του Δήμου Λευκωσίας και των όμορων αυτού δήμων, με χρήση υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας στα 15', αλλά και μεταξύ των πυρήνων αυτών, με χρήση Δημοσίων Συγκοινωνιών, με διάρκεια μετακίνησης κατά το δυνατόν και πάλι τα 15' της ώρας.

ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ		ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ												
<p>Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης (Πόλη 15 λεπτών)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας • Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας • Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου • Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών • Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς • Ιστορικό κέντρο Έγκωμης • Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου • Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας • Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας <p>Παλαιού Πυρήνα Στροβόλου - "Slow city"</p>	<p>Π15. Διαχείριση Αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση αστικών λυμάτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση στερεών αποβλήτων, • Παραγωγή και ασφαλής διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, • Μείωση της συνολικής παραγόμενης ποσότητας στερεών αποβλήτων – Μεγιστοποίηση ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης 	<p>Η ιδέα της «Πόλης των 15 Λεπτών» μπορεί να έχει σημαντικές θετικές επιπτώσεις στη διαχείριση των αποβλήτων, προωθώντας τη μείωση της παραγωγής αποβλήτων, την ανακύκλωση και την κομποστοποίηση. Ωστόσο, για την επιτυχία αυτής της προσέγγισης απαιτείται προσεκτικός σχεδιασμός, επαρκής χρηματοδότηση και συνεχιζόμενη εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση των κατοίκων. Με τις κατάλληλες πολιτικές και υποδομές, η «Πόλη των 15 Λεπτών» μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία ενός πιο βιώσιμου και περιβαλλοντικά φιλικού αστικού περιβάλλοντος.</p> <p>Οι σημαντικότερες επιπτώσεις αναμένεται να προέλθουν από :</p> <ul style="list-style-type: none"> • την μείωση των δημιουργούμενων αποβλήτων: <p><u>Τοπική Κατανάλωση και Παραγωγή:</u> Η προώθηση της τοπικής κατανάλωσης και παραγωγής μπορεί να μειώσει τα απόβλητα συσκευασίας και τα απόβλητα μεταφοράς, καθώς τα προϊόντα δεν χρειάζεται να ταξιδέψουν μεγάλες αποστάσεις.</p> <p><u>Υποστήριξη Κυκλικής Οικονομίας:</u> Οι τοπικές επιχειρήσεις μπορούν να υιοθετήσουν πρακτικές κυκλικής οικονομίας, όπως η ανακύκλωση και η επαναχρησιμοποίηση υλικών, μειώνοντας την παραγωγή αποβλήτων</p> <ul style="list-style-type: none"> • τα βελτιωμένα Συστήματα Ανακύκλωσης: <p><u>Τοπικά Προγράμματα Ανακύκλωσης:</u> Οι κάτοικοι θα έχουν εύκολη πρόσβαση σε τοπικούς σταθμούς ανακύκλωσης, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα της ανακύκλωσης.</p> <p><u>Κοινότητες Ανακύκλωσης:</u> Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής μπορεί να ενθαρρύνει τη συμμετοχή των κατοίκων σε προγράμματα ανακύκλωσης και κομποστοποίησης.</p> <ul style="list-style-type: none"> • την προώθηση της αποκεντρωμένης διαχείρισης αποβλήτων: <p><u>Τοπική Κομποστοποίηση:</u> Οι αστικές φάρμες και οι κοινοτικοί κήποι μπορούν να επωφεληθούν από την τοπική κομποστοποίηση οργανικών αποβλήτων, μειώνοντας την ποσότητα των αποβλήτων που καταλήγουν στους χώρους υγειονομικής ταφής.</p> <p><u>Προγράμματα Ανταλλαγής Υλικών:</u> Οι κάτοικοι μπορούν να ανταλλάσσουν ή να δωρίζουν αντικείμενα που δεν χρειάζονται πλέον, μειώνοντας την παραγωγή αποβλήτων.</p> <table border="1" data-bbox="1196 1522 2831 1705"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>+ Θετική</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	+ Θετική	>		ΟΧΙ	?									

	<p>Π16. Πολεοδομικό πλαίσιο</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ικανοποίηση / εξομάλυνση ζήτησης για αστική ανάπτυξη,</i> • <i>Εκτεταμένες απαλλοτριώσεις,</i> • <i>Αλλαγές χρήσεων γης,</i> • <i>Εκτός σχεδίου δόμηση</i> • <i>Εντός σχεδίου δόμηση</i> • <i>Επάρκεια θεσμικών εργαλείων εφαρμογής (υφιστάμενων και προτεινόμενων)</i> • <i>Μηχανισμοί αναδιανομής / αντισταθμιστικά οφέλη</i> 	<p>Η ιδέα της «Πόλης των 15 Λεπτών» έχει σημαντικές επιπτώσεις στο πολεοδομικό πλαίσιο των πόλεων, προωθώντας την πυκνοκατοίκηση, τις μεικτές χρήσεις γης και τη δημιουργία πράσινων και δημόσιων χώρων. Η προώθηση της πυκνής κατοίκησης και των μικτών χρήσεων γης μειώνει την αστική διάχυση και προστατεύει τις περιαστικές και αγροτικές περιοχές από την υπερβολική ανάπτυξη:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η συγκέντρωση των υποδομών σε πυκνοκατοικημένες περιοχές βελτιώνει την αποτελεσματικότητα και μειώνει το κόστος κατασκευής και συντήρησης, • Η ενσωμάτωση κατοικιών, εμπορικών καταστημάτων, χώρων εργασίας και δημόσιων υπηρεσιών σε κοντινή απόσταση δημιουργεί ολοκληρωμένες κοινότητες όπου οι κάτοικοι μπορούν να καλύψουν τις καθημερινές τους ανάγκες χωρίς να χρειάζεται να ταξιδεύουν μεγάλες αποστάσεις, • Οι περιοχές με μεικτές χρήσεις γης προσελκύουν νέες επενδύσεις και ενισχύουν την τοπική οικονομία, προωθώντας την αστική αναγέννηση και την αναβάθμιση υποβαθμισμένων περιοχών, • Η δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων ενισχύει την κινητικότητα χωρίς αυτοκίνητο και προάγει την υγεία και την ευημερία των κατοίκων, • Η ενσωμάτωση πράσινων χώρων και πάρκων βελτιώνει την ποιότητα ζωής, προσφέροντας χώρους αναψυχής και προστατεύοντας το περιβάλλον <p>Ωστόσο, η υλοποίηση αυτής της προσέγγισης απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό, σημαντικές επενδύσεις και συνεργασία μεταξύ των διαφόρων φορέων και κοινοτήτων. Με σωστό σχεδιασμό και διαχείριση, η «Πόλη των 15 Λεπτών» μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία βιώσιμων, λειτουργικών και ανθεκτικών πόλεων που προσφέρουν υψηλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους</p> <table border="1" data-bbox="1196 1018 2837 1232"> <thead> <tr> <th>Πιθανότητα</th> <th>Μέγεθος</th> <th>Συχνότητα/Διάρκεια</th> <th>Αναστρεψιμότητα</th> <th>Διασυνοριακή διάσταση</th> <th>Αβεβαιότητα</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>!</td> <td>++ Θετική μεγάλης κλίμακας</td> <td>></td> <td></td> <td>ΟΧΙ</td> <td>?</td> </tr> </tbody> </table>	Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα	!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?
Πιθανότητα	Μέγεθος	Συχνότητα/Διάρκεια	Αναστρεψιμότητα	Διασυνοριακή διάσταση	Αβεβαιότητα									
!	++ Θετική μεγάλης κλίμακας	>		ΟΧΙ	?									

Πίνακας 72: Συνολική Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου (Σενάριο 3)

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 3							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατόδρομοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης
1	Βιοποικιλότητα								
	Αποφυγή απώλειας και διατήρηση οικοτόπων – διατήρηση και αύξηση του συνολικού αριθμού φυτικών ειδών – αποφυγή μείωσης απειλούμενων και ενδημικών ειδών								
2	Πληθυσμός								
	Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά								
3	Υγεία των κατοίκων								
	Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας / βελτίωση της ποιότητας ζωής / περιορισμός της έκθεσης σε κίνδυνο								
4	Έδαφος								
	Μείωση των επιπτώσεων / προστασία από την διάβρωση / αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης								

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 3							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατόδρομοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης
5	Ύδατα								
	Μείωση της ρύπανσης	●	●	●	●	●	●	●	●
6	Αέρας								
	Τήρηση οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων	●	●	●	●	●	●	●	●
7	Κλιματικές αλλαγές								
	Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου / εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών κάθε τομέα	●	●	●	●	●	●	●	●
8	Περιβαλλοντικός Θόρυβος								
	Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων	●	●	●	●	●	●	●	●

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 3							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατόδρομοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης
9	Υλικά περιουσιακά στοιχεία								
	Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων στην αξία της γης / Βέλτιστη διαχείριση ενεργειακών υποδομών	●	●	●	●	●	●	●	●
10	Τοπίο								
	Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων	●	●	●	●	● ●	●	●	●
11	Πολιτιστική κληρονομιά								
	Διατήρηση, προστασία, ανάδειξη / ενίσχυση προσβασιμότητας	●	●	●	● ●	●	●	●	●
12	Αστική Βιωσιμότητα								
	Πρώθηση της βιώσιμης κινητικότητας	●	●	●	●	●	●	●	●

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΠΑΚΕΤΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕΝΑΡΙΟΥ 3							
		Νέα οδικά έργα υποδομής	Αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων	Μείωση ορίων ταχύτητας	Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο	Μεγάλες αναπτύξεις	Ποδηλατόδρομοι	Δημόσιες συγκοινωνίες	Βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης
13	Διαχείριση Αποβλήτων								
	Ασφαλής διαχείριση αποβλήτων	●	● ● -:	●	●	●	●	●	●
14	Πολεοδομικό πλαίσιο								
	Ορθολογική ανάπτυξη	●	● ●	●	●	●	●	●	●

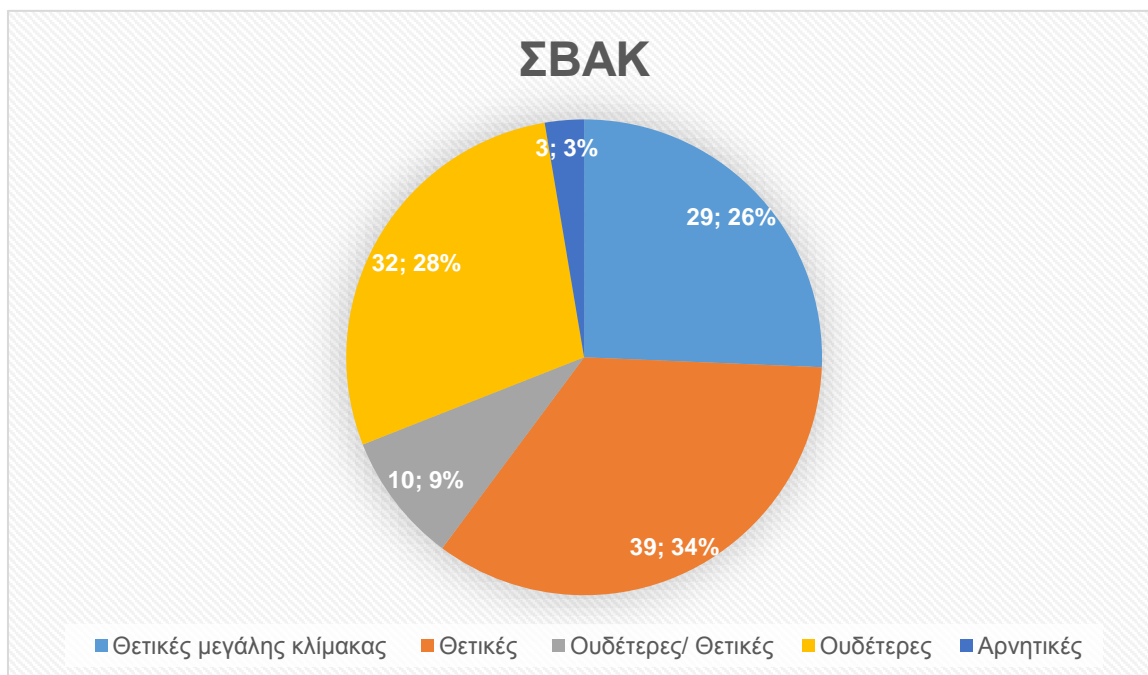
7.2.2 Συνοψιση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Σε στρατηγικό επίπεδο, συνοψίζοντας την αξιολόγηση όλων των μέτρων του ΣΒΑΚ λαμβάνοντας υπόψη όλα τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια που περιλαμβάνονται στη στρατηγική της Ένωσης για τις Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, προκύπτει ότι το Πρόγραμμα όπως έχει σχεδιαστεί αναμένεται να έχει μεγάλης κλίμακας και έντασης θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον της Κύπρου. Ωστόσο, ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί:

- Στην βελτιστοποίηση της χωροθέτησης των εγκαταστάσεων με στόχο την αποκόμιση οικονομιών κλίμακας τόσο σε σχέση με την κατασκευή όσο και σε σχέση με τη λειτουργία των έργων υποδομών που θα κατασκευασθούν,
- Στην πιστή εφαρμογή των περιβαλλοντικών όρων βάσει των οποίων αδειοδοτούνται τα υλοποιούμενα έργα υποδομής,
- Στη συστηματική παρακολούθηση των χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος (ποιότητα υδατικού δυναμικού, υπόγειου και επιφανειακού, ποιότητα ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, ζητήματα θορύβου),
- Πέραν των παρεμβάσεων που σχετίζονται με την ανάπτυξη δικτύων υποδομής μεταφορών (οδικό δίκτυο) θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η παρουσία ενός σύγχρονου «καθαρού» και αποτελεσματικού συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη μείωση της χρήσης των Ι.Χ αυτοκινήτων για τις καθημερινές μετακινήσεις,
- Οι παρεμβάσεις στον τομέα προώθησης τόπων φυσικού κάλλους και προστασία φυσικής κληρονομιάς θα πρέπει να στοχεύουν στην αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος και των περιοχών του Δικτύου "Natura 2000" ως δυναμικού ανάπτυξης στα πλαίσια της αειφόρου χρήσης των πόρων,
- Οι παρεμβάσεις στον τομέα του πολιτισμού θα πρέπει να ενισχύουν την αναπτυξιακή, πολιτισμική και χωρική "ταυτότητα", ενότητα και συνοχή σε επίπεδο Επαρχίας

Τα συνολικά αποτελέσματα της περιβαλλοντικής αξιολόγησης συνοψίζονται στον **Πίνακα 72**. Αρνητικές επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν στην βιοποικιλότητα, στο έδαφος και στο τοπίο, οι οποίες όμως με τα κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα είναι αναστρέψιμες.

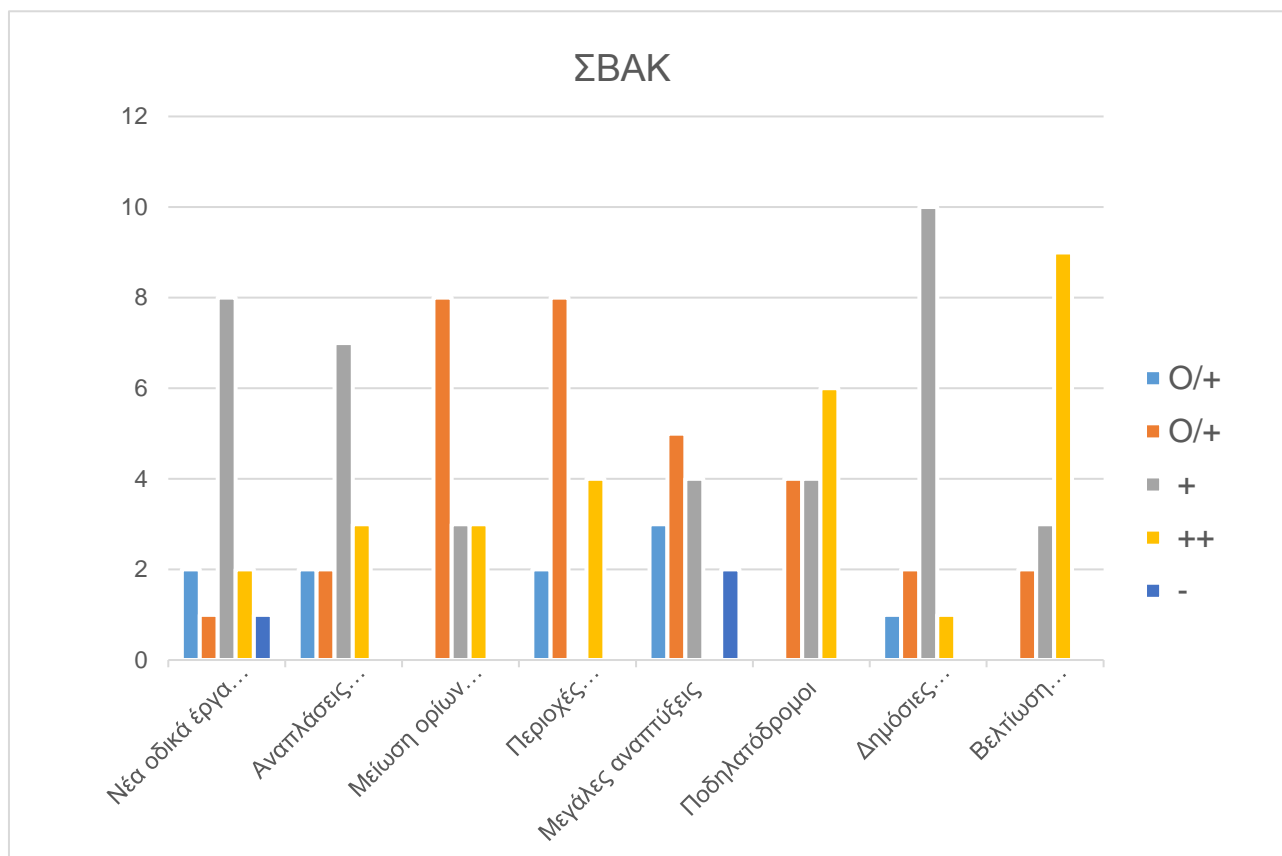
- Συνολικά για όλα τα πακέτα παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ, «Θετικές μεγάλης κλίμακας» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 29 φορές, «Θετικές επιπτώσεις» αναγνωρίστηκαν 39 φορές, «Ουδέτερες Θετικές» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 10 φορές, «Ουδέτερες» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 32 φορές, και «Αρνητικές» επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν 3 φορές,



- Σε επίπεδο παρεμβάσεων :
 - ο Για τα νέα οδικά έργα υποδομής αναγνωρίστηκαν :
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους

- Ουδέτερες επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
 - Θετικές επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Αρνητικές επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
- Για τις αναπλάσεις ιστορικών / εμπορικών κέντρων αναγνωρίστηκαν :
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 7 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
 - Για την μείωση των ορίων ταχύτητας αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
 - Για τις περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο αναγνωρίστηκαν :
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
 - Για τις μεγάλες αναπτύξεις αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 5 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Αρνητικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους (έδαφος / νερά)
 - Για τους ποδηλατοδρόμους αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 4 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 8 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Καμία αρνητική επίπτωση
 - Για τις δημόσιες συγκοινωνίες αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες / θετικές επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
 - Θετικές επιπτώσεις σε 10 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 1 περιβαλλοντική παράμετρο
 - Καμία αρνητική επίπτωση
 - Για την βελτίωση υποδομών ήπιας μετακίνησης αναγνωρίστηκαν:
 - Ουδέτερες επιπτώσεις σε 2 περιβαλλοντική παράμετρο
 - Θετικές επιπτώσεις σε 3 περιβαλλοντικές παραμέτρους
 - Θετικές μεγάλης κλίμακας επιπτώσεις σε 9 περιβαλλοντικές παραμέτρους

▪ Καμία αρνητική επίπτωση



- Μικρές αρνητικές επιπτώσεις αναγνωρίστηκαν σε δύο παραμέτρους, οι οποίες όμως είναι αναστρέψιμες με τα κατάλληλα μέτρα (**ενότητα 7.3**):
 - Έδαφος : Νέα οδικά έργα υποδομής, και μεγάλες αναπτύξεις,
 - Ύδατα : Μεγάλες αναπτύξεις,
- Η εφαρμογή των μέτρων δεν συνδέεται με διασυννοριακές επιπτώσεις

7.3 Προτάσεις Μέτρων Μετριασμού των Επιπτώσεων

7.3.1 Αναγκαιότητα λήψης μέτρων

Η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε στρατηγικό επίπεδο, έχει προσδιορίσει μια σειρά περιβαλλοντικών επιπτώσεων οι οποίες είναι αναστρέψιμες με την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισής τους: μέτρα που θα επιτυγχάνουν τον περιορισμό ή εξάλειψη των πιθανών αρνητικών επιπτώσεων ενώ παράλληλα θα συμβάλλουν στην ενίσχυση των θετικών επιπτώσεων, οι οποίες είναι άμεσα συσχετισμένες με την μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου. Τα μέτρα αυτά αναλύονται στην συνέχεια.

Γενική κατευθυντήρια γραμμή για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ είναι η τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας η οποία αναφέρεται στην περιβαλλοντική αδειοδότηση των έργων και Σχεδίων / Προγραμμάτων σύμφωνα με τους νόμους:

- Ο περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Έργα Νόμος του 2018 (Ν. 127(Ι)/2018),
- Νόμος για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ορισμένων σχεδίων και/ή προγραμμάτων (Ν. 102(Ι)/2005).

οι οποίοι προνοούν ότι ανάλογα με την περιβαλλοντική κατάταξη και το στάδιο περιβαλλοντικής αδειοδότησης θα πρέπει να εκπονούνται οι απαιτούμενες Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, στις οποίες θα γίνεται εκτίμηση και αξιολόγηση των πιθανά σημαντικών επιπτώσεων από τις εργασίες κατασκευής και λειτουργίας των επιμέρους έργων και θα περιγράφονται με σαφήνεια και πληρότητα τα μέτρα, οι όροι και οι περιορισμοί που πρέπει να

εφαρμοστούν για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων. Κατά την εκπόνηση των περιβαλλοντικών μελετών η επιλογή της βέλτιστης περιβαλλοντικά λύσης και η ενσωμάτωση μέτρων και όρων ελαχιστοποίησης των αναμενόμενων επιπτώσεων έχει ιδιαίτερη σημασία.

Επιπρόσθετα, για τα έργα και σχέδια/προγράμματα που χωροθετούνται εντός των γεωγραφικών ορίων των προστατευόμενων περιοχών του δικτύου Natura 2000 θα πρέπει να εκπονείται Μελέτη Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΜΕΟΑ), η οποία θα εξετάζει τις πιθανές σημαντικές επιπτώσεις στα είδη και τα ενδιαιτήματα σύμφωνα με τους καθορισμένους στόχους διατήρησης της κάθε προστατευόμενης περιοχής.

Η υλοποίηση οποιουδήποτε έργου ή σχεδίου /προγράμματος δεν μπορεί να προχωρήσει, εάν βάσει της αξιολόγησης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η περιβαλλοντική Αρχή δεν έχει εκδώσει θετική περιβαλλοντική γνωμάτευση.

Σημαντική επίσης είναι, η παρακολούθηση όχι μόνον της εφαρμογής των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης αλλά και η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους στην διαφύλαξη της καλής κατάστασης του περιβάλλοντος. Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την ικανοποίηση της παραπάνω απαίτησης, είναι η συμπερίληψη στους όρους της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης, της υποχρέωσης εκ μέρους του ιδιοκτήτη του έργου ή σχεδίου / προγράμματος, της ανάπτυξης και εφαρμογής Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης τόσο κατά το στάδιο της κατασκευής όσο και κατά το στάδιο της λειτουργίας.

Στην συνέχεια παρουσιάζεται με λεπτομέρεια το προτεινόμενο Σχέδιο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης, η φιλοσοφία του οποίου είναι τα μέτρα να επιτυγχάνουν τον περιορισμό ή εξάλειψη των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων όπου εμφανίζονται, ενώ παράλληλα να ενισχύουν τις θετικές επιπτώσεις, οι οποίες είναι άμεσα συσχετισμένες με τη αποτελεσματικότητα των μέτρων που συμπεριλαμβάνονται στο Πρόγραμμα.

Πίνακας 73: Μέτρα Αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Γενικοί Όροι)

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
1	Βιοποικιλότητα Αποφυγή απώλειας και διατήρηση οικοτόπων – διατήρηση και αύξηση του συνολικού αριθμού φυτικών ειδών – αποφυγή μείωσης απειλούμενων και ενδημικών ειδών	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή των προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, κτλ., για την προστασία της γενετικής ποικιλομορφίας, Εκπόνηση Μελέτης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΜΕΟΑ) για τα έργα που χωροθετούνται εντός ή κοντά προστατευόμενων περιοχών του Δικτύου Natura 2000, Αποκατάσταση και επαναφορά των υποβαθμισμένων προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, υγροτόπων, δασών, αλυκών, και οικοσυστημάτων γενικότερα Εκπόνηση Περιβαλλοντικών Μελετών Υποβάθρου, οι οποίες θα περιλαμβάνουν την χαρτογράφηση και σήμανση των οικοτόπων προτεραιότητας, των Ειδικών Ζωνών Διατήρησης, των σημαντικών ενδιαιτημάτων ορνιθοπανίδας (φωλιές, θέσεις αναπαραγωγής και τροφοληψίας), πριν την έναρξη της φάσης κατασκευής, καθορίζοντας και τα μέτρα προστασίας τους κατά την φάση της κατασκευής
2	Πληθυσμός Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή οικισμών, Αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού των κοινοτήτων που προγραμματίζονται τα έργα
3	Ανθρώπινη Υγεία Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας / βελτίωση της	<ul style="list-style-type: none"> Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία,

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
	ποιότητας ζωής / περιορισμός της έκθεσης σε κίνδυνο	<ul style="list-style-type: none"> • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή οικισμών, • Αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού των κοινοτήτων που προγραμματίζονται τα έργα
4	Έδαφος Μείωση των επιπτώσεων / προστασία από την διάβρωση / αποφυγή φαινομένων ερημοποίησης	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή περιοχών όπου το έδαφος παρουσιάζει προβλήματα ευστάθειας και διάβρωσης ανάλογα με τους γεωλογικούς σχηματισμούς της περιοχής, • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την περιορισμό τις κάλυψης του εδάφους από τις εγκαταστάσεις των έργων, • Προσεκτικός σχεδιασμός ώστε να αξιοποιούνται κατά το δυνατόν υποβαθμισμένες περιοχές και εδάφη αντί παραγωγικών εδαφών, • Υιοθέτηση πρακτικών για τη σωστή διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων. • Επαναχρησιμοποίηση των χωματοργικών υλικών που προκύπτουν από τις εργασίες διαμόρφωσης του χώρου και τις εκσκαφές, στο μέγιστο δυνατό και διάθεση της πλεονεξίας των χωματοργικών υλικών σε αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις
5	Ύδατα Μείωση της ρύπανσης	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή επηρεασμού των επιφανειακών και υπόγειων νερών από την ρύπανση ή την αλλαγή του υδρογραφικού καθεστώτος και των υδρολογικών συνθηκών, • Να τηρούνται οι προβλεπόμενες αποστάσεις από τα όρια υδατορεμάτων και εφόσον απαιτείται να εκπονούνται οι μελέτες οριοθέτησης σύμφωνα με τις υποδείξεις του ΤΑΥ προκειμένου να μην παρεμποδίζεται η φυσική επιφανειακή απορροή και η αποστράγγιση, • Μέτρα ορθολογικής διαχείρισης των υδάτινων πόρων (τεχνολογίες επεξεργασίας υγρών αποβλήτων παραγωγής επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων κατάλληλων για άρδευση και όπου κριθεί σκόπιμο να εφαρμοστούν, προγράμματα επαναχρησιμοποίησης γκριζών νερών στο κτηριακό απόθεμα, προγράμματα παρακολούθησης και ελέγχου της υπεράντλησης των υπόγειων υδροφορέων, • Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψιν τα ακραία καιρικά φαινόμενα
6	Αέρας Τήρηση οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Τήρηση των ορίων εκπομπής. • Εφαρμογή μέτρων που προτείνονται στο «Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην Κύπρο» και μέτρων τα οποία αναφέρονται στην Έκθεση για τα Ετήσια Ανώτατα Όρια Εκπομπών των Ατμοσφαιρικών Ρύπων στην Ατμόσφαιρα της Κύπρου, • Προγράμματα προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς και άλλων βιώσιμων μέτρων μετακίνησης,

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
		<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία υποδομών για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των καθαρών αστικών μεταφορών, • Περιβαλλοντική αναβάθμιση του στόλου ΜΜΜ με την εισαγωγή τροχαίου υλικού χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών (ηλεκτρικά λεωφορεία) , • Προώθηση μέτρων και κινήτρων για την μεγαλύτερη και γρηγορότερη διείσδυση των «πράσινων» μέσων μεταφοράς (υβριδικά και ηλεκτροκίνητα οχήματα), • Προώθηση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων
7	<p>Κλιματικές αλλαγές</p> <p>Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου / εξορθολογισμός των επί μέρους ποσοστών κάθε τομέα</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Προγράμματα ενημέρωσης των καταναλωτών και χρηστών του Ηλεκτρικού Συστήματος σε σχετικά με τις πρακτικές εξοικονόμησης ενέργειας με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας, • Προώθηση προγραμμάτων ενεργειακής αναβάθμισης του κτηριακού αποθέματος της Κύπρου (βιοκλιματικός σχεδιασμός, θερμομόνωση κελύφους κτηρίων, αντλίες θερμότητας, κτλ.), • Προώθηση των ΑΠΕ στον τομέα των μεταφορών, • Βελτίωση των πολεοδομικών σχεδιασμών και ένταξη σε αυτούς πράσινων και γαλάζιων υποδομών, • Τα μέτρα για την προσαρμογή των έργων στην κλιματική αλλαγή να συνδέονται με τους όρους των αδειών οποιουδήποτε νέου έργου στην περιοχή και να επιβάλλονται από τις Αρμόδιες Αρχές, • Εφαρμογή μέτρων που προτείνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο για την Μείωση των Εκπομπών των Αερίων του Θερμοκηπίου βάσει της Οδηγίας 2003/87/ΕΚ • Μέτρα ορθολογικής διαχείρισης των όμβριων υδάτων, • Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψιν τα ακραία καιρικά φαινόμενα • Δημιουργία στεγασμένων και ασφαλών χώρων στάθμευσης για ποδήλατα • Εξασφάλιση ότι θα λαμβάνονται υπόψιν ακραία καιρικά γεγονότα στον αρχικό σχεδιασμό όλων των νέων υποδομών (οδικό δίκτυο, μεγάλες αναπτύξεις, ποδηλατοδρόμοι, κτλ.)
8	<p>Περιβαλλοντικός Θόρυβος</p> <p>Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Για τα έργα εντός προστατευόμενων περιοχών να λαμβάνεται μέριμνα ώστε κατά το δυνατόν οι κατασκευαστικές εργασίες να πραγματοποιούνται εκτός εποχής αναπαραγωγής και φωλεασμού της ορνιθοπανίδας (Μάρτιος – Ιούνιος). Επιπλέον, συνιστάται η παρακολούθηση του θορύβου πριν και κατά τη διάρκεια της φάσης κατασκευής εντός και στα όρια του γηπέδου επέμβασης παράλληλα με τις εργασίες πεδίου για την ορνιθοπανίδα, σύμφωνα και με τους όρους της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης • Χρήση αντιθορυβικών οδοστρωμάτων όπου είναι τεχνικά δυνατόν • Εγκατάσταση ηχοπετασμάτων, βάσει των αποτελεσμάτων του πρόσφατου Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου
9	<p>Υλικά περιουσιακά στοιχεία</p> <p>Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων στην αξία της</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή περιοχών: γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας, υψηλού κινδύνου πλημμύρας, με έντονη τουριστική ανάπτυξη • Η υλοποίηση των δράσεων κάθε πακέτου παρέμβασης να γίνει με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να η υλοποίησή τους να συνεισφέρει στη βελτίωση της προσβασιμότητας στις

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ		ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
	γης / Βέλτιστη διαχείριση ενεργειακών υποδομών	<p>περιοχές παρέμβασης και συνεπώς στην περαιτέρω αύξηση της αξίας των υλικών περιουσιακών στοιχείων στις περιοχές όπου θα γίνουν τα έργα,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Να λαμβάνεται υπόψη κατά την χωροθέτηση των υποδομών η αξία της γης στις γειτονικές περιοχές και να χρησιμοποιηθεί στην ανάλυση κόστους οφέλους των επί μέρους έργων, έτσι ώστε να προστατευτούν τα περιουσιακά στοιχεία των περιοχών όπου θα υλοποιηθούν οι παρεμβάσεις.
10	<p>Τοπίο</p> <p>Ελαχιστοποίηση επιπτώσεων</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή των προστατευόμενων περιοχών, οικοτόπων προτεραιότητας, κτλ., • Εκπόνηση Μελέτης Ειδικής Οικολογικής Αξιολόγησης (ΜΕΟΑ) για τα έργα που χωροθετούνται εντός ή κοντά προστατευόμενων περιοχών του Δικτύου Natura 2000, • Εφαρμογή της Σύμβασης για το Τοπίο, • Σε όλες τις παρεμβάσεις υιοθέτηση μέτρων ενσωμάτωσής τους στο τοπιολογικό περιβάλλον όπου αναμένεται να υλοποιηθούν, • Κατά τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων αποκατάστασης να ληφθούν υπόψη τα υφιστάμενα τοπιολογικά χαρακτηριστικά, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν οι θετικές επιπτώσεις στον φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα του τοπίου. Σε περιπτώσεις αποκατάστασης εντός υποβαθμισμένων τοπίων θα πρέπει να γίνουν φυτοτεχνικές μελέτες έτσι ώστε να επέλθει τοπιολογική αναβάθμιση.
11	<p>Πολιτιστική κληρονομιά</p> <p>Διατήρηση, προστασία, ανάδειξη / ενίσχυση προσβασιμότητας</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την αποφυγή χωροθέτησης των έργων εντός αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, • Τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας σύμφωνα με τις υποδείξεις του Τμήματος Αρχαιοτήτων, • Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαιοτήτων οι εργασίες θα πρέπει να διακόπτονται και να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα προστασίας κατόπιν υπόδειξης του Τμήματος Αρχαιοτήτων • Τοποθέτηση σήμανσης και χαρτών σε χώρους προτεινόμενων υποδομών, (όπως σε χώρους Park & Ride, σε σταθμούς μετεπιβίβασης κλπ.) οι οποίοι να αναδεικνύουν στοιχεία και περιοχές ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού, πολιτιστικού αρχιτεκτονικού και παραδοσιακού ενδιαφέροντος • Ανάδειξη αξιόλογων στοιχείων με την χρήση «Εξυπνων Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transport Systems – ITS)».π.χ παρουσίαση σχετικών πληροφοριών στην οθόνη των λεωφορείων (ή τραμ) όταν αυτά περνούν από αξιόλογα στοιχεία κατά μήκος της διαδρομής.
12	<p>Αστική Βιωσιμότητα</p> <p>Πρώθηση της βιώσιμης κινητικότητας</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Εφαρμογή κατάλληλης διαδικασίας από κάθε Αρχή Σχεδιασμού ώστε να διασφαλίζεται ότι οι επενδύσεις σε υποδομές και τα θεσμικά και οργανωτικά μέτρα υλοποίησης της κάθε παρέμβασης που περιλαμβάνεται στους ειδικούς στόχους θα χαρακτηρίζονται από επαρκή περιβαλλοντική συμβατότητα,

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
	<ul style="list-style-type: none"> • Ενσωμάτωση αρχών βιώσιμης κινητικότητας: Τα έργα εντός των αστικών συγκροτημάτων θα πρέπει να σχεδιάζονται ενσωματώνοντας τις αρχές της ελαχιστοποίησης των ατμοσφαιρικών εκπομπών και του θορύβου, της ενθάρρυνσης τρόπων μετακίνησης που διακρίνονται από φιλικότητα προς το περιβάλλον και της ενίσχυσης της χρήσης μέσων συλλογικής αντί ατομικής μετακίνησης, • Προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς: Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν εξ αρχής μέριμνα αποφυγής επιβλαβών επιδράσεων σε σημαντικά στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς, επιδιώκοντας επιπροσθέτως την ενσωμάτωση τρόπων προβολής και ανάδειξης ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής τους, • Ενίσχυση της ασφάλειας ως προς την αποφυγή ατυχημάτων με επίπτωση στο περιβάλλον ή/και ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους: Στο σχεδιασμό των επενδύσεων, ιδίως εκείνων που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στην ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται μέριμνα για την πρόληψη ατυχημάτων που θα μπορούσαν να προκαλέσουν περιβαλλοντική υποβάθμιση, καθώς και μέτρα για τον περιορισμό και την αποτελεσματικότερη δυνατή αντιμετώπιση των συνεπειών τους, • Η δημιουργία υποδομών για καθαρές αστικές μεταφορές, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν την ηλεκτροκίνηση, η οποία μεταξύ άλλων συνοδεύεται από σημαντικά οφέλη ως προς το περιβάλλον των μεγάλων πόλεων, θα πρέπει να εξειδικευθούν και να εφαρμοστούν κατά τον ταχύτερο δυνατό τρόπο, είτε ως αυτοτελείς δράσεις (π.χ. αύξηση των σημείων φόρτισης) είτε ως μέρη άλλων δράσεων (π.χ. ανανέωση στόλου οχημάτων), • Οι ειδικοί στόχοι του Προγράμματος που σχετίζονται ευθέως ή έμμεσα με την «έξυπνη κινητικότητα», όπως π.χ. η αύξηση χωρητικότητας αυτοκινητοδρόμων, η βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των οδικών μεταφορών, καθώς και οι νέοι αυτοκινητόδρομοι ή οι αναβαθμίσεις υπαρχόντων, θα πρέπει να ενσωματώνουν εξ αρχής μέριμνα για τις επερχόμενες τεχνολογίες αυτόνομων και συνδεδεμένων οχημάτων, οι οποίες αυξάνουν σημαντικά την αποτελεσματικότητα των μεταφορών και ως εκ τούτου προσφέρουν σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον. Κατ' ανάλογο τρόπο, το σκέλος των θεσμικών και επιχειρησιακών μέτρων του Προγράμματος θα πρέπει να εμπλουτιστεί κατάλληλα ώστε να συμπεριλάβει εγκαίρως ρυθμίσεις και ενισχυτικές παρεμβάσεις για τα αυτόνομα και συνδεδεμένα οχήματα
<p>13 Διαχείριση Αποβλήτων Ασφαλής διαχείριση αποβλήτων</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία, • Εφαρμογή προγραμμάτων προώθησης της μείωσης των αποβλήτων, επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης, • Προώθηση της εφαρμογής Συστημάτων Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (EMAS, ISO 14001) στις επιχειρήσεις και στην βιομηχανία, • Μέτρα προώθησης τεχνολογιών επεξεργασίας υγρών αποβλήτων παραγωγής επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων κατάλληλων για άρδευση και όπου κριθεί σκόπιμο να εφαρμοστούν, προγραμμάτων επαναχρησιμοποίησης γκρίζων νερών στο κτηριακό απόθεμα, • Βελτίωση αποχετευτικών συστημάτων ώστε να λαμβάνονται υπόψιν τα ακραία καιρικά φαινόμενα
<p>14 Πολεοδομικό πλαίσιο Ορθολογική Ανάπτυξη</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή των όρων της περιβαλλοντικής γνωμάτευσης – παρακολούθηση της εφαρμογής των όρων κατά το στάδιο της κατασκευής και λειτουργίας των έργων τα οποία περιλαμβάνονται στις δράσεις κάθε πακέτου παρέμβασης – Εφαρμογή ΣΠΔ κατά την κατασκευή και λειτουργία,

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ	ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΠΤΩΣΗΣ
	<ul style="list-style-type: none"> • Να εξετάζονται εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού με στόχο την ενσωμάτωση των έργων στο πολεοδομικό πλαίσιο ανάπτυξης της κάθε περιοχής παρέμβασης , • Κατά τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων να ληφθούν υπόψη τα υφιστάμενα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, έτσι ώστε να μεγιστοποιηθούν οι θετικές επιπτώσεις: στις χρήσεις γης, στις προοπτικές ανάπτυξης μειώνοντας στο ελάχιστο την ανάγκη απαλλοτριώσεων, στον φυσικό, αισθητικό και πολιτιστικό χαρακτήρα των περιοχών των παρεμβάσεων.

7.4 Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης

Ένα ευρύ φάσμα υφιστάμενων προγραμμάτων που ισχύουν σε εθνικό και τοπικό επίπεδο στοχεύουν στην παρακολούθηση της περιβαλλοντικής κατάστασης και στην αξιολόγηση των επιδόσεων μέσω δεικτών. Πολλοί από αυτούς τους δείκτες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση του Προγράμματος. Η «Έκθεση για την Κατάσταση του Περιβάλλοντος στην Κύπρο 2020», παρέχει πληροφορίες για ένα ευρύ φάσμα περιβαλλοντικών θεμάτων και δεικτών, συμπεριλαμβανομένων δεικτών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, τις χρήσεις της γης, την ποιότητα των υδάτων, του εδάφους, της παραγωγής αποβλήτων, και της βιοποικιλότητας.

Το προτεινόμενο Πρόγραμμα της Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης και οι αντίστοιχοι δείκτες, παρουσιάζεται στον **Πίνακα 74** που ακολουθεί.

Πίνακας 74: Δείκτες Παρακολούθησης

Περιβαλλοντική Παράμετρος	Δείκτης Παρακολούθησης	Βάση Δεδομένων
Βιοποικιλότητα – Χλωρίδα και Πανίδα	Ποσοστό προστατευόμενων περιοχών οι οποίες θα επηρεαστούν από το ΣΒΑΚ	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Αφθονία και Κατανομή Επιλεγμένων Ειδών	
	Είδη Ευρωπαϊκού Ενδιαφέροντος	
	Βαθμός ανάσχεσης απώλειας βιοποικιλότητας	
Πληθυσμός	Αριθμός απασχολούμενων	Στατιστική Υπηρεσία
Υδάτινοι Πόροι	Χρήση υδάτινων πόρων	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Χημική κατάσταση υδάτινων σωμάτων	Τμήμα Περιβάλλοντος
Ανθρώπινη Υγεία	Προσδόκιμο ζωής	Στατιστική Υπηρεσία
	Αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα σε αστικές περιοχές	Στατιστική Υπηρεσία
	Αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών οδηγών και επιβατών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων	Στατιστική Υπηρεσία
	Αριθμός θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων ηλικίας κάτω των 25 ετών	Στατιστική Υπηρεσία
Ατμοσφαιρικός Αέρας	Εκπομπές κύριων ατμοσφαιρικών ρύπων	Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας
	Τάσεις και προβλέψεις των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Η πρόοδος στην επίτευξη των στόχων για τις εκπομπές του θερμοκηπίου	

Περιβαλλοντική Παράμετρος	Δείκτης Παρακολούθησης	Βάση Δεδομένων
Κλιματικοί παράγοντες	Παγκόσμιες και Ευρωπαϊκές θερμοκρασίες	Μετεωρολογική Υπηρεσία
	Η πρόοδος στην επίτευξη των στόχων για τις εκπομπές του θερμοκηπίου	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Τάσεις και προβλέψεις των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Περιστατικά πλημμυρών	Τμήμα Περιβάλλοντος /Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων
	Κατανάλωση Πρωτογενούς Ενέργειας	Υπηρεσία Ενέργειας
	Ανανεώσιμες πηγές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας	
	Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας σε σχέση με την ακαθάριστη εσωτερική κατανάλωση ενέργειας	
	Μερίδιο των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας	
	Χρήση καθαρότερων και εναλλακτικών καυσίμων	Υπηρεσία Ενέργειας
Θόρυβος	Ποσοστό έκθεσης των κατοίκων σε στάθμες θορύβου Lden >70 dBA και Lnight >60 dBA	Τμήμα Περιβάλλοντος
Τοπίο	% γης που προορίζεται για πράσινες και γαλάζιες υποδομές	Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως
Πολιτιστική κληρονομιά	Αριθμός επισκεπτών σε χώρους πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος	Τμήμα Αρχαιοτήτων
	Αριθμός υποδομών πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος	
Αστική Βιωσιμότητα	Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Τμήμα Οδικών Μεταφορών
	Ανθρωποχιλιόμετρα που διανύονται ανά έτος ανά είδος μεταφορικού μέσου	Τμήμα Οδικών Μεταφορών
	Μήκος νέων ποδηλατοδρόμων	Τμήμα Δημοσίων Έργων
	% χρηστών των ΜΜΜ και του ποδήλατου	Στατιστική Υπηρεσία
	Μήκος νέων λεωφορειολωρίδων	Στατιστική Υπηρεσία
Διαχείριση αποβλήτων	Ποσοστό του πληθυσμού συνδεδεμένο με συστήματα επεξεργασίας αποβλήτων	Τμήμα Περιβάλλοντος
	Ποσοστό του πληθυσμού που εξυπηρετείται από σύστημα ολοκληρωμένης διαχείρισης απορριμμάτων	
	Ετήσια κατά κεφαλήν παραγωγή απορριμμάτων	
	Ποσοστό ανακύκλωσης επί της συνολικής παραγωγής απορριμμάτων	
	Αριθμός επιχειρήσεων και βιομηχανιών που έχουν πιστοποιημένο ΣΠΔ κατά EMAS ή ISO 14001	
Πολεοδομικό πλαίσιο	Αλλαγή στις αξίες γης	Τμήμα Χωρομετρίας και Οικήσεως
	% δημόσιων κτηρίων στα οποία ελήφθησαν μέτρα ενεργειακής αναβάθμισης	Υπηρεσία Ενέργειας
	% οικιστικού αποθέματος στο οποίο ελήφθησαν μέτρα ενεργειακής αναβάθμισης	

Περιβαλλοντική Παράμετρος	Δείκτης Παρακολούθησης	Βάση Δεδομένων
	Μέτρα βιώσιμης κινητικότητας τα οποία περιλαμβάνονται στα Τοπικά Σχέδια Ανάπτυξης	Τμήμα Δημοσίων Έργων

7.5 Δημόσια Διαβούλευση

Οι δημόσιες διαβουλεύσεις και η κοινοποίηση/δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων τους είναι ένα βασικό μέρος της διαδικασίας εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Εκτίμησης των Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ). Οι απαιτήσεις για την οργάνωση δημόσιων διαβουλεύσεων κατά τη διάρκεια της ανάπτυξης ενός Προγράμματος, απορρέουν από τις πρόνοιες της Κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας και Οδηγίων, αλλά και της Εθνικής Νομοθεσίας, και έτσι αποτελούν απαίτηση και της Κυπριακής Δημοκρατίας, ως κράτους μέλος της Ε.Ε.

7.5.1 Πρότυπα που αφορούν στις διαβουλεύσεις και στην δημοσιοποίηση

Με την ολοκλήρωση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, σύμφωνα με τον Νόμο Ν. 102(Ι)/2005 τα αποτελέσματα της μελέτης θα πρέπει να τύχουν διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και το κοινό.

Για την διασφάλιση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διαβούλευσης και της δημοσιοποίησης των αποτελεσμάτων της, θα εφαρμοστεί η διαδικασία που προβλέπεται στον Νόμο Ν 102(Ι)/2005 ο οποίος έχει κυρωθεί βάσει της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2001/42/ΕΚ.

Η διαδικασία διαβουλεύσεων έχει ως ακολούθως:

Κάθε αρμόδια αρχή που υποβάλλει μελέτη οφείλει, ταυτόχρονα με την υποβολή του προκαταρκτικού σχεδίου και/ή προγράμματος και της μελέτης που εκπονείται, σύμφωνα με το άρθρο 15, να θέσει τα ανωτέρω έγγραφα στη διάθεση των αρχών που αναφέρονται στο άρθρο 14(1) και να δημοσιεύσει στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, σε δύο ευρείας κυκλοφορίας ημερήσιες εφημερίδες στη Δημοκρατία και μέσω του διαδικτύου γνωστοποίηση με την οποία να ανακοινώνεται:

- η ημερομηνία υποβολής του σχεδίου ή προγράμματος, καθώς και το όνομα του υποβάλλοντος αρχή,
- η φύση του προτεινόμενου σχεδίου ή προγράμματος,
- ότι η μελέτη μπορεί να τύχει επιθεώρησης κατά τις εργάσιμες ώρες, στα γραφεία της Περιβαλλοντικής Αρχής και της αρμόδιας αρχής,
- ότι οποιοδήποτε πρόσωπο μπορεί να υποβάλει στην Περιβαλλοντική Αρχή απόψεις ή παραστάσεις αναφορικά με το περιεχόμενο της μελέτης ή επιπτώσεις που ενδέχεται να επιφέρει στο περιβάλλον η έγκριση του σχεδίου και/ή προγράμματος εντός 35 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της γνωστοποίησης.

Ακολούθως, με το πέρας της διαδικασίας διαβούλευσης η Αρμόδια Αρχή θα είναι σε θέση να λάβει απόφαση σχετικά με την περιβαλλοντική έγκριση (Περιβαλλοντική Δήλωση/ Απόφαση) του Σχεδίου.

Ένα βασικό όργανο διαδικασίας διαβούλευσης στο πλαίσιο της εκπόνησης της Αξιολόγησης των Κοινωνικών Επιπτώσεων είναι η προετοιμασία του Δημόσιου Σχεδίου Διαβουλεύσεων και Δημοσιοποίησης (ΔΣΔΔ). Οι διαδικασίες προσδιορίζουν μια τεχνικά άρτια και κατάλληλη προσέγγιση των διαβουλεύσεων και των ενεργειών δημοσιοποίησης των αποτελεσμάτων τους. Ο στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι επαρκείς και αξιόπιστες πληροφορίες είναι έγκαιρα διαθέσιμες στους συμμετέχοντες σε αυτή τη πριν και κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων. Οι παρεχόμενες πληροφορίες πρέπει να είναι σε μορφή και μια γλώσσα που είναι κατανοητή και προσιτή στους ενδιαφερόμενους που επηρεάζονται ή/και ενδιαφέρονται για το Πρόγραμμα.

Αυτές οι διαδικασίες παρέχουν έναν μηχανισμό για την συνεχή επικοινωνία μεταξύ της Αρμόδιας Αρχής και των ενδιαφερομένων φορέων και περιλαμβάνουν:

- Μια περιγραφή των εθνικών ρυθμιστικών προνοιών αλλά και απαιτήσεων της Αρμόδιας Αρχής αναφορικά με τις δημόσιες διαβουλεύσεις,
- Μια ανασκόπηση και καταγραφή των ενδιαφερομένων φορέων,
- Μια λεπτομερή επισκόπηση/ των δημόσιων διαβουλεύσεων που πραγματοποιήθηκαν,

- Μια ανασκόπηση των δραστηριοτήτων δημόσιας διαβούλευσης που θα απαιτηθούν κατά τη διάρκεια υλοποίησης του Προγράμματος και,
- Μια ανασκόπηση των ρόλων και των απαιτούμενων πόρων για την εφαρμογή αυτής της διαδικασίας.

Οι διαδικασίες λαμβάνουν επίσης υπόψη το γεγονός ότι οι επιπλέον ενδιαφερόμενοι φορείς μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του κύκλου υλοποίησης του Προγράμματος. Πρέπει επομένως τα στοιχεία και οι λεπτομέρειες του ΔΣΔΔ, να αναθεωρούνται και ανανεώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα καθώς νέες πληροφορίες έρχονται στο φως.

7.5.2 Στόχοι των Δημόσιων Διαβουλεύσεων και της Δημοσιοποίησης στο πλαίσιο της εκπόνησης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Προγράμματος

Οι στόχοι της διαδικασίας δημόσιας διαβούλευσης και δημοσιοποίησης είναι να:

- Προσδιορίσει όλους τους ενδιαφερομένους φορείς και να τους ενημερώσει για το προτεινόμενο Πρόγραμμα,
- Δημιουργήσει το κατάλληλο περιβάλλον που θα ενθαρρύνει την διαβούλευση αναφορικά με τους προβληματισμούς και ανησυχίες των συμμετεχόντων,
- Διασφαλίσει ότι οι αντιλήψεις και οι ανησυχίες όλων των συμμετεχόντων καταγράφονται από το αρχικό ακόμη στάδιο της διαδικασίας και ότι λαμβάνονται υπόψη,
- Να συλλέξει από τους ενδιαφερόμενους φορείς απόψεις αναφορικά με την Υπάρχουσα Κατάσταση, τις πιθανές επιπτώσεις, πιθανές λύσεις μετριασμού τους, όπως επίσης και πιθανά μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την περαιτέρω ενίσχυση των θετικών επιπτώσεων του έργου,
- Να εξακριβώσει το βαθμό αποδοχής του Προγράμματος.