

ΣΒΑΚ ΛΑΡΝΑΚΑΣ

ΛΑΡΝΑΚΑ, ΚΥΠΡΟΣ

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΒΑΚ: ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ, 2020

ΣΥΝΟΨΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

- **ΜΕΡΟΣ Α: Όραμα και Επιχειρησιακοί Στόχοι του ΣΒΑΚ**
- **ΜΕΡΟΣ Β: Μέτρα που περιλαμβάνονται στο Προτιμητέο Σενάριο ανά θέμα**
 - Κυκλοφοριακά Σχέδια για τις περιοχές Αραδίππου, Λιβαδιών και Δρομολαξίας
 - Δίκτυο Δημόσιων Συγκοινωνιών
 - Μέτρα για τους Πεζούς
 - Μέτρα για τους Ποδηλάτες
 - Διαχείριση των Χώρων Στάθμευσης
 - Οδική Ασφάλεια
(ITS και Διαχείριση Υλικών Αγαθών ενσωματωμένη μεταξύ Τομεακών Πολιτικών)
- **ΜΕΡΟΣ Γ: Σταδιακή εφαρμογή των μέτρων ΣΒΑΚ**

ΜΕΡΟΣ Α: ΟΡΑΜΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΑΡΧΕΣ

Υποστήριξη της ανάπτυξης στους τομείς υπηρεσιών & εμπορίου

Βελτιωμένο περιβάλλον με φυσικές λύσεις

Ανάπτυξη της οικονομίας τουρισμού

Βιώσιμο δίκτυο μεταφορών που ανταποκρίνεται στους στόχους

Ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ των Αρχών

Όραμα για τη Λάρνακα 2030

“Η Λάρνακα είναι το οικονομικό κέντρο της Ευρύτερης Περιοχής. Η πόλη επεκτείνει την δράση της μέσω της ναυτιλιακής βιομηχανίας, του τουρισμού, ενός φιλόδοξου προγράμματος, του πολιτισμού και των κοινοτήτων της. Ο κόσμος γύρω μας αλλάζει με γρηγορότερο ρυθμό από ποτέ, καθιστώντας ακόμη πιο σημαντικό να ενσταλάξουμε και να οικοδομήσουμε εμπιστοσύνη στην Περιοχή μας ως μέρος που μπορεί να ανταποκριθεί στις προκλήσεις της κινητικότητας, να σκεφτούμε πέρα από το παρόν θέτοντας τα θεμέλια για ένα ευήμερο και απανθρακοποιημένο μέλλον. Οι μεταφορές παρέχουν τους κρίσιμους δεσμούς που επιτρέπουν στις επιχειρήσεις και τα άτομα να ευδοκιμήσουν, με το κατάλληλο επίπεδο επένδυσης στις βιώσιμες υποδομές το ΣΒΑΚ μπορεί να λειτουργήσει ως σημαντικός καταλύτης για τη φυσική και κοινωνική αναγέννηση, συμβάλλοντας καθοριστικά στην αλλαγή του κλίματος”.

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

Μια πόλη με υψηλή προβασιμότητα, εύκολη στην πλοήγηση και περιήγηση

Ποιοτικούς χώρους για κατοίκους και τουρίστες

Εξασφάλιση δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικής πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες και εγκαταστάσεις

Η ΚΕΠ ως μια ευρεία περιοχή που υποστηρίζει την ενεργή κινητικότητα

Bringing the more peripheral neighbourhoods closer to the urban centre

Φέρνοντας τις πιο περιφερειακές γειτονιές πιο κοντά στο αστικό κέντρο

Απανθρακοποιημένα καύσιμα και οχήματα

Ένα ασφαλές σύστημα μεταφορών για όλους

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Οικονομική απόδοση: βελτίωση της αποδοτικότητας και της οικονομικής αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφοράς που θα παρέχει μετακίνηση ατόμων και αγαθών



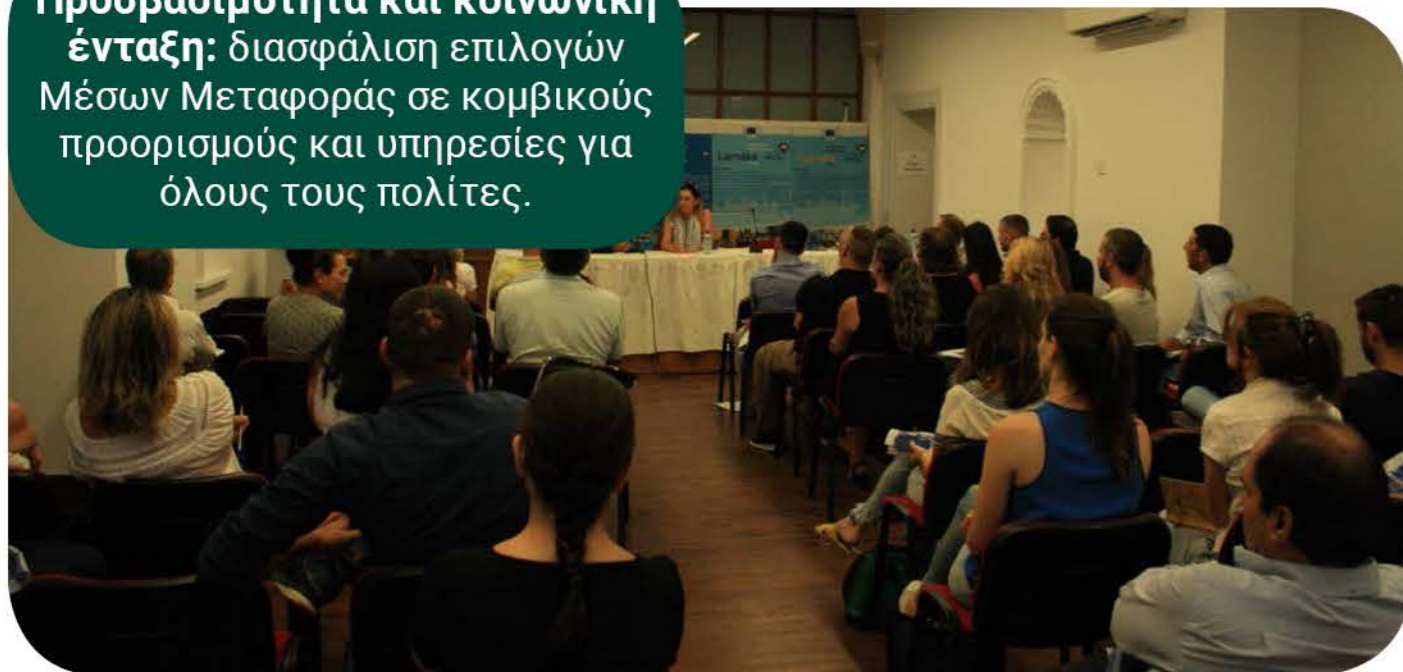
Αειφόρος περιβαλλοντική ανάπτυξη: μείωση των εκπομπών ρύπων και κατανάλωσης ενέργειας που σχετίζονται με τα Μέσα Μεταφοράς.



Ασφάλεια: διασφάλιση προσωπικής σιγουριάς και ασφάλειας εντός του δικτύου μεταφοράς



Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη: διασφάλιση επιλογών Μέσων Μεταφοράς σε κομβικούς προορισμούς και υπηρεσίες για όλους τους πολίτες.



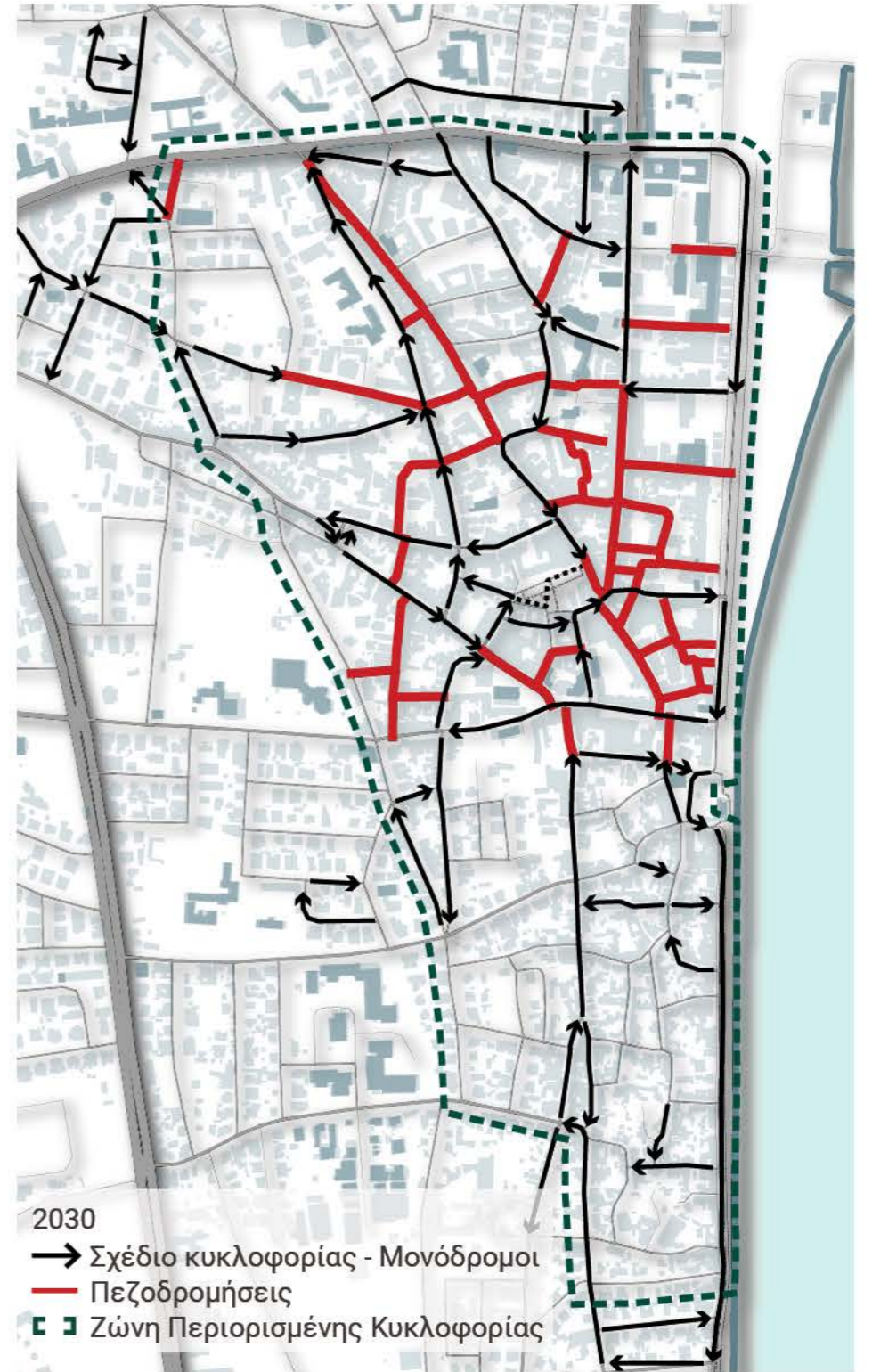
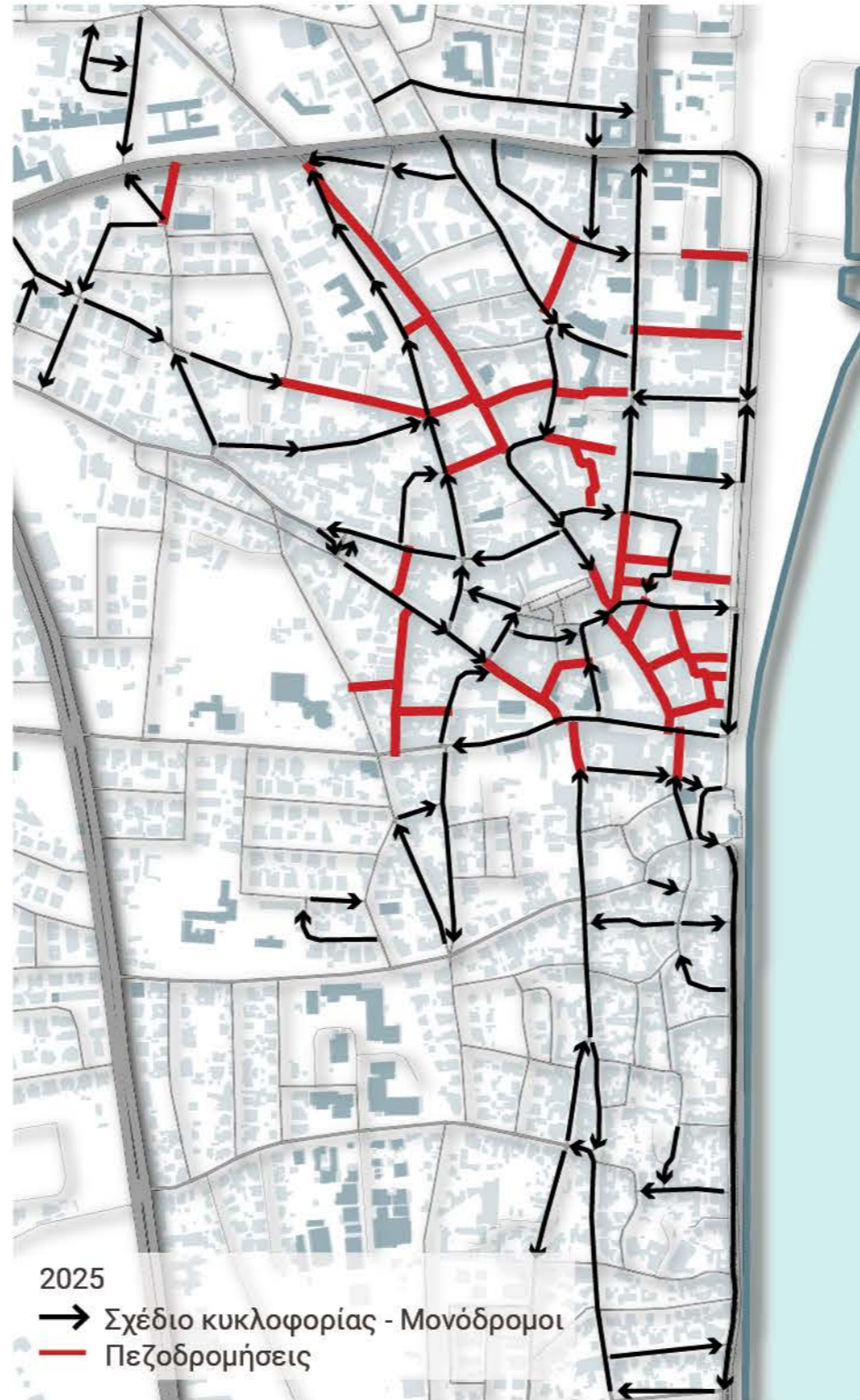
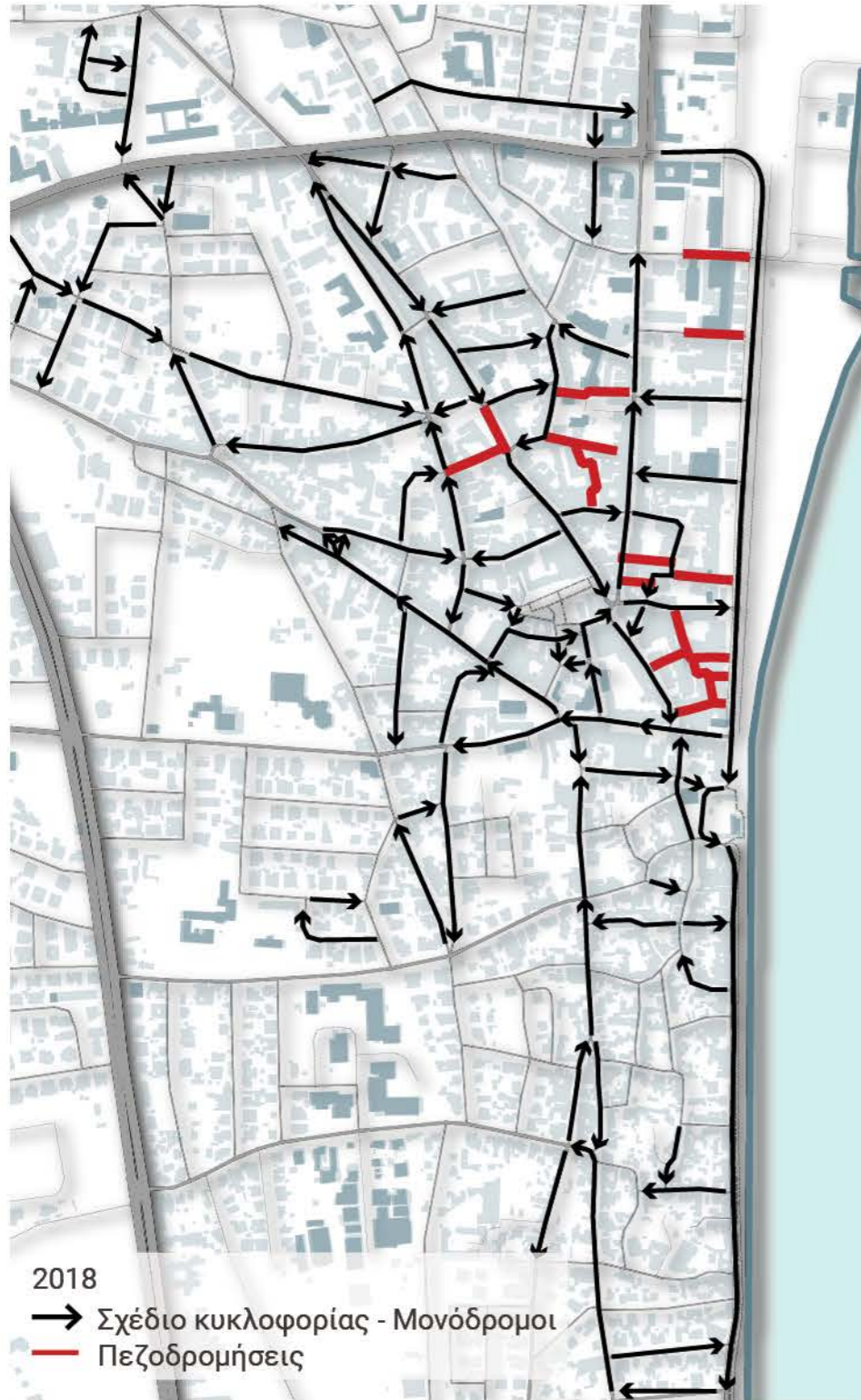
Ποιότητα ζωής: συνεισφορά στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και αστικού σχεδιασμού προς όφελος των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας ως σύνολο.

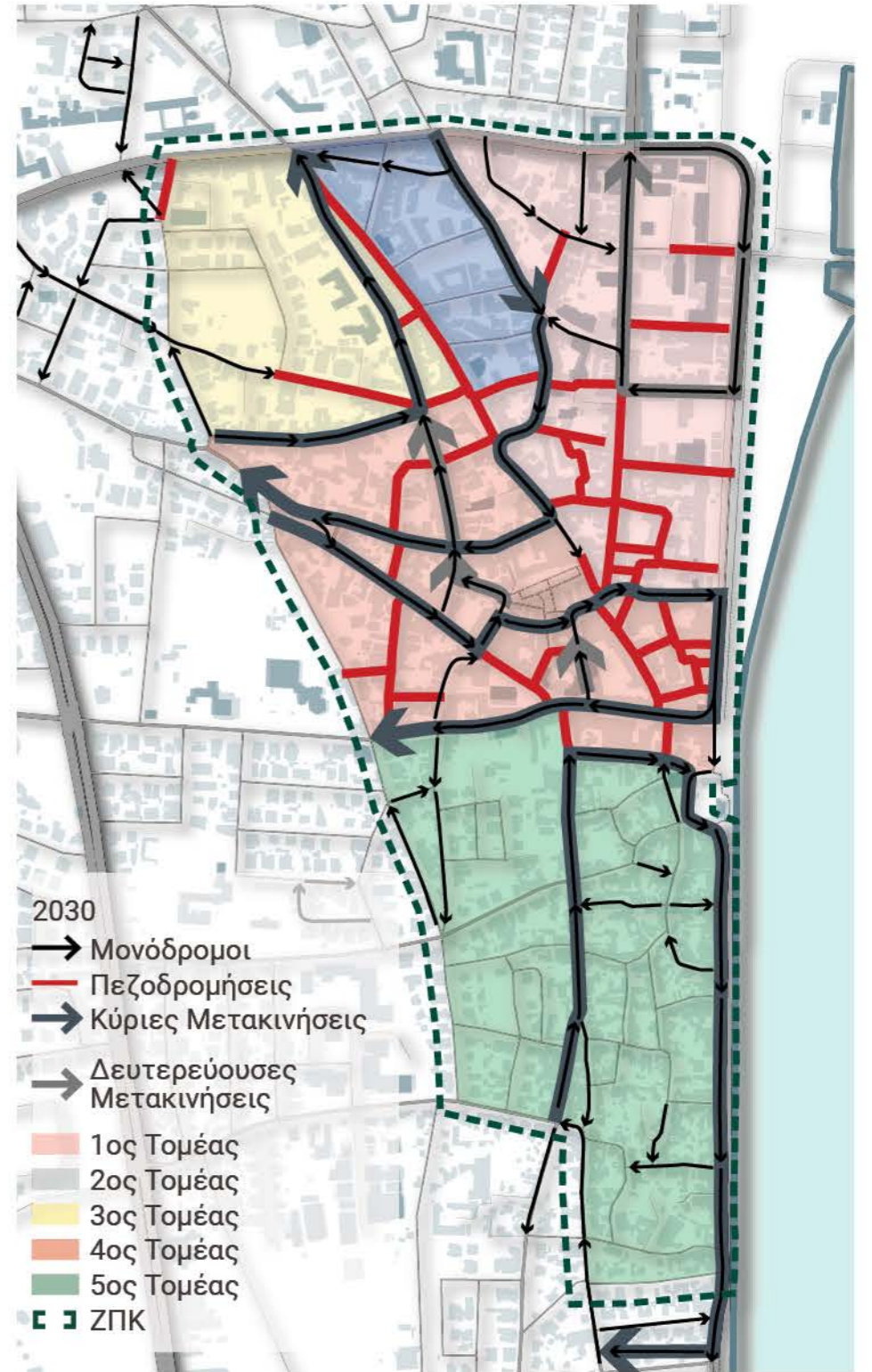
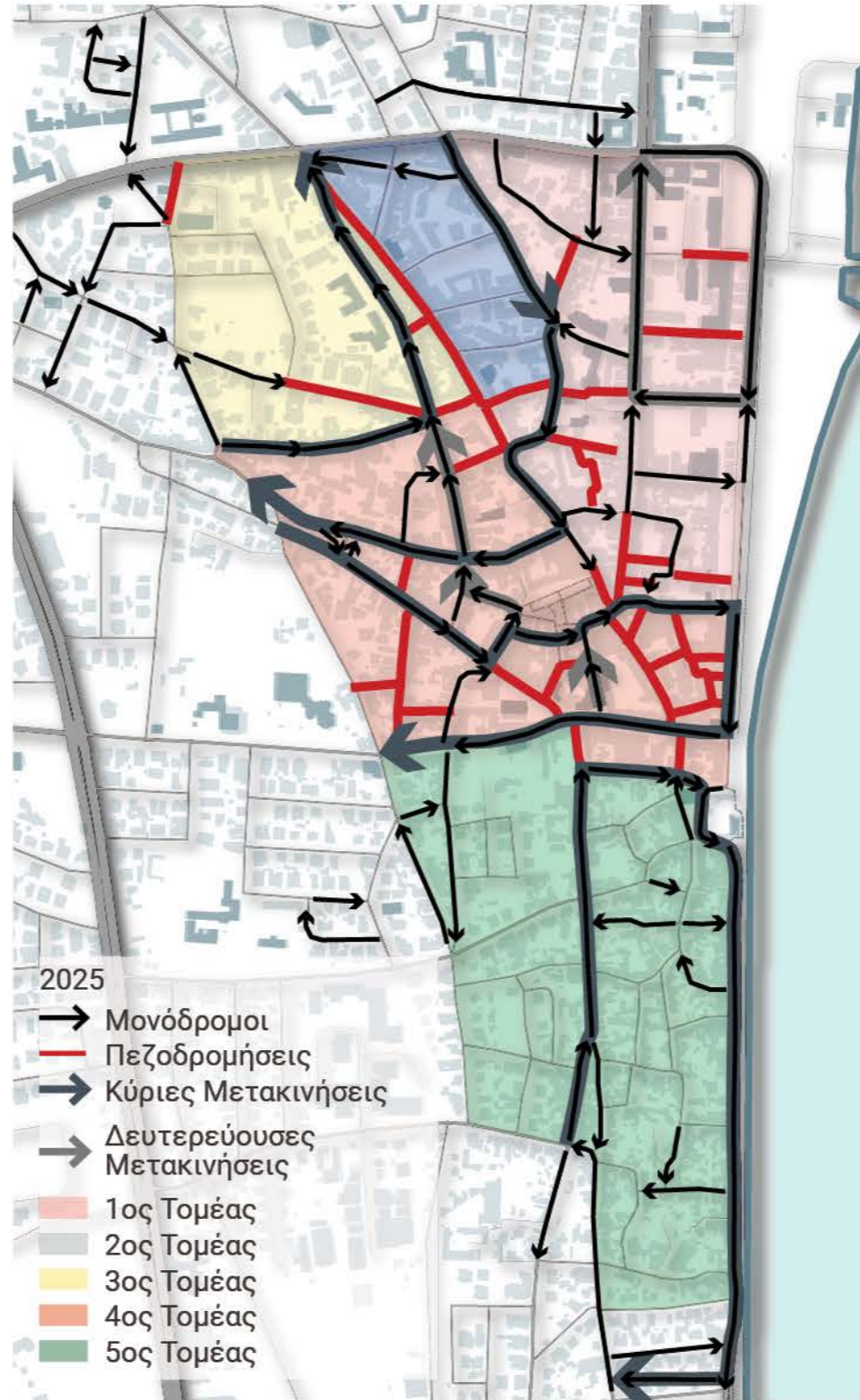
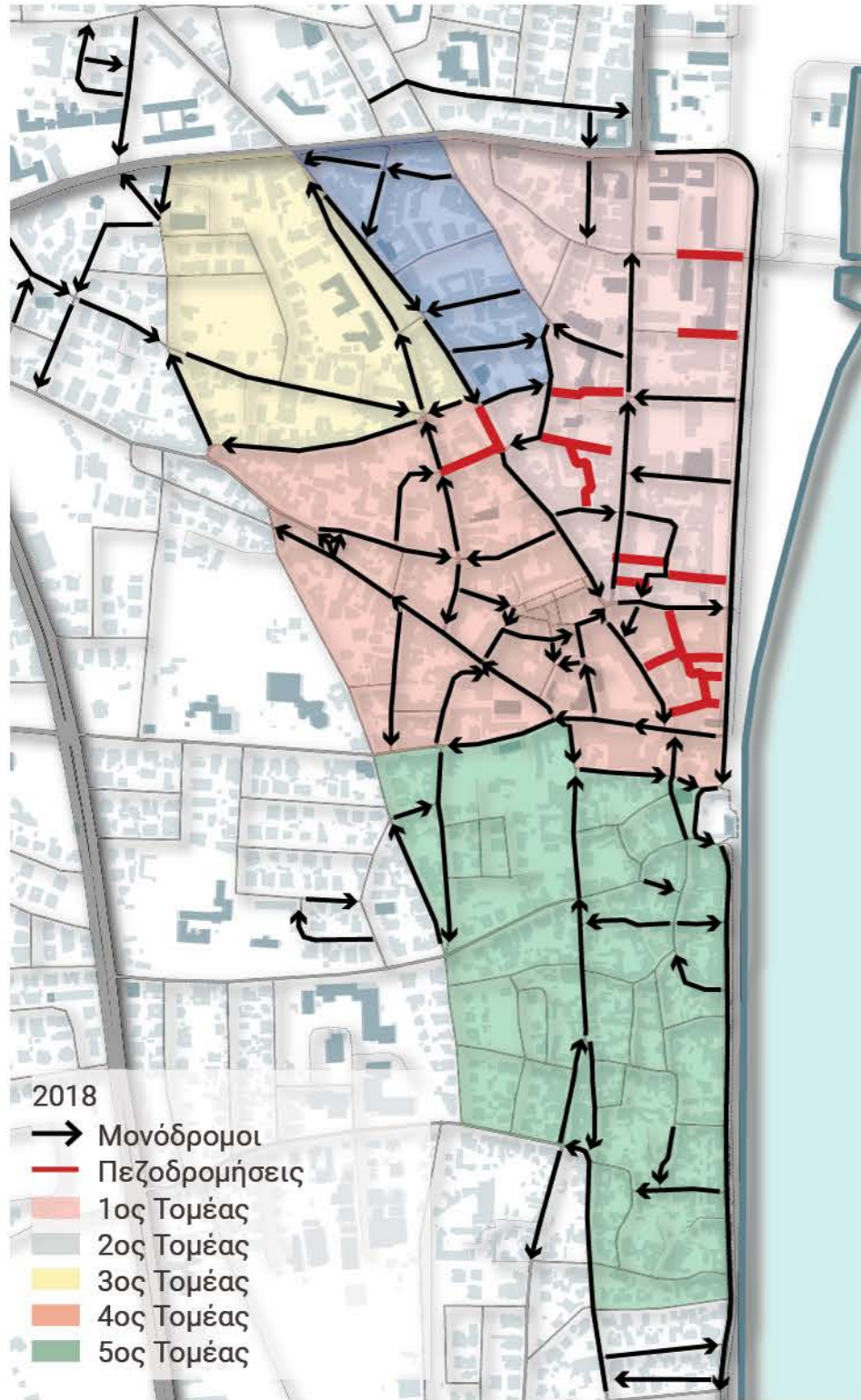


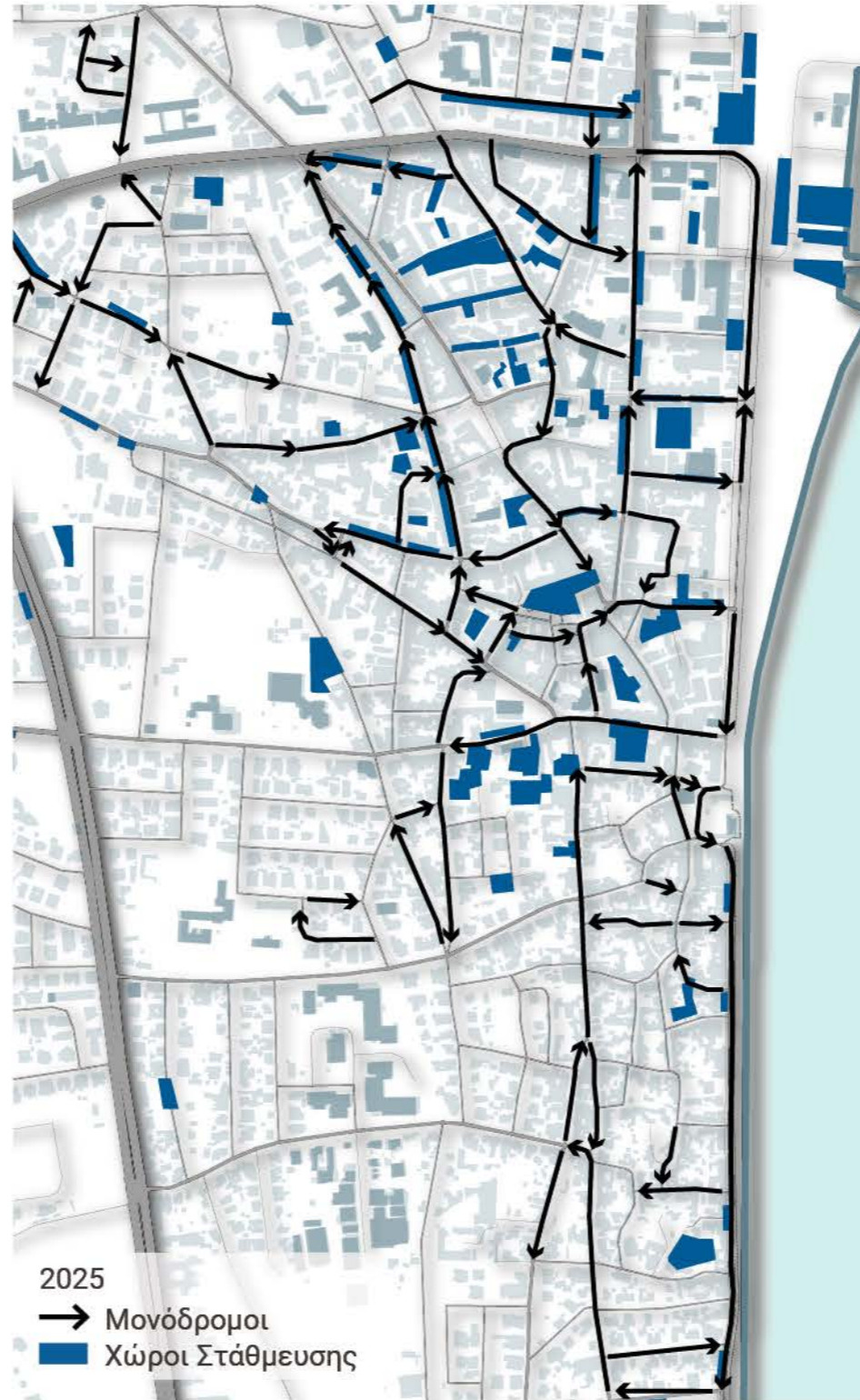
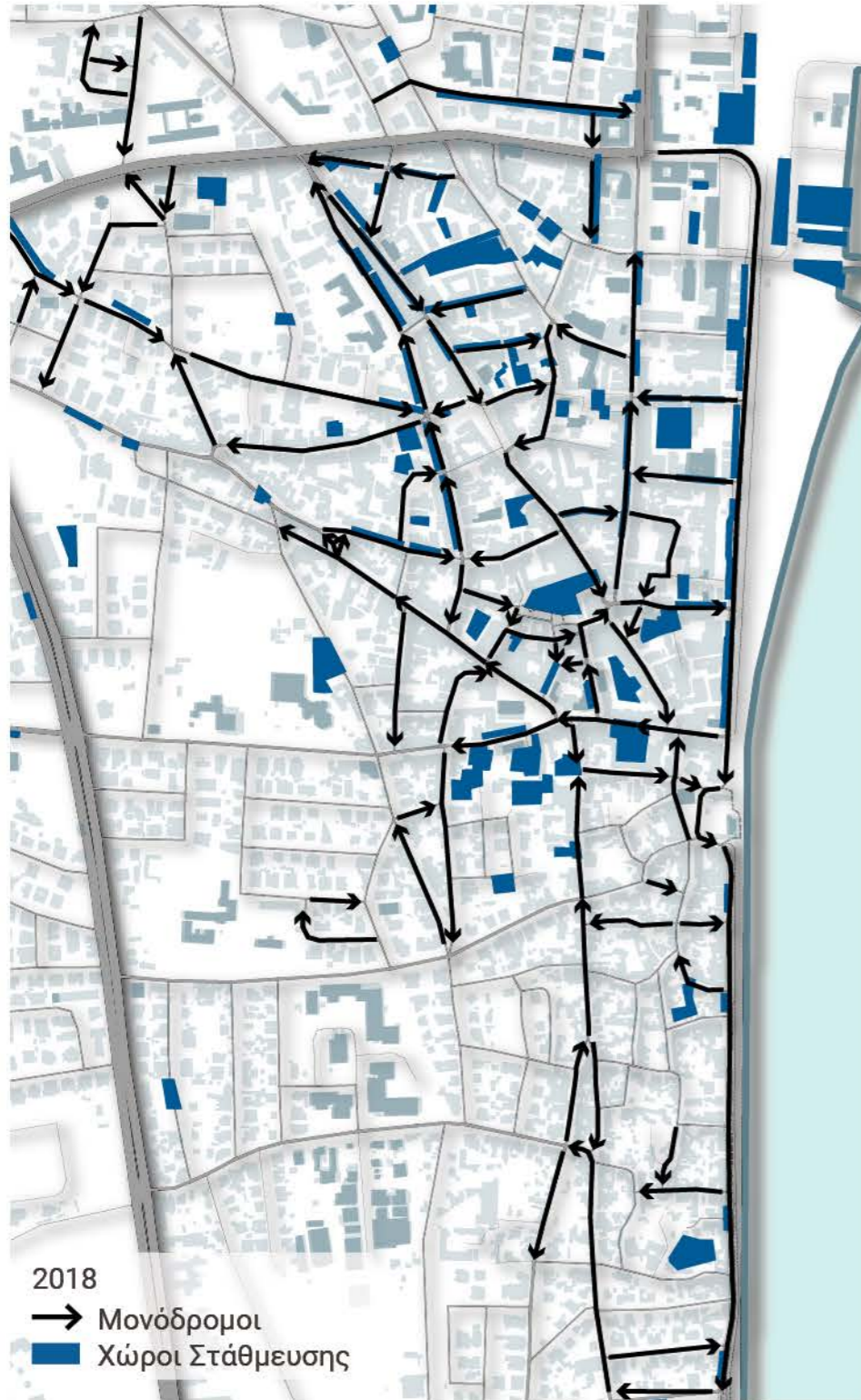
ΜΕΡΟΣ Α: ΜΕΤΡΑ

ΣΕΝΑΡΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΤΙΜΗΤΕΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΛΑΡΝΑΚΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

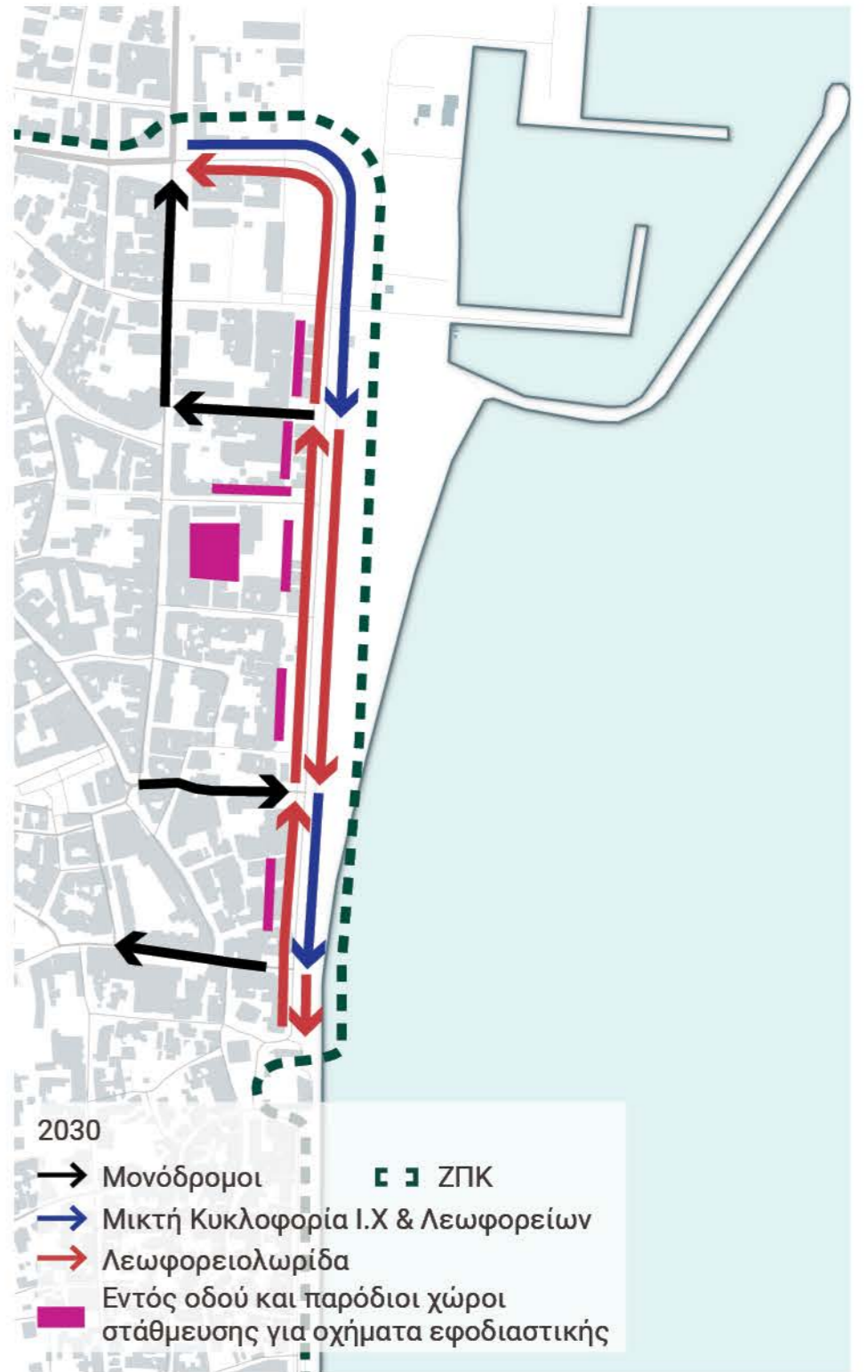
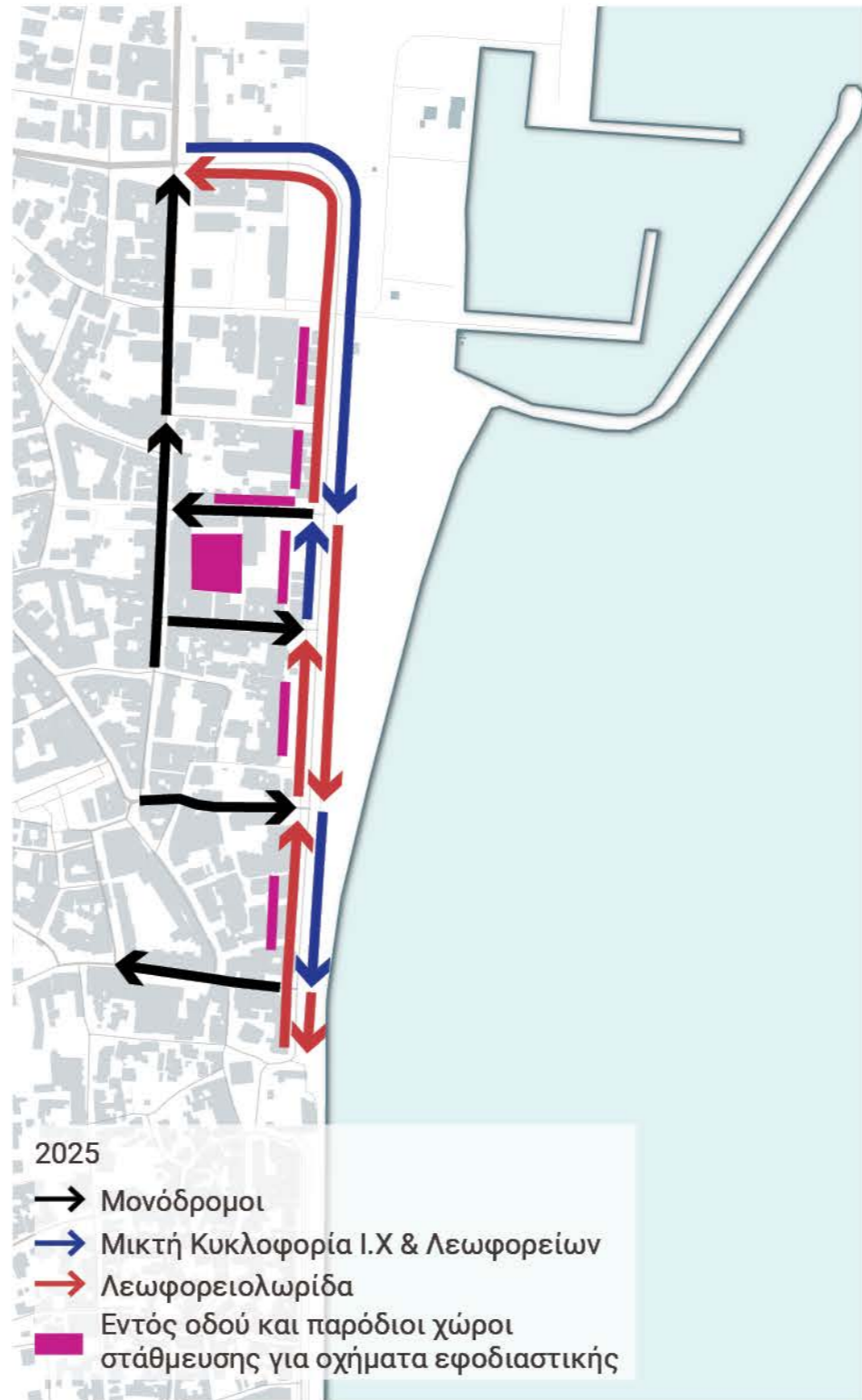
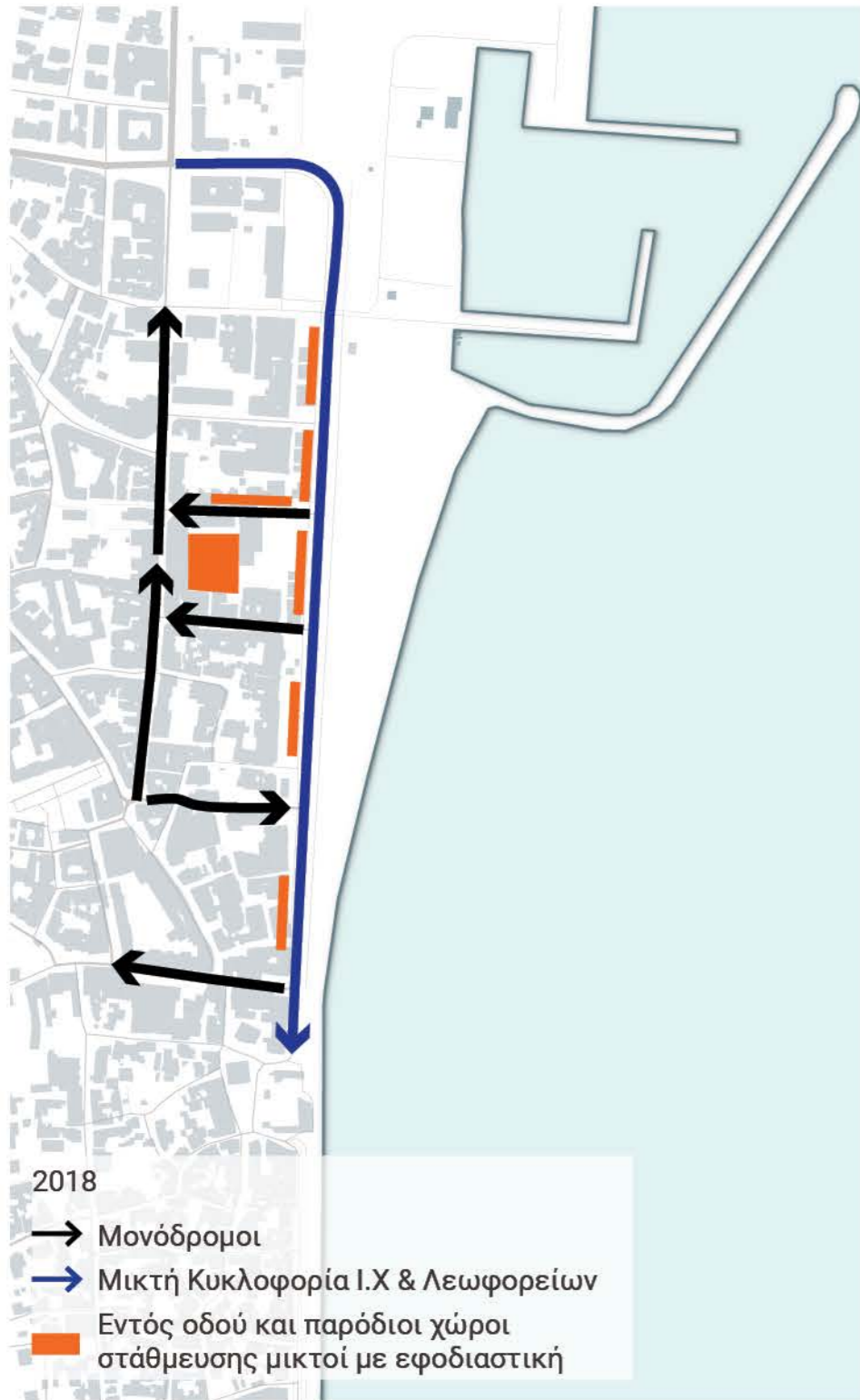












Κατανομή για Κάμερες ANPR και Δέκτες RFID

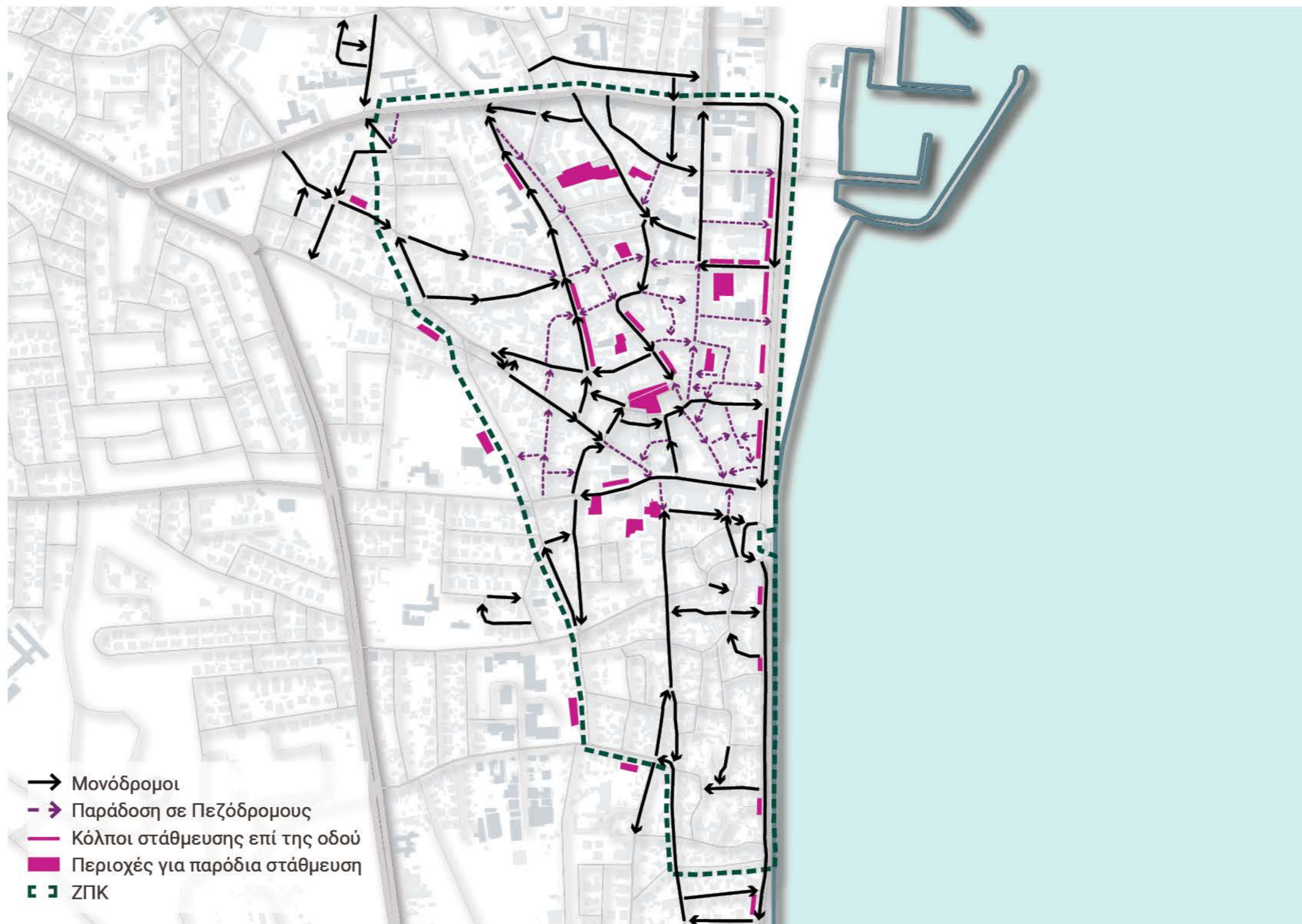
- Προβλεπόμενη ενεργοποιήσει το 2027
- Αυτό το μέτρο μπορεί να είναι εποχιακό (δηλαδή να εφαρμόζεται μόνο σε μια συγκεκριμένη περίοδο του έτους)
- ΖΠΚ: έλεγχος μέσω ηλεκτρονικών πυλών και αισθητήρες RFID
- Δεν πρόκειται για τέλος κυκλοφοριακής συμμόρφωσης (δηλαδή δεν πληρώνεις για είσοδο)
- Προσωρινές και μόνιμες κάρτες πρόσβασης
- RFID μέσα στις κάρτες πρόσβασης για τη διευκόλυνση της δράσης επιβολής



- Η κάρτα πρόσβασης θα είναι είτε **μόνιμη** είτε **προσωρινή**, ανάλογα με τις ανάγκες των χρηστών. Οι κατηγορίες χρηστών που πληρούν τις προϋποθέσεις για **μόνιμη κάρτα πρόσβασης**:
 - Πολίτες που κατέχουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης;
 - Μόνιμοι κάτοικοι που διαμένουν στο κέντρο πόλης και δεν κατέχουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης;
 - Εμπορικοί φορείς και ιδιοκτήτες επιχειρήσεων με εντός της ΖΠΚ;
 - Άτομα με ειδικές ανάγκες;
 - Πελάτες ξενοδοχείων και Bed&Breakfast.
- Οι **προσωρινές κάρτες πρόσβασης** συνήθως θα έχουν διάρκεια **24 ώρες** και θα μπορούν να διαρκέσουν έως και **48 ώρες**. Σε ξεχωριστές περιπτώσεις το **Γραφείο Έκδοσης Καρτών Πρόσβασης** θα έχει τη δυνατότητα να χορηγεί κάρτες μεγαλύτερης διάρκειας, μεταξύ **48 ωρών** και **6 μηνών**. Οι **προσωρινές κάρτες πρόσβασης** θα χορηγούνται στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - Φορτοεκφόρτωση και παράδοση υλικών αγαθών;
 - Άτομα με προσωρινή δυσκολία στη μετακίνηση (με επιστολή γιατρού);
 - Έμποροι και πωλητές εξοπλισμού εμπορευμάτων μεγάλης κλίμακας;
 - Εταιρείες με προσωρινό δικαίωμα στάθμευσης σε πεζοδρόμια εντός της ΖΠΚ για σκοπούς μετεγκατάστασης ή άλλες δραστηριότητες;
 - Μετακίνηση μαθητών σε νηπιαγωγεία, παιδικούς σταθμούς και δημοτικά σχολεία;
 - Πελάτες καταστημάτων βαφής και επισκευής αυτοκινήτων, και άλλες ελαφριές βιομηχανικές χρήσεις, που βρίσκονται στη ΖΠΚ;

Εφοδιαστική - Σύστημα Παράδοσης στο Κέντρο Πόλης

- **Φορτοεκφορτώσεις** σε καθορισμένους **κόλπους** εντός της Ζώνης Περιορισμένης Κυκλοφορίας και κατά μήκος της προδιαγεγραμμένης περιφέρειας.
- **Προκαθορισμένο χρονοδιάγραμμα** για την παράδοση αγαθών όταν η ΖΠΚ είναι ενεργή
- **Σύστημα κρατήσεων** που είναι διαθέσιμο ηλεκτρονικά
- **Φορτοεκφορτώσεις** σε καθορισμένους **κόλπους** θα είναι διαθέσιμοι και κατά μήκος της **λεωφόρου Αθηνών**

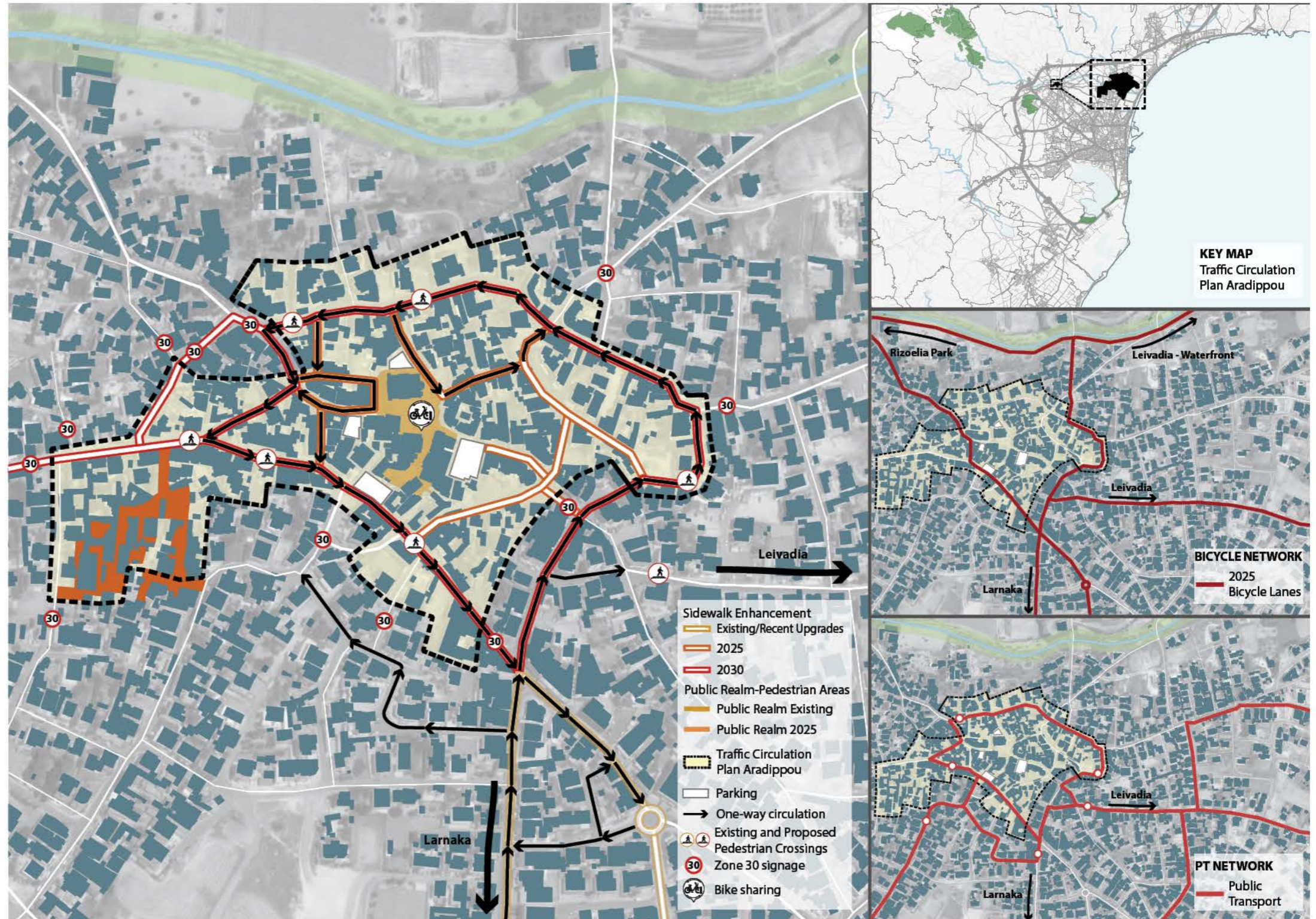




ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΑΔΙΠΠΟΥ
ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Σχέδιο Διαχείρισης Κυκλοφορίας Αραδίππου

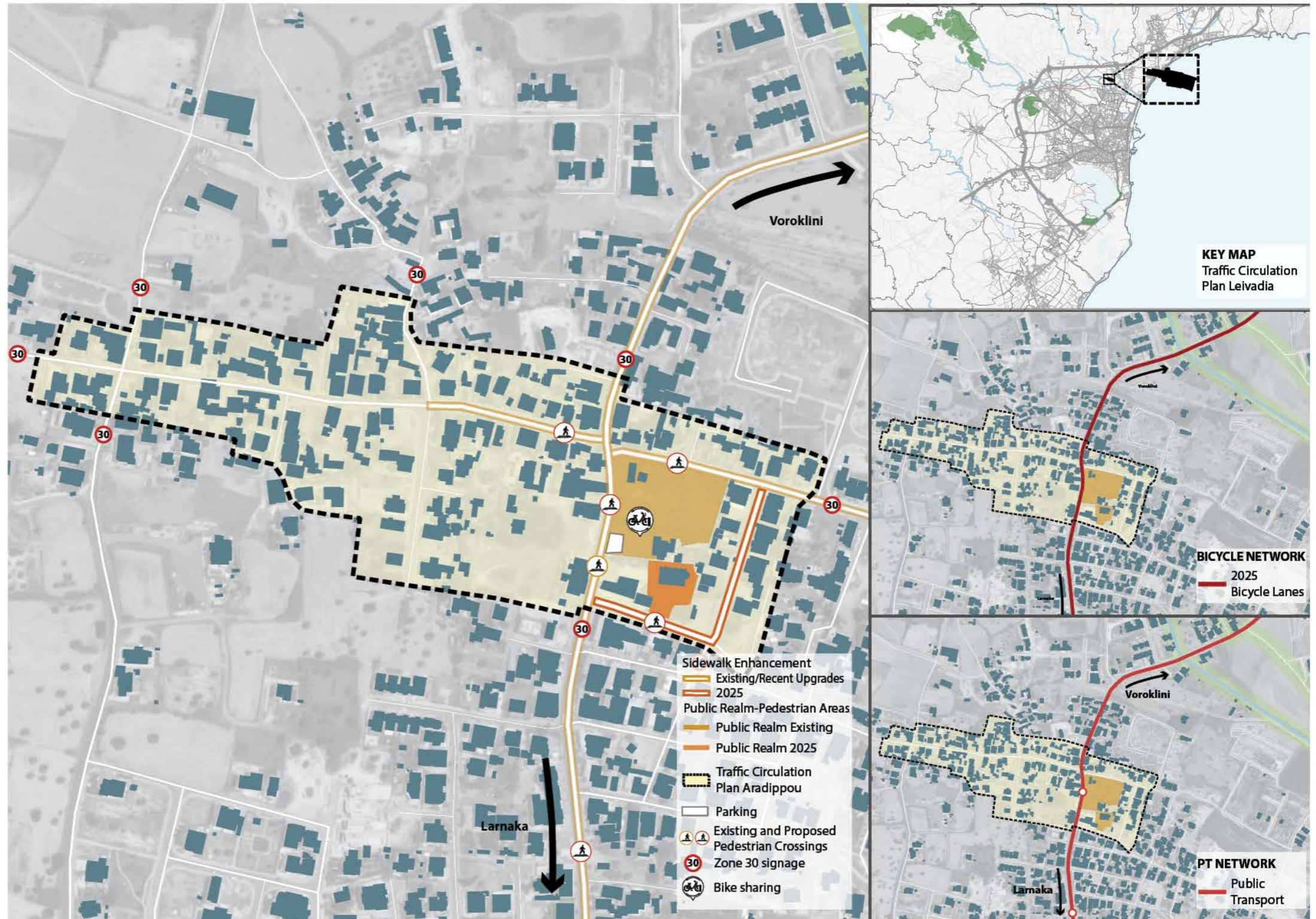
- Ποδηλατικές διαδρομές που συνδέουν το δίκτυο με το γραμμικό πάρκο κατά μήκος του ποταμού
- Διαθέσιμη ανταλλαγή ποδηλάτων
- Νέα οικιστική ζώνη
- Νέο σχέδιο κυκλοφορίας
- Πρόγραμμα αναβάθμισης πεζοδρομίων (μέρος των τομεακών πολιτικών)
- Αναβαθμίσεις στη δημόσια σφαίρα
- Επιπρόσθετες διαβάσεις πεζών



ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΙΒΑΔΙΩΝ
ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Σχέδιο Διαχείρισης Κυκλοφορίας Λιβαδίων

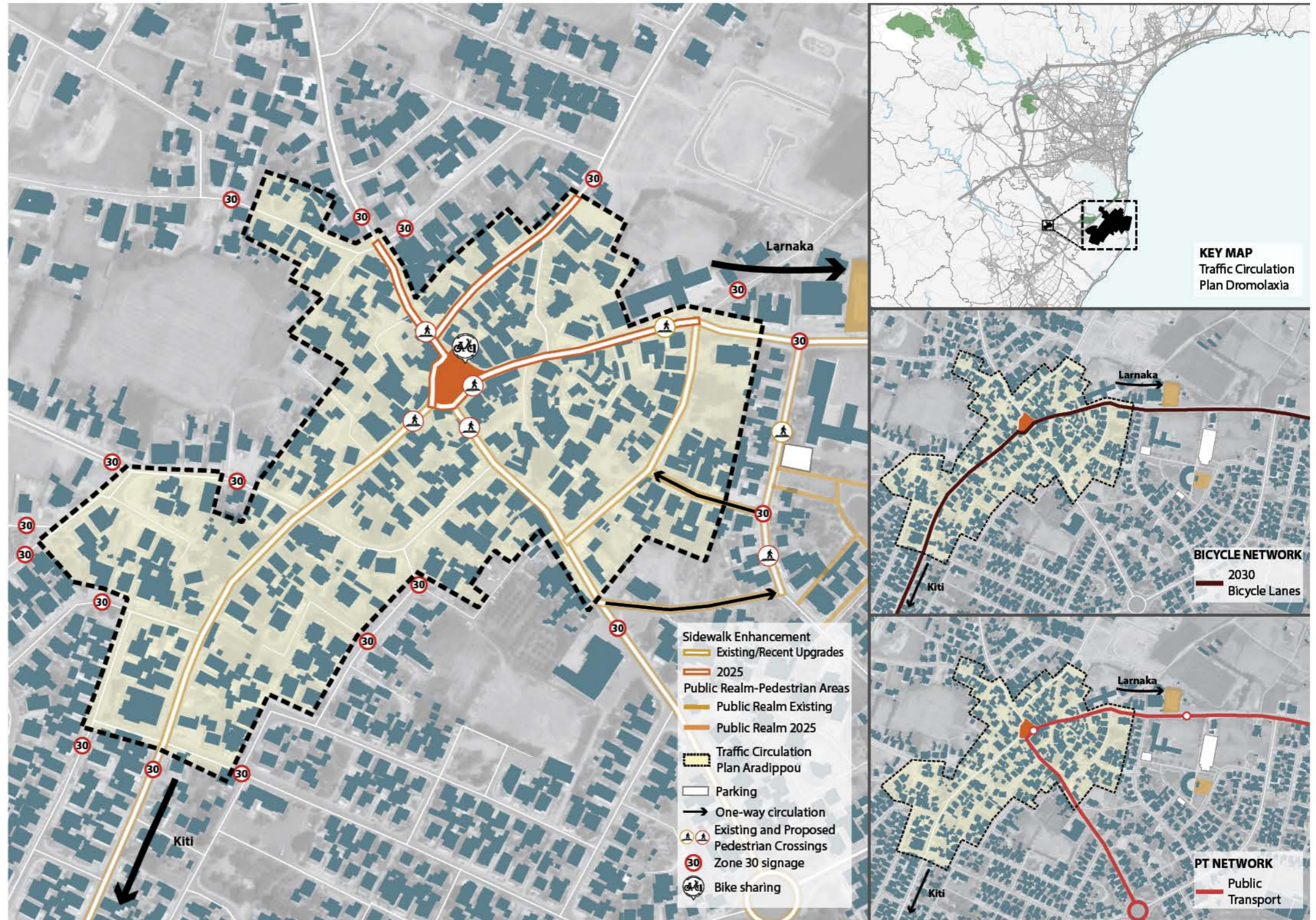
- Ποδηλατικές διαδρομές που συνδέουν το δίκτυο με το γραμμικό πάρκο κατά μήκος του ποταμού
- Διαθέσιμη ανταλλαγή ποδηλάτων
- Νέα οικιστική ζώνη
- Πρόγραμμα αναβάθμισης πεζοδρομίων (μέρος των τομεακών πολιτικών)
- Αναβαθμίσεις στη δημόσια σφαίρα
- Επιπρόσθετες διαβάσεις πεζών



ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΡΟΜΟΛΑΞΙΑΣ
ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Σχέδιο Διαχείρισης Κυκλοφορίας Δρομολαξίας

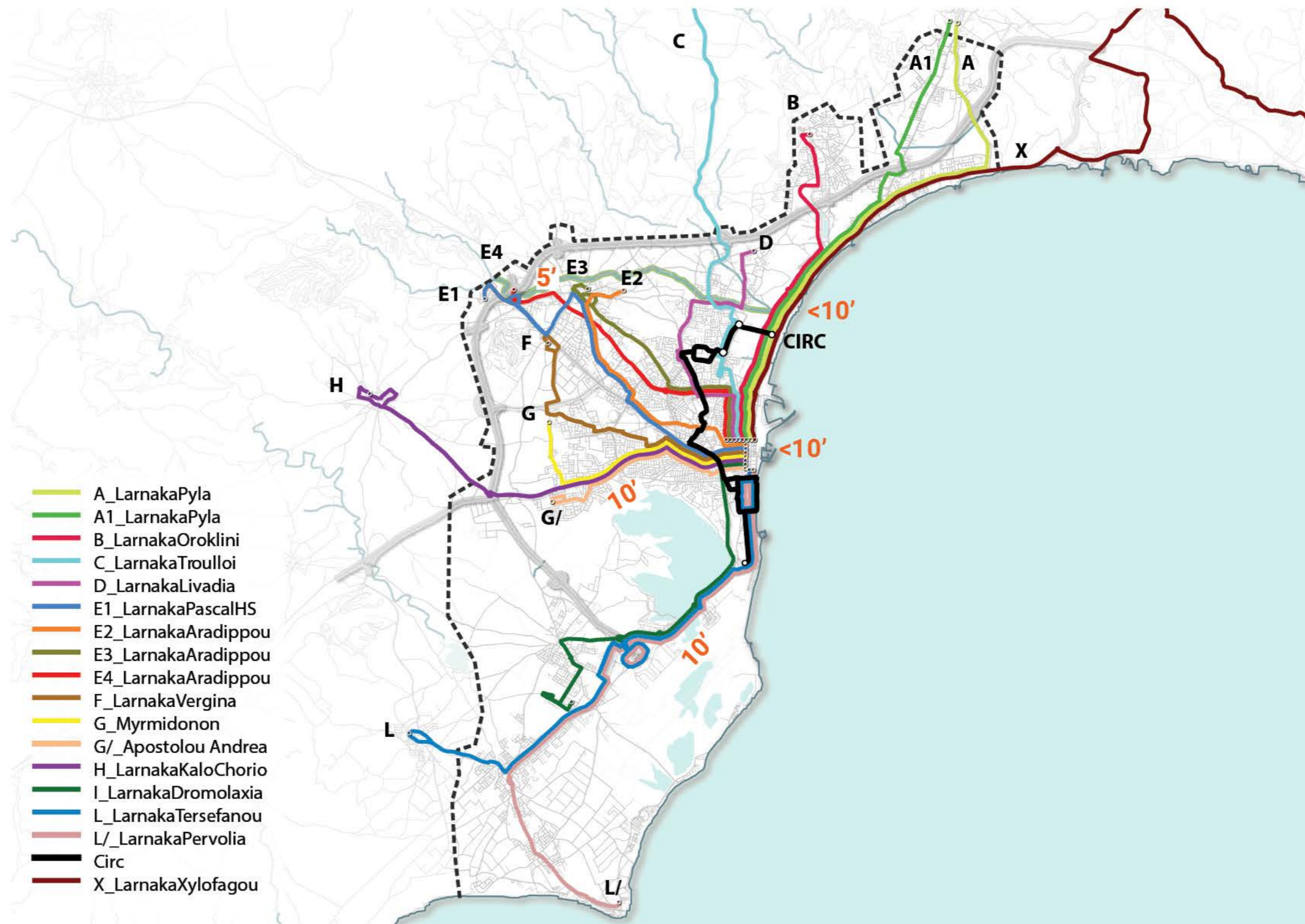
- Διαθέσιμη ανταλλαγή ποδηλάτων
- Νέα οικιστική ζώνη
- Πρόγραμμα αναβάθμισης πεζοδρομίων (μέρος των τομειακών πολιτικών)
- Αναβαθμίσεις στη δημόσια σφαίρα
- Επιπρόσθετες διαβάσεις πεζών



ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Δίκτυο αστικών λεωφορείων (Ημερήσια υπηρεσία)

- 18 αστικές γραμμές με συχνότητα μεταξύ 15',30',60'
- Όλες οι γραμμές εκτός από μία κατευθύνονται στον Κεντρικό Σταθμό και εναλλάσσονται εκεί
- Κυκλική γραμμή
- Η αλληλεπικάλυψη υπηρεσιών σε ορισμένους βασικούς διαδρόμους δημιουργεί άξονες υψηλής συχνότητας, οι οποίοι ονομάζονται «Άξονες Δημόσιας Συγκοινωνίας»
- Το προτεινόμενο σύστημα προσφέρει αυξημένη συνδεσιμότητα μεταξύ Λάρνακας και:
 - Αραδίππου
 - Δρομολαξία
 - Λιβάδια
 - Βορόκλινη



Δίκτυο αστικών λεωφορείων (Ημερήσια υπηρεσία)

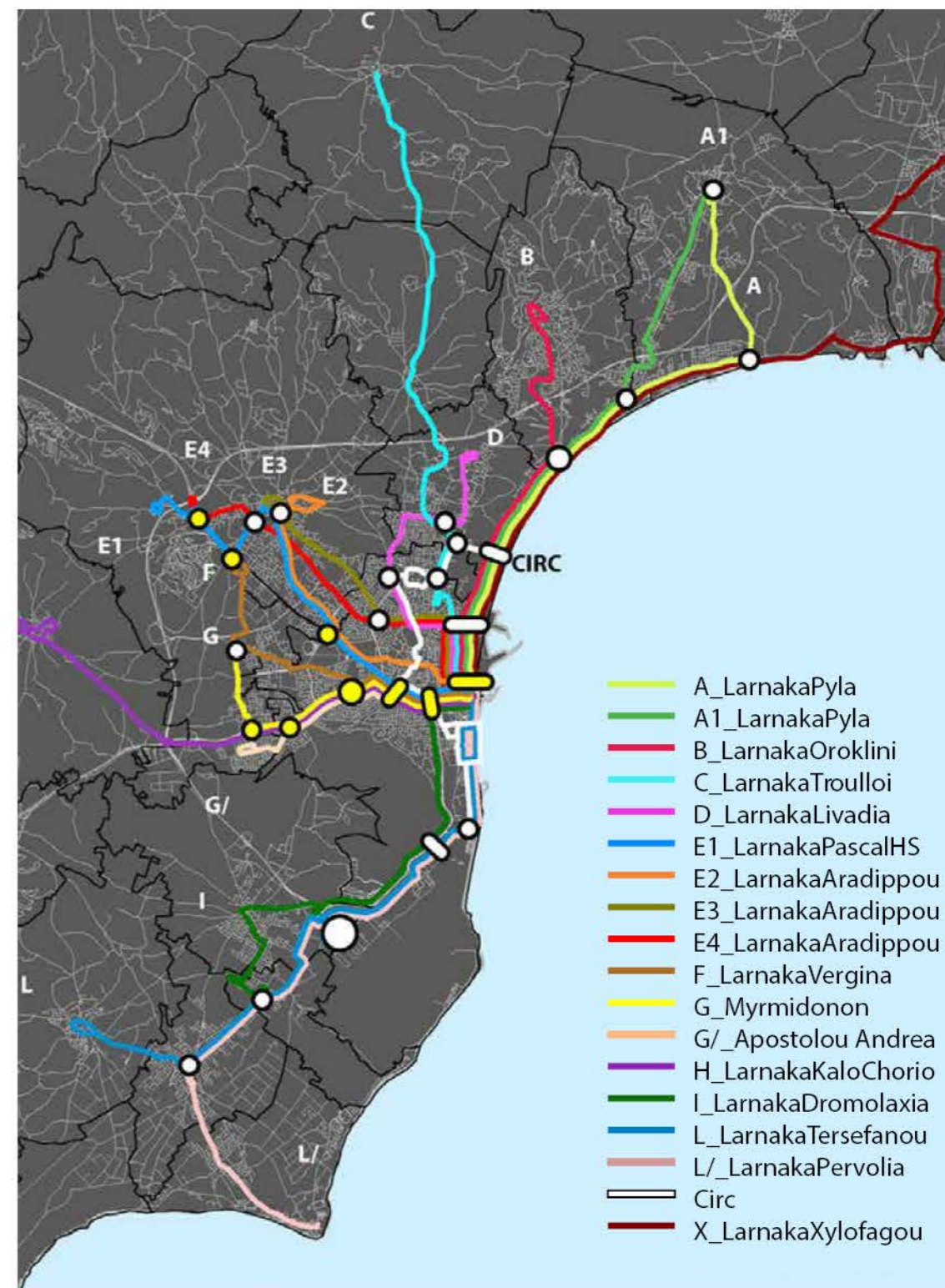
Σημαντικά χαρακτηριστικά του προτεινόμενου δικτύου Δημόσιων Συγκοινωνιών περιλαμβάνουν:

- Μια **ισχυρή σύγκλιση** στον Κεντρικό Σταθμό μέσω Σπύρου Κυπριανού, Μακαρίου ΙΙΙ, Γρήγορη Αυξεντίου και Αθηνών.
- Παρέχεται επίσης **άμεση και ολοκληρωμένη σύνδεση με τις βιομηχανικές περιοχές** (Γραμμές F και G) κατά μήκος της Λεμεσού, της Ελλάδος και της Γρίβα Διγενή.
- **Συνδυασμένη συχνότητα 10'** προς/από το αεροδρόμιο (Γραμμές I, L, L/) με πρόοδο 30 λεπτών και αντιστάθμιση ανά 10 λεπτά;
- **Πρόοδος 5'** μεταξύ του Κέντρου Αραδίππου και της Λάρνακας

- Πρόοδος **15'** με Λιβάδια και την Βορόκλινη;
- 3 διαδρομές ανά ώρα την ώρα αιχμής με Πύλα.
- Προσβασιμότητα 10' στη βιομηχανική περιοχή.
- Αστικό Δίκτυο: η υπηρεσία είναι ενεργή από τις 4:30 έως τις 4:30 της επόμενης ημέρας, 364 ημέρες/έτος εκ των οποίων 260 είναι καθημερινές, 52 είναι Σάββατα και 52 είναι Κυριακές.
- Οι 16 ώρες της ημερήσιας υπηρεσίας θα ισχύουν από τις 5:00 έως τις 21:00
- Οι ώρες νυκτερινής υπηρεσίας νωρίς το βράδυ θα ισχύουν από τις 21:00 έως τις 23:00.
- Η νυκτερινή υπηρεσία θα ισχύει μετά τις 23:00.

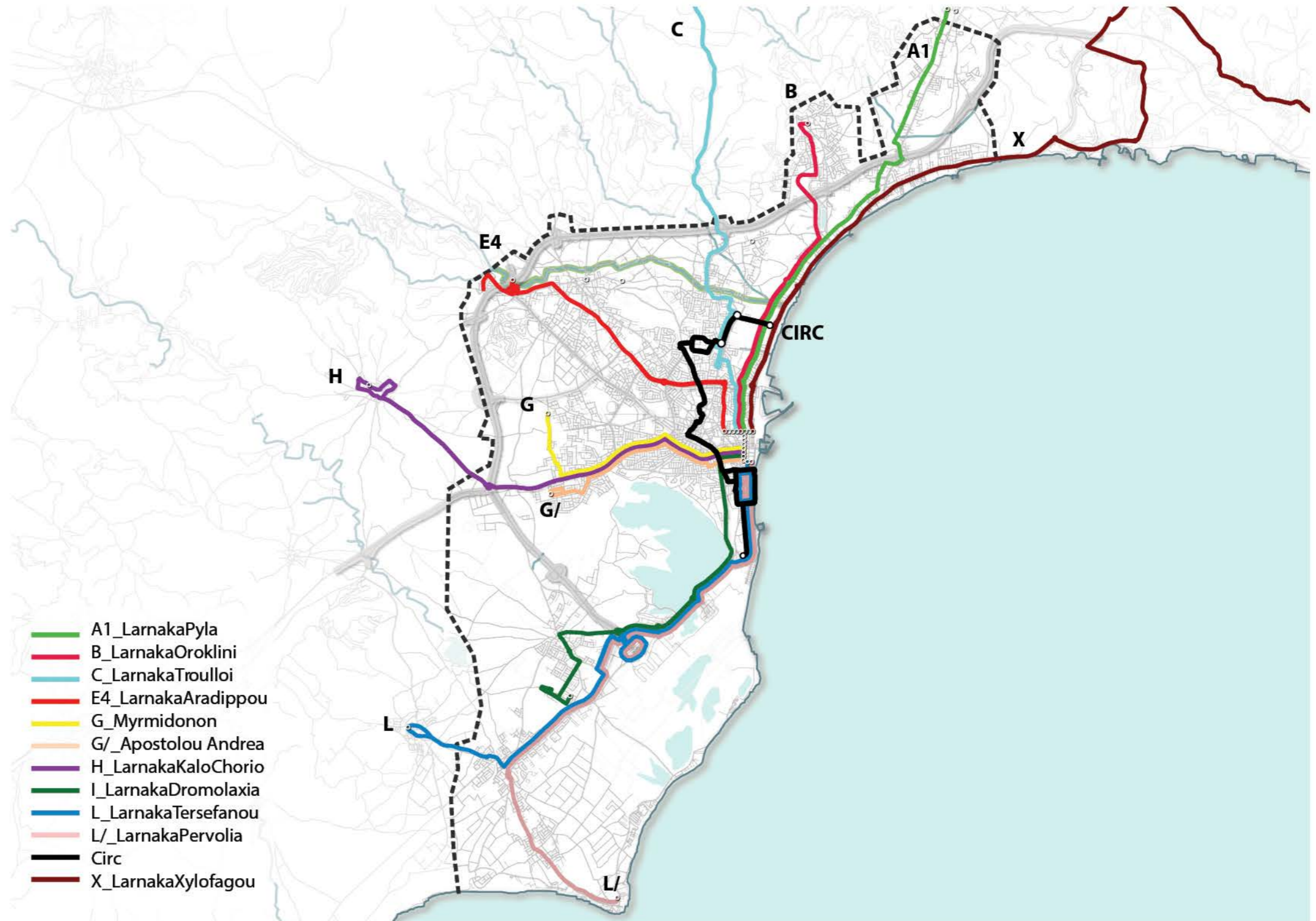
Η συνολική παραγωγή είναι:
3,531,950 οχη. x km/έτος

Ο σχεδιασμός του δικτύου συνιστά **569 στάσεις** ιδανικά σε απόσταση **300μ.**



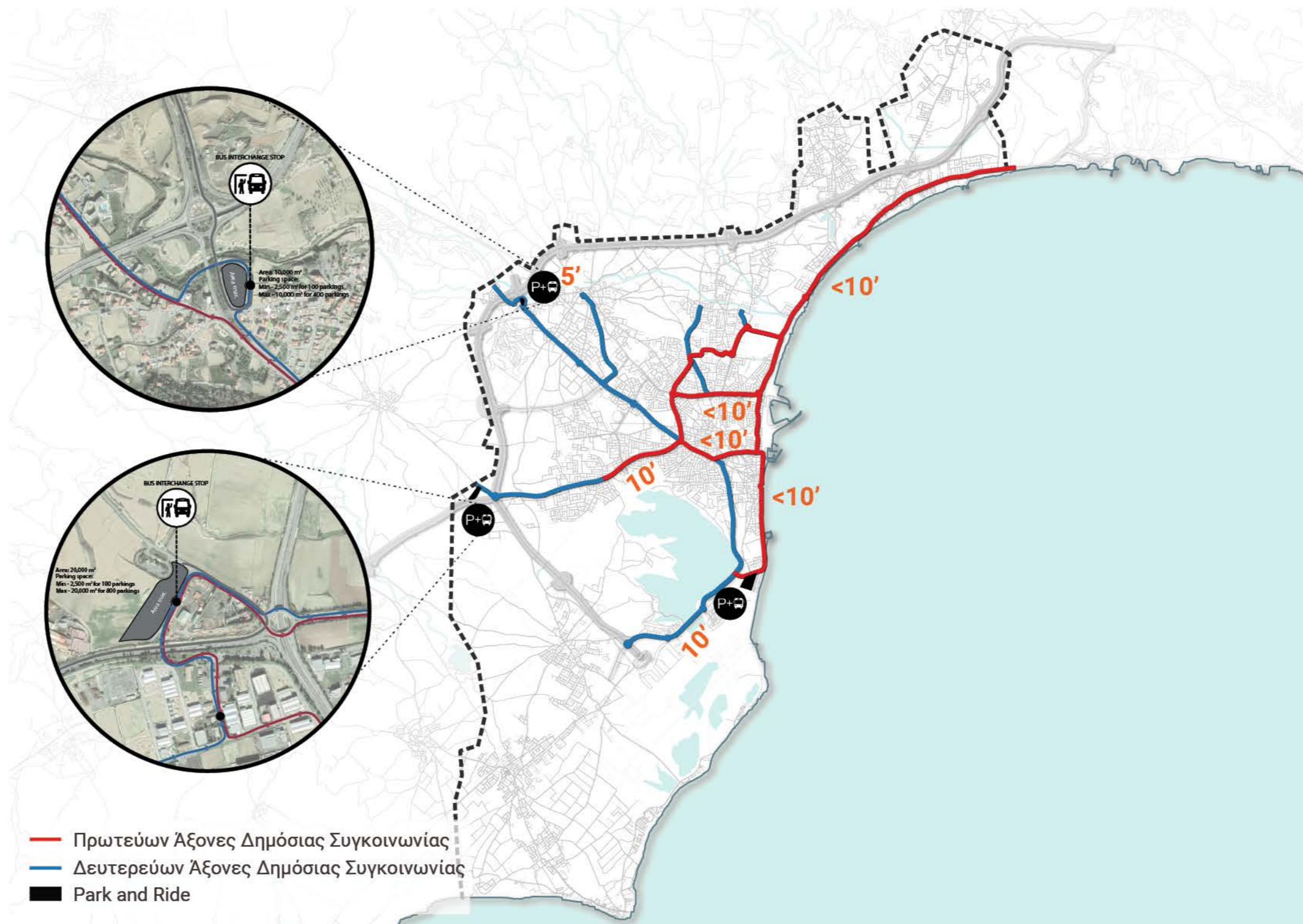
Δίκτυο αστικών λεωφορείων (Νυκτερινή υπηρεσία)

- Η νυχτερινή υπηρεσία εισήχθη ως αποτέλεσμα των προαπαιτούμενων που ζητήθηκαν από τον Διαγωνισμό για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες το Φθινόπωρο του 2019
- Παρέχει σύνδεση μεταξύ των περισσότερων οικιστικών περιοχών και του Αστικού Κέντρου Λάρνακας

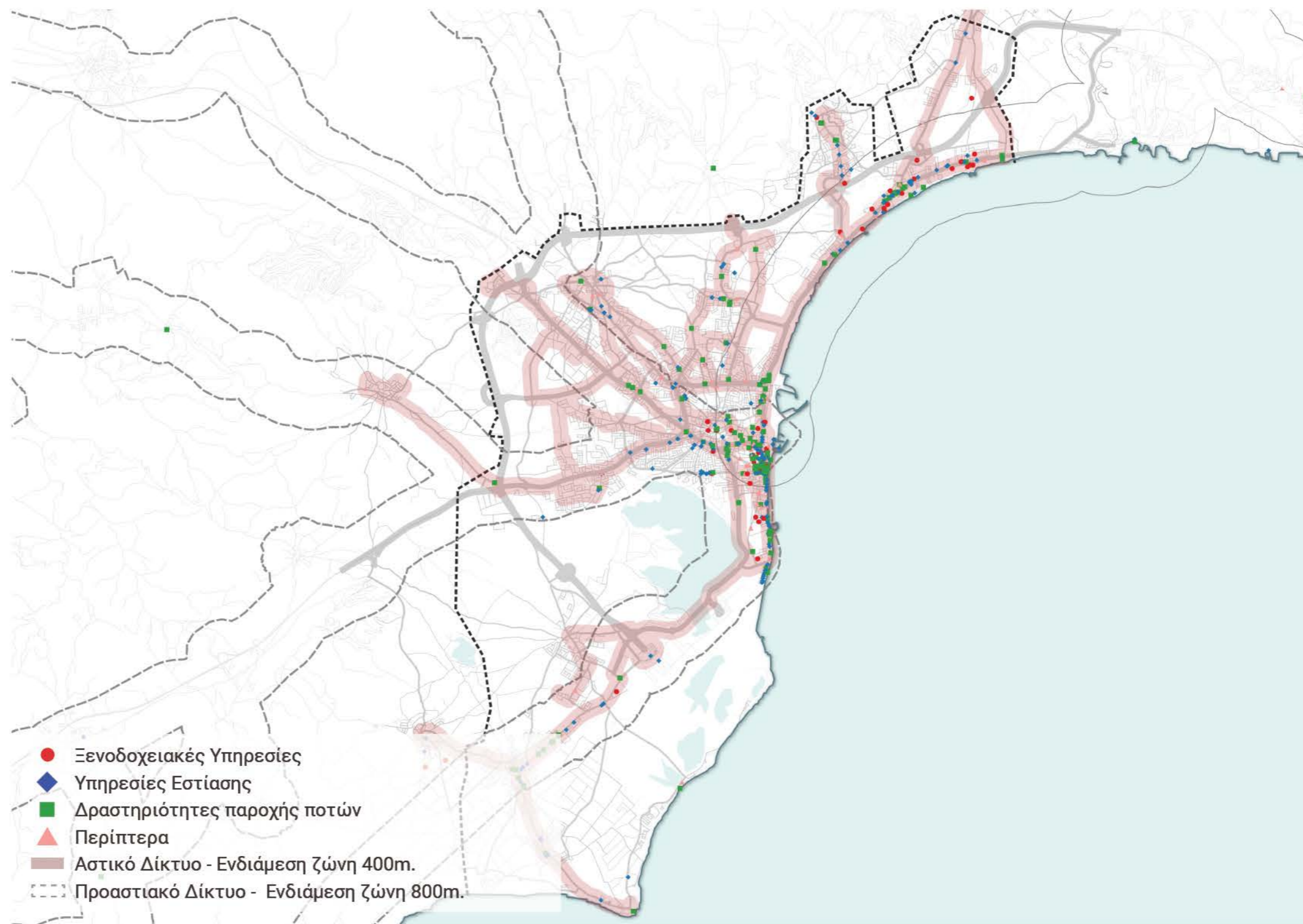


Άξονες Δημόσιας Συγκοινωνίας

- Οι Άξονες Δημόσιας Συγκοινωνίας είναι τμήματα όπου η συχνότητα των δημόσιων μεταφορών είναι αρκετά υψηλή ώστε να αξίζει βελτιώσεις για να διασφαλιστεί η αξιοπιστία της υπηρεσίας και υψηλή εμπορική ταχύτητα.
- Άξονες Δημόσιας Συγκοινωνίας δεν ισοδυναμεί με Αποκλειστικές Λωρίδες Λεωφορείων
- Οι Άξονες Δημόσιας Συγκοινωνίας μπορεί να περιλαμβάνουν:
 - Κατασκευή διαχωρισμένων λωρίδων, μειώνοντας τις λωρίδες κυκλοφορίας ή με την απαγόρευση κυκλοφορίας Ι.Χ (π.χ. Αθηνών)
 - Αφαίρεση εμποδίων κατά μήκος του δρόμου με την εξάλειψη της νόμιμης/παράνομης στάθμευσης
 - Αυτό μπορεί επίσης να οδηγήσει στη διεύρυνση του πεζόδρομου ή στην δημιουργία ποδηλατοδρόμων.

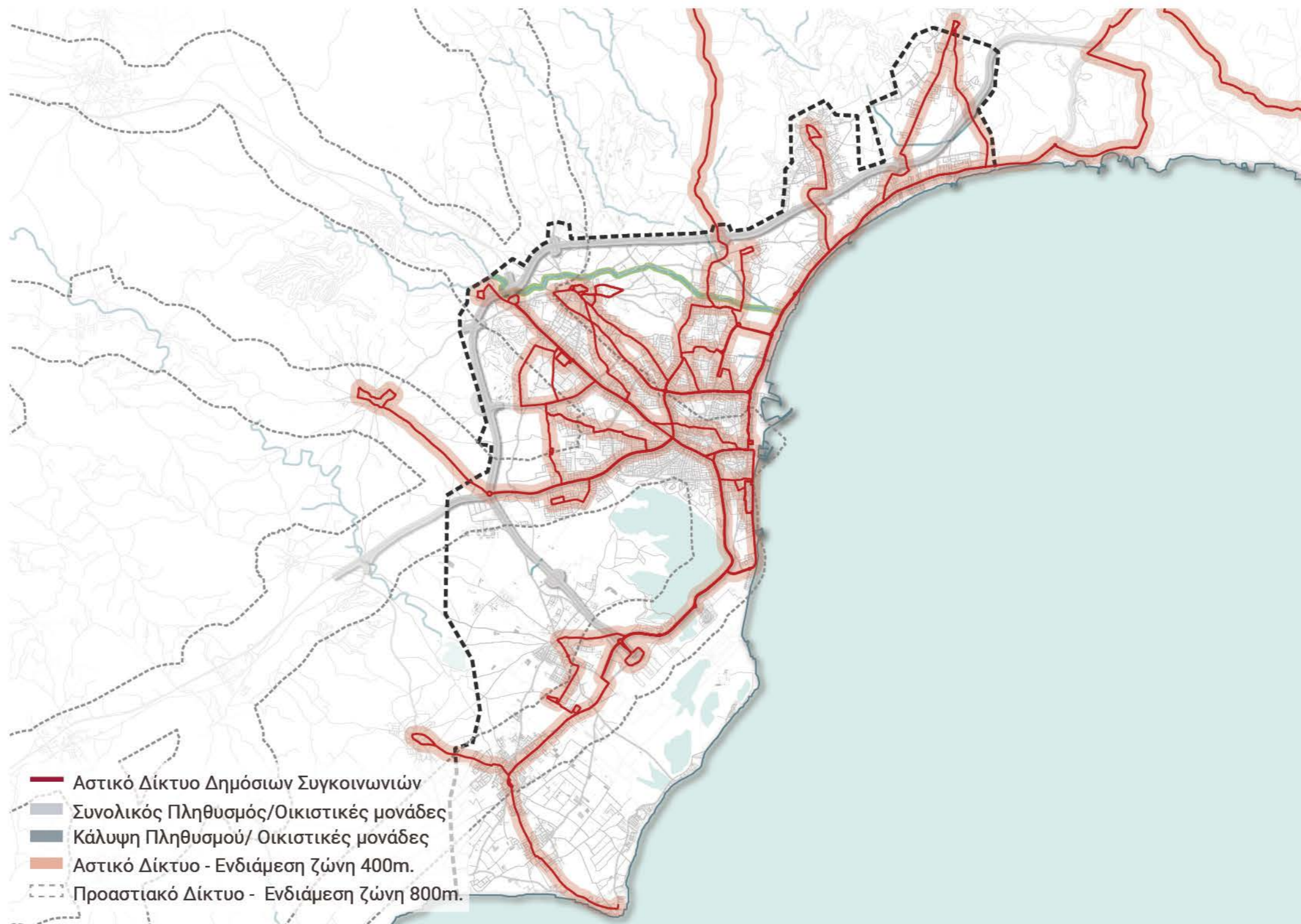


Κάλυψη Εμπορικών και Παραγωγικών δραστηριοτήτων, Δίκτυο Αστικών Λεωφορείων (Ημερήσια υπηρεσία)



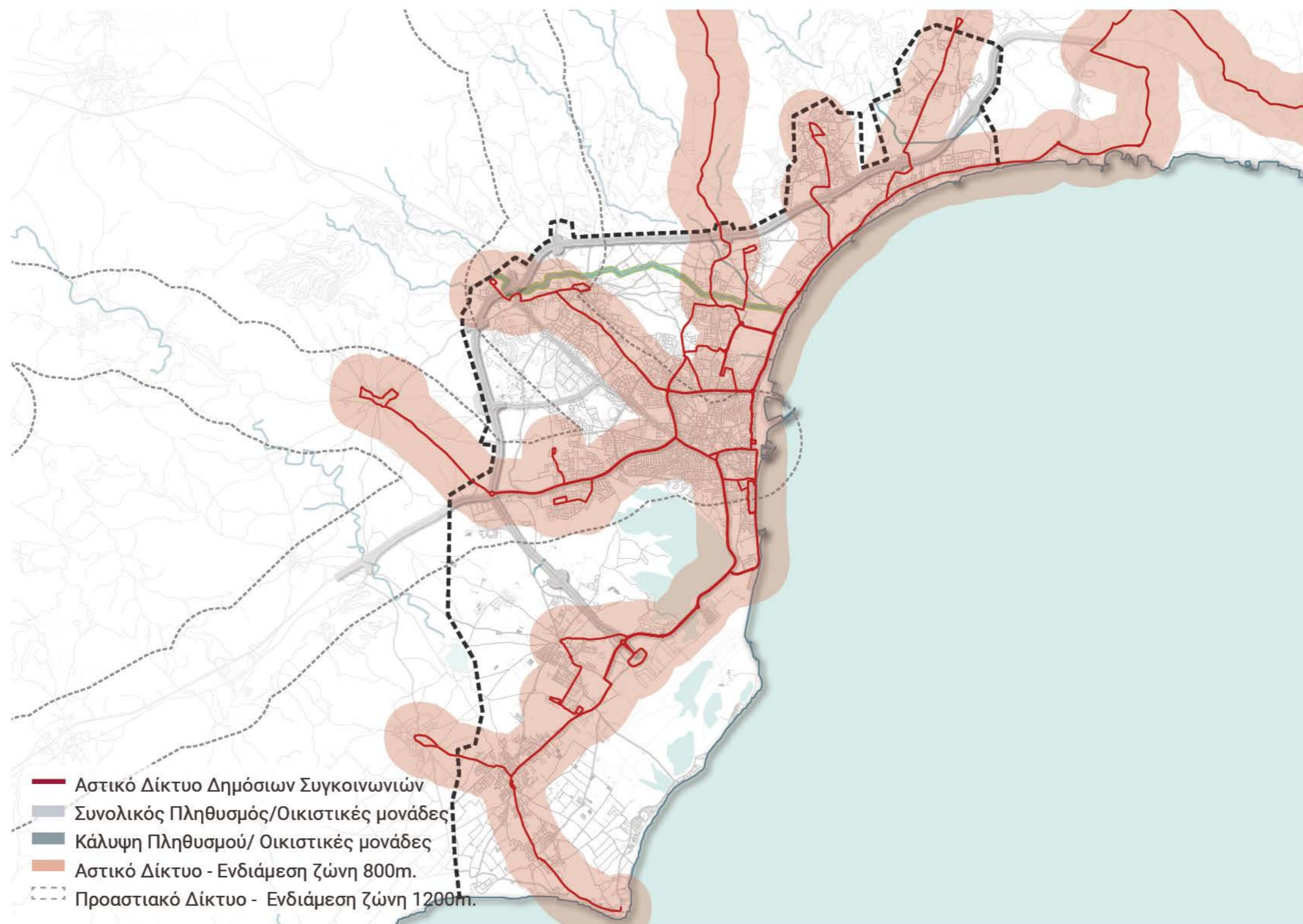
Κάλυψη Πληθυσμού Αστικό Δίκτυο (Ημερήσια υπηρεσία)

- Η κάλυψη κατά τη διάρκεια της ημερήσιας υπηρεσίας είναι (89.753/95.626) κάτοικοι, **94%** - **ΣΤΟΧΟΣ ήταν το 90%** των νοικοκυριών να βρίσκεται σε απόσταση 400 μέτρων από την πλησιέστερη γραμμή λεωφορείου



Κάλυψη Πληθυσμού Αστικό Δίκτυο (Νυκτερινή υπηρεσία)

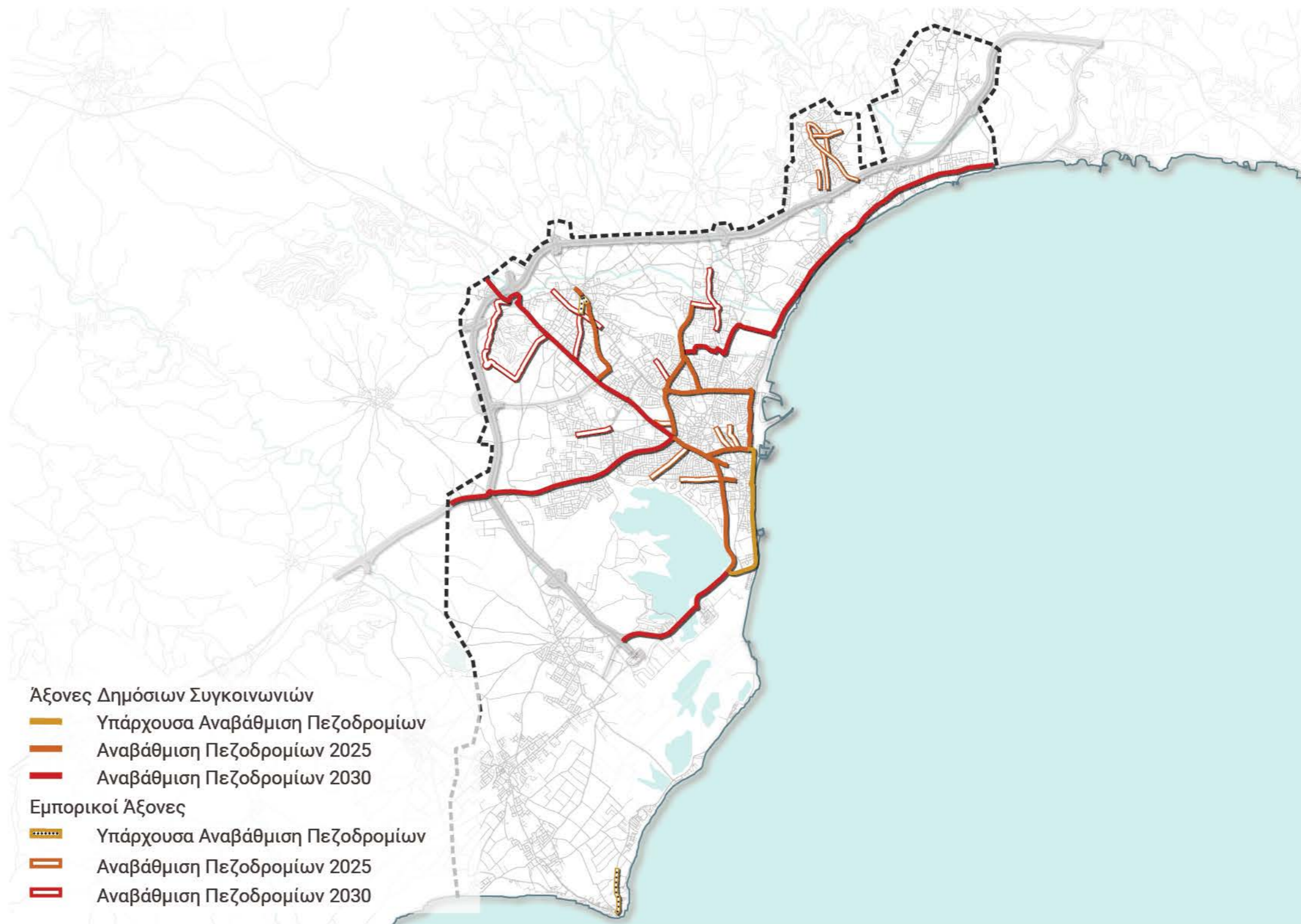
- Η κάλυψη κατά την διάρκεια της νυκτερινής υπηρεσίας είναι (88.678/95.626) κάτοικοι, **93% - ΣΤΟΧΟΣ ήταν το 80%** των νοικοκυριών να βρίσκεται σε απόσταση 800 μέτρων από την πλησιέστερη γραμμή λεωφορείου



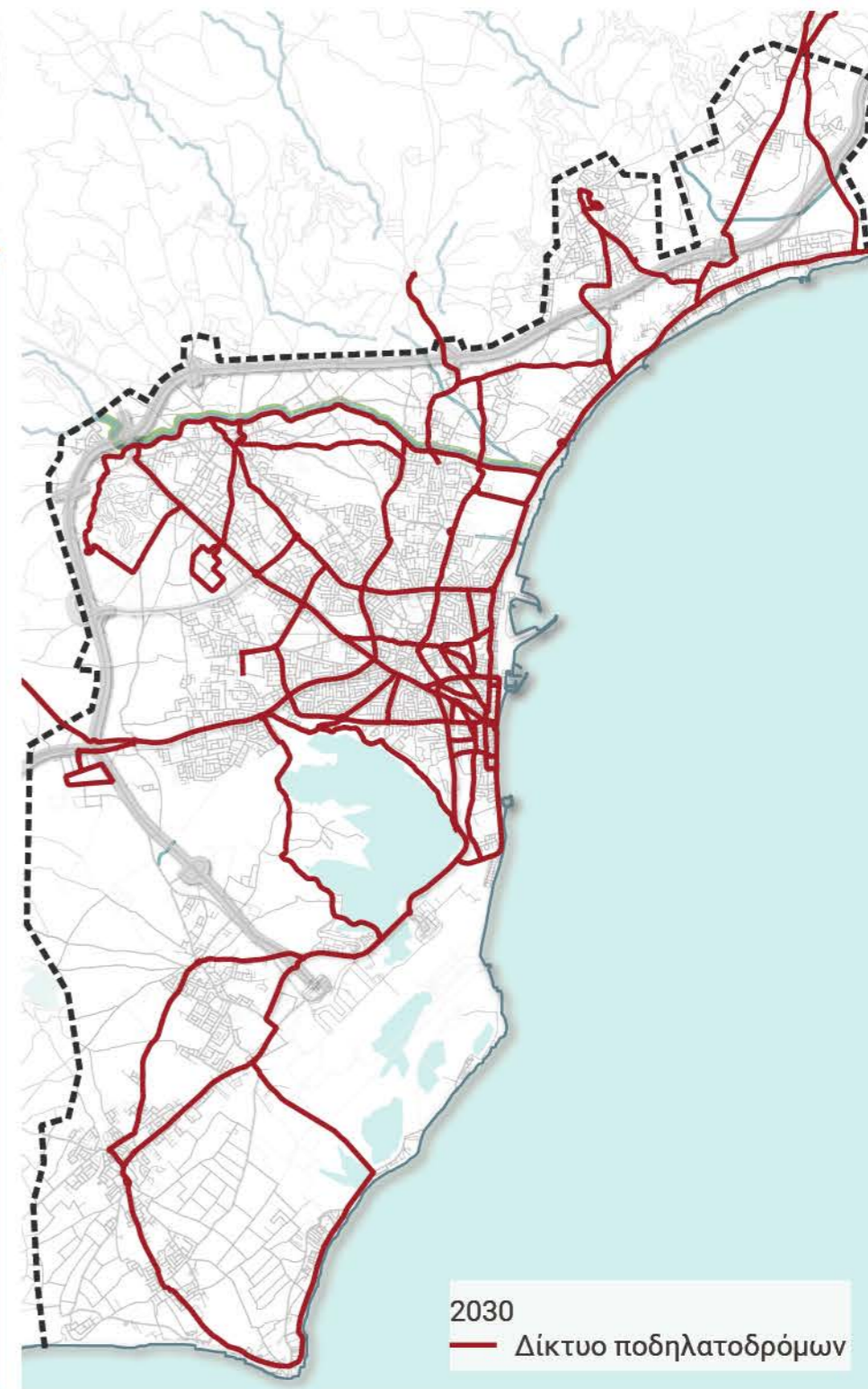
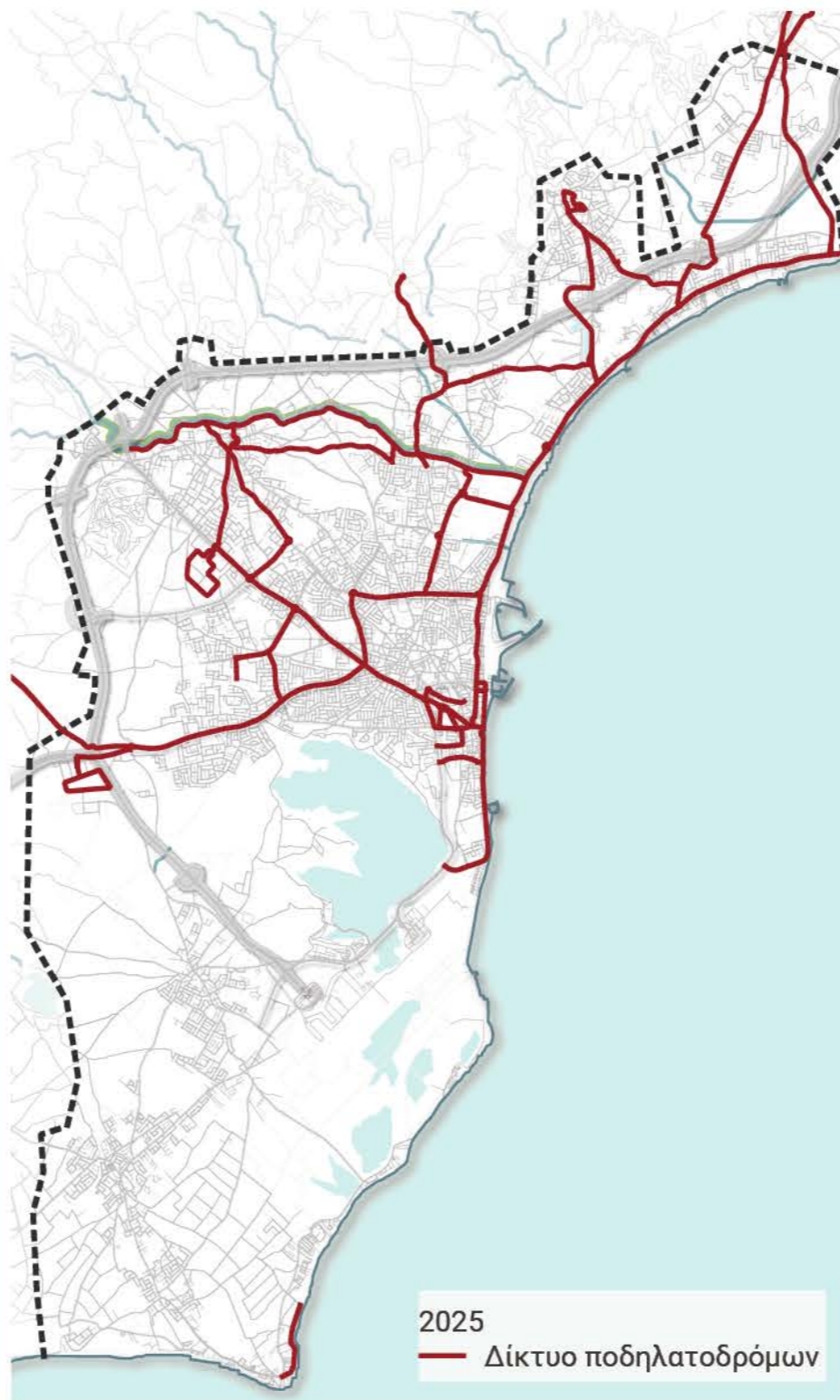
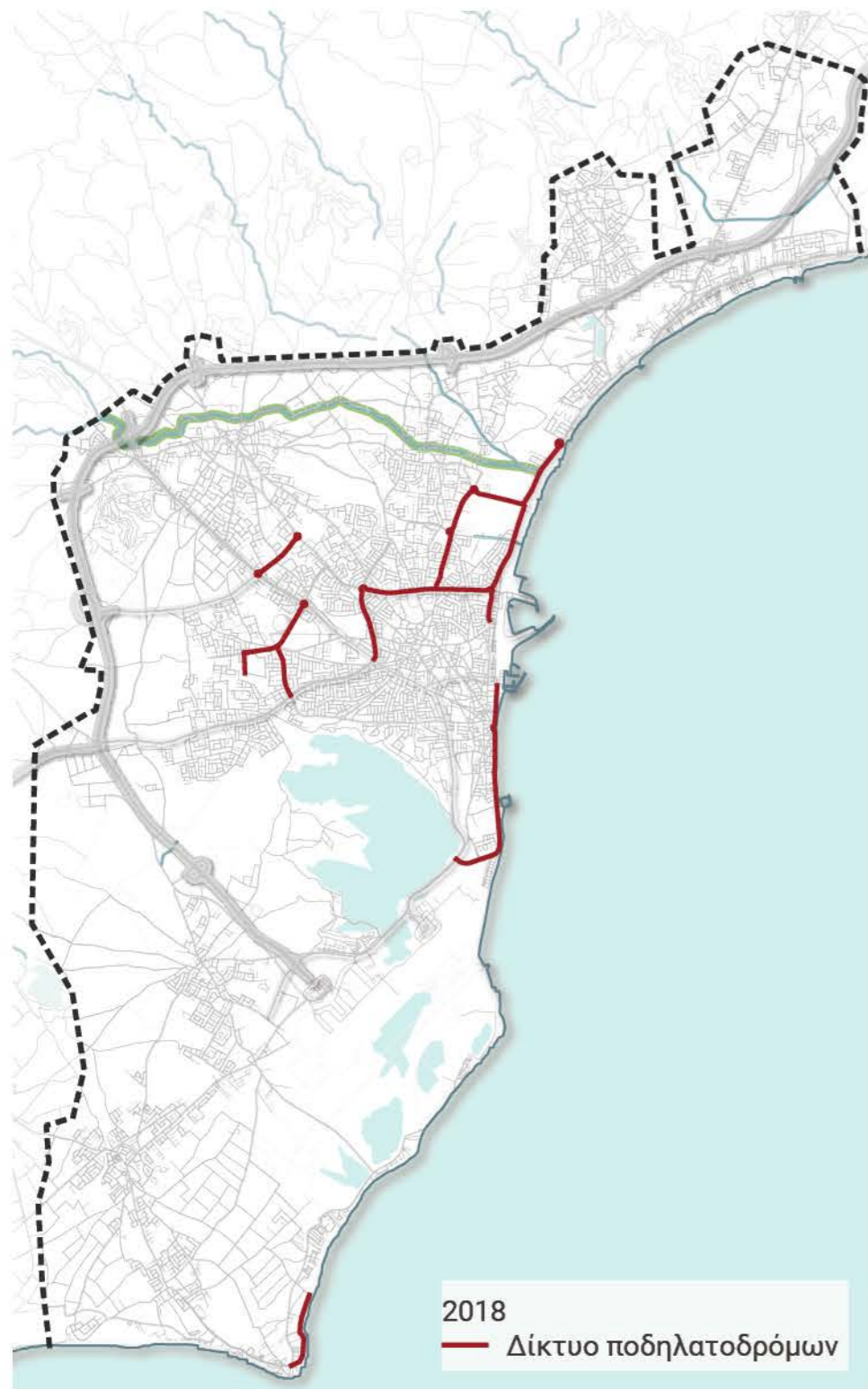
ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ
ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

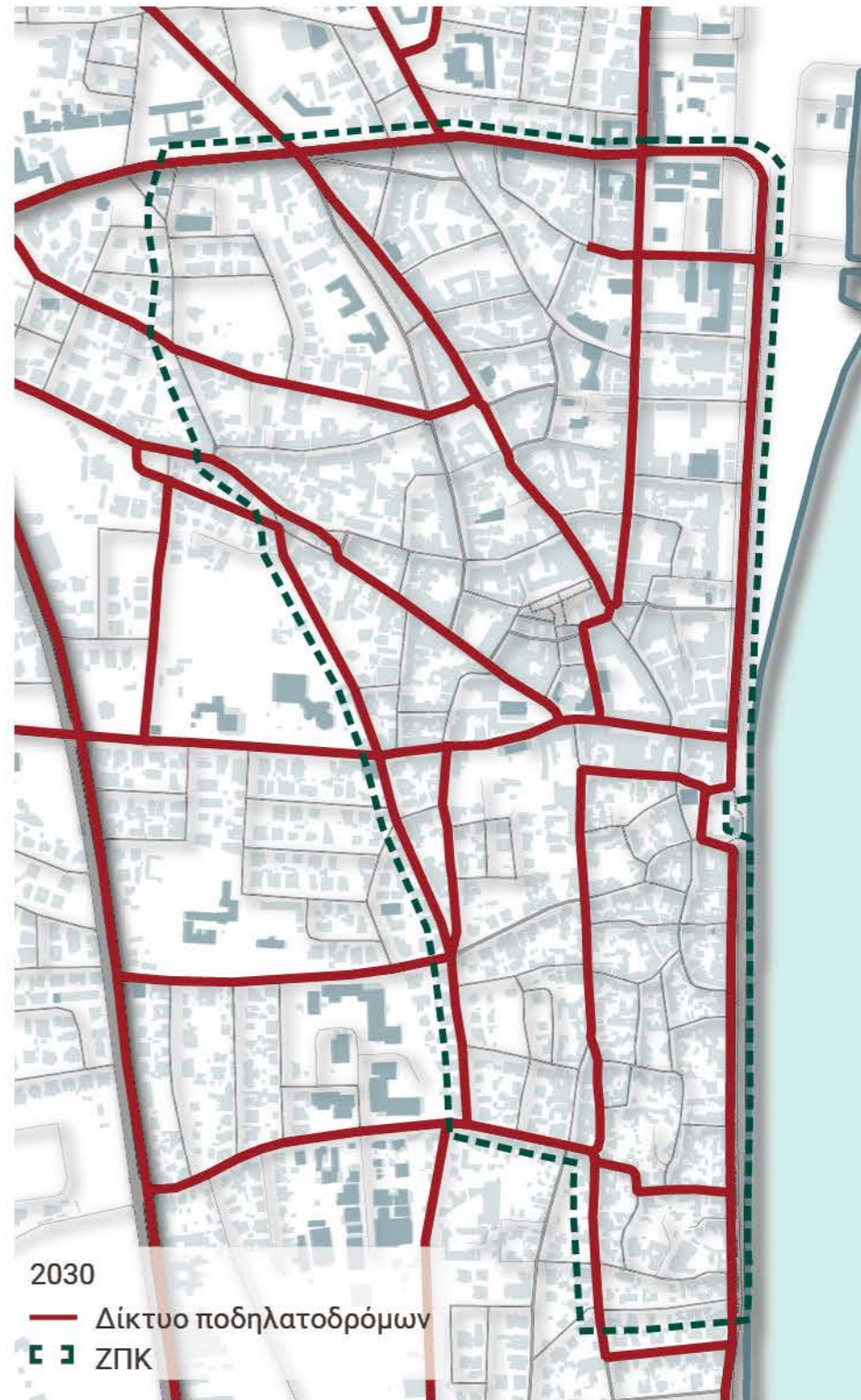
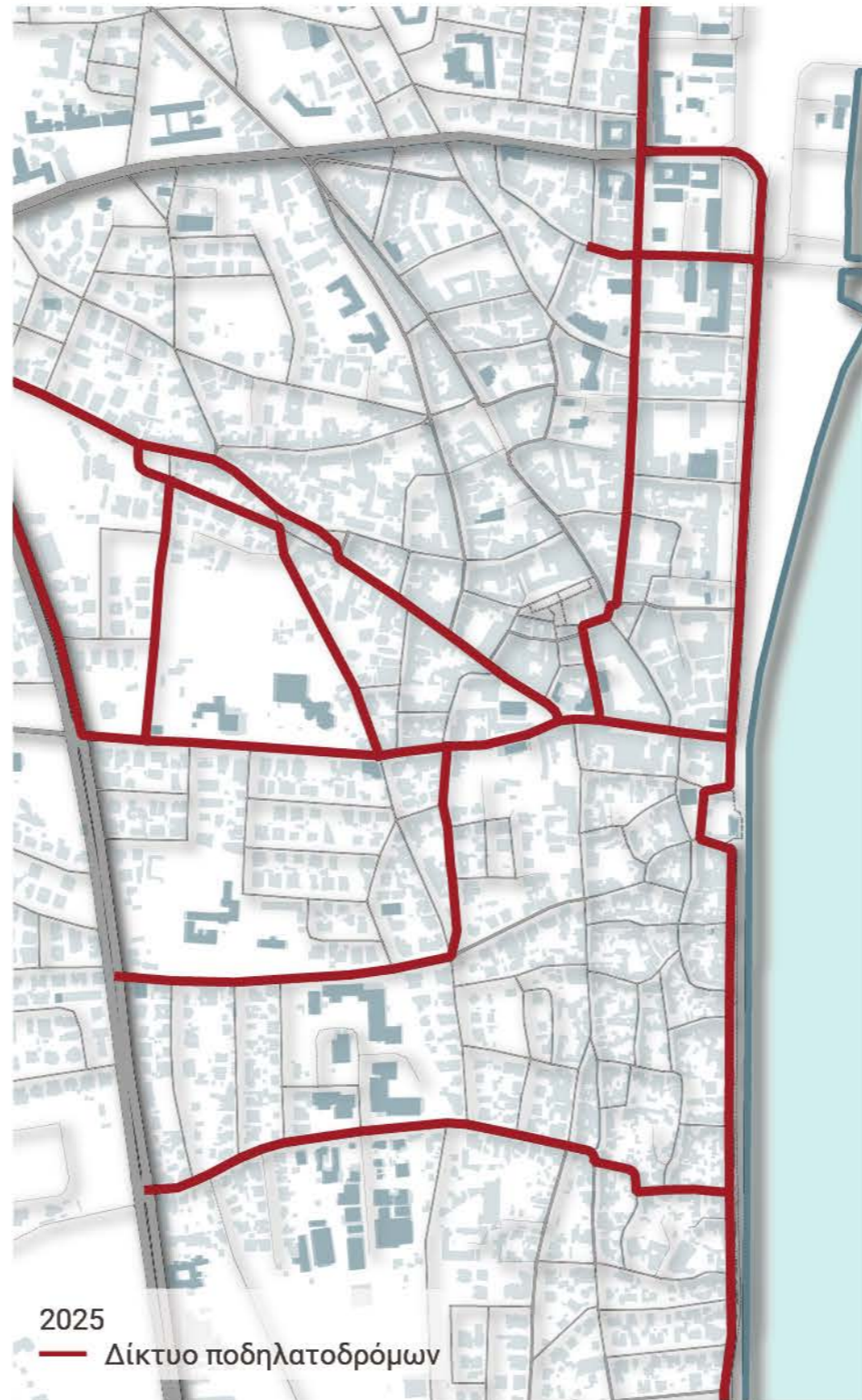
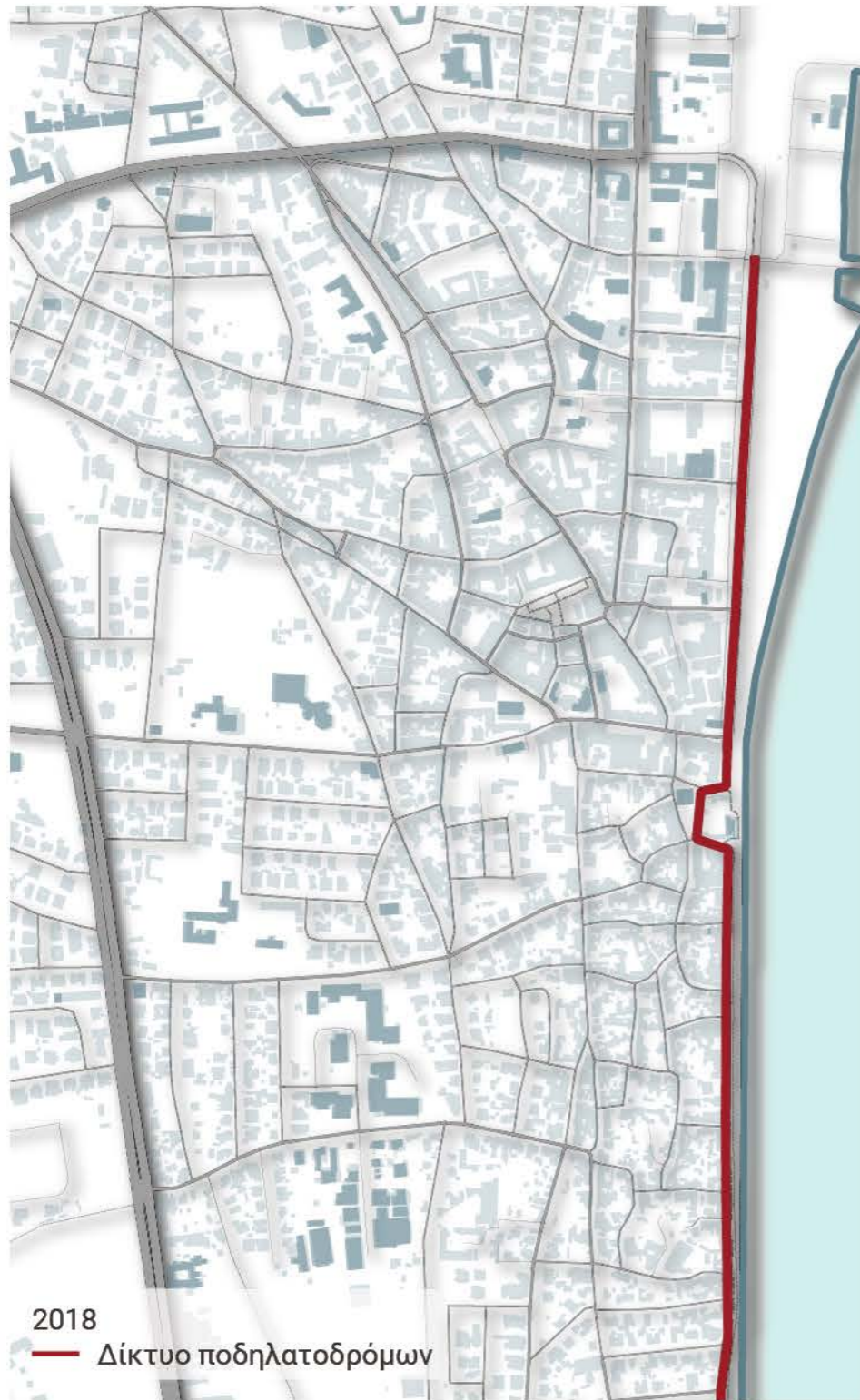
Πρόγραμμα Αναβάθμισης Πεζοδρομίων στη Περιοχή Μελέτης

- Η ονομασία του μέτρου είναι ελαφρώς παραπλανητική καθώς δεν αφορά μόνο πεζοδρόμια
- Αυτό το μέτρο αποτελεί μέρος μιας ενορχηστρωμένης προσπάθειας (Άξονες Δημόσιων Συγκοινωνιών, ποδηλατοδρόμοι κλπ.) για την παροχή πολλαπλών επιλογών κινητικότητας που συνδέουν τους προαστιακούς δήμους με το κέντρο της Λάρνακας
- Οι παρεμβάσεις στους Άξονες Δημόσιων Συγκοινωνιών και στους Εμπορικούς Άξονες αλλάζουν ανάλογα με τις συνθήκες και τις ανάγκες
- Οι κοινότητες που βρίσκονται μεταξύ των εξωτερικών αστικών κέντρων και της Λάρνακας θα επωφεληθούν επίσης από αυτό το μέτρο
- Η παρέμβαση αυτή επέρχεται κατά μήκος των κύριων κυκλικών διαδρομών
- Οι Εμπορικοί Άξονες εξυπηρετούνται επίσης από αυτό το μέτρο



ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ
ΥΠΟΔΟΜΕΣ

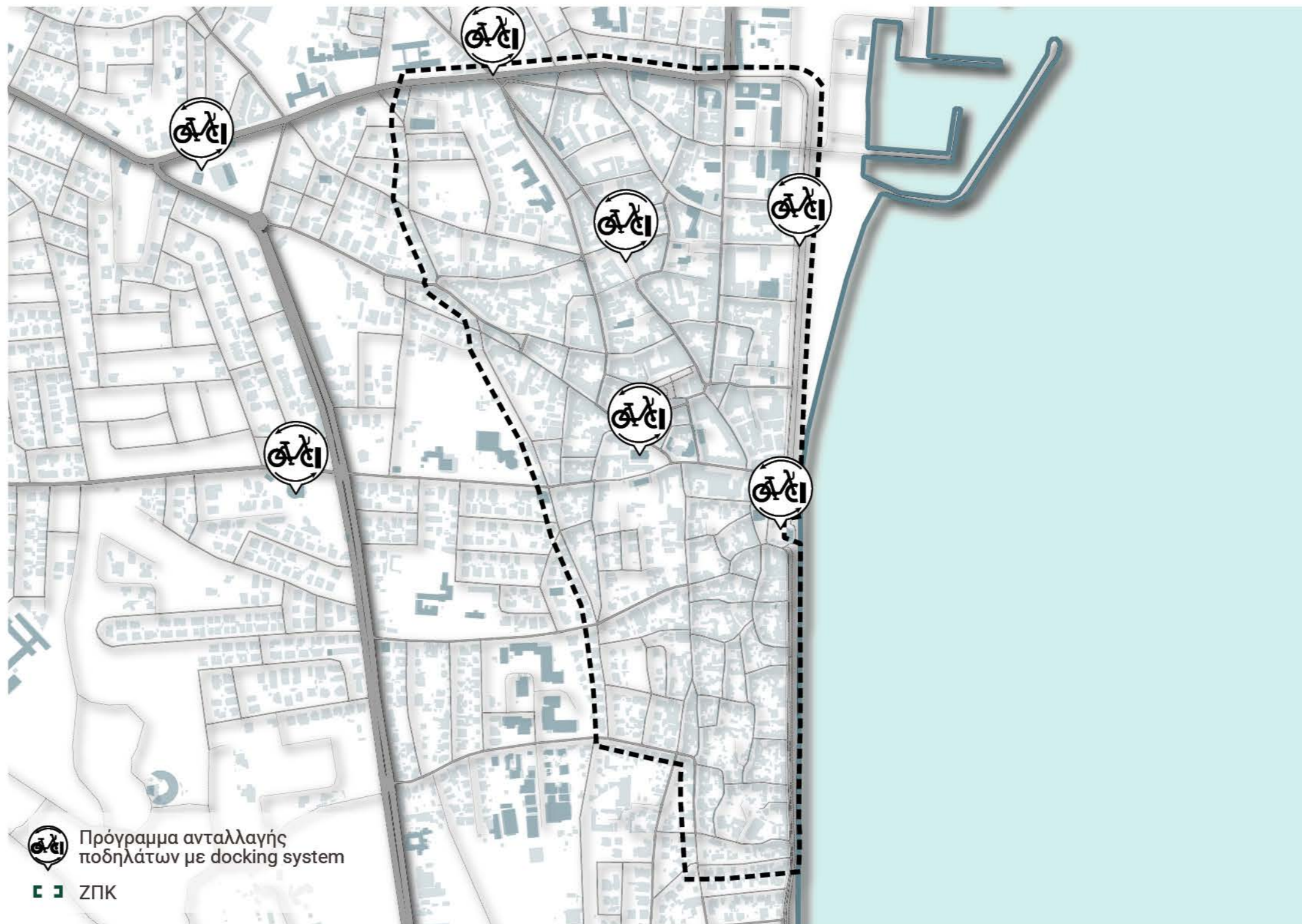




ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

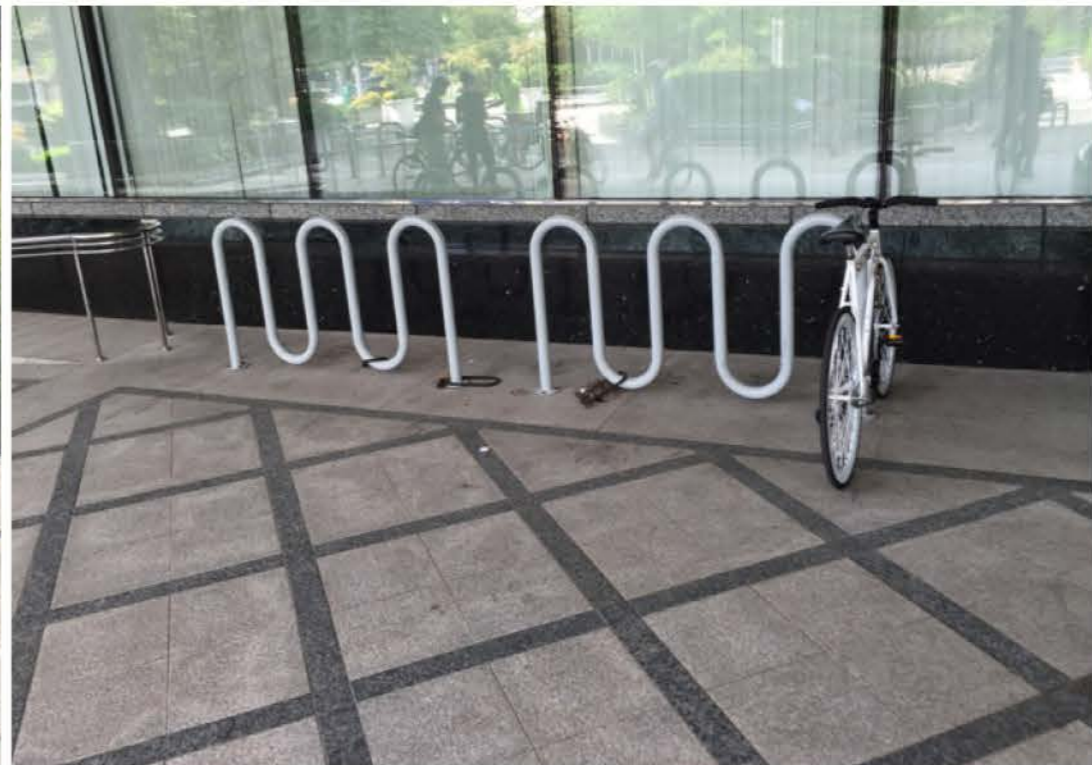
Συλλογικά Προγράμματα

- **Docking or free floating** (προτιμώμενο σύστημα με dock stations)
- Τουλάχιστον το 50% του στόλου να αποτελείται από **ηλεκτρικά ποδήλατα**
- Τα περιφερειακά αστικά κέντρα εξυπηρετούνται από το σύστημα στη 2η φάση
- 1η φάση (2020 και 2025):
 - Εάν είναι **docked**: 7 με 8 σταθμοί; περ. **80 ποδήλατα**
 - Εάν **free floating**: περ. **120 ποδήλατα**
- 2η φάση (2025 – 2030):
 - Εάν **docked**: 8 επιπρόσθετοι **σταθμοί**; περ. **60 με 80** επιπλέον **ποδήλατα**
 - Εάν **free floating**: περ. **100** επιπλέον **ποδήλατα**
- **'Max Option'**: 16 επιπρόσθετοι **σταθμοί** με 120 επιπλέον **ποδήλατα**, ή 200 επιπλέον **free floating** ποδήλατα για την κάλυψη της Ευρύτερης Περιοχής Λάρνακας



Εγκαταστάσεις για τους ποδηλάτες

- Παροχή **σκίασης** των ποδηλατοδρόμων που συνδέουν τα σημεία ενδιαφέροντος/αξιοθέατα είναι απαραίτητη για την υποστήριξη της αλλαγής του μεριδίου κινητικότητας
- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων να σχεδιαστούν σύμφωνα με ένα **ενιαίο σύστημα** που θα εφαρμοστεί σε όλη την περιοχή μελέτης



Ασφαλής Χώρος Στάθμευσης Ποδηλάτων για Ολονύκτια Παραμονή (Εξωτερική όψη)

- Ασφαλής χώρος στάθμευσης ποδηλάτων για ολονύκτια παραμονή κοντά στον Κεντρικό Σταθμό Λεωφορείων Λάρνακας
- Η ποδηλασία να λειτουργήσει ως **υπηρεσία τροφοδοσίας** για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες για μεγαλύτερα ταξίδια



**Ασφαλής Χώρος
Στάθμευσης Ποδηλάτων
για Ολονύκτια Παραμονή
(Εσωτερική όψη)**



ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Διαχείριση Χώρων Στάθμευσης

Η στρατηγική για τους χώρους στάθμευσης είναι διαφορετική για κάθε μια από τις τρεις περιοχές που προσδιορίζονται:

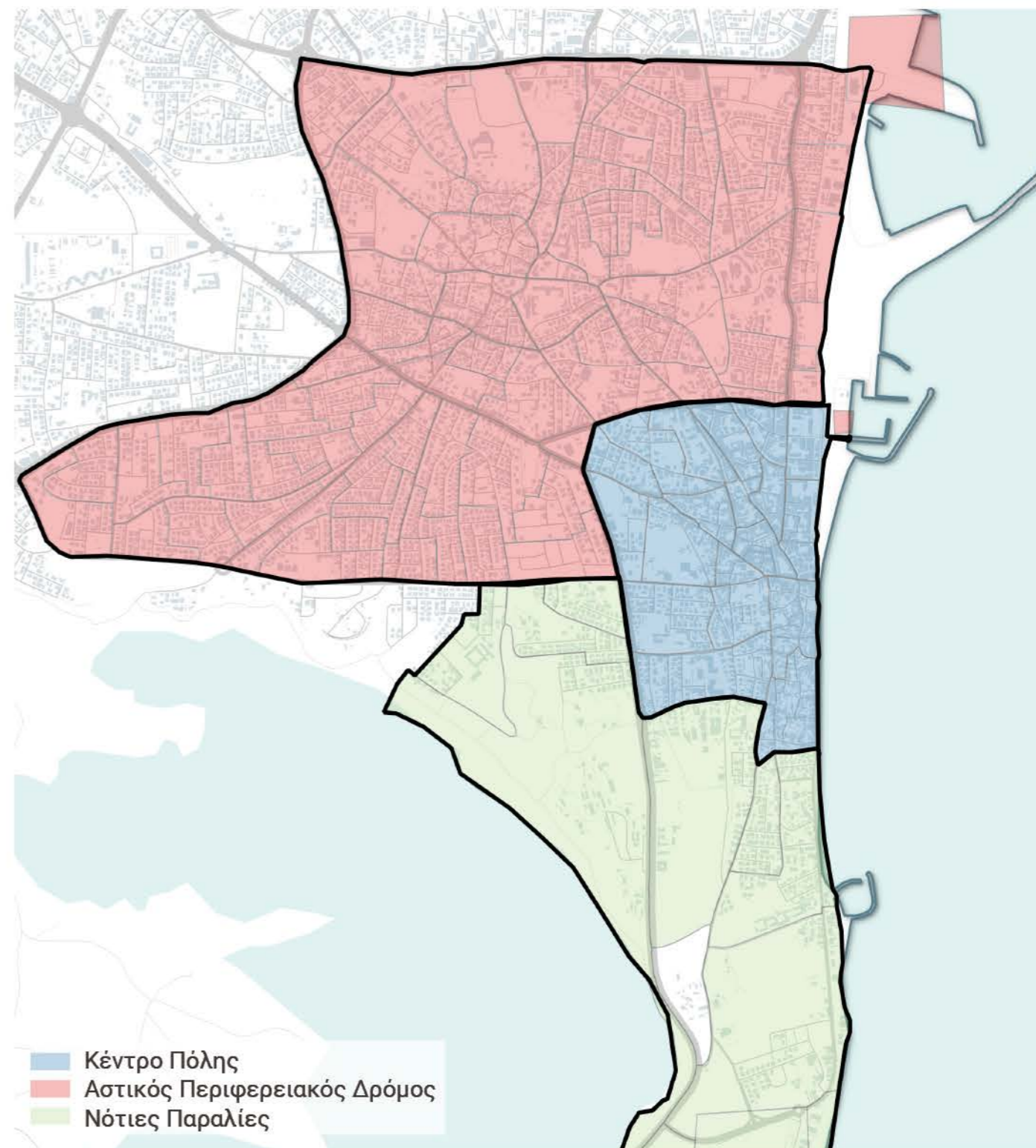
Κέντρο Πόλης Λάρνακας

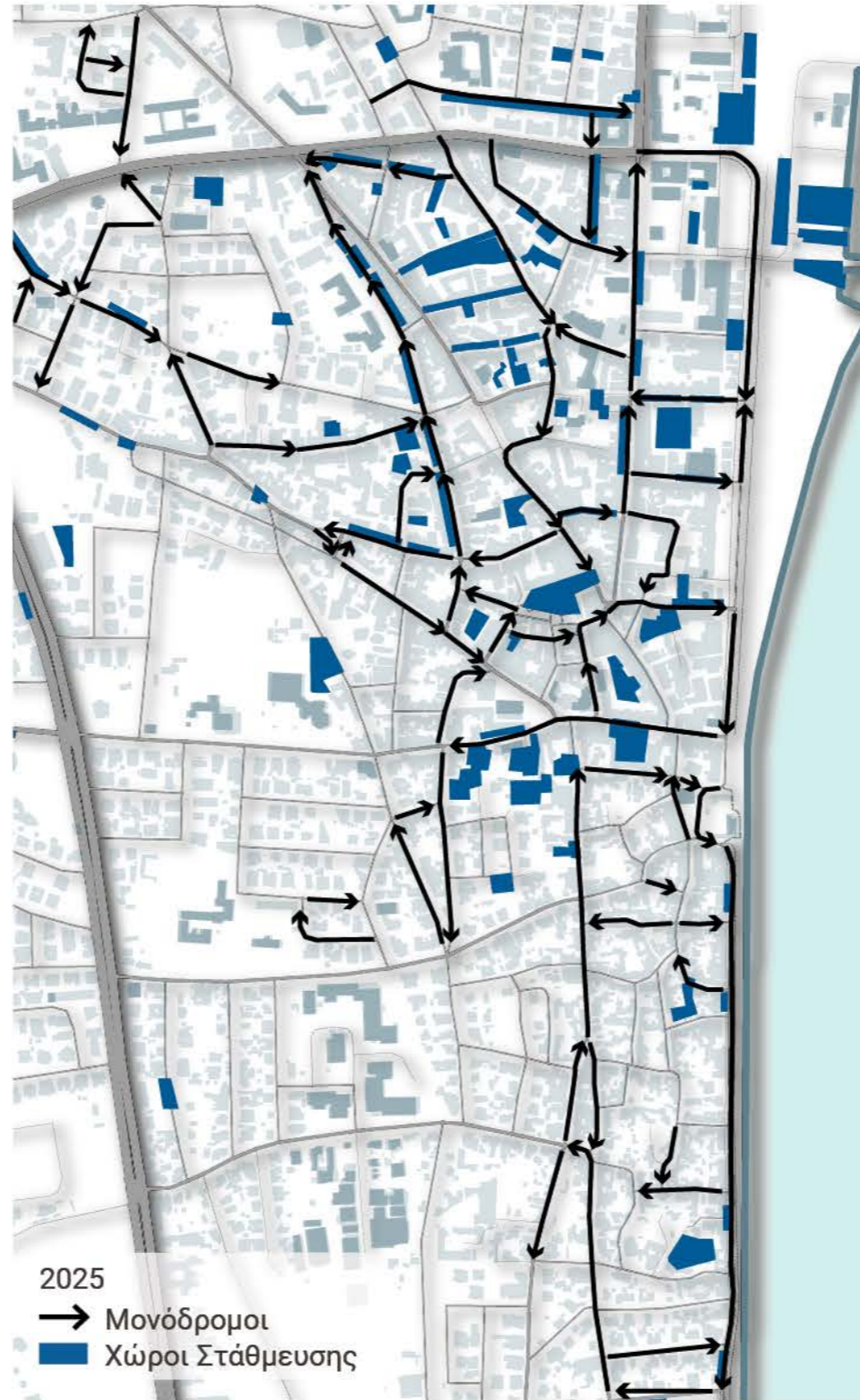
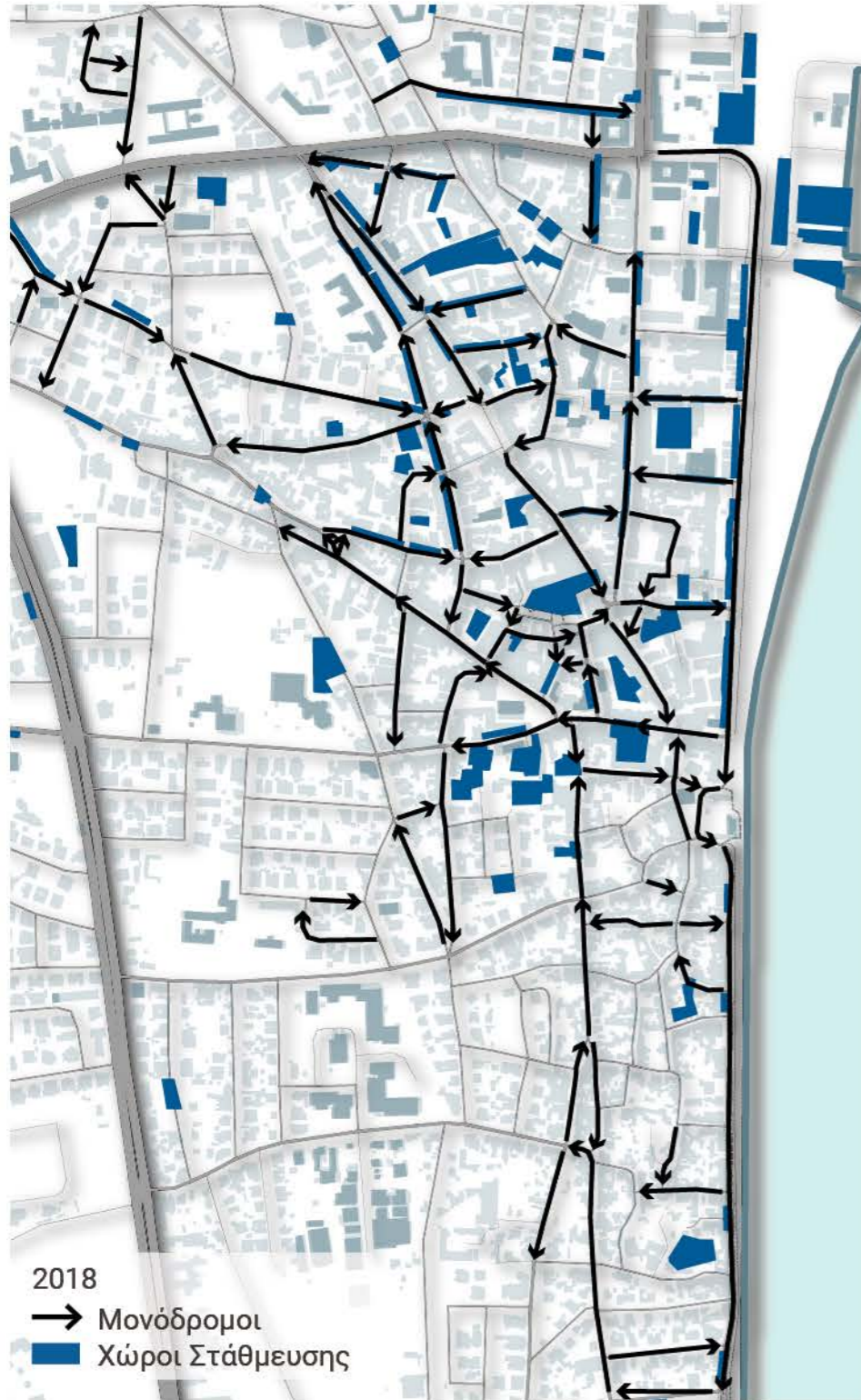
- Οι πιο ελκυστικοί προορισμοί ημέρας και νύχτας;
- Διαθέτει περιορισμένο πληθυσμό, αλλά φιλοξενεί μια ποικιλία αστικών ξενοδοχείων, λιανικό εμπόριο, F&B και τριτογενών δραστηριοτήτων;
- Ο χώρος στάθμευσης εντός οδού χρησιμοποιείται για τη νόμιμη ή παράνομη υποστήριξη των αναγκών στάθμευσης κατοίκων και εργαζομένων.
- Οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι γνωρίζουν την περιοχή και είναι εξοικειωμένοι με τη χαμηλή πιθανότητα να επιβληθούν πρόστιμα για παράνομη στάθμευση και γνωρίζουν τις περιοχές όπου η στάθμευση, αν και είναι επίσημα απαγορευμένη, είναι ανεκτή.
- Φθηνότερος χώρος στάθμευσης εντός οδού (σχεδόν δωρεάν) σε σύγκριση με τους παράδιους χώρους στάθμευσης
- Μια γενικευμένη «χαλαρή προσέγγιση» για τη παράνομη στάθμευση

- Προκύπτει από τις παρατηρήσεις του status quo, σαν μια αναπόφευκτη συνέπεια του «πώς λειτουργούν τα πράγματα στη Λάρνακα».

Προτεινόμενα μέτρα

- Μείωση των περ. 500 χ.σ. εντός οδού
- **Μείωση 600 χ.σ. σε παράδιους χώρους στάθμευσης**
- Αναδιαμόρφωση του ελευθερωμένου χώρου με τρόπο λειτουργικό για πεζοδρομήσεις και έργα καλλωπισμού στο κέντρο πόλης.
- Επιπρόσθετη παροχή επιτρέπεται μόνο κατά την αστική αναγέννηση και μόνο για κατοικίες (θα χρειαστούν 1200 θέσεις για τους κατοίκους και τους υπαλλήλους λόγω της αύξησης της πυκνότητας και της ιδιοκτησίας του αυτοκινήτου)
- **Νέος κανονισμός για τον καθορισμό μέγιστης παροχής στάθμευσης σε νέες μη οικιστικές αναπτύξεις**
- Οι κάτοικοι πρέπει να πληρώνουν για στάθμευση 2ου και 3ου οχήματος.
- Ενθάρρυνση του αδεσμοποίητου συστήματος στάθμευσης και για τους κατοίκους.





Διαχείριση Χώρων Στάθμευσης

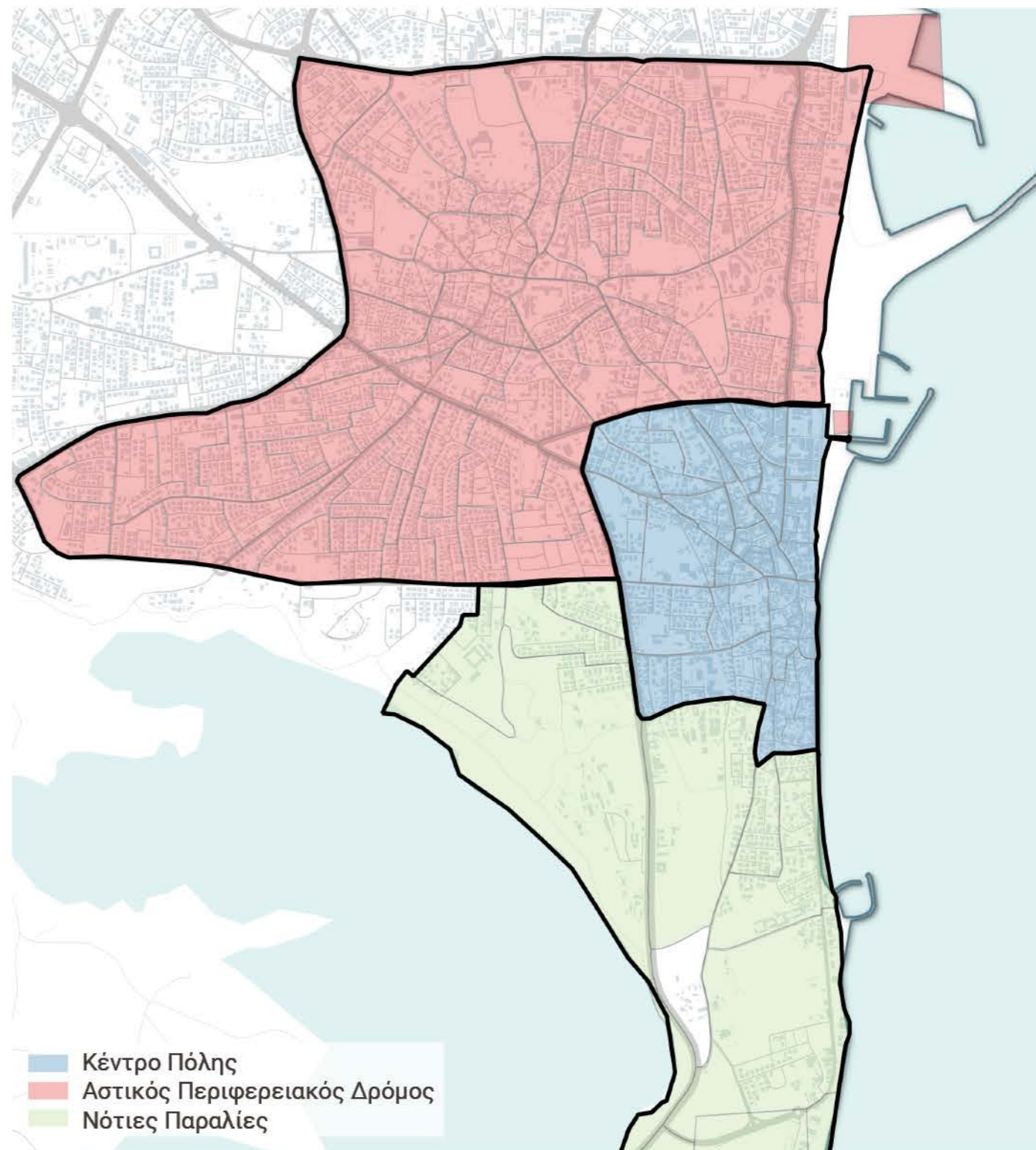
Η στρατηγική για τους χώρους στάθμευσης είναι διαφορετική για κάθε μια από τις τρεις περιοχές που προσδιορίζονται:

Αστικός Περιφερειακός Δρόμος

- Μεγάλο πλεόνασμα ιδιωτικού και δημόσιου χώρου στάθμευσης (9000 χ.σ. δημόσια προσβάσιμοι + 32000 χ.σ. ιδιωτικοί)
- Έχει σχεδιαστεί για να απορροφά τη ζήτηση στάθμευσης που εξωθείται από την παρακείμενη υποπεριοχή 1 (Κέντρο Πόλης)
- Domino effect - αντίδραση στη σταδιακή μείωση της προσφοράς στάθμευσης στο Κέντρο Πόλης.

Προτεινόμενα μέτρα

- **Μείωση των περ. 1000 χ.σ. εντός οδού**
- Αναδιαμόρφωση του ελευθερωμένου χώρου με τρόπο λειτουργικό για πεζοδρομήσεις και έργα καλλωπισμού στο κέντρο πόλης.
- Επιπρόσθετη παροχή επιτρέπεται μόνο κατά την αστική αναγέννηση και μόνο για κατοικίες
- **Νέος κανονισμός για τον καθορισμό μέγιστης παροχής στάθμευσης σε νέες μη οικιστικές αναπτύξεις**
- Οι κάτοικοι πρέπει να πληρώνουν για στάθμευση 2ου και 3ου οχήματος.
- Ενθάρρυνση του αδεσμοποίητου συστήματος στάθμευσης και για τους κατοίκους.



Διαχείριση Χώρων Στάθμευσης

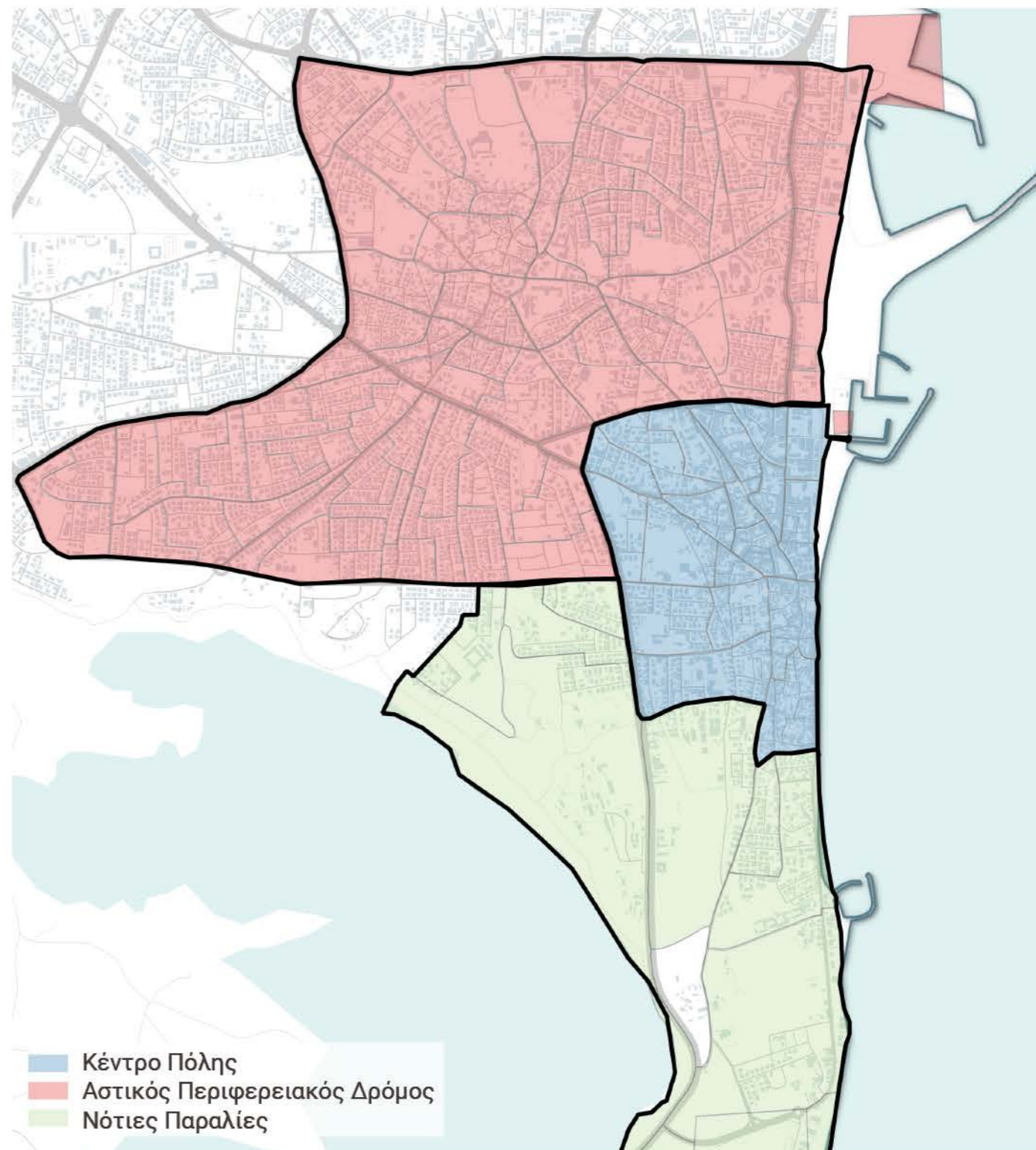
Η στρατηγική για τους χώρους στάθμευσης είναι διαφορετική για κάθε μια από τις τρεις περιοχές που προσδιορίζονται:

Οι Νότιες Παραλίες

- Χαρακτηρίζεται από δευτερες κατοικίες, B&B, ξενοδοχεία, λίγα εστιατόρια και οικιστικές μονάδες;
- Εποχιακή συμπεριφορά;
- Πλεόνασμα ιδιωτικού χώρου στάθμευσης (+1,300 χ.σ.);
- Έλλειμμα των δημόσιων χώρων στάθμευσης (-500 χ.σ.);
- Έχει σχεδιαστεί για να απορροφά τη ζήτηση στάθμευσης των παραλιών;
- Απαιτείται βελτιωμένη δημόσια σφαίρα (πέρα από την Πιάλε Πασά προς την ενδοχώρα);

Προτεινόμενα μέτρα

- Ένα μερίδιο της επί της οδού στάθμευσης αναμένεται να αφαιρεθεί σταδιακά υπέρ της βελτίωσης της προσβασιμότητας για τους ποδηλάτες, τους πεζούς και τη micro-mobility.
- Εξισορρόπηση της τυπολογία των χώρων στάθμευσης, χωρίς αύξηση της παροχής.
- Διευκόλυνση της χρήσης επιλεγμένων ιδιωτικών τεμαχίων για την υποστήριξη της ζήτησης των επισκεπτών
- Αναδιαμόρφωση του ελευθερωμένου χώρου με τρόπο λειτουργικό για πεζοδρομήσεις και έργα καλλωπισμού στο κέντρο πόλης.
- Επιπρόσθετη παροχή επιτρέπεται μόνο κατά την αστική αναγέννηση και μόνο για κατοικίες
- **Νέος κανονισμός για τον καθορισμό μέγιστης παροχής στάθμευσης σε νέες μη οικιστικές αναπτύξεις**
- Ενθάρρυνση του αδεσμοποίητου συστήματος στάθμευσης και για τους κατοίκους.



Διαχείριση Χώρων Στάθμευσης

- Επέκταση των ελεγχόμενων χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης;
- Δημιουργία εγκαταστάσεων Park & Ride σε συνδυασμό με το νέο προτεινόμενο δίκτυο Δημόσιων Συγκοινωνιών;
- Τροποποίηση του κανονισμού της παροχής στάθμευσης σε συνδυασμό με τη χρήση γης.
- Όλοι οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης στις υποπεριοχές 1,2 και 3 υπόκεινται σε περιορισμούς πληρωμής ή χρόνου.
- Σημαντική αύξηση της τιμής ανά λεπτό για στάθμευση σε ελεγχόμενο χώρο στάθμευσης παράλληλα με τη βελτίωση της νέας υπηρεσίας Δημόσιας Συγκοινωνίας.

- Ο χώρος στάθμευσης σε κατοικίες θα έχει προτεραιότητα έναντι του δημόσιου χώρου στάθμευσης και θα δοθούν κίνητρα για τους παρόδιους χώρους στάθμευσης έναντι των χώρων στάθμευσης επί της οδού.
- Η διαχείριση των χώρων στάθμευσής θα αντιπροσωπεύουν πηγή εσόδων για τον δήμο.
- Αναμένεται ότι τα έσοδα της διαχείρισης των χώρων στάθμευσής θα χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση του δημόσιου τομέα και άλλων υποδομών
- Υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας (βασική συμβολή στην κοινότητα)

Sub-area	Length [Km]	Proportion	Available Kerb [Km]	Provision [cpb]
1	19.80	13.7%	2.72	494
2	87.05	50.0%	43.53	7914
3	16.45	40.0%	6.58	1196
Total	123.30	-	52.82	9,604

Σύνοψη των βασικών στατιστικών στοιχείων του πληθυσμού

Sub-area	On Street	Off Street	Total Publicly Accessible Parking Supply	Total Not Publ. Acces. Parking Supply	Total Supply
1	494	2,199	2,693	3,943	6,636
2	7,914	1,990	9,904	32,234	42,138
3	1,196	1,736	2,932	4,949	7,881
Total	9,604	5,925	15,529	41,126	56,655

Σύνοψη της Παροχής Χώρων Στάθμευσης στην περιοχή πολιτικής

Sub-area	Total Pub. Access. Parking Supply	Total Not Pub. Acces. Parking Supply	Car Park Demand Hotels 2018	Car Park Demand Residents 2018	Car Park Demand Employees 2018	Car Park Demand Visitors 2018	Car Park Demand Hotels 2030	Car Park Demand Residents 2030	Car Park Demand Employees 2030	Car Park Demand Visitors 2030
1	2,693	3,943	107	2,973	1,921	2,458	107	4,000	2,091	1,359
2	9,904	32,234	28	12,685	8,232	9,342	28	17,058	9,473	7,702
3	2,932	4,949	70	1,714	1,188	3,616	70	2,305	1,280	3,405
Total	15,529	41,126	205	17,372	11,340	15,416	205	23,363	12,843	12,466

Ισοζύγιο «Ιδιωτικών» χώρων στάθμευσης: (περιλαμβάνει υπαλλήλους)

Ισοζύγιο «Δημόσιων» χώρων στάθμευσης:

Sub-area	Parking Supply	Car Park Demand 2018	Car Park Demand 2030	Balance 2018	Balance 2030 @ unchanged supply
1	3,943	5,001	6,198	-1,058	-2,255
2	32,234	20,945	26,559	11,289	5,675
3	4,949	2,972	3,655	1,977	1,294
Total	41,126	28,917	36,411	12,209	4,715

Sub-area	Parking Supply	Car Park Demand 2018	Car Park Demand 2030	Balance 2018	Balance 2030 @ unchanged supply
1	2,693	2,458	1,359	235	1,334
2	9,904	9,342	7,702	561	2,202
3	2,932	3,616	3,405	-684	-473
Total	15,529	15,416	12,466	113	3,063

Ισοζύγιο Ζήτησης-Προσφοράς για Δημόσιους & Ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης στο κέντρο της πόλης το 2030.

Διαχείριση Χώρων Στάθμευσης

Προτεινόμενα μέτρα:

Κάτοικοι

- Στην υποπεριοχή 1, στο 2ο και 3ο όχημα δεν παρέχεται δωρεάν ή μειωμένη χρέωση στάθμευσης, αλλά μπορούν να αγοράσουν ετήσια συνδρομή
- Στις υποπεριοχές 2/3, η απαλλαγή των κατοίκων από το τέλος στάθμευσης ισχύει για περιορισμένους και προκαθορισμένους παρόδιους χώρους στάθμευσης

Πελάτες Ξενοδοχείων

- Η χρήση των χώρων στάθμευσης για τους πελάτες του ξενοδοχείου δεν θα είναι δωρεάν και θα παρουσιάζεται με διαφάνεια στους λογαριασμούς.

Χρήστες & Επισκέπτες της Πόλης

- Όλοι οι μη κάτοικοι υπόκεινται σε χώρους στάθμευσης επί πληρωμής ή σε χρονικούς περιορισμούς
- Οι τιμές βασίζονται στην αποθάρρυνση της παραμονής μακράς διάρκειας στην υποπεριοχή 1.
- Προβλέπεται η προοδευτική μείωση των χώρων στάθμευσης επί της οδού για την προώθηση έργων βελτίωσης και καλλωπισμού των δημόσιων χώρων.

Sub-area	Length [Km]	Proportion	Available Kerb [Km]	Provision [cpb]
1	19.80	13.7%	2.72	494
2	87.05	50.0%	43.53	7914
3	16.45	40.0%	6.58	1196
Total	123.30	-	52.82	9,604

Σύνοψη των βασικών στατιστικών στοιχείων του πληθυσμού

Sub-area	On Street	Off Street	Total Publicly Accessible Parking Supply	Total Not Publ. Acces. Parking Supply	Total Supply
1	494	2,199	2,693	3,943	6,636
2	7,914	1,990	9,904	32,234	42,138
3	1,196	1,736	2,932	4,949	7,881
Total	9,604	5,925	15,529	41,126	56,655

Σύνοψη της Παροχής Χώρων Στάθμευσης στην περιοχή πολιτικής

Sub-area	Total Pub. Access. Parking Supply	Total Not Pub. Acces. Parking Supply	Car Park Demand Hotels 2018	Car Park Demand Residents 2018	Car Park Demand Employees 2018	Car Park Demand Visitors 2018	Car Park Demand Hotels 2030	Car Park Demand Residents 2030	Car Park Demand Employees 2030	Car Park Demand Visitors 2030
1	2,693	3,943	107	2,973	1,921	2,458	107	4,000	2,091	1,359
2	9,904	32,234	28	12,685	8,232	9,342	28	17,058	9,473	7,702
3	2,932	4,949	70	1,714	1,188	3,616	70	2,305	1,280	3,405
Total	15,529	41,126	205	17,372	11,340	15,416	205	23,363	12,843	12,466

Ισοζύγιο «Ιδιωτικών» χώρων στάθμευσης: **(περιλαμβάνει υπαλλήλους)**

Ισοζύγιο «Δημόσιων» χώρων στάθμευσης:

Sub-area	Parking Supply	Car Park Demand 2018	Car Park Demand 2030	Balance 2018	Balance 2030 @ unchanged supply
1	3,943	5,001	6,198	-1,058	-2,255
2	32,234	20,945	26,559	11,289	5,675
3	4,949	2,972	3,655	1,977	1,294
Total	41,126	28,917	36,411	12,209	4,715

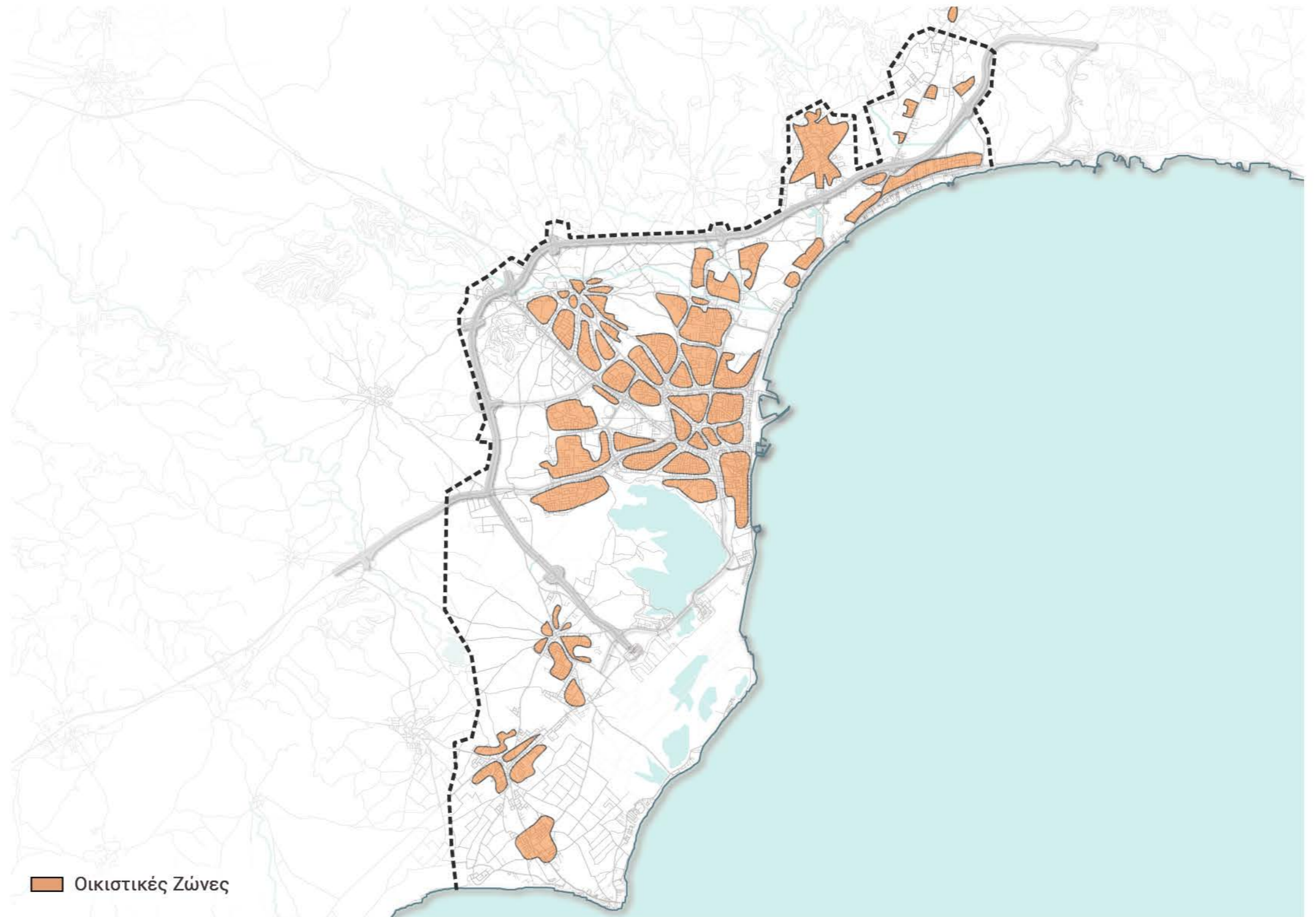
Sub-area	Parking Supply	Car Park Demand 2018	Car Park Demand 2030	Balance 2018	Balance 2030 @ unchanged supply
1	2,693	2,458	1,359	235	1,334
2	9,904	9,342	7,702	561	2,202
3	2,932	3,616	3,405	-684	-473
Total	15,529	15,416	12,466	113	3,063

Ισοζύγιο Ζήτησης-Προσφοράς για Δημόσιους & Ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης στο κέντρο της πόλης το 2030.

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

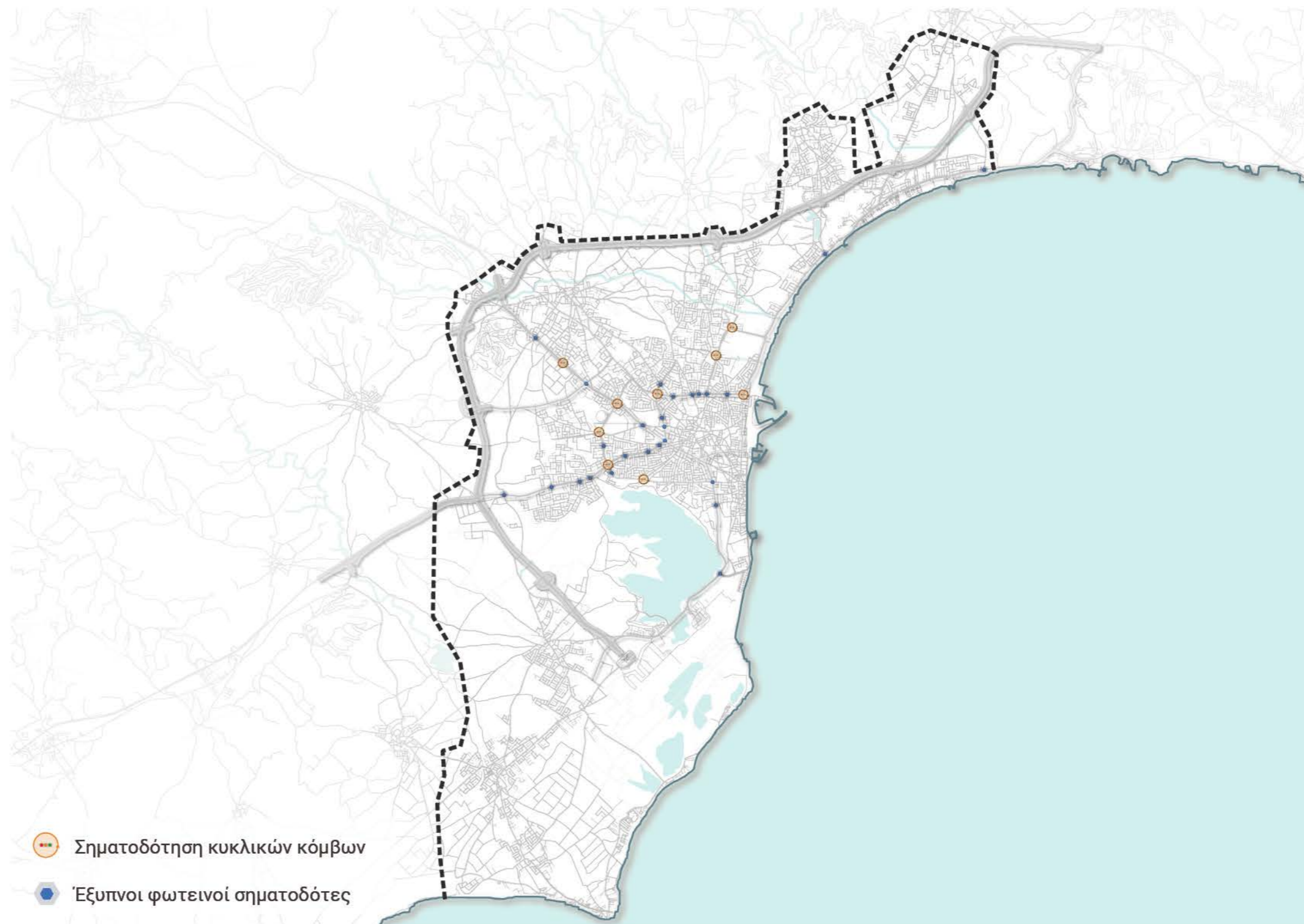
Οικιστικές Ζώνες

- Μέτρα αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας:
 - Ζώνη Περιορισμένης Κυκλοφορίας στο κέντρο της Λάρνακας
 - 1 ενιαία Οικιστική Ζώνη για όλη τη Λάρνακα
 - Οικιστικές Ζώνες στα περιφερειακά αστικά κέντρα

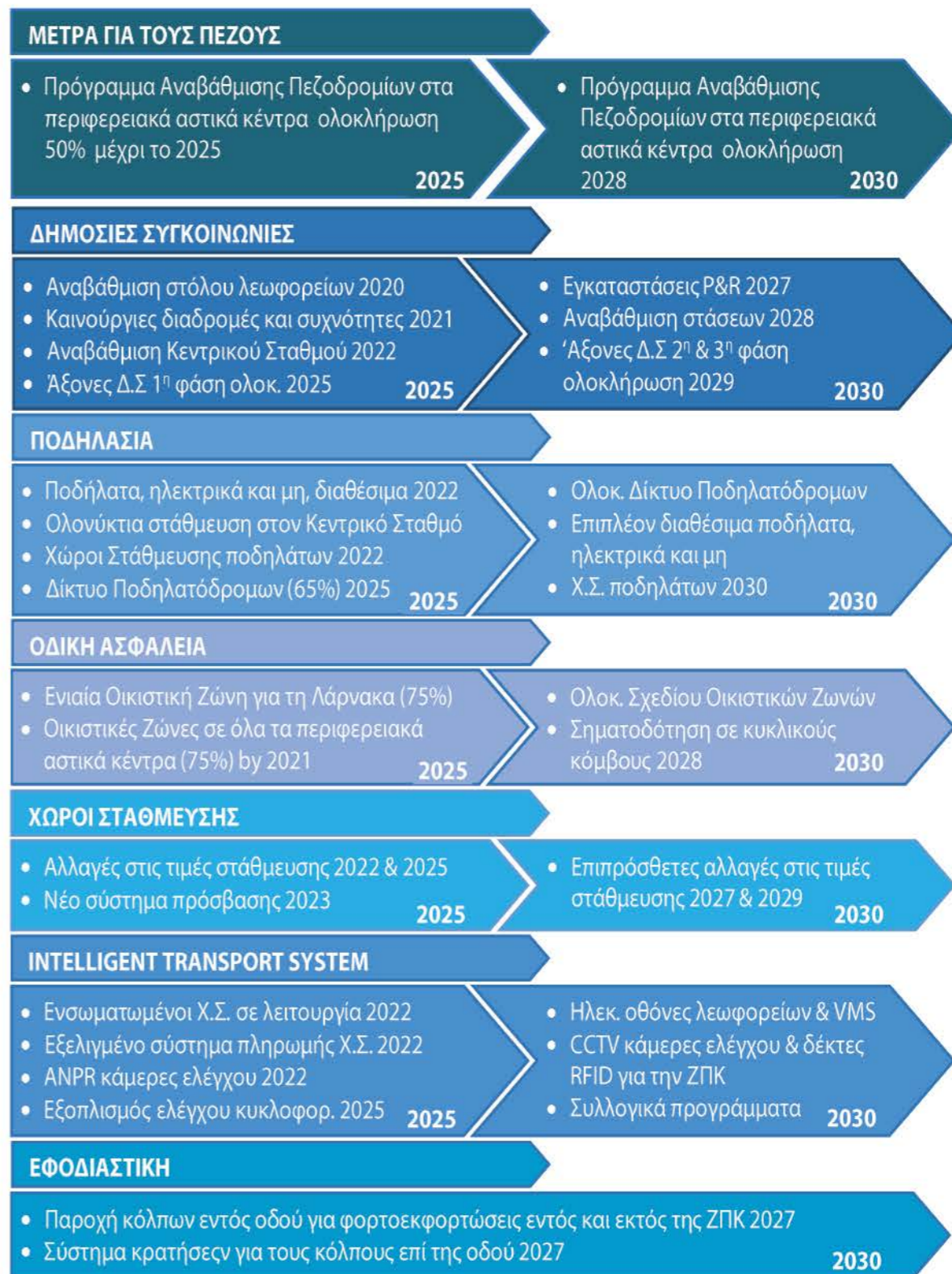
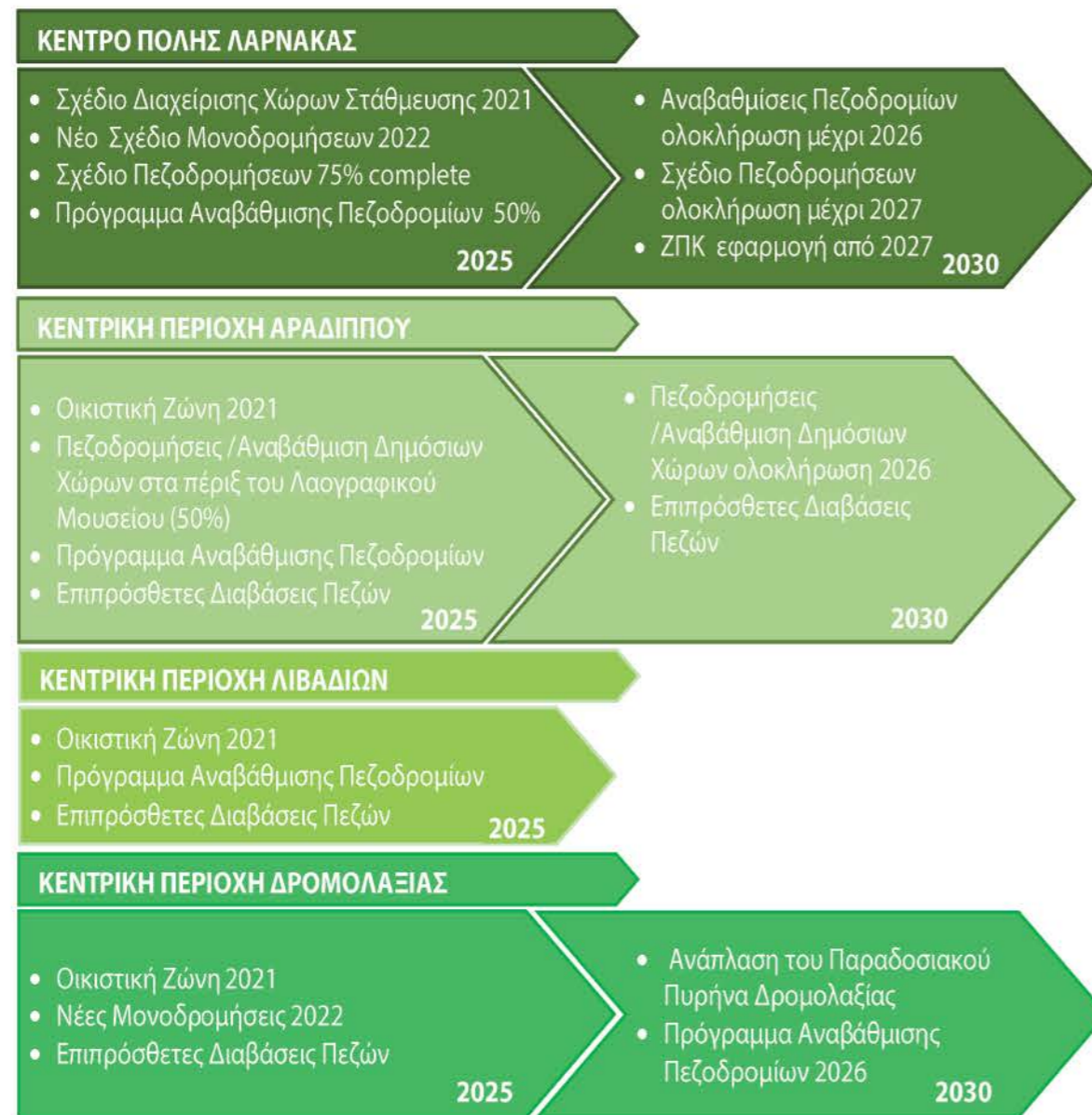


Πρόγραμμα Αναβάθμισης σε Κόμβους και Διασταυρώσεις στην Περιοχή Μελέτης

- Σηματοδότηση κυκλικών κόμβων πολλαπλών λωρίδων υψηλής ταχύτητας
- Εγκατάσταση έξυπνων φωτεινών σηματοδοτών για την υποστήριξη της δυναμικής διαχείρισης της κυκλοφορίας και της Δημόσιας Συγκοινωνίας



**ΜΕΡΟΣ Β: ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ
ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΤΟΥ ΣΒΑΚ**



Παρακαλούμε πατήστε στον παρακάτω σύνδεσμο για να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο:

<https://www.surveymonkey.com/r/RSSV3NN>

Σάρωση QR CODE

