



Πανεπιστήμιο Κύπρου, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Μηχανικής



Πανεπιστήμιο Frederick , Μονάδα Πολεοδομίας και Αστικής Ανάπτυξης

**Έκθεση αξιολόγησης των δυνατοτήτων αιεφόρου πολεοδομικής
ανάπτυξης της περιοχής Σταυρού στον Στρόβολο, με έμφαση στη
βιώσιμη κινητικότητα και την ανάπλαση του οδικού δικτύου**

Λευκωσία, Μάιος, 2026

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή - Ομάδα Μελέτης	2
2. Πολεοδομική ανάλυση περιοχής Σταυρού.....	3
2.1. Δυναμική του κύριου οδικού δικτύου – Λεωφ. Σταυρού και κόμβος με την Λεωφ. Ιωσήφ Χατζηιωσήφ	3
2.2. Οδικό δίκτυο και πολεοδομική διάταξη	7
2.3. Σύνοψη χρήσεων και λειτουργική αυτάρκεια της περιοχής Σταυρού.....	8
2.6. Σύστημα ανοικτών χώρων και πρασίνου	11
3. Προκαταρκτικές αρχές ανασχεδιασμού του οδικού δικτύου και του δικτύου πρασίνου	13
4. Οι ευκαιρίες περιβαλλοντικής αναβάθμισης του συστήματος συλλεκτριών αξόνων	13
4.1 Κυκλοφορία / Διαστασιολόγηση αστικού άξονα	13
4.2 Αξιοποίηση «υπολειπόμενων» χώρων (Left over spaces)	14
4.3 Συνεχής Δίκτυο πρασίνου	15
4.4 Μεθοδολογία ελέγχου των προτάσεων με κυκλοφοριακά μοντέλα – Σουίτα PTV	26
5. Προκαταρκτικές προτάσεις – Συμπεράσματα.....	30

1. Εισαγωγή - Ομάδα Μελέτης

Η παρούσα έκθεση εκπονείται από το Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Μηχανικής του Πανεπιστημίου Κύπρου και τη Μονάδα Πολεοδομίας και Αστικής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Frederick μετά από ανάθεση της Ομάδας Πρωτοβουλίας (Περιοχής) Σταυρού τον Σεπτέμβριο του 2025. Η Ομάδα Μελέτης αποτελείται από τους: Λουκά Δημητρίου (Dip. Eng., MSc, PhD), Συγκοινωνιολόγο, Βύρων Ιωάννου (Dip. Eng., MSc, PhD), Πολεοδόμο, Λώρα Νικολάου, (Dip. Eng., MSc, PhD), Πολεοδόμο, και Αναστασία Αγγελίδου, (Dip. Eng., MSc), Αρχιτέκτονα/ Αρχιτέκτονα Τοπίου.

Η έκθεση **εξετάζει τη σχέση των χρήσεων γης και των χώρων πρασίνου με το κύριο και το τοπικό οδικό δίκτυο** και καταλήγει σε προκαταρκτικές αρχές σχεδιασμού οι οποίες στοχεύουν στη διατήρηση και ενίσχυση της καλής λειτουργίας των οικιστικών περιοχών/ γειτονιών της περιοχής Σταυρού (Εικόνα 1 – *η περιοχή εντός των Λεωφ. Σπύρου Κυπριανού, Λεωφ. Λεμεσού, Λεωφ. Αθαλάσσας και Λεωφ. Στροβόλου*) στα πλαίσια των σύγχρονων ευρωπαϊκών αρχών πολεοδομίας και κινητικότητας.

Είναι γνωστή η κατάσταση και οι αδυναμίες των κυπριακών πόλεων, που είναι συχνά αποτέλεσμα αποσπασματικών πρακτικών πολεοδομικού σχεδιασμού και έλλειψης συμμετοχικότητας/ διαβούλευσης στην παραγωγή του δομημένου περιβάλλοντος. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, παρατηρούνται ενδείξεις αυξανόμενου ενδιαφέροντος για αλλαγή στάσεων και υιοθέτηση ευρωπαϊκών προτύπων χωρικής οργάνωσης, που στοχεύουν σε πόλεις πιο αποδοτικές και ικανές να ανταποκριθούν σε νέες προκλήσεις, όπως οι οικονομικές κρίσεις και η κλιματική αλλαγή.

Οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αυτά τα ζητήματα υπήρξαν καθοριστικές για τη μεταβολή των τοπικών αντιλήψεων, τόσο μέσω κινήτρων που ενθαρρύνουν την αλλαγή, όσο και μέσω της εφαρμογής βασικών πολιτικών. Ο τρόπος λειτουργίας των πόλεων μας —ιδίως όσον αφορά την κατανάλωση ενέργειας και τη βελτίωση του περιβάλλοντος— βρίσκεται πλέον στο επίκεντρο της πολεοδομικής πολιτικής και του σχεδιασμού.*

Έννοιες όπως η «πόλη των 15 λεπτών», η «βιώσιμη πόλη» και η «υγιής πόλη» έχουν πλέον καθιερωθεί ως πρότυπα και αποτελούν κοινή πρακτική στην Ευρώπη. Αυτά τα μοντέλα καθοδηγούν τόσο την αναβάθμιση υπάρχουσών αστικών περιοχών με έμφαση σε νέες προσεγγίσεις για τα οδικά δίκτυα όσο και τον σχεδιασμό νέων επεκτάσεων των πόλεων.

Η παρούσα σύντομη αξιολόγηση επιχειρεί να εντάξει την περιοχή Σταυρού σε αυτό το πλαίσιο, εξετάζοντας:

Τον λειτουργικό και χωρικό της προσδιορισμό, τη δυνατότητα οργάνωσής της σε στρατηγικό επίπεδο, καθώς και τις προοπτικές της να λειτουργήσει ως **“βιώσιμη γειτονιά”**, όπως ορίζεται από τη σύγχρονη πολεοδομική έρευνα.**

Τις δυνατότητες **περιβαλλοντικής αναβάθμισης του βασικού οδικού δικτύου**, που προκύπτουν με την ευκαιρία των υπό μελέτη ρυθμιστικών σχεδίων ή έργων ανακατασκευής του.

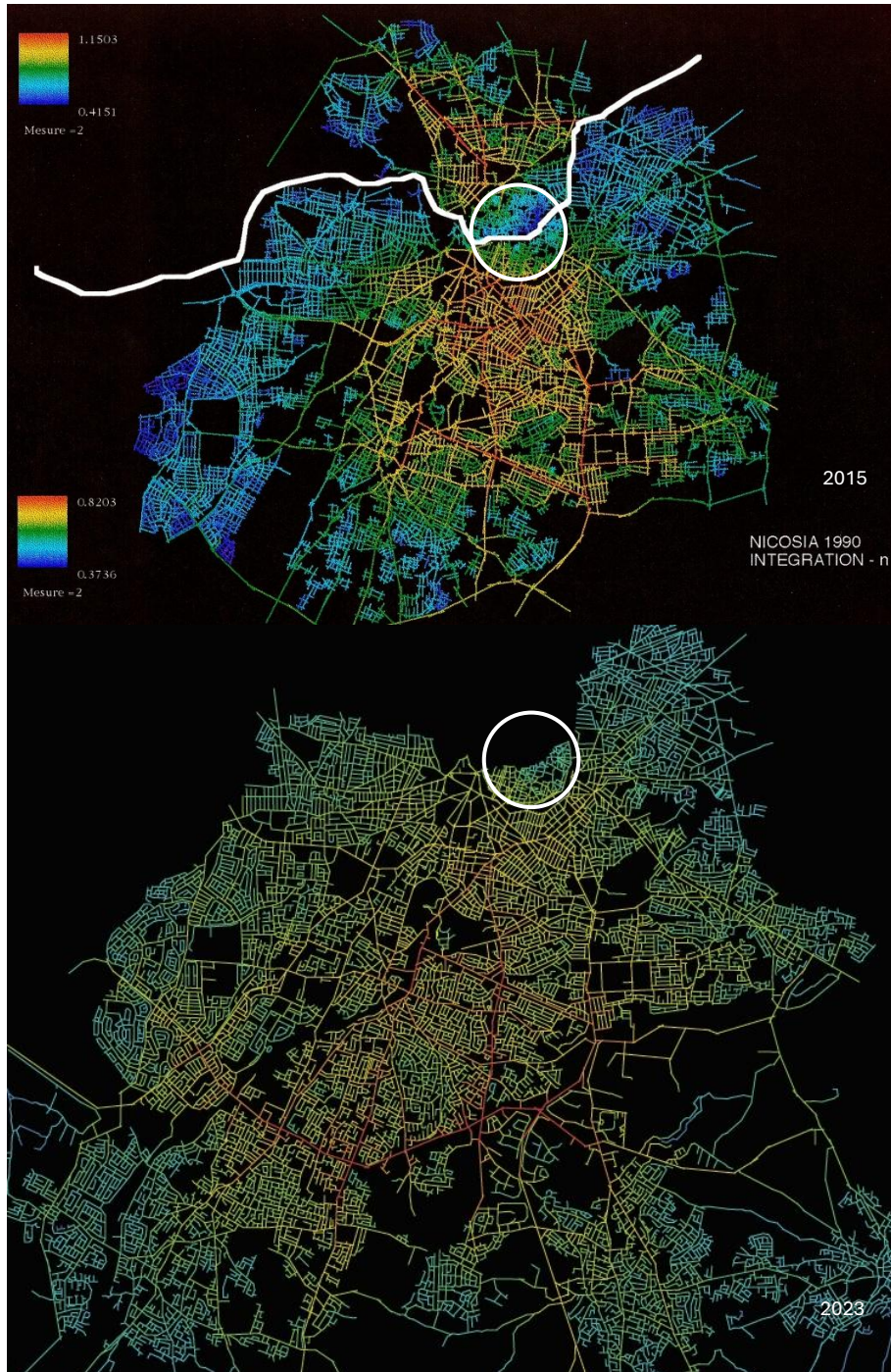
*Σημείωση: EU Mission: Climate-Neutral and Smart Cities (100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030, Συμβάσεις Πόλεων για το Κλίμα (Climate City Contracts). Ευρωπαϊκές Πρωτοβουλίες Σχετικές με την Πόλη των 15 Λεπτών (Driving Urban Transitions (DUT)), Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (European Green Deal), Στρατηγικές για καθαρή ενέργεια & mobility



Εικ. 2 – Η περιοχή Σταυρού

Για έλεγχο αυτής της παραδοχής χρησιμοποιήθηκε προκαταρκτικά η εφαρμογή Space Syntax, η πιο διαδεδομένη μέθοδος αξιολόγησης της κεντρικότητας και της εμπορικής καταλληλότητας περιοχών σε συνάρτηση με τις περιβάλλουσες οικιστικές ζώνες. Ο χάρτης Space Syntax παρουσιάζει μετρήσεις συνδεσιμότητας (space syntax computerized model) που υποδεικνύουν ότι η εμπορικότητα των Λεωφόρων Σταυρού και Ιωσήφ Χατζηιωσήφ απευθύνεται σε μια περιοχή πολύ ευρύτερη από τα τοπικά τους όρια, καλύπτοντας ουσιαστικά ολόκληρη τη νοτιοδυτική Λευκωσία (Εικόνα 3).

Η Εικόνα 3 παρουσιάζει τη δυναμική της μη κατεχόμενης (ευρύτερης) Λευκωσίας, η οποία μετατοπίζεται σταδιακά προς τα νότια. Η δυναμική αυτή εκφράζεται σε επίπεδο συνδεσιμότητας δρόμων, όπου τα υψηλά επίπεδα συνδεσιμότητας (κόκκινες διαδρομές) δημιουργούν δίκτυα εμπορικών οδών με επίκεντρο γεωμετρικά κεντρικές περιοχές, όπως η περιοχή Σταυρού.



Εικ. 3– Space Syntax analysis Map – Κωνσταντίνος Κύπρης 2023

Η εγγύτητα της Λεωφόρου Σταυρού με άλλους εμπορικούς άξονες —όπως η Λεωφόρος Τσερίου και η οδός Περικλέους— υποδεικνύει τη δυναμική δημιουργίας ενός δικτύου εμπορικών αξόνων στη νοτιοδυτική Λευκωσία (Εικόνα 6). Αυτό το δίκτυο λειτουργεί παράλληλα ως ένα συνεχές τοπικό κέντρο των εκατέρωθεν γειτονιών διατηρώντας την εξυπηρέτηση των οικιστικών

περιοχών στην περιοχή Σταυρού που είναι ένα μεγάλο μέρος του Δήμου Στροβόλου. Ο ευαίσθητος σχεδιασμός αυτών των αρτηριών ως δευτερευόντων συλλεκτήριων δρόμων με χαρακτηριστικά εμπορικού άξονα/δρόμου αποτελεί βασική προϋπόθεση καλής λειτουργίας και εξυπηρέτησης των οικιστικών ζωνών του Δήμου Στροβόλου με δυνατότητα μείωσης της ανάγκης για χιλιάδες καθημερινές μετακινήσεις με αυτοκίνητα.

Η εξέλιξη των εμπορικών δρόμων θα πρέπει να μετακινηθεί, μέσω κατάλληλου σχεδιασμού, από τον αυστηρό χαρακτήρα ενός **εμπορικού άξονα/δρόμου** σε αυτόν της **εμπορικής περιοχής**, μιας σειράς μικρότερου μήκους παράλληλων και κάθετων δρόμων που αλληλοϋποστηρίζουν τη προσβασιμότητα από τις εγγύς οικιστικές περιοχές και την εμπορική ανταγωνιστικότητα.

Ως πλέον ολοκληρωμένο σημείο συμπαγούς εμπορικού κέντρου / κέντρου μικτών χρήσεων εμφανίζεται ήδη το σημείο διασταύρωσης (Εικόνα 4,5) **Σταυρού - Χατζηιωσήφ**



Εικ 4,5: Σημείο διασταύρωσης Σταυρού - Χατζηιωσήφ





Εικ 6: Προτεινόμενο σύστημα συλλεκτήριων δρόμων – βάση δικτύου υποδομών

2.2. Οδικό δίκτυο και πολεοδομική διάταξη

Το σύστημα των **πρωτεύοντων αξόνων** (Σταυρού, Χατζηιωσήφ, Τσερίου) και των δευτερευόντων συλλεκτήριων οδών (Αθηνών, Περικλέους–Ανδρέα Αβρααμίδη, Υποστράτηγου Τάσου Μάρκου, Αμφίπολης, Πειραιώς, Γιαννιτσών, Παναγίας Τήνου κ.ά.) είναι γεωμετρικά σχετικά ανεπτυγμένο, με επαρκείς διασταυρώσεις σε τακτικά διαστήματα (Εικόνα 6).

Εξαίρεση αποτελεί το νοτιοδυτικό τεταρτημόριο της περιοχής Σταυρού (περιοχή Falcon και Π.Α.Ο.Κ Κυθραίας), όπου παρατηρείται έλλειψη συνδέσεων. Η βελτίωση αυτού του τμήματος θα μπορούσε να ενισχύσει τη συνοχή και τη συνέχεια του δευτερεύοντος οδικού δικτύου.

Παρά το γεγονός ότι η δομή του πρωτεύοντος και του δευτερεύοντος δικτύου συλλεκτήριων δρόμων είναι αναγνωρίσιμη, το τριτεύον οδικό δίκτυο εμφανίζεται κατακερματισμένο, λόγω της ασυνέχειας των δρόμων στις γειτονιές — χαρακτηριστικό που απαντάται σε πολλές προαστιακές περιοχές της Κύπρου (Εικόνα 7).

Η κατάσταση αυτή, αιτιολογείται εν μέρει από την αδυναμία του πολεοδομικού συστήματος να προσφέρει καλή συναρμογή των κατά καιρούς αποσπασματικών ιδιωτικών οικοπεδοποιήσεων, και εν μέρει ως μέτρο αποφυγής διαμπερούς κυκλοφορίας. Ωστόσο, ενώ αποθαρρύνει τη διέλευση οχημάτων, επιμηκύνει τις διαδρομές των πεζών μεταξύ γειτονιών σημείων

κεντρικότητας (εμπορικούς δρόμους), ενθαρρύνοντας έτσι τη χρήση αυτοκινήτου ακόμη και για μικρές αποστάσεις. (Εικόνα 7).

Παράλληλα, η ασυνέχεια του τοπικού οδικού δικτύου επηρεάζει αρνητικά την κοινωνική συνοχή και περιορίζει τη δυνατότητα τοπικής κοινωνικοποίησης και δραστηριοποίησης. Ο κατακερματισμός του συστήματος έχει ως αποτέλεσμα τη δυσκολία συνέχειας της πεζής και ποδηλατικής πρόσβασης προς τους κύριους εμπορικούς άξονες.



Εικ 7: Υφιστάμενο οδικό δίκτυο στην περιοχή Σταυρού – ημιτελές σύστημα πρόσβασης

2.3. Σύνθεση χρήσεων και λειτουργική αυτάρκεια της περιοχής Σταυρού

Το σύστημα προσβασιμότητας μιας περιοχής επηρεάζει ουσιαστικά τόσο τη λειτουργία των γειτονιών εντός μιας περιοχής όσο και την αναγνωσιμότητα και την αίσθηση του «ανήκειν» σε ένα τοπικό κοινωνικό σύνολο. Κατ' επέκταση η σωστή οργάνωση της προσβασιμότητας με τρόπο που να ελαττώνει τις αποστάσεις πρόσβασης από, για παράδειγμα τις απομακρυσμένες γειτονιές – συχνά διαμορφωμένες σε σειρά αδιεξόδων - σε κύριους άξονες εξυπηρέτησης είναι βασική αρχή λειτουργίας την βιώσιμης γειτονιάς / τοπικής περιοχής / πόλης.

Γεωγραφικά, η περιοχή Σταυρού, όπως έχει καθοριστεί παραπάνω, ευθυγραμμίζεται με τα χαρακτηριστικά μιας αειφόρου και προσβάσιμης γειτονιάς χωρίς την ανάγκη αυτοκινήτου, δηλαδή μιας «γειτονιάς των 15 λεπτών» (Εικόνα 8).

Η διάρθρωση του χώρου, η εγγύτητα βασικών υπηρεσιών και υποδομών, καθώς και η δυνατότητα μετακίνησης με τα πόδια, το ποδήλατο ή το τροχόκαθισμα, συμβάλλουν στη δημιουργία ενός λειτουργικού, βιώσιμου και ανθρώπινου αστικού περιβάλλοντος.

Εικ 8 – Η περιπατική γειτονιά των 15 λεπτών. (a walkable neighbourhood) Κατά μέσο όρο 2χλμ ακτίνα από κυρίους άξονες εξυπηρέτησης



Δημογραφικά, όπως και γεωγραφικά η περιοχή ευθυγραμμίζεται με τα αντίστοιχα πληθυσμιακά μεγέθη που απαιτούνται για τη λειτουργία ενός ολοκληρωμένου τοπικού συστήματος υπηρεσιών. Παρά τη φαινομενικά χαμηλή πυκνότητα δόμησης, ο πληθυσμός της —της τάξης των 30.000+ κατοίκων— μπορεί να υποστηρίξει αποτελεσματικά ένα πλήρες φάσμα τοπικών υπηρεσιών, συμπληρωματικών χρήσεων και βασικών υποδομών, όπως χώρους και εγκαταστάσεις αναψυχής και άθλησης, καθώς και ανοιχτούς χώρους πρασίνου για άτυπες δραστηριότητες κοινωνικού χαρακτήρα (Εικόνα 9).

Μια βασική προϋπόθεση για τη λειτουργία ενός τέτοιου αστικού συστήματος είναι η δυνατότητα πρόσβασης για όλες τις κοινωνικές ομάδες και τους χρήστες με την ίδια ευκολία από τις κατοικίες τους προς τις σχετικές υπηρεσίες, κυρίως με μέσα μετακίνησης πέρα από το αυτοκίνητο.



Εικ 9: Χρήσεις γης και Υπηρεσίες.

Το υπόδειγμα χρήσεων γης ενισχύει παράλληλα την έννοια της αειφορίας, επιτρέποντας την ανάπτυξη ενός αυτοεξυπηρετούμενου συστήματος. Ο συνδυασμός οικιστικών, εμπορικών, κοινωνικών και πράσινων χρήσεων σε ορθές αναλογίες συμβάλλει στη μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητα, στη βελτίωση της καθημερινότητας και στη δημιουργία ενός ανθεκτικού, ισορροπημένου περιβάλλοντος.

Η **καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων** γης στην περιοχή παρουσιάζει υψηλό βαθμό λειτουργικής αυτάρκειας, όσον αφορά τη σύνθεση χρήσεων που απαιτούνται για μια αυτόνομη γειτονιά με υπηρεσίες και σημεία δραστηριότητας υψηλής ποιότητας. (Εικόνα 9).

Η συνέργεια των χρήσεων και υπηρεσιών κατά μήκος των λεωφόρων Σταυρού και Ιωσήφ Χατζηιωσήφ καθώς και της οδού Περικλέους καθιστά τους τρεις αυτούς δρόμους τμήματα ενός ενιαίου συστήματος εξυπηρέτησης.

2.6. Σύστημα ανοικτών χώρων και πρασίνου

Η χαρτογράφηση των χώρων πρασίνου εντός και των πάρκων που γειτνιάζουν με την περιοχή δείχνει ιδιαίτερα προβληματική εικόνα: οι κάτοικοι της περιοχής Σταυρού στερούνται ουσιαστικά λειτουργικών χώρων πρασίνου στρατηγικής κλίμακας με περιπατική / ποδηλατική πρόσβαση και σε σχετικά κοντινή απόσταση από οικίες / χώρους εργασίας τους.

Η Εικόνα 10 αποτυπώνει την αποτυχία της πολιτικής εξαγοράς τεμαχίων γης για δημιουργία πάρκων, που οδήγησε σε ασυνάρτητη διασπορά μικρών χώρων πρασίνου με χαμηλή οικολογική και λειτουργική αξία και χωρίς τη δημιουργία τοπικών πάρκων γειτονιάς και γραμμικών πάρκων για διασύνδεση με άλλες περιοχές.

Η πρόσβαση των κατοίκων στα στρατηγικά δίκτυα πρασίνου (Πεδιαίος, Αθαλάσσα, Άγιος Δημήτριος, Ακρόπολη) παραμένει δύσκολη έως αδύνατη λόγω:

- **της κακής περιβαλλοντικής ποιότητας και μειωμένης ελκυστικότητας των κύριων αξόνων για πεζούς και ποδηλάτες,**
- **της έλλειψης παράλληλων και ασφαλών διαδρομών,**
- **και των ανεπαρκών σημείων εισόδου** (π.χ. είσοδος από τη Λεωφόρο Σταυρού προς το Πάρκο Ακαδημίας).

Ο επανασχεδιασμός του οδικού δικτύου και των σημείων επαφής με το πράσινο, καθώς και η οργάνωση **νέων πράσινων διαδρομών**, θα έχει καθοριστική σημασία για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη μείωση της χρήσης οχημάτων στους δρόμους της περιοχής. (Εικόνα 10 και 13)

Η διαδικασία επανασχεδιασμού του βασικού δικτύου και η βελτίωση της περιβαλλοντικής του ποιότητας αποτελούν ουσιαστική ευκαιρία αξιοποίησης υπολειμματικών χώρων για την προσθήκη πρασίνου, με σημαντικές επιπτώσεις στη βελτίωση του μικροκλίματος καθώς και στην ενίσχυση της βιοποικιλότητας του αστικού περιβάλλοντος.



Εικ. 10: Δίκτυο πρασίνου και προσβασιμότητα σήμερα

3. Προκαταρκτικές αρχές ανασχεδιασμού του οδικού δικτύου και του δικτύου πρασίνου

Οι εικόνες 11–14 (παρακάτω) παρουσιάζουν μια σειρά προτάσεων σχετικών με την έννοια της «γειτονιάς των 15 λεπτών», αναδεικνύοντας τη σημασία του σχεδιασμού του νέου οδικού δικτύου ως βασικής προϋπόθεσης για θετική περιβαλλοντική αλλαγή στην περιοχή Σταυρού.

Η εικόνα 11 χαρτογραφεί τις πιο κάτω προτάσεις

- Σχεδιασμός του βασικού οδικού δικτύου της περιοχής Σταυρού (Σταυρού, Χατζηιωσήφ, Τσερίου, Περικλέους), με χαρακτηριστικά **εμπορικών δρόμων ευρωπαϊκών προδιαγραφών**, που να διευκολύνουν και να ενθαρρύνουν την πεζή μετακίνηση, τους ποδηλάτες, τα άτομα με αναπηρίες και γενικά τη μικροκινητικότητα.
- Διατήρηση και **ανασχεδιασμός όλων των παρόδιων συνδέσεων με το τοπικό οδικό δίκτυο**, για τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης των εξυπηρετούμενων οικιστικών περιοχών. Εικόνα 12
- **Αποφυγή κυκλικών κόμβων** σε ολόκληρο το σύστημα, καθώς η διαχείριση της κίνησης πεζών και ποδηλάτων επιβραδύνεται, αποθαρρύνεται ή καθίσταται αδύνατη σε ακτίνα τουλάχιστον 200–300 μέτρων από τον κόμβο. Στην περίπτωση μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου γνωρίζουμε ότι η κυκλοφοριακή ικανότητα του κόμβου μειώνεται σε σύγκριση με τα συμβατικά φώτα τροχαίας.
- Σχεδιασμός **πράσινων δικτύων** ως αναπόσπαστο μέρος του νέου σχεδίου, με μελέτη της δυνατότητας άμεσης σύνδεσης και πρόσβασης πεζών και ποδηλάτων με τους τρεις μεγάλους πόλους πρασίνου (Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσας, Γραμμικό-Αγίου Δημητρίου, Πάρκο Ακαδημίας. Η οργάνωση του πρασίνου σε πράσινο δίκτυο εφαρμόζεται σε πληθώρα ευρωπαϊκών πόλεων και έχει αποδειχθεί ότι συμβάλλει στη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου και στην υγιή πόλη. (Εικόνα 13)
- **Τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας** (συμπεριλαμβανομένων δύο λεωφορειολωρίδων) κατά μήκος της οδού **Χατζηιωσήφ, χωρίς νησίδα**, με συχνές διαβάσεις πεζών, μέτρα κυκλοφοριακής ύφεσης, δένδροφυτεύσεις, επαρκή χώρο για πεζοδρόμια κ.λ.π.
- Διατήρηση **δύο λωρίδων κυκλοφορίας για αυτοκίνητα και λεωφορεία στους άξονες Ανατολής–Δύσης** (Σταυρού / Περικλέους). Με αυτό τον τρόπο θα εξασφαλιστεί ο απαραίτητος χώρος για δημιουργία γραμμικού πάρκου με άνετες, ασφαλείς και σκιασμένες κινήσεις πεζών και ποδηλατιστών.
- **Δύο λωρίδες κυκλοφορίας** στην οδό Σταυρού, στο σημείο εκροής προς τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας–Λεμεσού, μετά τον κόμβο του Υποστράτηγου Τάσου Μάρκου, στην ίδια λογική με το προηγούμενο σημείο, ώστε να ενώνεται το προτεινόμενο για δημιουργία γραμμικό πάρκο Σταυρού με το Εθνικό Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσας.

4. Οι ευκαιρίες περιβαλλοντικής αναβάθμισης του συστήματος συλλεκτριών αξόνων

4.1 Κυκλοφορία / Διαστασιολόγηση αστικού άξονα

- Στις τομές που ακολουθούν (Εικ. 14) φαίνεται ότι η σημασία της χρήσης του αυτοκινήτου σήμερα ως έχει, υπερκαλύπτει οποιαδήποτε άλλη χρήση του χώρου αφού κατά βάση οι διαστάσεις των πεζοδρομίων και ποδηλατολωρίδων, όπου αυτά υπάρχουν, είναι

συγκριτικά ανεπαρκείς σε σχέση με τον χώρο που καταλαμβάνουν τα αυτοκίνητα, είτε αυτοί αφορούν τους χώρους στάθμευσης είτε τις λωρίδες κυκλοφορίας.

Η εικόνα 14 χαρτογραφεί τις πιο κάτω προτάσεις

- Προτείνεται να δοθεί έμφαση στην κινητικότητα πεζών και ποδηλάτων με την **διατήρηση δύο λωρίδων για την κυκλοφορία αυτοκινήτων και λεωφορείων, την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων** και την δημιουργία χώρων στάσεων όπου προσφέρεται η δυνατότητα. Έτσι θα ενισχυθεί η σχέση της οδού με την γειτονιά καθώς από άξονας κυκλοφορίας θα μετατραπεί σε ελκυστικό χώρο καθημερινής χρήσης για την γειτονιά και πόλος έλξης της ευρύτερης Λευκωσίας.

4.2 Αξιοποίηση «υπολειπόμενων» χώρων (Left over spaces)

- Οι χώροι πρασίνου που υπάρχουν στην περιοχή είναι αρκετοί αλλά κατακερματισμένοι και πολλές φορές χρησιμοποιούνται είτε σαν χώροι στάθμευσης είτε μένουν ανεκμετάλλευτοι. Έτσι δημιουργούνται σποραδικοί «περιττοί χώροι» σε όλη την περιοχή αλλά και κατά μήκος των εμπορικών οδών.
- Η εκμετάλλευση των υπολειπόμενων αυτών χώρων σε στρατηγικά σημεία, κοντά από τα σχολεία ή υφιστάμενα πάρκα για παράδειγμα, σε συνδυασμό με την απομάκρυνση των χώρων στάθμευσης κατά μήκος της οδού και την οργάνωση χώρων στάθμευσης με ευρωπαϊκά πρότυπα σε επιλεγμένα σημεία, θα δημιουργήσει δυνατότητες συνολικού σχεδιασμού των αξόνων αυτών με γνώμονα την ποιότητα ζωής των κατοίκων και όχι μόνο την κυκλοφορία.
- Η δημιουργία δημόσιων χώρων pocket like spaces είναι πρακτική που συναντούμε συχνά σε έργα αναβίωσης γειτονιών του εξωτερικού όπως το ακόλουθα:
 - Παράδειγμα στο Oslo στην Νορβηγία όπου το έργο εκμεταλλεύεται το σχολείο Lakkegata και επεκτείνει τις δραστηριότητες του στον νέο αστικό χώρο / πάρκο που σχεδιάστηκε για να ωφελεί ολόκληρη τη γειτονιά, ακόμη και εκτός σχολικού ωραρίου. Τα παιδιά και οι έφηβοι στην περιοχή έχουν πλέον έναν νέο χώρο συνάντησης και δραστηριότητας. Μπορεί κάποιος να κινηθεί ελεύθερα στο χώρο και να επιλέξει την δραστηριότητα με την οποία θέλει να ασχοληθεί. Εικόνες 21,22
 - Παράδειγμα στην πόλη του Όντενσε, στη Γερμανία όπου το 2024 υλοποίησε ένα προσωρινό αστικό έργο που προσφέρει αισθητηριακές εμπειρίες για κάθε ηλικία προσκαλώντας κατοίκους και επισκέπτες να εξερευνήσουν το κέντρο της πόλης ενθαρρύνοντας το παιχνίδι (Εικόνες 25,26). Σε αντίθεση με τον εμπορικό χαρακτήρα του δρόμου όπου βρίσκεται δεν έχει εμπορικό χαρακτήρα και αποτελείται από απλά συστατικά – μια οροφή από σημαιάκια, μικρά δέντρα και μια σειρά από διαφορετικούς κήπους για διαφορετικές μορφές αλληλεπίδρασης όπως παιχνίδι, χαλάρωση ή στοχασμό.
 - Παράδειγμα επανάχρησης πρώην χώρου στάθμευσης και μετατροπής του σε ένα μικρό πάρκο «τσέπης» βρίσκουμε κατά μήκος μιας από τις πιο κεντρικές αρτηρίες του Ταλίν στην Εσθονία, (Εικόνα 23,24). Το προσωρινό αυτό έργο μέχρι να υλοποιηθεί μια μεγαλύτερη ανακατασκευή του χώρου του Δικαστικού μεγάρου,

έχει σχεδιαστεί σαν ενδιάμεσος χώρος, για να παρέχει μια πιο φιλόξενη είσοδο στην γειτονιά, καθώς αποτελεί χώρο στάσης για τις κοντινές επιχειρήσεις και κατοίκους. Αποτελείται από μια σειρά με παρτέρια, μεταλλικά πλέγματα για αναρριχητικά φυτά και αστικό εξοπλισμό εισάγοντας διαφορετικά στρώματα πρασίνου στο χώρο τον οποίο οργανώνουν και τον κάνουν πιο οικείο για τους χρήστες.

4.3 Συνεχές Δίκτυο πρασίνου

- Ο επανασχεδιασμός του κυκλοφοριακού δικτύου Σταυρού και Ιωσήφ Χατζηιωσήφ με γνώμονα την δημιουργία ενός δικτύου πρασίνου οδηγεί στην δημιουργία οικολογικών διαδρόμων που ενώνουν τα μεγάλα πάρκα της περιοχής (Αθαλάσσας, Προεδρικού, Α-γλαντζιάς) και ενθαρρύνουν τις «αργές κινήσεις» αφού γίνεται δυνατή η χρήση ποδηλάτου και η πεζοπορία, καθώς επιτρέπει και την μετακίνηση ατόμων σε τροχοκαθίσματα, μικρών ζώων, πουλιών και εντόμων σημαντικών για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας σε αστικά περιβάλλοντα. Αυτό μπορεί να συμβεί με τους εξής τρόπους:
- Δημιουργία εκτεταμένων χώρων σκίασης με συστηματικές δεντροφυτεύσεις σε όλο το μήκος των λεωφόρων, ώστε να βελτιώνεται το μικροκλίμα, να μειώνεται η θερμοκρασία του αστικού περιβάλλοντος και να αναβαθμίζεται η αισθητική και η λειτουργικότητα του δημόσιου χώρου.
- Αξιοποίηση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου και ένταξή τους σε ένα ενιαίο, συνεχές δίκτυο πρασίνου, το οποίο θα ενισχύει τη βιοποικιλότητα, θα διευκολύνει την κίνηση πεζών και ποδηλάτων και θα συμβάλλει στη δημιουργία οικολογικών διαδρόμων μέσα στον αστικό ιστό.
- Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης με χρήση μαλακών και υδατοπερατών επιφανειών, σε συνδυασμό με δεντροφυτεύσεις, με στόχο τη μείωση της απορροής ομβρίων, τον περιορισμό του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας και την καλύτερη ενσωμάτωση των χώρων αυτών στο φυσικό περιβάλλον.



Εικ. 11: Προκαταρκτικές αρχές σχεδιασμού – σχεδιασμός βασικών εμπορικών αξόνων

Η ουσιαστική αναβάθμιση της ποιότητας αστικού χώρου της περιοχής Σταυρού θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την περιβαλλοντική ποιότητα του βασικού δικτύου των κυρίων δρόμων.

Διατήρηση των βασικών εμπορικών αξόνων (Λεωφόροι Σταυρού, Τσερίου και οδός Περικλέους) ως αστικοί άξονες δύο λωρίδων, με στόχο την εξυπηρέτηση της πληθώρας υφιστάμενων υποδομών κατά μήκος τους, δίνοντας παράλληλα έμφαση στο περιβάλλον για πεζούς και ποδηλάτες, καθώς και στον σχεδιασμό σύμφωνα με τις ανάγκες ΑΜΕΑ.

Τα χαρακτηριστικά της Λεωφόρου Χατζηιωσήφ θα πρέπει να συνάδουν με αυτά της αστικής λεωφόρου όπως λεωφορείολωρίδες και ποδηλατοδρόμους σε δύο κατευθύνσεις, περιορισμένου μήκους διαχωριστικές νησίδες, συχνά σημεία διάβασης πεζών, συνεχείς προσβάσεις τουλάχιστον μιας κατεύθυνσης από ποδηλάτες και πεζούς (και οχήματα ανά 300-400μ) από όλες τις παράπλευρες οδούς.



Εικ. 12: Προκαταρκτικές αρχές σχεδιασμού – συνδεσιμότητα συστήματος προσβασιμότητας

Σημαντική προϋπόθεση για τη λειτουργία της περιοχής Σταυρού ως βιώσιμης γειτονιάς είναι η συνδεσιμότητα των τεσσάρων τεταρτημορίων/αστικών υποπεριοχών, η οποία βασίζεται στη σχέση μεταξύ του δευτερεύοντος και τριτεύοντος οδικού δικτύου με τις Λεωφόρους Σταυρού και Χατζηιωσήφ. Η ενίσχυση της προσβασιμότητας και η συνεχής σύνδεση των παράδρομων για πεζούς και ποδηλάτες σε όλα τα σημεία επαφής του δευτερεύοντος συστήματος με τους οδικούς άξονες, σε τακτά διαστήματα (300–400 μ.), θεωρείται απαραίτητη.



Εικ. 13: Προκαταρκτικές αρχές σχεδιασμού – δίκτυα πράσινου

Η δυνατότητα δημιουργίας γραμμικών πάρκων που να συνδέουν τους δύο κύριους «πνεύμονες» πρασίνου της Λευκωσίας (Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσης και γραμμικό πάρκο Πεδιαίου) καθίσταται εφικτή μέσω της αξιοποίησης της ρυμοτομίας και απαλλοτρίωσης που διασφαλίστηκε στον αρχικό σχεδιασμό του βασικού οδικού δικτύου. Η χρήση υπολειπόμενων χώρων, που προκύπτουν από την υποβάθμιση των διατομών του οδοστρώματος, παρουσιάζει

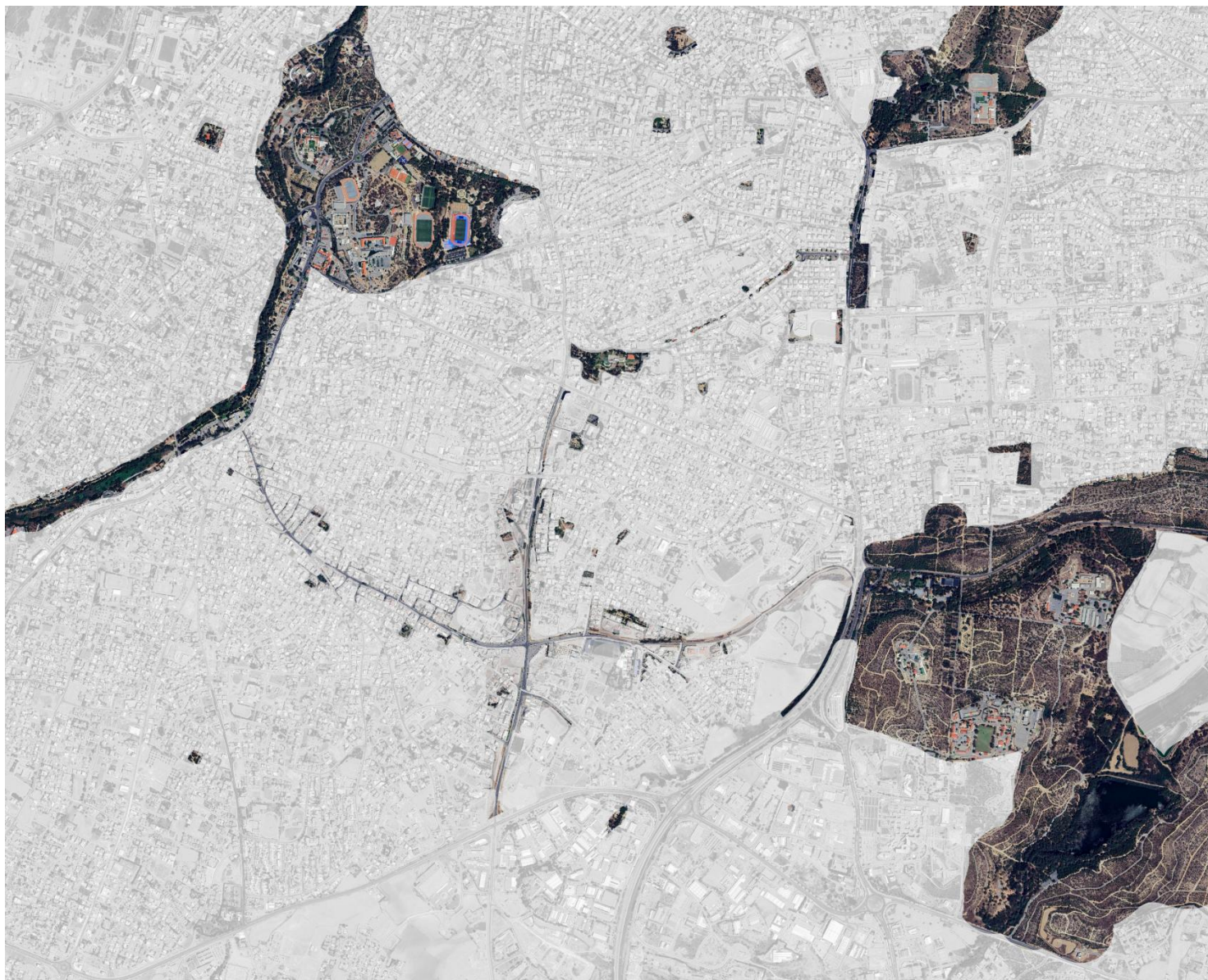
σημαντική ευκαιρία για τη δημιουργία πράσινων διαδρομών, με ουσιαστική λειτουργική, περιβαλλοντική και οικολογική σημασία.



Εικ 14: Λεωφόρου Σταυρού – ενδεικτική αποτύπωση υπάρχουσας κατάσταση



Εικ 15,16: Προτεινόμενα στρατηγικά σημεία αξιοποίησης δυναμικής και «υπολειπόμενων χώρων» στους άξονες Σταυρού και Ιωσήφ Χατζηιωσήφ



Εικ 17: Οικολογικοί διάδρομοι σύνδεσης μεγάλων πάρκων



Εικ 18: Ενθάρρυνση κυκλοφορίας πεζών σε πολυσύχναστο εμπορικό κέντρο, Oxford Circus, London UK



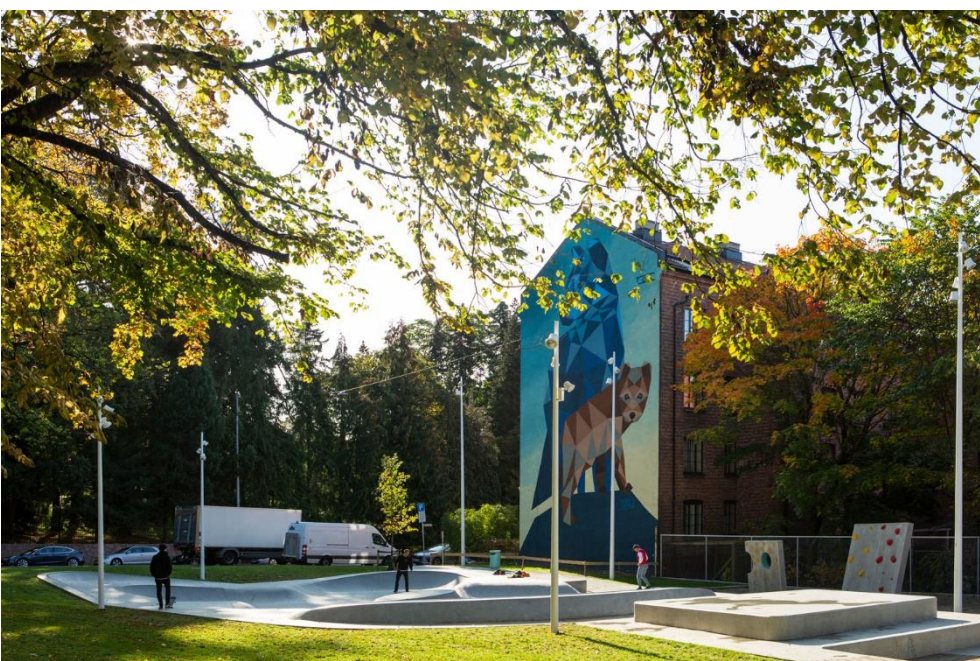
Εικ 19 : Γλυφάδα – επιτυχημένο παράδειγμα εμπορικού άξονα

Εικ 20 : Ελβετία –
παραδείγματα πρακτικών



κυκλοφοριακής ύφεσης

Εικ 21,22: Lakkegata recreation park, Designed by Asplan Viak, Oslo, Norway
<https://landezine.com/lakkegata-recreation-park-by-asplan-viak/>





*Etk 23, 24 Liivalaia Cable Park, Designed by Ann Kristiin Entson and Hannes Aava (Mida Hekki
<https://landezine.com/liivalaia-cable-park-by-mida-hekki/>)*



Εικ 25, 26 Kongensgade – Temporary Urban Space in Odense C, Designed by BOGL
<https://landezine.com/kongensgade-temporary-urban-space-in-odense-c-by-bogl/>

4.4 Μεθοδολογία ελέγχου των προτάσεων με κυκλοφοριακά μοντέλα – Σουίτα PTV

Για την ποσοτική τεκμηρίωση των ανωτέρω προτάσεων και την αξιόπιστη αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων ανασχεδιασμού, προτείνεται η χρήση της σουίτας λογισμικών της PTV Group, η οποία αποτελεί διεθνώς το πλέον διαδεδομένο εργαλείο μοντελοποίησης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και χρησιμοποιείται (μεταξύ άλλων φορέων) από το Τμήμα Δημοσίων Έργων. Η προσέγγιση που υιοθετείται είναι πολυεπίπεδη (multi-scale) και ενσωματώνει τη μακροσκοπική, τη μεσοσκοπική και τη μικροσκοπική διάσταση της κυκλοφορίας, αντιμετωπίζοντας ισότιμα και τις τέσσερις βασικές κατηγορίες χρηστών του δημόσιου χώρου: πεζούς, ποδηλάτες, λεωφορεία και ιδιωτικά οχήματα.

4.4.1 Στρατηγική / Μακροσκοπική ανάλυση – PTV Visum

Με τη χρήση του PTV Visum θα κατασκευαστεί στρατηγικό πολυτροπικό μοντέλο της ευρύτερης περιοχής Σταυρού, ενταγμένο στο δίκτυο της νότιας Λευκωσίας. Το μοντέλο θα τροφοδοτηθεί

από το επίκαιρο μοντέλο που αναπτύχθηκε στο ΣΒΑΚ Λευκωσία (2025). Στο ίδιο μοντέλο θα ενσωματωθεί το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας (λεωφορειακές γραμμές, στάσεις, συχνότητες, χρόνοι διαδρομής), καθώς και ένα μοντέλο επιλογής μέσου (modal split) τεσσάρων-πέντε κατηγοριών, με ευαισθησία στους χρόνους πρόσβασης πεζών και ποδηλατών.

Το Visum θα υποστηρίξει συγκεκριμένα την αξιολόγηση: (α) της μετατόπισης ζήτησης μεταξύ μέσων (mode shift) μετά την εφαρμογή των προτάσεων, (β) των ισόχρονων προσβασιμότητας πεζής και ποδηλατικής διαδρομής για την επαλήθευση του κριτηρίου της «γειτονιάς των 15 λεπτών», (γ) της εκτίμησης εκπομπών CO₂, NO_x και PM σε επίπεδο δικτύου, και (δ) της ανάδειξης των κόμβων που χρήζουν λεπτομερούς μικροσκοπικής εξέτασης.

4.4.2 Μικροσκοπική προσομοίωση οχημάτων και λεωφορείων – PTV Vissim

Για τα τμήματα της Λεωφ. Σταυρού, της οδού Ιωσήφ Χατζηιωσήφ, της οδού Περικλέους και της Λεωφ. Τσερίου, καθώς και για τους κρίσιμους κόμβους Σταυρού–Χατζηιωσήφ και Σταυρού–Υποστράτηγου Τάσου Μάρκου, θα αναπτυχθούν μικροσκοπικά μοντέλα στο PTV Vissim. Το λογισμικό βασίζεται στην μεταφορά του μακροσκοπικού μοντέλου Visum που χρησιμοποιήθηκε προηγούμενα και προσομοιώνει σε ψηφίδα δευτερολέπτου τη διέλευση κάθε οχήματος, την αλληλεπίδραση μεταξύ λωρίδων, τη λειτουργία της σηματοδότησης, τις αλλαγές πορείας και τα φαινόμενα σχηματισμού ουρών.

Ειδικά για τις προτάσεις του παρόντος κειμένου, το Vissim θα τεκμηριώσει ποσοτικά:

- την επάρκεια λωρίδων κυκλοφορίας ανά σενάριο στη Λεωφ. Σταυρού, σε ώρες αιχμής πρωί/μεσημέρι/απόγευμα,
- τη λειτουργία τετράλωρης διατομής στη Χατζηιωσήφ με δύο αποκλειστικές λεωφορειολωρίδες έναντι σεναρίου μικτής χρήσης,
- τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας των κυκλικών κόμβων σε σχέση με τα φωτεινά σηματοδοτημένα σχήματα, υπό τις προτεινόμενες συνθήκες έντονης παρουσίας πεζών και ποδηλατών,
- την αποτελεσματικότητα των σεναρίων κυκλοφοριακής ύφεσης (traffic calming).

4.4.3 Προσομοίωση πεζών – PTV Viswalk

Θα αναπτυχθεί μικροσκοπικό μοντέλο πεζών στο Viswalk (Social Force Model), πλήρως ενσωματωμένο στο περιβάλλον του Vissim. Έτσι, θα προσομοιωθούν οι διαβάσεις στους κύριους κόμβους και στα ενδιάμεσα σημεία διέλευσης (μέγιστος χρόνος αναμονής, διπλή φάση, διασπώμενες διαβάσεις), η χρήση των πεζοδρομίων και των υπολειπόμενων χώρων κατά μήκος των Λεωφ. Σταυρού και Χατζηιωσήφ, οι ροές προς και από τις στάσεις λεωφορείων, τις σχολικές μονάδες και τους εμπορικούς πόλους, καθώς και τα σενάρια pocket parks και shared spaces όπου ο διαχωρισμός πεζών–οχημάτων είναι ασθενής. Το αποτέλεσμα ποσοτικοποιείται μέσω του Pedestrian Level of Service (PLOS) σύμφωνα με το HCM 7ης έκδοσης, ή ανάλογη.

Η ταυτόχρονη προσομοίωση πεζών και οχημάτων στο ίδιο περιβάλλον είναι κρίσιμη για την ορθή αξιολόγηση των προτεινόμενων διατομών της παραγράφου 4.1 και της επιλογής σηματοδότησης έναντι κυκλικών κόμβων που συζητείται στην παράγραφο 4.4.2.

4.4.4 Ποδήλατο και μικροκινητικότητα

Η προσομοίωση της κίνησης των ποδηλατών και των μέσων μικροκινητικότητας θα γίνει σε δύο επίπεδα. Σε στρατηγικό επίπεδο, στο PTV Visum, μέσω της διασύνδεσης του δικτύου ποδηλατοδρόμων με τους χρόνους πρόσβασης και την αξιολόγηση του Bicycle Level of Service (BLoS) με τη μέθοδο HCM ή τα ολλανδικά πρότυπα CROW. Σε μικροσκοπικό επίπεδο, στο PTV Vissim/Viswalk, τα ποδήλατα θα οριστούν ως ξεχωριστή κατηγορία οχήματος με δικά τους κινηματικά χαρακτηριστικά (πλάτος, επιτάχυνση, ταχύτητα ροής, συμπεριφορά αλλαγής πορείας), επιτρέποντας τη συγκριτική αξιολόγηση τόσο των αποκλειστικών ποδηλατοδρόμων όσο και των μικτών διατομών (sharrows, bus+bike lanes, shared kerb-side).

4.4.5 Λεωφορεία και Δημόσια Συγκοινωνία

Στο Visum θα μοντελοποιηθεί πλήρως το δίκτυο γραμμών της ΟΣΕΑ που εξυπηρετεί την περιοχή, με χρονοπρογράμματα, χρόνους στάσης (dwell times) και επιβατική ζήτηση. Στο Vissim θα γίνει λεπτομερής προσομοίωση των αποκλειστικών λεωφορειολωρίδων στη Χατζηιωσήφ, της λειτουργίας των στάσεων εν παραλλήλω (in-lane vs. lay-by) με μέτρηση καθυστερήσεων, καθώς και της εφαρμογής Transit Signal Priority (TSP) στους κρίσιμους κόμβους – ένα μέτρο που σε αντίστοιχα ευρωπαϊκά παραδείγματα έχει επιφέρει μείωση των χρόνων διαδρομής λεωφορείων κατά 12–20 %.

4.4.6 Σηματοδότηση και βελτιστοποίηση κόμβων – PTV Vistro

Παράλληλα με το Vissim, για τη γρήγορη αξιολόγηση εναλλακτικών γεωμετριών κόμβων και τη βελτιστοποίηση των χρόνων πράσινου, θα χρησιμοποιηθεί το PTV Vistro. Το εργαλείο εφαρμόζει αυτούσιες τις μεθοδολογίες του Highway Capacity Manual (HCM 6/7) και υπολογίζει επίπεδα εξυπηρέτησης (LoS) ανά ελιγμό, για κάθε τύπο κόμβου (σηματοδοτημένος, STOP, κυκλικός, all-way stop). Έτσι θα τεκμηριωθεί ποσοτικά η πρόταση της παρ. 3 για αποφυγή κυκλικών κόμβων υπό τις προτεινόμενες συνθήκες ζήτησης και πεζών/ποδηλάτων.

4.4.7 Σενάρια αξιολόγησης και βασικοί δείκτες απόδοσης (KPIs)

Τα μοντέλα θα εκτελεστούν για τρία διακριτά σενάρια:

- **Σενάριο Αναφοράς (Do-Nothing) — έτος βάσης 2026:** αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης για όλα τα μέσα.
- **Σενάριο Επιβάρυνσης (Do-Minimum) — ορίζοντας 2035 χωρίς παρέμβαση:** φυσιολογική αύξηση ζήτησης χωρίς τις προτεινόμενες αναπλάσεις.
- **Σενάριο Παρέμβασης (Do-Something) — ορίζοντας 2035 με εφαρμογή προτάσεων:** ενσωμάτωση των μέτρων των Κεφ. 3 και 4 (δύο λωρίδες στη Σταυρού, αποκλειστικές λεωφορειολωρίδες στη Χατζηιωσήφ, γραμμικό πάρκο, παράδρομες συνδέσεις ανά 300–400 μ., αναβαθμισμένες διαβάσεις πεζών, δίκτυο ποδηλατοδρόμων, TSP).

Η ποσοτική αξιολόγηση κάθε σεναρίου θα γίνει βάσει εναρμονισμένων με τις ευρωπαϊκές πρακτικές δεικτών (KPIs): ταξιδιωτικοί χρόνοι ανά μέσο, modal split, Pedestrian/Bicycle Level of Service (PLoS, BLoS), επίπεδα εξυπηρέτησης κόμβων (LoS A–F), μήκος ουρών και καθυστερήσεις, χρόνοι διαδρομής λεωφορείων με και χωρίς TSP, εκπομπές αερίων ρύπων και θορύβου, αριθμός δυνητικών συγκρουσιακών γεγονότων (SSAM) και ποσοστό κατοίκων με ισόχρονη πρόσβαση 15 λεπτών πεζή ή με ποδήλατο σε βασικές υπηρεσίες.

Η αρχιτεκτονική αυτή εξασφαλίζει ότι κάθε πρόταση του παρόντος κειμένου (από την επιλογή του αριθμού λωρίδων μέχρι τη χάραξη του γραμμικού πάρκου και την αποφυγή κυκλικών κόμβων) θα συνοδεύεται από ποσοτική, αναπαραγώγιμη και επιστημονικά τεκμηριωμένη απόδειξη της σκοπιμότητάς της, ενισχύοντας τη δυνατότητα διεκδίκησης ευρωπαϊκής χρηματοδότησης μέσω εργαλείων όπως το CEF Transport, το Horizon Europe (DUT Partnership) ή το JASPERS / EIB Urban Mobility Framework.

5. Προκαταρκτικές προτάσεις – Συμπεράσματα

Η περιοχή Σταυρού φαίνεται ότι διαθέτει τα χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες μιας “βιώσιμης γειτονιάς των 15 λεπτών”, σύμφωνα με τις σύγχρονες ευρωπαϊκές στρατηγικές.

Αυτό αφορά την γεωγραφική και χωρική ενότητα, καθώς και τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά της περιοχής μεταξύ των Λεωφόρων Στροβόλου, Λεμεσού, Αθαλάσσας και Σπύρου Κυπριανού.

Οι δυνατότητες περιβαλλοντικής αναβάθμισης του βασικού οδικού δικτύου, που προκύπτουν στο πλαίσιο των υπό μελέτη ρυθμιστικών σχεδίων, αποτελούν μοναδική ευκαιρία ανάδειξης του ως χώρου επικοινωνίας, κοινωνικοποίησης και οικονομικής δραστηριότητας και όχι ως άξονα πρωταρχικής οδικής συγκοινωνίας.

Οι ευρωπαϊκές στρατηγικές για τις πόλεις εισηγούνται ότι η προτεραιότητα στα αστικά οδικά δίκτυα (πρωτεύοντα και δευτερεύοντα) πρέπει να μετακινηθεί από την εξυπηρέτηση πρωτίστως των ιδιωτικών οχημάτων και να ενθαρρύνει την άνετη συνύπαρξη όλων των μέσων και χρηστών (λεωφορεία, αυτοκίνητα, πεζοί, ποδηλάτες, ΑΜΕΑ κ.λπ.).

Η κυπριακή πρακτική ταξινόμησης, η φιλοσοφία σχεδιασμού και διαχείρισης αστικών οδικών δικτύων χρειάζεται εκσυγχρονισμό με βάση σύγχρονα πρότυπα που συνδέονται με έννοιες αειφορίας και βιωσιμότητας.

Οι πιο κάτω προτάσεις θα ελεγχθούν συστηματικά με τα κυκλοφοριακά μοντέλα της σουίτας PTV (βλ. αναλυτικά Κεφ. 4.4: Visum για τη στρατηγική ζήτηση και τον έλεγχο της «πόλης των 15 λεπτών», Vissim για τη μικροσκοπική προσομοίωση οχημάτων και λεωφορείων, Viswalk για τη ροή πεζών, Vistro για την HCM-σύμφωνη ανάλυση κόμβων), τροφοδοτημένα με ορθές παραδοχές που ευνοούν τις λύσεις βιώσιμης κινητικότητας και τη μετατόπιση ζήτησης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο προς τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση.

1. Το δυτικό σκέλος της Λεωφόρου Σταυρού(εμπορικής Σταυρού), λόγω της γεωμετρίας και της εμπορικής του σημασίας, και το ανατολικό σκέλος της Λεωφόρου Σταυρού (φώτα Σταυρού μέχρι και το μικρό κόμβο που ενώνεται με την οδό Υποστράτηγου Τάσου Μάρκου) λόγω της σημασίας δημιουργίας γραμμικού πάρκου επί αυτού για διασύνδεση των πάρκων στις παρυφές της περιοχής Σταυρού, να εξυπηρετηθεί με **δύο λωρίδες κυκλοφορίας**, με σχετικά χαμηλές ταχύτητες (30–40 χλμ./ώρα), με παράδρομους για στάθμευση και στάσεις λεωφορείων. Υπολειμματικοί χώροι από την υπάρχουσα ρυμοτομία/απαλλοτρίωση μπορούν να ενσωματωθούν σε ένα σύστημα λειτουργικών, υψηλής αισθητικής ανοιχτών χώρων και πρασίνου, μοναδικό για τα κυπριακά δεδομένα.
2. Το υπόλοιπο σύστημα προτεραιότητας (Χατζηιωσήφ) έχει **δυνατότητα τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας** για πιο άνετη κίνηση της δημόσιας συγκοινωνίας (λωρίδες με αποκλειστική χρήση, είτε μόνιμα είτε μόνο σε ώρες αιχμής, ως **λεωφορειολωρίδες**), χωρίς συνεχείς νησίδες, με σχετικά χαμηλές ταχύτητες (<50χλμ./ώρα), και παράδρομους για εξυπηρέτηση των εμπορικών χρήσεων και υψηλής ποιότητας σχεδιασμό του περιβάλλοντος για πεζούς, ποδηλάτες και ΑΜΕΑ.

3. Η **χρήση κυκλικών κόμβων είναι ιδιαίτερα προβληματική** διότι δεν συνάδει με την επιδιωκόμενη μικτή χρήση του κυκλοφοριακού δικτύου τόσο από αυτοκίνητα όσο και από πεζούς, ποδηλάτες και ΑΜΕΑ. Οι κυκλικοί κόμβοι έχουν ως σκοπό την αύξηση της ταχύτητας διέλευσης των οχημάτων και είναι ακατάλληλοι για τη χρήση άλλων μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως ποδήλατα, σκούτερ και μοτοσικλέτες. Η διάβαση πεζών (και ποδηλαστών/ΑμεΑ) σε απόσταση από τον κόμβο είναι επιζήμια και διακόπτει τη συνεχή ροή πεζών, ποδηλατιστών και ΑΜΕΑ προς όλες τις κατευθύνσεις.
4. **Συστήματα νησίδων** μπορούν τοπικά να υποστηρίξουν διασταυρώσεις, ενώ σε συνεχή διάταξη αυξάνουν τις ταχύτητες των οχημάτων, εμποδίζουν την εμπορική δραστηριότητα και περιορίζουν, πολλές φορές αδικαιολόγητα, την εύκολη πρόσβαση στις εκατέρωθεν περιοχές. Η διατήρηση συνεχών και συχνών παράδρομων προσβάσεων ελαχιστοποιεί τα τοπικά ταξίδια των κατοίκων, βοηθά στη διαχείριση της τοπικής κίνησης, αποφεύγει τη συμφόρηση σε κομβικά σημεία και επιτρέπει συνεχιζόμενες ροές, θετικές για την αύξηση της μετακίνησης πεζών και ποδηλατιστών.
5. Ο σχεδιασμός και η **περιβαλλοντική ποιότητα της διασταύρωσης Σταυρού – Χατζηιωσήφ** έχουν ιδιαίτερη σημασία, καθώς αποτελούν χώρο ορόσημο και κεντρικό σημείο στην περιοχή και στον Δήμο του Στροβόλου. Η διατήρηση των χώρων στάθμευσης, στο πλαίσιο του επανασχεδιασμού του οδικού δικτύου, προϋποθέτει υψηλής ποιότητας τοπιότεχνηση και περιβαλλοντική αναβάθμιση.
6. Η αναβάθμιση της **ποιότητας της εμπορικότητας της περιοχής Σταυρού**, η οποία θα γίνεται ολοένα και πιο σημαντική για τον Στρόβολο και ευρύτερα ως γεωγραφικό κέντρο για τη μη κατεχόμενη (ευρύτερη) Λευκωσία, προϋποθέτει τη διαμόρφωση δημιουργικής και ολοκληρωμένης στρατηγικής για δημόσιους χώρους στάθμευσης, κατοίκων και επισκεπτών.

Δρ. Λουκάς Δημητρίου, Συγκοινωνιολόγος, Αναπ. Καθηγητής Πανεπιστημίου Κύπρου

Δρ. Λώρα Νικολάου, Πολεοδόμος, Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Frederick

Δρ. Βύρων Ιωάννου, Πολεοδόμος, Καθηγητής Πανεπιστημίου Frederick