

Η Τάφρος της Λευκωσίας [Υποδομές για τη συνέχεια]

Διπλωματική Εργασία

Σπουδαστική ομάδα:
Αρσένη Νικολέτα
Βιολάρη Μαριλένα

Επιβλέπουσα καθηγήτρια:
Κουτρολίκου Παναγιώτα (Πέννυ)



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Οκτώβριος 2019

Πρόλογος _αντί επιλόγου
5

Ασυνέχειες στην πόλη της Λευκωσίας
7

Πολεοδομικά χαρακτηριστικά του κέντρου
27

Η τάφρος ως εν δυνάμει τόπος συνδέσεων
33

Διεκδίκηση της τάφρου ως δημόσιο χώρο
39

Υποδομές για τη δημιουργία συνεχιών
45

Το τραμ ως μέσο σύζευξης
59

Masterplan
77

Πηγές
85

Πρόλογος _αντί επιλόγου

Η παρούσα διπλωματική εργασία εστιάζει στην τάφρο της Λευκωσίας και στο πώς η έκταση αυτή θα μπορούσε να υποβοηθήσει στην άρση των έντονων, χωρικών και μη, ασυνεχειών που εντοπίζονται στην πόλη, το κέντρο της πόλης αλλά και την ευρύτερη περιοχή.

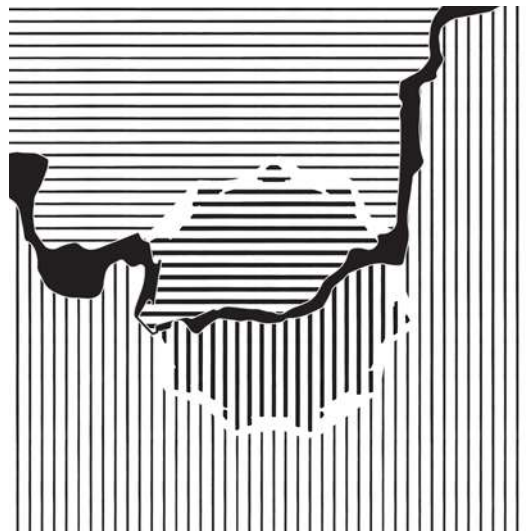
Έτσι, εξετάζει την τάφρο ως ένα εν δυνάμει τόπο συνδέσεων, σε μια πόλη βίαια διαχωρισμένη, προτείνοντας την επανάχρηση της ως ένα κοινό τόπο συνάντησης, ένα δημόσιο χώρο πρασίνου, μια αδιάσπαστη πορεία, που αντιλέγει πεισματικά στα όρια, αποτελώντας σύνδεσμο πολλαπλών επιπέδων, τόσο κυριολεκτικά όσο και μεταφορικά. οραματιζόμενη μια ενιαία Λευκωσία.

ΑΣΥΝΕΧΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΠÓΛΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

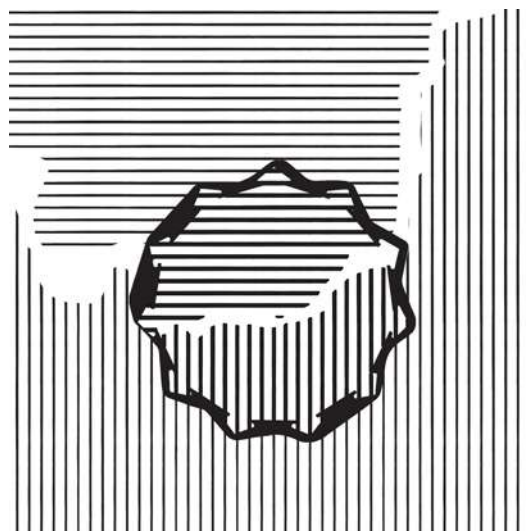
Ενδιάμεσες Ζώνες

Σε μία πρώτη ανάγνωση του ιστορικού κέντρου της Λευκωσίας, παρατηρεί κανείς δύο μεγάλης κλίμακας ανθρωπογενή όρια, σύνορα, εμπόδια, δύο ασυνέχειες στον αστικό ιστό, ή αλλιώς δύο ενδιάμεσες ζώνες.

Την *Ουδέτερη Ζώνη*, που διαιρεί την πόλη σε Βόρειο και Νότιο τμήμα, και την *Οχυρωματική Ζώνη*, που τη διαχωρίζει σε εντός και εκτός των τειχών πόλη.



[Ουδέτερη Ζώνη]



[Οχυρωματική Ζώνη]

[Η Ουδέτερη Ζώνη]

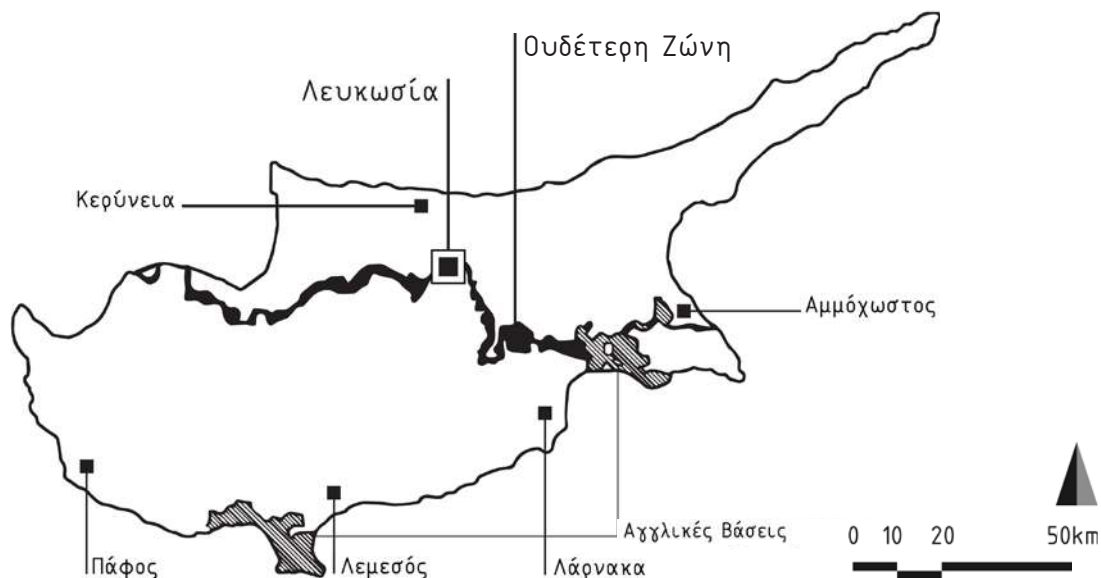
Είτε λόγω κλίμακας, είτε λόγω κοινωνικοπολιτικής σημασίας, θα ξεκινήσουμε με το ρήγμα που παράγει η Ουδέτερη Ζώνη*, το οποίο, πέρα από τη χωρική του υπόσταση, δομείται και στις συνειδήσεις των Κυπρίων.

Η Ουδέτερη Ζώνη είναι ένα επίμηκες τμήμα εδάφους, το οποίο διαιρεί ολόκληρη την Κύπρο και μαζί την πρωτεύουσα της, τη Λευκωσία, σε δύο τμήματα, διαχωρίζοντας τις

δύο μεγαλύτερες κοινότητες του νησιού, την τουρκοκυπριακή και την ελληνοκυπριακή, στο βόρειο και νότιο τμήμα αντίστοιχα.

Διασχίζει το νησί, από τις ακτές τις Μόρφου στα δυτικά μέχρι τις ακτές της Αμμοχώστου στα ανατολικά, και έχει συνολικό μήκος 180χλμ και μεταβαλλόμενο πλάτος που κυμαίνεται από 0 μέχρι 7χλμ.

Έπίσημη ονομασία της έκτασης αυτής είναι *΄Παρεμβαλλόμενη Γραμμή του Ο.Η.Ε. στην Κύπρο΄* και, από τη δημιουργία της μέχρι σήμερα, αποτελεί έδαφος ελέγχου του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Κατά καιρούς έχουν αποδωθεί σε αυτήν διάφορες ονομασίες, όπως Πράσινη Γραμμή, Νεκρή Ζώνη, Γραμμή Κατάπαυσης του Πυρός, Ουδέτερη Ζώνη (Buffer Zone), Ενδιάμεση Περιοχή (Ara Bölge) και άλλες.



Ιστορική αναδρομή

Στα μέσα του 20ού αιώνα, και ενώ η Κύπρος βρισκόταν υπό βρετανική κυριαρχία, Ελληνοκύπριοι και Τουρκοκύπριοι, έπειτα από τρεις περίπου αιώνες συμβίωσης, άρχισαν να εμφανίζουν έντονα σημάδια εθνικισμού.

Οι πρώτες εντάσεις στο κέντρο της Λευκωσίας σημειώθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 1950, κάτι που οδήγησε στο διαχωρισμό των δύο κοινοτήτων, με τον άλλοτε κύριο εμπορικό άξονα του κέντρου να αποτελεί το όριο. Αρχικά, η γραμμή του διαχωρισμού σχηματίστηκε με την τοποθέτηση συρματοπλεγμάτων από τους Άγγλους (1956), ενώ αργότερα, και αφού η Κύπρος είχε πλέον ανεξαρτητοποιηθεί (1960), ενισχύθηκε με τη χάραξη της λεγόμενης *Πράσινης Γραμμής* από τον Ο.Η.Ε. (1963).

Το 1974, έπειτα από πραξικόπημα καθοδηγούμενο από την ελληνική Χούντα στην Κύπρο και, εν συνεχεία, στρατιωτική παρέμβαση της Τουρκίας, το όριο της Πράσινης Γραμμής παγιωποιήθηκε και επεκτάθηκε σε ολόκληρο το νησί, ως μία συνεχόμενη πλέον έκταση γης.



Ουδέτερη Ζώνη1974.....
Πράσινη Γραμμή1963.....
Θύλακες διαμονής1956.....
διακοινοτικές εντάσεις
Σήμερα.....

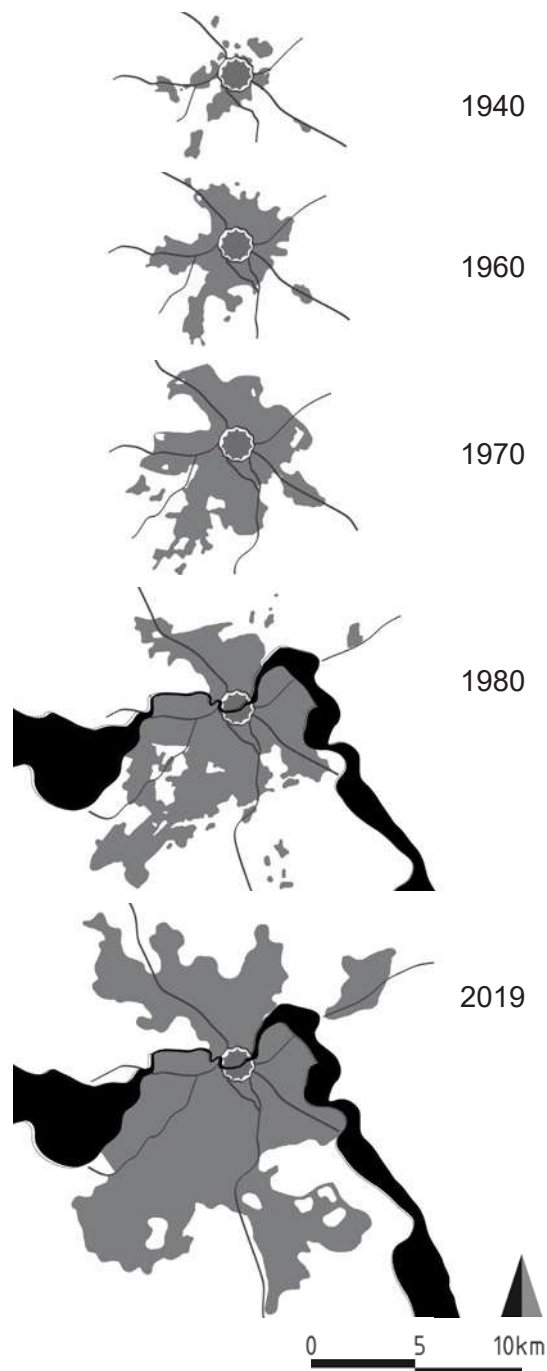
Αντίκτυπος στη δομή της πόλης

Με τη δημιουργία της Παρεμβαλλόμενης Γραμμής του Ο.Η.Ε. στην Κύπρο, όπως επίσημα ονομάζεται, το ιστορικό κέντρο της Λευκωσίας, αλλά και ολόκληρη η επαρχία, διαιρέθηκαν και η, μέχρι τότε, απρόσκοπτη ανάπτυξη της πόλης προς όλες τις κατευθύνσεις διακόπηκε.

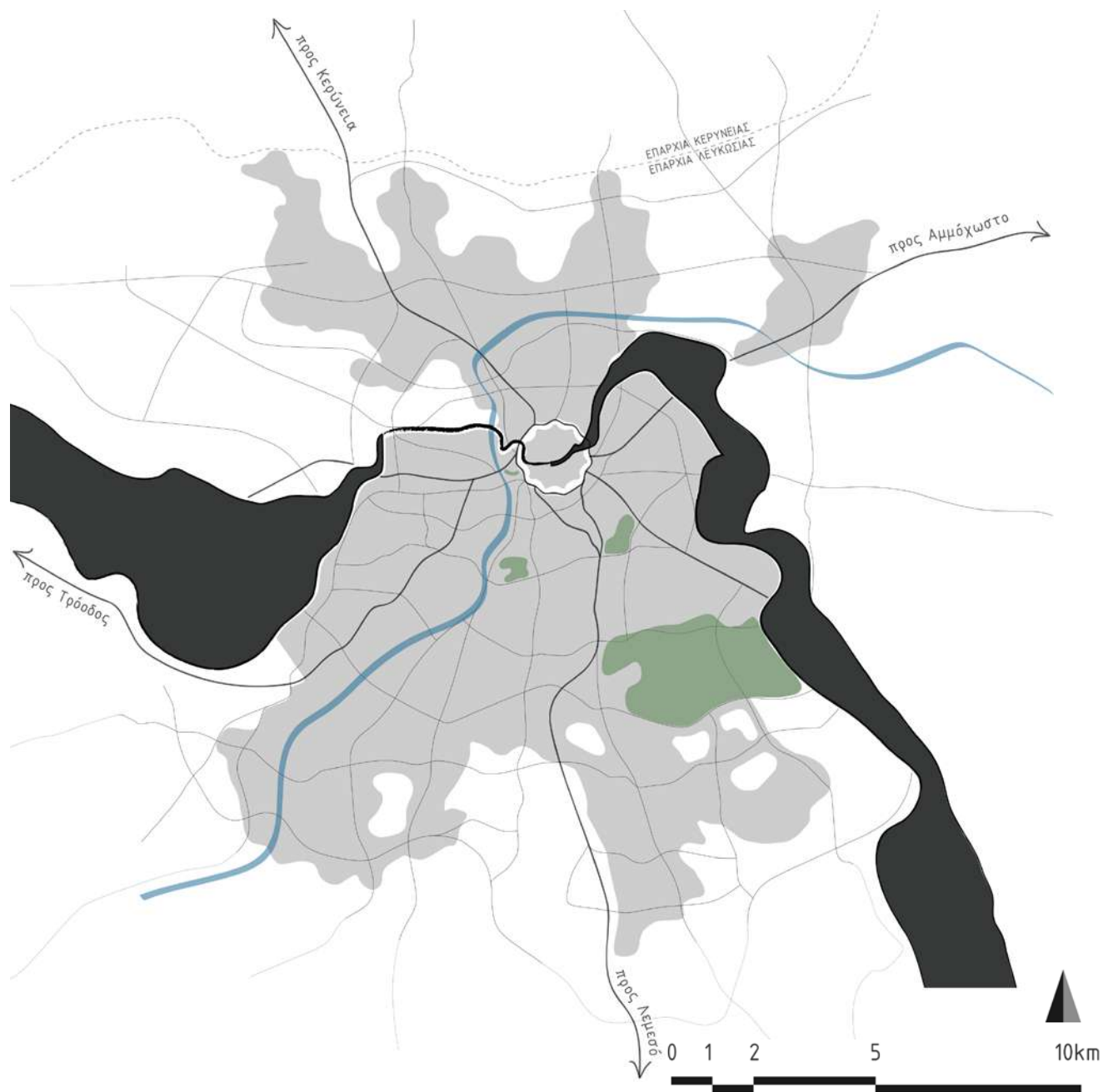
Τα δύο τμήματα γύρισαν αμφότερα την πλάτη και αναπτύσσονταν αντίθετα από την Ουδέτερη Ζώνη, η οποία αποτελούσε απροσπέλαστο όριο μεταξύ τους.

Στα χρόνια μετά τα γεγονότα του 1974, το βόρειο τμήμα παρέμενε σχετικά στάσιμο, ενώ το νότιο επεκτεινόταν ανεξέλεγκτα, χωρίς όμως μία ενιαία και οργανωμένη μορφή ανάπτυξης, γεγονός που οφείλεται εν μέρει στην απότομη αύξηση του πληθυσμού, αλλά κυρίως στην έλλειψη ικανοποιητικού σχεδιασμού.

Μέχρι σήμερα, η πρωτεύουσα λειτουργεί, ουσιαστικά, σα δύο ξεχωριστές πόλεις, με την καθεμία να αναπτύσσεται ανεξάρτητα, αγνοώντας, πολεοδομικά, την ύπαρξη της άλλης.



Ευρύτερη περιοχή Λευκωσίας



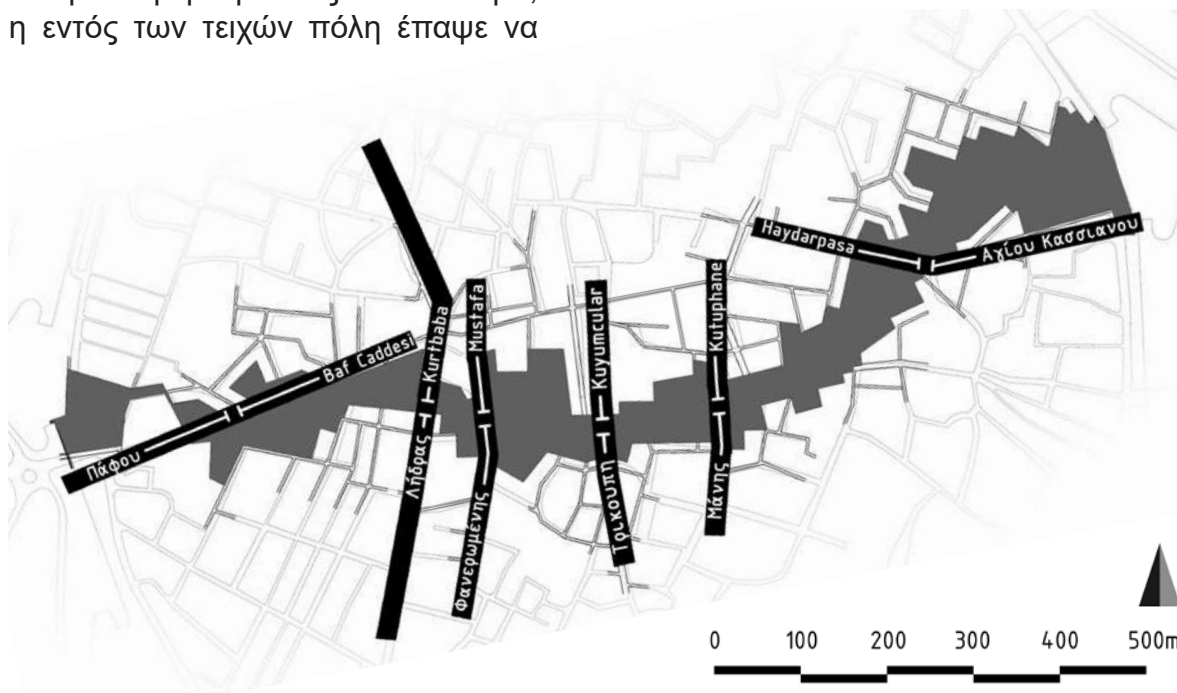
Διάρρηξη του ιστορικού πυρήνα

Εκτός του ότι επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την πολεοδομική εξέλιξη της ευρύτερης Λευκωσίας, η Ουδέτερη Ζώνη, διαχωρίζοντας την εντός των τειχών πόλη σε δύο τμήματα, διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο και για το ιστορικό κέντρο.

Με τη δημιουργία της, οι κάποτε πιο πολυσύχναστοι δρόμοι της πρωτεύουσας διακόπηκαν βίαια με την παρεμβολή υλικών εμποδίων ως οδοφράγματα. Τα επόμενα χρόνια, οι περιοχές που γειτνιάζαν άμεσα με αυτήν ερημώθηκαν και υπέπεσαν σε φυσική φθορά. Ως αποτέλεσμα, η εντός των τειχών πόλη έπαψε να

αποτελεί το εμπορικό και κοινωνικό κέντρο και οδηγήθηκε σταδιακά σε μαρασμό.

Σήμερα, έπειτα από μία περίοδο υποβάθμισης, παρόλο που ο ιστορικός πυρήνας της Λευκωσίας άρχισε να αναζωογονείται, η Ουδέτερη Ζώνη εξακολουθεί να αποτελεί μία νεκρή λωρίδα γης, η οποία έρχεται σε πλήρη αντιπαράθεση με την έντονη δραστηριότητα που εκτυλίσσεται εκατέρωθέν της.



Γειτονιές / Μαχαλλάδες στην παλιά Λευκωσία



Συνεργασία σε ζητήματα πόλης

Παρά τη διχοτόμησή της, η Λευκωσία παρέμεινε πρωτεύουσα και των δύο πλευρών, με δείγματα μεταξύ τους συνεργασίας ήδη από πολύ νωρίς και ειδικότερα σε ζητήματα υποδομών και ανάπτυξης της πόλης.

Το 1977, τρία μόλις χρόνια μετά τον πόλεμο, οι δήμαρχοι της Βόρειας και Νότιας Λευκωσίας έκαναν συμφωνία για δημιουργία ενός κοινού αποχετευτικού συστήματος, η οποία θα αποτελούσε και την απαρχή της συνεργασίας Ελληνοκυπρίων και Τουρκοκυπρίων για την ανάπτυξη της πόλης ως ενιαίο σύνολο.



Σκίτσο από εφημερίδα εποχής. Απεικονίζονται οι τότε δημάρχοι των δύο πλευρών, Mustafa Akinci και Λέλλος Δημητριάδης.

Η συνεργασία συνεχίστηκε με την υπογραφή του Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας (ΕΡΣΛ) το 1979, το οποίο λαμβάνει χώρα μέχρι και σήμερα.

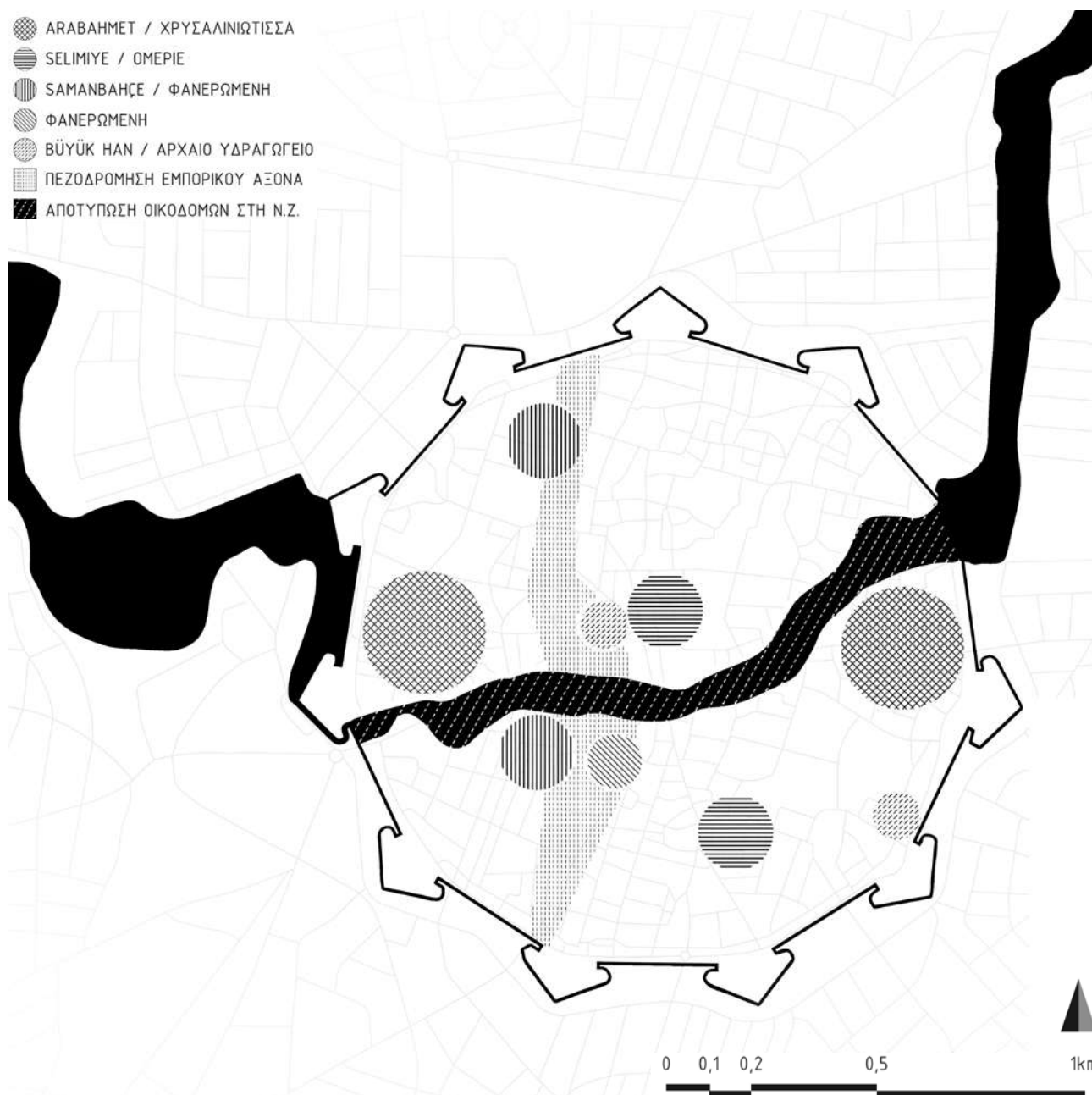
Το ΕΡΣΛ αποσκοπεί στην εκπόνηση ενός ενιαίου πολεοδομικού σχεδίου για το σύνολο της ευρύτερης περιοχής της Λευκωσίας, συμπεριλαμβανομένων και των δύο τμημάτων της πόλης.

Το πρόγραμμα μελετάται από Ελληνοκύπριους, Τουρκοκύπριους, αλλά και ξένους εμπειρογνώμονες από διάφορους κλάδους και για τη δημιουργία του λαμβάνονται υπόψιν ποικίλα ζητήματα, όπως κοινωνικά, οικονομικά, αρχιτεκτονικά και πολεοδομικά.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εντός των τειχών πόλη και στις περιοχές εκατέρωθεν της Ουδέτερης Ζώνης, ενώ η υλοποίησή του είναι ουσιαστική για την αναβάθμιση και αναβίωση του ιστορικού κέντρου της Λευκωσίας.

Ενιαίο Ρυθμιστικό Σχέδιο Λευκωσίας

- ΑΡΑΒΑΗΜΕΤ / ΧΡΥΣΑΛΙΝΙΩΤΙΣΣΑ
- SELIMIYE / ΟΜΕΡΙΕ
- ΣΑΜΑΝΒΑΗΤΣΕ / ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ
- ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ
- ΒÜYÜK HAN / ΑΡΧΑΙΟ ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ
- ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗ Ν.Ζ.



‘Γέφυρες’ επικοινωνίας ανάμεσα στις δύο κοινότητες

Μετά το 1974, η επικοινωνία μεταξύ Ελληνοκυπρίων και Τουρκοκυπρίων είχε γίνει εξαιρετικά δύσκολη. Έτσι, όταν το 2003 έγινε διάνοιξη οδοφραγμάτων, από όπου επιτρεπόταν η ελεγχόμενη διέλευση από τη μία πλευρά στην άλλη, εισήχθησαν νέα δεδομένα ως προς την επαφή των δύο κοινοτήτων.

Κατά μήκος της Ουδέτερης Ζώνης, έχουν ανοίξει μέχρι σήμερα εννιά συνολικά οδοφράγματα, τα δύο τελευταία το Νοέμβριο του 2018. Σε όλο το νησί συνολικά, οι διελεύσεις για το 2018 έφτασαν τα δύο εκατομμύρια, αριθμός που αυξάνεται κάθε χρονιά.

Η πρώτη διάνοιξη έγινε έξω ακριβώς από την παλιά πόλη της Λευκωσίας, στο δρόμο δίπλα από το ιστορικό ξενοδοχείο Λήδρα Πάλας, το οποίο βρίσκεται πλέον εντός της Ουδέτερης Ζώνης, υπό τον έλεγχο του Ο.Η.Ε.. Το 2008 δημιουργήθηκε και το πέρασμα του πεζόδρομου της Λήδρας, που αποτελεί το μοναδικό, μέχρι σήμερα, πέρασμα στην εντός των τειχών πόλη και το οποίο συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην αναζωογόνηση του κέντρου. Ενδεικτικά, από το σημείο ελέγχου της οδού Λήδρας, εκτελούνται, επί του παρόντος,

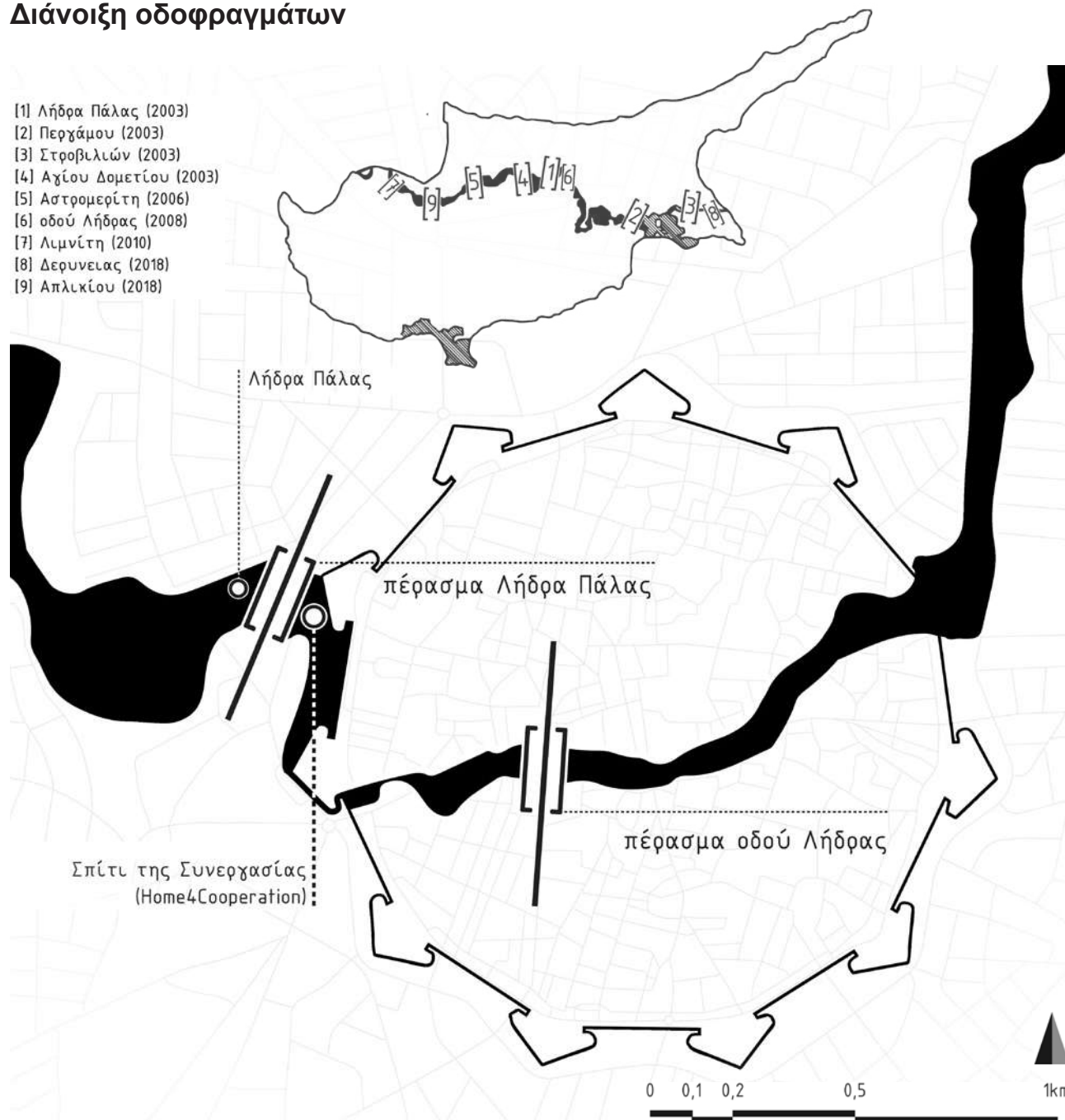
περίπου χίλιες διελεύσεις πεζών ημερησίως.

Με τη διακίνηση και επικοινωνία ανάμεσα στις δύο πλευρές, η μεταξύ τους συνεργασία έπαψε να περιορίζεται σε ζητήματα πολεοδομίας και οι δικοινοτικές δράσεις έγιναν πιο συστηματικές και οργανωμένες, με τη συμμετοχή, όχι μόνο πολιτών, αλλά και επίσημων φορέων, ενώ επεκτάθηκαν σε διάφορα πεδία, όπως η εκπαίδευση, η έρευνα, ο πολιτισμός, ο αθλητισμός και η επιχειρηματικότητα.

Η συνεργασία κορυφώθηκε όταν Ε/Κ και Τ/Κ ίδρυσαν το 2011 το Σπίτι της Συνεργασίας (Home4Cooperation), με στόχο την ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ των δύο κοινοτήτων, μέσω πληθώρας δράσεων και δραστηριοτήτων. Το Η4C βρίσκεται απέναντι από το Λήδρα Πάλας, εντός της Ουδέτερης Ζώνης, επιδιώκοντας, έτσι, να ανατρέψει την παγιωμένη αντίληψη γι’ αυτήν, μέσα από το μετασχηματισμό της σε ζώνη συνεργασίας.

Διάνοιξη οδοφραγμάτων

- [1] Λήδρα Πάλας (2003)
- [2] Περχάμου (2003)
- [3] Στροβιλιών (2003)
- [4] Αγίου Δομετίου (2003)
- [5] Αστρομερίτη (2006)
- [6] οδού Λήδρας (2008)
- [7] Λιμνίτη (2010)
- [8] Δερυνειας (2018)
- [9] Απλικίου (2018)



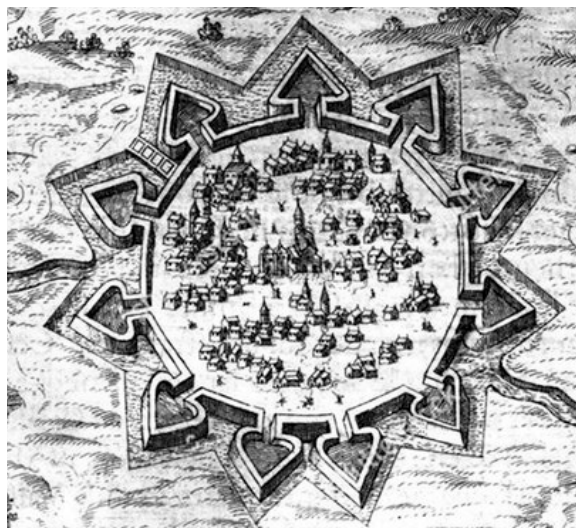
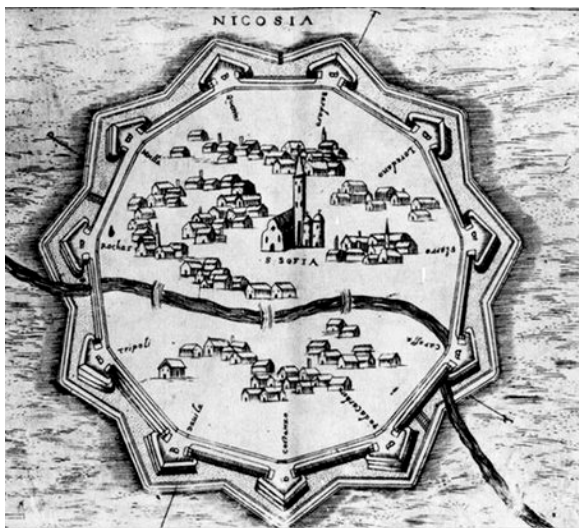
[Η Οχυρωματική Ζώνη]

Η δεύτερη, μεγάλης κλίμακας, ανθρωπογενής ασυνέχεια στον αστικό ιστό της Λευκωσίας είναι αποτέλεσμα της ενετικής Οχυρωματικής Ζώνης, η οποία αποτελείται από τα κυκλικά τείχη και την τάφρο που τα περιβάλλει.

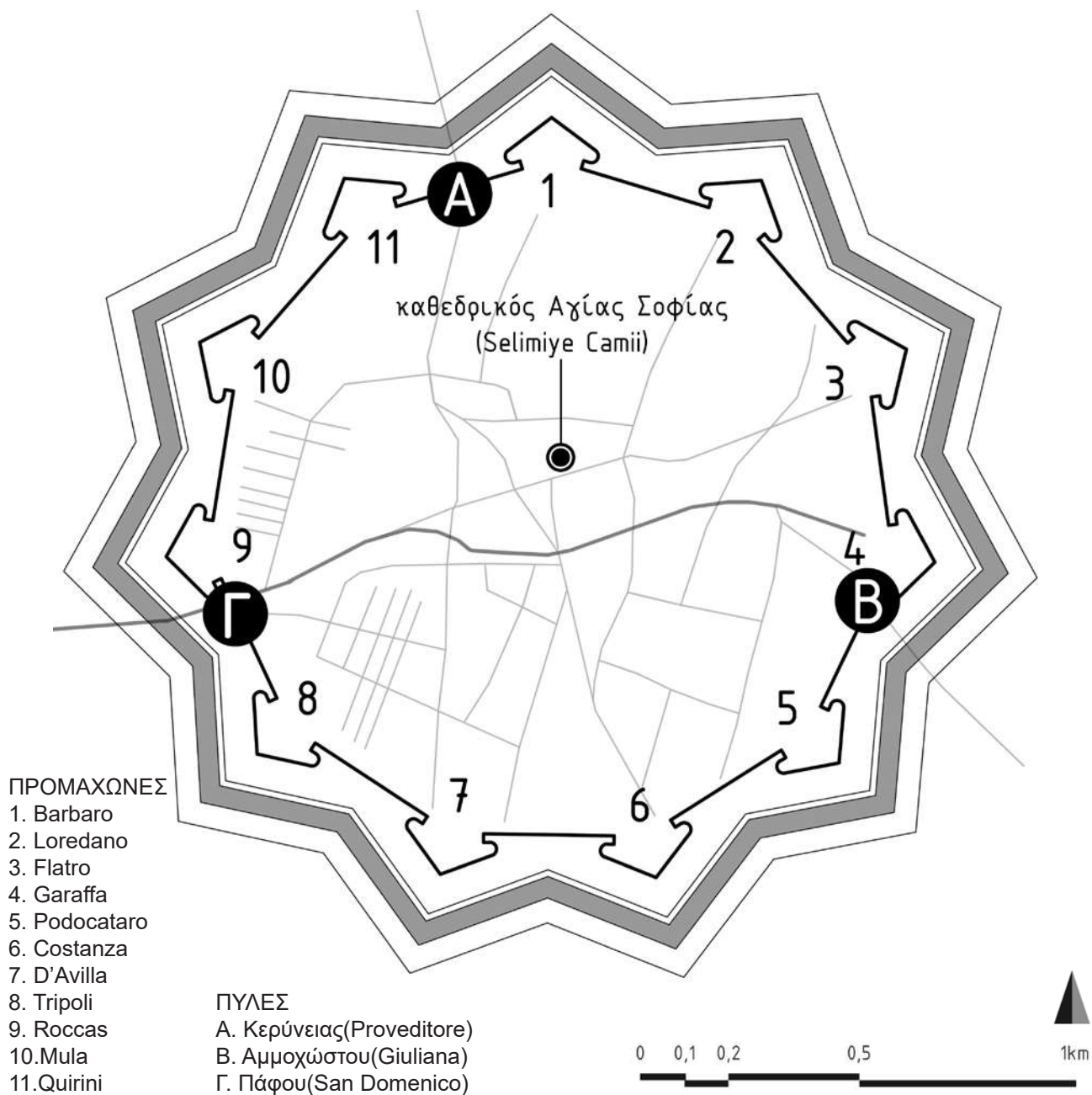
Σχεδιάστηκαν το 1567 από τον Ενετό αρχιτέκτονα μηχανικό Giulio Savorgnan, με θεωρητικό κέντρο τον τότε καθεδρικό της Αγίας Σοφίας (σήμερα Selimiye Camii) και περιλαμβάνουν έντεκα πανομοιότυπους καρδιόσχημους προμαχώνες, οι οποίοι πήραν τα ονόματά τους από τις οικογένειες Ενετών που χρηματοδότησαν την οικοδόμησή τους.

Μετά το κτίσιμό των τειχών, για να μπει κανείς στην πόλη, έπρεπε να περάσει μία από τις τρεις πύλες τους: την πύλη Κερύνειας βόρεια, την πύλη Αμμοχώστου στα ανατολικά ή την πύλη Πάφου στα δυτικά.

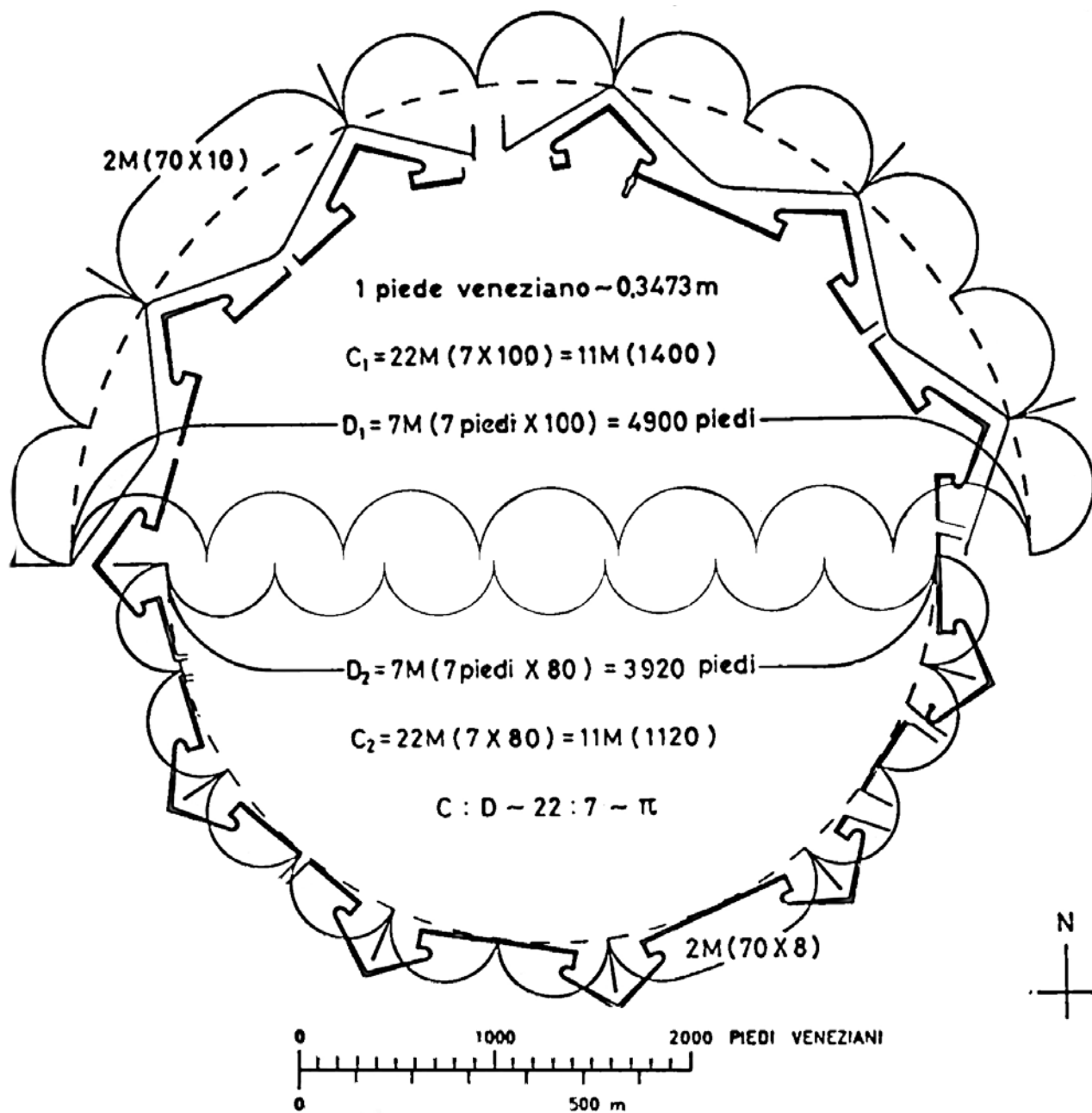
Τα τείχη, με το πρωτότυπο σχέδιο οχύρωσης, σύμφωνα με τις αμυντικές μεθόδους της εποχής, έχουν διάμετρο περίπου 1,5 χιλιόμετρο και εξωτερική περίμετρο γύρω στα 5 χιλιόμετρα. Το ύψος τους όταν χτίστηκαν έφτανε τα 12 μέτρα, ενώ σήμερα κυμαίνεται από 4 μέχρι 7 μέτρα.



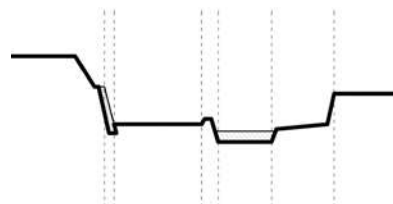
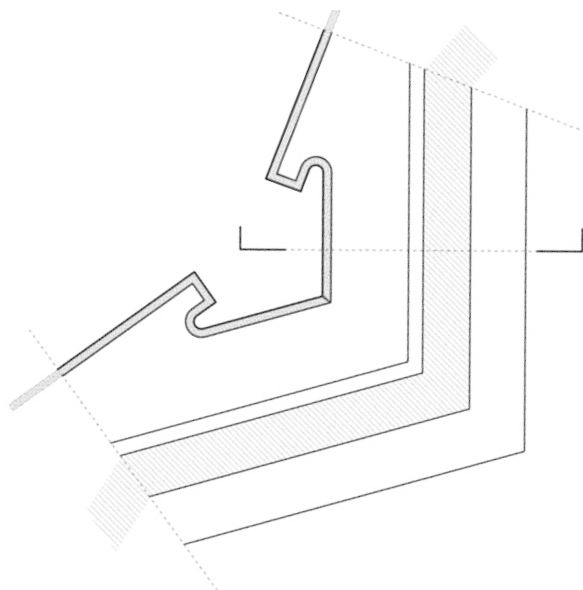
Προμαχώνες και πύλες των τειχών



Διαστάσεις τειχών σε μέτρα/βενετσιάνικα πόδια (σχέδιο του Tine Kurent)



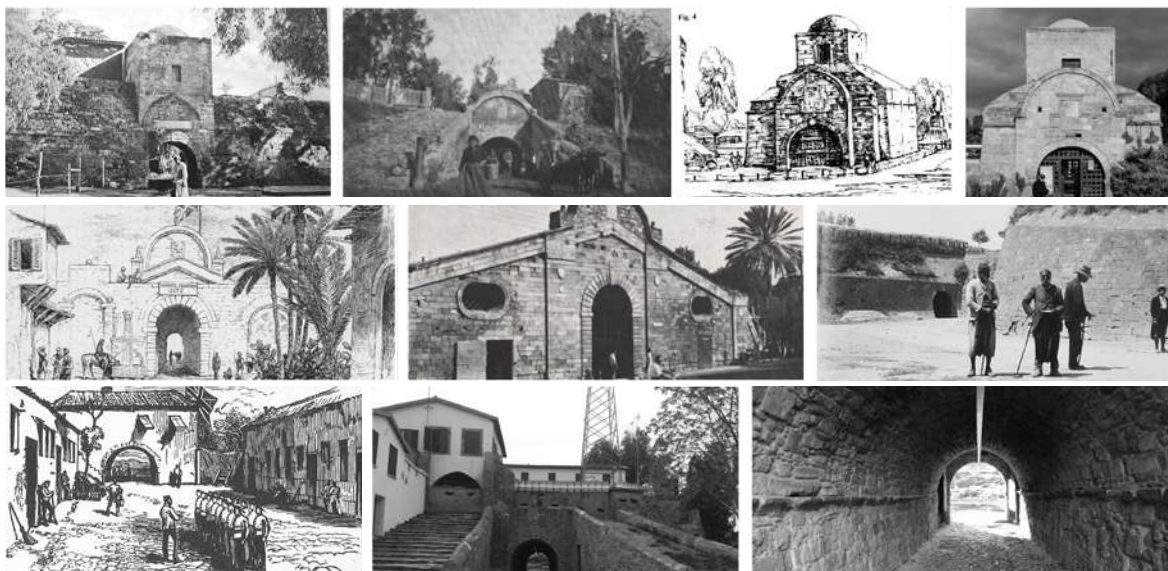
Τομή κάθετα σε τείχος και τάφρο (σύμφωνα με το αρχικό τους σχέδιο)



0 100 200 300 400 500m



Φωτογραφίες τείχους, τάφρου, πυλών, προμαχώνων



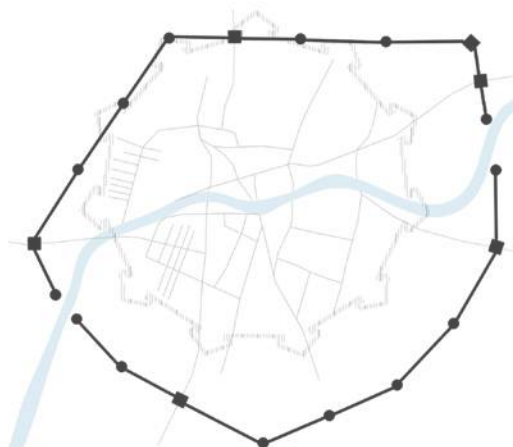
Ιστορική αναδρομή Πολοδομική εξέλιξη κέντρου

Κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας και υπό την απειλή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η διοίκηση του νησιού αντιλήφθηκε την ανάγκη για ισχυρή οχύρωση της πρωτεύουσας. Έτσι, κατεδαφίστηκαν τα προγενέστερα, αρκετά μεγαλύτερης περιμέτρου, φράγκικα τείχη, μαζί με πολλά οικοδομήματα, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν ως srolia για την κατασκευή ενός νέου οχυρωματικού έργου.

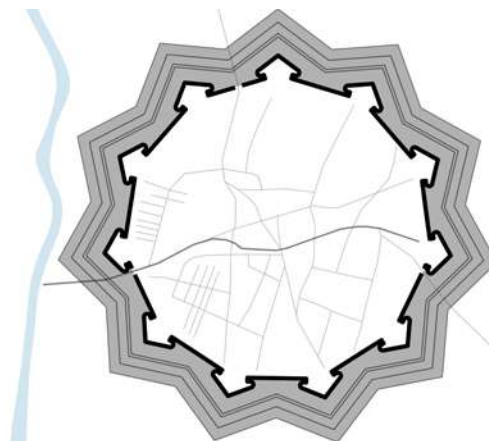
Τα νέα κυκλικά τείχη άλλαξαν ριζικά την τοπογραφία της Λευκωσίας, καθορίζοντας τη μορφή και το μέγεθός

της, ενώ οι πύλες τους καθόρισαν στη συνέχεια και τους κεντρικούς άξονές της.

Ο ποταμός Πεδιαίος, ο οποίος διέσχιζε μέχρι τότε την πόλη, εκτράπηκε με τεχνητή παράκαμψη στα δυτικά, ώστε να μη διακόπτει τη συνέχεια της οχύρωσης. Στην τάφρο που περιέβαλλε τα νέα τείχη, υπήρχε πρόβλεψη για γέμισμα με νερό από τον ποταμό, κάτι που δεν πρόλαβε όμως να πραγματοποιηθεί, λόγω της κατάκτησης της πόλης από τους Οθωμανούς.



Φραγκοκρατία
1489



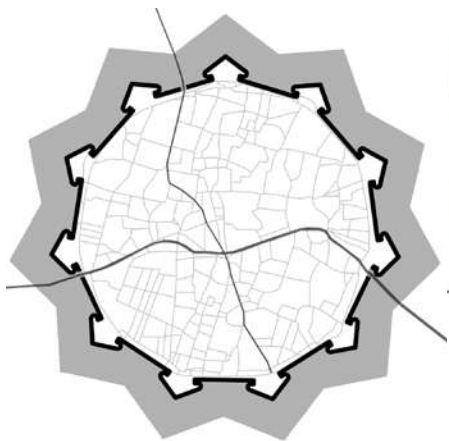
Ενετοκρατία
1570

Κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας, η πόλη απέκτησε ανατολίτικο χαρακτήρα με τα σοκάκια να γίνονται στενά και χαώδη. Οι μόνοι κεντρικοί δρόμοι ήταν ο άξονας Δύσης-Ανατολής, στο ίχνος του ποταμού, και ο άξονας Βορρά-Νότου, ενώ η οργάνωση της πόλης περιοριζόταν στον εντός των τειχών χώρο.

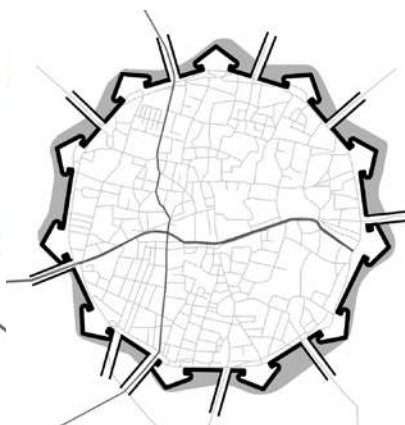
Κατά την Αγγλοκρατία, καθώς ο ιστός άρχισε να αναπτύσσεται και εκτός των τειχών, παρουσιάστηκε η ανάγκη για περισσότερες συνδέσεις παλιάς και νέας πόλης. Έτσι, δημιουργήθηκαν στα τείχη πολλά ανοίγματα, με κυριότερο αυτό δίπλα στον προμαχώνα Νταβίλλα, το

οποίο μετέτρεψε τον ασήμαντο, μέχρι τότε, Μακρύδρομο σε μεγάλο εμπορικό άξονα.

Με τη χάραξη της διαχωριστικής γραμμής, το κέντρο και μαζί η περιμετρική του οχύρωση, μοιράστηκαν σε δύο ίσα σχεδόν μέρη, σε δύο ημικύκλια. Στην έκταση της Ουδέτερης Ζώνης βρίσκεται σήμερα ένας από τους έντεκα προμαχώνες, καθώς και μέρος της τάφρου, δυτικά και ανατολικά, στις εκτάσεις όπου οι δύο μεγάλες ζώνες ασυνέχειας τέμνονται.



Οθωμανική Αυτοκρατορία
1878



Αγγλοκρατία
1960



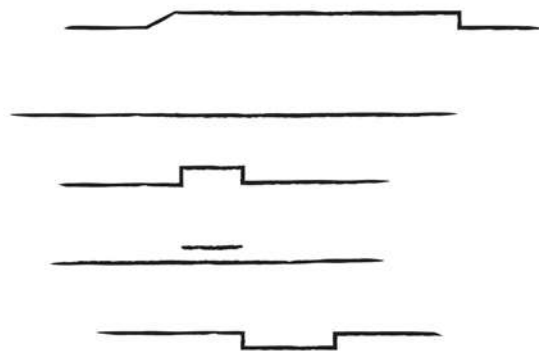
Ανεξαρτησία
Σήμερα

Διάρρηξη της τάφρου

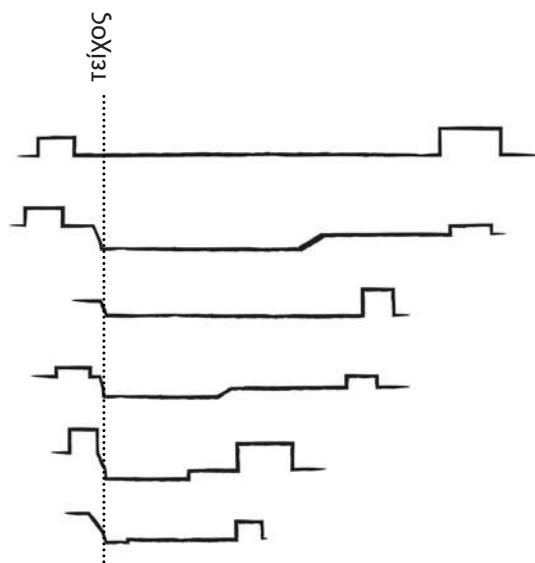
Την επιβλητική, αδιαπέραστη κατασκευή των Ενετών με τις τρεις πύλες, ήρθε να ανατρέψει η αποικιοκρατική περίοδος. Το αυτοκίνητο, έκφραση της τότε νεοτερικότητας, απαιτούσε διόδους και η αγγλική διοίκηση τις κατασκεύασε, κόβοντας πρακτικά το τείχος σε σημεία, κατεδαφίζοντας μέχρι και κομμάτι του προμαχώνα D'Avilla για το σκοπό αυτό.

Η συνδέση της εντός και εκτός των τειχών πόλης έγινε, είτε με δρόμους μπαζωμένους στις περισσότερες περιπτώσεις, είτε με κόψιμο των τειχών, είτε με απάλειψη της υψομετρικής διαφοράς του μέσα με του έξω επιπέδου. Σε μερικές περιπτώσεις, έγινε ακόμη και με συνδυασμό των παραπάνω.

Έτσι, οι νέες δίοδοι, μπορεί να βοήθησαν στη σύνδεση παλιάς και νέας πόλης, οδήγησαν όμως στη μετατροπή της τάφρου γύρω από τα τείχη, από μια ενιαία περιμετρική έκταση, σε πολλές επιμέρους δεξαμενές.



Τομές κάθετα στους δρόμους



Τομές κάθετα στο τείχος



ασυνέχεια



συνέχεια



Πολοδομικά χαρακτηριστικά του κέντρου

Σήμερα, στην εντός των τειχών Λευκωσία, το πέρασμα της οδού Λήδρας διασχίζεται καθημερινά από πολλούς Ελληνοκύπριους και Τουρκοκύπριους, κάνοντας την Ουδέτερη Ζώνη πιο προσεγγίσιμη από ποτέ.

Ως αποτέλεσμα, και σε συνδυασμό με τις επεμβάσεις του ΕΡΣΛ, η παλιά πόλη έχει αρχίσει να αναζωογονείται. Τμήματα του κέντρου, τα οποία έχουν επιδεχτεί αποκαταστάσεις, προσελκύουν νέες οικογένειες, με αποτέλεσμα τη λειτουργική επανένταξη των περιοχών αυτών στη σύγχρονη ζωή της πόλης.

Ανάγνωση της ευρύτερης περιοχής του κέντρου

Ο Μακρύδρομος (εμπορικός δρόμος κατά την Αγγλοκρατία), ακόμη και μετά τη διαίρεσή του από την Ουδέτερη Ζώνη, παρέμεινε ο σημαντικότερος άξονας και των δύο πλευρών του κέντρου, ενώ, από το 2008, στο μέσο του βρίσκεται το ελεγχόμενο πέρασμα που συνδέει τα δύο τμήματα της εντός των τειχών πόλης.

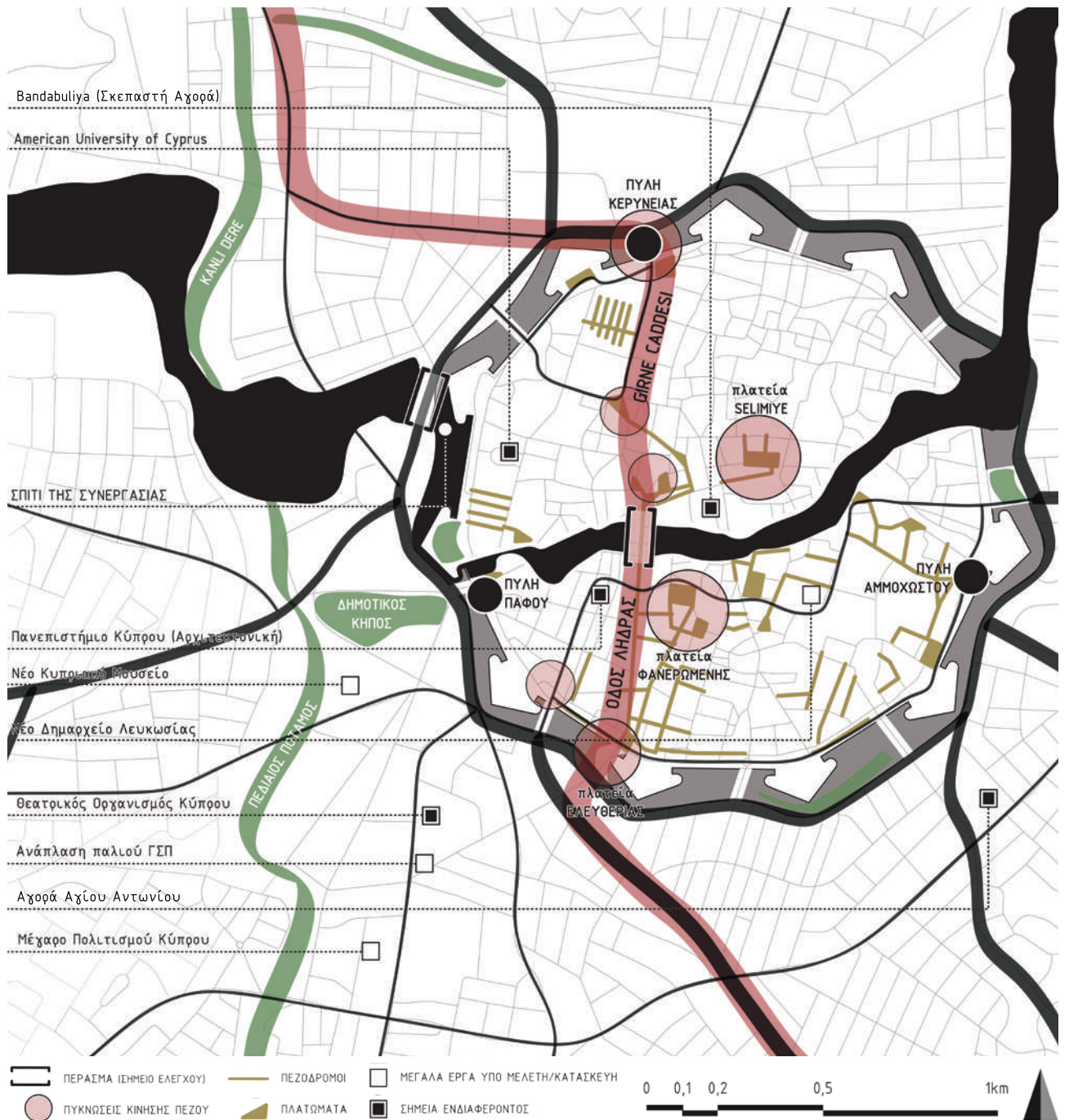
Ο δρόμος αυτός είναι γνωστός σήμερα με άλλες ονομασίες: Βόρεια ως οδός Κερύνειας (Girne Caddesi) και Νότια ως οδός Λήδρας.

Η οδός Κερύνειας περνάει από τις κυριότερες πλατείες του βόρειου τμήματος της παλιάς πόλης, φτάνοντας στην πύλη Κερύνειας. Από εκεί, συνδέεται προς Δύση με τον κύριο εμπορικό άξονα της Βόρειας Λευκωσίας.

Η οδός Λήδρας, που είναι πεζόδρομος, καταλήγει Νότια στην πλατεία Ελευθερίας, από όπου συνδέεται με την εμπορική περιοχή της νέας πόλης στα Νοτιοανατολικά. Στην πλατεία εκπονούνται σήμερα έργα για τη δημιουργία μίας μεγάλης πεζογέφυρας και τη διαμόρφωση της τάφρου κάτω και γύρω από αυτήν.

Οι δύο πλατείες με τη μεγαλύτερη κίνηση κόσμου στην εντός των τειχών Λευκωσία, βρίσκονται σχετικά κεντρικά, εκατέρωθεν της Ουδέτερης Ζώνης και πλησίον του σημείου ελέγχου. Η μία δίπλα στο Selimiye Camii και η άλλη γύρω από την εκκλησία της Φανερωμένης.

Στα δυτικά, έξω από την πύλη Πάφου, βρίσκεται ο Δημοτικός Κήπος, ο οποίος συνδέει την παλιά πόλη με τις όχθες του Πεδιαίου Ποταμού (ή στα Τούρκικα Kanli Dere).



Χρήσεις γης και σημεία ενδιαφέροντος

Με την κινητικότητα στην εντός των τειχών πόλη να έχει αυξηθεί κατά πολύ τα τελευταία χρόνια, οι βασικοί άξονες έχουν γεμίσει με χώρους εμπορίου, εστίασης και αναψυχής.

Πολλά από τα δρώμενα της πόλης συγκεντρώνονται στον ιστορικό πυρήνα, όπου βρίσκονται μερικοί από τους πιο αξιόλογους πολιτιστικούς χώρους, όπως επίσης και πύκνωση μουσείων και μνημείων.

Στους δρόμους που εφάπτονται στην Ουδέτερη Ζώνη, εξακολουθούν να υπάρχουν πολλά εργαστήρια και συνεργεία, τα οποία έχουν εγκατασταθεί σε εγκαταλελειμμένα, από τον πόλεμο, κτίρια.

Στις υπόλοιπες περιοχές υπάρχουν κατά βάση κατοικίες και χρήσεις γειτονιάς, ειδικότερα στο βορειοανατολικό τμήμα, όμως σε αρκετά σημεία υπάρχει ανάμειξη ασύμβατων χρήσεων γης.

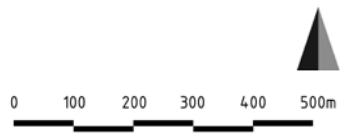
Εκτός των τειχών, συναντάμε στα δυτικά κυρίως δημόσιες υπηρεσίες και χρήσεις πολιτισμού, ενώ στα ανατολικά βιοτεχνίες και μικτές χρήσεις.

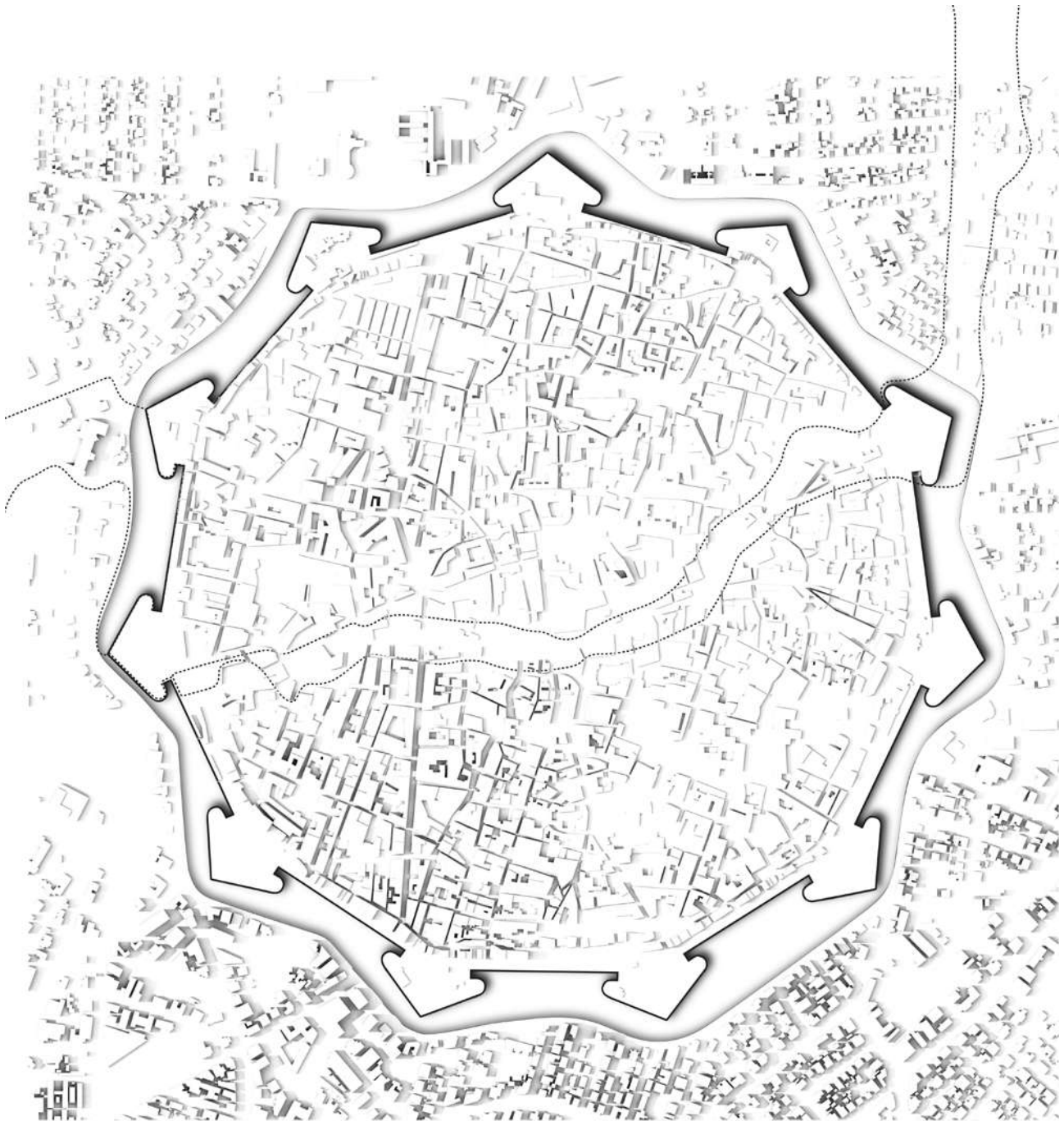
Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πολυπολιτισμικότητα των γειτονιών του κέντρου, με κάτοικους πολλών και διαφορετικών καταβολών και με ένα κράμα ορθόδοξων εκκλησιών, τζαμιών και καθολικών εκκλησιών.

Η παλιά Λευκωσία, με τεράστια ιστορία πίσω της, αποτελεί πλέον μία πόλη με εξαιρετικά ιδιαίτερο χαρακτήρα, τόσο σε επίπεδο αρχιτεκτονικό, πολιτισμικό, αλλά και κοινωνικό.



- | | | |
|---|-----------------------------|--------------------------|
| ■ ΕΜΠΟΡΙΟ / ΑΝΑΨΥΧΗ | ΜΟΥΣΕΙΟ/ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ | ΘΕΑΤΡΟ / ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ |
| ■ ΚΑΤΟΙΚΙΑ | ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ / ΔΙΟΙΚΗΣΗ | ΑΓΟΡΑ |
| ■ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ / ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ | ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ | ΧΑΝΙ |
| ■ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ | ΜΝΗΜΕΙΟ / ΑΞΙΟΘΕΑΤΟ | ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ |
| ■ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ / ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ | ΤΖΑΜΙ | ΓΗΠΕΔΟ |
| ■ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ / ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ | ΟΡΘΟΔΟΞΗ ΕΚΚΛΗΣΙΑ | ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ |
| ■ ΜΙΚΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ | ΑΛΛΗ ΕΚΚΛΗΣΙΑ | ΠΕΡΑΣΜΑ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ) |
| | ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ | |





Επιλογή της περιοχής παρέμβασης

Μελετώντας την πόλη και τις ασυνέχειες που αυτή παρουσιάζει και σε μία προσπάθεια προσέγγισης της σύνδεσης σε ποικίλα επίπεδα, αναγνωρίσαμε την Οχυρωματική Ζώνη της Λευκωσίας ως το κατάλληλο υπόβαθρο μίας εν δυνάμει συνέχειας.

Από τους βασικότερους λόγους, γιατί είναι ένας χώρος που συνομιλεί, τόσο με το βόρειο και νότιο τμήμα, όσο και με την παλιά και νέα πόλη.

Αυτό, σε συνάρτηση με το γεγονός ότι το τείχος με την τάφρο αποτελούσαν και αποτελούν κοινές εικόνες και κοινή αναφορά της παλιάς πόλης για Ελληνοκύπριους και

Τουρκοκύπριους.*

Σε αυτά προστίθενται το ίδιο της το σχήμα, μιας και ο κύκλος εννοιολογικά αποτελεί συνεχές, αλλά και η σημασία της ως αρχαιολογικό μνημείο.

Πολύ σημαντική είναι και η μεγάλη άκτιστη έκτασή της, σε μία πρωτεύουσα με σοβαρές ελλείψεις υπαίθριων δημόσιων χώρων και πρασίνου.

Για όλα τα παραπάνω, επιλέξαμε την τάφρο, συσχετισμένη πάντα με τους προμαχώνες, ως την περιοχή υλοποίησης των προθέσεών μας.

* Στη σύγχρονη ιστορία και η Ουδέτερη Ζώνη είναι επίσης ταυτισμένη με την παλιά πόλη, έχοντας όμως τη βαρύτητα της αρνητικής χροιάς.

Η τάφρος σήμερα

Παρότι κυκλική και άχτιστη και παρότι ιδανικός, κατ'εμάς, χώρος για δημιουργία συνεχειών, η τάφρος εμφανίζεται τελικά σήμερα κατακερματισμένη και γεμάτη ασυνέχειες.

Κυρίως εξαιτίας της Ουδέτερης Ζώνης, που τη χωρίζει σε δύο ημικύκλια, αλλά και των μπαζωμένων δρόμων, οι οποίοι κόβουν κάθετα την τάφρο ανά σημεία. Επίσης, όμως, λόγω ακατάλληλων χρήσεων και περιορισμένης προσβασιμότητας.*

Πολύ έντονη είναι η παρουσία του αυτοκινήτου, καθώς, τόσο στο επίπεδο της τάφρου, όσο και στο επίπεδο των προμαχώνων, βρίσκεται μεγάλος αριθμός χώρων στάθμευσης.

Στην περίμετρο, παρόλο που συναντώνται παιδικές χαρές και ανοιχτοί χώροι, που φιλοξενούν κατά καιρούς διάφορες εφήμερες εκδηλώσεις, αυτά είναι σε πολύ περιορισμένο αριθμό, δεδομένης της διαθέσιμης έκτασης.

Ενώ στην τάφρο υπάρχει σημαντικός αριθμός γηπέδων (κυρίως ποδοσφαίρου

και τέννις), σε πολλά η πρόσβαση δεν είναι ελεύθερη, αφού ο Δήμος ενοικιάζει τις εκτάσεις αυτές σε αθλητικούς ομίλους ή ιδιώτες. Σε αρκετούς προμαχώνες βρίσκονται κτίρια διοίκησης ή χρήσεων πολιτισμού, με κάποια από αυτά επίσης ιδιωτικά και μη προσβάσιμα.

Ως προς την πρόσβαση από το επίπεδο της πόλης (παλιάς και νέας) στο επίπεδο της τάφρου, αυτή γίνεται σήμερα σε κάποια σημεία με σκάλες, ενώ υπάρχουν ελάχιστες ράμπες και ασανσέρ. Στις περισσότερες περιπτώσεις, κανείς μπορεί να φτάσει στην τάφρο μόνο από τα απότομα πρανή του εδάφους.

Στο Βορρά, πάντως, η τάφρος εμφανίζεται σε μεγαλύτερη επαφή με τους κατοίκους των γύρω γειτονιών, τόσο ως προς τις χρήσεις, αλλά και τις προσβάσεις.

*Χάρτες χρήσεων και προσβασιμότητας τάφρου στις σελίδες 36 και 37 >



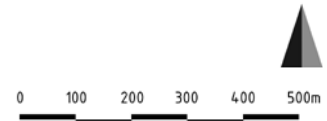
Χρήσεις τάφρου & προμαχώνων



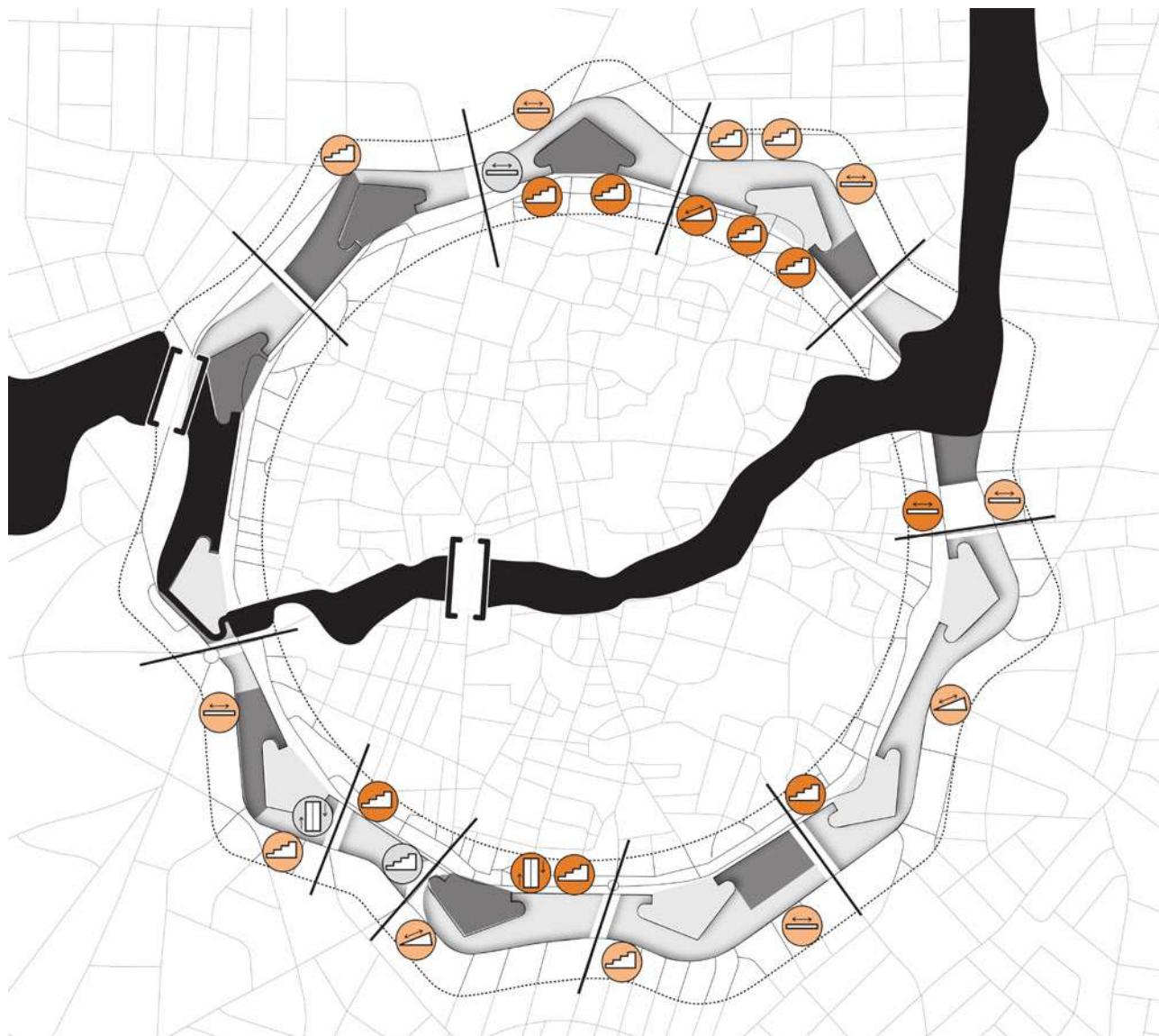
■ ΕΜΠΟΡΙΟ / ΑΝΑΨΥΧΗ
■ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
■ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ / ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
■ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
■ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ / ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ
■ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ / ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
■ ΜΙΚΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Ⓟ ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
Ⓟ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
Ⓟ ΓΗΠΕΔΟ
Ⓟ ΜΟΥΣΕΙΟ / ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
Ⓟ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ / ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Ⓟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
Ⓟ ΜΝΗΜΕΙΟ / ΑΣΙΟΘΕΑΤΟ
Ⓟ ΤΖΑΜΙ
Ⓟ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
Ⓟ ΠΕΡΑΣΜΑ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ)



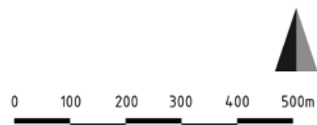
Προσβασιμότητα τάφρου



- σύνδεση νέας πόλης & τάφρου
- σύνδεση παλιάς πόλης & τάφρου
- σύνδεση δρόμου/χέφυρας & τάφρου
- σύνδεση νέας πόλης & παλιάς πόλης

- σκάλα
- συνεπίπεδο
- ράμπα
- ανελκυστήρας

- προσβάσιμη έκταση
- μη προσβάσιμη έκταση





Η τάφος χθες

Η εικόνα της τάφρου στο παρελθόν ήταν για εμάς πηγή έμπνευσης, αφού φιλοξενούσε ποικίλες εφήμερες ή πιο μόνιμες χρήσεις,

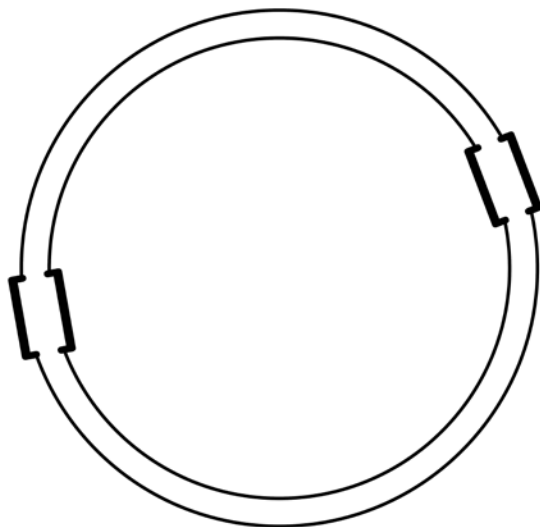
Γήπεδα, πάρκα, αγορές, εκθέσεις είναι ορισμένα παραδείγματα χρήσεων που προκύπτουν από το διαθέσιμο αρχαιακό φωτογραφικό υλικό και συνθέτουν μια τάφρο ολωσδιόλου αλλιώτικη, και κυρίως μια τάφρο ζωντανή και βιωμένη από τους κατοίκους της πόλης.

Η τάφος είχε αποτελέσει αμιγώς ελεύθερο και δημόσιο χώρο. Το γεγονός αυτό συνετέλεσε στο να τη διαπραγματευτούμε ξανά ως τέτοιο.

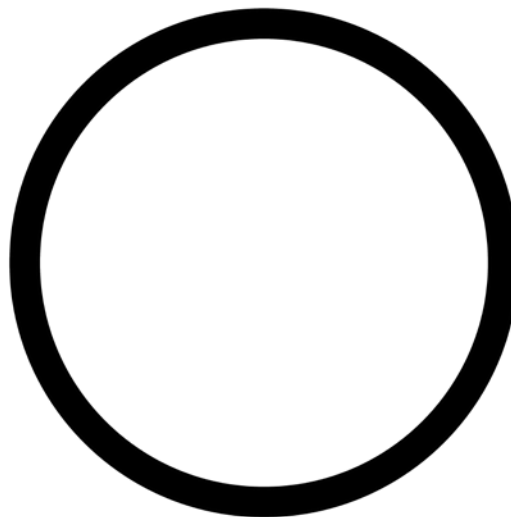
Βασικές προθετικές κινήσεις

Θεμελιώδης αρχή μας είναι αυτός ο τόπος κοινής αναφοράς να εξελιχθεί και σε έναν κοινό τόπο που να αναφέρεται σε όλους: Βόρειους και Νότιους, κάτοικους του κέντρου ή και όχι. Για το σκοπό αυτό, απαραίτητη θεωρούμε τη διάνοιξη περασμάτων στα σημεία όπου η διαχωριστική γραμμή διακόπτει σήμερα την τάφρο, ώστε τα δύο ημικύκλιά της να συνδεθούν. Για αρχή με ρεαλιστικούς όρους, ως σημεία ελέγχου, τα οποία στη συνέχεια θα μπορούν να αναιρεθούν.

Διαχειριζόμαστε, έτσι, την έκταση της τάφρου και των προμαχώνων ως ένα ενιαίο πράσινο δημόσιο χώρο, δημιουργώντας ένα δακτυλίδι, μια αγκαλιά περιμετρικά της παλιάς πόλης.



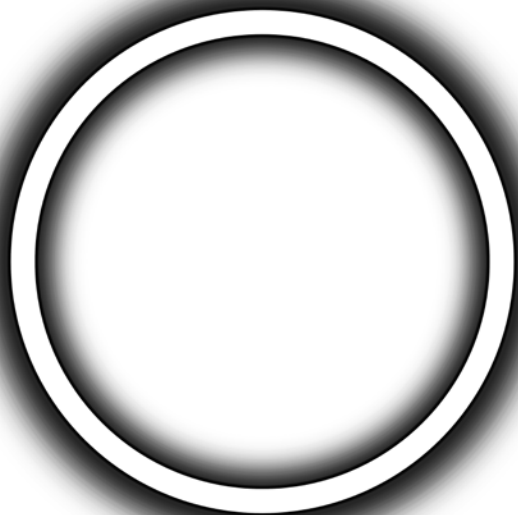
Συρραφή ημικυκλίων



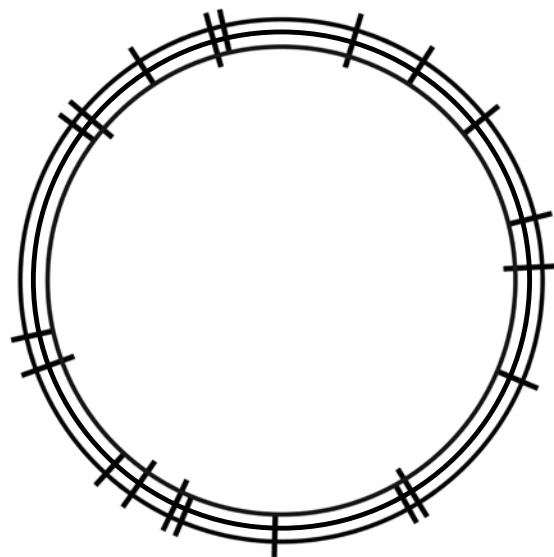
Πράσινος, δημόσιος δακτύλιος

Κάνουμε μία διάκριση τοπικού-υπερτοπικού, με τους προμαχώνες, λόγω άμεσης επαφής με την παλιά πόλη, να υποδέχονται κυρίως υπαίθριες χρήσεις γειτονιάς, ενώ η τάφρος, λόγω μεγαλύτερης συσχέτισης με τη νέα πόλη, κυρίως χρήσεις πιο υπερτοπικού χαρακτήρα.

Ως προς τις ροές, δημιουργούμε κυκλικούς περιπάτους με διαδρομές σε τρία επίπεδα και συνδέσεις αυτών μεταξύ τους. Βασική διαδρομή θα αποτελεί αυτή στο επίπεδο της τάφρου και δευτερεύουσες, η μία στο επίπεδο της παλιάς πόλης, περιμετρικά του τείχους, και η άλλη στο επίπεδο της νέας πόλης, στο όριο με την τάφρο.



Τοπικό - υπερτοπικό



Διαδρομές & συνδέσεις

Προώθηση καθημερινής επαφής και επικοινωνίας

Στις εκτάσεις δυτικά και ανατολικά, όπου Οχυρωματική και Ουδέτερη Ζώνη ταυτίζονται χωρικά, και οι οποίες αποτελούν ουδέτερο έδαφος, ορίζουμε χρήσεις οι οποίες θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως κοινωνικοί πυκνωτές για κόσμο κάθε ηλικίας από όλη την πόλη.

Πιο συγκεκριμένα, στα δυτικά, δίπλα ακριβώς στο Σπίτι της Συνεργασίας και πλησίον του Δημοτικού Κήπου, προτείνουμε αθλητικές εγκαταστάσεις (στίβος, γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, τένις κτλ), θεωρώντας ότι η άθληση και το παιχνίδι, ειδικά σε παιδιά και νέους, θα μπορούσαν να θέσουν τα θεμέλια μίας νέας αφήγησης.

Διεκδίκηση της τάφρου ως δημόσιο χώρο



Στην ουδέτερη έκταση ανατολικά, σε μία ήσυχη περιοχή, κατά βάση κατοικίας, προτείνουμε ένα πάρκο σκύλων, το οποίο, εκ πείρας, αναγνωρίζουμε ως έναν απλό καθημερινό τρόπο συνάντησης ανθρώπων. Αξίζει να αναφέρουμε ότι σήμερα τα κατοικίδια, βάσει νόμου, απαγορεύεται να περάσουν από τη μία πλευρά στην άλλη.

Σε όλη την υπόλοιπη περίμετρο και σε συσχετισμό πάντα με τις τριγύρω υπάρχουσες χρήσεις γης, τοποθετούμε χώρους πρασίνου με παιδικές χαρές, γήπεδα, ανοιχτά θέατρα, αλλά και ελεύθερους χώρους για εφήμερες χρήσεις, όπως συναυλίες, φεστιβάλ, θερινά σινεμά και υπαίθριες αγορές.



Υποδομές για τη δημιουργία συνεχειών

Δίκτυο δρόμων στην ευρύτερη Λευκωσία



- ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΑΞΟΝΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
- ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- ΠΕΡΑΣΜΑ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ)

0 1 2 3 4 5

10km



Υποδομές για τη δημιουργία συνεχειών

Μείωση των αμαξιών στην παλιά πόλη*

Εύστοχα θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε πως το αυτοκίνητο στη Λευκωσία του σήμερα πιο πολύ υποβάθμιση θυμίζει παρά πρόοδο.

Οι δρόμοι που δημιούργησαν οι Άγγλοι κόβοντας τα τείχη, για να ενώσουν τη νέα με την παλιά πόλη, πολλοί δεν εξυπηρετούν πια.

Μένουν, λοιπόν, να αποκόπτουν την τάφρο σε μικρές δεξαμενές, αφού κατά βάση είναι μπαζωμένοι, και να καλούν τα αυτοκίνητα να εισβάλουν στην εντός των τειχών πόλη.

Σε μία προσπάθεια, λοιπόν, ενοποίησης της τάφρου και αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας στο κέντρο της Λευκωσίας, καταλήξαμε σε μια αναδιαμόρφωση του κυκλοφοριακού, βασιζόμενες στους χάρτες ανάλυσης, αλλά και στις νέες αρχές που οι ίδιες θέσαμε.

Από τους εννιά δρόμους που υπήρχαν αρχικά, πλέον προτείνουμε τρεις μόνο ικανούς να δεχτούν αυτοκίνητα, και αυτό κυρίως λόγω πρακτικής αναγκαιότητας (τροφοδοτήσεις, ασθενοφόρα κτλ).

Οι δρόμοι αυτοί επιλέχθηκαν προσεκτικά, συσχετισμένοι με βασικούς οδικούς άξονες, όσον αφορά τη νέα πόλη, αλλά και άξονες της παλιάς πόλης, που λόγω χρήσης θα μπορούσαν να το υποστηρίξουν.

Ουσιαστικό κομμάτι της μελέτης αυτής, αποτελεί η τάση μας να δούμε το κυκλοφοριακό της Λευκωσίας ως ενιαίο δίκτυο Βορρά και Νότου.

Στο πλαίσιο ελαχιστοποίησης του αυτοκινήτου στο κέντρο, αφαιρέσαμε όσους χώρους στάθμευσης συναντήσαμε εντός της τάφρου και των προμαχώνων.

*Χάρτες υπάρχοντος δικτύου δρόμων στο κέντρο και αντιπρότασης στις επόμενες σελίδες >

Υπάρχων δίκτυο δρόμων στο κέντρο της Λευκωσίας



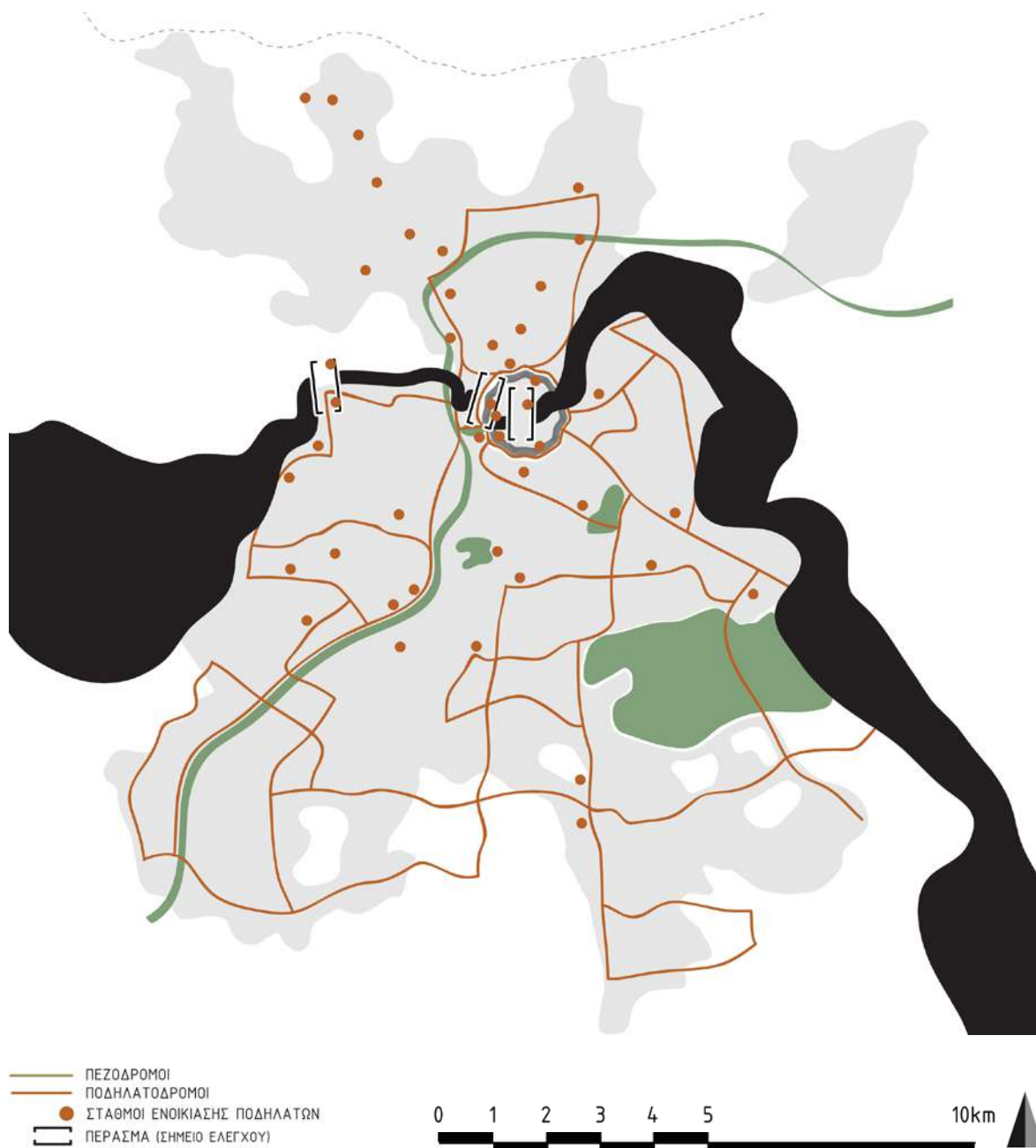
- ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΑΞΟΝΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
- ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- ▭ ΠΕΡΑΣΜΑ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ)

Αντιπρόταση



Δίκτυο πεζόδρομων & ποδηλατόδρομων στην ευρύτερη Λευκωσία

Υποδομές για τη δημιουργία συνεχειών



Εκτεταμένο δίκτυο πεζόδρομων & ποδηλατόδρομων*

Μελετώντας την εντός των τειχών πόλη, θα έλεγε κανείς πως ελάχιστοι δημόσιοι χώροι εντοπίζονται, είτε μιλάμε για πλατείες, είτε για χώρους πρασίνου.

Νότια, παρατηρούνται τα τελευταία χρόνια κάποιες προσπάθειες πεζοδρόμησης μέρους της παλιάς πόλης, ενώ βόρεια οι πεζοδρομήσεις είναι μεμονωμένες και εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στις γειτονιές-τοπόσημα.

Όσον αφορά τους ποδηλατόδρομους, ενώ υπάρχει σχεδιασμός, ελάχιστοι υφίστανται. Από την άλλη, όπως σημειώνεται στους χάρτες, υπάρχουν διασκορπισμένοι σταθμοί ενοικίασης ποδηλάτων, τόσο στο κέντρο, όσο και στα προάστια, όμως το ίδιο το μέσο δεν είναι ευρέως διαδεδομένο. Σαφώς κομμάτι του προβλήματος αποτελεί το ατελές του δικτύου, μιας και η τοπογραφία της Λευκωσίας ευνοεί τη χρήση ποδηλάτου.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, ελαχιστοποίησης της χρήσης αυτοκινήτου και έχοντας

διαβάσει τις ελλείψεις υποδομών για την αντικατάστασή του με αλλά μέσα, θεωρήσαμε επόμενο να επεκτείνουμε το δίκτυο των ποδηλατόδρομων, ούτως ώστε να το καταστήσουμε όντως βιώσιμο.

Ταυτόχρονα, απομακρύνοντας τα αυτοκίνητα, μετατρέψαμε σχεδόν το σύνολο των δρόμων εντός των τειχών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους. Άλλους πλατύτερους και άλλους στενότερους, δεδομένης πάντα της χρήσης, της ανάγκης ή της πύκνωσης του κάθε πεζόδρομου.

Σε κάθε περίπτωση, εφαρμόστηκε η βασική αρχή του ενιαίου δικτύου, κάτι που γίνεται εύκολα αντιληπτό παρατηρώντας τους χάρτες αντιπρότασης.

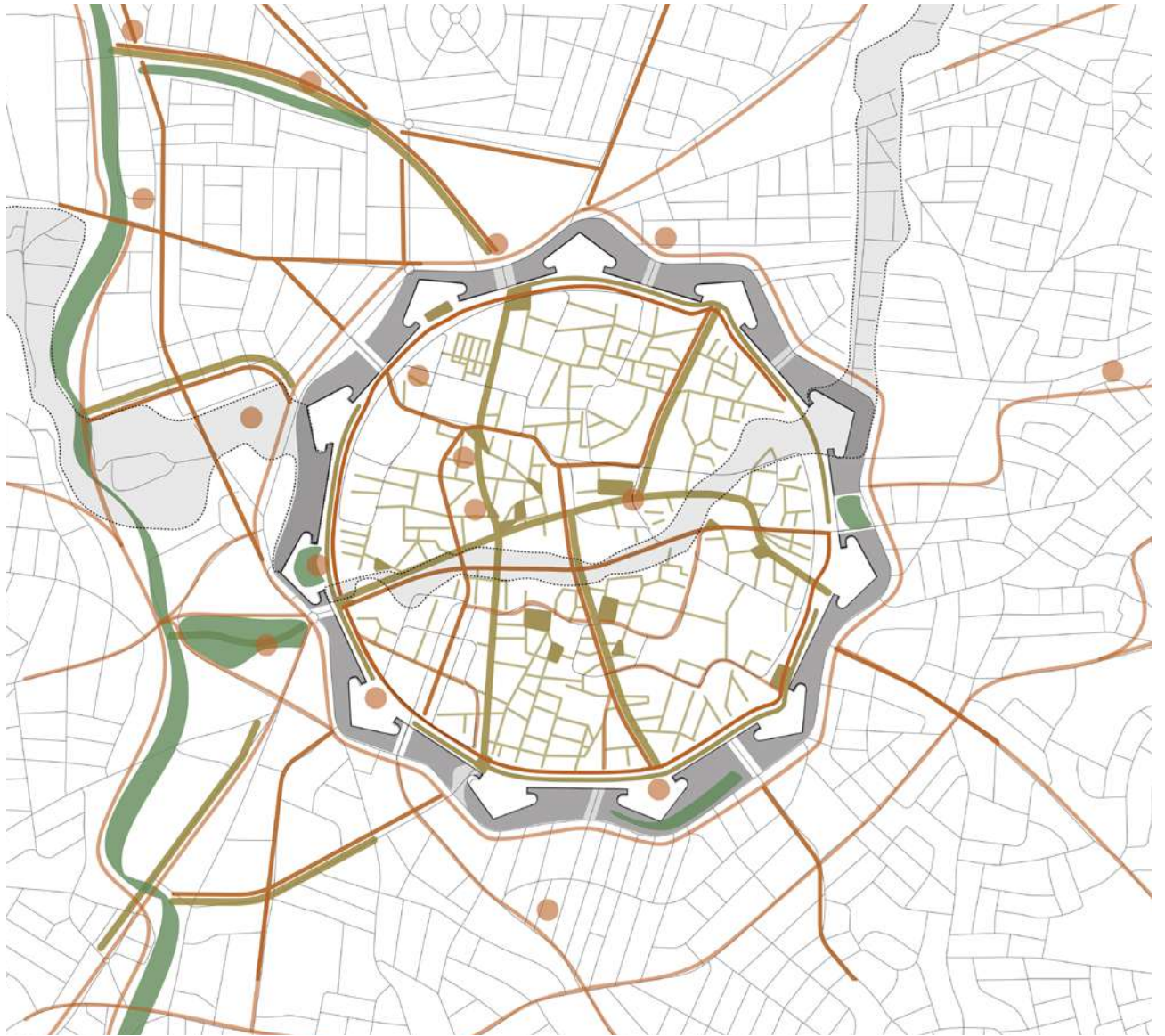
*Χάρτες υπάρχοντος δικτύου στο κέντρο και αντιπρότασης στις επόμενες σελίδες >

Υπάρχων δίκτυο πεζόδρομων & ποδηλατόδρομων στο κέντρο της Λευκωσίας



- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ
- ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ
- ▭ ΠΕΡΑΣΜΑ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ)

Αντιπρόταση



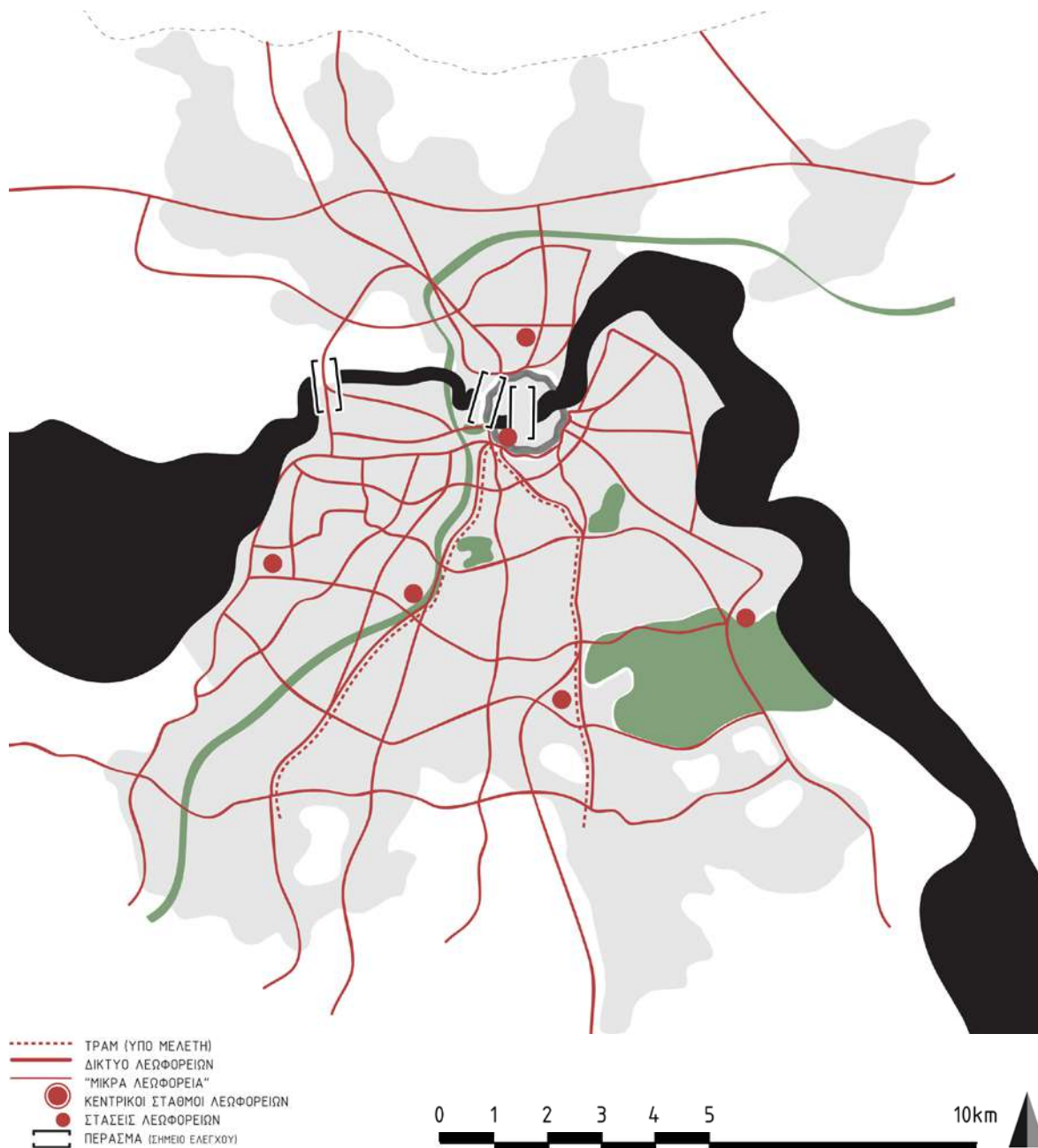
0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5

1km



Υπάρχων δίκτυο Μ.Μ.Μ. στην ευρύτερη Λευκωσία

Υποδομές για τη δημιουργία συνεχειών



Ένα μέσο σταθερής τροχιάς για όλη την πόλη*

Παρόλο που το κύριο μέσο μεταφοράς στη Λευκωσία, και στην Κύπρο εν γένει, είναι το αυτοκίνητο, νότια συναντάμε ένα αρκετά πυκνό δίκτυο λεωφορείων για τα δεδομένα της πόλης.

Το δίκτυο αυτό αναφέρεται μόνο στο Νότο, και έχει σα σημείο αναφοράς τον κεντρικό σταθμό της πλατεία Σολωμού, ο οποίος βρίσκεται σε δρόμο πάνω από την τάφρο. Τα λεωφορεία του ενώνουν τα προάστια της Νότιας Λευκωσίας με το κέντρο της πόλης, κάνοντας στάσεις και στον περιμετρικό δακτύλιο των τειχών.

Το δίκτυο λεωφορείων του Βορρά, όπως και τα υπόλοιπα δίκτυά του, δεν είναι ιδιαίτερος ανεπτυγμένο, αν και οι κάτοικοι βόρεια φαίνεται να το χρησιμοποιούν σαφώς πιο εκτεταμένα απ' ό,τι νότια.

Ενδιαφέρον, ωστόσο, παρουσιάζει η μελέτη που πραγματοποιείται για την εγκατάσταση τραμ στη Νότια Λευκωσία, το οποίο θα συνδέει το κέντρο με τα προάστια της.

Πρωτίστως εμπνευσμένες από την επίσημη μελέτη που αφορά το τραμ και πάντα σε συνδυασμό με τη βασική μας

αρχή του ενιαίου δικτύου, βρεθήκαμε να οραματιζόμαστε μια συνολικότερη εικόνα ενός μέσου σταθερής τροχιάς, που θα κυκλώνει την ενετική οχύρωση, ενώνοντας τις δύο πλευρές, αλλά και που θα επεκτείνεται προς τα προάστια εκατέρωθεν.

Ένα δίκτυο, αρχικά τουλάχιστον, αποτελούμενο από τρεις 'γραμμές'. Την κυκλική πορεία περιμετρικά της τάφρου, την πορεία που ενώνει με τα προάστια του Βορρά και την πορεία που ενώνει με τα προάστια του Νότου.

Στο πλαίσιο αυτό, μεταφέρουμε τον κεντρικό σταθμό λεωφορείων του Βορρά στην έκταση έναντι της πύλης Κερύνηας, μετατρέποντάς τον ταυτόχρονα και σε κόμβο μετεπιβίβασης. Αντιστοίχως, ο κεντρικός σταθμός στο Νότο μεταφέρεται στον προμαχώνα Tripoli, ώστε να μη διακόπτει τη συνέχεια της τάφρου.

Υπάρχων δίκτυο Μ.Μ.Μ. στο κέντρο της Λευκωσίας



- ΤΡΑΜ (ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ)
- ΔΙΚΤΥΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
- "ΜΙΚΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ"
- ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
- ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
- ▭ ΠΕΡΑΣΜΑ (ΙΣΗΜΕΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ)

Αντιπρόταση



0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5

1km



Το τραμ ως μέσο σύζευξης

Η 'πορεία' του τραμ

Για να φτάσει το όραμα σε μία πραγματοποιήσιμη μορφή με ρεαλιστικούς όρους, χρειάστηκε να περάσει από διάφορες φάσεις. Ξεκινώντας από μία σχεδόν εννοιολογική προσέγγιση: το ιδανικό του καθαρού κύκλου που περιβάλλει το τείχος, αγνοώντας το σύνορο.

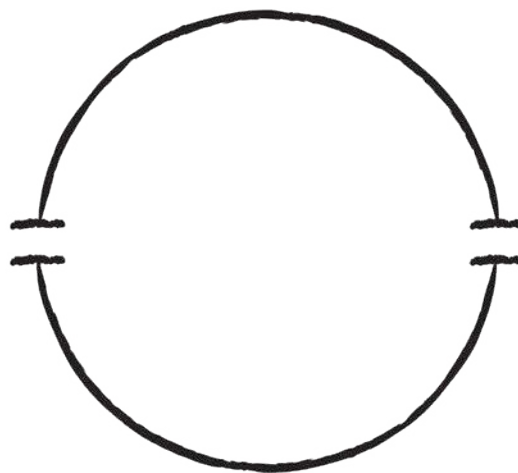
Στην επόμενη φάση, με μία επαναφορά στην πραγματικότητα, προκειμένου να την επαναδιαπραγματευτούμε, εισαγάγαμε στη συνθήκη του τραμ τη συνθήκη του συνόρου, όπως αυτό υφίσταται.

Αυτό μας οδήγησε αρχικά στη διάσπαση του ιδανικού κύκλου σε δύο ημικύκλια, σε αντιστοιχία με τη διάσπαση της πόλης, στα όρια δηλαδή του συνόρου.

Κάτι που μας άφησε με δύο συνεχείς μπρος-πίσω ημικυκλικές πορείες, άρα πρακτικά δύο ασύνδετα δίκτυα. Το δεύτερο ελάττωμα της συγκεκριμένης φάσης, υπήρξε η αποδυνάμωση των δυνατοτήτων του ίδιου του μέσου, μιας και οι χρόνοι αναμονής γίνονταν πολύ μεγάλοι.



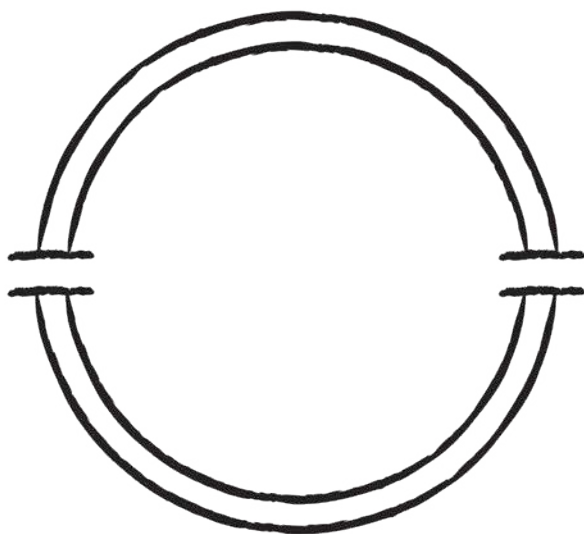
Φάση Α'
1 γραμμή, 1 κυκλική πορεία



Φάση Β'
1 γραμμή, 2 ημικυκλικές πορείες

Έτσι, φτάσαμε στην τρίτη φάση επεξεργασίας του πλάνου-τράμ. Αντί για μία γραμμή σε κάθε πλευρά, βάλαμε δύο, βελτιώνοντας αισθητά τη συχνότητα του μέσου, άρα καθιστώντας το βιωσιμότερο.

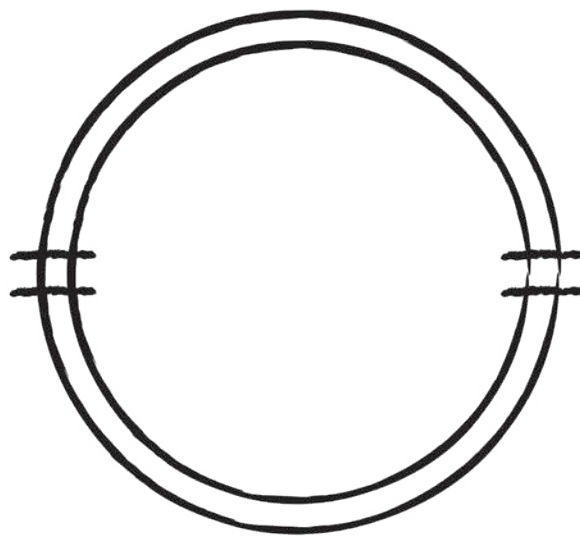
Η μορφή, όμως, αυτή, αν και βελτιωμένη σε σχέση με τη δεύτερη και υλοποιήσιμη σε σχέση με την πρώτη, δε μας ικανοποιούσε, αφού ήταν ασυνεπής ως προς τη βασικότερη των αρχών μας: αυτή του ενιαίου δικτύου.



Φάση Γ'
2 γραμμές, 2 ημικυκλικές πορείες

Τελικά, εν μέρει ενστερνιζόμενες μέρος της πρώτης φάσης, ενώσαμε ξανά τα ημικύκλια, χαράζοντας πια δύο ομόκεντρους κύκλους, έναν με δεξιόστροφη πορεία και έναν με αριστερόστροφη.

Στην περίπτωση αυτή, το τραμ, εκ των πραγμάτων, κάνει στάσεις για έλεγχο των επιβατών στα σημεία όπου συναντάει το σύνορο. Με αυτή τη λύση, ναι μεν δεν αναιρέσαμε εξ ολοκλήρου τη χωρική υπόσταση του συνόρου, όπως ίσως να θέλαμε, αλλά τουλάχιστον δεν αφήσαμε να μας διαταράξει την κυκλική ενιαία πορεία.



Φάση Δ'
2 γραμμές, 2 κυκλικές πορείες

Διασχίζοντας την Ουδέτερη Ζώνη

Δεδομένης της πολιτικής κατάστασης του νησιού και της αποτύπωσής της στον αστικό χώρο της Λευκωσίας, μα και της πρακτικής έκφρασης του προσπελάσιμου ή μη συνόρου, και προσπαθώντας καθ' όλη τη διάρκεια να διατηρήσουμε μια όσο το δυνατόν ρεαλιστική στάση, αναγκαστήκαμε να θέσουμε και να απαντήσουμε σε διάφορα πρακτικά ερωτήματα.

Έχοντας ως δεδομένη τη μερική διάνοιξη των οδοφραγμάτων Λήδρα Πάλλας (2003) και Λήδρας (2008), σε συνδυασμό με τις μη προσεγγίσιμες εκτάσεις τάφρου που εμπίπτουν στο εύρος της Ουδέτερης Ζώνης, έπρεπε να προσδιορίσουμε ποια θα ήταν η λειτουργία ενός κυκλικού τραμ, σε ένα τόσο περίπλοκο και άκαμπτο πολιτικό παιχνίδι.

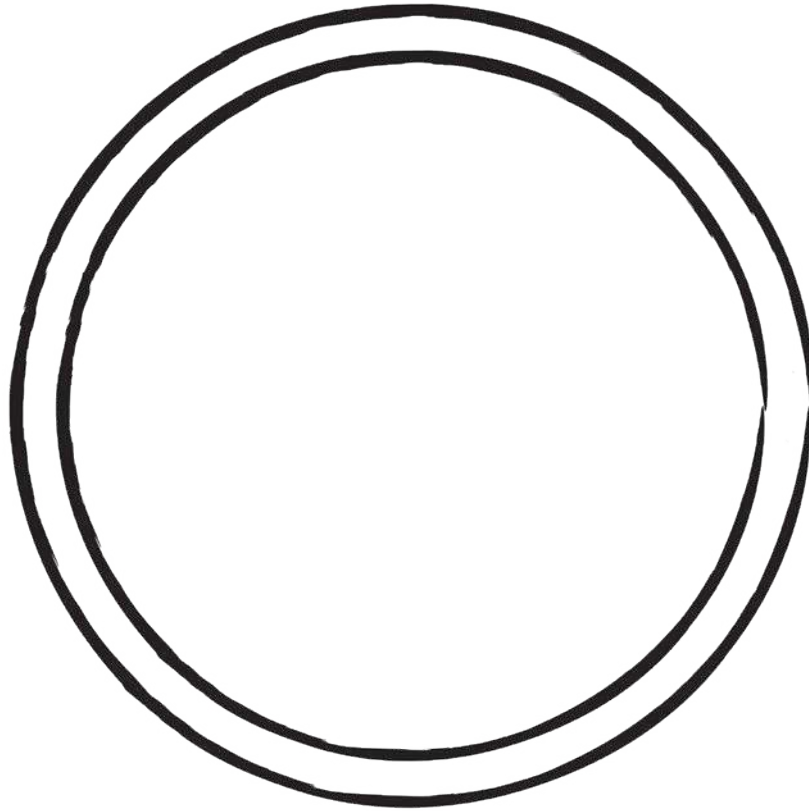
Σαφώς και θέλαμε να εκμεταλλευτούμε στο έπακρον τις δυνατότητες του μέσου, για τις οποίες και το επιλέξαμε, χωρίς, όμως, να χρειαστεί να τεμαχίσουμε το δίκτυο στα δύο, όπως τεμαχίζει το σύνορο την πόλη.

Αντιθέτως, θέλαμε να τονίσουμε τη συνέχεια, την οποία οραματιζόμαστε.

Γι' αυτό, το τραμ κινείται εν τέλει κυκλικά, σχεδόν αφηφώντας το σύνορο, με μόνη υποχώρηση την ταύτιση τεσσάρων στάσεων του, στις συμβολές του συνόρου με την τάφρο, με τέσσερα σημεία ελέγχου, ένα εκ των οποίων υφίσταται ήδη.

Αυτό, επί της ουσίας, συνεπάγεται με έλεγχο ταυτότητας ή διαβατηρίου πριν/μετά την προσπέλαση του συνόρου, πράγμα αναπόφευκτο προς το παρών, μιας και μεγάλη μερίδα του πληθυσμού αποτελείται από πολίτες τρίτων χωρών, άνθρωπους δηλαδή που βάσει νομοθεσίας απαγορεύεται να περάσουν το σύνορο.

Έτσι, ενώ το τραμ αδειάζει για να διασχίσει την Ουδέτερη Ζώνη, το ίδιο το όχημα συνεχίζει την πορεία του, μεταφέροντας μάλιστα, εννοιολογικά, και το παράδοξο του διαχωρισμού, έως ότου αυτός αρθεί και το όχημα, γεμάτο πια, συνεχίσει εντελώς αδιατάραχτο.



*...έως ότου ο διαχωρισμός αρθεί
και το όχημα συνεχίσει εντελώς αδιατάραχτο*

Η κίνηση του τραμ στην πόλη

Προκειμένου να συνδέεται άμεσα με τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία, αλλά και τους βασικότερους άξονες του ευρύτερου κέντρου της Λευκωσίας, τοποθετούμε το τραμ στο εξωτερικό όριο περιμετρικά της τάφρου, στο επίπεδο δηλαδή της νέας πόλης.

Για το σκοπό αυτό, και πάντα με προτεραιότητα στον πεζό, κάνουμε διαπλάτυνση του υπάρχοντος περιμετρικού πεζοδρομίου, είτε στενεύοντας τις λωρίδες των αυτοκινήτων, πετυχαίνοντας ταυτόχρονα και μερική μείωση της ταχύτητάς τους, είτε έχοντας μετατρέψει δρόμους διπλής κυκλοφορίας σε μονής.

Στο όριο του πεζοδρομίου με την τάφρο δημιουργούμε διαμορφώσεις με πρόβολουσ¹, πρανή² ή ράμπες, ενώ σε μερικές περιπτώσεις εκμεταλλευόμαστε την υψομετρική διαφορά για δημιουργία κλειστών, κτισμένων χώρων, όπως καντίνες, αποδυτήρια, τουαλέτες κτλ.

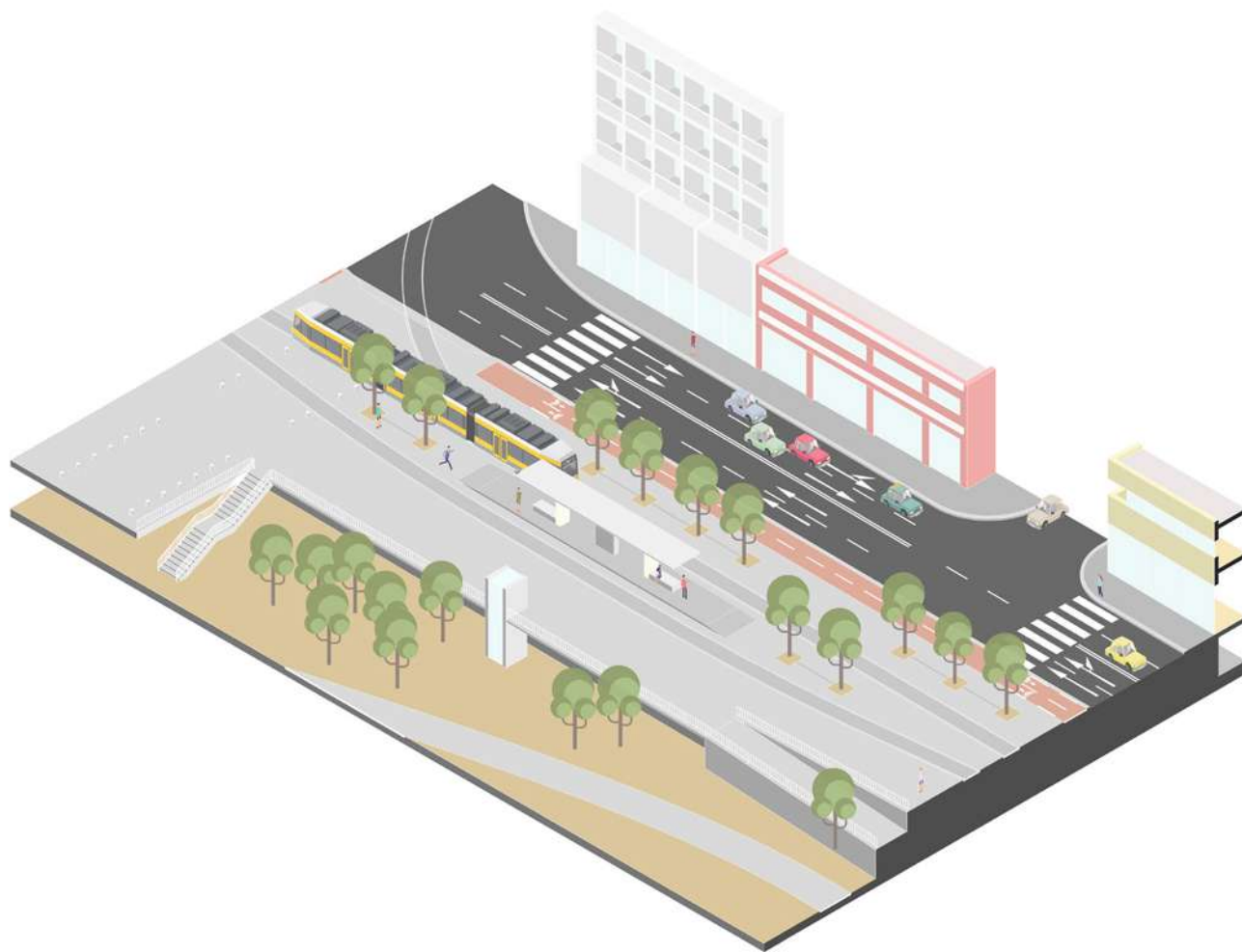
Η πορεία του τραμ χαράζεται ανάμεσα σε πορείες πεζών και δίπλα σε αυτήν του ποδηλάτη, όλα στο ίδιο επίπεδο,

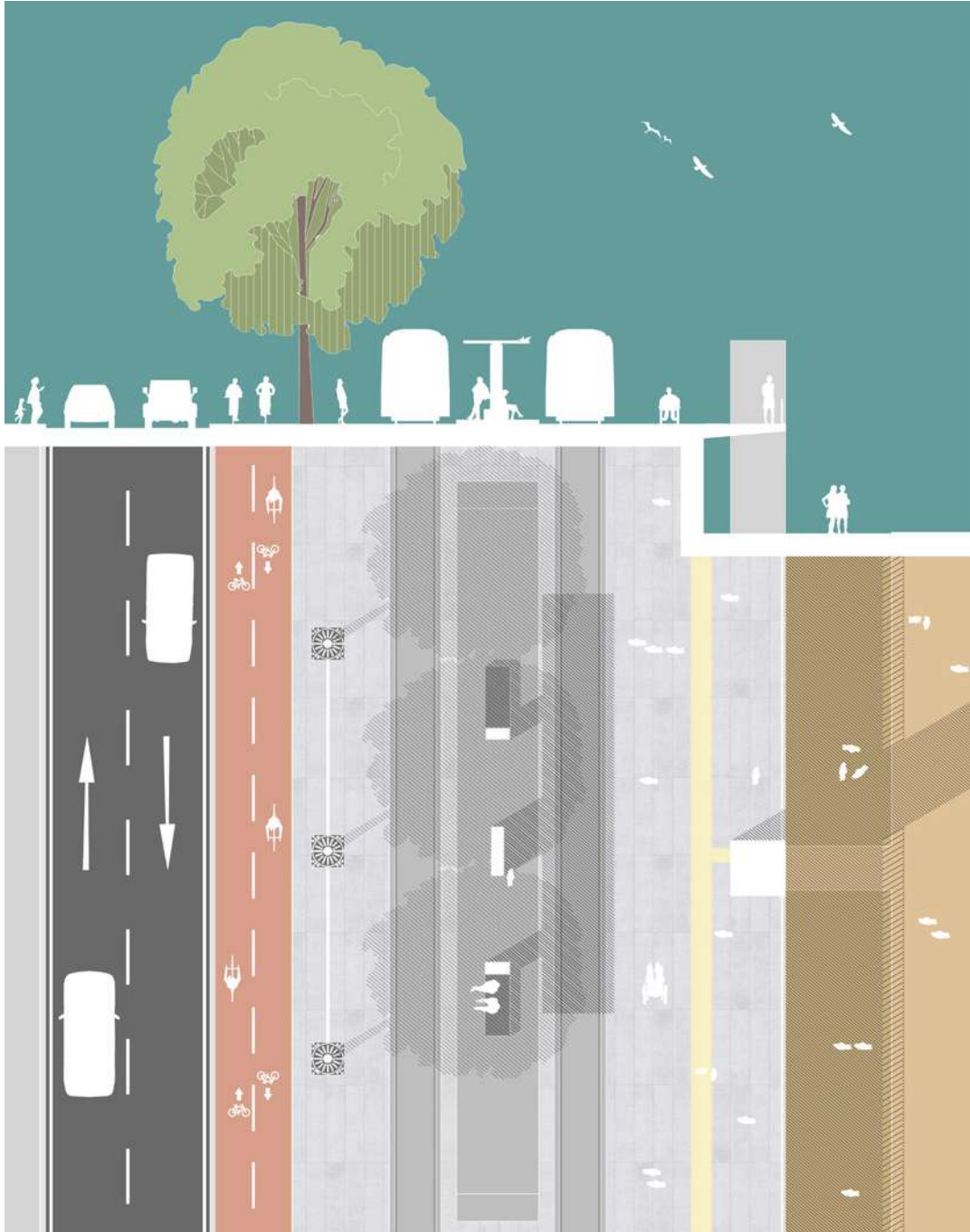
και το σύνολο των τριών διαχωρίζεται από την πορεία του αυτοκινήτου με μια υψομετρική διαφορά της τάξεως των 20cm, καθιστώντας σαφή την πρόθεση αποστασιοποίησης από τα αμάξια.

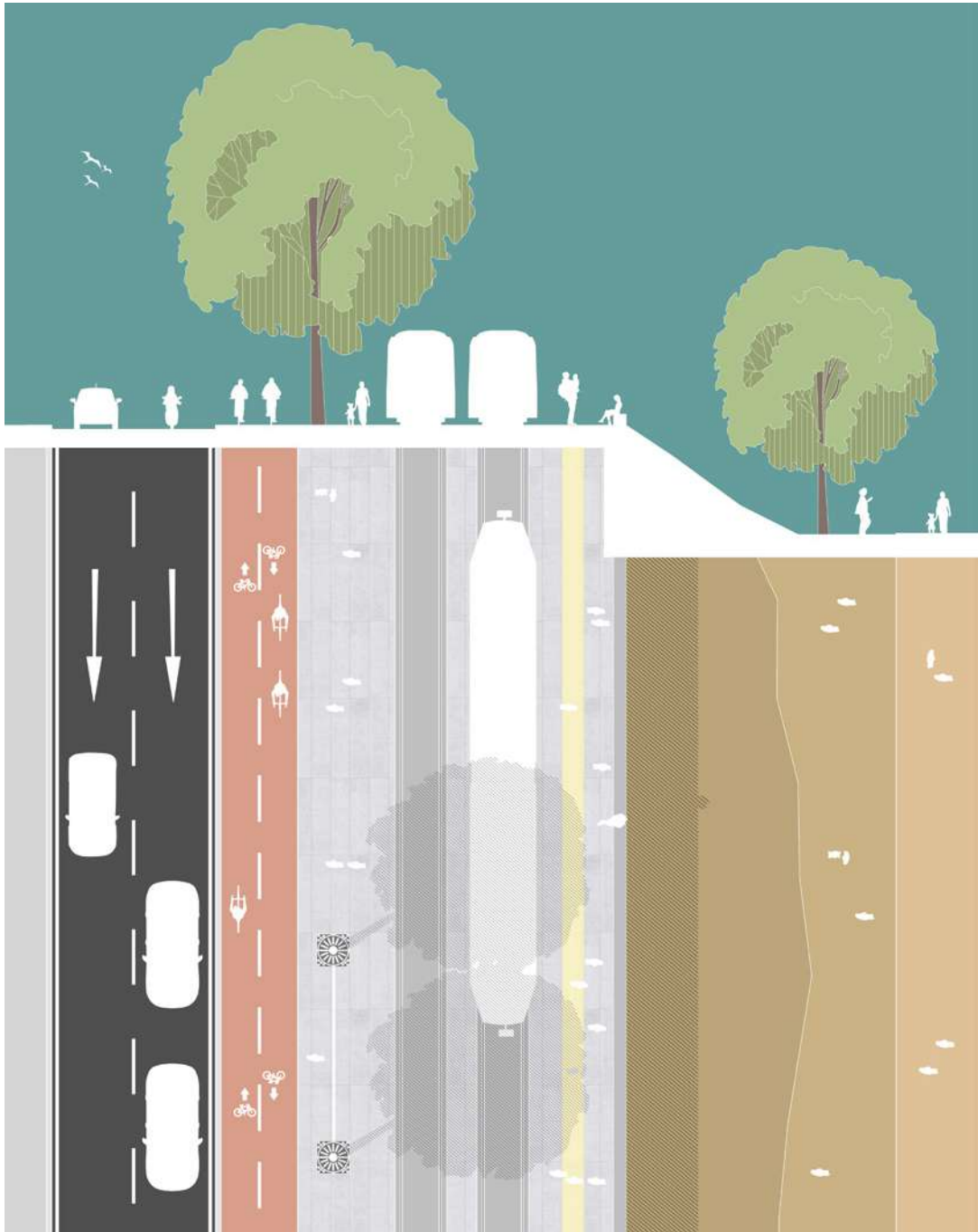
Δημιουργείται, έτσι, ένα πλατύ πεζοδρόμιο, με δεντροφύτευση για σκιά σε όλο το μήκος, όπου πεζός και τραμ μοιράζονται μια σχεδόν κοινή πλακοστρωμένη έκταση και έχουν από κοινού το προνόμιο της οπτικής φυγής προς τα ενετικά τείχη και την τάφρο.

Στα σημεία των στάσεων του τραμ, η πλακοστρωμένη έκταση φαρδαίνει, ώστε να υποδεχτεί ένα σκίαστρο με παγκάκια και εκδοτήριο εισιτηρίων.

Το τραμ σε σχέση με τη νέα πόλη και την τάφρο (ενδεικτικό σημείο στάσης)







Επιλογή των σημείων στάσης

Επί του πρακτέου, όταν οι γενικές ιδέες περί στάσεων του τραμ έπρεπε να πάρουν σχεδιαστική υπόσταση, αρχίσαμε να τις επεξεργαζόμαστε εν συναρτίσει με το πολύπλοκο ευρύτερο δίκτυο της πόλης.

Αρχικά, αποκόψαμε νοητά την εντός των τειχών πόλη από την εκτός, κρατώντας ως μόνα δεδομένα τα τείχη με την τάφρο, τους χώρους πρασίνου και την Ουδέτερη Ζώνη.¹

Έπειτα, με φόντο το οδικό δίκτυο που προέκυψε από την ανάλυση και την επεξεργασία της προηγούμενης φάσης, προσθέσαμε τους τρεις δρόμους-γέφυρες με αναφορά στο αυτοκίνητο.²

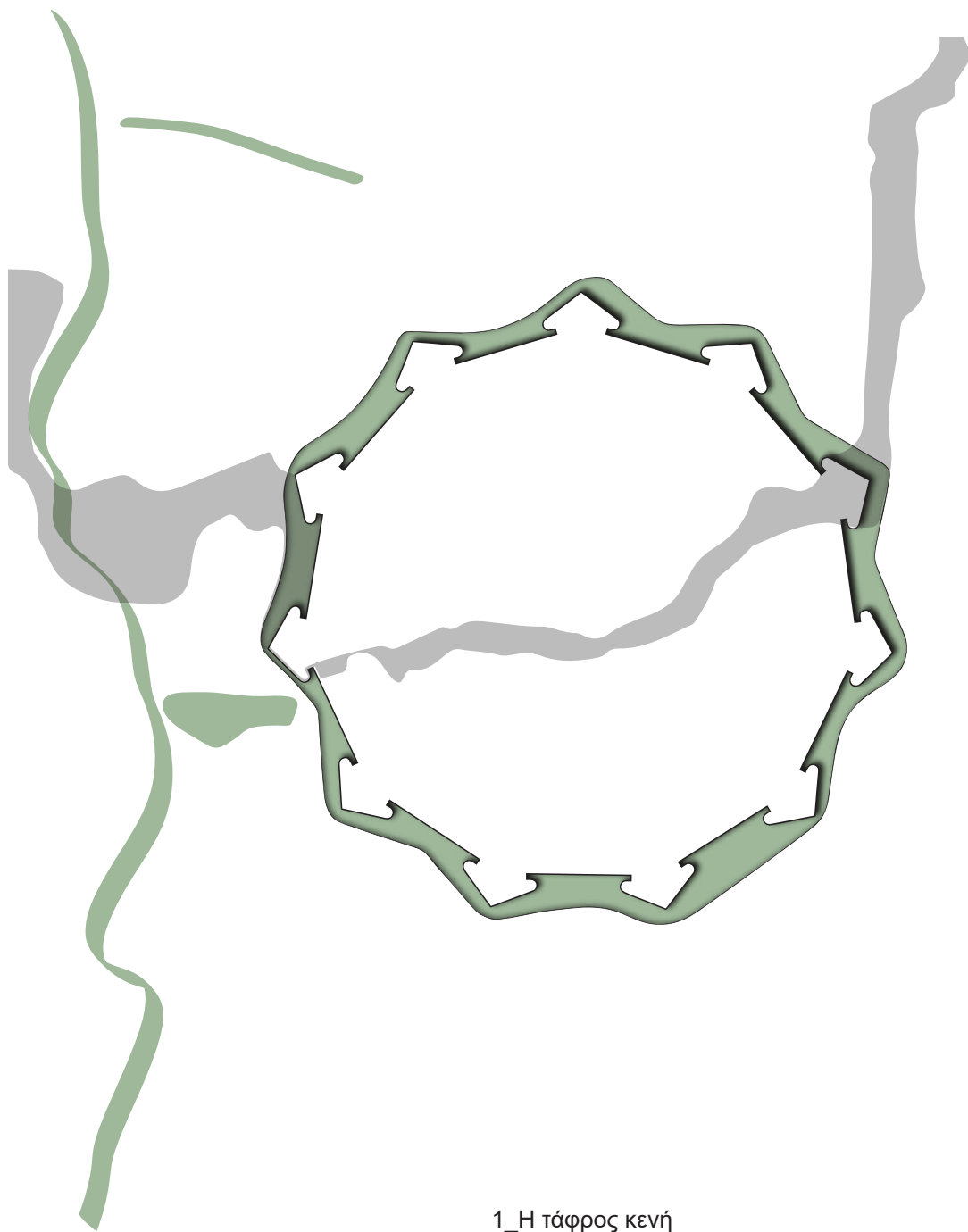
Εν συνεχεία, συμπληρώσαμε τη χαρτογράφηση με το δίκτυο πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων και τις υπόλοιπες πεζογέφυρες που συνδέουν νέα με παλιά πόλη.³

Σημαντικό είναι να αναφερθεί πως όλες οι απευθείας κινήσεις που ενώνουν νέα με παλιά πόλη, είτε αναφέρονται στο αυτοκίνητο, είτε στον πεζό, έχουν μορφή γέφυρας, επιτρέποντας έτσι την συνεχόμενη κυκλική κίνηση στο επίπεδο της

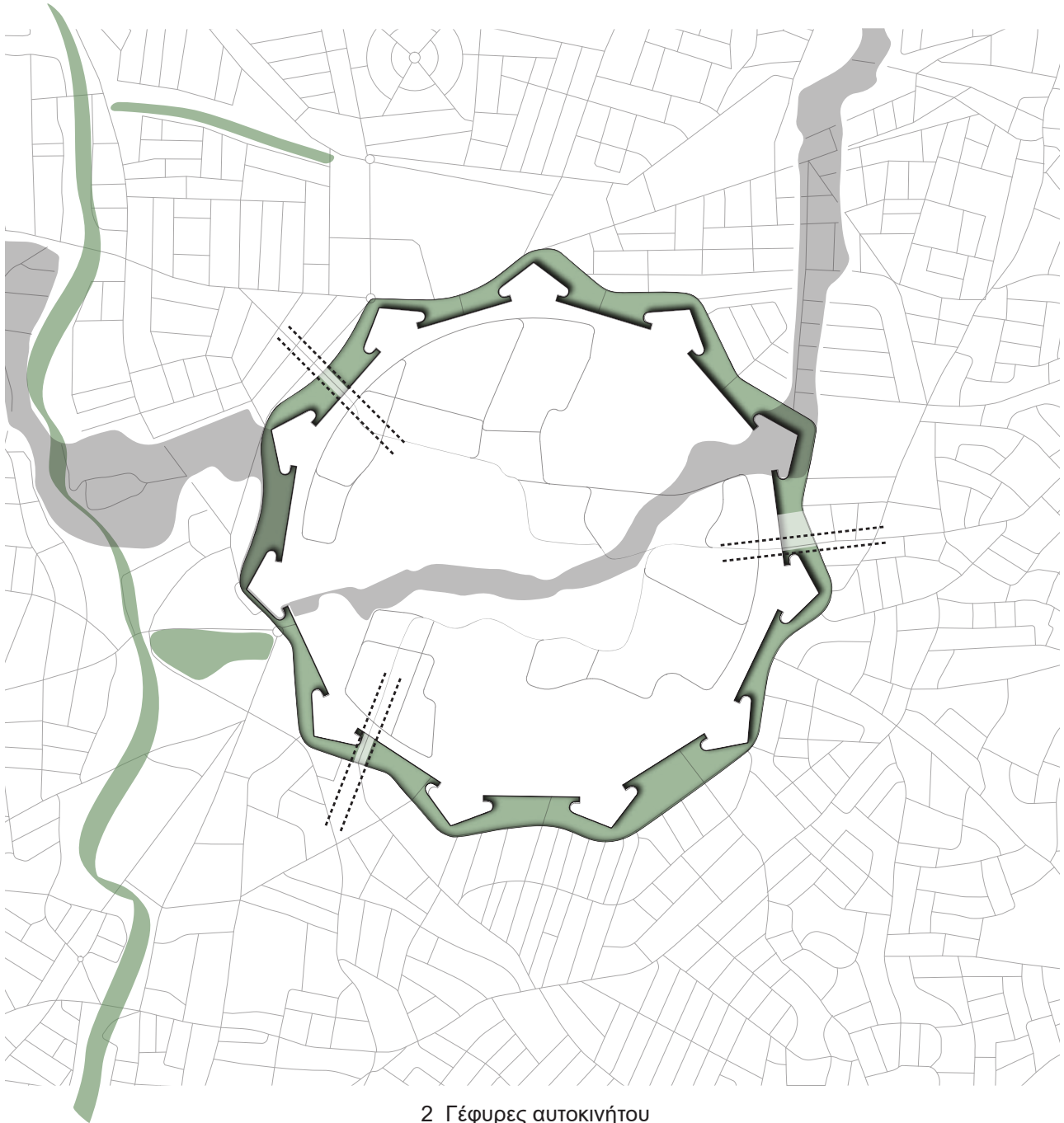
τάφρου, κάτι που δε συναντάται παρά σε δύο περιπτώσεις στην υφιστάμενη κατάσταση.⁴

Έχοντας πια ολοκληρώσει την εικόνα και έχοντας λάβει προσεκτικά υπ' όψιν τους άξονες, τα τοπόσημα, τις χρήσεις γης, τα επίπεδα, τις κινήσεις, αλλά και τις ανάγκες κάθε σημείου, εντοπίσαμε και σημειώσαμε στο χάρτη έντεκα σημεία στάσης της διαδρομής.⁵

Έντεκα κομβικά σημεία, που προέκυψαν σχεδόν αυτούσια από την πολεοδομική ανάλυση.



1_H τάφος κενή



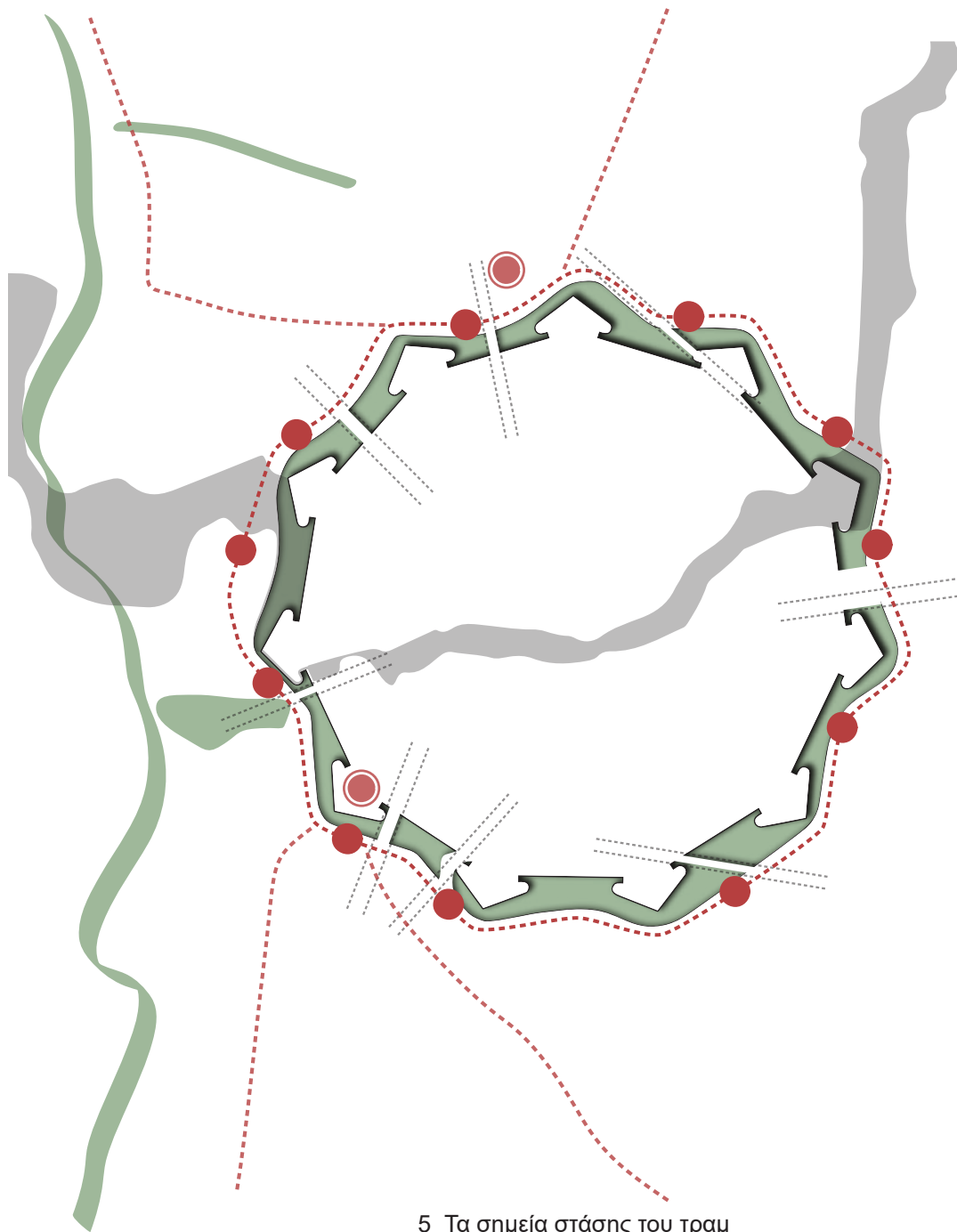
2_Γέφυρες αυτοκινήτου



3_Πεζογέφυρες



4_Όλες οι γέφυρες



5_Τα σημεία στάσης του τραμ

Οι στάσεις ως κομβικά σημεία

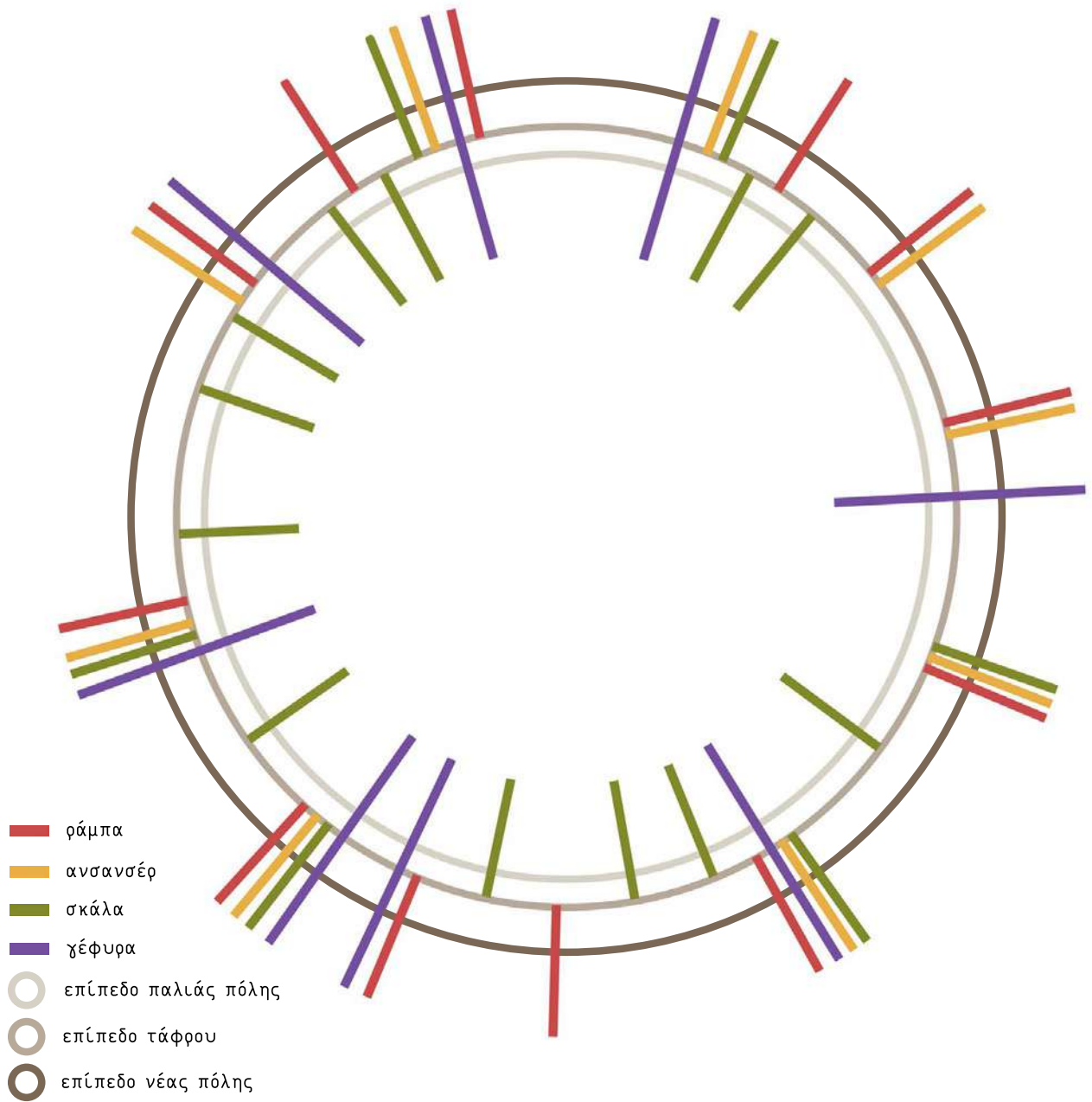
Τα σημεία των στάσεων του τραμ αποτελούν μία ιδιαίτερα σημαντική χωρική συνθήκη, στην περίπτωση της πρότασής μας.

Με σκάλες, ράμπες και ασανσέρ, ανάλογα πάντα την περίπτωση και τις ανάγκες, οι διαμορφώσεις των στάσεων οργανώνουν τις κινήσεις και διευκολύνουν τη σύνδεση παλιάς και νέας πόλης, αλλά και την πρόσβαση από αυτές στην τάφρο, αποτελώντας, έτσι, σημεία αναφοράς.

Ανεξαρτήτως των ιδιομορφιών της κάθε στάσης, όλες προκύπτουν από τις χαράξεις της ίδιας της πόλης και με τη σειρά τους παράγουν εκ νέου χαράξεις, συνδέσεις και κόμβους.

Κόμβους σε κυκλική διάταξη, που συμπληρώνουν το σχήμα. Σχήμα καθοριστικό για την πόλη, αλλά, σήμερα, άγνωστο στο μέσο κάτοικό της.





Το σύνολο

Στο τελευταίο στάδιο της παρούσας διπλωματικής ολοκληρώσαμε την σύνθεση των επί μέρους πεδίων έρευνας μας, σε ένα σχέδιο masterplan, που επιχειρεί να αποτυπώσει την συνολική μας πρόταση.




















Έχοντας πια διαβάσει την πόλη και τις ανάγκες της, και έχοντας θέσει τις βάσεις για την αναβίωση της τάφρου, ως προς την προσβασιμότητα, έμενε να ορίσουμε και τις νέες χρήσεις επί των σημείων, αναλογιζόμενες τις νέες συσχετίσεις και δυνατότητες.

Έτσι πρόεκυψαν οι αποφάσεις που λήφθηκαν ως προς το ποια σημεία της τάφρου, και των προμαχώνων, φιλοξενούν μόνιμες ή εφήμερες

χρήσεις, που τοποθετούνται τα γήπεδα και αντίστοιχα που η φύτευση είναι πιο πυκνή και που πιο αραιή. Επίσης χαρακτηκαν ενδεικτικές διαδρομές, σύμφωνα με την κλίμακα επεξεργασίας. Θεωρούμε δεδομένο πως σε δεύτερο χρόνο κάθε σημείο του masterplan απαιτεί πιο εστιασμένο σχεδιασμό.

Κομμάτι αυτής της διαδικασίας ήταν και ο καθορισμός των υλικοτήτων και του συνοδευτικού εξοπλισμού, επίσης σύμφωνα με τις ανάγκες και τις χρήσεις που προτείνουμε.

Εξίσου βασική ήταν η επιλογή των φυτών που διαμορφώνουν εν τέλη το βίωμα σε έναν πράσινο δημόσιο χώρο, όπως τον φανταζόμαστε.

ΥΛΙΚΟΤΗΤΑ	ΦΥΤΕΥΣΗ	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
 ΞΥΛΟ	 ΚΟΥΣΣΟΥΔΑ	
 ΠΛΑΚΟΣΤΡΩΣΗ	 ΠΕΝΔΑΜΟΣ	
 ΧΩΜΑ	 ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ	
 ΑΜΜΟΣ	 ΚΑΡΥΔΙΑ	
 ΠΑΤΗΜΕΝΟ ΧΩΜΑ	 ΣΥΚΙΑ	
 ΧΑΛΚΟ	 ΑΚΑΚΙΑ	
	 ΕΛΙΑ	

Υλικότητες

Προτείνουμε υλικά φιλικά στο περιβάλλον, με το ελάχιστο δυνατό αποτύπωμα και με γνώμονα την αναστρεψιμότητα. Συγκεκριμένα χρησιμοποιούμε ξύλο σε περιορισμένα σημεία, και κατά βάση πλακόστρωση, χώμα, είτε πατημένο είτε όχι, και άμμο, επίσης σε επιλεγμένα σημεία.

Φύτευση

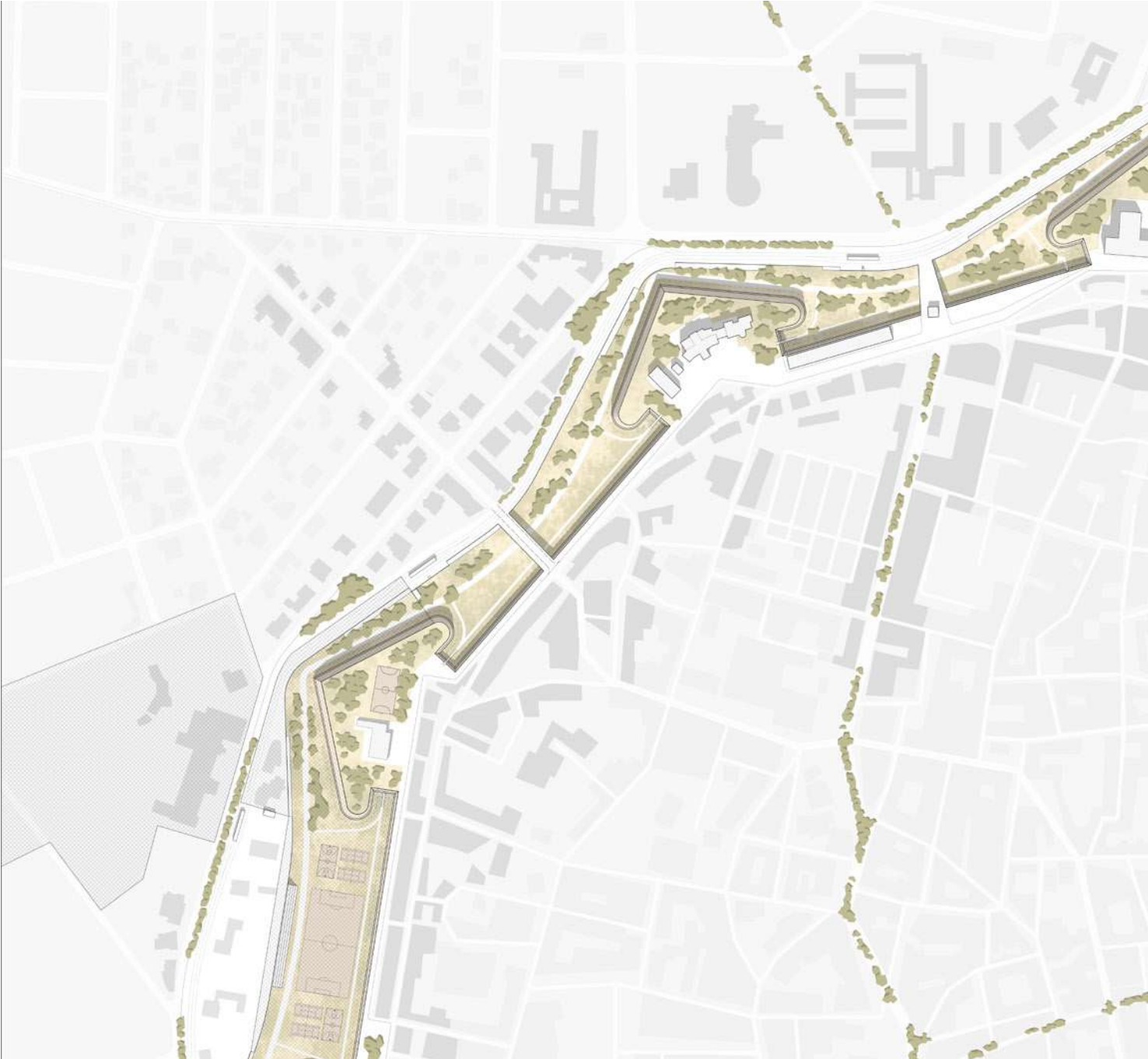
Επιλέγουμε τοπικά φυτά ούτως ώστε να εξασφαλιστεί τόσο η διατήρηση ενός κυπριακού τοπίου όσο και η ανθεκτικότητα των φυτών στις τοπικές θερμοκρασίες και καιρικές συνθήκες. Ενδεικτικά αναφέρουμε κάποια ενδημικά είδη δέντρων, όπως η χαρουπιά, η καρυδιά, η κουτσουπιά, ο σφένδαμος, το κυπαρίσσι, η συκία και η ελιά.

Εξοπλισμός

Όσον αφορά τον εξοπλισμό, φροντίζουμε για τον φωτισμό της τάφρου και των διαδρομών εντός της και τοποθετούμε χάρτες και σημεία πληροφόρησης. Επίσης τοποθετούμε βρύσες σε πολλά σημεία της τάφρου, παγκάκια, κούνιες και άλλα παιχνίδια για παιδιά, κίοσκια και περίπτερα, κάδους κλπ.

Masterplan



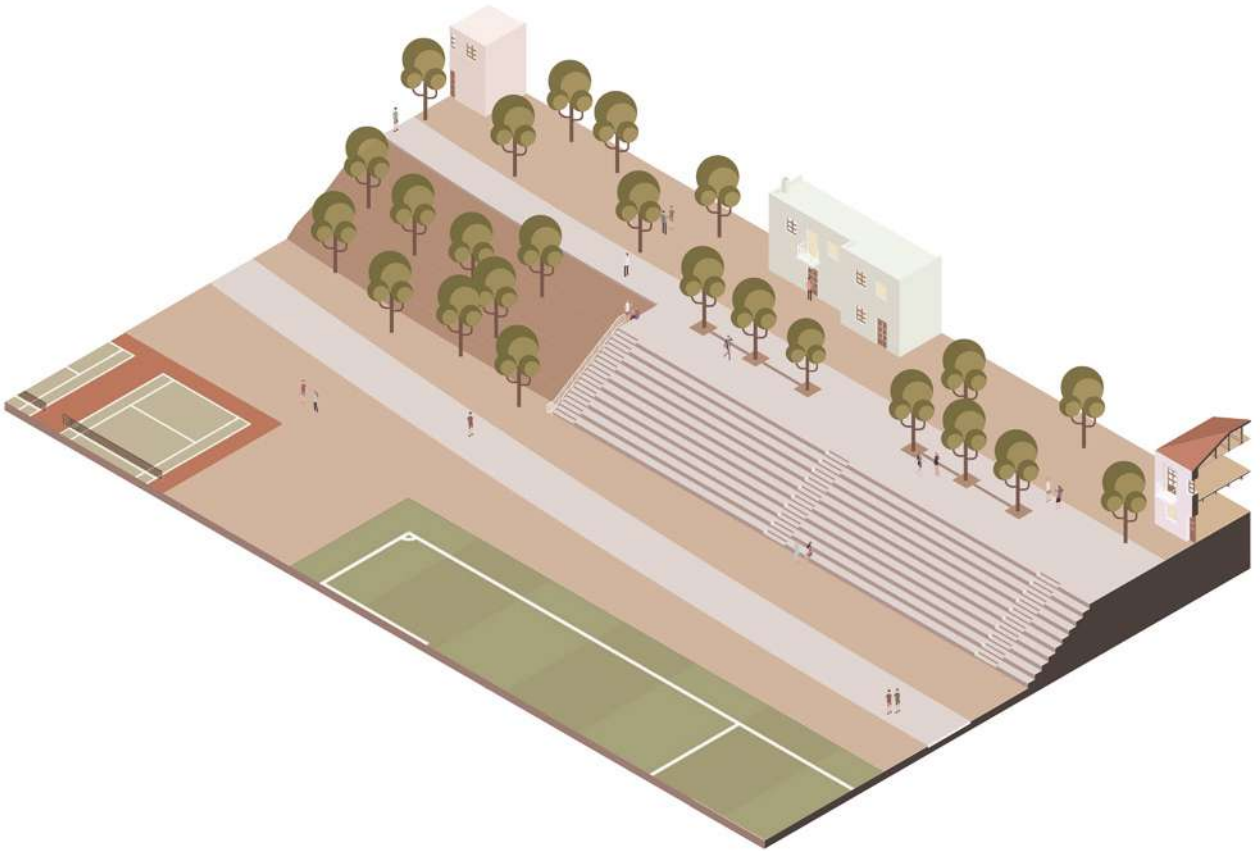












_Βιβλία

Esther Charlesworth and Jon Calame (2009). *Divided Cities: Belfast, Beirut, Jerusalem, Mostar, and Nicosia*, University of Pennsylvania Press

Kevor Krikor Keshishian (1978). *Nicosia, capital of Cyprus then and now*, Moufflon Book and Art Centre

Γιάννης Παπαδάκης (2009). *Η ηχώ της Νεκρής Ζώνης, Οδοιπορικό στη διαιρεμένη Κύπρο*, Scripta

Nikolas Bakirtzis (2017). *FORTIFICATIONS AS URBAN HERITAGE: THE CASE OF NICOSIA IN CYPRUS AND A GLANCE*

AT THE CITY OF RHODES. University of Michigan Press for the American Academy in Rome

Καραθανάσης, Πausanίας (2017). *Από τα κάτω δραστηριοποίηση και έξοδος από την οριακότητα: δημόσιες εκδηλώσεις και δράσεις στην εντός των τειχών Λευκωσία*, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Papadakis (1998). *Walking in the Hora: Place and Non Place in Divided Nicosia*

Papadakis et al (1998). *Divided Nicosia, Introduction*

Sevina Floridou (1998). *Seeing Beyond the Walls: Maps Power and Ideology in Nicosia*

Demetrios Michaelides (2012). *Historic Nicosia*, Rimal Publications

Ειρήνη Ηλιοπούλου (2016). *Ο κοινωνικός χώρος της σύγκρουσης: ορατά και αόρατα τείχη στο παράδειγμα της παλιάς πόλης της Λευκωσίας*. Συλλογικός Τόμος «Η μνήμη αφηγείται την πόλη», Εκδόσεις Πλέθρον

_Ντοκιμαντέρ

Πανίκος Χρυσάνθου & Niyazi Kızılyürek (1993). *Το τείχος μας/Duvarimiz*

Πασχάλης Παπαπέτρου (2010). *Τα Ενετικά τείχη της Λευκωσίας - Χάνδακας, Λευκωσία*, Palmanova.

