



2012

ΕΘΝΙΚΟ  
ΜΕΤΣΟΒΙΟ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ  
ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ  
ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ  
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Τομέας  
Γεωγραφίας και  
Περιφερειακού  
Σχεδιασμού

Βάσια Παναγή

Διπλωματική  
Εργασία

Επιβλέπων  
Καθηγητής:  
Ιωάννης Σαγιάς



**[ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ  
ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΗΝ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ-ΤΟ  
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ MALL OF CYPRUS]**

ΕΜΠ ΑΘΗΝΑ



# ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

*Βάσιας Παναγή*

**ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ  
ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ-ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ  
MALL OF CYPRUS**

Αθήνα ΕΜΠ 2012



# Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	13
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	17
RESEARCH PROJECT SUMMARY .....	18
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	23
Εισαγωγή.....	23
1.1 Ο Όρος ‘Mall’/ ‘Εμπορικό Κέντρο’ .....	23
1.1.1 ‘Mall’ ή ‘Εμπορικό Κέντρο’; .....	24
1.2 Η Ιστορία των Εμπορικών Κέντρων .....	24
1.2.1 Πώς ξεκίνησαν.....	24
1.2.2 Η πορεία τους μέσα στο χρόνο .....	25
1.3 Το Εμπορικό Κέντρο ως Αστικός Προορισμός.....	28
1.4 Οι Τρεις Φάσεις Δημιουργίας Ενός Εμπορικού Κέντρου .....	29
1.5 Η Αρχιτεκτονική των Εμπορικών Κέντρων .....	30
1.5.1 Η εσωτερική τους δομή.....	30
1.5.2 Μικρογραφία πόλης.....	32
1.6 Οι Ενάντιες Απόψεις για τα Εμπορικά Κέντρα .....	32
1.7 Σύντομο Γεωγραφικό και Οικονομικό Περιεχόμενο της Λευκωσίας.....	33
1.7.1 Γεωγραφικό περιεχόμενο .....	33
1.7.2 Οικονομικό περιεχόμενο.....	34
1.8 Αστική Ανάπτυξη Λευκωσίας .....	34

1.8.1 Σύντομη αναφορά στο ΕΡΣΛ-Ενιαίο Ρυθμιστικό Σχέδιο Λευκωσίας (Master Plan) .....	34
1.8.2 Η Λευκωσία ως προς το σχήμα: μία πόλη ακτινικού σχήματος με κεντρικό πυρήνα .	36
1.8.3 Η Λευκωσία ως προς τις χρήσεις γης: μία πολυκεντρική συμπαγής πόλη (compact city).....	41
1.9 Βιώσιμη Ανάπτυξη.....	43
1.9.1 Ορισμός και γενικές πληροφορίες για τη βιώσιμη ανάπτυξη .....	43
1.9.2 Συμπαγής πόλη και Βιώσιμη ανάπτυξη .....	43
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ</b> .....	<b>45</b>
Εισαγωγή .....	45
2.1 Περιγραφή της Περιοχής.....	45
2.1.1 Αστικό περιθώριο (urban fringe) της Λευκωσίας.....	45
2.1.2 Η άμεση περιοχή μελέτης και οι χρήσεις γης σε αυτήν -η δημιουργία του mall of Cyprus σε μια περιοχή του αστικού περιθωρίου .....	46
2.2 Τα δίκτυα της Υπό Μελέτη Περιοχής .....	48
2.2.1 Χρήσεις γης και μεταφορές -Το σχήμα «κύκλος ανάδρασης μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών». .....	48
2.2.2 Η επιρροή των χρήσεων γης της περιοχής του mall of Cyprus στις μεταφορές.....	49
2.2.3. Το οδικό δίκτυο της υπό μελέτη περιοχής.....	52
2.2.4 Ποδηλατικό δίκτυο της υπό μελέτη περιοχής .....	53
2.3 Δύο Βασικές Περιοχές που Γειτνιάζουν με την Περιοχή του Mall.....	55
2.3.1 Περιοχή γενικού νοσοκομείου .....	56
2.3.2 Αστικό πάρκο Αθαλάσσας.....	56

2.4 Περιγραφή του Mall of Cyrgus.....	58
2.4.1 Πώς εγκρίθηκε η πολεοδομική άδεια του mall στη συγκεκριμένη πολεοδομική ζώνη .....	58
2.4.2 Περιγραφή του εξωτερικού χώρου του mall .....	59
2.3.3 Περιγραφή του εσωτερικού χώρου του mall.....	60
2.3.4 Ο τρόπος διοίκησης του mall .....	61
2.3.5 Εξελικτική πορεία στα κέρδη της επιχείρησης.....	62
2.3.6 Το Mall of Cyrgus, ως ο νέος αστικός προορισμός, αλλάζει το αστικό περιθώριο .....	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ .....	64
Εισαγωγή .....	64
3.1 Επιπτώσεις στα δίκτυα.....	64
3.1.1 Πώς ξεκίνησε η διαδικασία εξέλιξης του οδικού δικτύου .....	64
3.1.2 Η μεταμόρφωση του οδικού δικτύου της περιοχής με σκοπό τη λύση των προβλημάτων κυκλοφορίας .....	65
3.1.3 Η μεταμόρφωση του συγκοινωνιακού και ποδηλατικού δικτύου της περιοχής και η επίδρασή του στην ανάπτυξη και στις χρήσεις γης.....	67
3.2 Επιπτώσεις στον Περιβαλλοντικό Τομέα.....	68
3.2.1 Επιπτώσεις στους οικότοπους .....	69
3.2.2 Επιπτώσεις στη χλωρίδα .....	69
3.2.3 Επιπτώσεις στην πανίδα .....	69
3.3 Επιπτώσεις στον Οικονομικό Τομέα .....	70
3.3.1 Δημιουργία χάρτη εμπορικών κέντρων .....	71

3.3.2	Αρνητικές επιπτώσεις σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις .....	72
3.3.3	Νέες θέσεις εργασίας.....	73
3.3.4	Αγορά ακίνητης περιουσίας.....	73
3.3.5	Οικονομική ζημιά στο κράτος .....	74
3.3.6	Επίδραση του εμπορικού κέντρου στο Αστικό Κέντρο της πόλης.....	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ .....		75
	Εισαγωγή .....	75
4.1	Καθορισμός του Προβλήματος .....	76
4.2	Σχεδιασμός και Διεξαγωγή της Έρευνας .....	76
4.3	Ανάλυση Στοιχείων και Εξαγωγή των Συμπερασμάτων/ Αποτελεσμάτων.....	78
4.3.1	Πώς προέκυψαν τα δευτερογενή δεδομένα μέσα από τα πρωτογενή.....	89
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ/ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....		90
	Εισαγωγή.....	90
5.1	Συμπεράσματα/ Διαπιστώσεις.....	90
5.1.1	Συνοπτικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των εμπορικών κέντρων .....	90
5.1.2	Επιδράσεις εμπορικών κέντρων στην ευρύτερη περιοχή τους .....	91
5.1.3	Είναι η Λευκωσία βιώσιμη πόλη;.....	93
5.1.4	Η αστική διάχυση είναι ένας παράγοντας που συμβάλλει αρνητικά στον οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό τομέα.....	94
5.1.5	Εμπορικά κέντρα vs Αστικά κέντρα.....	94
5.1.6	Η συμβολή του mall of Cyprus στην υλοποίηση των στόχων του τοπικού σχεδίου Λευκωσίας.....	95



5.2 Βασικός προβληματισμός: Διάχυτη Χωροθέτηση Εμπορικών Κέντρων ή Ζωνοποίηση (“zoning”); .....	96
5.3 Προτάσεις .....	97
5.3.1. Περί της κατασκευής νέων εμπορικών κέντρων.....	97
5.3.2 Συγκοινωνία.....	98
5.3.3 Ενίσχυση της γειτονιάς.....	105
5.3.4 Ειδικές προτάσεις για την περιοχή μελέτης .....	106
ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	112
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	114
Διευθύνσεις στο διαδίκτυο .....	116
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	117
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ .....	119
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ .....	119
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ ΤΟΥ MALL: Επιπτώσεις Σε Τομείς Της Οικονομικής και Κοινωνικής Ζωής της Λευκωσίας Από Την Εγκατάσταση και Λειτουργία του Mall .....	119



# Ευρετήριο Διαγραμμάτων και Εικόνων

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

- **Διάγραμμα 1:** Μέσο μετακίνησης από και προς το mall
- **Διάγραμμα 2:** Σύνηθες μέσο μετακίνησης για τις καθημερινές ανάγκες
- **Διάγραμμα 3:** Δημοφιλέστερη εποχή επίσκεψης στο mall
- **Διάγραμμα 4:** Λόγοι στους οποίους οφείλεται η ελκυστικότητα του mall
- **Διάγραμμα 5:** Περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι πελάτες του mall
- **Διάγραμμα 6:** Οικογενειακή κατάσταση επισκεπτών του mall
- **Διάγραμμα 7:** Ποσοστά ηλικίας επισκεπτών του mall
- **Διάγραμμα 8:** Ποσοστά εισοδήματος επισκεπτών του mall
- **Διάγραμμα 9:** Ποσοστά ανδρών και γυναικών
- **Διάγραμμα 10:** Ιδιότητες επισκεπτών του mall
- **Διάγραμμα 11:** Πού συνήθιζαν να πηγαίνουν πιο συχνά για καφέ οι επισκέπτες του mall, πριν τη δημιουργία του
- **Διάγραμμα 12:** Πού συνηθίζουν να πηγαίνουν πιο συχνά για καφέ οι επισκέπτες του mall, μετά τη δημιουργία του
- **Διάγραμμα 13:** Πού συνήθιζαν να πηγαίνουν πιο συχνά για ψώνια οι επισκέπτες του mall, πριν τη δημιουργία του
- **Διάγραμμα 14:** Πού συνηθίζουν να πηγαίνουν πιο συχνά για ψώνια οι επισκέπτες του mall, μετά τη δημιουργία του
- **Διάγραμμα 15:** Πού συνήθιζαν να πηγαίνουν πιο συχνά για ταινία οι επισκέπτες του mall, πριν τη δημιουργία του
- **Διάγραμμα 16:** Πού συνηθίζουν να πηγαίνουν πιο συχνά για ταινία οι επισκέπτες του mall μετά τη δημιουργία

## **ΕΙΚΟΝΕΣ**

- **Εικόνα 1: μια παλιά εμπορική στοά**
- **Εικόνα 2: κυκλική μορφή εμπορικού κέντρου**
- **Εικόνα 3: Εντυπωσιακό εμπορικό κέντρο στην πόλη Astana του Καζακστάν**
- **Εικόνα 4: Εντυπωσιακό εμπορικό κέντρο του αρχιτέκτονα Sanjay Puri που βρίσκεται στο Bhillai της Ινδίας**
- **Εικόνα 5: Εντυπωσιακό εμπορικό κέντρο στη Χιλή**
- **Εικόνα 6: Διαγραμματική απεικόνιση των πόλεων με κεντρικό πυρήνα**
- **Εικόνα 7: Διαγραμματική απεικόνιση των πόλεων με κεντρικό πυρήνα**
- **Εικόνα 8: Αεροφωτογραφία του 1963 που δείχνει τα ενετικά τείχη που περικυκλώνουν τη Λευκωσία**
- **Εικόνα 9: Η υπό μελέτη περιοχή τριγωνικού σχήματος μέσα στην οποία περικλείεται το εμπορικό κέντρο και το οδικό δίκτυο γύρω από αυτήν.**
- **Εικόνα 10: Ψηφιακή απεικόνιση του Mall of Cyprus**

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

**Σ**υνήθειες της καθημερινότητας των Κυπρίων πριν από μερικά χρόνια αποτελούσαν οι ανταμώνσεις με γείτονες και οι συζητήσεις με φίλους έξω από το μπακάλικο, οι βόλτες με το ποδήλατο, η έξοδος τα βράδια στον κινηματογράφο της γειτονιάς. Οι συνήθειες αυτές έδιναν μια γλυκύτητα και οικειότητα στη γειτονιά. Σήμερα, αυτό έχει αλλάξει και αντικατασταθεί με το εμπορικό κέντρο της πιο κοντινής περιοχής. Η συνήθεια που υπήρχε να πηγαίνουν με τα πόδια και το ποδήλατο για ψώνια και αναψυχή σχεδόν έχει εκλείψει. Πλέον η απομόνωση και αποξένωση από τους γείτονες έχουν πάρει τη θέση τους στις περισσότερες γειτονιές της Λευκωσίας.

Την σήμερον ημέρα, στα εμπορικά κέντρα, υπάρχει η δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε μια μεγάλη ποικιλία τρόπων διασκέδασης στο ίδιο μέρος, εφόσον αυτό διαθέτει ποικιλία από εστιατόρια, καφετέριες, σινεμά, ιντερνέτ καφέ, καταστήματα, μαγαζιά με ηλεκτρονικά ήδη, μπιλιάρδο και άλλα. Αυτό είναι που έκανε τις προτιμήσεις των ανθρώπων να αλλάξουν και να στρέψει το ενδιαφέρον τους στις μεγάλες και ογκώδεις επιφάνειες των malls. Τώρα πια οι κάτοικοι της Λευκωσίας θα θελήσουν να πάρουν το αυτοκίνητο με προορισμό το Εμπορικό Κέντρο, κάνοντας τα ψώνια τους σε συνδυασμό με φαγητό ή ποτό, σινεμά, βόλτα σε μαγαζιά, όλα στο ίδιο μέρος. Αυτό είναι και το μεγάλο προτέρημα των εμπορικών κέντρων έναντι της γειτονιάς. Προσφέρουν τα πάντα σε ένα χώρο. Επακόλουθο ήταν η χρήση του ΙΧ για ψώνια να πάρει την πρωτιά αφού μόνο λίγοι είναι αυτοί που θα χρησιμοποιήσουν μέσα μαζικής μεταφοράς ή ποδήλατο.

Στη Λευκωσία και στην Κύπρο γενικότερα, τα τελευταία χρόνια, τα συγκοινωνιακά δίκτυα επεκτείνονται και κατασκευάζονται συνεχώς νέοι σταθμοί δημόσιας συγκοινωνίας. Οι επιλογές για μετακίνηση έχουν πολλαπλασιαστεί. Το ΙΧ, βέβαια, εξακολουθεί να αποτελεί ακόμη την πρώτη λύση για μετακίνηση. Τα εμπορικά κέντρα που αποτελούν τόπους συγκέντρωσης ποικίλων δραστηριοτήτων επωφελούνται από την επέκταση των μέσων μαζικής μετακίνησης και αντίστροφα. Δηλαδή και οι σταθμοί μέσων μαζικής μεταφοράς επηρεάζονται από τα εμπορικά κέντρα, προσπαθώντας η πολιτεία να τους εγκαταστήσει όσο γίνεται πιο κοντά σε αυτά γιατί αποτελούν νέους προορισμούς. Συνεπώς, η τάση της δημιουργίας εμπορικών κέντρων επηρεάζει, τα συστήματα μεταφορών στην πόλη, όπως και η τάση της επέκτασης των συγκοινωνιακών δικτύων έχει επηρεάσει την ανάπτυξη αυτών των συγκροτημάτων.

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να φανεί η συσχέτιση των εμπορικών κέντρων της Λευκωσίας με την κατανομή των χρήσεων γης, τους χώρους πρασίνου, το συγκοινωνιακό και οδικό δίκτυο, την επίδραση στην ευρύτερη περιοχή τους, στη γειτονιά της Κύπρου και στο αστικό κέντρο. Στην προσπάθεια αυτή, συνέβαλε η έρευνα μέσω ερωτηματολογίων τα οποία συμπληρώθηκαν στους χώρους του 'Mall of Cyprus'.

Στόχος του ερωτηματολογίου ήταν να δοθούν απαντήσεις σε ερωτήματα που σχετίζονται κυρίως με τη χωροθέτηση των εμπορικών κέντρων, καθώς και με το προφίλ των επισκεπτών του. Τα ερωτήματα που τέθηκαν προς διερεύνηση ήταν του τύπου: Ποιοι επισκέπτονται τα εμπορικά κέντρα (φύλο, ηλικία), πού είναι η περιοχή κατοικίας τους, ποιος είναι ο τρόπος πρόσβασης σε αυτούς και με τι άλλο συνδυάζουν τα ψώνια τους, καθώς επίσης και το ερώτημα «Τι μέσα χρησιμοποιούνται για τις μετακινήσεις;».

Προς το τέλος της εργασίας αναλύονται τα συμπεράσματα και οι προτάσεις που αφορούν προβληματισμούς όπως: Πού τείνουν να κατασκευάζονται τα νέα εμπορικά κέντρα; Συνηθίζουν πράγματι να επηρεάζονται από την εξέλιξη του οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου; Ποιες οι μελλοντικές τάσεις που αφορούν τη χωροθέτηση νέων εμπορικών κέντρων, και ποιες εκείνες που αφορούν την επέκταση των συγκοινωνιακών δικτύων της πόλης; Πόσο ακόμα μπορούν να επεκταθούν πολυχώροι τύπου mall στην Κύπρο; Ποιες περιοχές θα ήταν κατάλληλες για την εγκατάσταση τέτοιων συγκροτημάτων; Ποιοι περιορισμοί υπάρχουν;

Θα ήθελα να απευθύνω ιδιαίτερες ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Ιωάννη Σαγιά που χωρίς τη βοήθειά του η ολοκλήρωση της μελέτης αυτής θα ήταν αδύνατη. Θα ήθελα να ευχαριστήσω επίσης τους υπεύθυνους του χώρου του Mall of Cyprus που μου επέτρεψαν να πραγματοποιήσω την έρευνά μου στους πελάτες του, καθώς επίσης τους φίλους και την οικογένεια μου για την υποστήριξή τους και την έμπρακτη βοήθεια τους.

**Στους γονείς μου**





## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

**Σ**την παρούσα εργασία, μελετάται ο τρόπος που το εμπορικό κέντρο επηρεάζει τον τρόπο ζωής των κατοίκων, προσφέροντάς τους διασκέδαση και ψώνια μαζί σε ένα χώρο και ποιοι είναι οι λόγοι που οι πολίτες της Κύπρου αγκάλιασαν μέσα στην καθημερινότητά τους τα malls, κάνοντάς τα τόσο δημοφιλή. Η νέα μόδα των εμπορικών κέντρων έφτασε πριν από λίγα χρόνια στην Κύπρο, φέρνοντας αλλαγές στη δομή της πρωτεύουσάς της. Στην παρούσα διπλωματική εργασία, λοιπόν, αναλύεται η επίδραση και η αλλαγή στην αστική δομή, παράλληλα με τη δημιουργία εμπορικών κέντρων στην πόλη της Λευκωσίας, καθώς επίσης και το ποιοι είναι οι τομείς που επηρεάζονται, με ποιον τρόπο και σε τι βαθμό.

Κάνοντας μία επιτόπια έρευνα με ερωτηματολόγια στους επισκέπτες του Mall of Cyprus, δόθηκε η ευκαιρία να αντληθούν αρκετά σημαντικά συμπεράσματα που αφορούν τις προτιμήσεις των επισκεπτών των εμπορικών κέντρων. Επιπλέον συμπεράσματα δίνονται για την περιοχή κατοικίας τους, το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποίησαν, το κριτήριο επιλογής του εμπορικού κέντρου ως προορισμό, το φύλο και την ηλικία τους.

Επίσης, αναφέρονται θετικές και αρνητικές επιδράσεις των εμπορικών κέντρων, στον οικονομικό και πολεοδομικό τομέα και στην ψυχαγωγία των Κυπρίων. Παράλληλα, προκύπτουν προβληματισμοί που αφορούν στην εξάπλωση των εμπορικών κέντρων εις βάρος της τοπικής υπεραγοράς της γειτονιάς.

Η επίδραση των εμπορικών αυτών κέντρων, στο Αστικό Κέντρο της πόλης, είναι αναπόφευκτη, γι' αυτό και στη μελέτη αυτή, διεξάγονται συμπεράσματα για τον τρόπο χωροθέτησης των εμπορικών κέντρων, καθώς και κάποιες προτάσεις-λύσεις στα διάφορα προβλήματα που παρουσιάζονται. Ο ρόλος της πολιτείας είναι σημαντικός, γιατί οφείλει να συμβάλει στην καλύτερη λειτουργία της πόλης και στη βιώσιμη ανάπτυξη, εφαρμόζοντας πολιτικές διαχείρισης σε οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο.

## ***RESEARCH PROJECT SUMMARY***

**T**he purpose of this project is study the ways in which a mall that offers both entertainment and shopping affects the lives of its visitors. More specifically, the reasons that Cypriots embraced malls in their everyday living and thus, making them so popular, are investigated. The new trend of shopping centers which reached Cyprus a few ago, resulted in changes in its capital structure. In this project, we also analyze the impact and change of the urban structure, along with the establishment of trade centers in the city of Nicosia, as well as which areas are affected, in what ways and to what extent.

Data was collected through site survey questionnaires which were completed by the visitors of the Mall of Cyprus. A number of important conclusions concerning the preferences of the visitors of the shopping centers were drawn from the findings. Further conclusions are given regarding the area of residence, the mode of transport used, the selection criterion of the mall as a destination, gender and age.

In addition, data was collected on the positive and negative effects of trade centers in the economic and urban sector as well as the type of entertainment that Cypriots prefer. Furthermore, resulting concerns the spread of shopping centers to the detriment of the local supermarket in the neighbourhood are also discussed in the study.

Trading centers of this multitude located in the urban center of the city are inevitable to have an effect in people's lives. Therefore, the findings of the current study offer conclusions on how the location of shopping centers affects people's lives and several suggestions and solutions are discussed regarding the various problems which arise. The role of the state is important because it should contribute to a better functioning of the city and sustainable development, implementing management policies in road and transport network.

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

**Π**αρά την οικονομική κρίση και γενικότερα το δύσκολο επιχειρηματικά περιβάλλον, ολοένα και περισσότεροι επιχειρηματίες της Κύπρου οδηγούνται στη δημιουργία μεγάλων εμπορικών κέντρων, τα οποία έχουν κατασταθεί σε κερδοφόρες επιχειρήσεις λόγω των πολλαπλών επιλογών που προσφέρουν στον καταναλωτή.

Ήδη την παρούσα στιγμή στη Λευκωσία λειτουργούν τέσσερα malls: το Mall of Cyprus, το Mall of Engomi, το Εμπορικό Κέντρο Ορφανίδη και το Madisons Mall/ Sun Tower. Παράλληλα, προγραμματίζεται η λειτουργία του μεγαλύτερου mall στην Κύπρο, στην Λακατάμια καθώς και η κατασκευή ενός mall στην περιοχή της Κοκκινοτριμιθιάς.

Όσον αφορά στις υπόλοιπες μεγάλες πόλεις στην Κύπρο, στη Λεμεσό υπάρχει το εμπορικό κέντρο My Mall και το Εμπορικό Κέντρο Ορφανίδη, ενώ στην Πάφο λειτουργεί το Mall of Paphos και από το 2010 ξεκίνησαν οι εργασίες για νέο μεγάλο mall στην περιοχή του Τάφου των Βασιλέων. Άμεσα, επομένως, θα λειτουργούν στην Κύπρο 10 malls σε τρεις επαρχίες, δεδομένου ότι προς το παρόν δεν υπάρχει κάποιο μεγάλο εμπορικό κέντρο στην ελεύθερη Αμμόχωστο και στη Λάρνακα.

Όσον αφορά στην εν λόγω έρευνα, είναι αναγκαίο να ειπωθεί το τι ακριβώς εξετάζεται, το πώς θα εξεταστεί το αντικείμενο της έρευνας -δηλαδή το θέμα των malls στην Κύπρο-, αλλά και το γιατί προκαλεί ενδιαφέρον.

### **Κίνητρο Εργασίας**

Από την εποχή της πρώτης εμφάνισής τους μέχρι και σήμερα, η δημιουργία των malls συνοδεύεται από μια μεγάλη αλυσίδα επιπτώσεων στον τρόπο ζωής των καταναλωτών αλλά και σε πολλούς τομείς της ζωής στην πόλη, όπου αυτά εμφανίζονται. Ως εκ τούτου, αξίζει να μελετηθεί η αλυσίδα των επιπτώσεων που επιφέρει η δημιουργία των εμπορικών κέντρων στην περιφέρεια της Λευκωσίας, μέσα από το παράδειγμα του ‘Mall of Cyprus’ και της ιδιαίτερων χαρακτηριστικών περιοχής στην οποία βρίσκεται. Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι από τότε που κατασκευάστηκε το Mall of Cyprus ‘ξεφυτρώνουν’ σαν μανιτάρια νέα malls στη Λευκωσία αλλά και στις υπόλοιπες πόλεις της Κύπρου και παρατηρούνται συνεχώς αλλαγές στο συγκοινωνιακό και οδικό δίκτυο, στην αύξηση του πληθυσμού των

γύρω περιοχών, στις επιλογές των κατοίκων της Λευκωσίας και στα εμπορικά καταστήματα του Αστικού Κέντρου. Θέλησα, λοιπόν, να μελετήσω όλα τα πιο πάνω από κάθε πλευρά (πολεοδομική, οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική κλπ).

## Στόχος της Εργασίας

Με δεδομένα όσα ειπώθηκαν πιο πάνω, θεώρησα χρήσιμο να εξετάσω από κάθε σκοπιά την παρούσα κατάσταση, έπειτα να διεξάγω κάποια συμπεράσματα και να καταθέσω κάποιες προτάσεις-λύσεις στα διάφορα προβλήματα. Κύριος στόχος της εργασίας είναι να δοθεί στον αναγνώστη μία συνολική εικόνα της μεταμόρφωσης της Λευκωσίας, εξαιτίας της άφιξης των εμπορικών κέντρων στην περιφέρειά της. Στόχος επίσης είναι να παρακινήσει αυτόν και την πολιτεία να αναλάβουν δράση για τα προβλήματα που εντοπίστηκαν, καθώς πιστεύω η ευθύνη είναι τόσο ατομική όσο και συνολική.

## Δομή Εργασίας

- **Κεφάλαιο 1:** «Γενικότερο θεωρητικό Πλαίσιο». Εξετάζοντας, λοιπόν, το γενικότερο θεωρητικό και ιστορικό πλαίσιο των εμπορικών κέντρων, μέσα από μία αναδρομή στην ιστορία τους στον παγκόσμιο χώρο, δίνεται η δυνατότητα κατανόησης του σκοπού δημιουργίας τους και κατ' επέκταση η εκτίμηση της αξίας τους στο χώρο της αγοράς και στη ζωή οποιουδήποτε καταναλωτή. Επίσης αναφέρονται διάφορες απόψεις και ιδέες για την επιρροή των malls στον παγκόσμιο χώρο. Το τελευταίο συνδυάζεται, με τη μελέτη της αστικής δομής της Λευκωσίας, το τοπικό σχέδιό της, την αστική της γεωγραφία, τη μελέτη του αστικού πυρήνα και της κατανομής των υπόλοιπων εμπορικών περιοχών της πρωτεύουσας.
- **Κεφάλαιο 2:** «Μελέτη Περίπτωσης». Ακολουθεί μελέτη για τη λειτουργία του Mall of Cyprus, καθώς και ειδική μελέτη για την περιοχή που εγκαταστάθηκε το Mall of Cyprus και τις προδιαγραφές που απαιτεί η κατασκευή μιας τέτοιας υποδομής, όπως η εγκατάστασή του στην είσοδο της πρωτεύουσας, σε ειδική περιοχή, χαρακτηρισμένη για εμπορικές εγκαταστάσεις και μικρές βιομηχανίες. Να σημειωθεί ότι η υπό μελέτη περιοχή γνωρίζει συνεχώς αλλαγές και εξελίξεις και έχει μετατραπεί σε ένα μαγνήτη για νέες επιχειρήσεις. Για τον λόγο αυτό, στη μελέτη αυτή δίνονται απαντήσεις σε ερωτήσεις όπως ποιοι είναι οι λόγοι που έκαναν την περιοχή πόλο έλξης των επιχειρηματιών και την κατέστησαν παράδεισο επενδύσεων. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο δίνεται, επίσης, η περιγραφή του οδικού, συγκοινωνιακού και ποδηλατικού δικτύου γύρω από το εμπορικό κέντρο και η εξέλιξή του από το χρόνο δημιουργίας του μέχρι σήμερα. Οι εν λόγω τομείς έχουν γνωρίσει τεράστια αλλαγή τα τελευταία χρόνια και επομένως, δεν θα μπορούσαν να λείπουν από τη

μελέτη. Το ίδιο ισχύει και για την εξελικτική πορεία του εμπορικού κέντρου στα 4 χρόνια ύπαρξής του.

- **Κεφάλαιο 3:** «Επιπτώσεις». Λίγο πριν το τέλος αναφέρονται και περιγράφονται οι επιπτώσεις στον κυκλοφοριακό τομέα, καθώς και οι επιπτώσεις στον οικονομικό τομέα και το περιβάλλον. Ακόμη, παρουσιάζονται οι θετικές αλλά και οι αρνητικές επιπτώσεις της κατασκευής του Mall of Cyprus τόσο στις επιχειρήσεις και τα εμπορικά κέντρα της περιοχής, όσο και στην τοπική αγορά του κέντρου της Λευκωσίας, ενώ αναλύονται οι αλλαγές στις συνήθειες των καταναλωτών.

Το συγκεκριμένο κεφάλαιο έχει μεγάλη σημασία γιατί όπως θα διαπιστωθεί στη συνέχεια η υπό μελέτη περιοχή έχει γίνει αγνώριστη σε σύγκριση με το πώς ήταν πριν την κατασκευή του εμπορικού κέντρου. Το οδικό δίκτυο που την περιβάλλει εξελίσσεται συνεχώς με ραγδαίους ρυθμούς, στην προσπάθειά του να εξυπηρετήσει όλους όσους εισέρχονται στη Λευκωσία. Η ζήτηση αυξάνεται χρόνο με το χρόνο. Είναι όμως αυτή η βέλτιστη λύση για το περιβάλλον, τους χρήστες του οδικού δικτύου αλλά και για την οικονομία του κράτους σε περίοδο κρίσης; Πώς επηρεάζεται το εθνικό δασικό πάρκο Αθαλάσσας που γειτονεύει με την περιοχή των επιχειρήσεων και το συγκοινωνιακό τους δίκτυο; Αυτά είναι ορισμένα από τα ερωτήματα που απασχολούν την παρακάτω μελέτη, προσθέτοντας μια σειρά πρόσθετων παραμέτρων στην κατασκευή του εμπορικού κέντρου στη Λευκωσία.

- **Κεφάλαιο 4:** «Διεξαγωγή Έρευνας». Είναι αξιοσημείωτο, ότι πολλές από τις παραπάνω διαπιστώσεις επιβεβαιώνονται μέσα από μία στατιστική έρευνα που διεξήχθη στους πελάτες του Mall of Cyprus. Σκοπός της στατιστικής έρευνας ήταν να διατυπωθούν οι προτιμήσεις των καταναλωτών που επισκέπτονταν το Mall of Cyprus. Αυτό πραγματοποιήθηκε μέσω των απαντήσεων σε ερωτηματολόγιο που δόθηκε απευθείας στους επισκέπτες του Mall. Αυτός ο τρόπος επιλέχθηκε για οικονομικούς λόγους. Επίσης, προτιμήθηκε για πρακτικούς λόγους, επειδή η ανάλυση των δειγμάτων που συλλέγονται δεν είναι πολύπλοκη.

Οι τομείς που εξετάστηκαν μέσω της έρευνας είναι τα κοινωνικά χαρακτηριστικά και η οικονομική επιφάνεια των επισκεπτών του mall, οι δημοφιλέστερες εποχές επίσκεψής του, η εμβέλειά του -δηλαδή από ποιες περιοχές προέρχονται οι περισσότεροι πελάτες του-, η προσβασιμότητα του, δηλαδή πόσο εύκολα μπορεί να πάει κανείς εκεί, το σύνηθες μέσο μετακίνησης από και προς το mall και αν αυτό διαφέρει από το σύνηθες μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείται σε άλλες ανάγκες (πχ εργασία), πόσο συνέβαλε η δημιουργία του στην αποκέντρωση της Λευκωσίας, οι επιπτώσεις που επέφερε στην κοινωνική και οικονομική ζωή των Κυπρίων και ποιοι παράγοντες συνέβαλαν και συμβάλουν ακόμα στην ελκυστικότητα του mall.

- **Κεφάλαιο 5:** «Συμπεράσματα/Διαπιστώσεις και Προτάσεις». Το πρώτο σκέλος του κεφαλαίου αυτού αφορά στα συμπεράσματα αυτά καθαυτά που διεξάγονται από την όλη μελέτη. Το δεύτερο σκέλος του αφορά στις περεταίρω προοπτικές στις οποίες θα

μπορούσε να βελτιστοποιηθεί η υπό μελέτη περιοχή, προτείνοντας λύσεις στα προβλήματα και καταθέτοντας κάποιες προτάσεις για περαιτέρω ανάπτυξη.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

### **Εισαγωγή**

**Τ**ο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται σε δύο μέρη. Το πρώτο είναι το γενικότερο θεωρητικό και ιστορικό πλαίσιο των malls και το δεύτερο η αστική δομή και γεωγραφία της Λευκωσίας. Μελετώντας τους δύο αυτούς τομείς, μπορεί κανείς να αποκτήσει αρχικά μία γενική αντίληψη της ιδέας των malls και έπειτα μία γενική εικόνα της πρωτεύουσας της Κύπρου. Αυτό με τη σειρά του θα βοηθήσει να κατανοηθούν τα επόμενα κεφάλαια.

### **ΜΕΡΟΣ Α: ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ/ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΑ MALLS.**

#### **1.1 Ο Όρος ‘Mall’/ ‘Εμπορικό Κέντρο’**

Εμπορικό κέντρο είναι ένα κτίριο, ή ένα σύμπλεγμα κτιρίων, τα οποία στεγάζουν μεγάλο αριθμό εμπορικών καταστημάτων, χώρους εστίασης και αναψυχής, ενώ ταυτόχρονα παρέχουν στους επισκέπτες τους μια σειρά υπηρεσίες διευκόλυνσης όπως χώρους στάθμευσης, τουαλέτες ενηλίκων και παιδιών, προστασία από τα καιρικά φαινόμενα, τράπεζες ή ATM κ.α. Τις τελευταίες δεκαετίες, τα εμπορικά κέντρα έχουν αλλάξει το μοντέλο λειτουργίας του λιανικού εμπορίου σε όλο τον κόσμο. Στην Ελλάδα και στην Κύπρο, όπου μόλις πριν λίγα χρόνια έκαναν την εμφάνισή τους τα πρώτα εμπορικά κέντρα, συνεχίζει να υπάρχει μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης.

Σύμφωνα με το περιοδικό *Re+D*, ως εμπορικό κέντρο (mall), ορίζεται ένα σύνολο από εγκαταστάσεις λιανικού εμπορίου, για τις οποίες ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ιδιοκτησία και η διαχείριση γίνονται ως ενιαία ιδιοκτησία. Προϋπόθεση για να ονομαστεί μια συγκέντρωση λιανικού εμπορίου εμπορικό κέντρο είναι να υπερβαίνει τα 10.000 m<sup>2</sup> μεικτής ενοικιάσιμης επιφάνειας, να έχει τουλάχιστον 10 καταστήματα λιανικού εμπορίου, να

προσφέρει χώρους στάθμευσης και να συνδέεται άμεσα με τα μεταφορικά δίκτυα της ευρύτερης αστικής περιοχής (Torok, 2005).

### **1.1.1 'Mall' ή 'Εμπορικό Κέντρο';**

Ο όρος 'shopping mall' ή απλώς mall χρησιμοποιείται για έγκλειστες υποδομές, ενώ ο όρος εμπορικό κέντρο χρησιμοποιείται συνήθως για ανοιχτής οροφής συμπλέγματα, λιανικής πώλησης. Ο τελευταίος είναι που χρησιμοποιείται στις περισσότερες χώρες του κόσμου. Παρόλα αυτά και οι δύο τύποι έκφρασης περιέχουν μεγάλους χώρους στάθμευσης, αντιμετωπίζουν μεγάλες οδικές αρτηρίες και έχουν λίγους πεζόδρομους που περικλείουν γειτονιές.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο η λέξη mall συνοδεύεται με το όνομα της πόλης στην οποία βρίσκεται ή της χώρας, όπως για παράδειγμα 'the mall of London'. Έτσι συμβαίνει και σε πολλές άλλες χώρες του κόσμου με αποτέλεσμα να έχουμε το 'mall of Memphis', 'mall of Hampshire', 'mall of Sofia', 'mall of Dubai', 'mall of Cyprus' κ.ο.κ.

Επίσης ο όρος mall μπορεί να αναφέρεται είτε για ένα μέρος συλλογής καταστημάτων σε πεζοδρομημένη περιοχή και σε πεζόδρομο καταστημάτων όπου οι αγοραστές μπορούν να κάνουν τα ψώνια τους χωρίς να ανησυχούν εξαιτίας της κίνησης οχημάτων. Ενώ στη βόρεια Αμερική ο όρος mall αναφέρεται γενικά σε εμπορική περιοχή που συνθέτεται από ένα μόνο κτίριο. Το κτίριο αυτό περιέχει πολλαπλά καταστήματα και περικλείεται από χώρο στάθμευσης. Ένα τέτοιο κτίριο στην Αγγλία ονομάζεται 'εμπορικό κέντρο'. Έτσι, εν τέλει, χρησιμοποιούνται και οι δύο αυτοί όροι για να εκφράσουν το ίδιο πράγμα. Γι' αυτό και στην παρούσα εργασία θα χρησιμοποιούνται και οι δύο όροι σαν ίσοι.

## **1.2 Η Ιστορία των Εμπορικών Κέντρων**

### **1.2.1 Πώς ξεκίνησαν**

Υπάρχει μεγάλη φιλολογία σχετικά με την ιστορία των εμπορικών κέντρων και κάποιοι τοποθετούν την αρχή της πίσω στην αγορά των αρχαίων ελληνικών και ρωμαϊκών πόλεων, ενώ άλλοι στη Μεγάλη Βρετανία, τον 18ο και 19ο αιώνα. Όμως η ιστορία του εμπορικού κέντρου με τη σημερινή έννοια του όρου (ολοκληρωμένες υπηρεσίες στα προάστια, όπου υπάρχει πολύς χώρος) ξεκίνησε από τις Ηνωμένες Πολιτείες τη δεύτερη ή την τρίτη δεκαετία του περασμένου αιώνα. Τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα άρχισαν να ανοίγουν τη δεκαετία του 1980, στις Ηνωμένες Πολιτείες ενώ την ίδια δεκαετία άρχισε η εξάπλωσή τους στην Ευρώπη.



Πιο συγκεκριμένα, τα εμπορικά κέντρα έκαναν την εμφάνιση τους στον παγκόσμιο χώρο το 1920 και κυρίως μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο στα προάστια των Ηνωμένων Πολιτειών. Κύρια θεωρεία εφαρμογής τους ήταν το πώς οι πελάτες θα μπορούσαν να ενταχθούν σε ένα ελεγχόμενο περιβάλλον. Ομοίως, το κύριο μέλημα τους ήταν να έχουν ατομικά καταστήματα ή μικρότερης κλίμακας αλυσίδες καταστημάτων, με σκοπό το όφελος των καταναλωτών, οι οποίοι έλκονταν από τα μεγάλα καταστήματα.

## **1.2.2 Η πορεία τους μέσα στο χρόνο**

### **1.2.2.α Η εξελικτική τους πορεία στην Αμερική**

Η ιδέα της ανάπτυξης ενός εμπορικού κέντρου μακριά από το κέντρο της πόλης αποδίδεται στον J.C. Nichols από το Κάνσας των ΗΠΑ –το 1922 με τη δημιουργία του *Country Club Plaza*– που σκοπό είχε να εξυπηρετήσει τις εμπορικές ανάγκες σε μια μεγάλης κλίμακας οικιστική ανάπτυξη. Προς το τέλος της δεκαετίας του 1920, καθώς οι αυτοκινητόδρομοι αρχίζουν να περικλείουν ασφυκτικά τα κέντρα των μεγαλουπόλεων, μικρές εμπορικές νησίδες αρχίζουν να κτίζονται στις παρυφές τους. Τα καταστήματα συντίθενται γραμμικά με χώρους στάθμευσης μπροστά τους. Σύμφωνα με την Λαΐνα (2006:57):

Το *Highland Park Shopping Village* στο Ντάλας του Τέξας (1931) θεωρείται ως το πρώτο σχεδιασμένο εμπορικό κέντρο, ένα αυτόνομο εσωστρεφές κτίριο που δεν διατρέχεται από δημόσιο δρόμο, όπως μέχρι τώρα συνέβαινε. Με αυτή την επαναστατική για την εποχή της αρχιτεκτονική λύση, ουσιαστικά ξεκινά η αποκοπή του διαλόγου των εμπορικών κέντρων με την πόλη. Στις δεκαετίες του 1930 και 1940, οι επιχειρηματίες *Sears Roebuck & Co* και *Montgomery Ward* δημιουργούν μεγάλα εμπορικά κέντρα με παράπλευρα παρκινγκ πολλών θέσεων, μακριά από τα κέντρα των πόλεων. Η μετάθεσή τους στα προάστια, έχει ήδη ξεκινήσει.

Το 1956 το *South dale Centre* στην Edina της Καλιφόρνια ανοίγει ως το πρώτο κλειστού τύπου *mall*, σχεδιασμένο σε δύο επίπεδα. Έχει κεντρικό κλιματισμό, έναν άνετο κοινόχρηστο χώρο και δύο ανταγωνιστικά πολυκαταστήματα που ενισχύουν την προσέλκυση μικρότερων επιχειρήσεων. Μέχρι το 1964 υπήρχαν 7.600 εμπορικά κέντρα στις ΗΠΑ. Η περιφερειακή ανάπτυξη και η αύξηση του πληθυσμού μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, δημιούργησε την ανάγκη για μεγαλύτερη οικιστική ανάπτυξη και ένα πιο βολικό λιανικό εμπόριο. Τα περισσότερα από τα εμπορικά κέντρα στις δεκαετίες 1950 και 1960 εξυπηρετούσαν νέα οικιστικά συγκροτήματα.

Το *Learning from Las Vegas* (1971) θέτει για πρώτη φορά την έννοια της εμπορικής αρχιτεκτονικής, την αντίληψη της αρχιτεκτονικής ως συσκευασίας, με αναπόφευκτη επιρροή στην αρχιτεκτονική των *malls*. Το 1967 στην Costa Mesa της Καλιφόρνια, κατασκευάζεται το *South Coast Plaza*, (250.000 τμ.) διεκδικώντας τον τίτλο του μεγαλύτερου *shopping mall* στην Αμερική. Σήμερα, θεωρείται το πιο κερδοφόρο εμπορικό κέντρο στις ΗΠΑ και ίσως το πολυτελέστερο. Με συνεχείς προσπάθειες ανανέωσης της εικόνας του, προσελκύονται καταξιωμένοι ενοικιαστές όπως *Cartier*,

*Carolina Herrera, Tiffany's*, κ.ά. Εκεί προάγεται ένας ιδεατός κόσμος όπου όλα είναι αστραφτερά, καινούργια, καθαρά, τέλεια και προπάντων υποσχόμενα.

Μέχρι το 1972 ο αριθμός των εμπορικών κέντρων έχει διπλασιαστεί σε 13.174, ενώ στη δεκαετία του 1980 η ανάπτυξή τους παραμένει σταθερή. Είναι η εποχή όπου τα υπερτοπικά πλέον *malls*, με έκταση μεγαλύτερη από 75.000 τμ., γίνονται ιδιαίτερα δημοφιλή. Το 1985 ολοκληρώνεται στην Αλμπέρτα του Καναδά το *West Edmonton Mall*, σε ένα μεγαλόπνοο project 570.000 τ.μ. και κόστους 750 εκ. δολάρια. Περιλαμβάνοντας 800 καταστήματα, ξενοδοχείο 360 κλινών, 110 εστιατόρια, ψυχαγωγικό πάρκο, πισίνα με τεχνητή άμμο, ενυδρείο και μίνι-γκολφ, παραμένει μέχρι σήμερα το μεγαλύτερο κλειστό εμπορικό κέντρο της Β. Αμερικής.

Το *The Mall of America* στο Bloomington της Μινεσότα με 390.000 τ.μ., είναι το μεγαλύτερο κλειστό *mall* ολοκλήρων των Ηνωμένων Πολιτειών (1992, κόστος 635 εκ. δολάρια). Τα 520 καταστήματά του στεγάζονται σε τρία επίπεδα ενώ οι κύριοι κοινόχρηστοι διάδρομοι έχουν μήκος 2,3 μίλια. Στον 4ο όροφο βρίσκεται ο ψυχαγωγικός τομέας με εστιατόρια, κινηματογράφους και night clubs, καθώς και ένα πλήρες ψυχαγωγικό πάρκο. Προσελκύει 40 εκ. καταναλωτές το χρόνο, οι οποίοι εκτιμάται ότι ξοδεύουν σε αυτό περίπου 1δισ δολάρια ετησίως.

Σήμερα, τα μεγαλύτερα *malls* στον κόσμο βρίσκονται στην Κίνα. Το *Golden Resources Mall* (Πεκίνο 2004, 560.000 τμ.), έκλεψε τον τίτλο του μεγαλύτερου *mall* στον κόσμο και έχασε την πρωτιά έναν χρόνο σχεδόν αργότερα, από το *South China Mall*, το οποίο είναι τρεις φορές το μέγεθος του *West Edmonton Mall*.

### **1.2.2.β Η εξελικτική τους πορεία στην Ευρώπη**

Τα ευρωπαϊκά *malls* είχαν ανάλογη εξέλιξη σε πιο περιορισμένο όμως αριθμό και μεγέθη. Η έλλειψη χώρου σε σχέση με την αμερικάνικη ύπαιθρο, οι υφιστάμενοι πολεοδομικοί κανονισμοί και τέλος, η ευρωπαϊκή κουλτούρα, επιβάλλουν σαφώς μικρότερες κλίμακες και διαφορετικής αισθητικής αρχιτεκτονήματα. Οι εμπορικές στοές αναπτύσσονται στις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις και τα προάστιά τους από τη δεκαετία του '50, ενώ τα *malls* θα κάνουν την εμφάνισή τους μόνον τα τελευταία χρόνια.

#### **Οι εμπορικές στοές**

Με την επινόηση της εσωτερικής στοάς, η εμπορική αξιοποίηση του οικοπέδου αυξάνεται σημαντικά, καθώς οι ευκαιρίες της εκθετικής διαφάνειας πολλαπλασιάζονται. Επίσης η στοά, συνεισφέρει κάτι ακόμη σημαντικότερο. Τον λειτουργικό και αισθητικό έλεγχο, του χώρου κίνησής του αγοραστικού κοινού. Στο Παρίσι των αρχών του 19ου αιώνα, ο αστός περιπατητής έχει να αντιμετωπίσει αδιαμόρφωτους λασπωμένους δρόμους, την ενοχλητική και συχνά επικίνδυνη για τη σωματική του ακεραιότητα ανοργάνωτη ακόμη κυκλοφορία, περιορισμένο νυχτερινό φωτισμό και βέβαια τις αρνητικές καιρικές συνθήκες, που

περιορίζουν την υπαίθρια αστική ζωή για αρκετούς μήνες, σε μια ευρωπαϊκή πρωτεύουσα του τεσσαρακοστού όγδοου γεωγραφικού παραλλήλου. Η επινόηση των στοών, επιτρέπει τον έλεγχο όλων αυτών, των αρνητικών για τον αστικό περίπατο συνθηκών. Η βελτίωση των οικοδομικών, κατασκευαστικών τεχνικών προσφέρει στους βελτιωμένους εσωτερικούς δρόμους, τη δυνατότητα της υαλόσκεπης αιθριότητας, που επεκτείνει την λάμψη της και τη νύχτα, με εσωτερικό φωτισμό, με τις πολλαπλές αντανακλάσεις στα εκθετικά υαλοστάσια.



Εικόνα 1: Μια παλιά εμπορική στοά, πηγή: Περιοδικό 'αρχιτέκτονες', τεύχος 58 – περίοδος Β /Ιούλιος/Αύγουστος 2006, σελ 54

Η στοά αποτελεί το μέσο με το οποίο βελτιστοποιείται η χρήση της αστικής γης, με το οποίο αξιοποιείται, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, η έκταση που διατίθεται προς οικοδόμηση. Ταυτόχρονα όμως συμβάλει στην αξιοποίηση, στην απόδοση αξίας στο εμπόρευμα, υποβάλλοντας τους γενικότερους όρους της πολιτιστικής πρόσληψής του.

### **Τα malls στην Ευρώπη**

Τα malls στην Ευρώπη ήρθαν να αντικαταστήσουν τις εμπορικές στοές. Παρόλο που οι κλίμακες διαφέρουν, τα πιο πρόσφατα παραδείγματα malls στην Ευρώπη ακολουθούν τα κτιριολογικά προγράμματα των αμερικανικών, υπερτερούν όμως σε ποιότητα και αρχιτεκτονική σύλληψη. Όταν η θολωτή μεταλλική οροφή του *The Mall of America* αναπολεί ακόμα τις ευρωπαϊκές στοές του 19ου αιώνα, όπως την *Galleria* του Μιλάνου στην Ιταλία, ο Massimiliano Fuksas εμπνευσμένος από τις κινήσεις του ανεμοστρόβιλου δημιουργεί την *Fiera* στο Μιλάνο, ένα ιδιότυπο mall υψηλής αισθητικής ή τον *Δίδυμο Πύργο Wienerberg* στη Βιέννη, με χώρους στάθμευσης, κινηματογράφους, εστιατόρια, καταστήματα και γραφεία. Η διαφάνεια με τη χρήση σύγχρονων υλικών και τεχνολογίας, ενισχύει την απόλυτη καθαρότητα και επιδιώκει ένα άνοιγμα ορατό πολύ πέραν των ορίων της πόλης. Ο Renzo Piano εμπνευσμένος από τον κρατήρα του Βεζουβίου, σχεδιάζει το

εμπορικό κέντρο *CIS* στη Νάπολη. Το κέντρο, με διάμετρο 320 μ. και ύψος 25-41 μ., εντάσσεται σε έναν ευρύτερο αστικό σχεδιασμό, που περιλαμβάνει εμπορικές χρήσεις, μουσείο και κέντρο πολλαπλών χρήσεων.

Ο Jean Nouvel σχεδιάζει τις *Galleries Lafayette's* στο Βερολίνο αναμειγνύοντας με ευφάνταστο τρόπο καταστήματα, γραφεία και λοιπές χρήσεις. Το εσωτερικό περιλαμβάνει μια σειρά από μεγάλους κώνους οι οποίοι διατρυπούν τα επίπεδά του και διαχέουν τον φυσικό φωτισμό σε κάθε σημείο του κτιρίου, ενώ το διάφανο δάπεδο του ισογείου λειτουργεί σαν προέκταση του δρόμου, μια και είναι ανοιχτό και στις δύο προσόψεις του. Η διάθλαση και η διάχυση του φωτός μέσα από τους γυάλινους κώνους και τις προσόψεις του κτιρίου, δημιουργούν ένα παιχνίδι αντιθέσεων, που μετριάζει την αίσθηση της βαρύτητας ή της μονοτονίας που πολλά από τα σύγχρονα *malls* παρουσιάζουν.

Ο ίδιος αρχιτέκτονας θα σχεδιάσει το *Triangle Des Gares* στο Παρίσι, ένα σύγχρονο mall με εμπορικές χρήσεις, γραφεία, κατοικία και ξενοδοχεία. Σε μια προσπάθειά του να δημιουργήσει ένα κτίριο που θα ξεφεύγει από τον άμορφο, αδιάφορο χώρο ενός τυπικού εμπορικού συγκροτήματος, ο Nouvel οργανώνει την κάτοψη μέσω αξόνων, οι οποίοι διατρέχουν κατά μήκος τον εμπορικό τομέα του κτιρίου, προκειμένου να ενώσουν την πόλη με τον παράπλευρο σιδηροδρομικό σταθμό. Στους πέντε ορόφους του κτιρίου, με τον νέο να χαρακτηρίζει το περίβλημά του, εμπορικά, καλλιτεχνικά και ιδεολογικά μηνύματα εκπέμπονται προς την πόλη.

### **1.3 Το Εμπορικό Κέντρο ως Αστικός Προορισμός**

Τα εμπορικά κέντρα αποτελούν σήμερα το νέο τύπο αστικών συγκεντρώσεων και εμφανίζονται στις ενδιάμεσες ζώνες –αστικές περιφέρειες-, ανάμεσα στην πόλη και στην ύπαιθρο. Οι νέες συγκεντρώσεις αναπτύσσονται με διαφορετική, από τον παραδοσιακό αστικό ιστό, δομή και γεωμετρία συμβάλλοντας στην απομάκρυνση της πόλης από το κεντρικό μοντέλο οργάνωσης. Ο χώρος των πόλεων αναδιοργανώνεται με τις αλλαγές στο παραγωγικό σύστημα που αφορούν στις διαδικασίες παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Στην κατεύθυνση αυτή επισημαίνεται μια σειρά από νέα φαινόμενα στα πεδία της αστικής ανάπτυξης, που τείνουν να συγκροτήσουν ένα νέο πρότυπο οργάνωσης του αστικού χώρου (Δελλαδέτσιμας, 2004). Τα εμπορικά κέντρα επιλέγουν να δραστηριοποιούνται κυρίως σε ζώνες υψηλής απόδοσης όπως είναι οι μεγάλοι οδικοί άξονες στην αστική περιφέρεια και τις εισόδους των πόλεων, όπου εξαιτίας της προσπελασιμότητάς τους, η ζήτηση για εντατικές εμπορικές χρήσεις είναι αυξημένη.

Όπως έχει ειπωθεί πιο πάνω, τα εμπορικά κέντρα που εμφανίζονται τα τελευταία χρόνια στην αστική περιφέρεια των πόλεων είναι το αποτέλεσμα μιας μακρόχρονης εξελικτικής πορείας ενός τύπου οργάνωσης του λιανικού εμπορίου που πρωτοεμφανίστηκε στα προάστια της Αμερικής. Σύμφωνα, λοιπόν, με τους Σακελλαρίδου και Χατζηκωνσταντίνου (2006:61):

Η χωροθέτησή των malls εντοπίζεται σε περιοχές εκτός σχεδίου όπου οι κατατμήσεις είναι μεγάλες και η πρόσβαση επιτυγχάνεται εύκολα από το δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων της αστικής περιφέρειας. Εξαιτίας της τυπολογίας των αυτοκινητοδρόμων, η μετάβαση στις εμπορικές συγκεντρώσεις γίνεται σημειακά μέσω κόμβων που έχουν κατασκευαστεί αποκλειστικά για αυτόν το σκοπό. Με τον τρόπο αυτό οι νέες αναπτύξεις ανεξαρτητοποιούνται απόλυτα από το τοπικό οδικό δίκτυο αλλά και από τη ζωή των περιοχών στις οποίες αναπτύσσονται. Καθώς οι οδικοί άξονες πρόσβασης στα νέα εμπορικά κέντρα τερματίζουν στους οργανωμένους υπαίθριους χώρους στάθμευσης, συντελείται η διάβρωση του ανοιχτού ιστού της πόλης. Ο παραπάνω τρόπος ανάπτυξης έχει ως αποτέλεσμα τη μετατροπή των malls σε αυτόνομους προορισμούς.

Η ανάπτυξη των νέων εμπορικών συγκεντρώσεων σε σημεία ανεξάρτητα από τα υπάρχοντα ή θεσμοθετημένα πολεοδομικά κέντρα, ανοίγει τη συζήτηση για τον ρόλο που παίζουν στην αστική ανάπτυξη και τις επιπτώσεις που μπορεί να έχουν στην οικονομία της πόλης, στην οργάνωση του χώρου της και στη φέρουσα ικανότητα των δικτύων της και θέτει νέα ερωτήματα για τον ρόλο του σχεδιασμού στη ρύθμιση του χώρου και στην οργάνωση της σύγχρονης αστικής ζωής.

Ένα mall δεν είναι απαραίτητο να τοποθετείται σε ελκυστικό πολεοδομικά περιβάλλον. Μπορεί να εμφυτευτεί και σε υποβαθμισμένη περιοχή, για δύο λόγους, ο ένας είναι η φθηνή γη και ο άλλος η ενσωμάτωση στο σύστημα των λαϊκών μαζών της ευρύτερης περιοχής και η ένταξή τους στον τρόπο ζωής που θέλουν να έχει ο σύγχρονος πολίτης, να αγοράζει, να διασκεδάζει και να μην σκέφτεται τι συμβαίνει έξω από τον χώρο του. Έτσι, τέτοια πολυλειτουργικά κέντρα (πολυσινεμά ή εμπορικά κέντρα) ιδρύονται όχι μόνο στους μεταφορικούς κόμβους αλλά και σε υποβαθμισμένες συνοικίες, παλιές βιομηχανικές περιοχές. Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά τέτοια παραδείγματα, όπως ο Άγιος Ιωάννης Ρέντης, οι Άγιοι Ανάργυροι, το Χαϊδάρι, το Αιγάλεω και αλλού, χωρίς βέβαια να αφήνονται εκτός και ακριβές περιοχές όπως η Λ. Κηφισίας και η παραλιακή (Σαρηγιάννη, 2006). Ενώ στην Κύπρο όλα τα εμπορικά κέντρα παρατηρείται να τοποθετούνται σε περιοχές όπου δεν υπάρχουν κατοικίες, αλλά κυρίως ανεκμετάλλευτη γη ή περιοχές μικρών βιομηχανιών.

#### ***1.4 Οι Τρεις Φάσεις Δημιουργίας Ενός Εμπορικού Κέντρου***

Αναλύοντας τους μετασχηματισμούς του λιανικού εμπορίου από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, διακρίνονται τρεις φάσεις ανάπτυξης των εμπορικών κέντρων στις ευρωπαϊκές πόλεις:

1. Χωροθέτηση μεγάλων αλυσίδων λιανικού εμπορίου στην αστική περιφέρεια (υπεραγορές τροφίμων).
2. Προσθήκη χώρων αναψυχής στις ήδη εγκατεστημένες συγκεντρώσεις (urban entertainment centers, outlets).

3. Προσθήκη γραφείων, κατοικίας και υπηρεσιών στις εμπορικές συγκεντρώσεις (edge town centers).

Στην πρώτη φάση μεταφοράς του εμπορίου από το κέντρο στην περιφέρεια των πόλεων, η εγκατάσταση των εμπορικών συγκεντρώσεων γίνεται σε μικρή απόσταση από τον αστικό ιστό. Έτσι προκαλείται εσωτερική αναδιάρθρωση του λιανικού εμπορίου της πόλης. Η προσθήκη αναψυχής στα εμπορικά κέντρα αποτελεί ένα φαινόμενο της δεκαετίας του '90 που σηματοδοτεί τη δεύτερη φάση ανάπτυξης των εμπορικών κέντρων. Κατ' επέκταση, τα νέα πολυλειτουργικά κέντρα (urban entertainment centers) μπορούν να αποτελούν πόλο έλξης μίας ευρύτερης γεωγραφικής περιφέρειας. Ο Θεοράτος (2005:90) επισημαίνει:

Η νέα τάση στην ανάπτυξη των malls είναι η δημιουργία εμπορικών συγκεντρώσεων όπου οι καταναλωτές μπορούν να ζήσουν, να δουλέψουν, να παίξουν και φυσικά να καταναλώσουν. Τα νέα κέντρα σχεδιάζονται με την λογική της ένταξης της καθημερινής ζωής του καταναλωτή στη λειτουργία τους. Στην κατεύθυνση αυτή, οι υπεύθυνοι για την ανάπτυξή τους (developers), αναγκάζονται να βρουν καινοτόμες μεθόδους για να συνδέσουν τα έργα τους με τα προάστια των πόλεων αλλά και με τους καταναλωτές, μέσω ενός νέου σχεδιασμού που επικεντρώνει στην ανάμειξη των χρήσεων. Βασικό ζητούμενο για τους διαχειριστές των εμπορικών κέντρων είναι να αυξήσουν τον χρόνο παραμονής του καταναλωτή στους χώρους τους. Την προηγούμενη δεκαετία, οι ιδιοκτήτες προσπαθούσαν να πετύχουν τον παραπάνω στόχο με την προσθήκη χώρων διασκέδασης και ψυχαγωγίας, συχνά με τη μορφή ολόκληρων πάρκων, μια προσπάθεια που δεν είχε πάντοτε επιτυχία. Προκειμένου ο καταναλωτής να επισκέπτεται το εμπορικό κέντρο σε τακτά χρονικά διαστήματα, οι χρήσεις που τώρα περιλαμβάνονται στα προγράμματά τους είναι σταθμοί μετεπιβίβασης, υπηρεσίες, πολιτιστικά κέντρα, γραφεία, ξενοδοχεία και εκκλησίες, ενώ παράλληλα προωθείται και η οικιστική ανάπτυξη, με στόχο τη συγκρότηση ενός νέου περιφερειακού κέντρου δραστηριοτήτων.

Στο τρίτο στάδιο έχει αναφερθεί και η δημιουργία κατοικίας. Πολλοί μελετητές του φαινομένου των εμπορικών κέντρων που δεν υποστηρίζουν την τόσο μεγάλη τάση που υπάρχει να δημιουργούνται συνεχώς νέα εμπορικά κέντρα, προσπαθούν να προωθήσουν την κατοικία ως μέρος των εμπορικών συγκεντρώσεων. Να την ενσωματώσουν δηλαδή σε αυτά. Γιατί; Επειδή θεωρούν πως είναι ένας αμερικάνικος τρόπος ζωής, ο ελληνικός παραδοσιακός τρόπος σβήνει και οι πόλεις εκφυλίζονται, διαμελίζονται. Περισσότερα για το θέμα αυτό αλλά και για άλλες αντίθετες απόψεις δίνονται στο 1.6.

## **1.5 Η Αρχιτεκτονική των Εμπορικών Κέντρων**

### **1.5.1 Η εσωτερική τους δομή**

Τα εμπορικά κέντρα είναι εντυπωσιακά, ογκώδη και δίνουν την αίσθηση της πολυτέλειας. Αυτή η εμφανής πολυτέλεια της κατασκευής και η ιδιαιτερότητα της μορφής τους

αποσκοπούν στην έλξη της πελατείας μέσα από το λούστρο και τη γυαλάδα των επενδύσεων που είναι κυρίως μάρμαρα, πλακίδια, μέταλλα και γυαλί. Στην Ελλάδα και στην Κύπρο, έχουν τις πλείστες φορές, αν όχι όλες, ένα κυκλικό σχήμα, με αποτέλεσμα οι βιτρίνες των καταστημάτων να βρίσκονται σε σειρές, δεξιά και αριστερά κυκλικών διαδρόμων, διατηρώντας μια τάξη στο χώρο. Με τον τρόπο αυτό ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να εξερευνήσει με ευκολία όλα τα καταστήματα που τον ενδιαφέρουν. Στο εσωτερικό οι όροφοι επικοινωνούν με σκάλες ή και ανελκυστήρες. Λόγω του μεγέθους τους και της ποικιλίας υπηρεσιών και καταστημάτων που έχουν, εκδίδονται χάρτες για καθοδήγηση των επισκεπτών. Η δε οροφή τους είναι γυάλινη για τον προφανή λόγο της εκμετάλλευσης του φωτός της μέρας, αλλιώς θα έπρεπε να καταναλώνουν τεράστιες ποσότητες ηλεκτρικού ρεύματος. Ο υπόγειος τους χώρος ή και ο εξωτερικός τους χώρος χρησιμοποιείται για στάθμευση των πελατών.



*Εικόνα 2: Κυκλική μορφή εμπορικού κέντρου. Διακρίνονται οι κυκλικοί διάδρομοι μπροστά από τις βιτρίνες των καταστημάτων και το φως που διαχέεται από τη γυάλινη οροφή, φωτίζοντας πλούσια το εσωτερικό, πηγή: διαδίκτυο.*

Σε πολλές ξένες χώρες σπουδαίοι αρχιτέκτονες αναλαμβάνουν το σχεδιασμό τους, δημιουργώντας αληθινά αρχιτεκτονικά αριστουργήματα όπως στις παρακάτω εικόνες:



*Εικόνες 3,4,5: Εντυπωσιακά εμπορικά κέντρα σε ξένες χώρες που αποτελούν αρχιτεκτονικά αριστουργήματα. Ξεκινώντας από αριστερά, το πρώτο βρίσκεται στην πόλη Astana του Καζακιστάν, το δεύτερο είναι του αρχιτέκτονα Sanjay Puri και βρίσκεται στο Bhillai της Ινδίας, το τρίτο είναι βρίσκεται στη Χιλή. Πηγή: διαδίκτυο.*

### **1.5.2 Μικρογραφία πόλης**

Τα εμπορικά κέντρα αποτελούν στο σύνολό τους αυτοαναφορικές και σαφώς οριοθετημένες οργανώσεις. Συνήθως, τα shopping malls σχεδιάζονται σε τοποθεσίες εκτός του κέντρου των πόλεων. Εκεί οργανώνουν ένα κόσμο εξ' ολοκλήρου δικό τους, ενώ όταν χωροθετούνται μέσα στα αστικά κέντρα διαχωρίζουν το μικρόκοσμό τους από την υπόλοιπη πόλη. Εκφράζουν έναν πλήρη κόσμο, κάτι σαν πόλη σε μικρογραφία. Δεν επιθυμούν να είναι τμήμα της πόλης, αλλά αντιθέτως ανάλογό της που θα την αντικαταστήσει. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο δημόσιος χώρος στην πόλη αλλάζει, μεταφέρεται στην περιφέρεια και μεταβάλλεται χαρακτηριστικά. Το φαινόμενο αυτό μετατρέπει την κοινωνική ζωή της πόλης, τη δημόσια εικόνα της και τις εμπορικές της σχέσεις. Ο ρόλος του κέντρου της πόλης αποδυναμώνεται και ο ιδιωτικός χώρος ενισχύεται σε βάρος του δημόσιου.

### **1.6 Οι Ενάντιες Απόψεις για τα Εμπορικά Κέντρα**

Δεν είναι όλοι οι μελετητές υποστηρικτές της μόδας των εμπορικών κέντρων. Μελετώντας ένα άρθρο των αρχιτεκτόνων Πανταζή και Φιλίππου (2006), και το αδημοσίευτο βιβλίο του Αντωνιάδη (1999), μπορεί κανείς να δει τα εμπορικά κέντρα αρνητικά. Συγκεκριμένα αυτά που υποστηρίζονται είναι συνοπτικά τα εξής:

- Τα malls είναι ένας αμερικάνικος τρόπος ζωής, ο ελληνικός παραδοσιακός τρόπος σβήνει.
- Οι πόλεις εκφυλίζονται, διαμελίζονται.



- Τα εμπορικά κέντρα είναι καταναλωτές αστικής γης και αποδιαλυτές της αστικής συνέχειας από την άλλη.
- Ο δημόσιος χώρος αποψιλώνεται σταδιακά από το δημόσιο χαρακτήρα του, καθώς ιδιωτικά συμφέροντα τείνουν να τον αλώσουν ολοκληρωτικά.
- Ο δημόσιος χώρος αποτραβιέται από την πόλη για να περικλειστεί στα αυστηρά καθορισμένα όρια της αγοράς.
- Δεν υποστηρίζουν ποικιλία στους τρόπους αναψυχής επειδή οι πολίτες περνούν ώρες ατέλειωτες μέσα σε ένα κλειστό χώρο, πηγαίνοντας από το ένα κατάστημα στο άλλο, ενώ υπάρχουν πιο ωφέλιμες δραστηριότητες που θα μπορούσαν να κάνουν.
- Εξαλείφονται οι έννοιες της κοινωνικής ζωής, της συμμετοχής και της διεκδίκησης και κυρίαρχη αναδύεται η μαζική κατανάλωση ταυτόχρονα με την εμπειρία του χώρου μέσα από μια επαναλαμβανόμενη και ομοτυπική δράση του ατόμου.
- Χάνεται η ατομική ταυτότητα και δεν ενισχύονται οι σχέσεις των ανθρώπων.
- Οι χώροι στάθμευσης των εμπορικών κέντρων μένουν ανεκμετάλλευτοι όταν αυτά είναι κλειστά.
- Δημιουργείται η ψευδαίσθηση μέσα από τη διαφήμιση των προϊόντων, πως αυτά είναι απολύτως αναγκαία.
- Οι επιχειρηματίες κερδίζουν εις βάρος των πολιτών.

## **ΜΕΡΟΣ Β: Η ΑΣΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**

Η περίπτωση της Λευκωσίας διαφέρει από πολλές άλλες μιας και είναι πολύ μικρότερη από τις περισσότερες πρωτεύουσες της Ευρώπης και του κόσμου γενικότερα, τόσο σε μέγεθος έκτασης, όσο και σε πληθυσμό. Είναι πρωτεύουσα νησιού, ξεχωριστού ως κράτος, με τη δική του αστική, τοπογραφική και οικονομική ανάπτυξη.

### ***1.7 Σύντομο Γεωγραφικό και Οικονομικό Περιεχόμενο της Λευκωσίας***

#### ***1.7.1 Γεωγραφικό περιεχόμενο***

Αρχικά, θεώρησα καλό να διατυπώσω λίγα λόγια για τη γεωγραφία της Κύπρου. Η Κύπρος λοιπόν, είναι το τρίτο μεγαλύτερο νησί της Μεσογείου μετά τη Σικελία και τη Σαρδηνία. Έχει έκταση 9,251 km<sup>2</sup>, είναι ανεξάρτητο κράτος, με προεδρικό σύστημα διοίκησης και χωρισμένο σε 6 επαρχίες. Όλες οι επαρχίες βρίσκονται στα παράλια, εκτός από αυτή της Λευκωσίας. Η τελευταία απογραφή πληθυσμού (2011) έδειξε πως η Κύπρος έχει πληθυσμό περίπου 840.000 κατοίκους.

Η Λευκωσία γνωστή διεθνώς με το ιταλικό της όνομα Nicosia, έχει πληθυσμό 326.000 κατοίκους και είναι κτισμένη πάνω στον Πεδιαίο ποταμό. Βρίσκεται στο βόρειο κέντρο του νησιού, σε υψόμετρο 160μ από τη μέση στάθμη της θάλασσας. Η πόλη αν και δέχεται γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης, προσφέρει ένα από τα υψηλότερα βιοτικά επίπεδα στην Ανατολική Μεσόγειο. Αποτελείται από 8 δήμους: το δήμο Λευκωσίας, Λατσιών, Στροβόλου, Γερίου, Έγκωμης, Αγίου Δομετίου, Λακατάμιας και Αγλατζιάς.

### **1.7.2 Οικονομικό περιεχόμενο**

Σήμερα η Λευκωσία είναι σημαντικός οικονομικός πόλος, με πολλά καταστήματα, τρία σύγχρονα εμπορικά κέντρα, εστιατόρια και κέντρα ψυχαγωγίας. Η Λευκωσία κατατάσσεται διεθνώς ως η πλουσιότερη, σε κατά κεφαλήν εισόδημα, πόλη της Ανατολικής Μεσογείου και η δέκατη πλουσιότερη πόλη στον κόσμο σύμφωνα με την αγοραστική δύναμη.

Φιλοξενεί τα κεντρικά γραφεία 5 κυπριακών τραπεζών. Υπάρχουν πάνω από 15 ξενοδοχεία στην επαρχία Λευκωσίας, κατατάσσεται το 185ο πιο ακριβό μέρος στον κόσμο από 300 διεθνείς τοποθεσίες, είναι ένα εμπορικό κέντρο και κατασκευάζει υφάσματα, δερμάτινα, κεραμικά, πλαστικά και άλλα προϊόντα. Πολλά ορυχεία χαλκού βρίσκονται σε κοντινή απόσταση. Η Λευκωσία αποτελεί την έδρα του Πανεπιστημίου Κύπρου και τεσσάρων άλλων πανεπιστημίων. Επίσης οι Κυπριακές Αερογραμμές έχουν τα κεντρικά γραφεία τους σε αυτήν.

Η πόλη είναι το διοικητικό και εμπορικό κέντρο της Κύπρου και σε αυτήν λειτουργούν αρκετές βιομηχανίες που παράγουν ρουχισμό, δερμάτινα, κεραμικά, πλαστικά προϊόντα κλπ. Τα τελευταία χρόνια έχει επίσης μετατραπεί σε κέντρο υπηρεσιών ιδιαίτερα χρηματοοικονομικής και εκπαιδευτικής φύσης.

## **1.8 Αστική Ανάπτυξη Λευκωσίας**

### **1.8.1 Σύντομη αναφορά στο ΕΡΣΛ-Ενιαίο Ρυθμιστικό Σχέδιο Λευκωσίας (Master Plan)**

Η ιδιάζουσα περίπτωση της μοιρασμένης πόλης της Λευκωσίας με την ύπαρξη, ταυτόχρονα, τόσων πολλών και ασυνήθιστων συνθηκών που αντιμετώπιζε η πόλη, χρειάστηκε ένα διαφορετικό, ολοκληρωμένο πρόγραμμα ενεργειών για αντιμετώπιση της πρόκλησης και του σχεδιασμού της διαιρεμένης πόλης. Για τον σκοπό αυτό, στα τέλη του 1980 άρχισε η ετοιμασία της μελέτης του Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας (ΕΡΣΛ) με τη συνεργασία μιας ομάδας ξένων και Κυπρίων εμπειρογνομώνων, και από τις δύο κοινότητες

της πόλης, κάτω από τον συντονισμό και την οικονομική ενίσχυση του Προγράμματος Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP).

Το πρόγραμμα του Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας αποσκοπούσε στην εκπόνηση και υλοποίηση ενός ενιαίου πολεοδομικού σχεδίου για το σύνολο της ευρύτερης περιοχής της Λευκωσίας, περιλαμβανομένου και του κατεχόμενου τμήματος της πόλης.

Για υλοποίηση του πιο πάνω στόχου δημιουργήθηκε το Γραφείο του Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας (ΕΡΣΛ), το οποίο αποτελεί μια συνεργασία του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως και του Δήμου Λευκωσίας. Το Γραφείο αυτό ασχολείται με την υλοποίηση έργων σε επιλεγμένη περιοχή του Ιστορικού Κέντρου τόσο στο ελεύθερο όσο και στο κατεχόμενο τμήμα της πόλης.

Η υλοποίηση της μελέτης του Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας έγινε σε τρεις φάσεις:

- Φάση I (1981 – πρώτο μισό του 1984)

Περιλάμβανε την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης και κατέγραφε, σε Διαγνωστική Έκθεση, τα πολλαπλά πολεοδομικά προβλήματα που επέφερε ο διαχωρισμός της. Καθόρισε επίσης μια Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης για την περιοχή αυτή μέχρι το 2000, στηριζόμενη στην αναγκαιότητα για συνοχή, συγκρότηση και ενοποίηση της πόλης. Το Σχέδιο αυτό ήταν ελαστικό ώστε να επιδέχεται προσαρμογή σε μεταβαλλόμενες καταστάσεις.

- Φάση II (δεύτερο μισό του 1984 - 1985)

Επικεντρώθηκε στη μελέτη της κεντρικής περιοχής της πόλης συμπεριλαμβάνοντας τον ιστορικό πυρήνα (περιτειχισμένη πόλη) και το αστικό εμπορικό κέντρο και ταυτόχρονα στον περιορισμό της αστικής επέκτασης (urban sprawl). Η περιοχή αυτή, λόγω της γειτνίασης της με τη νεκρή ζώνη, παρουσίαζε το 1981 πολλαπλά προβλήματα ανάπτυξης (π.χ. φυσική παρακμή, ανεξέλεγκτη εμπορική ανάπτυξη σε παρακείμενες οικιστικές γειτονιές, συμφόρηση τροχαίας κίνησης, περιορισμό διευκολύνσεων στην ασφαλή κίνηση πεζών, μη ύπαρξη ανοιχτών χώρων πρασίνου, κλπ). Παρουσίαζε επίσης έλλειψη σημαντικών αστικών λειτουργιών/υπηρεσιών και γενικά απώλεια ύπαρξης ταυτότητας ενός αστικού κέντρου.

- Φάση III (1986 - σήμερα)

Από το 1986 το Γραφείο ΕΡΣΛ εισήλθε ουσιαστικά στο στάδιο της εκτέλεσης έργων με στόχο την επαναδραστηριοποίηση της κεντρικής περιοχής της πόλης. Μετά το 1986, η Ομάδα του ΕΡΣΛ συνέχισε την εκπόνηση λεπτομερών μελετών και σχεδίων, με βάση τα οποία υλοποιούνται, σταδιακά, έργα και παρεμβάσεις που αποσκοπούν στην αναζωογόνηση, επαναδραστηριοποίηση και αναβάθμιση της Περιτειχισμένης Πόλης και των Ακριτικών Περιοχών Λευκωσίας. Από το 1990 έχει μετονομαστεί σε Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας.

Από τα 19.000 εκτάρια γης με τα οποία ασχολείται το τοπικό σχέδιο, τα 8300 εκτάρια αφορούν την ανάπτυξη οικιστικών περιοχών (44% της συνολικής έκτασης). Η δε συμπαγής περιοχή της κεντρικής Λευκωσίας και οι άμεσες περιοχές γύρω από αυτήν, αποτελούν τον πυρήνα της πόλης και δεν έπαψαν να απασχολούν πολλούς μελετητές. Πολλοί από αυτούς μαζί με τους πολιτικούς ηγέτες, δίνουν επίσης σημασία στα ραγδαία ανάπτυξης προάστια.

## **1.8.2 Η Λευκωσία ως προς το σχήμα: μία πόλη ακτινικού σχήματος με κεντρικό πυρήνα**

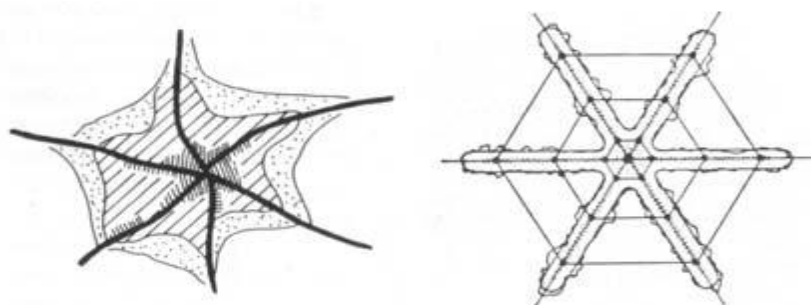
Αντλώντας πληροφορίες από τη Διδακτορική Διατριβή του Μηλάκη (2006:96), παρουσιάζεται στις παραγράφους που ακολουθούν, η περιγραφή μιας πόλης ακτινικού σχήματος και η μορφή μιας συμπαγούς πόλης αντίστοιχα.

### **1.8.2.α Γενικά**

Το σχήμα αυτό εμφανίζει ένα μόνο κυρίαρχο κέντρο, υψηλής πυκνότητας και μεικτής χρήσης, από το οποίο ξεκινούν ακτινωτά 4-8 κύριοι άξονες μεταφοράς. Αυτοί οι άξονες αποτελούν τους βασικούς αυτοκινητόδρομους ή και τις γραμμές κορμού της δημόσιας συγκοινωνίας, οι οποίες εξασφαλίζουν τη μαζική μετακίνηση. Δευτερεύοντα κέντρα τοποθετούνται κατά μήκος αυτών των αξόνων και οι πιο βεβαρημένες χρήσεις συγκεντρώνονται γύρω από αυτά τα δευτερεύοντα κέντρα ή ακολουθούν τους άξονες. Οι λιγότερο βεβαρημένες χρήσεις καταλαμβάνουν τομείς πίσω από τους βασικούς άξονες και ενδιάμεσα δημιουργούνται ζώνες πρασίνου. Σε απόσταση από το κυρίως κέντρο, ομόκεντροι οδικοί δακτύλιοι συνδέουν τις περιοχές ακτινωτής ανάπτυξης μεταξύ τους, αλλά είναι απαγορευμένη η ανάπτυξη καθ' όλο το μήκος των δακτυλίων, εκτός από την περιοχή που προσεγγίζουν τους ακτινωτούς άξονες. Τα σημεία τομής ομόκεντρων και ακτινικών αξόνων είναι καίριας κυκλοφοριακής σημασίας, καθώς αποτελούν τον κατ' εξοχήν χώρο δημιουργίας σταθμών μετεπιβίβασης, είτε από ιδιωτικό σε δημόσιο μέσο (Park and Ride), είτε από δημόσιο σε δημόσιο.

Το σχέδιο αυτό αποτελεί ουσιαστικά μετεξέλιξη της συγκεντρωμένης πόλης, όπου όταν παρουσιάστηκαν ανάγκες επέκτασης της πόλης, η ανάπτυξη συγκεντρώθηκε κατά μήκος των γραμμών των βαρέων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας και κυρίως γύρω από τους σταθμούς της. Η ανάπτυξη γύρω από τους σταθμούς περιοριζόταν σε ακτίνα τέτοια που η προσπέλασή τους να γίνεται με το ποδήλατο ή τα πόδια. Όσο διατηρείται ο κεντρικός προσανατολισμός της πόλης, η αποδοτικότητα της δημόσιας συγκοινωνίας σε αυτό το σχήμα είναι εκ των πραγμάτων υψηλή. Επίσης, καθώς η ακτινικοί άξονες επεκτείνονται και απομακρύνονται από το κέντρο, οι ομόκεντροι δακτύλιοι αποκτούν όλο και μεγαλύτερη κυκλοφοριακή σημασία (για τη σύνδεση των απομονωμένων ακτινικών αξόνων) με αποτελέσματα να υπάρχει έντονη ζήτηση για οικιστική ανάπτυξη κατά μήκος τους. Έτσι, το σύστημα καθώς απομακρύνεται από το κέντρο μοιάζει περισσότερο με ένα οικιστικό και κυκλοφοριακό πλέγμα με τα κύρια κέντρα να αναπτύσσονται στις τομές των ακτινικών και ομόκεντρων αξόνων. Θα πρέπει επίσης,

να επισημανθεί ότι η διευκόλυνση της προσπέλασης του κέντρου με ιδιωτικά μέσα μπορεί παράλληλα να δημιουργήσει προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.



Εικόνες 6,7: Διαγραμματική απεικόνιση των πόλεων με κεντρικό πυρήνα., πηγή: Μηλάκης, 2006

### **1.8.2.β Το ακτινικό σχήμα της Λευκωσίας**

Πράγματι, η Λευκωσία ανήκει στην κατηγορία των πόλεων που έχουν ακτινικό σχήμα και κεντρικό πυρήνα. Δευτερεύοντα κέντρα υφίστανται κατά μήκος των οδικών αξόνων και οι πιο βεβαρημένες χρήσεις συγκεντρώνονται γύρω από αυτά τα δευτερεύοντα κέντρα ή ακολουθούν τους άξονες. Το κύριο οδικό δίκτυο της Λευκωσίας (Σχέδιο 4, Παράρτημα) αποτελεί απαραίτητο λειτουργικό στοιχείο για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης και έχει προκύψει από την ιστορική της εξέλιξη. Πίσω από τους οδικούς άξονες κρύβονται οικιστικές μονάδες και χώροι πρασίνου. Πριν μερικά χρόνια η διευκόλυνση της προσπέλασης του κέντρου με ιδιωτικά μέσα χαρακτηριζόταν από προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τελευταία έγιναν προσπάθειες επίλυσης του προβλήματος αναβαθμίζοντας τους υπάρχοντες και δημιουργώντας νέους σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας στο αστικό κέντρο και σε διάφορα σημεία-κλειδιά στα προάστια. Εμπορικές χρήσεις γης αναπτύσσονται στις τομές των ακτινικών και ομόκεντρων αξόνων.

#### **Ακτινωτοί δρόμοι**

Η Λευκωσία αποτελείται από πολλούς ακτινωτούς δρόμους, ένας εκ των οποίων είναι ο αυτοκινητόδρομος Λευκωσίας-Λεμεσού που αποτελεί μέρος του εθνικού οδικού δικτύου. Η σημασία των ακτινωτών δρόμων ενισχύεται λόγω της συμβολής τους στη διασφάλιση αποδεκτών συνθηκών προσπέλασης σε ιδιαίτερα ευαίσθητες αστικές περιοχές κατά μήκος της Νεκρής Ζώνης και στο αστικό κέντρο ολόκληρης της Λευκωσίας.

## **Δακτύλιοι**

Οι δακτύλιοι ή αλλιώς περιμετρικοί δρόμοι πρωταρχικής σημασίας, όπως ονομάζονται από το τοπικό σχέδιο της πόλης, είναι ομόκεντροι και επίσης πολλοί σε αριθμό, αλλά οι βασικοί είναι τρεις. Προς το παρόν σχηματίζουν ημιδακτυλίους οι οποίοι θα ολοκληρωθούν όταν καταργηθεί η Νεκρή Ζώνη. Ξεκινώντας την περιγραφή τους από το κέντρο της πόλης και προχωρώντας προς τα όρια των προαστίων έχουμε τους εξής:

- Ο Εσωτερικός Περιμετρικός Π1 συμπίπτει με τη λεωφόρο που περιβάλλει τα Ενετικά Τείχη και εξυπηρετεί κυρίως την Περιτειχισμένη Πόλη και το Αστικό Κέντρο.
- Ο Ενδιάμεσος Περιμετρικός Π2 εξυπηρετεί τις διακινήσεις μεταξύ των πλέον ανεπτυγμένων αστικών περιοχών της Λευκωσίας.
- Ο Εξωτερικός Περιμετρικός Π3 λειτουργεί για διακινήσεις από την περιφέρεια δυτικά της Λευκωσίας προς τα βουνά του Τροόδου. Έχει κρίσιμη σημασία για τη λειτουργία του συνόλου της πόλης και για τον λόγο αυτό προωθήθηκε πολύ η αναβάθμιση του τα τελευταία χρόνια, ώστε να υποστηριχθεί η λειτουργία του Πανεπιστημίου Κύπρου και του νέου Γενικού Νοσοκομείου Λευκωσίας.

Οι περιμετρικοί δρόμοι πρωταρχικής σημασίας αποτελούν εξαιρετικά σημαντικά στοιχεία του αστικού οδικού δικτύου και αναμένεται ότι με τη σταδιακή υλοποίηση τους θα διευκολυνθούν ουσιωδώς οι διακινήσεις μεταξύ των δυτικών και ανατολικών αστικών περιοχών, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλουν στη μείωση της σημερινής κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης εκτεταμένων αστικών περιοχών. Επίσης αναμένεται ότι θα πολλαπλασιάσουν σε πολύ σημαντικό βαθμό τις επιλογές διακίνησης και θα απαμβλύνουν τη μέγιστη, μέχρι πρόσφατα, εξάρτηση από τους ακτινωτούς δρόμους.

### **1.8.2.γ Το φαινόμενο της Αστικής Διάχυσης (*urban sprawl*)**

Η αστική διάχυση είναι η διαδικασία κατά την οποία οι πόλεις εξαπλώνονται προς την περιφέρειά τους χρησιμοποιώντας την αγροτική γη για την ανάπτυξη αστικών χρήσεων. Το φαινόμενο αυτό αποτελεί κοινό χαρακτηριστικό μεταξύ των δυτικών πόλεων, με διαφορετική ωστόσο ένταση σε κάθε μία από αυτές. Χρονικά η διαδικασία της προαστιοποίησης εξελίχθηκε στις ευρωπαϊκές πόλεις κυρίως στο δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ενώ στις ΗΠΑ είχε ξεκινήσει πριν από το 2ο παγκόσμιο πόλεμο.

Ορισμένοι παράγοντες που θεωρείται, σύμφωνα με το Μηλάκη (2006:55), ότι διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην αναπαραγωγή του φαινομένου είναι οι εξής:

- Η οικονομική ανάπτυξη και η αύξηση των εισοδημάτων σε συνδυασμό με την κοινωνική επιθυμία για κατοικία σε περιοχές χαμηλής οικιστικής πυκνότητας, με

αυξημένη αναλογία χώρου σε κάθε άτομο και καλύτερη επαφή με το φυσικό περιβάλλον.

- Η μείωση του χρόνου και του κόστους μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο, την οποία προσέφερε η εισαγωγή του αυτοκινήτου.
- Οι διαφορές στη φορολογία ακινήτων μεταξύ των κεντρικών και των προαστιακών περιοχών.
- Οι εθνικές πολιτικές υπέρ την οικιστικής ανάπτυξης χαμηλών πυκνοτήτων.

Οι παραπάνω τάσεις αποτελούν αποτέλεσμα της κοινωνικής επιθυμίας για μετεγκατάσταση στα προάστια, όπου ο χώρος κατοικίας είναι μεγαλύτερος, υπάρχει καλύτερη επαφή με το φυσικό περιβάλλον και τα προβλήματα κορεσμού και ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι λιγότερο έντονα σε σχέση με τις κεντρικές περιοχές.

### ***1.8.2.δ Ιστορική εξέλιξη της οικιστικής επέκτασης/ διάχυσης στη Λευκωσία***

#### ***Πριν το 1974***

Η κεντρικότητα της γεωγραφικής θέσης της πόλης της Λευκωσίας και τα εύφορα εδάφη της πεδιάδας της Μεσαορίας και του ποταμού Πεδιαίου, υπήρξαν οι σημαντικότεροι παράγοντες της ανάπτυξης της πόλης. Η ανάπτυξη άρχισε εντός της περιορισμένης περιοχής που όριζαν τα Ενετικά τείχη, με διάμετρο 1,6 χιλιομέτρων, και επεκτάθηκε εκτός των τειχών μετά τον 19ο αιώνα. Η αστικοποίηση του αγροτικού χώρου γύρω από τα τείχη εντάθηκε μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Κατά την πρώτη επίσημη απογραφή πληθυσμού του 1881, η Λευκωσία είχε πληθυσμό 11.536 άτομα.

Η δομή και πολεοδομική οργάνωση της Λευκωσίας προκύπτει από τον συνδυασμό Ελληνικών, Τούρκικων, Φράγκικων και Ενετικών στοιχείων, που εκφράζουν την ιστορία και τη διαχρονική εξέλιξη της πόλης. Με την αστικοποίηση αμέσως μετά το τέλος του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου, η πόλη αναπτύχθηκε προς τα μικρά προάστια του Αγίου Δομετίου, της Παλλουριώτισσας, του Καϊμακλίου και των Αγίων Ομολογητών, και ακολούθως εξαπλώθηκε προς όλες τις κατευθύνσεις. Γενικά μεταξύ την χρονική περίοδο 1946-1965, τα προάστια της Λευκωσίας επεκτάθηκαν με ραγδαίους ρυθμούς και συγχωνεύθηκαν με αυτήν. Ο Άγιος Δομέτιος, η Έγκωμη, ο Στρόβολος και η Αγλατζιά αποτέλεσαν τα προάστια του πρώτου Δακτυλίου (εσωτερικά προάστια). Τα Λατσία και η Λακατάμια αποτέλεσαν προάστια του δεύτερου δακτυλίου (εξωτερικά προάστια).

#### ***Από το 1974 μέχρι σήμερα***

Η φυσική εξάπλωση της πρωτεύουσας προς βορρά ανακόπηκε με την τουρκική εισβολή του 1974, που χώρισε την Κύπρο στα δύο. Το βόρειο μισό της Λευκωσίας μέχρι τις βόρειες ακτές της Κύπρου βρίσκεται μέχρι σήμερα υπό τουρκική κατοχή. Οι κατεχόμενες και οι ελεύθερες

περιοχές της Λευκωσίας χωρίζονται από τη Γραμμή Κατάπαυσης του Πυρός. Πολλές φορές, αυτή λέγεται και "Πράσινη Γραμμή", παίρνοντας το όνομά της από τη γραμμή πράσινου χρώματος που σχεδιάστηκε πάνω στο χάρτη της Κύπρου το 1963 για να δείξει τα όρια των ελληνικών και τουρκικών τομέων. Εφαπτόμενη της πράσινης γραμμής προς τα ελεύθερα εδάφη, υπάρχει μια ζώνη η οποία ονομάζεται νεκρή ζώνη. Πρόκειται για μια ζώνη στην οποία η κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας έχει παραχωρήσει δικαίωμα ελέγχου στα Ηνωμένα Έθνη για προστασία από πολεμικές διαμάχες. Η Γραμμή Κατάπαυσης του Πυρός εκτείνεται ανατολικά και δυτικά της Λευκωσίας, διασχίζοντας όλη την Κύπρο.

Γενικά, η παρουσία της Πράσινης Γραμμής, της νεκρής ζώνης και της διακοπής της κυβέρνησης του βόρειου κυπριακού εδάφους είναι οι επόμενοι παράγοντες (μετά από αυτούς που αναφέρθηκαν στο 1.8.1.α) που επηρέασαν την αστική δομή της Λευκωσίας. Η πόλη γνώρισε σημαντικές πληθυσμιακές μεταβολές, μετά την τουρκική εισβολή του 1974, με την αύξηση του συνολικού πληθυσμού της μη κατεχόμενης περιοχής κατά 40% περίπου, μεταξύ των ετών 1973 και 1976. Αυτό οφείλεται στη μετανάστευση χιλιάδων προσφύγων, από τα βόρεια προάστια στα νότια και την εγκατάστασή τους σε προσφυγικούς οικισμούς που δημιούργησε το κράτος για αυτούς. Εκτός από τα νότια προάστια, το κράτος ίδρυσε προσφυγικούς οικισμούς και σε περιοχές κοντά στη νεκρή ζώνη, με σκοπό να φέρει ζωή σε περιοχές που χρειάζονταν ανανέωση. Τέτοιες περιοχές είναι αυτές που βρίσκονται κοντά στα ενετικά τείχη που περικυκλώνουν την παλιά πόλη, η περιοχή Πλατύ του δήμου της Αγλατζιάς και ο Άγιος Αντρέας του δήμου Λευκωσίας.



*Εικόνα 8: Αεροφωτογραφία του 1963 που δείχνει τα ενετικά τείχη που περικυκλώνουν τη Λευκωσία και έχουν σχήμα σαν μαργαρίτα. Διακρίνεται επίσης η πράσινη γραμμή που χωρίζει την πρωτεύουσα σε βόρειο και νότιο μέρος. πηγή: The Buffer Zone-Jacques Lacarriere, 2003*

Τα Λατσιά, το Γέρι και η Λακατάμια, ενώ πριν θεωρούνταν μικρά χωριά, με την ροή των προσφύγων σε αυτά έχουν προαχθεί σε δήμους της πρωτεύουσας. Τα Λατσιά εκτείνονται κατά μήκος ενός από τους κύριους αρτηριακούς δρόμους της Λευκωσίας. Αυτός είναι ο αυτοκινητόδρομος που την ενώνει με τη Λεμεσό.



### **1.8.2.ε Χαρακτηριστικά οικιστικών περιοχών των προαστίων της Λευκωσίας ως αποτελέσματα της αστικής διάχυσης**

- **Απομόνωση περιοχών:** Παρατηρείται απομόνωση περιοχών που δεν αποτελούν μέρος του πυρήνα της πόλης, όπως αγροτικές περιοχές ή περιοχές στις οποίες δεν υπάρχει αρκετή οικιστική ανάπτυξη, ή περιοχές με πολλούς ανοιχτούς χώρους. Τέτοιες περιοχές είναι των Λατσιών, του Γερίου και της Λακατάμιας -δηλαδή περιοχές που βρίσκονται στα περιθώρια της Λευκωσίας-, με ελλείψεις υποδομών επαρκών πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων, ή μη ολοκληρωμένους δρόμους, παλιάς κατασκευής πάρκα, δημαρχία, σχολεία, πολιτιστικά κέντρα. Έτσι ο καθένας μπορεί να παρατηρήσει μία διάκριση μεταξύ περιοχών κάποιων προαστίων και περιοχών του κέντρου της πόλης όπου οι δρόμοι ανανεώνονται συνεχώς και οι υποδομές και τα κτίρια είναι καλοδιατηρημένα.
- **Μοντέρνες, ογκώδης οικιστικές μονάδες:** Κάποιες άλλες περιοχές των προαστίων, χαρακτηρίζονται από τις μοντέρνες, ογκώδης οικιστικές μονάδες νέων οικογενειών, με μικρή πυκνότητα, ανάμεσα στις οποίες παρεμβάλλονται ανεκμετάλλευτα οικόπεδα που περιμένουν τον αγοραστή τους. Όλες σχεδόν οι περιοχές αυτές εντοπίζονται στα όρια των προαστίων, εξαιτίας της οικιστικής επέκτασης της πόλης.
- **Κάθετη ανάπτυξη:** Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στα προάστια και το φαινόμενο της κάθετης ανάπτυξης. Τα διαμερίσματα έχουν γίνει πολύ δημοφιλή σε νέους, φοιτητές ή άτομα που δεν έχουν παντρευτεί και δεν βρίσκουν λόγω να συνεχίσουν τη μόδα των μεγάλων, μοντέρνων αλλά πανάκριβων μονοκατοικιών. Έτσι, μπορεί κάποιος να διακρίνει νεόκτιστες πολυκατοικίες 3 ή 4 ή και 5 ορόφων το πολύ, σε περιοχές όπου μέχρι πρόσφατα χαρακτηρίζονταν αποκλειστικά από μεγάλες μονοκατοικίες. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην προσπάθεια του τοπικού σχεδίου να συγκρατήσει την οικιστική ανάπτυξη στα προκαθορισμένα όρια, που έθεσε το ίδιο το τοπικό σχέδιο.

### **1.8.3 Η Λευκωσία ως προς τις χρήσεις γης: μία πολυκεντρική συμπαγής πόλη (compact city)**

#### **1.8.3.α Γενικά**

Στη μορφή αυτή, η πόλη περιέχει περισσότερα του ενός σημαντικά κέντρα (εμπορίου, εργασίας, αναψυχής) και γύρω απ' αυτά παρατηρείται «συμπαγής» ανάπτυξη, δηλαδή ανάπτυξη υψηλότερων πυκνοτήτων, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες περιοχές. Τα κέντρα αυτά ονομάζονται «υπόκεντρα». Το εσωτερικό κέντρο της πόλης δεν παύει να διαδραματίζει τον κύριο ρόλο. Η ανάπτυξη περιορίζεται σε ζώνες γύρω από τα υποκέντρα εξασφαλίζοντας

υψηλή προσβασιμότητα σ' αυτά κυρίως με ήπια μέσα μεταφοράς και παράλληλα ανοιχτούς χώρους και πράσινο εντός της μητροπολιτικής περιοχής. Τα υποκέντρα θεωρείται πως λειτουργούν αυτόνομα σε σχετικά μικρή ακτίνα, καλύπτοντας τις περισσότερες ανάγκες των κατοίκων τους (κατοικία, εργασία, αναψυχή, υπηρεσίες), μειώνοντας την ανάγκη για μεγάλο μήκος μετακινήσεις και προσφέροντας τις συνθήκες για τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (ποδήλατο, πόδια). Για τις μεγαλύτερες μετακινήσεις προβλέπεται ότι θα χρησιμοποιείται εντατικά η δημόσια συγκοινωνία και εκτιμάται ότι θα είναι δυνατόν να διατηρηθούν οι περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές.

### **1.8.3.β Ειδικά για τη Λευκωσία**

Έτσι λοιπόν, στη Λευκωσία λειτουργούν τρία μεγάλα υπόκεντρα, μεταξύ άλλων μικρότερων.

- Το μεγαλύτερο από αυτά είναι η τριγωνικού σχήματος περιοχή που βρίσκεται στην είσοδο της Λευκωσίας και περιλαμβάνει μεταξύ πολλών άλλων χρήσεων και το 'Mall of Cyprus'. Η ίδια η περιοχή δεν περιλαμβάνει οικιστική ανάπτυξη εντός των ορίων της, μιας και είναι περιοχή ειδικών χρήσεων, αλλά οικιστική ανάπτυξη εμφανίζεται στις περιοχές που την περιβάλλουν. Η περιοχή αυτή πρόκειται να μας απασχολήσει λεπτομερέστερα στα επόμενα κεφάλαια.
- Το δεύτερο είναι το αστικό κέντρο που διαδραματίζει τον κύριο ρόλο όλων των υπόκεντρων. Η επιστροφή κάποιων κοινωνικών τάξεων στο κέντρο δεν είναι δυνατόν να αποδοθεί στις πολιτικές υπέρ της συμπαγούς δομής, αλλά, κυρίως, στην επιθυμία των νέων ανθρώπων να βιώνουν τη ζωντάνια και την ένταση που υπάρχει στα κέντρα των πόλεων. Επίσης, μπορεί να αποδοθεί και στις πολιτικές ανάπλασης των αστικών κέντρων, που έχουν βελτιώσει τα δεδομένα του περιβάλλοντός τους. Παρατηρείται την τελευταία δεκαετία μια προτίμηση εγκατάστασης στο κέντρο από υψηλές, κυρίως, εισοδηματικές τάξεις. Το ποσοστό όμως αυτού του πληθυσμού είναι αρκετά μικρό.
- Το τρίτο είναι το υπόκεντρο εμπορίου και αναψυχής που βρίσκεται στη λεωφόρο Σταυρού στον Στρόβολο, πολύ κοντά με το πρώτο υπόκεντρο. Αποτελείται μόνο από εγκαταστάσεις αναψυχής και εμπορίου. Η πυκνή οικιστική ανάπτυξη γύρω από αυτό είναι εμφανής.

## **1.9 Βιώσιμη Ανάπτυξη**

### **1.9.1 Ορισμός και γενικές πληροφορίες για τη βιώσιμη ανάπτυξη**

Η βιώσιμη ανάπτυξη ή αλλιώς αειφόρος ανάπτυξη αναφέρεται στην οικονομική ανάπτυξη που σχεδιάζεται και υλοποιείται λαμβάνοντας υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα. Γνώμονας της αειφορίας είναι η μέγιστη δυνατή απολαβή αγαθών από το περιβάλλον, χωρίς όμως να διακόπτεται η φυσική παραγωγή αυτών των προϊόντων σε ικανοποιητική ποσότητα και στο μέλλον. Η βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει ανάπτυξη των παραγωγικών δομών της οικονομίας παράλληλα με τη δημιουργία υποδομών για μία ευαίσθητη στάση απέναντι στο φυσικό περιβάλλον και στα οικολογικά προβλήματα (όπως ορίζουν παραδοσιακές επιστήμες σαν τη γεωγραφία). Η βιωσιμότητα υπονοεί ότι οι φυσικοί πόροι υφίστανται εκμετάλλευση με ρυθμό μικρότερο από αυτόν με τον οποίον ανανεώνονται, διαφορετικά λαμβάνει χώρα περιβαλλοντική υποβάθμιση. Θεωρητικά, το μακροπρόθεσμο αποτέλεσμα της περιβαλλοντικής υποβάθμισης είναι η ανικανότητα του γήινου οικοσυστήματος να υποστηρίξει την ανθρώπινη ζωή.

### **1.9.2 Συμπαγής πόλη και Βιώσιμη ανάπτυξη**

Η συμπαγής μορφή αποτελεί γενικά την υποψηφία μορφή πόλης, ιδανική για βιώσιμη ανάπτυξη. Τη μορφή αυτή υποστηρίζουν αρκετοί επιστήμονες, η λογική της περιγράφτηκε και στο Πράσινο Βιβλίο της ΕΕ για το Αστικό Περιβάλλον και προσπαθεί να προωθηθεί σε πόλεις της Ενωμένης Ευρώπης. Γενικά υποστηρίζεται ότι αλλάζοντας το σχήμα, το μέγεθος, την πυκνότητα της κατοικίας, το σχεδιασμό και τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων στις πόλεις θα προκύψουν διαφοροποιήσεις στην ενεργειακή ζήτηση. Αυτά θα προέκυπταν από τη μείωση των μηχανοκίνητων μετακινήσεων, τη διανομή και την κατανάλωση ενέργειας και την πιο ορθολογική αξιοποίηση ανανεώσιμων και μη φυσικών πηγών (Βλαστού κ.α., 2005).

Στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και της ποιότητας ζωής στις πόλεις, η Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα της έρευνας για την ανάπτυξη της τεχνολογίας προωθεί την αναζήτηση μέσων για τη μείωση των καθυστερήσεων στις αστικές μετακινήσεις, περιορισμό των ατυχημάτων και βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στις πόλεις. Προωθεί την αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας, την τηλεματική για την καλύτερη πληροφόρηση του πολίτη ως προς τον διαθέσιμο κοινωνικό εξοπλισμό της πόλης, τις συγκοινωνίες, τις αγορές. Προωθεί τη μείωση κατανάλωσης ενέργειας, τη χρήση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΑΠΕ) και τις πολιτικές πληροφόρησης.

Για να συμμετάσχουν οι πολίτες στη λήψη αποφάσεων για την πόλη τους πρέπει να έχουν εγκατασταθεί διαδικασίες πλήρους ενημέρωσης και διαλόγου. Η πληροφόρηση του πολίτη δεν έχει έννοια όταν περιορίζεται μόνο σε στοιχεία που αφορούν τη δική του πόλη.

Αντιλαμβάνεται κανείς τα προβλήματα και τις υστερήσεις όταν συγκρίνει την πόλη του με τις άλλες πόλεις. Η σύγκριση αυτή είναι επί πλέον πολύ σημαντική για την οικοδόμηση μιας ευρωπαϊκής συνείδησης μέσα από την αμοιβαία γνώση, από όλους τους πολίτες της Ευρώπης, των συνθηκών που επικρατούν στο σύνολό της (Βλαστός και Πολύζος , 1999:91).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ**

### **Εισαγωγή**

**T**ο δεύτερο κεφάλαιο σκοπό έχει την μελέτη της περιοχής εγκατάστασης του Mall of Cyprus και ποιους τομείς της αστικής ζωής έχει επηρεάσει. Οι παράγοντες που πρέπει να μελετηθούν είναι πολλοί και απαιτείται συνολική σκοπιά για να δοθεί μία σαφής εικόνα του τι γίνεται στην περιοχή.

### **2.1 Περιγραφή της Περιοχής**

#### **2.1.1 Αστικό περιθώριο (*urban fringe*) της Λευκωσίας**

Στο προηγούμενο κεφάλαιο έγινε αναφορά για το φαινόμενο της αστικής διάχυσης της Λευκωσίας. Ας δούμε αναλυτικότερα το φαινόμενο αυτό αναλύοντας τις παραμέτρους που οδήγησαν την εμφάνιση του στη Λευκωσία.

Το προηγούμενο τοπικό σχέδιο (2009) μειονέκτησε στο να συμπεριλάβει ανάπτυξη σε εξωτερικές, νέες περιοχές των προαστίων, που πρόσφατα συνέβαλαν στη οικιστική επέκταση της πόλης. Αυτό οφείλεται σε κοινωνικές πιέσεις και στην υπερπροστασία της ιδιωτικής περιουσίας από το κράτος. Συνεπώς, περιοχές του αστικού περιθωρίου γνώρισαν τεμαχισμένη και διάσπαρτη ανάπτυξη, μαζί με τη γειτονική αγροτική ζώνη. Η αγροτική ζώνη ξεκινά εκεί που τελειώνει το αστικό περιθώριο και επιτρέπει κυρίως την ίδρυση, συνέχιση και διατήρηση των αγροτικών δραστηριοτήτων, μέσα στα όρια του σχεδίου. Η δημιουργία μιας τέτοιας ζώνης ήταν αναγκαία για τη διατήρηση των κοινωνικών και οικονομικών αξιών της μη αστικής γης και σκοπό έχει την προβολή μιας παραδοσιακής περιοχής, ανάμεσα στην αστική γη και την ύπαιθρο.

Όπως έχουμε πει στο κεφάλαιο 1, κάποιες άλλες περιοχές των προαστίων, χαρακτηρίζονται από τις μοντέρνες, ογκώδης οικιστικές μονάδες νέων οικογενειών, με μικρή πυκνότητα, ανάμεσα στις οποίες παρεμβάλλονται ανεκμετάλλευτα οικόπεδα που περιμένουν τον αγοραστή τους. Όλες σχεδόν οι περιοχές αυτές εντοπίζονται στα όρια των προαστίων, εξαιτίας της οικιστικής επέκτασης της πόλης, η διάσπαρτη ανάπτυξη συνεχίζεται στο αστικό περιθώριο και το χειρότερο είναι πως εξαρτώνται πλήρως από το αυτοκίνητο.

Έτσι δεν υπάρχει μία καλά καθορισμένη και ξεκάθαρη διαχώριση μεταξύ των περιοχών ανάπτυξης του σχεδίου και της άμεσης υπαίθρου, αλλά μία ζώνη παρεμβολής πολύ χαμηλής πυκνότητας και σκόρπιας ανάπτυξης. Οι μελλοντικές περιοχές ανάπτυξης και το αστικό περιθώριο πρέπει να είναι τόσο μεγάλα ώστε να μπορούν να συμπεριλάβουν αύξηση για τις επόμενες γενιές, αλλά ταυτόχρονα τόσο μικρά ώστε να μπορούν να ενθαρρύνουν περεταίρω χωρική ανάπτυξη και πυκνότητα στον αστικό πυρήνα.

### 2.1.2 Η άμεση περιοχή μελέτης και οι χρήσεις γης σε αυτήν -η δημιουργία του mall of Cyprus σε μια περιοχή του αστικού περιθωρίου

Η άμεση περιοχή μελέτης βρίσκεται ακριβώς στην είσοδο της πρωτεύουσας. Ανήκει στην ενδιάμεση ζώνη, δηλαδή τα προάστια και εφάπτεται στο αστικό περιθώριο που περιγράφηκε μόλις πριν. Συγκεκριμένα ανήκει στο δήμο Στροβόλου και βρίσκεται στα όριά του που γειτονεύουν με τους δήμους Λατσιών και Αγλαντζιάς (Σχέδιο 1, παράρτημα). Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης στην περιοχή του mall είναι βιομηχανία/βιοτεχνία (Σχέδιο 2, παράρτημα) και περικλείεται μέσα σε ένα τρίγωνο πολυκαταστημάτων και μικρών βιομηχανιών.



Εικόνα 9: Η υπό μελέτη περιοχή τριγωνικού σχήματος μέσα στην οποία περικλείεται το εμπορικό κέντρο και το οδικό δίκτυο γύρω από αυτήν, πηγή: Τμήμα Δημοσίων Έργων

Έτσι, με την επιλογή να χτιστεί το mall στη συγκεκριμένη θέση-κλειδί επηρεάζονται άμεσα, είτε θετικά είτε αρνητικά, όπως θα διαπιστωθεί στο κεφάλαιο 3, τρεις μεγάλοι δήμοι. Η

επιρροή αφορά τον κυκλοφορικό, τον οικονομικό και τον περιβαλλοντικό τομέα και κατ' επέκταση όλη την αστική δομή της Λευκωσίας αλλά και τον τρόπο ζωής των κατοίκων της. Η ευρύτερη περιοχή στην είσοδο της Λευκωσίας, αποτελεί μία από τις πιο σημαντικές-στρατηγικές περιοχές του αστικού συμπλέγματος και την κύρια είσοδο στην πρωτεύουσα. Ως τέτοια, θα πρέπει να αποτελεί πρότυπο ενιαίου και ολοκληρωμένου σχεδιασμού, ούτως ώστε να προσδίδεται στην είσοδο της πόλης μία σύγχρονη μορφή με κατάλληλες χρήσεις και λειτουργίες, οι οποίες να λαμβάνουν υπόψη την τοπογραφία και τα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται.

Η υπό μελέτη περιοχή είναι μεικτή Βιομηχανική Ζώνη Β και Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων (Βα3-BE1). Σύμφωνα με το τοπικό σχέδιο Λευκωσίας, ως Οικονομικές Δραστηριότητες ορίζονται οι δραστηριότητες μεγάλων ενιαίων επιχειρήσεων ή ομάδων επιχειρήσεων, για τις οποίες λόγω της κλίμακας των εργασιών τους, του τύπου και του μεγέθους των προϊόντων που παράγουν ή διακινούν, ή/ και λόγω άλλων λειτουργικών παραμέτρων, απαιτείται συνήθως μεγάλη επιφάνεια γηπέδου. Επίσης, στις ζώνες Βα3-BE1 επιτρέπεται η ανέγερση οικοδομών στις οποίες μπορούν να στεγάζονται τα γραφεία των αναφερόμενων επιχειρήσεων και οι χώροι παραγωγής, έκθεσης και αποθήκευσης των προϊόντων τους. Τέτοιες επιχειρήσεις χαρακτηρίζονται ως Βιομηχανίες Υψηλής Τεχνολογίας Κατηγορίας Β, όπως αντίστοιχα και οι αντιπροσωπεΐες αυτοκινήτων ή μηχανολογικού εξοπλισμού που περιλαμβάνουν χώρους επισκευών, αποθήκευσης, κ.λπ., και άλλες επιχειρήσεις μεγάλης κλίμακας οι οποίες είναι δύσκολο εξ' αντικειμένου να χωροθετούνται στους χώρους εμπορικής δραστηριότητας. Επίσης δεν επιτρέπονται αναπτύξεις για διευρυμένο λιανικό εμπόριο, ούτε και χρήσεις οι οποίες κατά την κρίση της Πολεοδομικής Αρχής ενδέχεται να δημιουργήσουν όχληση ή/ και να θέτουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα των καθορισμένων περιοχών εμπορικής ανάπτυξης.

Στην υπό μελέτη περιοχή υπάρχουν 5 εκθεσιακοί χώροι αυτοκινήτων, το κατάστημα «IKEA», «το Mall of Cyprus», το πολυκατάστημα «Leroy Merlin», το πολυκατάστημα «Sun Tower-Madisons», το πολυκατάστημα «Super Home Center» που πουλά κυρίως είδη DIY και είδη σπιτιού, διάφορα άλλα καταστήματα με είδη σπιτιού, το μεγάλο κατάστημα παιχνιδιών «Hamley's», καταστήματα ηλεκτρικών ειδών, αποθήκες, εργαστήρια, μικρές βιομηχανίες για μπογιές και μονώσεις. Πριν μερικούς μήνες, στις αρχές του 2012, έχει ολοκληρωθεί και ένας μεγάλος θεματικός παιδότοπος 2000 τμ. Λογικό είναι λοιπόν, η περιοχή να έχει γίνει πολυσύχναστη αφού μπορεί να εξυπηρετεί τις καταναλωτικές και ψυχαγωγικές ανάγκες των πολιτών και μπορούμε να πούμε ότι είναι πλήρης όσον αφορά το τη ψυχαγωγία και κυρίως το εμπόριο.

## **2.2 Τα δίκτυα της Υπό Μελέτη Περιοχής**

### **2.2.1 Χρήσεις γης και μεταφορές -Το σχήμα «κύκλος ανάδρασης μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών».**

Η θεωρία αυτή, της αλληλεπίδρασης των χρήσεων γης και των μεταφορών, λέει πως η σχέση χρήσεων γης και μεταφορών είναι αμφίδρομη. Δηλαδή οι χρήσεις γης επηρεάζουν τις μεταφορές αλλά και οι μεταφορές επηρεάζουν την κατανομή των χρήσεων γης. Χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στις κυκλοφοριακές μελέτες των αστικών περιοχών του Chicago, του Detroit και Tri-State της Ν.Υόρκης των Η.Π.Α., που έγιναν στα μέσα της δεκαετίας του 1950, και λίγα χρόνια αργότερα στις κυκλοφοριακές μελέτες μεγάλων αστικών περιοχών της Μ. Βρετανίας όπως η Γλασκώβη, Μπέλφαστ, Teeside, SELNEC, West Yorkshire και Tyneside.

Πιο συγκεκριμένα, η θεωρία υποστηρίζει ότι εάν καθορισθεί το πλέγμα των χρήσεων γης (δηλαδή το είδος, η πυκνότητα, η κατανομή τους στο χώρο) μιας αστικής περιοχής για κάποιο έτος στόχο, τότε καθορίζεται και το πλέγμα των μετακινήσεων (δηλαδή ο αριθμός, ο σκοπός, το μήκος και τα άλλα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων) και έτσι μπορεί να σχεδιασθεί ένα κατάλληλο σύστημα μεταφορών που να ικανοποιεί τις μετακινήσεις αυτές.

Οι αλληλοεπιρροές χρήσεων γης-μεταφορών έχουν σχεδιαστεί από μελετητές σε κυκλικό σχήμα που ονομάζεται «κύκλος ανάδρασης μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών». Το σχήμα αυτό, που επεξηγούν οι Βλαστός και Μηλάκης (2006:37), δείχνει πως:

- Η χωρική και ποσοτική κατανομή των χρήσεων γης (κατοικία, εμπόριο, βιομηχανία κτλ) καθορίζουν τους χώρους των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (κατοίκηση, εργασία, αγορές, εκπαίδευση, αναψυχή).
- Η χωρική και ποσοτική κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο απαιτεί μετακινήσεις μέσω ενός συστήματος μεταφορών για να ξεπεραστεί το εμπόδιο της απόστασής τους.
- Η κατανομή της υποδομής του μεταφορικού συστήματος στο χώρο δημιουργεί ευκαιρίες χωρικής αλληλεπίδρασης (ωφέλειες θέσης), οι οποίες μπορούν να μετρηθούν ως προσπελασιμότητα.
- Η κατανομή της προσπελασιμότητας στο χώρο συνκαθορίζει τις αποφάσεις για τον τόπο εγκατάστασης και ως αποτέλεσμα συντελεί σε αλλαγές του συστήματος χρήσεων γης και γενικότερα στις πολεοδομικές παραμέτρους.



## **2.2.2 Η επιρροή των χρήσεων γης της περιοχής του *mall of Cyprus* στις μεταφορές**

### **2.2.2.α Ιστορική αναδρομή στο σύστημα μεταφορών της Κύπρου**

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Eurostat, ο μέσος όρος μετακινήσεων με μέσα δημοσίων συγκοινωνιών (τραμ, λεωφορεία, μετρό, τρένα) στις ευρωπαϊκές πόλεις ξεπερνά το 60%, ενώ στις κυπριακές πόλεις μόλις το 6%! Το 10% των πολιτών των ευρωπαϊκών πόλεων χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους μέσα στις αστικές πόλεις το ποδήλατο στην Κύπρο δεν ξεπερνά το 1% και αυτοί είναι αλλοδαποί εργάτες. Στην Ευρώπη οι αστικές συγκοινωνίες ευθύνονται για το 30% των παραγόμενων ρύπων που προκαλούν τις κλιματικές αλλαγές. Στην Κύπρο το 80% των ρύπων των κλιματικών αλλαγών παράγεται από τα αυτοκίνητα. Στην Ευρώπη μόλις το 20% των μετακινήσεων γίνεται με πετρέλαιο. Στην Κύπρο το 100% των αστικών μετακινήσεων γίνεται με καύσιμο το πετρέλαιο. Τα πιο πάνω στοιχεία είναι μόνο ενδεικτικά της κατάστασης που επικρατεί στην Κύπρο στον τομέα των δημοσίων συγκοινωνιών. Είναι προφανές ότι η πραγματικότητα των κυπριακών πόλεων δεν έχει καμία σχέση με τον μέσο όρο των ευρωπαϊκών πόλεων.

Εδώ και πολλά χρόνια η ανυπαρξία ενός σύγχρονου, αποτελεσματικού συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών ήταν αποτέλεσμα έλλειψης οράματος και αποφασιστικότητας. Για χρόνια υπήρχε μοιρολατρική αποδοχή της αποτυχίας ανάπτυξης ενός τέτοιου συστήματος, έστω και εάν σωρεία μελετών καταδείκνυαν την αναγκαιότητα στροφής προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς και την επιβαλλόμενη εγκατάλειψη της φιλοσοφίας ότι η συνεχής ανάπτυξη του οδικού δικτύου αρκεί από μόνη της για την απαύλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Μέχρι πρόσφατα λοιπόν δεν είχε εφαρμοσθεί συστηματικά μια συγκροτημένη και αποφασιστική πολιτική του ρόλου των δημοσίων συγκοινωνιών στη λειτουργία του συνόλου της πόλης. Αυτή η αδυναμία, σε συνάρτηση με τις σημαντικές σε κλίμακα επεκτάσεις των οικιστικών ζωνών του τοπικού σχεδίου (1992) όπως και άλλες εξίσου αρνητικές εξελίξεις στο διάστημα 1990-95 (χωροθέτηση μεγάλων αστικών χρήσεων ανεξάρτητα από το δίκτυο των δημοσίων συγκοινωνιών, καθυστέρηση στην υλοποίηση του οδικού δικτύου, καθορισμός αξόνων δραστηριότητας κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας, κ.ο.κ), είχαν επιδεινώσει τις συνθήκες λειτουργίας των δημοσίων συγκοινωνιών και είχαν συμβάλει μεσοπρόθεσμα σε εντονότερη εξάρτηση των ενδοαστικών διακινήσεων από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα.

Ως αποτέλεσμα των πολλών εγγενών προβλημάτων του παλαιού συστήματος, η χρήση του λεωφορείου από το ευρύ κοινό μειωνόταν, ενώ η χρήση του ιδιωτικού οχήματος παρέμενε ως η μόνη επιλογή για τη διακίνηση του πολίτη. Έτσι ενώ το 1980 στη Λευκωσία πραγματοποιήθηκαν 13 εκατομμύρια διακινήσεις επιβατών, το 2007 ο αριθμός των διακινήσεων μειώθηκε στα 3,5 εκατομμύρια, που αντιστοιχεί στο 2% του συνόλου των

διακινήσεων. Στο ίδιο διάστημα ο αριθμός των ιδιωτικών αυτοκινήτων υπερδιπλασιάστηκε, με την Κύπρο να κατέχει σήμερα την υψηλότερη θέση στον κόσμο σε αριθμό ιδιωτικών αυτοκινήτων ανά άτομο, με το ποσοστό να φθάνει τα 742 αυτοκίνητα ανά 1000 άτομα.

Για χρόνια οι μελέτες παρέμεναν στα συρτάρια των τεχνοκρατών. Επιτέλους η κυβέρνηση αντιλήφθηκε τη σημασία της αναβάθμισης των δημοσίων συγκοινωνιών και έθεσε το στόχο αυτό υψηλά στις προτεραιότητές της, καταγράφοντάς τον σε ξεχωριστό κεφάλαιο στο πρόγραμμα διακυβέρνησης. Ζητούμενο είναι να υπάρξει ένα καθολικό σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών σε όλη την ελεύθερη Κύπρο, τόσο στις αστικές όσο και στις αγροτικές περιοχές. Ένα τέτοιο σύστημα θα έλυne τα σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις αστικές περιοχές, αλλά και θα στήριζε αποφασιστικά τις προσπάθειες της Κυβέρνησης για αναζωογόνηση της υπαίθρου και ανάσχεσης της αστυφιλίας.

Ένα τέτοιο σχέδιο, που προέβλεπε πλήρη αξιοποίηση των υφιστάμενων παροχών, που θα ήθελαν να παραμείνουν στο επάγγελμα, εκπονήθηκε με τη βοήθεια της βουλής των Αντιπροσώπων και ιδίως της κοινοβουλευτικής επιτροπής συγκοινωνιών και έργων και μετουσιώθηκε σε νομοθετική πρόνοια τον Ιούλιο του 2009. Τα χρονοδιαγράμματα ήταν στενά, αφού το ορόσημο της 2ας Δεκεμβρίου 2009, ημερομηνία εφαρμογής του νέου ευρωπαϊκού κανονισμού σε αυστηρά πλαίσια διαδικασιών ανάθεσης τέτοιων υπηρεσιών, ήταν ήδη εξαιρετικά κοντά. Τελικά, ο στόχος της έγκαιρης σύναψης των 6 νέων συμβάσεων επιτεύχθηκε, ώστε οι ανέντακτοι λεωφορειούχοι είχαν το δικαίωμα ένταξης μέχρι 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2010. Όποιοι δεν εντάσσονταν θα λάμβαναν δίκαιη και εύλογη αποζημίωση όπως καθόριζε ο νόμος.

Ο επόμενος εξίσου καθοριστικός στόχος ήταν η έναρξη λειτουργίας του νέου συστήματος. Οι αρχικοί σχεδιασμοί προέβλεπαν έναρξη τον Ιούνιο του 2010. Κρίθηκε αναγκαία μία μικρή παράταση, η έναρξη όμως αυτή έπρεπε να γίνει οπωσδήποτε στη αρχή της καλοκαιρινής περιόδου ώστε οι πρώτοι μήνες, που σίγουρα θα ήταν αναγκαίοι για σκοπούς προσαρμογής, να μην συμπίπτουν με περίοδο λειτουργίας των σχολείων. Η 5<sup>η</sup> Ιουλίου 2010 ορίστηκε επίσημα ως η ημέρα έναρξης του νέου συστήματος, με στόχο να καταστεί η επιλογή της χρήσης των δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, η ουσιαστικότερη λύση στις ανάγκες κινητικότητας του πολίτη και ένα σύγχρονο σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών. Αποτέλεσμα θα είναι η παραγωγή σημαντικού οικονομικού, περιβαλλοντικού και κοινωνικού οφέλους.

Η γενική στρατηγική του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό, ιδιαίτερα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα στην ουσιαστική βελτίωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών (αστικά και αγροτικά λεωφορεία). Εκτιμάται ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες υποβοηθούν στη σταδιακή μείωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της περιοχής του σχεδίου (που περιλαμβάνει και αυτή του mall), που τείνουν να διογκώνονται διαχρονικά σε περίπτωση που δεν υιοθετηθεί μια πιο ενεργός πολιτική για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Για το λόγο αυτό, αποδίδεται ιδιαίτερη έμφαση στην εισαγωγή μέτρων που θα ενθαρρύνουν την ευρύτερη δυνατή χρησιμοποίηση των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας από το κοινό.

Στόχοι λοιπόν του σχεδίου ανάπτυξης των οδικών μεταφορών είναι:

- Αναβάθμιση της οργάνωσης και της δυναμικότητας του υπάρχοντος συστήματος.
- Οι δημόσιες συγκοινωνίες να εξυπηρετούν αυξανόμενα ποσοστά των καθημερινών διακινήσεων. Γι αυτό χρειάζεται περιορισμός της αστικής ανάπτυξης εντός του καθορισμένου ορίου ανάπτυξης.
- Οικονομικά αποδοτική λειτουργία των δημοσίων συγκοινωνιών.
- Αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών που μπορούν να προσφέρουν οι συγκοινωνίες.
- Ενίσχυση του ρόλου τους στην ικανοποίηση των καθημερινών μετακινήσεων ώστε να οδηγήσουν στη σταδιακή απεξάρτηση από τη χρήση Ι.Χ.
- Κατασκευή κατάλληλου οδικού δικτύου ή κατάλληλη διαμόρφωση του ήδη υπάρχοντος.

Τα εξαιρετικά χαμηλά κόμιστρα, η αύξηση των διαδρομών και η πύκνωση της συχνότητας των δρομολογίων αποτελούν τη συνταγή για να ενθαρρυνθεί ο Κύπριος πολίτης να ανέβει στα λεωφορεία.

### **2.2.2.β Το συγκοινωνιακό δίκτυο στην υπό μελέτη περιοχή**

Η περιοχή του mall που ολοένα γίνεται περισσότερο πολυσύχναστη, εξαιτίας όλων των σημαντικών οικοδομών που αναφέρθηκαν μόλις πριν, συνέβαλε στην ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου, αφού ακριβώς απέναντι από το mall, στην είσοδο του νοσοκομείου υπάρχει η αφετηρία των λεωφορείων που εξυπηρετούν πολίτες, από και προς όλες τις περιοχές της πρωτεύουσας. Προσπαθώντας το κράτος να αναβαθμίσει το σύστημα των ΜΜΜ (μέσων μαζικής μετακίνησης) σε όλη τη Λευκωσία, επέλεξε την περιοχή του mall για να την καταστήσει ένα από τα 5 κέντρα του συστήματος μεταφορών γιατί είναι μία από τις 4 πιο πολυσύχναστες περιοχές της πρωτεύουσας.

Η σημασία και οι δυνατότητες των δημοσίων συγκοινωνιών επιβλήθηκε να ενισχυθούν σημαντικά σε χώρους/ πυρήνες συγκέντρωσης εργαζομένων και παροχής υπηρεσιών όπως το mall. Πέραν του αστικού κέντρου, επισημαίνεται ο κρίσιμης σημασίας ρόλος που αναμένεται ότι θα διαδραματίσουν οι δημόσιες συγκοινωνίες, τα ταξί, τα λεωφορεία και τα ποδήλατα για το σύνολο των αναπτύξεων μεγάλης κλίμακας στην περιοχή του mall.

Για την υλοποίηση των πιο πάνω στόχων επιλέχθηκαν τρία είδη λεωφορείων που να βοηθούν στην μετακίνηση των πολιτών:

- Υπεραστικά λεωφορεία που συνδέουν όλες τις πόλεις καθημερινά και με συχνά δρομολόγια.

- Αγροτικά λεωφορεία που συνδέουν σχεδόν όλα τα χωριά με την πιο κοντινή τους πόλη, αλλά με περιορισμένη συχνότητα καθημερινά μία με δύο φορές την ημέρα εκτός Κυριακής.
- Αστικά λεωφορεία που συνδέουν τις διάφορες περιοχές μέσα στις πόλεις τακτικά στη διάρκεια της ημέρας. Σε κάποιες τουριστικές περιοχές, στην καλοκαιρινή περίοδο, τα δρομολόγια τους επεκτείνονται μέχρι αργά το βράδυ.

Στο πλαίσιο αυτό δημιουργήθηκαν λεωφορειολωρίδες. Οι νέες λωρίδες απαγορεύεται να χρησιμοποιούνται από άλλα οχήματα, τουλάχιστον τις ώρες αιχμής. Στο μέλλον περισσότεροι δρόμοι ίσως να χρησιμοποιούνται μόνο για δημόσιες μεταφορές και θα απαγορεύεται η διέλευση των οχημάτων, πλην των οχημάτων των κατοίκων που διαμένουν στους δρόμους αυτούς ή και των εμπορικών οχημάτων, αν πρόκειται για εμπορικούς δρόμους. Γενικά, για να υπάρχουν καλύτερα αποτελέσματα πρέπει να δημιουργηθούν ολοκληρωμένα δίκτυα μεταφορών.

Συμπέρασμα των πιο πάνω είναι πως η περιοχή του mall συνέβαλε τόσο στην σύνδεση διαφόρων περιοχών (κυρίως κατοικίας και εργασίας) μεταξύ τους, όσο και στην εξέλιξη του οδικού δικτύου στην περιοχή, επειδή ακριβώς η περιοχή αυτή είναι ένας χώρος/ πυρήνας συγκέντρωσης εργαζομένων και υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό έπρεπε να ενισχυθεί σημαντικά. Όμως, υπάρχουν ακόμα περιθώρια βελτίωσης, κυρίως στη συχνότητα των λεωφορείων, στα κόμιστρα, στην ενημέρωση των πολιτών για το πότε θα περάσει το επόμενο λεωφορείο από την στάση που βρίσκονται και στην σύνδεση των αστικών περιοχών της Λευκωσίας μεταξύ τους, με πιο συχνές και πιο πολλές συγκοινωνιακές γραμμές. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τα κόμιστρα, θα ήταν καλό να μειωθούν περισσότερο γιατί, για όσους κατοικούν κοντά σε περιοχές-πυρήνες δεν τους κοστίζει πολύ περισσότερο να πάρουν το αυτοκίνητο τους. Η οικονομική διαφορά είναι ελάχιστη και επιπλέον, παίρνοντας το ΙΧ, θα είναι πιο ελαστικοί και ανεξάρτητοι ως προς τις επιλογές μετακίνησης τους.

### **2.2.3. Το οδικό δίκτυο της υπό μελέτη περιοχής**

Η υπό μελέτη περιοχή, ως περιοχή έντονης δραστηριότητας και μέλος μίας πόλης ακτινικού σχήματος, βρίσκεται στη διασταύρωση ενός δακτυλίου με ακτινωτό δρόμο πρωταρχικής σημασίας. Επεξηγηματικά, την υπό μελέτη περιοχή εφάπτονται οι εξής οδικές αρτηρίες: η λεωφόρος Καλαμών, ο αυτοκινητόδρομος Λευκωσίας-Λεμεσού και η λεωφόρος Λεμεσού. Η τελευταία είναι ενδιάμεση δυο βασικών κυκλοφοριακών κόμβων, του κυκλικού κόμβου του Γενικού Νοσοκομείου, που βρίσκεται ακριβώς απέναντι από το mall, και του κυκλικού κόμβου συμβολής της Λεωφόρου Καλαμών και Λατσιών.

Οι καθορισμένοι περιμετρικοί δρόμοι πρωταρχικής σημασίας επηρεάζουν σε πολύ σημαντικό βαθμό τις επιλογές διακίνησης και απαμβλύνουν τη μέγιστη, μέχρι πρόσφατα, εξάρτηση από τους ακτινωτούς δρόμους. Τέτοιος είναι ο Εξωτερικός Περιμετρικός Π3 που

έχει κρίσιμη σημασία για τη λειτουργία του συνόλου της πόλης και για τον λόγο αυτό προωθείται η αναβάθμιση του στις προγραμματισμένες προδιαγραφές. Η λεωφόρος Καλαμών που εφάπτεται της υπό μελέτη περιοχής, αποτελεί τμήμα του Εξωτερικού Περιμετρικού Π3 (Σχέδιο 3, παράρτημα) και το τμήμα αυτό διασταυρώνεται με τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας-Λεμεσού. Ο τελευταίος θεωρείται τμήμα ακτινωτού δρόμου πρωταρχικής σημασίας.

#### **2.2.4 Ποδηλατικό δίκτυο της υπό μελέτη περιοχής**

Μετά το περπάτημα, το ποδήλατο αντιπροσωπεύει τον πιο αθώο και ήπιο τρόπο μετακίνησης. Είναι αθόρυβο, δεν ρυπαίνει, δεν καταναλώνει χώρο και καύσιμα, είναι το λιγότερο επικίνδυνο όχημα απέναντι στον πεζό, αλλά και στον αναβάτη του. Σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο όχημα ή ζώο, αποτελεί το πιο αποδοτικό μέσο μεταφοράς φορτίου για δεδομένη ποσότητα ενέργειας (0,15 cal./ gr\*km). Είναι επίσης φτηνό και συμπαθές γιατί συνδέεται με τα παιδικά μας χρόνια. Ήταν για όλους μας παιχνίδι. Εξακολουθεί να είναι για τους μεγάλους, ακόμη και όταν δεν το χρησιμοποιούν για αναψυχή. Με το ποδήλατο παραμένεις ευέλικτος, σχεδόν σαν πεζός, μάλιστα στα αστικά κέντρα γίνεσαι πολύ πιο γρήγορος ακόμη και από τον χρήστη αυτοκινήτου, απολαμβάνεις τη μετακίνησή σου, διατηρώντας αμεσότερη επαφή με το χώρο από τον οποίο διέρχεσαι (Βλαστός κ.α., 2007:35).

Συνειδητοποιώντας τους λόγους αυτούς και παράλληλα συνειδητοποιώντας την υπερβολική χρήση ΙΧ στην Κύπρο, γίνονται έντονες προσπάθειες προώθησης της χρήσης ποδηλάτου. Το κύριο δίκτυο ποδηλατοδρόμων του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας, που είναι αποτέλεσμα μελέτης στα πλαίσια του ευρωπαϊκού προγράμματος LIFE φαίνεται στο Σχέδιο 5-Κύριο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων από παράρτημα . Η διαμόρφωση του κύριου δικτύου, το οποίο χωροθετείται κατά μήκος δρόμων του κύριου και δευτερεύοντος οδικού δικτύου, βασίζεται:

- (α) Στην υφιστάμενη και προγραμματιζόμενη κατανομή των χρήσεων γης, και ιδιαίτερα στη σύνδεση βασικών χρήσεων του αστικού συμπλέγματος, όπως δημόσια εκπαιδευτήρια, πολιτιστικές και άλλες λειτουργίες, μεγάλοι χώροι πρασίνου, περιοχές κατοικίας, κ.ο.κ.
- (β) Σε κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά και τοπογραφικά δεδομένα.

Το Σχέδιο αυτό αποτελεί τη βάση για λεπτομερέστερο σχεδιασμό και τη σταδιακή υλοποίηση ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων μέσω των διαδικασιών άσκησης πολεοδομικού ελέγχου, ή στα πλαίσια υλοποίησης πολεοδομικών έργων. Σε περίπτωση που οποιαδήποτε δεδομένα καθιστούν την υλοποίηση συγκεκριμένου τμήματος του δικτύου αυτού δυσχερή, η Πολεοδομική Αρχή θα προβαίνει σε μερική τροποποίηση με στόχο τη βέλτιστη εναλλακτική συνέχιση του δικτύου, νοουμένου ότι προηγουμένως θα εξασφαλισθεί η σύμφωνη γνώμη της Τεχνικής Επιτροπής του Κεντρικού Φορέα για Επίλυση Κυκλοφοριακών Προβλημάτων.

Κατά τη διάρκεια του προγράμματος LIFE μελετήθηκαν και σχεδιάστηκαν δίκτυα πέραν των 1000 χμ συνολικά (και για τις 4 πόλεις), το μεγαλύτερο μέρος των οποίων έχει ήδη ενταχθεί

στα αντίστοιχα Τοπικά Σχέδια των πόλεων. Οι ποδηλατοδρόμοι είναι χτισμένοι ανάμεσα στην άσφαλτο και τον πεζόδρομο, ούτως ώστε οι πεζοί να έχουν άμεση πρόσβαση στις κατοικίες τους και γενικά στα κτίρια. Στην άκρη του ποδηλατοδρόμου τοποθετείται συστάδα μικρών δέντρων/θάμνων για ασφάλεια από τα αυτοκίνητα.

Στη Λευκωσία έχουν κατασκευαστεί συνολικά 16.83 χμ ποδηλατοδρόμων, εκ των οποίων τα 0.8 βρίσκονται επί της Λεωφόρου Καλαμών που τμήμα της περιβάλλει την υπό μελέτη περιοχή και τα 3.4 χμ βρίσκονται επί της Λεωφόρου Λεμεσού που επίσης περιβάλλει την υπό μελέτη περιοχή. Οι δύο λεωφόροι όμως τέμνονται μεταξύ τους και στο σημείο τομής είναι χτισμένος ένας μεγάλος ισόπεδος κυκλικός κόμβος. Ακόμη, η λεωφόρος Καλαμών τέμνεται σε δεύτερο σημείο και με τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας-Λεμεσού. Στο συγκεκριμένο σημείο τομής είναι χτισμένος ένας μεγάλος ανισόπεδος κόμβος. Ο ισόπεδος κόμβος και – ακόμη χειρότερα- ο ανισόπεδος κόμβος κάνουν εξαιρετικά δύσκολη –από πλευράς ασφάλειας- για έναν ποδηλάτη, την διασταύρωση από την μία πλευρά του δρόμου στην απέναντι. Το γεγονός αυτό εξηγεί και την μηδαμινή χρήση ποδηλάτου για πρόσβαση στο mall που έδειξε η στατιστική έρευνα στο κεφάλαιο 4.

Η συνέχεια είναι απαραίτητη για την αναγνωσιμότητα και την ασφάλεια του δικτύου. Η συνέχεια όμως, της διαδρομής δεν επιτυγχάνεται με διαμορφώσεις που σχεδιάζονται μόνο βάσει κριτηρίων ασφαλείας. ‘Συμβάλλουν πολύ η σήμανση, η αισθητική και η επάρκεια του εξοπλισμού για τον ποδηλάτη’(Βλαστός κ.α., 2007:83). Επίσης όλα τα δίκτυα –οδικό, συγκοινωνιακό, ποδηλατικό- πρέπει να σχεδιάζονται ενιαία, ώστε η σήμανση, οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και ποδηλάτων, οι χώροι μετεπιβίβασης σε δημόσια συγκοινωνία και σύνδεσης με χαρακτηριστικά σημεία ή διαδρομές του αστικού χάρτη, να αλληλοεξυπηρετούνται και κατ’ επέκταση να εξυπηρετούν καλύτερα τους χρήστες.

Γενικά, αφενός το πολύ ελλιπές ποδηλατικό δίκτυο σε συνδυασμό με το σχετικά ελλιπές συγκοινωνιακό δίκτυο και αφετέρου το πολύ καλό οδικό δίκτυο της περιοχής, εξηγεί τα αποτελέσματα της στατιστικής έρευνας, όπου το 100% των ερωτώμενων απάντησαν πως χρησιμοποιούν αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις τους από και προς το mall.

Εκτός από το πρόγραμμα LIFE που αφορά τους ποδηλατοδρόμους, έχει ξεκινήσει από τον Οκτώβριο του 2011 και το πρόγραμμα διάθεσης ποδηλάτων, το οποίο είναι το νέο σύστημα μετακίνησης εντός της μείζονος Λευκωσίας. Οι Δήμοι της μείζονος Λευκωσίας που δημιούργησαν τη Διαδημοτική Εταιρεία Ποδηλάτων Λευκωσίας (ΔΕΠΛ), φιλοδοξούν να αλλάξουν τα δεδομένα στους κυπριακούς δρόμους με τη χρήση ποδηλάτων μέσω ενός αυτοματοποιημένου συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων 3ης γενιάς που καθιερώθηκε και εφαρμόζεται με επιτυχία εδώ και αρκετά έτη σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Παρόμοια συστήματα εφαρμόζονται ήδη με μεγάλη επιτυχία σε διάφορες πόλεις ανά τον κόσμο (Παρίσι, Βαρκελώνη, Άμστερνταμ, Μελβούρνη, κ.α.).

Το καινοτόμο αυτό σύστημα έχει εγκατασταθεί με προσεχές, παράλληλο σχεδιασμό νέων ποδηλατοδιαδρομών, οι οποίες θα εξυπηρετούν μια μεγάλη μερίδα του πληθυσμού καθώς και ομάδες τουριστών στη διακίνησή τους από και προς το κέντρο της πόλης. Συγκεκριμένα ο

Δήμος Λευκωσίας έχει ήδη εγκαταστήσει 100 ποδήλατα σε 5 σταθμούς, ο Δήμος Αγλαντζιάς 50 ποδήλατα σε 4 σταθμούς, ο Δήμος Στροβόλου 80 ποδήλατα σε 8 σταθμούς, ο Δήμος Ιδαλίου 20 ποδήλατα σε 3 σταθμούς, ο Δήμος Αγίου Δομετίου 20 ποδήλατα σε 2 σταθμούς, ο Δήμος Λατσιών 15 ποδήλατα σε 2 σταθμούς και ο Δήμος Έγκωμης 30 ποδήλατα σε 3 σταθμούς.

Επειδή το σύστημα είναι ενιαίο για όλους τους συμμετέχοντες Δήμους, ο κάθε χρήστης έχει τη δυνατότητα να παραλάβει και να παραδώσει το ποδήλατο από και σε όποιον σταθμό τον εξυπηρετεί. Μέσω του συστήματος επομένως κάποιος χρήστης που παρέλαβε ποδήλατο από το σταθμό ενοικίασης ποδηλάτων στο Δήμο Αγλαντζιάς, μπορεί να το παραδώσει σε ένα σταθμό του Δήμου Λευκωσίας ή του Δήμου Στροβόλου ή σε σταθμό όποιου άλλου Δήμου συμμετέχει στο σύστημα. Σκοπός του προγράμματος είναι η όσο το δυνατόν ευρεία χρήση του ποδηλάτου από το κοινό και η καθιέρωσή του ως ένα ουσιαστικό εναλλακτικό μέσο μεταφοράς στην πόλη.

Επομένως, όλες οι γύρω περιοχές που περιβάλλουν την υπό μελέτη περιοχή, συμμετέχουν στο νέο αυτό πρόγραμμα με τους αντίστοιχους σε αυτές σταθμούς που αναφέρθηκαν μόλις πιο πάνω. Η ίδια όμως υπό μελέτη περιοχή δεν έχει δικό της σταθμό ποδηλάτων. Αν και όταν αυτό γίνει θα υπάρξει σίγουρα μια μερίδα επισκεπτών του mall που θα χρησιμοποιεί το ποδήλατο αντί του αυτοκινήτου, για πρόσβαση στην περιοχή.

Παράλληλα με την βελτίωση των ποδηλατοδρόμων και την ολοκλήρωση του ποδηλατικού δικτύου σε εντελώς ενιαίο και ασφαλές, ελπίζεται πως όλο και περισσότεροι πολίτες θα ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν το ποδήλατο και τα ποσοστά χρήσης του θα αυξάνονται, κάνοντας τη Λευκωσία μια αληθινά ευρωπαϊκή πρωτεύουσα.

### ***2.3 Δύο Βασικές Περιοχές που Γειτνιάζουν με την Περιοχή του Mall***

Την υπό μελέτη περιοχή περιβάλλουν δύο άλλες σημαντικές περιοχές: η περιοχή του Γενικού Νοσοκομείου και το εθνικό δασικό πάρκο Αθαλάσσας, που θεωρείται ο πνεύμονας της Λευκωσίας, ενώ παρατηρείται ελάχιστη οικιστική ανάπτυξη περιμετρικά του χώρου ανέγερσης του Νοσοκομείου (Σχέδιο 9 Χρήση Γη, παράρτημα). Οι τρεις αυτές περιοχές αλληλοεπηρεάζονται μεταξύ τους λόγω της στενής τους γειτνίασης. Λεπτομέρειες που αφορούν την αλληλεπίδραση των περιοχών αυτών δίνονται στο επόμενο κεφάλαιο.

### **2.3.1 Περιοχή γενικού νοσοκομείου**

Η περιοχή του Γενικού Νοσοκομείου, καθορίζεται ως ‘Περιοχή Ειδικών Χρήσεων’ (Σχέδιο 9, παράρτημα). Οι επιτρεπόμενες αναπτύξεις στην περιοχή εκείνη αφορούν χρήσεις και λειτουργίες που είναι συναφείς με τη λειτουργία του Νέου Νοσοκομείου, ούτως ώστε μέρος της περιοχής να εξειδικευθεί με σχετικές υπηρεσίες και διευκολύνσεις για τους χρήστες, εργαζομένους και επισκέπτες του Νοσοκομείου, και παράλληλα να επιτευχθεί αναβάθμιση της εικόνας της ευρύτερης περιοχής, χωρίς να απαγορεύεται και η ανάπτυξη χρήσεων όπως εκείνης που έχει η περιοχή του mall. Οι επιτρεπόμενες χρήσεις περιλαμβάνουν παραϊατρικές υπηρεσίες (φυσιοθεραπευτήρια/ γυμναστήρια, διαγνωστικά κέντρα, μικροβιολογικά ή χημικά εργαστήρια, κ.λπ.), ιατρικά κέντρα, μικρής κλίμακας ξενώνες/ ξενοδοχεία, καφετέριες και εστιατόρια της τάξης των 100 τμ., καθώς και οποιαδήποτε άλλη χρήση ή λειτουργία κρίνεται ότι θα εξυπηρετήσει την εύρυθμη λειτουργία του Νοσοκομείου και τους χρήστες, επισκέπτες και εργαζόμενους σε αυτό, υπό τις πιο κάτω προϋποθέσεις:

(α) Η προτεινόμενη ανάπτυξη δεν θα προκαλεί κυκλοφοριακή φόρτιση στην περιοχή, λόγω κλίμακας και συχνότητας διακινήσεων των επισκεπτών.

(β) Το ποσοστό κάλυψης δεν θα υπερβαίνει το 0,45:1, και ο συντελεστής δόμησης το 0,80:1 αντίστοιχα. Νοείται ότι η Πολεοδομική Αρχή δύναται να επιτρέψει αύξηση του μέγιστου αριθμού ορόφων κατά δύο, για λειτουργικούς και αισθητικούς λόγους.

Το Νέο Γενικό Νοσοκομείο Λευκωσίας ανεγείρεται στην περιοχή των Ψυχιατρικών Ιδρυμάτων Αθαλάσσας. Ο χώρος που έχει καθορισθεί επαρκεί για την ικανοποίηση των σημερινών και προβλεπόμενων μελλοντικών αναγκών του Νοσοκομείου και διασφαλίζει πολύ καλές συνθήκες προσπέλασης από τις κατεξοχήν αστικές περιοχές της πρωτεύουσας, την περιφέρεια της αλλά και από άλλες περιοχές της Κύπρου. Πρόσθετα, ο χώρος αυτός παρέχει ικανοποιητικές δυνατότητες για την ορθολογική οργάνωση και λειτουργία του Γενικού Νοσοκομείου, με στόχο την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης του πληθυσμού. Το κράτος προβλέπει την αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής του νέου Γενικού Νοσοκομείου Λευκωσίας, με τη βελτίωση του οδικού δικτύου και της προσπέλασης στον χώρο, την επαρκή εξυπηρέτηση από μέσα δημόσιας μεταφοράς, καθώς και τη διασφάλιση επαρκούς εξυπηρέτησης του κοινού από διευκολύνσεις συναφείς με τη λειτουργία του Νοσοκομείου. Κατ’ επέκταση, η βελτίωση του οδικού δικτύου και της προσπέλασης στο χώρο του νοσοκομείου εξυπηρετεί άμεσα και τους πελάτες του mall.

### **2.3.2 Αστικό πάρκο Αθαλάσσας**

Η Αθαλάσσα μπορεί να χαρακτηριστεί ως ο «πράσινος πνεύμονας» μιας ραγδαία αναπτυσσόμενης πόλης με ελάχιστους χώρους πρασίνου, της Λευκωσίας. Η περιοχή της Αθαλάσσας βρίσκεται νοτιοανατολικά της Λευκωσίας, σε απόσταση περίπου 5 χιλιομέτρων



από αυτή και περιβάλλεται από την Αγλαντζιά στα βόρεια και τα ανατολικά, το Στρόβολο στα δυτικά, και το Γέρι και τα Λατσία στα νότια.

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

Είναι ο μεγαλύτερος και σημαντικότερος χώρος πρασίνου της ευρύτερης Λευκωσίας, δρώντας ανασταλτικά ενάντια στη ρύπανση και τη χειροτέρευση του φυσικού περιβάλλοντος, προσφέροντας ταυτόχρονα διάφορα είδη αναψυχής, όπως η σωματική άθληση, η περιβαλλοντική εκπαίδευση και ο οικολογικός αγροτουρισμός. Το τοπίο, ακόμη και κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, είναι εντυπωσιακό, με ένα πέπλο πρασίνου να απλώνεται στη γη. Εκτός από την κύρια λειτουργία του πάρκου, η οποία είναι η δασική και καλλιεργητική έρευνα, το πάρκο χρησιμοποιείται επίσης ως εκδρομικός χώρος, χώρος ψαρέματος, για μελισσοκομία, μάζεμα φυτών, καυσόξυλων και σαλιγκαριών, παρακολούθηση πουλιών, ποδηλασία, ως μονοπάτι της φύσης (υπάρχουν πάνω από 20 Χμ. μονοπατιών), χώρος αθλοπαιδιών (με γήπεδα ποδοσφαίρου, πετόσφαιρας και καλαθόσφαιρας) και στρατιωτικών ασκήσεων. Το κυνήγι απαγορεύεται αυστηρά. Σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη του πάρκου είναι η καθιερωμένη φύτευση δέντρων από σχολεία και οργανωμένα σύνολα κατά τη Γιορτή του Δέντρου.

Το Αστικό Πάρκο Αθαλάσσας προορίζεται να εξυπηρετήσει το σύνολο της πόλης, αλλά και περιαστικές κοινότητες. Επίσης παρέχει διευκολύνσεις υψηλής ποιότητας στον αστικό πληθυσμό. Το σύνολο της έκτασης του, ανεξάρτητα από τις σημερινές χρήσεις επιμέρους τμημάτων του, αποδίδεται στο κοινό της Λευκωσίας για σκοπούς παθητικής και ενεργητικής αναψυχής/ ψυχαγωγίας.

Οποιαδήποτε άλλη χρήση πρέπει να είναι βοηθητική προς την ανωτέρω πρωτεύουσα χρήση. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι το Αστικό Πάρκο Αθαλάσσας αποτελεί διέξοδο για την επίλυση άλλων αστικών προβλημάτων ή για τη χωροθέτηση άλλων μειζόνων αστικών λειτουργιών. Το πάρκο θα συνεχίσει να εξοπλίζεται με διευκολύνσεις αναψυχής/ ψυχαγωγίας υψηλής ποιότητας, ορθά εναρμονισμένες με τον χαρακτήρα του και με σεβασμό των τοπικών οικοσυστημάτων. Η ανέγερση οικοδομών και η κυκλοφορία οχημάτων θα περιοριστούν στις απόλυτα αναγκαίες για τη λειτουργία του πάρκου. Ιδιαίτερα θα αποφευχθούν οποιεσδήποτε διαμπερείς κινήσεις οχημάτων, ενώ θα ενισχυθεί η υποδομή για την κυκλοφορία πεζών και ποδηλατιστών.

Η σημασία διαφύλαξης των λίγων, και συνεπώς πολύ σημαντικών στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος στην περιοχή του mall αναγνωρίζεται πλήρως και κατοχυρώνεται μέσα από

τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας. Σημαντικά στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος (π.χ. τοπογραφικές ή γεωμορφολογικές ιδιομορφίες, περιοχές με ιδιάζοντα οικοσυστήματα, κ.ο.κ.), γίνονται προσπάθειες να προστατεύονται έναντι των επιπτώσεων από μελλοντική ανάπτυξη και να διαφυλάσσονται προς όφελος του πληθυσμού της περιοχής του Σχεδίου. Σε περιπτώσεις υλοποίησης έργων τα οποία θεωρούνται απαραίτητα για την ορθολογική λειτουργία του συνόλου της πόλης, θα λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για τον περιορισμό των αναπόφευκτων επιπτώσεων πάνω στο φυσικό περιβάλλον. Στα μέτρα αυτά είναι δυνατό να περιλαμβάνεται και η αντικατάσταση όσων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος επηρεάζονται αναπόφευκτα, στον βαθμό που κάτι τέτοιο είναι εφικτό.

Το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας αποτελεί προς το παρόν το μόνο θεσμικό πλαίσιο που αναφέρεται κατά ολοκληρωμένο και συστηματικό τρόπο στην προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος στην ευρύτερη περιοχή της Λευκωσίας. Το περιβάλλον επηρεάζει καθοριστικά την ποιότητα ζωής και την ευημερία του αστικού πληθυσμού και για τον λόγο αυτό πρέπει να αποδίδεται ιδιαίτερα μεγάλη σημασία στη διασφάλιση της ποιότητας του.

## ***2.4 Περιγραφή του Mall of Cyprus***

Δεν θα μπορούσε να απουσιάζει από την παρούσα μελέτη η περιγραφή του mall μέσα από την ιστορία του, από την εποχή της δημιουργίας του μέχρι σήμερα. Έτσι, ακολουθεί η περιγραφή του εσωτερικού και του εξωτερικού του χώρου, το νομικό πολεοδομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο έγινε η έγκριση μιας τέτοιας υποδομής στη συγκεκριμένη πολεοδομική ζώνη, περιγραφή της διοικητικής ομάδας και του τρόπου διοίκησης και τέλος παρουσιάζεται η εξελικτική πορεία των κερδών.

### ***2.4.1 Πώς εγκρίθηκε η πολεοδομική άδεια του mall στη συγκεκριμένη πολεοδομική ζώνη***

Πρόκειται για μια ανάπτυξη που ονομάζεται Πάρκο Εμπορίου, στο οποίο έχουν χωροθετηθεί διάφορες χρήσεις. Η πολεοδομική άδεια που εξουσιοδότησε αυτή την ανάπτυξη και την επέτρεψε, σύμφωνα με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, εκδόθηκε το 1997 κάτω από τις εξής συνθήκες: η αίτηση της εταιρείας αφορούσε την ανέγερση εμπορικού κέντρου, δηλαδή υπεραγοράς, πολυκαταστήματος, καταστημάτων, εκθεσιακών χώρων, χώρων πολιτιστικής και ψυχαγωγικής χρήσης, όπως κινηματογράφους και εστιατόρια, καθώς και ξενοδοχείου. Με βάση το πολεοδομικό καθεστώς που καθοριζόταν από το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, η περιοχή εκείνη ενέπιπτε, σε ζώνη όπου επιτρέπεται μόνο συγκεκριμένη χρήση, δηλαδή βιομηχανική. Γι αυτό η αίτηση για τη δημιουργία του εμπορικού πάρκου δεν μπορούσε να εγκριθεί, παρά μόνο με παρέκκλιση, διότι η αιτούμενη χρήση ήταν άλλη από

αυτή που καθόριζε το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας. Η παρέκκλιση αυτή χορηγήθηκε με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου στις 17 Νοεμβρίου, 1997.

Μεταγενέστερα, το 2005 υπήρξε μια διαφοροποίηση στο περιεχόμενο της ανάπτυξης, δηλαδή το ξενοδοχείο αντικαταστάθηκε με το κατάστημα ΙΚΕΑ. Γι αυτή τη διαφοροποίηση, δεν υπήρξε οποιαδήποτε διαφορά σε εμβαδά, ούτε σε συντελεστή κάλυψης και δόμησης. Η αλλαγή αυτή έγινε με έγκριση του Υπουργείου Εσωτερικών το Νοέμβριο του 2006.

#### **2.4.2 Περιγραφή του εξωτερικού χώρου του mall**

Το Εμπορικό Κέντρο «The Mall of Cyprus», άρχισε την λειτουργία του στις 27 Σεπτεμβρίου 2007, προσφέροντας, μια μοναδική εμπειρία για ψώνια, στους επισκέπτες του με μια μεγάλη ποικιλία από γνωστούς οίκους μόδας και προϊόντα από γνωστές μάρκες. Τα εγκαίνια έγιναν την ίδια μέρα, στις 27 Σεπτεμβρίου 2007.

Το Mall of Cyprus, προσφέρει ένα καθαρό, ασφαλές και πλήρως κλιματιζόμενο άνετο περιβάλλον για τους επισκέπτες του. Σε συνδυασμό με το ΙΚΕΑ διαθέτει 2500 θέσεις στάθμευσης, καθώς και χώρους στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες. Οι καλυμμένοι χώροι στάθμευσης είναι 1100 σε σύνολο και οι ακάλυπτοι 400. Το υπόγειο parking δίνει πολλούς πόντους στο «Mall of Cyprus». Για τις πολύ ζεστές μέρες του καλοκαιριού και τις βροχερές μέρες του χειμώνα προσφέρεται υπόγειος χώρος στάθμευσης. Άλλωστε αυτός είναι ο 2ος από τους σημαντικούς λόγους που οι ερωτώμενοι, στη στατιστική έρευνα που ακολουθεί σε επόμενο κεφάλαιο, επιλέγουν το mall για ψώνια και ψυχαγωγία, αντί το κέντρο της Λευκωσίας. Επίσης, η έρευνα έδειξε πως οι δημοφιλέστερες εποχές επίσκεψης του mall, σύμφωνα με την προτίμηση των ερωτώμενων είναι ο χειμώνας και το καλοκαίρι.



Εικόνα 10: Ψηφιακά σχεδιασμένη εικόνα του υπέργειου χώρου στάθμευσης του mall, πηγή: διαδίκτυο

Το Εμπορικό Πάρκο Σιακόλα πήρε το όνομα του από τον ιδιοκτήτη του Νίκο Σιακόλα. Το πάρκο αυτό, εκτός από το The Mall of Cyprus και το ΙΚΕΑ συμπληρώνεται με το κατάστημα παιχνιδιών «Hamley's» και την Πλατεία της Μάνας, στην ίδια περιοχή, η οποία φιλοξενεί γλυπτό μνημείο αφιερωμένο στην Κύπρια μάνα και περιλαμβάνει εξωτερικούς παιδότοπους, μεγάλους χώρους πρασίνου και αμφιθέατρο.

Σύμφωνα με το τοπικό σχέδιο Λευκωσίας, οι ιδιωτικοί χώροι πρασίνου καταλαμβάνουν σημαντική έκταση γης στην περιοχή του Σχεδίου εκτός Ορίου Ανάπτυξης, και θα πρέπει να προστατευθούν από την πρόωγη και ανεξέλεγκτη αστική ανάπτυξη, έτσι ώστε να συνεχίσουν να αποτελούν στοιχεία εμπλουτισμού του ευρύτερου φυσικού περιβάλλοντος και μέρος του συστήματος ελεύθερων χώρων πρασίνου.

Σύντομα θα ολοκληρωθεί το Εμπορικό Πάρκο Σιακόλα, με τη συμπλήρωση των νέων καταστημάτων και υπηρεσιών που θα στεγαστούν στα κτίρια Annex 3 και Annex 4 στην περιοχή του The Mall Of Cyprus, αυξάνοντας τον εμπορικό χώρο (συμπεριλαμβανομένου και του ΙΚΕΑ) κατά 2.000 τμ. Σ' αυτά λειτουργούν ήδη φαρμακείο, εστιατόριο, αρτοποιείο και τράπεζα. Θα λειτουργήσουν μεταξύ άλλων εκθέσεις αυτοκινήτων, γκαλερί, περίπτερο. Με την ολοκλήρωση των εργασιών ο αριθμός των καταστημάτων στο Εμπορικό Πάρκο θα αυξηθεί στα 45. Επιπρόσθετα, η εταιρεία έχει εξασφαλίσει πολεοδομική άδεια για την κατασκευή υπερυψωμένης πεζογέφυρας, που θα συνδέει το κτήριο Annex 4 με το Mall και το ΙΚΕΑ.

### ***2.3.3 Περιγραφή του εσωτερικού χώρου του mall***

Το Mall of Cyprus δεν αποτελεί μοναδικό αρχιτεκτονικό αριστούργημα, όπως άλλα εμπορικά κέντρα σε διάφορες περιοχές του κόσμου, όμως για τα δεδομένα της Κύπρου πληρεί τις απαραίτητες προδιαγραφές. Η κυριαρχία του γυαλιού και του μετάλλου δίνει την εικόνα ενός συγχρόνου, ελκυστικού και μοντέρνου κτιρίου. Είναι χτισμένο σε τρεις ορόφους (υπόγειο, ισόγειο, πρώτος όροφος) με 27.000 τμ εμπορικού χώρου καταστημάτων. Μαζί με το ΙΚΕΑ κατέχουν 60.000 τμ εμπορικού χώρου. Βέβαια σε σύγκριση με τα καταστήματα του κέντρου της πόλης είναι μικρότερα σε μέγεθος και έχουν λιγότερες επιλογές, αλλά είναι όλα μαζεμένα, το ένα δίπλα στο άλλο.

Το mall περιλαμβάνει 17 καταστήματα μόδας, 12 καφεστιατόρια, έναν κινηματογράφο, μία υπεραγορά (supermarket), 2 καταστήματα τεχνολογίας/μουσικής/ψυχαγωγίας, ένα κατάστημα αθλητικών ειδών, 5 καταστήματα γυναικείων αξεσουάρ, 2 καταστήματα παιδικών ειδών, ένα κατάστημα οπτικών ειδών, ένα κατάστημα με είδη σπιτιού, 3 εξειδικευμένα καταστήματα, 3 καταστήματα υπηρεσιών (για κλειδιά, παπούτσια, φυτά/ανθοδέσμες). Το K-Cineplex (κινηματογράφος) που βρίσκεται εκεί, συμπληρώνει την ψυχαγωγία του πελάτη, αφού αν κουραστεί κάποιος ή θέλει να κάνει κάτι διαφορετικό από τα ψώνια μπορεί να παρακολουθήσει ταινία.

Όσον αφορά τις υπηρεσίες/διευκολύνσεις, το mall διαθέτει εύκολη πρόσβαση με την χρήση ανελκυστήρων και κυλιόμενες σκάλες. Διαθέτει επίσης υπηρεσίες όπως χώρο βρεφικής φροντίδας, δωμάτιο θηλασμού, αίθουσα νοσηλείας, αίθουσα πρώτων βοηθειών, αυτόματες τραπεζικές μηχανές, δωρεάν ασύρματη σύνδεση στο Internet, υπηρεσίες μεταφορών ταξί, τηλεφωνικούς θαλάμους, τουαλέτες σε κάθε όροφο και σημείο παροχής πληροφοριών/εξυπηρέτησης πελατών.

Ακόμη, διάφορες εκθέσεις πραγματοποιούνται στο χώρο, πχ. έκθεση παλιάς μοτοσυκλέτας ενώ κατά καιρούς διοργανώνονται ποικίλες εκδηλώσεις, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των χριστουγεννιάτικων εορτών. Έτσι το Mall of Cyprus πρωτοπορεί, ελκύοντας περισσότερο κόσμο.

### **2.3.4 Ο τρόπος διοίκησης του mall**

Η διοίκηση μεγάλων εμπορικών κέντρων σε αστικά κέντρα είναι έργο ιδιαίτερα απαιτητικό. Λόγω του μεγέθους τους και του μεγάλου αριθμού καταστημάτων που φιλοξενούν, η διαχείρισή τους και ο συντονισμός όλων των δράσεων απαιτεί σχολαστική οργάνωση, ομαδικότητα, συνεχή επικοινωνία, τήρηση των κανονισμών λειτουργίας των χώρων και άμεση ανταπόκριση στα προβλήματα που παρουσιάζονται καθημερινά.

Η διευθυντική ομάδα του The Mall of Cyprus αποτελείται από 12 άτομα και διαχειρίζεται:

- 45 καταστήματα
- 27.000 τ.μ. εμπορικών χώρων
- 4.4 εκατομμύρια επισκέψεις ετησίως ή 365.000 το μήνα.
- Το The Mall of Engomi.

Για το λόγο αυτό βρίσκεται συνεχώς σε εγρήγορση. Δεν έχει, εξάλλου, άλλη επιλογή, καθώς το να γίνονται πράξη όσοι κανόνες διέπουν την ομαλή λειτουργία δυο εμπορικών κέντρων, απαιτεί από τα στελέχη να μην εφησυχάζουν ποτέ. Η δομή της εταιρείας είναι βασισμένη στις ανάγκες διαχείρισης ενός εμπορικού ακινήτου, με Γενική Διεύθυνση, Λογιστήριο και τμήματα Λειτουργίας (Operations), Μάρκετινγκ, Εξυπηρέτησης Πελατών και Οργάνωσης Γραφείου.

Γίνονται σεμινάρια και πρακτική εξάσκηση για τη διαχείριση και τη λειτουργία των εμπορικών κέντρων τόσο στην Κύπρο όσο και σε Ελλάδα, Πολωνία και Ολλανδία. Υπάρχει, επίσης, συνεργασία και καθοδήγηση από το διεθνή οίκο Cushman & Wakefield, που εξειδικεύεται στον τομέα αυτό και επιπρόσθετα είναι μέλη του International Council of Shopping Centres (ICSC).

Ο ανταγωνισμός στην αγορά είναι αναπόφευκτος αλλά ταυτόχρονα καλοδεχούμενος. Στο τέλος της ημέρας δημιουργεί οφέλη τόσο για τους καταναλωτές από πλευράς επιλογών, προϊόντων και τιμών όσο και για τους εμπόρους και τους ιδιοκτήτες ακινήτων, τους οποίους

«αναγκάζει» να ανακαλύψουν πιο έξυπνους και παραγωγικούς τρόπους λειτουργίας. Θα συνεχίσει η διεύθυνση να παρακολουθεί τις τάσεις της αγοράς και τις ανάγκες των καταναλωτών και θα κάνει τις ανάλογες κινήσεις, για να προσφέρει επιλογές στον καταναλωτή με ένα ευρύ φάσμα προϊόντων, υπηρεσιών και ψυχαγωγίας.

### **2.3.5 Εξελικτική πορεία στα κέρδη της επιχείρησης**

Από το 2007 μέχρι σήμερα η επισκεψιμότητα του Mall of Cyprus συνεχώς αυξάνεται. Ενάμιση εκατομμύριο το 2007, τέσσερα εκατομμύρια τετρακόσιες χιλιάδες το 2008, τέσσερα εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες το 2009. Τέλος τους πρώτους 7 μήνες του 2010 η επισκεψιμότητα παρουσίασε αύξηση 6,4%, σε σύγκριση με το 2009. Όλες σχεδόν οι επαρχίες, όλες οι ηλικίες, άνθρωποι από κάθε κατηγορία εισοδήματος, από μαθητές μέχρι επιχειρηματίες επισκέπτονται το mall γιατί μπορούν να συνδυάσουν ψώνια μαζί με ψυχαγωγία. Η εταιρεία ITTL Trade Tourist & Leisure Park Plc στην οποία ανήκει το εμπορικό πάρκο, ήταν υποψήφια για τα IN Business Awards 2011, στην κατηγορία καλύτερη Επιχείρηση.

Κατά το πρώτο τετράμηνο του 2009 η πλειοψηφία των καταστημάτων αύξησε τις πωλήσεις της, σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2008, ενώ ένας πολύ μικρός αριθμός καταστημάτων έχει παρουσιάσει μικρή μείωση. Για το 2011 τα κέρδη της επιχείρησης άγγιξαν τα 6.674.000 ευρώ.

Για να προσελκύσουν κόσμο το mall εκτός από το να οργανώνονται εκδηλώσεις, ταυτόχρονα γίνεται αυστηρή διαχείριση των εξόδων, ώστε αν οι πωλήσεις των καταστημάτων μειωθούν, να βοηθήσει η διεύθυνση με αντίστοιχη μείωση των εξόδων τους, όπου αυτό είναι εφικτό.

Συμπεραίνεται λοιπόν πως, το Mall of Cyprus είναι χτισμένο σε μια θέση κλειδί τόσο για το οικονομικό του συμφέρον όσο και για τη διευκόλυνση των πολιτών, για εύκολες και γρήγορες αγορές, καθώς και για καλή ψυχαγωγία. Έχει όλες τις ανέσεις για τους πελάτες του και όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές για τα δεδομένα της Κύπρου.

### **2.3.6 Το Mall of Cyprus, ως ο νέος αστικός προορισμός, αλλάζει το αστικό περιθώριο**

Το Mall of Cyprus:

- Αποτελεί σήμερα το νέο τύπο αστικών συγκεντρώσεων και εμφανίζεται στην ενδιάμεση ζώνη –αστική περιφέρεια-, ανάμεσα στην πόλη και στην ύπαιθρο.

- Συνέβαλε στην απομάκρυνση της πόλης από το κεντρικό μοντέλο οργάνωσης και ο χώρος της πόλης αναδιοργανώθηκε. Ο αστικός χώρος της Λευκωσίας αναδιοργανώνεται ως προς τα δίκτυα.
- Καθώς έχει δραστηριοποιηθεί σε μία ζώνη υψηλής απόδοσης, κρατά τη ζήτηση για εμπορικές χρήσεις αυξημένη.
- Ανεξαρτητοποιήθηκε από το τοπικό οδικό δίκτυο και μετατράπηκε σε αυτόνομο προορισμό.
- Διαδραματίζει καίριο ρόλο στην αστική ανάπτυξη, στην οικονομία, οργάνωση του χώρου, και στη φέρουσα ικανότητα των δικτύων της πόλης.
- Θέτει νέα ερωτήματα για τον ρόλο του σχεδιασμού στη ρύθμιση του χώρου και στην οργάνωση της σύγχρονης αστικής ζωής της Λευκωσίας.
- Δεν έχει τοποθετηθεί σε ιδιαίτερα ελκυστικό πολεοδομικά περιβάλλον. Για πρακτικούς λόγους τοποθετήθηκε σε περιοχή όπου δεν υπάρχουν κατοικίες, αλλά εύκολη πρόσβαση με κάθε μέσο μεταφοράς και κυρίως ανεκμετάλλευτη γη και μικρές βιομηχανίες.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

### **Εισαγωγή**

**Τ**ο τρίτο κεφάλαιο, μέσα από την μελέτη των δύο προηγούμενων κεφαλαίων, εστιάζει στις επιπτώσεις –είτε θετικές είτε αρνητικές- που έχει επιφέρει η παρουσία του mall of Cyprus στον οικονομικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό χώρο της Λευκωσίας. Ένας τέτοιος πολυχώρος, με τη δυναμική του παρουσία, ήρθε για να αλλάξει τα δεδομένα τόσο της Κύπρου γενικότερα όσο και της ζωής των κατοίκων της.

### **3.1 Επιπτώσεις στα δίκτυα**

Στα πλαίσια της δημιουργίας του mall of Cyprus ήταν αναμενόμενο να επηρεαστεί το οδικό δίκτυο της περιοχής. Είναι ένας τομέας που ήταν αναπόφευκτο να μην επηρεαστεί, όπως και σε κάθε περίπτωση δημιουργίας εμπορικού κέντρου, σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου.

#### **3.1.1 Πώς ξεκίνησε η διαδικασία εξέλιξης του οδικού δικτύου**

Όταν λειτούργησε για πρώτη φορά το mall of Cyprus είχε παρατηρηθεί τεράστια κυκλοφοριακή συμφόρηση από αυτοκίνητα που κατευθύνονταν προς τον κυκλοφοριακό κόμβο του Νοσοκομείου και το εμπορικό κέντρο. Κόσμος έφτανε από κάθε πόλη της Κύπρου για να επισκεφτεί το χώρο του mall of Cyprus, μιας και δεν είχε την ευκαιρία να ζήσει την εμπειρία επίσκεψης σε οποιοδήποτε mall, μέχρι εκείνη τη μέρα. Εκτός από ελάχιστους που έτυχε να τη ζήσουν σε ταξίδι τους σε άλλες χώρες.

Έτσι λοιπόν, με την λειτουργία του, το mall of Cyprus προκάλεσε τη μεγάλη έκρηξη στον τρόπο ζωής των κατοίκων της Κύπρου, επιβαρύνοντας αναπόφευκτα την οδική κυκλοφορία. Η συμφόρηση στο οδικό δίκτυο που περιβάλλει την περιοχή του mall είχε καταντήσει ασφυκτική και ανυπόφορη, γιατί δεν περιορίστηκε μόνο στην πρώτη μέρα λειτουργίας του mall αλλά συνεχίστηκε σε καθημερινή βάση για αρκετό καιρό. Παράλληλα, είχε



παρατηρηθεί σοβαρότατο πρόβλημα στη διακίνηση των ασθενοφόρων, ένα πρόβλημα που, λόγω της φύσης του, θα έπρεπε να επιλυθεί αμέσως. Επιπρόσθετα, τις εργάσιμες μέρες οι εργαζόμενοι συναντούσαν την κυκλοφοριακή συμφόρηση από και προς την εργασία τους, τις πρωινές και μεσημεριανές ώρες αντίστοιχα. Το τελευταίο πρόβλημα εξακολουθεί να υφίσταται μέχρι σήμερα, 5 χρόνια μετά την έναρξη λειτουργίας του mall of Cyprus. Άλλα προβλήματα που παρουσιάστηκαν είναι:

- Καταγραφή τροχαίων δυστυχημάτων.
- Τλαιπωρία καθημερινά μεγάλου αριθμού πολιτών.
- Πρόβλημα στη διακίνηση των ασθενοφόρων του Νοσοκομείου.
- Παράνομη στάθμευση επισκεπτών του καταστήματος IKEA και του εμπορικού κέντρου Mall of Cyprus, εντός του χώρου στάθμευσης του Νοσοκομείου.

### ***3.1.2 Η μεταμόρφωση του οδικού δικτύου της περιοχής με σκοπό τη λύση των προβλημάτων κυκλοφορίας***

Από τη στιγμή που διαφάνηκε το σοβαρό κυκλοφοριακό πρόβλημα στην υπό μελέτη περιοχή, το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων έθεσε ως στόχο τη λήψη άμεσων μέτρων. Το Τμήμα Δημοσίων Έργων, έχει ανακοινώσει μια σειρά ρυθμίσεων και έργων, η υλοποίηση των οποίων έχει απαμβλύνει σημαντικά το πρόβλημα, και σταδιακά οδηγεί στη λύση του. Τα μέτρα για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος στην περιοχή συζητήθηκαν και εγκρίθηκαν σε συνεδρία του Υπουργικού Συμβουλίου στις 4 Οκτωβρίου 2007 και το κόστος υπολογίζεται γύρω στα 6 εκατομμύρια ευρώ.

Μερικά από τα μέτρα είναι:

- Διαπλάτυνσεις δρόμων για καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών του δικτύου μεταξύ νοσοκομείου/εμπορικού κέντρου και περιοχής του Πανεπιστήμιο Κύπρου (το τελευταίο ανήκει στο δήμο Αγλαντζιάς).
- Κατασκευή λωρίδας δρόμου από τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας – Λεμεσού μέχρι και τη λεωφόρο Σταυρού (η τελευταία είναι κεντρική λεωφόρος του Δήμου Στροβόλου και αποτελεί τμήμα του δεύτερου περιμετρικού δρόμου πρωταρχικής σημασίας και σημαντικό εμπορικό πυρήνα), με σκοπό τη γρήγορη διοχέτευση οχημάτων από τον επιβαρυμένο κατά τις ώρες αιχμής αυτοκινητόδρομο, στο κέντρο του δήμου Στροβόλου.
- Θεωρήθηκε έργο προτεραιότητας και η συνέχιση/ ολοκλήρωση του άξονα του αυτοκινητόδρομου Λευκωσίας-Λεμεσού. Δηλαδή το κράτος προχώρησε σε επέκταση τμήματος του αυτοκινητοδρόμου (μεταξύ του χωριού Αλάμπρας και Λευκωσίας) λίγο πριν την είσοδο της Λευκωσίας σε 6 λωρίδες από τρεις. Με το έργο αυτό θα μπορεί

να υποστηριχθεί η λειτουργία του mall και να βελτιωθούν οι συνθήκες προσπέλασης της περιοχής από τις υπόλοιπες αστικές περιοχές.

- Κατασκευή πρόσθετων λωρίδων κυκλοφορίας επέκταση του δεύτερου περιμετρικού δρόμου πρωταρχικής σημασίας, συνδέοντας την Λεωφόρου Σταυρού από Στρόβολο με τη Λεωφόρο Ακαδημίας προς Αγλαντζιά.
- Παράλληλα με τα έργα που δρομολογεί το Υπουργείο Συγκοινωνιών, το Υπουργείο Υγείας έχει προβεί στην κατασκευή νέου χώρου στάθμευσης στο πίσω μέρος του Νοσοκομείου, κοντά στο εκκλησάκι, στον οποίο θα μπορούν να σταθμεύουν 400 περίπου αυτοκίνητα επιπρόσθετα. Η απόφαση λήφθηκε μετά τη διαπίστωση ότι ο χώρος στάθμευσης του Νοσοκομείου, χωρητικότητας 750 αυτοκινήτων περίπου, δεν μπορεί να εξυπηρετήσει το κοινό όταν οι πελάτες του mall τον καταλαμβάνουν, με αποτέλεσμα οι ασθενείς και οι συνοδοί τους να αναγκάζονται να σταθμεύουν τα οχήματά τους στη μια λωρίδα του δρόμου που διέρχεται του νοσοκομείου, αυξάνοντας έτσι τον κίνδυνο τροχαίων δυστυχημάτων και επιβαρύνοντας την οδική κυκλοφορία.
- Άμεσο μέτρο, το οποίο ανακοίνωσε το Τμήμα Δημοσίων Έργων, και που ως στόχο είχε την άμεση εξυπηρέτηση των ασθενοφόρων, είναι η κατασκευή και η χρήση υπόγειας διάβασης κάτω από τον αυτοκινητόδρομο, ώστε να ασθενοφόρα να μην αναγκάζονται να διαπερνούν την -επιβαρυνόμενη από αυτοκίνητα σε ώρες αιχμής- λεωφόρο Καλαμών, αλλά διασχίζοντας την τριγωνικού σχήματος περιοχή που περιβάλλει το εμπορικό κέντρο, να διοχετεύονται κατευθείαν μέσα στον αυτοκινητόδρομο. Η υπόγεια διάβαση για την εξυπηρέτηση των ασθενοφόρων, τέθηκε σε λειτουργία στις 3 Οκτωβρίου 2007.
- Για την αντιμετώπιση του προβλήματος των ασθενοφόρων, το Τμήμα Δημοσίων Έργων πρότεινε και την κατασκευή επιπρόσθετης λωρίδας που να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τα ασθενοφόρα για την έξοδο τους από την περιοχή. Η λωρίδα για ασθενοφόρα τέθηκε σε λειτουργία στις 14 Ιανουαρίου 2008. Το 2011 η χρήση της λωρίδας άλλαξε προς εξυπηρέτηση των λεωφορείων που διακινούνται στην περιοχή, χωρίς να σημαίνει ότι δεν θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και από ασθενοφόρα όταν οι ανάγκες το επιβάλλουν.
- Άλλο ένα μέτρο που έχει πρόσφατα υλοποιηθεί είναι η αύξηση του μήκους της λωρίδας για τις αριστερές στροφές στη λεωφόρο Καλαμών για την κατεύθυνση προς τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας-Λεμεσού. Έτσι, με επέκταση εκείνης της λωρίδας θα διευκολυνθεί η έξοδος των οχημάτων αυτών προς Λεμεσό.
- Ακόμη ένα έργο αφορά την κατασκευή δρόμου, για η σύνδεση του δρόμου εκείνου που περνά έξω από Ίδρυμα Στέλιου Ιωάννου (Ίδρυμα για παιδιά με ειδικές ανάγκες που βρίσκεται νότια της Λεωφόρου Καλαμών και βρίσκεται στα όρια της υπό μελέτης περιοχής) με τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας-Λεμεσού με βάση το ρυθμιστικό σχέδιο που ετοίμασε το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.
- Σημαντικό μέτρο το οποίο άλλαξε ριζικά την συνολική εικόνα και τον τρόπο λειτουργίας του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης και κατ' επέκταση του ευρύτερου οδικού δικτύου της εισόδου στη Λευκωσία είναι η κατασκευή υπέργειας γέφυρας πάνω από τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας – Λεμεσού. Η γέφυρα αυτή

είναι διπλής κατεύθυνσης και έχει μετατρέψει τον ισόπεδο κόμβο της εισόδου στη Λευκωσία σε ανισόπεδο.

Σήμερα, μετά από όλες τις πιο πάνω τροποποιήσεις στο οδικό δίκτυο που περιβάλλει την περιοχή του εμπορικού κέντρου, η διακύμανση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια μιας εβδομάδας δεν παρουσιάζεται έντονη, ιδιαίτερα στις εργάσιμες μέρες όπου οι ώρες αιχμής είναι γνωστές και σταθερές. Συγκεκριμένα, τις καθημερινές παρουσιάζονται ώρες αιχμής το πρωί όταν οι εργαζόμενοι θέλουν να πάνε στη δουλειά τους και το μεσημέρι όταν αυτοί σχολάνε. Το Σάββατο παρουσιάζεται αιχμή το πρωί και το απόγευμα αφού αυτές τις ώρες οι περισσότεροι Κύπριοι συνηθίζουν να κάνουν τα ψώνια τους, ή να πηγαίνουν για καφέ ή να κάνουν απλά την βόλτα τους στο mall και στην περιοχή του γενικότερα. Κατά τις Κυριακές η κυκλοφορία παρουσιάζεται μειωμένη σε σύγκριση με όλες τις υπόλοιπες μέρες. Γενικά το οδικό δίκτυο της περιοχής είναι πολύ καλό και βοηθά στην εύκολη πρόσβαση του mall από κάθε περιοχή της Λευκωσίας αλλά και από τις πόλεις της Λεμεσού και Λάρνακας.

### ***3.1.3 Η μεταμόρφωση του συγκοινωνιακού και ποδηλατικού δικτύου της περιοχής και η επίδρασή του στην ανάπτυξη και στις χρήσεις γης***

Το συγκοινωνιακό και ποδηλατικό δίκτυο στην περιοχή, πριν την εμφάνιση του εμπορικού κέντρου και των μετέπειτα άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής και υγείας, ήταν ανύπαρκτο. Μετά την οργάνωση μέσω μαζικής μεταφοράς και δικτύου για ποδήλατα, η περιοχή έχει μετατραπεί σε εύκολα προσβάσιμη με κάθε μέσο, για κάθε πολίτη. Η οργάνωση αυτή έγινε σύμφωνα με τη μορφή μιας συμπαγούς πόλης. Οι επιδράσεις μιας τέτοιας αλλαγής ήταν:

- Χωροθέτηση των χρήσεων εμπορίου, κατοικίας, διοίκησης και ανοιχτών χώρων σε απόσταση περπατήματος από τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Δημιουργία οδικού περιβάλλοντος, το οποίο προσφέρει απρόσκοπτη σύνδεση με τους διάφορους τοπικούς προορισμούς και φυσικά το σταθμό της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Εύκολη πρόσβαση στην περιοχή από περιοχές κατοικίας των προαστίων και του αστικού κέντρου.
- Συμβολή στον ανταγωνισμό του αυτοκινήτου. Ο σταθμός δημόσιας συγκοινωνίας που εγκαταστάθηκε μεταξύ του εμπορικού κέντρου και του νοσοκομείου διευκολύνει, εκτός από την μετεπιβίβαση από δημόσια συγκοινωνία σε δημόσια συγκοινωνία, και την μετεπιβίβαση από αυτοκίνητο σε δημόσια συγκοινωνία (park and ride). Στην υπό μελέτη περιοχή υπάρχουν ακόμα ανοιχτοί, ανεκμετάλλευτοι χώροι όπου θα μπορούσαν να σταθμεύουν αυτοκίνητα για το σκοπό αυτό.
- Ενθάρρυνση της επανάχρησης εγκαταλελειμμένων περιοχών κοντά στους σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας. Η δημόσια συγκοινωνία συνέβαλε και σ' αυτόν τον τομέα,

αφού πολλές επιχειρήσεις και εργοστάσια τείνουν να εγκατασταθούν στην περιοχή, λόγω της προσβασιμότητας της.

- Τέλος, η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων σε επιλεγμένη κομβική περιοχή, αντί της διασποράς σε διάφορα σημεία του χώρου, και ειδικά στις προαστιακές περιοχές, εκτιμάται ότι έχει ελαττώσει το μήκος των μετακινήσεων.

### **3.2 Επιπτώσεις στον Περιβαλλοντικό Τομέα**

Μετά από τα τόσα αναπτυξιακά έργα γύρω από αυτό (mall, γενικό νοσοκομείο, συγκοινωνιακό δίκτυο) που δημιουργήθηκαν στην περιοχή, λογικό είναι οι επιστήμονες-οικολόγοι να φοβούνται για την απειλή της χλωρίδας και πανίδας του πάρκου Αθαλάσσας, η σπουδαιότητα του οποίου έχει προβληθεί στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η προσβασιμότητα της περιοχής είναι ένα πολύ σημαντικό κριτήριο για την αναβάθμιση της. Τα έργα όμως που γίνονται για τέτοιες αναβαθμίσεις επηρεάζουν πάντα αρνητικά οποιοδήποτε φυσικό περιβάλλον, και αυτό είναι ένας τομέας, που για κάθε ανάπτυξη, αναγκάζεται να αυτοθυσιάζεται. Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν το περιβάλλον είναι η ηχορύπανση, τα καυσαέρια και ο φωτισμός τις νυχτερινές ώρες. Η επιρροή λοιπόν της χλωρίδας και πανίδας του πάρκου Αθαλάσσας, ξεκίνησε ήδη τις υποχωρήσεις της για χάρη της ανάπτυξης. Οι αλλαγές στο περιβάλλον δεν αναμένεται να φανούν εντός σύντομου χρονικού διαστήματος αλλά αργά και σταδιακά.

Οι πολυάριθμες μελέτες έχουν δείξει, ότι οι πιο κυρίαρχες πηγές θορύβου στο περιβάλλον μας είναι σήμερα, εκείνες που συνδέονται με τη μεταφορά. Ο θόρυβος κυκλοφορίας εθνικών, ακόμη και αστικών ή αγροτικών οδών τείνει να είναι μια κυρίαρχη πηγή θορύβου. Η αλήθεια είναι πως η ηχορύπανση τόσο στην άμεση περιοχή μελέτης όσο και στις γύρω περιοχές, έχει αυξηθεί κατακόρυφα τα τελευταία χρόνια. Η καλή προσβασιμότητα στην περιοχή, λόγω των αναπτυξιακών έργων που έχουν γίνει στο συγκοινωνιακό και οδικό δίκτυο, δίνει τη δυνατότητα σε όλο και περισσότερα αυτοκίνητα και ΜΜΜ να διασχίζουν την περιοχή.

Σύμφωνα με τους Βλαστό και Πολύζο (1999):

Ο θόρυβος στις πόλεις είναι από τις πιο σοβαρές επιπτώσεις της κυκλοφορίας γιατί είναι η πιο ύπουλη μια και προσβάλλει τη ψυχολογία του κάτοικου και όχι άμεσα την υγεία του. Οι βελτιώσεις στην τεχνολογία δεν μπορούν να δώσουν θεαματικά αποτελέσματα, όπως μπορούν με τη ρύπανση. Η μοναδική λύση είναι η μείωση των ταχυτήτων και της παρουσίας του αυτοκινήτου. Κάτω απ' αυτή την έννοια, η εστίαση στο πρόβλημα του θορύβου από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ενδιαφέροντα. Ήσυχες πόλεις σημαίνει τελείως διαφορετικές πόλεις. Ο στόχος είναι να υπάρξει μια ενιαία πολιτική για το θόρυβο. Όμως, προϋπόθεση για αυτήν είναι η αποδοχή κοινών μεθόδων καταγραφής του προβλήματος και κοινών ορίων. Ωστόσο πρέπει να υπάρξει συμφωνία και για το ποιος είναι ο ενοχλητικός θόρυβος. Ο φυσικός θόρυβος κάθε ζωντανής πόλης αυτός είναι επιθυμητός. Αυτός που πρέπει να περιοριστεί είναι ο βίαιος, μηχανικός και αυθαίρετος θόρυβος της κυκλοφορίας.

Πιο κάτω παρουσιάζονται και σχολιάζονται οι επιπτώσεις των αναπτυξιακών έργων στους οικότοπους, στην χλωρίδα και στην πανίδα.

### **3.2.1 Επιπτώσεις στους οικότοπους**

Οι οικότοποι αυτοί που βρίσκονται στη περιοχή μελέτης, άρχισαν να υποβαθμίζονται - σύμφωνα με τους μελετητές- από τις χωματοργικές εργασίες, τις αποθέσεις υλικών και τις μετακινήσεις οχημάτων. Από την καταστροφή των οικότοπων αναμένονται και οι επιπτώσεις στα είδη που εμφανίζονται ή εξαρτώνται από αυτούς. Κατά πάσα πιθανότητα, οι επιπτώσεις αυτές μπορεί να είναι μη αναστρέψιμες.

### **3.2.2 Επιπτώσεις στη χλωρίδα**

Από τα έργα που έχουν γίνει στην περιοχή έχουν ήδη καταστρέψει εκτάσεις χλωρίδας και αναμένεται να καταστραφούν ακόμη περισσότερες. Σημαντικότερο θεωρείται το κόψιμο δέντρων του δάσους Αθαλάσσας στην κατασκευή του δρόμου (Καλαμών). Η απώλεια των 6 ενδημικών taxa της Κύπρου είναι επίσης σημαντικό. Το γεγονός όμως ότι τα είδη αυτά είναι κοινά σε πολλές περιοχές της Κύπρου, σε μεγάλους πληθυσμούς μετριάζει την πιο πάνω άμεση επίπτωση στη χλωρίδα. Επιπρόσθετα, η σκόνη που παράγεται επηρεάζει σε κάποιο βαθμό την παρουσία ορισμένων ειδών στη γύρω περιοχή και η φωτορύπανση από την φωταγωγή της περιοχής έχει επίσης επηρεάσει αρνητικά τα φυτά του πάρκου.

### **3.2.3 Επιπτώσεις στην πανίδα**

Μία από τις σημαντικές επιπτώσεις στην πανίδα είναι ότι με τη καταστροφή ή την υποβάθμιση μέρους των οικότοπων της περιοχής αναμένεται να επηρεαστούν αρνητικά τα είδη που εξαρτώνται άμεσα από αυτούς. Τα περισσότερα είδη πανίδας έχουν ήδη μετακινηθεί προς το κέντρο του δάσους Αθαλάσσας προσπαθώντας να βρουν πιο ήσυχους, καθαρούς ως προς την ατμόσφαιρα, τόπους για να κοιμούνται και να αναπαράγονται.

Τα χερσαία είδη έχουν επηρεαστεί άμεσα κατά την περίοδο κατασκευής και λειτουργίας του νοσοκομείου αλλά και του οδικού δικτύου. Οι δονήσεις του εδάφους από τα αυτοκίνητα ενοχλούν τα φίδια και τις σαύρες. Με την απώλεια των ειδών αυτών επηρεάζεται η διατροφική αλυσίδα με αποτέλεσμα την αύξηση των τρωκτικών. Ακόμη ένα θύμα είναι και ο σκαντζόχοιρος, ο οποίος είναι εντομοφάγος και βοηθά στη βιολογική καταπολέμηση των εντόμων. Αυτό διαχρονικά θα πάψει να συμβαίνει επειδή χρησιμοποιούνται χημικές ουσίες για την καταπολέμηση των εντόμων.

Η σημαντικότερη όμως επίπτωση που έχουν τα έργα της περιοχής του mall στην πανίδα, είναι η απειλή ενός είδους προς εξαφάνιση. Το είδος αυτό είναι το ανθρωποπούλι το οποίο κινδυνεύει λόγω του ότι κυνηγά το θήραμα του κατά μήκος του δρόμου, πολύ χαμηλά με αποτέλεσμα να σκοτώνεται από τα αυτοκίνητα. Το ανθρωποπούλι τρέφεται με τρωκτικά. Με την μείωση του είδους του όπως και με τα υπόλοιπα είδη που προαναφέρθηκαν αναμένεται η αύξηση των τρωκτικών στην περιοχή.

Αρνητικά αναμένεται να επηρεαστούν και τα μεταναστευτικά πτηνά. Το δάσος της Αθαλάσσας είναι τόπος ξεκούρασης μεταναστευτικών πουλιών. Η ξεκούραση παίζει σημαντικό ρόλο στην μετανάστευση των πουλιών επειδή αν δεν ξεκουραστούν τότε δεν θα αντέξουν να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Αυτό είναι πολύ πιθανόν να γίνει όταν δεν θα μπορούν να ηρεμήσουν από τον θόρυβο και το φως των δρόμων, αφού συνήθως η μετανάστευση γίνεται τη νύκτα. Από την οχληρία και τον φωτισμό, τα πουλιά που γεννούν στην περιοχή δεν έχουν την κατάλληλη απομόνωση που χρειάζονται, έτσι σταματούν να αναπαράγουν στην γύρω περιοχή.

Τέλος, λόγω των δύο υδατοφρακτών του πάρκου Αθαλάσσας υπάρχουν υδρόβια πουλιά που και αυτά με την σειρά τους αντιμετωπίζουν μεγάλο κίνδυνο εξαιτίας της ασταμάτητης και μεγάλης εξέλιξης των έργων, που γίνονται στην περιοχή. Υπάρχει το ενδεχόμενο μόλυνσης των υπογείων νερών με επακόλουθο να μολυνθούν και οι δύο υδατοφράκτες.

### **3.3 Επιπτώσεις στον Οικονομικό Τομέα**

Τα malls είναι μια φυσική εξέλιξη της πορείας του λιανικού εμπορίου σε παγκόσμιο επίπεδο, ιδίως σε χώρες με ακραία καιρικά φαινόμενα, είτε πολύ κρύο είτε πολύ ζεστό. Επόμενο επακόλουθο ήταν να έρθουν και στην Κύπρο. Τα malls ήρθαν για να μείνουν. Περιγράφοντας την παρούσα κατάσταση του λιανικού εμπορίου στην Κύπρο, παρατηρείται σημαντική εξέλιξη του τα τελευταία 10 χρόνια, αφού το λιανικό εμπόριο αποτελεί γενικά έναν τομέα που βρίσκεται συνεχώς σε εξέλιξη. Πολυεθνικές εταιρίες έρχονται συνεχώς, δημιουργούνται αλυσίδες φούρνων, αλυσίδες περιπτέρων, το διαδίκτυο μπαίνει στις αγορές.

Πέραν όσων αναφέρθηκαν για το λιανικό εμπόριο στην Κύπρο, τα malls επηρεάζουν ανά το παγκόσμιο την οικονομία άλλων επιχειρήσεων, είτε θετικά είτε αρνητικά αλλά και ατομικά τον κάθε καταναλωτή, προσφέροντας εκατοντάδες ή ακόμα και χιλιάδες θέσεις εργασίας, ανάλογα με το μέγεθός τους. Επομένως και το mall της Λευκωσίας ήταν αναμενόμενο όχι μόνο να μετατρέψει την περιοχή που βρίσκεται σε περιοχή οικονομικής ανάπτυξης αλλά και να επηρεάσει πολλές επιχειρήσεις της Κύπρου, αυξάνοντας το επίπεδο ανταγωνισμού.

### ***3.3.1 Δημιουργία χάρτη εμπορικών κέντρων***

Το Mall of Cyprus έκανε την αρχή. Βλέποντας την τεράστια επιτυχία του, ολοένα και περισσότεροι επιχειρηματίες οδηγούνται στη δημιουργία μεγάλων εμπορικών κέντρων, παρά την οικονομική κρίση. Γιατί; Επειδή οι καταναλωτές, λόγω των πολλών επιλογών που υπάρχουν σε αυτά, τα έχουν καταστήσει κερδοφόρες επιχειρήσεις. Η Κύπρος παλιά ονομαζόταν η Νήσος των Αγίων. Σήμερα μπορεί κάλλιστα να ονομαστεί... η Νήσος των Malls!

#### ***Τα εμπορικά κέντρα που βρίσκονται ήδη σε λειτουργία***

Στο παρόν στάδιο στη Λευκωσία λειτουργούν τέσσερα Malls: το Mall of Cyprus, το Mall of Engomi, το Εμπορικό Κέντρο Ορφανίδη και το Madisons Mall/ Sun Tower. Όσον αφορά στις υπόλοιπες μεγάλες πόλεις στην Κύπρο, στη Λεμεσό υπάρχουν το εμπορικό κέντρο My Mall και το Εμπορικό Κέντρο Ορφανίδη, ενώ στην Πάφο λειτουργεί το Mall of Paphos.

#### ***Τα μελλοντικά εμπορικά κέντρα στην Κύπρο***

Προγραμματίζεται ήδη η λειτουργία του μεγαλύτερου Mall στην Κύπρο, στη Λακατάμια καθώς και η κατασκευή ενός Mall στην περιοχή της Κοκκινοτριμιθιάς. Από το 2010 ξεκίνησαν οι εργασίες για νέο μεγάλο mall στην περιοχή του Τάφου των Βασιλέων στην Πάφο. Επίσης σήμερα βρίσκεται υπό ανακαίνιση το εμπορικό κέντρο Ορφανίδη, που βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το Mall of Cyprus και πρόκειται να μετονομαστεί σε 'City Mall of Nicosia'. Άμεσα, επομένως, θα λειτουργούν στην Κύπρο 10 Malls σε τρεις επαρχίες, δεδομένου ότι προς το παρόν δεν υπάρχει κάποιο μεγάλο εμπορικό κέντρο στην ελεύθερη Αμμόχωστο και στη Λάρνακα.

#### ***Διεύρυνση του ορίζοντα των επενδύσεων***

Πολλές είναι οι εμπορικές εταιρίες που επένδυσαν το μέλλον τους στο mall και στη γύρω περιοχή, στεγάζοντας παραρτήματα των επιχειρήσεών τους μέσα στο χώρο του εμπορικού κέντρου ή ανοίγοντας ανεξάρτητα νέα καταστήματα, σφύζοντας την είσοδο της Λευκωσίας από οικονομικές επιχειρήσεις.

### **3.3.2 Αρνητικές επιπτώσεις σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις**

Η ύπαρξη της υπεραγοράς Carrefour μέσα στο mall και κατ' επέκταση της μεγάλης ποικιλίας προϊόντων που προσφέρει, σε συνδυασμό με τις καλές τιμές και τους λόγους ελκυστικότητας του έκανε τα supermarket της γειτονιάς να χάσουν μεγάλο μέρος της πελατείας τους και κάποια από αυτά να κλείσουν την επιχείρησή τους. Τα υπόλοιπα κατέφυγαν στη δημιουργία ενός συνδέσμου 'Σ.Υ.Κ' (Σύνδεσμος Υπεραγορών Κύπρου) με σκοπό την αλληλοϋποστήριξη τους ώστε να μην αναγκαστούν να κλείσουν και αυτά. Η πλέον μόνιμη πελατεία τους είναι άτομα τρίτης ηλικίας που δεν μπορούν να οδηγήσουν και τους βολεύει το supermarket που είναι κοντά στο σπίτι τους, αφού μπορούν να πάνε με τα πόδια. Επίσης κάποιες φορές μπορεί να πάει οποιοσδήποτε που χρειάζεται κάτι έκτακτα.

Στο πλαίσιο της παρακολούθησης της λειτουργίας της αγοράς του λιανικού εμπορίου και της πληροφόρησης των καταναλωτών, η Υπηρεσία Ανταγωνισμού και Προστασίας Καταναλωτών του Υπουργείου Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού έχει ολοκληρώσει την νέα έρευνα της για συλλογή στοιχείων αναφορικά με τα επίπεδα τιμών λιανικής πώλησης στις 09.03.2010, για τα βασικά καταναλωτικά προϊόντα. Συμπέρασμα της έρευνας ήταν πως το κράτος απέτυχε στη βελτίωση του χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος των μικρομεσαίων. Ενώ θα μπορούσε το κράτος να προχωρήσει σε μέτρα προστασίας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων όπως:

- Ευκολότερη πρόσβαση στη χρηματοδότηση.
- Εισαγωγή προγραμμάτων κατάρτισης μέσω της Αρχής Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού.
- Καθιέρωση κινήτρων από το κράτος για συγχωνεύσεις και συνεταιρισμούς επιχειρήσεων, ανάπτυξη επιχειρήσεων στην ύπαιθρο, υποστήριξη παραδοσιακών κυπριακών επαγγελμάτων και δραστηριοτήτων.

#### ***Το όφελος των καταναλωτών***

Οι συνέπειες όμως του ανταγωνισμού είναι πάντα προς όφελος των πελατών. Μπορεί λοιπόν το mall να οδήγησε αφενός σε κατάσταση συναγερμού άλλες υπεραγορές αλλά αφετέρου, τις ανάγκασε να αυξήσουν το επίπεδο εξυπηρέτησής τους και να μειώσουν τις τιμές τους, προκειμένου να επιβιώσουν. Γενικά ο ανταγωνισμός είναι αναπόφευκτος και καλοδεχούμενος. Στο τέλος της ημέρας δημιουργεί οφέλη τόσο για τους καταναλωτές από πλευράς επιλογών, προϊόντων και τιμών όσο και για τους εμπόρους και τους ιδιοκτήτες ακινήτων, τους οποίους αναγκάζει να ανακαλύψουν πιο έξυπνους και παραγωγικούς τρόπους λειτουργίας.



### **3.3.3 Νέες θέσεις εργασίας**

Πέραν της σημαντικής αυτής συνεισφοράς στην οικονομία του τόπου, αξίζει να αναφερθεί ότι το σύγχρονο αυτό έργο έχει δημιουργήσει περισσότερες των χιλίων θέσεων εργασίας σε όλα τα επίπεδα. Επομένως δεν είναι λίγοι πολίτες που βρήκαν εργασία και ξέφυγαν από την ανεργία, χάρη της δημιουργίας του mall στη Λευκωσία. Εξαιτίας των πολλαπλών αναγκών που έχει προκειμένου να λειτουργεί ομαλά και να μπορεί να εξυπηρετεί κάθε μέρα (7 μέρες τη βδομάδα) τους πελάτες του, χρειάζονται εκατοντάδες υπάλληλοι να εργάζονται συνεχώς. Υπεύθυνοι άντρες ασφαλείας, υπάλληλοι στις πληροφορίες, πωλητές σε καταστήματα μόδας, παιδικών, τεχνολογίας, μουσικής, αξεσουάρ, αθλητικών ειδών, οπτικών, ειδών σπιτιού, υπηρεσιών (shoe care, key cutting), υπεραγοράς, περιπτέρου, υπάλληλοι κινηματογράφου εστιατορίων και καφετεριών, ακόμα και υπεύθυνοι πρώτων βοηθειών είναι όλοι εκείνοι στους οποίους προσφέρεται εργασία.

Υπάρχει ακόμη ομάδα επαγρύπνησης ώστε να υπάρχει σιγουριά ότι όλα βαίνουν καλώς. Οι αρμοδιότητές της περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την καθαριότητα, τη συντήρηση μηχανημάτων και εγκαταστάσεων, την ασφάλεια των κοινόχρηστων χώρων και του χώρου στάθμευσης. Ασχολείται ακόμα με την επίλυση καθημερινών προβλημάτων, τη συντήρηση των κήπων, τις επιδιορθώσεις, τη διαχείριση του ηλεκτρισμού και άλλων πηγών ενέργειας, τη λειτουργία του κλιματισμού, την εφαρμογή των κανονισμών υγείας και ασφάλειας. Δεν θα μπορούσε φυσικά να λείπει μια καλή ομάδα διαχείρισης του mall γιατί προφανώς είναι δύσκολο να το διευθύνει μόνο ένας άνθρωπος.

### **3.3.4 Αγορά ακίνητης περιουσίας**

Σύμφωνα με πληροφορίες από το δημαρχείο Λατσιών (ενός από τους δήμους που συνορεύει με την περιοχή του mall), οι εργαζόμενοι στην περιοχή mall (δηλαδή όσοι δουλεύουν στο ίδιο το mall, ή στο γενικό νοσοκομείο, ή σε οποιαδήποτε από τις επιχειρήσεις της περιοχής), έχουν αποκτήσει ακίνητη περιουσία στους γύρω δήμους και ιδιαίτερα στο δήμο Λατσιών (που είναι και ο πλησιέστερος δήμος στην περιοχή του mall), για να διευκολύνονται στις μετακινήσεις από και προς την εργασία τους που κάνουν καθημερινά. Πράγμα που σημαίνει ότι η δημιουργία του mall, εκτός του γεγονότος ότι συνέβαλε -κατά κάποιο τρόπο- στην αύξηση του πληθυσμού στους δήμους αυτούς, συνέβαλε και θετικά σε επενδύσεις εταιρειών οικοδομικών κατασκευών στις γύρω περιοχές και στην αγορά ακίνητης περιουσίας.

### **3.3.5 Οικονομική ζημιά στο κράτος**

Η ανάπτυξη σε μια πόλη, με τόσα νέα έργα στο οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο μπορεί να συμβάλει σε καλό αλλά το κόστος τέτοιων υποδομών είναι τεράστιο. Πόσο μάλλον τη σήμερον ημέρα που τα περισσότερα κράτη του κόσμου είναι καταχρεωμένα. Στην Κύπρο λοιπόν, σύμφωνα με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, η Κυβέρνηση προτίθεται να απαιτήσει από την ιδιοκτήτρια εταιρεία του Εμπορικού Πάρκου, να υποστεί σημαντικό μέρος του κόστους για όλα τα έργα αντιμετώπισης της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην περιοχή του Νέου Γενικού Νοσοκομείου Λευκωσίας. Κατ ακρίβεια, έχει υπογραφεί συμφωνία του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως με την εταιρεία, και δυνάμει της συμφωνίας αυτής, η εταιρεία υποχρεούται να καταβάλει στο κράτος τα έξοδα αναβάθμισης του οδικού δικτύου για εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών αναγκών της περιοχής, στο βαθμό που αυτά κατέστησαν αναγκαία εξαιτίας της λειτουργίας του Εμπορικού Πάρκου.

Επίσης να σημειωθεί ότι το νέο δίκτυο συγκοινωνιών καθώς και το νέο σύστημα διάθεσης ποδηλάτων, επειδή δεν χρησιμοποιούνται όσο αναμενόταν από το κοινό, θεωρείται ότι αδικώς το κράτος επένδυσε τόσα χρήματα στην αναβάθμιση των δικτύων.

### **3.3.6 Επίδραση του εμπορικού κέντρου στο Αστικό Κέντρο της πόλης**

Τα Εμπορικό Κέντρο που είναι χωροθετημένο στην περιφέρεια της πόλης, προκαλεί, κατά μία έννοια, την υποβάθμιση του κέντρου της πόλης. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, ένα μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού που θα επισκεπτόταν το κέντρο με σκοπό την αναψυχή, προτιμά το περιφερειακό κέντρο με αποτέλεσμα ο πυρήνας της πόλης να λειτουργεί ως δευτερεύουσα επιλογή για τους κατοίκους. Γενικά, η τάση αυτονόμησης των περιφερειακών περιοχών του αστικού χώρου, περιορίζει την ανάγκη μετακίνησης των κατοίκων προς το κέντρο και συνεπάγεται ένα υψηλό κόστος για τη λειτουργία της πόλης.

Έτσι και στην περίπτωση του mall of Cyprus, το αστικό κέντρο έγινε δευτερεύουσα επιλογή για τους Κύπριους πολίτες κυρίως όσο αφορά τα ψώνια. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ευκολία που παρέχεται σε χώρο στάθμευσης, στη μικρή απόσταση του ενός καταστήματος από το άλλο και τέλος στις καιρικές συνθήκες. Δηλαδή το εμπορικό κέντρο συμφέρει σε περιόδους κρύου, βροχών και αφόρητης καλοκαιρινής ζέστης. Όσον αφορά την αναψυχή, το Αστικό κέντρο έχει περισσότερη ποικιλία (μπαραρίες, clubs, καφετέριες), ειδικά για τους νέους που είναι πιο απαιτητικοί στο θέμα αυτό. Έτσι, κυρίως τις νυχτερινές ώρες της Παρασκευής και του Σαββάτου οι νέοι προτιμούν το κέντρο της Λευκωσίας παρά το εμπορικό κέντρο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ**

### **Εισαγωγή**

**Η** έρευνα της κοινής γνώμης είναι ένα χρήσιμο εργαλείο στην επιστήμη του μηχανικού, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Παραδοσιακά χρησιμοποιείται στις κοινωνικές επιστήμες – κοινωνικές έρευνες, δημοσκοπήσεις και άλλες, για την εξαγωγή συμπερασμάτων που έχουν σχέση με την συμπεριφορά διαφόρων κοινωνικών ή πληθυσμιακών ομάδων.

Μια στατιστική έρευνα συμβάλλει στην κατανόηση της πραγματικότητας, οδηγεί σε πολλές διαπιστώσεις και εντοπισμούς προβλημάτων, εξεύρεση λύσεων στα προβλήματα, κατανόηση των επιθυμιών των πελατών και των απαιτήσεών τους, ούτως ώστε η επιχείρηση να ενεργήσει αποδοτικότερα τόσο για την ίδια όσο και για τους υποστηρικτές της.

Αφενός, η έρευνα της κοινής γνώμης ως μεθοδολογικό εργαλείο σε θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού και σχεδιασμού μεταφορών έχει αποδειχτεί ιδιαίτερα χρήσιμο αφού είναι πολύτιμη για την εκτίμηση της κοινής γνώμης των κατοίκων των πόλεων αναφορικά με τις συνθήκες που επικρατούν στις πόλεις καθώς και για την προώθηση και υλοποίηση πολιτικών που έχουν άμεση σχέση με την διαμόρφωση και την βελτίωση των συνθηκών που επικρατούν στον αστικό χώρο. Δηλαδή, απογραφές που πέρα από απλές μετρήσεις περιλαμβάνουν και καταγραφή των χαρακτηριστικών των ερωτώμενων και διερεύνηση των αιτιών που προκαλούν τις επιλογές τους, οδηγούν στην ανάγκη εκπόνησης έρευνας. Αφετέρου, όταν τα στοιχεία δεν είναι δυνατόν να συλλεχθούν με παρατηρήσεις, απαιτούνται έρευνες ερωτηματολογίου οι οποίες πραγματοποιούνται με συνεντεύξεις σε κατοικίες, χώρους εργασίας, σε διάφορα σημεία της υπό μελέτη περιοχής.

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση της έρευνας αυτής, όπως και κάθε έρευνας, περιλαμβάνει δύο βασικά στάδια: το θεωρητικό στάδιο του σχεδιασμού της και το πρακτικό στάδιο της υλοποίησης, επεξεργασίας και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των δεδομένων που προέκυψαν. Και τα δύο στάδια έπρεπε να συμβάλουν στο να δοθούν απαντήσεις στο πρόβλημα, μιας και ο σχεδιασμός της έρευνας και η ανάλυση των στοιχείων της είναι δύο κρίσιμες και αυτοτελείς διαδικασίες που καθορίζουν την επιτυχημένη ή αποτυχημένη έκβασή της.

## **4.1 Καθορισμός του Προβλήματος**

Το ουσιαστικότερο στοιχείο της έρευνας ήταν ο σαφής καθορισμός του προβλήματος που μελετάται και στο οποίο η έρευνα κλήθηκε να δώσει απαντήσεις. Το πρόβλημα αυτό λοιπόν είναι η μελέτη των επιπτώσεων σε κοινωνικούς και οικονομικούς τομείς των κατοίκων της Λευκωσίας, από τη δημιουργία του mall. Η οριοθέτηση του ευρύτερου πλαισίου, το οποίο κάλυψε η έρευνα καθώς και εκείνες οι δραστηριότητες/ νοοτροπίες που διερευνήθηκαν αποτέλεσαν ακρογωνιαίους λίθους για την σωστή έκβαση της έρευνας.

Σε όλα τα επόμενα στάδια της έρευνας έπρεπε πάντα να λαμβάνονται υπόψη το ευρύτερο πλαίσιο στο οποίο κινήθηκε η έρευνα και το συγκεκριμένο πρόβλημα που μελετά ώστε να μην αποπροσανατολιστεί από τους αρχικούς της στόχους, αλλά να οδηγηθεί σε λογικά και επιστημονικά αποδεχτά αποτελέσματα/ συμπεράσματα.

## **4.2 Σχεδιασμός και Διεξαγωγή της Έρευνας**

Επειδή οι έρευνες κοινής γνώμης μελετούν τις ανθρώπινες δραστηριότητες και νοοτροπίες δύο είναι οι βασικές μέθοδοι παρατηρήσεων: τα ερωτηματολόγια και οι συνεντεύξεις. Πιο συγκεκριμένα:

- Με συνεντεύξεις στις κατοικίες των ερωτώμενων.
- Με ταχυδρόμηση των τυπωμένων ερωτηματολογίων στις διευθύνσεις κάποιων επιλεγθέντων ερωτώμενων.
- Απαντώντας το ερωτηματολόγιο απευθείας από τον συμμετέχοντα στον ίδιο το χώρο του mall.

Για πρακτικούς και οικονομικούς λόγους προτιμήθηκε ο τρίτος τρόπος στην προκειμένη περίπτωση, αφού στα ερωτηματολόγια υπάρχουν προκαθορισμένες ερωτήσεις στις οποίες καλείται να δώσει απαντήσεις αυτός που συμμετέχει στην έρευνα, ενώ στις προσωπικές συνεντεύξεις γίνεται μια ανοιχτή συζήτηση ανάμεσα στον ερευνητή και τον/ τους συμμετέχοντες, πάνω σε κάποιους βασικούς άξονες.

Άλλοι παράμετροι που έπαιξαν ρόλο στην επιλογή της συγκεκριμένης μεθόδου ήταν:

- Ο πληθυσμός και η προσβασιμότητα στον πληθυσμό: προθυμία συνεργασίας τους και τα μικρά γεωγραφικά όρια στα οποία μπορούσε να κινηθεί η έρευνα.
- Δείγμα: ο αριθμός του δείγματος ήταν 50, τόσο δηλαδή όσο θα μπορούσε να εξασφαλίσει ότι τα στοιχεία που αναλύονται παρέχουν την βέλτιστη πληροφορία που απαιτείται για τον πληθυσμό που μελετάται και την επιθυμητή ακρίβεια στο χαμηλότερο δυνατό κόστος, χρηματικό και χρονικό. Εξάλλου από έναν μόνο ερευνητή

θα ήταν δύσκολο να πραγματοποιηθούν περισσότερα ερωτηματολόγια. Για την επιθυμητή ακρίβεια προηγήθηκαν κάποια δοκιμαστικά ερωτηματολόγια τα οποία έπαιζαν ρόλο στη διαμόρφωση της τελικής μορφής του ερωτηματολογίου με τις απαραίτητες διορθώσεις στο περιεχόμενο και την μορφή των ερωτήσεων.

- Ερωτήσεις: η δομή των ερωτήσεων καθώς και η ώρα, η οποία απαιτείτο για την συμπλήρωση των ερωτηματολογίων. Ο χρόνος αυτός εκτιμήθηκε γύρω στα 3-5 λεπτά. Η δομή περιλάμβανε τριών ειδών ερωτήσεις: δημογραφικές ερωτήσεις, ερωτήσεις γνώμης και γνώσης και ερωτήσεις που αφορούν το υπό διερεύνηση πρόβλημα. Οι δημογραφικές ερωτήσεις ήταν χρήσιμες για τον έλεγχο της αντιπροσωπευτικότητας του δείγματος, καθώς και για τη εξαγωγή δημογραφικών και στατιστικών συμπερασμάτων. Οι ερωτήσεις γνώμης και γνώσης ήταν ψυχολογικού χαρακτήρα και με βάση αυτές διερευνήθηκε το πώς σκέφτεται και αισθάνεται ο ερωτώμενος αναφορικά με το πρόβλημα που μελετάται. Τέλος οι ερωτήσεις που αφορούν το θέμα σχετίζονται άμεσα με το πρόβλημα που μελετά η έρευνα και με βάση αυτές διερευνήθηκε η στάση του ερωτώμενου απέναντι σε αυτό.

Στα πλαίσια της έρευνας υπήρξαν κάποιες τυπικές απαιτήσεις και σύμφωνα με αυτές σχεδιάστηκε το ερωτηματολόγιο. Οι απαιτήσεις αυτές ήταν:

- Τα κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά των επισκεπτών του mall.
- Οι δημοφιλέστερες εποχές επίσκεψής του.
- Η εμβέλειά του, δηλαδή από ποιες περιοχές προέρχονται οι περισσότεροι πελάτες του mall.
- Η προσβασιμότητα του, δηλαδή πόσο εύκολα μπορεί να πάει κανείς εκεί.
- Το σύνηθες μέσο μετακίνησης από και προς το mall και αν αυτό διαφέρει από το σύνηθες μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείται σε άλλες ανάγκες (πχ εργασία).
- Πόσο συνέβαλε η δημιουργία του στην αποκέντρωση της Λευκωσίας, στην κοινωνική και οικονομική ζωή των Κυπρίων γενικότερα.
- Ποιοι παράγοντες συνέβαλαν και συμβάλουν ακόμα στην ελκυστικότητα του mall.

Επίσης οι γενικές αρχές πάνω στις οποίες βασίστηκε ο σχεδιασμός του ερωτηματολογίου ήταν:

- Απλές ερωτήσεις.
- Ελαχιστοποίηση των ανοιχτών ερωτήσεων, δηλαδή εκείνων των ερωτήσεων στις οποίες ο ερωτώμενος καλείται να διατυπώσει ελεύθερα την γνώμη του σε σχέση με το πρόβλημα που μελετά η έρευνα.
- Να συμμετέχουν πολίτες από όλες τις ομάδες ηλικίας.
- Μέσα από τις ερωτήσεις να μπορούν να διεξαχθούν οι ζητούμενες πληροφορίες.
- Η σειρά των ερωτήσεων να δημιουργεί προοδευτικά αίσθηση οικειότητας. Έτσι ερωτήσεις όπως 'εισόδημα του ερωτώμενου' έγιναν στο τέλος της συνέντευξης.

Ο σκοπός της έρευνας αφορούσε στην συλλογή στοιχείων σχετικά με την συμπεριφορά των επισκεπτών του mall κατά την διάρκεια μιας τυπικής ημέρας της εβδομάδας. Ως μέρα διεξαγωγής λοιπόν της έρευνας επιλέχθηκε η μέρα Σάββατο όπου οι περισσότεροι πολίτες μπορούν να αφιερώνουν το χρόνο τους στα ψώνια και την αναψυχή και κατ'επέκταση σε μια επίσκεψη στο mall, αφού τις υπόλοιπες μέρες της εβδομάδας οι πλείστοι είτε εργάζονται είτε αφιερώνουν το χρόνο τους στις διάφορες οικογενειακές υποχρεώσεις.

Ώρες πραγματοποίησης της έρευνας ήταν 17:00 και έπειτα, οι οποίες θεωρούνται ώρες αιχμής για ψώνια και αναψυχή.

Επίσης δεν θα έπρεπε τις επιλογές των ερωτώμενων να τις επηρεάζουν οι κλιματικές συνθήκες, γι αυτό κρίθηκε σκόπιμο η έρευνα να διεξαχθεί την εποχή της άνοιξης και συγκεκριμένα το μήνα Απρίλη. Έτσι το κρύο ή ο βροχερός καιρός μιας χειμερινής ημέρας δεν θα επηρέαζαν τις μετακινήσεις των πολιτών. Τέλος, οι αποκλίσεις που θα υπήρχαν στα αποτελέσματα εξαιτίας των θερινών διακοπών, εάν επιλεγόταν το καλοκαίρι ως εποχή διεξαγωγής της έρευνας, τώρα δεν υπάρχουν.

Τέλος η μέθοδος δειγματοληψίας που χρησιμοποιήθηκε ήταν η τυχαία δειγματοληψία, σύμφωνα με την οποία κάθε στοιχείο του δείγματος έχει την ίδια πιθανότητα να επιλεγεί με οποιοδήποτε άλλο στοιχείο. Τα συμπεράσματα ανάχθηκαν από το δείγμα στο σύνολο του πληθυσμού που επισκέπτεται την περιοχή του mall. Τα άτομα του πληθυσμού θεωρείται ότι έχουν ίδια χαρακτηριστικά με το δείγμα. Έτσι προσδίδεται στην έρευνα της κοινής γνώμης ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της: βασίζεται στους νόμους των πιθανοτήτων. Επιλέχθηκε αυτή η μέθοδος, έναντι της γνωστής μεθόδου της συστηματικής δειγματοληψίας, για επίσης πρακτικούς και οικονομικούς λόγους.

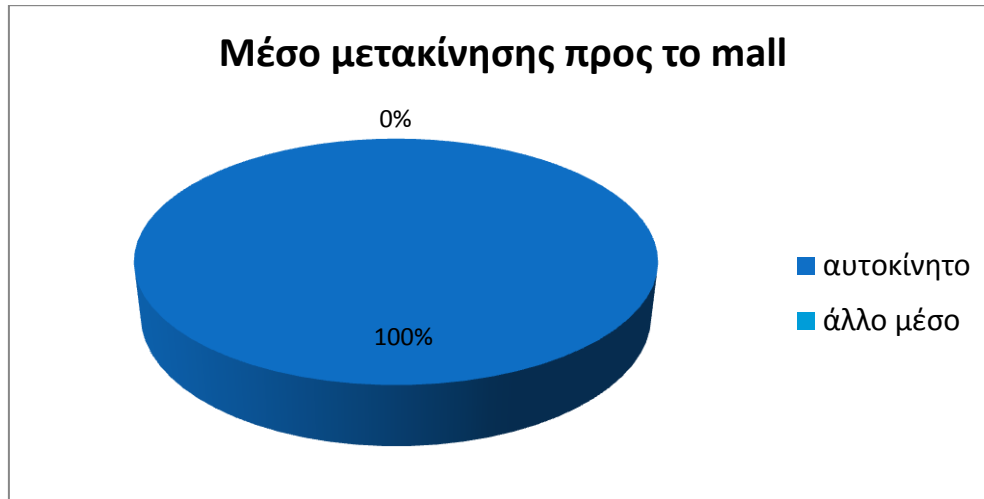
### ***4.3 Ανάλυση Στοιχείων και Εξαγωγή των Συμπερασμάτων/ Αποτελεσμάτων***

Πριν την εξαγωγή των αποτελεσμάτων προηγήθηκε η ανάλυση των πρωτογενών στοιχείων (δηλαδή των στοιχείων που προκύπτουν απευθείας από τα διαγράμματα) με στατιστική μέθοδο. Δημιουργήθηκε μια βάση δεδομένων στο excel η οποία επέτρεψε την εύκολη και γρήγορη διαχείριση των πρωτογενών στοιχείων. Οι κωδικοί αριθμοί τόσο των ερωτήσεων όσο και των απαντήσεων διευκόλυναν ακόμα περισσότερο τη διαχείριση των στοιχείων.

Μετά την ανάλυση και επεξεργασία των πρωτογενών δεδομένων της έρευνας προέκυψαν τα δευτερογενή δεδομένα (δηλαδή τα στοιχεία εκείνα που προκύπτουν μέσω συνδυασμού κάποιων πρωτογενών) τα οποία ακολούθησαν μια συγκεκριμένη κατηγοριοποίηση, αντίστοιχη των ερωτήσεων. Στην παρουσίαση που ακολουθεί περιλαμβάνονται διαγράμματα των συμπερασμάτων που αφορούν το πρόβλημα που προσεγγίστηκε από την έρευνα, ενώ σε

ένα από τα παραρτήματα περιλαμβάνεται το πρωτότυπο ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε. Τα διεξαγόμενα αποτελέσματα είναι τα ακόλουθα:

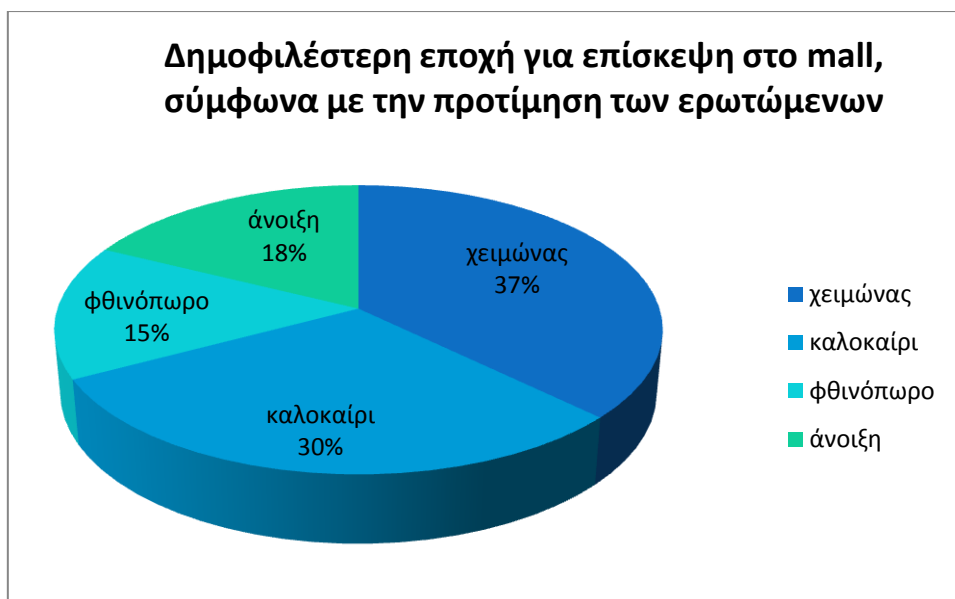
1. 100% των ερωτώμενων χρησιμοποιούν αυτοκίνητο για τη μετακίνηση τους προς το mall. Αυτό σημαίνει πολύ κακή προσβασιμότητα .



2. Το σύνηθες μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιούν επίσης οι ερωτώμενοι για εργασία/ψώνια/αναψυχή είναι επίσης το αυτοκίνητο. Μόνο ένα 10% δηλώνει ότι χρησιμοποιεί πόδια, ή ποδήλατο, ή μέσα μαζικής μεταφοράς για τις καθημερινές του ανάγκες και πάλι όχι πάντα. Η κακή προσβασιμότητα του mall δεν αναγκάζει κανένα να χρησιμοποιήσει ένα μη σύνηθες γι' αυτόν μέσο μετακίνησης.



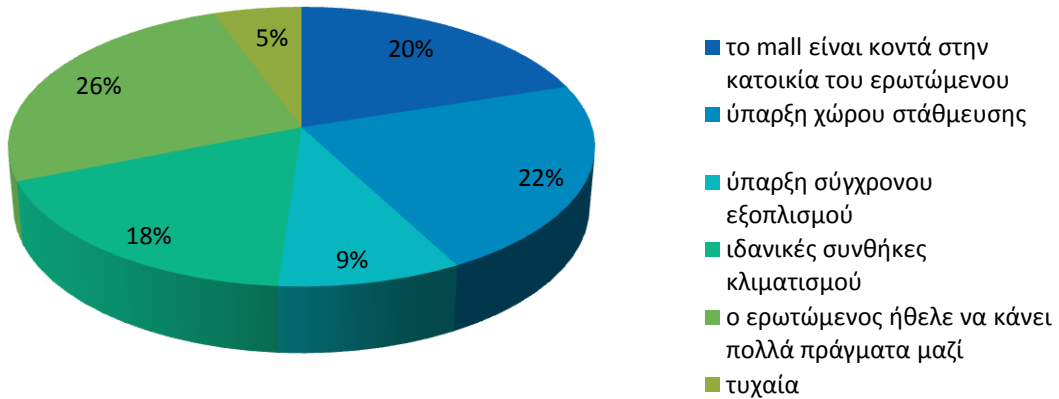
3. Οι πιο δημοφιλής εποχές επίσκεψης στο mall είναι ο χειμώνας και το καλοκαίρι, δήλωσαν οι ερωτώμενοι, λόγω των ιδανικών συνθηκών κλιματισμού που προσφέρει ο χώρος.



4. Η ελκυστικότητα του mall οφείλεται στους εξής λόγους, οι οποίοι είναι γραμμένοι κατά σειρά προτίμησης των ερωτώμενων:
- i. Το mall προσφέρει την ευχέρεια σε κάθε έναν να κάνει πολλά πράγματα μαζί (ψώνια, ταινία, εργασία, καφέ). Το γεγονός αυτό αποτελεί προφανή σημαντικό παράγοντα, αφού μειώνει τις αποστάσεις που θα πρέπει να κάνει κάποιος που έχει να πάει σε διάφορους χώρους, σκόρπιους μεταξύ τους.
  - ii. Ακολουθεί η ύπαρξη μεγάλου χώρου στάθμευσης η οποία στις μέρες μας δεν είναι και τόσο εύκολο να βρεθεί. Είναι δωρεάν, άνετος χώρος, εν μέρει προφυλάσσεται από τον καυτό ήλιο του καλοκαιριού και τις λασπώδες βροχές του χειμώνα και βρίσκεται ακριβώς έξω από το mall. Γενικά, όταν προσφέρεται χώρος στάθμευσης εκ μέρους ενός καταστήματος είναι σαν να λέει στους πελάτες ‘έλα και στάθμευσε εδώ’ οπότε πολλοί είναι αυτοί που θα προτιμήσουν το mall, αντί του κέντρου της Λευκωσίας, όπου δύσκολα μπορεί να μπαρκάρει κανείς, ιδιαίτερα σε ώρες αιχμής. Κατ επέκταση, το κέντρο ξαλαφρώνει από την κυκλοφοριακή συμφόρηση.
  - iii. Αρκετοί από τους ερωτώμενους, που είτε μένουν στην επαρχία είτε στο κέντρο της Λευκωσίας, δήλωσαν ότι τους βολεύει το γεγονός ότι είναι κοντά στο σπίτι τους. Ο μηδενισμός της απόστασης σήμερα εξαιτίας της χρήσης του Ι.Χ από τον κάθε έναν και η ‘στρατηγική’ θέση του mall σε μία τοποθεσία εύκολης πρόσβασης από κάθε περιοχή της επαρχίας συνέβαλαν ουσιαστικά στην ελκυστικότητα του.
  - iv. Οι ιδανικές συνθήκες κλιματισμού, ιδιαίτερα τα πολύ ζεστά καλοκαίρια και τους κρύους χειμώνες συνέβαλαν και αυτές με τη σειρά τους στην ελκυστικότητα του mall. Εξάλλου, όπως αναφέρεται και πιο πάνω, ο χειμώνας και το καλοκαίρι, δηλαδή οι εποχές με τις σχετικά ακραίες καιρικές συνθήκες (σε σύγκριση με τις υπόλοιπες εποχές), είναι οι πιο δημοφιλείς εποχές επίσκεψης στο mall.
  - v. Τέλος, ο σύγχρονος εξοπλισμός, με το μοντέρνο και ευχάριστο περιβάλλον που δημιουργεί, είναι ένας ακόμη λόγος που κάνει τους πολίτες της Κύπρου να θέλουν να επισκεφτούν το χώρο αυτό.



### Λόγοι στους οποίους οφείλεται η ελκυστικότητα του mall σύμφωνα με την προτίμηση των ερωτώμενων

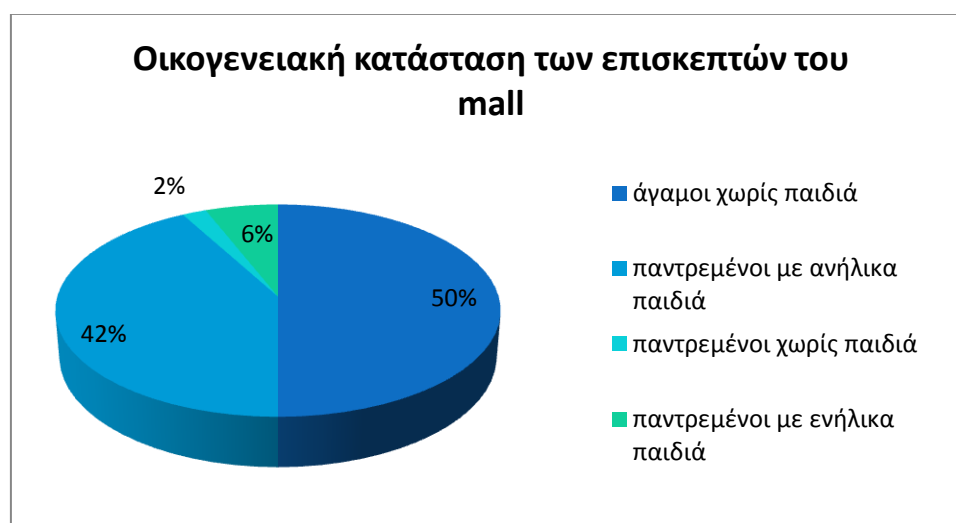


#### 5. Οι πελάτες του mall έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

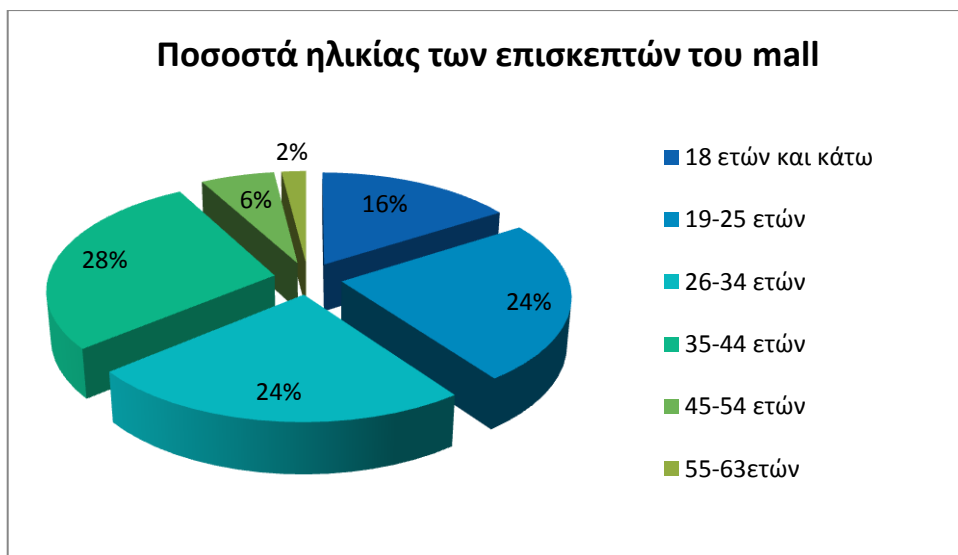
α) Το 54% είναι από επαρχία Λευκωσίας, το 38% από το κέντρο της και το υπόλοιπο 8% είναι από τις πόλεις Λάρνακα και Λεμεσό (4% από την κάθε μία). Τα αποτελέσματα αυτά ήταν αναμενόμενα. Η τοποθέτηση του mall στην περιοχή αυτή που την περικυκλώνει ένα πολύ καλό συγκοινωνιακό δίκτυο, το κάνει να αποτελεί έναν εμπορικό πυρήνα μεγάλης εμβέλειας, αφού μπορεί και εξυπηρετεί τους κάτοικους της επαρχίας, της ίδιας της πρωτεύουσας αλλά και των 2 πόλεων που προαναφέρθηκαν, αφού η πρώτη απέχει μόνο 25 λεπτά οδικώς από το mall και η δεύτερη 50 λεπτά. Επίσης η πιο απομακρυσμένη από το mall περιοχή της επαρχίας Λευκωσίας απέχει μόνο 30 λεπτά (το πολύ) οδικώς. Η ελεύθερη επαρχία Αμμοχώστου και η πόλη της Πάφου είναι σχετικά μακριά γι αυτό και η εμβέλεια του mall δεν περιλαμβάνει τις περιοχές αυτές.



β) Το 50% είναι άγαμοι χωρίς παιδιά, το 42% είναι παντρεμένοι με ανήλικα παιδιά, το 2% παντρεμένοι χωρίς παιδιά και το υπόλοιπο 6% παντρεμένοι με ενήλικα παιδιά. Πράγματι, το mall είναι πολύ προσιτό από οικογένειες. Η ασφάλεια που μπορούν να έχουν τα παιδιά χωρίς τον κίνδυνο των αυτοκινήτων ή τον κίνδυνο να χαθούν, η άνεση στα ψώνια που μπορούν να συνδυαστούν με φαγητό, το γεγονός ότι οι γονείς μπορούν να καθίσουν να ξεκουραστούν έχοντας ταυτόχρονα την ευχέρεια να παρακολουθούν τα παιδιά τους να παίζουν στο παιδότοπο (που βρίσκεται δίπλα στα εστιατόρια) αποτελούν αιτίες έλξης για τα άτομα αυτά.

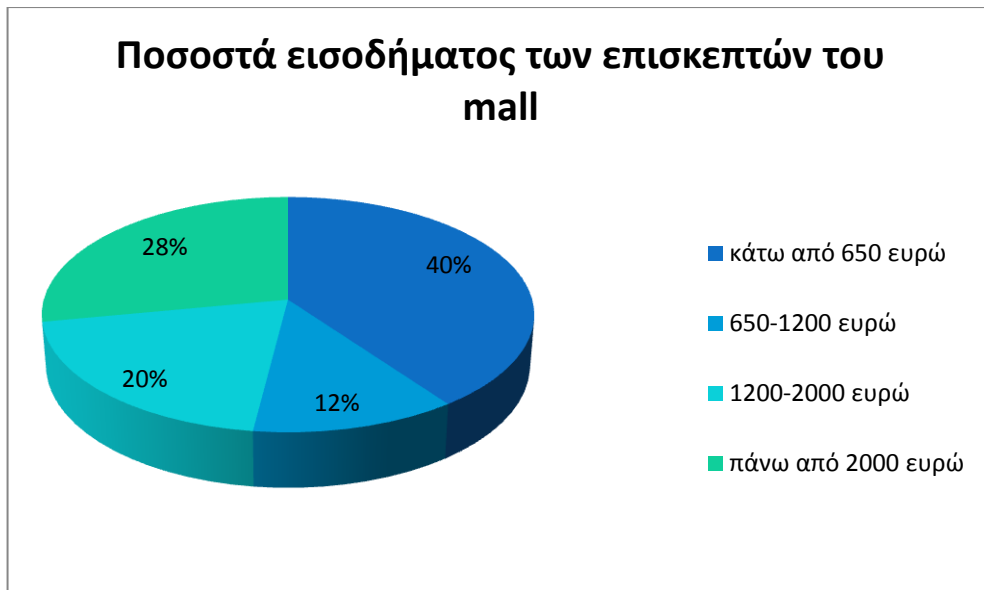


γ) Το 16% είναι ηλικίας 18 και κάτω, 24% ηλικίας 19-25, 24% 26-34, 28% 35-44, 6% 45-54 και 2% 55-63. Παρατηρείται ότι υπάρχει μηδενικό ποσοστό ηλικίας άνω των 63. Ο προφανής λόγος είναι η κακή προσβασιμότητα της περιοχής με μέσα μαζικής μεταφοράς, πόδια ή ποδήλατο που απωθεί άτομα μεγάλης ηλικίας -που δεν οδηγούν πια και που η αραιή, άβολη συγκοινωνία της πρωτεύουσας είναι κουραστική γι αυτούς-. Επίσης η κυριαρχία της νεολαίας στο χώρο, ο πολύς θόρυβος και το μοντέρνο περιβάλλον κάνουν τους ανθρώπους αυτούς να μην νιώθουν άνετα να πάνε σε ένα τέτοιο χώρο. Είναι έτσι και αλλιώς γνωστό, όπως έχει ήδη αναφερθεί και πιο πάνω, ότι άτομα μεγάλης ηλικίας αποτελούν πια τους μόνιμους, πιστούς πελάτες των υπεραγορών της γειτονιάς, όπου χρειάζεται απλά να πάνε με τα πόδια, διασταυρώνοντας έναν σχετικά ασφαλή δρόμο, αφού τους δρόμους που περνούν μέσα από τις γειτονιές δεν διασχίζουν πολλά αυτοκίνητα.



δ) Συνοψίζοντας τα δύο τελευταία αποτελέσματα, οικογένειες -κυρίως με ανήλικα παιδιά-, νέοι και νεαροί που θέλουν απλά να επισκεφτούν το χώρο για αναψυχή και ψώνια αποτελούν την πλειοψηφία των επισκεπτών του mall.

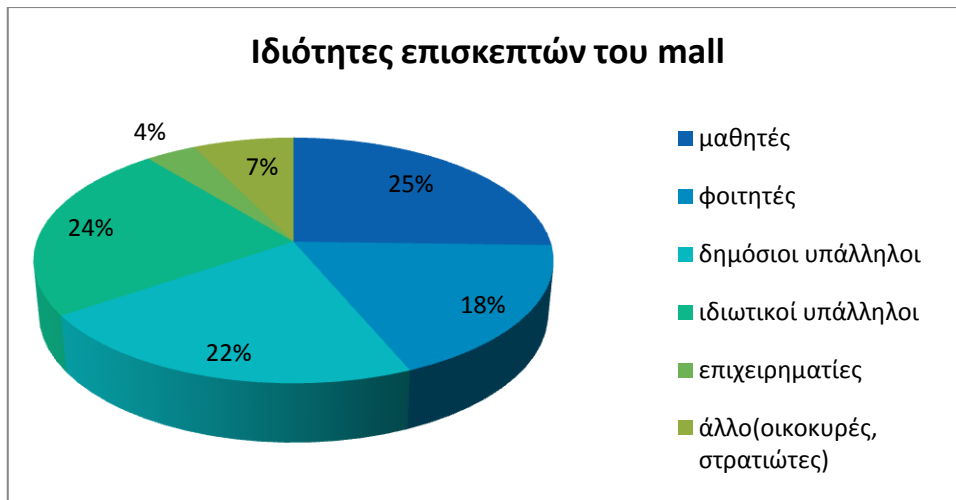
ε) Το υψηλό βιοτικό επίπεδο της Κύπρου, τα μικρά ποσοστά ανεργίας και η μεγάλη ποικιλία καταστημάτων επώνυμων και μη προϊόντων κάνουν το mall προσιτό από όλα τα κοινωνικά στρώματα, όλων των επιπέδων εισοδήματος.



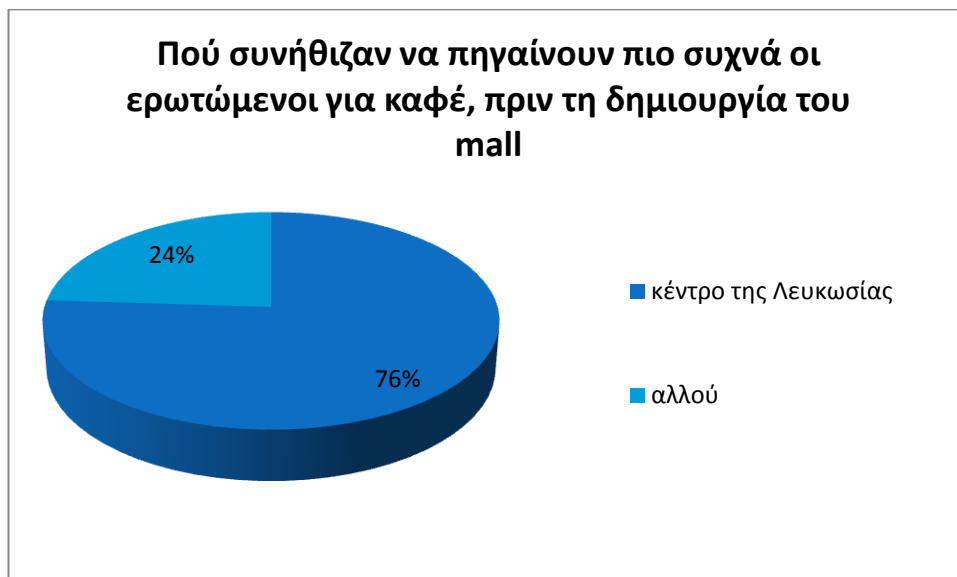
στ) Άντρες και γυναίκες είναι σχεδόν εξίσου πιστοί πελάτες του mall. Η σχετικά μικρή απόκλιση από το 50%, που κάνει τις γυναίκες να ξεπερνούν τους άντρες κατά 24% , οφείλεται στο γεγονός ότι η ευθύνη για τα ψώνια, τόσο για τις ανάγκες του σπιτιού, όσο και για τις ανάγκες σε είδη ένδυσης και υπόδησης αναλαμβάνεται περισσότερο από τις γυναίκες παρά από τους άντρες.



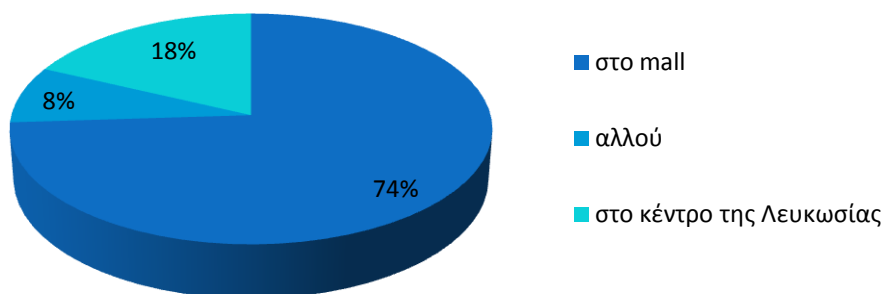
η) Σύμφωνα με το πιο κάτω διάγραμμα 20% είναι φοιτητές. Το πανεπιστήμιο Κύπρου και οι φοιτητικές εστίες όπου διαμένουν οι φοιτητές είναι μόνο 10 λεπτά οδικώς από την περιοχή. Το γεγονός αυτό αύξησε τους νεαρούς επισκέπτες του mall σε ποσοστό.



6. Η έρευνα έδειξε ότι 76% των ερωτώμενων συνήθιζαν να πηγαίνουν στο κέντρο της Λευκωσίας για καφέ, πριν τη δημιουργία του mall. Τώρα, μετά τη δημιουργία του mall, 74% αυτών πάνε πιο συχνά στο mall για καφέ ή απλά μοιράζουν τις εξόδους τους εξίσου στο κέντρο και στο mall.

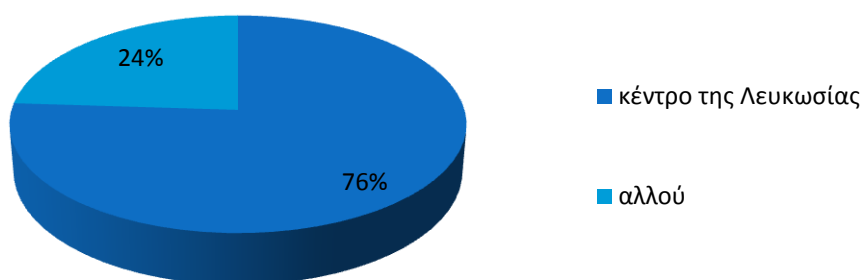


**Πού πηγαίνουν πιο συχνά για καφέ οι ερωτώμενοι, μετά τη δημιουργία του mall**

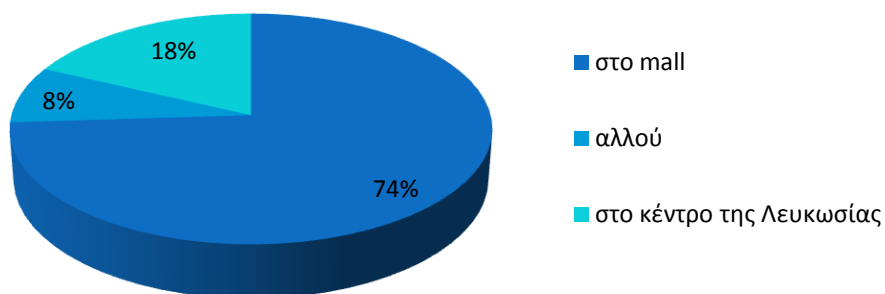


7. Ακόμη, 76% των ερωτώμενων συνήθιζαν να κάνουν τα ψώνια τους στο κέντρο της Λευκωσίας και, όπως και στην προηγούμενη περίπτωση, το 74% αυτών πάνε πιο συχνά στο mall για ψώνια ή απλά μοιράζουν τα ψώνια τους εξίσου στο κέντρο και στο mall.

**Πού συνήθιζαν να πηγαίνουν πιο συχνά οι ερωτώμενοι για ψώνια, πριν τη δημιουργία του mall**

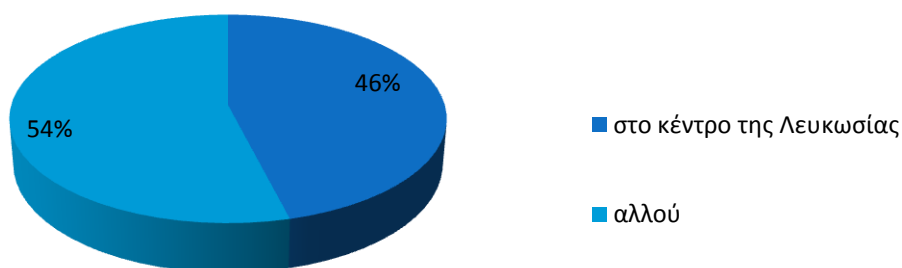


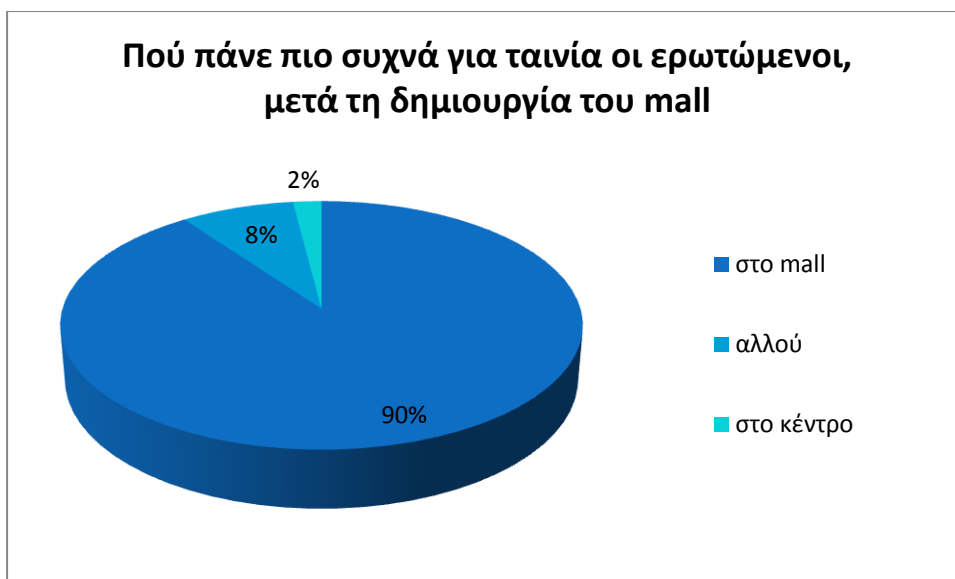
### Πού πηγαίνουν πιο συχνά για ψώνια οι ερωτώμενοι, μετά τη δημιουργία του mall



8. 46% των ερωτώμενων συνήθιζαν να πηγαίνουν για ταινία στο κέντρο της Λευκωσίας, ενώ μετά τη δημιουργία του mall το 90% των ερωτώμενων δήλωσαν ότι πάνε για ταινία στο mall και όχι στο κέντρο. Η τεράστια αυτή αλλαγή οφείλεται στο πολύ μοντέρνων προδιαγραφών κινηματογράφο που στεγάζεται στο mall καθώς και στο ότι ο κόσμος μπορεί να συνδυάσει την ταινία που θα δει με φαγητό ή ποτό, στον ίδιο χώρο, χωρίς να χρειαστεί να μετακινηθεί.

### Πού συνήθιζαν να πηγαίνουν για ταινία οι ερωτώμενοι, πριν τη δημιουργία του mall





9. Συνοψίζοντας όλα τα πιο πάνω και κυρίως τα τρία τελευταία αποτελέσματα, συμπεραίνεται πόσο πολύ και ραγδαία άλλαξε το κέντρο της πρωτεύουσας ως προς την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα καυσαέρια, πόσο πολύ επηρεάστηκε το μονοπώλιο των καφετεριών και καταστημάτων της αλλά και το μέγεθος της ποικιλίας που απέκτησε η ζωή των πολιτών της Κύπρου σε κοινωνικούς και οικονομικούς τομείς.
10. Όταν ρωτήθηκαν οι πελάτες του mall τι άλλο θα προτιμούσαν να τους πρόσφερε η περιοχή, δεν ήταν λίγοι αυτοί που απάντησαν πως θα ήθελαν μια καλή συγκοινωνία, άνετους, ασφαλή ποδηλατοδρόμους να τους εξυπηρετούν αλλά και τακτικές γραμμές λεωφορείων που θα ενώνουν ακτινωτά την περιοχή με τους υπόλοιπους 6 δήμους της Λευκωσίας. Ευτυχώς το κράτος έχει ήδη προχωρήσει σε σχέδιο ρυμοτομίας των μεταφορών της περιοχής, η οποία ως πολυσύχναστη που είναι εξαιτίας του mall αλλά κυρίως του γενικού νοσοκομείου έθετε μια τέτοια ανάγκη επείγουσα. Το νέο σύστημα μαζικών μεταφορών αναλύεται περαιτέρω σε ειδικό κεφάλαιο.
11. Επίσης αρκετοί ήσαν και αυτοί που επιθυμούν ανάπτυξη ειδικών χώρων πρασίνου στην περιοχή, που θα την ολοκληρώνει ως προς αυτά που μπορεί να προσφέρει σε οικογένειες με παιδιά, ηλικιωμένους που θέλουν να αλλάξουν περιβάλλον αλλά και στον οποιοδήποτε θέλει να συνδυάσει την ψυχαγωγία του με βόλτα σε πάρκο. Το εθνικό πάρκο-δάσος Αθαλλάσας που βρίσκεται λίγο πιο κάτω δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τους πελάτες του mall στον τομέα αυτό γιατί το χωρίζουν κύριοι δρόμοι από την περιοχή, επικίνδυνος να τους διασχίσει κανείς με τα πόδια. Εκείνοι αναγκαστικά πρέπει να πάνε οδικώς. Κάτι τέτοιο θα ήταν προφανώς άβολο. Επομένως η δημιουργία ενός πάρκου ακριβώς απέναντι του mall, μέσα στο υπόλοιπο του



οικοπέδου που κατέχει ο ιδιοκτήτης του, θα έλυνε αυτό το πρόβλημα. Η συγκεκριμένη πρόταση έχει πρόσφατα υλοποιηθεί από τον ιδιοκτήτη του mall.

#### ***4.3.1 Πώς προέκυψαν τα δευτερογενή δεδομένα μέσα από τα πρωτογενή***

Το 1<sup>ο</sup>, 3<sup>ο</sup> και 4<sup>ο</sup> αποτέλεσμα προέκυψαν από τις αντίστοιχες κατά αύξον αριθμό ερωτήσεις του ερωτηματολογίου, δηλαδή τις 1, 3 και 4. Το 2<sup>ο</sup> αποτέλεσμα προέκυψε από την δεύτερη ερώτηση σε σύγκριση με την πρώτη. Το 5α από την 8<sup>η</sup> ερώτηση, το 5β από την 9<sup>η</sup>, το 5γ, από την 10<sup>η</sup>, το δε 5δ είναι πόρισμα προερχόμενο από το συνδυασμό της 8<sup>ης</sup> και 9<sup>ης</sup> ερώτησης. Το 5ε είναι πόρισμα της 11<sup>ης</sup> ερώτησης, το 5στ της 12<sup>ης</sup>, το 5η της 13<sup>ης</sup> και το 11<sup>ο</sup> είναι πόρισμα της 7<sup>ης</sup>. Το 6<sup>ο</sup> είναι πόρισμα από συνδυασμό της 5α και 6α ερώτησης του ερωτηματολογίου, το 7<sup>ο</sup> της 5β και 6β ερώτησης, το 8<sup>ο</sup> της 5γ και 6γ και τέλος το 9<sup>ο</sup> συμπέρασμα είναι πόρισμα ολόκληρης της 5 σε συνδυασμό με ολόκληρη την 6 ερώτηση. Τέλος το 10<sup>ο</sup> και 11<sup>ο</sup> αποτέλεσμα αποτελούν τις απαντήσεις στην ερώτηση που ρωτάει τη γνώμη των ερωτώμενων για το τι άλλο θα επιθυμούσαν να τους πρόσφερε η περιοχή.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ/ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

### **Εισαγωγή**

**Τ**ο πέμπτο κεφάλαιο είναι το τελευταίο της παρούσας μελέτης. Τα συμπεράσματα, οι διαπιστώσεις, οι προτάσεις και προοπτικές που αναπτύσσονται σε αυτό, είναι αποτέλεσμα της μελέτης των τεσσάρων προηγούμενων κεφαλαίων. Σκοπός του κεφαλαίου είναι να δώσει στον αναγνώστη μια συνοπτική εικόνα της επίδρασης των εμπορικών κέντρων στην κοινωνία σήμερα, αλλά και στην πόλη γενικότερα και να του δώσει ιδέες για λύσεις στα διάφορα προβλήματα.

### **5.1 Συμπεράσματα/ Διαπιστώσεις**

#### **5.1.1 Συνοπτικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των εμπορικών κέντρων**

Γνωρίσαμε γενικότερα, μέσα από τα πρώτα κεφάλαια, τα εμπορικά κέντρα και ειδικότερα μέσα από το παράδειγμα του mall of Cyprus. Αν θέλαμε να έχουμε στο μυαλό μας μία γενική άποψη γι' αυτά, τα παρακάτω πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα πιστεύω θα βοηθούσαν.

Πλεονεκτήματα:

- Μεγάλος αριθμός καταστημάτων συγκεντρωμένα σε ένα κτίριο
- Καθαριότητα
- Προστασία από καιρικές συνθήκες
- Χώροι εστίασης και αναψυχής
- Χώροι στάθμευσης
- Δεν απαιτείται πρόσβαση στο κέντρο της πόλης (με ότι αυτό συνεπάγεται)

Μειονεκτήματα:

- Απόσταση (συνήθως βρίσκονται εκτός πόλης και απαιτείται αυτοκίνητο για πρόσβαση)
- Κατευθυνόμενο εμπόριο (ο καταναλωτής μπορεί να επιλέξει μόνο ανάμεσα σε συγκεκριμένες μάρκες)
- Μαρασμός του εμπορίου στο κέντρο της πόλης

### **5.1.2 Επιδράσεις εμπορικών κέντρων στην ευρύτερη περιοχή τους**

Είναι γεγονός πως η κατασκευή εμπορικών κέντρων συνέβαλε σημαντικά στην αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής. Πώς έγινε αυτό; Με το να δημιουργηθούν σταδιακά και άλλα συγκροτήματα, γύρω από τα εμπορικά κέντρα, προσφέροντας έτσι πολλές επιλογές στους επισκέπτες. Αυτό έκανε την ευρύτερη περιοχή πόλο έλξης. Εγκαταλελειμμένες και απομονωμένες περιοχές άλλαξαν μορφή, μετά την άφιξη κάποιου εμπορικού κέντρου. Τέτοιες περιοχές έχουν τώρα αποκτήσει ζωντάνια, ελκυστικότητα και ομορφιά. Δεν είναι μόνο αυτό. Είναι πλέον εμφανής και ο διαφορετικός τρόπος ζωής των κατοίκων, καθώς τώρα έχουν περισσότερες επιλογές προορισμού για αγορές και αναψυχή. Οι τοπικές υπεραγορές από την άλλη, άρχισαν να κλείνουν και η γειτονιά έχασε την παραδοσιακή της αξία.

#### **5.1.2.α Αναβάθμιση περιοχής**

Το Mall of Cyprus, κατασκευάστηκε σε μια περιοχή η οποία ήταν κυρίως βιομηχανική και αρκετά υποβαθμισμένη. Η δημιουργία του σε ένα τόσο κομβικό σημείο, όπως είναι η συμβολή ακτινικού δρόμου και περιφερειακού δακτυλίου, έπαιξε μεγάλο ρόλο στην πολεοδομική, συγκοινωνιακή και κοινωνική εξέλιξη της περιοχής. Πριν την δημιουργία του, τόσο οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις όσο και οι εγκαταστάσεις για αναψυχή ήταν ελάχιστες. Η περιοχή, λοιπόν, έχει αποκτήσει μια αυτονόμηση, κυρίως στον τομέα του εμπορίου. Καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων του δήμου, όπως και των γύρω περιοχών και προσφέρει στον πληθυσμό των περιοχών αυτών, πολλές δυνατότητες και προτάσεις, για ψώνια και διασκέδαση.

Επίσης οι πληθυσμοί των δήμων Λατσιών, Αγλατζιάς και Στροβόλου αυξήθηκαν με ραγδαίους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια. Γιατί ποιος δεν θα ήθελε να κατοικεί σε μια περιοχή όπου θα μπορεί να έχει πρόσβαση -είτε με αυτοκίνητο είτε με οποιοδήποτε άλλο μέσο- γρήγορα και εύκολα σε χώρο αναψυχής, εμπορίου ή και νοσοκομείου; Η δε απόσταση του από κέντρο της πόλης δεν θα ήταν αναγκαία γιατί θα είχε όλα όσα χρειάζεται πολύ πιο κοντά του. Η περιοχή του Mall of Cyprus αποτέλεσε πόλο έλξης πολυάριθμων επισκεπτών καθημερινά. Ο συγκεκριμένος πολυχώρος προκάλεσε μια περιφερειακή συγκέντρωση, την οποία δε θα μπορούσε κανείς να φανταστεί πριν από λίγα χρόνια. Η μορφή και αισθητική της

περιοχής άλλαξε ριζικά. Ο δομημένος όγκος αυξήθηκε σημαντικά, και θα συνεχίσει να αυξάνεται στην περιοχή αυτή.

### **5.1.2.β Επεκτάσεις στις συγκοινωνίες**

Τα συγκοινωνιακά δίκτυα επεκτείνονται και παράλληλα η δομή της πόλης αλλάζει, καθώς καινούργια στοιχεία χαρακτηρίζουν τη Λευκωσία. Η επέκταση στο συγκοινωνιακό δίκτυο, προκάλεσε με τη σειρά της την επέκταση της πόλης. Ευνοήθηκαν πολλές απομακρυσμένες περιοχές με νέα συγκοινωνιακά μέσα και έγιναν εύκολα προσβάσιμες. Παράλληλα δημιουργούνται νέες ανάγκες για μετακινήσεις προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι πολίτες στον τομέα της μεταφοράς τους, από την περιοχή κατοικίας τους στην περιοχή όπου θέλουν να επισκεφτούν, για αναψυχή, ψώνια, εργασία, και άλλα. Η σχέση είναι αμφίδρομη γιατί γενικά η σχέση χρήσεις γης-μεταφορές είναι αμφίδρομη. Δημιουργείται, λοιπόν, μία αλληλεπίδραση μεταξύ της επέκτασης της πόλης και της κατασκευής νέων σταθμών μέσων μαζικής μεταφοράς. Μέσα σε αυτό το φαύλο κύκλο, μπορούμε να συμπεριλάβουμε και την άποψη ότι τα συγκοινωνιακά δίκτυα ευνοούν την κατασκευή εμπορικών κέντρων.

### **5.1.2.γ Επιπτώσεις στην κυκλοφορία**

Στην αστική περιφέρεια αυξάνονται οι μετακινήσεις στους δρόμους, οι κεντρικοί άξονες δέχονται ακόμα μεγαλύτερες κυκλοφοριακές ροές. Η δημιουργία των μεγάλων συγκροτημάτων επηρέασε φανερά την κυκλοφορία στα δίκτυα της περιοχής όπου εγκαταστάθηκαν. Ιδιαίτερα το Mall of Cyprus προξένησε αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους στις οδικές αρτηρίες που διέρχονται μπροστά από αυτούς. Το γεγονός αυτό φυσικά, προκάλεσε έντονες και δυσμενείς συνέπειες (καθυστερήσεις, ηχορύπανση, ρύπανση) και υποβάθμισε τις περιοχές αυτές από περιβαλλοντική, επίσης, άποψη.

Είναι γεγονός πως, ιδιαίτερα στην περίπτωση του Mall of Cyprus, το οποίο συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό πολυκαταστημάτων και χώρων διασκέδασης και ένα νοσοκομείο, ο κυκλοφοριακός φόρτος επηρεάζεται σημαντικά από την προσέλευση των επισκεπτών. Τα αυτοκίνητα προσέρχονται κατά εκατοντάδες σε καθημερινή βάση, δημιουργώντας εικόνες χάους στους χώρους στάθμευσης. Παρά το γεγονός ότι, υπάρχουν και λεωφορειακές γραμμές που φτάνουν στο σημείο, οι επισκέπτες προτιμούν και πάλι να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητό τους.

#### **5.1.2.δ Τάσεις σε οικονομία, εμπόριο και ψυχαγωγία**

Παρατηρείται σε όλο το διεθνή χώρο, μία τάση ολοκληρωμένης ψυχαγωγίας, συνδυασμένης με ταινία, ψώνια, καφέ ή φαγητό. Η οικογένεια ειδικά, είναι που έχει μία τέτοια απαίτηση, ώστε γονείς και παιδιά να καλύψουν τις ανάγκες τους, τόσο με άνεση όσο και με ασφάλεια. Οι τάσεις στην Κύπρο ακολουθούν τις διεθνείς, οι οποίες δείχνουν ότι οι απλές υπεραγορές δεν μπορούν να επιβιώσουν. Ολοκληρωμένες προτάσεις διασκέδασης προσφέρουν στην οικογένεια αλλά και στον κάθε έναν, την ευκαιρία με μία μετακίνηση, να εξυπηρετηθούν σε κάθε τους απαίτηση. Έτσι λοιπόν, έχει αλλάξει σημαντικά ο χάρτης που αναπαριστά το συνδυασμό ψυχαγωγίας, εμπορίου και ακίνητης περιουσίας στη Λευκωσία. Δεκάδες είναι οι επενδύσεις που γίνονται σε εμπορικά κέντρα, καθώς και αγορές ακινήτων γύρω από αυτά, είτε για σκοπούς μικρών βιομηχανιών, είτε για σκοπούς άλλων κέντρων εμπορίου.

Τα ψώνια όμως, έχουν πολιτιστικό και κοινωνικό χαρακτήρα και μπορούν να θεωρηθούν και αναψυχή. Η υπεραγορά όπως έχει φανεί και από την αρχή της λειτουργίας της έχει έναν κοινωνικό χαρακτήρα. Η υπεραγορά χρησιμοποιούταν κάποτε και σαν τόπος συνάντησης, ένας τόπος αναψυχής ο οποίος βέβαια βρισκόταν μέσα στα όρια της γειτονιάς και ο πελάτης του έβγαινε από την κατοικία του, περπατούσε στους δρόμους της γειτονιάς του και την επισκεπτόταν. Ερχόταν σε επαφή με τους γείτονές του, συζητούσε στο δρόμο, γνώριζε τους άλλους που έκαναν ψώνια και μπορούσε να μιλήσει μαζί τους και να σχολιάσει. Κάτι τέτοιο στα σύγχρονα εμπορικά κέντρα, θα ήταν μάλλον ουτοπικό. Το φαινόμενο αυτό το έχει προσέξει η πολιτεία της Κύπρου και για το σκοπό αυτό δημιούργησε υπεραγορές express εντός κατοικημένων περιοχών. Για παράδειγμα, στις αρχές του 2010 έκανε πρεμιέρα στην κυπριακή αγορά η γερμανική αλυσίδα υπεραγορών Lidl μέσα σε γειτονιές.

#### **5.1.3 Είναι η Λευκωσία βιώσιμη πόλη;**

Οι βασικές κατευθύνσεις πολεοδομικού σχεδιασμού, με στόχο τη βιώσιμη συμπαγή πόλη, είναι η αύξηση των οικιστικών πυκνοτήτων, η ανάμιξη των χρήσεων γης, η ενίσχυση του κέντρου με υπερτοπικές λειτουργίες, η συγκέντρωση της αστικής ανάπτυξης γύρω από σταθμούς ή ακτινικούς άξονες, με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας και ο καθορισμός σαφών αστικών ορίων. Τα χαρακτηριστικά αυτού του ιδεατού πολεοδομικού μοντέλου είναι η κοινωνικά συνεκτική και οικιστικά συμπαγής δομή, η υψηλή πυκνότητα και τα καθορισμένα όρια.

Δεδομένου της σχετικής ανάμιξης των χρήσεων γης, της ενίσχυσης του αστικού κέντρου με καλύτερα μέσα μαζικής μεταφοράς και καλύτερη σύνδεση του με τις υπόλοιπες περιοχές, τη συγκέντρωση της ανάπτυξης γύρω από εμπορικούς πυρήνες, σταθμούς και ακτινικούς άξονες, της βελτίωσης της προσπελασιμότητας σε αυτούς και του καθορισμού σαφών και στεγανών αστικών ορίων, η Λευκωσία μπορεί να χαρακτηριστεί από βιώσιμη ανάπτυξη.

Αυτό δεν σημαίνει ότι η Λευκωσία είναι πρότυπο βιώσιμης πόλης. Πάντα θα υπάρχουν προβλήματα που πρέπει να λυθούν. Η αλήθεια είναι πως η μείωση χρήσης του ΙΧ μέσα σε αυτήν δεν είναι ιδιαίτερα εμφανής. Αυτό έρχεται να επιβεβαιώσει τις αμφισβητήσεις πολλών ερευνητών για το αν η συμπαγής πόλη είναι ιδανική μορφή.

#### ***5.1.4 Η αστική διάχυση είναι ένας παράγοντας που συμβάλλει αρνητικά στον οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό τομέα***

Οι επιπτώσεις της αστικής διάχυσης εκτείνονται σε οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Οι οικονομικές επιπτώσεις αφορούν κυρίως στην υποχρέωση που έχει η πολιτεία να κατασκευάζει εκτεταμένα δίκτυα υποδομών σε προαστιακές περιοχές για την εξυπηρέτηση συγκριτικά πολύ λιγότερου πληθυσμού. Είναι προφανές ότι, το κόστος για την κατασκευή των υποδομών αυτών, το επωμίζεται πολύ μεγαλύτερος πληθυσμός από αυτόν που τελικά θα εξυπηρετηθεί.

Στον περιβαλλοντικό τομέα οι επιπτώσεις αφορούν, τόσο στη μετατροπή παραγωγικών αγροτικών εκτάσεων σε αστικές χρήσεις, όσο και την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, λόγω της αύξησης της χρήσης του αυτοκινήτου. Η κυρίαρχη άποψη είναι ότι η αστική διάχυση σημαίνει ταυτόχρονα και διάχυση των προελεύσεων/προορισμών στο χώρο, με αποτέλεσμα η χρήση του αυτοκινήτου να υπερτερεί κυρίως σε όρους χρόνου μετακίνησης από τα υπόλοιπα μέσα και ιδιαίτερα από τη δημόσια συγκοινωνία. Η προσπελασιμότητα της τελευταίας στις προαστιακές περιοχές είναι εκ των πραγμάτων μειωμένη, καθώς δεν υπάρχει η απαιτούμενη ζήτηση, ώστε να είναι ανταποδοτική η επέκταση των δικτύων.

#### ***5.1.5 Εμπορικά κέντρα vs Αστικά κέντρα***

Είναι πια δεδομένο ότι, με την εμφάνιση του ένα εμπορικό κέντρο έρχεται αυτόματα να ανταγωνιστεί το Αστικό Κέντρο της πόλης, κυρίως όσον αφορά το εμπόριο. Όσον αφορά την αναψυχή, επίσης ανταγωνίζονται τα δύο κέντρα, αλλά όχι σε τόσο βαθμό όσο στην προηγούμενη περίπτωση. Έτσι λοιπόν, η απόφαση της διατήρησης ή ανανέωσης του στοιχείου της αναψυχής μέσα στον αστικό πυρήνα είναι πολύ σημαντική γιατί στηρίζει μια νέα ποιότητα ζωής (Διαμαντόπουλος, 1988). Δεν είναι όμως απαραίτητο να συγκεντρώνονται στον περιορισμένο χώρο του κέντρου και άλλες λειτουργίες από τις ήδη υπάρχουσες. Πρωταρχική ανάγκη είναι να βελτιωθούν οι συνθήκες (κόστους, πρόσβασης, στάθμευσης) για αυτές που λειτουργούν ήδη σε αυτό. Έτσι, πρώτα πρέπει να πραγματοποιηθεί η επανακατασκευή του αστικού πυρήνα, και μετά να γίνει η ανακατανομή των λειτουργιών της αναψυχής.

Η άφιξη των malls στην Κύπρο ήταν μια αναμενόμενη εξέλιξη στην ευρωπαϊκή πορεία της αγοράς. Εξυπηρετούν σε πολλές περιπτώσεις τον καταναλωτή. Έχουν επιτυχία σε χώρες με έντονες κλιματολογικές συνθήκες, γιατί προσφέρουν άνετο ψώνισμα κάτω από ελεγχόμενες θερμοκρασίες. Στην Κύπρο προσφέρονται ιδιαίτερα το καλοκαίρι. Σίγουρα όμως, τα malls δεν θα αντικαταστήσουν τα high streets, τα οποία έχουν δική τους χάρη και προσφέρουν ασύγκριτα μεγαλύτερες επιλογές. Θεωρείται πως είναι εξίσου σημαντικά. Αναγκαία είναι και τα δύο κέντρα. Ο ανταγωνισμός τους τα αναγκάζει να αναπτυχθούν και να μην μείνουν στάσιμα. Έτσι αυξάνει η ποιότητα αναψυχής στην πόλη. Επίσης πάντα είναι καλό να υπάρχουν πολλές επιλογές για μεγαλύτερη ποικιλία.

### **5.1.6 Η συμβολή του mall of Cyprus στην υλοποίηση των στόχων του τοπικού σχεδίου Λευκωσίας**

Έχουμε πει επανειλημμένα, πόσο πολύ άλλαξαν τα δεδομένα της Λευκωσίας όσον αφορά τις προτιμήσεις των πολιτών μεταξύ εμπορικού και αστικού κέντρου και όσον αφορά τον κυκλοφοριακό, οικονομικό και περιβαλλοντικό τομέα. Παρακάτω αναφέρονται οι παράμετροι στις οποίες πιστεύω έχει συμβάλει το mall of Cyprus μαζί με όλες τις αλλαγές που έχει επιφέρει, με κύρια συμβολή στη βιωσιμότητα της πόλης.

- Ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης με τρόπο που να διασφαλίζεται η καλύτερη οικονομική και λειτουργική οργάνωση της πόλης
- Σε περίπτωση κατάργησης της Νεκρής Ζώνης, η πολεοδομική και λειτουργική επανένωση της Λευκωσίας θα μπορεί να επιτευχθεί.
- Διασφάλιση της επωφελούς και αποδοτικής χρησιμοποίησης των αποθεμάτων γης που διατίθενται στις περιοχές που καθορίζονται για ανάπτυξη, των υπηρεσιών και των δικτύων υποδομής.
- Σταδιακή αναβάθμιση επιπέδου εξυπηρέτησης του συνόλου του αστικού πληθυσμού.
- Αναβάθμιση των περιοχών ανάπτυξης σε ουσιαστικούς πόλους συγκέντρωσης της μελλοντικής φυσικής ανάπτυξης και κατ' επέκταση της κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας.
- Ορθολογική οργάνωση των περιοχών κατοικίας με τρόπο που να επιτυγχάνεται η λειτουργική αλληλοσυσχέτιση της κατανομής του πληθυσμού με τις ευκαιρίες απασχόλησης και τις υπηρεσίες.
- Επίλυση των λειτουργικών ή άλλων προβλημάτων που αντιμετωπίζονται σε επιμέρους αστικές περιοχές.
- Ισόρροπη κατανομή των εμπορικών δραστηριοτήτων και χρήσεων σε στρατηγικά σημεία του αστικού ιστού και η ιεράρχηση των τοπικών εμπορικών πυρήνων με βάση τον πληθυσμό που εξυπηρετούν.
- Ενίσχυση των δυνατοτήτων για αναψυχή και ψυχαγωγία του συνόλου του αστικού πληθυσμού.

## **5.2 Βασικός προβληματισμός: Διάχυτη Χωροθέτηση Εμπορικών Κέντρων ή Ζωνοποίηση (“zoning”);**

Οι χώροι αναψυχής, καθώς και οι εμπορικές δραστηριότητες, ήταν στο παρελθόν συγκεντρωμένοι στο Αστικό Κέντρο. Όμως σιγά-σιγά άρχισαν να εξαπλώνονται και προς τις συνοικίες και τα περίχωρα. Το γεγονός αυτό, ήταν αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, μερικοί από τους οποίους είναι η ανάγκη ύπαρξης αναψυχής κοντά σε διαφορετικές περιοχές κατοικίας, η δυσκολία μετακίνησης των κατοίκων απομακρυσμένων συνοικιών και των προαστίων προς το Κέντρο, καθώς επίσης και η σημαντική αύξηση της αξίας γης στην περιοχή της πρωτεύουσας. Οι περιοχές αναψυχής θα έπρεπε λοιπόν, να χωροθετούνται σε συγκεκριμένες ζώνες, ξεχωριστές από τις ζώνες εργασίας και εμπορίου, ή να είναι διάχυτες στον πολεοδομικό ιστό της πόλης;

Σύμφωνα με αυτή τη θεωρία του zoning, οι εμπορικές χρήσεις ή άλλες δραστηριότητες για να έχουν άνεση χώρου ομαδοποιούνται κατά κατηγορία και εγκαθίστανται εκτός πόλεων μακριά από την κατοικία. Με τον τρόπο όμως αυτόν, δημιουργούνται μεγάλου μήκους μετακινήσεις που καθιστούν το ιδιωτικό αυτοκίνητο απολύτως αναγκαίο. Οι χώροι στους οποίους είναι χωροθετημένες λειτουργίες πολλαπλών χρήσεων θα πρέπει να μελετηθούν σχετικά με την κατοικία, τις μετακινήσεις, τα συγκοινωνιακά δίκτυα, και γενικότερα την ανάπτυξη της πόλης.

Η χωροθέτηση των χώρων αναψυχής σε ζώνες, θα οδηγούσε τελικά στον τεμαχισμό της πόλης σε περιοχές διαφορετικών λειτουργιών, όπως για παράδειγμα ζώνη κατοικίας, εργασίας, διασκέδασης. Αυτό συνεπάγεται χρονοβόρες, μαζικές μετακινήσεις και διαμελισμό του ιστού της πόλης. Φυσικό επακόλουθο είναι, να αναζητούνται νέοι τρόποι οργάνωσης, που θα επιτρέπουν αρμονική συνύπαρξη χώρων εργασίας, κατοικίας και αναψυχής. Στόχος να μειωθούν οι ατελείωτες μετακινήσεις, καθώς και η εξάρτηση από το ΙΧ.

Ένας τέτοιος τρόπος είναι η ανάπτυξη μικτών χρήσεων γης, μια φιλοσοφία εντελώς αντίθετη της ζωνοποίησης. Σε περιοχές μικτών χρήσεων, η πυκνότητα δόμησης είναι αυξημένη, πολλές μετακινήσεις μπορούν να γίνονται με τα πόδια, υπάρχει ανθρώπινη παρουσία όλες τις ώρες της ημέρας, η πόλη είναι ζωντανή. Στόχος της μεθόδου είναι δηλαδή ο περιορισμός της χρήσης του ΙΧ, η μείωση του μήκους των μετακινήσεων με ΙΧ, η προώθηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και των μη-μηχανοκίνητων μέσων (πόδια, ποδήλατο). Η μέθοδος αυτή έχει εφαρμοστεί στη συμπαγή μορφή. Παρέμβαση στις χρήσεις γης μπορεί και πρέπει να αποτελέσει ένα εργαλείο για την επίτευξη των παραπάνω στόχων της Λευκωσίας.

Οι χώροι αναψυχής και εργασίας και γενικά όσοι έλκουν και παράγουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων, θα μπορούν να είναι προσβάσιμοι από όλα τα μέσα και όχι μόνο από το αυτοκίνητο. Θα έχουν υψηλό βαθμό προσπελασιμότητας από τη δημόσια συγκοινωνία, καθώς επίσης η ανάπτυξη σε χαμηλές πυκνότητες που είναι πλήρως εξαρτημένες από το αυτοκίνητο, θα πρέπει να αποφεύγεται. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για την ανάπτυξη μεγάλων εμπορικών κέντρων στην περιφέρεια της πόλης.



Είναι δικαίωμα του ανθρώπου να μπορεί να εξυπηρετεί τις καθημερινές του ανάγκες χωρίς να χρησιμοποιεί αναγκαστικά μηχανικούς τρόπους μετακίνησης. Να έχει τη δυνατότητα να περπατά έως τον τόπο της εργασίας του, τη λέσχη, την εκκλησία του, το γυμναστήριο, τη βιβλιοθήκη, το πάρκο του, το χώρο αναψυχής του. Η συνύπαρξη κατοικίας και κάθε είδους εμπορίου με τους χώρους αναψυχής, δημιουργεί το κατάλληλο υπόβαθρο για να αναπτυχθεί μια πλούσια και υγιής κοινωνική ζωή.

Στο σημείο αυτό, προβάλλεται η ανάγκη ενίσχυσης της γειτονιάς. Η δημιουργία σε αυτήν χώρων αναψυχής, θα μπορεί να δημιουργήσει μια πιο ανθρώπινη επαφή ανάμεσα στους κατοίκους της πόλης. Μια γειτονιά η οποία θα διαθέτει κινηματογράφο, ταβέρνα, καφετέρια, αποκτά μία πιο οικεία και γλυκιά μορφή. Οι χώροι αναψυχής γίνονται εστίες ζωής και κοινωνικών επαφών. Οι λειτουργίες που εγκαθίστανται διάσπαρτα στις περιοχές κατοικίας παρέχουν στους κατοίκους ένα πρόσθετο λόγο για να βγουν στο δρόμο και να συναντήσουν εκεί τους γείτονες και τους γνωστούς τους, όπως γινόταν παλαιότερα.

### **5.3 Προτάσεις**

#### **5.3.1. Περί της κατασκευής νέων εμπορικών κέντρων**

Η μορφή και η δομή της πόλης αποτελούν στοιχεία σημαντικά για τις μελέτες που θα οδηγήσουν στη λήψη απόφασης για την επιλογή της χωροθέτησης ενός εμπορικού κέντρου. Στην παράγραφο αυτή, περιγράφονται κάποιες από τις σημαντικές μελέτες που απαιτείται να προηγηθούν της ανέγερσης ενός εμπορικού κέντρου. Όμως, αρχικά αναφέρονται κάποιοι περιορισμοί στην αυθαίρετη ανέγερση εμπορικών κέντρων κι έπειτα ακολουθεί περιγραφή των περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών μελετών που χρειάζεται να γίνουν προκειμένου να ληφθεί η καλύτερη απόφαση για την εγκατάστασή τους.

##### **5.3.1.α Σωστή και οργανωμένη τοποθέτηση εμπορικών κέντρων**

Η κάθε περιοχή χαρακτηρίζεται από διαφορετικές παραμέτρους και άρα διαφορετικές ανάγκες. Έτσι λοιπόν, κάθε περιοχή ξεχωρίζει με το δικό της συγκοινωνιακό δίκτυο, τη δική της μορφή, το δικό της φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Συνεπώς, πρέπει να εφαρμόζονται διαφορετικοί περιορισμοί και νόμοι για την κάθε ξεχωριστή περιοχή, ώστε να αποφευχθεί η αυθαίρετη ανέγερση εμπορικών κέντρων. Συμπερασματικά, για κάθε μεγαλεπήβολο έργο, θα πρέπει πρώτα από όλα να λαμβάνονται υπόψη όλες οι επιπτώσεις στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής, οι οποίες διαφαίνονται μέσω έρευνας και μελετών που έχουν προηγηθεί. Η αυθαίρετη ανάπτυξη εμπορικών κέντρων σε όλο το πεδίο μιας πόλης, δεν μπορεί πρακτικά να πραγματοποιηθεί, καθώς θα παραβιαστούν πολεοδομικοί κυρίως κανονισμοί, θα προκληθεί αναρχία και η πόλη θα χάσει τη μορφή της.

### **5.3.1.β Εκπόνηση περιβαλλοντικών μελετών**

Το πάρκο Αθαλάσσης, που αναφέρθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, είναι μόνο ένα παράδειγμα, ανάμεσα σε πολλά άλλα, που αποδεικνύει την επικινδυνότητα της κατάστασης, εξαιτίας της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Η εκπόνηση περιβαλλοντικών μελετών καθίσταται λοιπόν, αναγκαία και επείγουσα.

Για κάθε νέο έργο που κατασκευάζεται, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αναμένεται να προκληθούν από το έργο αυτό. Μία περιβαλλοντική μελέτη μπορεί να κρίνει το βαθμό επιρροής του έργου στο περιβάλλον και ποια είναι τα αποδεκτά όρια. Μπορεί επίσης να δώσει εναλλακτικές λύσεις όταν τα όρια αυτά ξεπεραστούν. Η προσέγγιση στα περιβαλλοντικά ζητήματα γίνεται όχι μόνο από την οπτική της ρύπανσης, αλλά και από την οπτική της οικολογικής ισορροπίας και της ποιότητας της ζωής. Αντίστοιχα, δεν ενδιαφέρουν μόνο οι άμεσες και βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις, αλλά και οι έμμεσες, οι δευτερογενείς και οι μακροπρόθεσμες (Μηνά, 2009). Το κόστος μιας Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) εξαρτάται τόσο από την πληρότητά της, όσο και από την κλίμακα του σχεδίου ή έργου, αλλά και τις οικονομικές συνθήκες της χώρας.

### **5.3.2 Συγκοινωνία**

Μέσα στα πλαίσια της βιώσιμης πόλης, το σύστημα μεταφορών, είναι αυτό που εξυπηρετεί τις ανάγκες μετακίνησης, με ασφάλεια για την ανθρώπινη υγεία και με τέτοιο τρόπο που να μπορεί να εξυπηρετεί σημερινές αλλά και των μελλοντικές γενιές. Το βιώσιμο σύστημα μεταφορών έχει προσιτό κόστος, είναι ωφέλιμο και χρήσιμο, καθώς ο πολίτης μπορεί να επιλέξει διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

Το κράτος οφείλει να αυξήσει την ικανότητα, ευελιξία, αλλά και την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο την καλή εξυπηρέτηση της αναψυχής. Γι αυτό λοιπόν, είναι σημαντικό να εφευρεθούν τρόποι που κάνουν το περπάτημα και το ποδήλατο πιο ελκυστικά, ώστε τα μήκη των διαδρομών να μειωθούν κατά το δυνατόν, καθώς και να διευκολυνθούν. Απώτερος στόχος πρέπει να είναι η μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο, που προσφέρεται μόνο μέσα από ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών. Παρακάτω, ακολουθεί η κατάθεση μερικών προτάσεων που πιστεύεται ότι θα μπορούσαν να ενισχύσουν το βιώσιμο σύστημα μεταφορών.

### **5.3.2.α Κατασκευή εμπορικών κέντρων σε περιοχές που διευκολύνονται από τα συγκοινωνιακά μέσα**

Καθώς η Λευκωσία μεγεθύνεται πληθυσμιακά και επεκτείνεται χωρικά, η ανάγκη για νέες μετακινήσεις αυξάνει και τα προβλήματα που απορρέουν επηρεάζουν άμεσα την οργανωτική και λειτουργική δομή της. Ο κυκλοφοριακός κορεσμός επηρεάζει έντονα τη δημόσια συγκοινωνία, με αποτέλεσμα οι προσφερόμενες υπηρεσίες να είναι χαμηλού επιπέδου και διαρκώς να χειροτερεύουν. Η λύση είναι να ληφθούν τολμηρές αποφάσεις προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης και ορθολογικής οργάνωσης της δημόσιας συγκοινωνίας με μέτρα αποκλεισμού και απαγόρευσης της κυκλοφορίας των ιδιωτικών αυτοκινήτων στο κέντρο και με τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών για τα εναλλακτικά μέσα.

Στόχος είναι στην αυριανή Λευκωσία η δημόσια συγκοινωνία να καλύπτει το σύνολο της επιφάνειάς της, εξυπηρετώντας τις εξατομικευμένες ανάγκες του κάθε κατοίκου. Η ευθύνη ανήκει στους δήμους να πάρουν πρωτοβουλίες, να φανταστούν και να φτιάξουν την πόλη τους από την αρχή. Χρειάζονται ωστόσο ριζικές θεσμικές αλλαγές που θα δώσουν τη δυνατότητα στους αρμόδιους, να φανταστούν και να φτιάξουν μια πόλη, στην οποία η δημόσια συγκοινωνία θα αποτελεί το κύριο χαρακτηριστικό μετακίνησής της.

Η κατασκευή των εμπορικών κέντρων σε σημεία εύκολα προσβάσιμα με τη δημόσια συγκοινωνία από το κοινό τους αποτελεί εξαιρετικά σημαντικό παράγοντα προκειμένου να μειωθούν οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο και να αποφορτιστούν οι λεωφόροι που περιβάλλουν τα συγκροτήματα αυτά. Τα δημόσια μέσα μεταφοράς παρέχουν την ευκαιρία στον αστικό χώρο να ανασυγκροτηθεί, έτσι ώστε η πόλη να γίνει πιο όμορφη, ενώ συμβάλλουν σε μια ισορροπημένη αλλά και περισσότερο δίκαιη κατανομή του χώρου. Για παράδειγμα, στην Ελλάδα το The Mall Athens που εγκαταστάθηκε δίπλα στο σταθμό του ΗΣΑΠ, αποτελεί ενσάρκωση αυτής της πολιτικής και οι πελάτες του δεν χρειάζεται να παίρνουν το αυτοκίνητο τους για να έχουν πρόσβαση σε αυτό.

### **5.3.2.β Περιορισμό στην κατασκευή χώρων στάθμευσης**

Την τελευταία δεκαετία επικρατεί μια πολιτική εξασφάλισης χώρων στάθμευσης, κυρίως στα κέντρα των πόλεων. Αυτό όμως ενθαρρύνει τη χρήση αυτοκινήτου Ι.Χ. Γι' αυτό μια αρκετά ικανοποιητική πρόταση, για την αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτου και την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου της κάθε περιοχής, είναι ο περιορισμός στην κατασκευή σταθμών στάθμευσης. Είναι φανερό ότι η προσφορά στάθμευσης, χωρίς συνέπειες ή έστω με επιβολή χαμηλών τελών, αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο για τη χρησιμοποίηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στην πόλη. Ο περιορισμός της προσφοράς χώρων στάθμευσης, θα αποτρέψει τους οδηγούς των Ι.Χ. αυτοκινήτων να το χρησιμοποιήσουν. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί μείωση των μετακινήσεων, εφόσον θα υπάρχει σημαντική ανάληψη των επισκεπτών των συγκροτημάτων από τις δημόσιες συγκοινωνίες. Το κράτος οφείλει και πάλι

να ορίσει νόμους που θα εξυπηρετήσουν την πολιτική αυτή, παράδειγμα της οποίας αποτελεί η Γενεύη (Μηνά, 2009).

### **5.3.2.γ Ασφαλές δίκτυο για τον πεζό και τον ποδηλάτη**

Σε πολλές έρευνες τονίζονται οι φυσικοί τρόποι μετακίνησης στην πόλη, καθώς αυτό απαιτεί την υλοποίηση κυκλοφοριακών μέτρων, για τη βελτίωση της κυκλοφορίας του πεζού και του ποδηλάτη. Η πολιτεία οφείλει να κάνει ειδικές διαμορφώσεις στους δρόμους της πόλης, το περπάτημα και το ποδήλατο να είναι ελκυστικά και ασφαλή. Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων ανάλογες με τους φόρτους των πεζών, ασφαλείς και πυκνές διαβάσεις, κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση που θα ενημερώνει έγκαιρα τους οδηγούς να δώσουν προτεραιότητα στους πεζούς, μέτρα μείωσης της ταχύτητας και υπέρ της ήπιας κυκλοφορίας στο τοπικό και δευτερεύον δίκτυο, φυσικά μέσα για την υλοποίηση απαγορεύσεων της στάθμευσης στις γωνίες των δρόμων και τις διαβάσεις, είναι κάποιες από τις απαιτούμενες διαμορφώσεις. Αναγκαία είναι και η εξεύρεση χώρου για την κίνηση του ποδηλάτου, καθώς και ειδικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με στόχο την ασφάλεια της κίνησης των ποδηλάτων.

Τα εμπορικά κέντρα, θα πρέπει να ενισχυθούν σημαντικά υπέρ του πεζού και του ποδηλάτη. Για παράδειγμα, οι διαπλατύνσεις κάποιων πεζοδρομίων που διέρχονται μπροστά από τα συγκροτήματα αναψυχής, κάποιες πεζοδρομήσεις, αλλά και η ένταξη του πεζού σε κανάλια κίνησης με συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, είναι προτάσεις που πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη. Τα δίκτυα των πεζών εξαρτώνται από τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας αφού οι στάσεις και οι σταθμοί τους είναι πόλοι προσέλκυσης των κατοίκων (Μηνά, 2009).

Η μείωση της παρουσίας του ΙΧ στο δρόμο αποτελεί τον πρωτεύοντα στόχο. Κάτι τέτοιο, θα οδηγούσε σε βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών που επικρατούν στο δρόμο, όπως η μείωση της ρύπανσης και του θορύβου, όπως και των γενικότερων προβλημάτων που προκαλούνται εξαιτίας της αλόγιστης χρήσης του ΙΧ (Βλαστός και Σιόλας, 1994:539).

### **5.3.2.δ Παράλληλη συγκοινωνιακή και πολεοδομική μελέτη**

Θα μπορούσε να συνυπάρξουν στο αστικό τοπίο οι ταχείες και πυκνές ροές ανθρώπων και εμπορευμάτων με το περπάτημα, τη βόλτα, το ποδήλατο, τον καθαρό αέρα και την ησυχία. Για να πραγματοποιηθεί αυτός ο στόχος πρέπει να υπάρξει μια ολοκληρωμένη πολεοδομική και συγκοινωνιακή πολιτική.

Αποφάσεις ως προς την κατανομή των φόρτων και τα μεγέθη των ταχυτήτων, οι περιορισμοί στην κίνηση των φορτηγών, η χωροθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, η οριοθέτηση μιας κεντρικής περιοχής προστασίας από το αυτοκίνητο, η χωροθέτηση περιοχών εφαρμογής πολιτικών στάθμευσης, η απόφαση ως προς τις θέσεις και τα μεγέθη των μεγάλων χώρων

στάθμευσης, η χάραξη των γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας, ο γεωμετρικός σχεδιασμός ειδικών υποδομών για τον πεζό και τον ποδηλάτη, η χάραξη υπόγειων και επιφανειακών δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, η επιλογή των θέσεων στάσεων και σταθμών, η πολιτική χρήσεων γης, συντελεστών δόμησης και κάλυψης των οικοπέδων, ο καθορισμός των πυκνοτήτων, της κατανομής των χρήσεων γης και των τοπικών κέντρων, ο προσδιορισμός της περιβαλλοντικής χωρητικότητας συγκοινωνιακών υποδομών και επί μέρους τμημάτων της πόλης, είναι μερικά από τα παραδείγματα επιλογών που ανήκουν στη στρατηγική του συνδυασμένου κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού, με σκοπό την ιεράρχηση του δικτύου.

### **5.3.2.ε Μοίρασμα διαδρομής-ένα μέτρο που απευθύνεται στους πολίτες**

Χωρίς καμιά βοήθεια από κανέναν αλλά από ανθρώπινη ανάγκη το σύστημα αυτό, παρά την κυβερνητική πολιτική, θα μπορούσε να λειτουργήσει και στην Κύπρο. Κυρίως ανάμεσα σε άτομα που εργάζονται στον ίδιο χώρο εκτός πόλεως. Τα συστήματα γνωστά σαν car sharing (στην Μεγάλη Βρετανία σαν car pooling), βασίζονται συνήθως σε ιστοσελίδες όπου ο ενδιαφερόμενος γράφει την περιοχή που κατοικεί και την διαδρομή που επιθυμεί να κάνει, ώστε να μπορεί να εντοπίσει άλλους συνταξιδιώτες. Στο εξωτερικό, ιστοσελίδες με μεγάλη επισκεψιμότητα και ιδιωτικές εταιρίες που προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες έχουν μια καλή ευκαιρία να αυξήσουν τον κύκλο εργασιών τους εξαιτίας των χιλιάδων εργαζομένων που δουλεύουν καθημερινά στην ίδια περιοχή. Έτσι λοιπόν, μια περιοχή όπως αυτή του εμπορικού κέντρου όπου δίπλα της βρίσκεται το γενικό νοσοκομείο και οι υπόλοιπες επιχειρήσεις, με συνέπεια χιλιάδες εργαζόμενοι σε αυτήν, θα μπορούσε να υιοθετήσει το σύστημα αυτό.

### **5.3.2.στ Μέσα σταθερής τροχιάς**

Πρωταρχικό παράγοντα στη στρατηγική ανάπτυξης και επέκτασης των συγκοινωνιακών δικτύων στη Λευκωσία, θα μπορούσε να επιτελέσει ένα μέσο σταθερής τροχιάς όπως το τραμ. Παράλληλα με τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων και την αναδιάρθρωση των γραμμών, θα ενισχυόταν σημαντικά ο ρόλος του συγκοινωνιακού δικτύου. Ειδικά, η ιδέα του τραμ υποστηρίζεται από πολλούς μελετητές στην Κύπρο. Στην παράγραφο αυτή αναφέρεται ο ρόλος του στις δημόσιες μαζικές μετακινήσεις στην πόλη.

Το τραμ χρησιμοποιείται ευρέως σε πολλές μεγαλουπόλεις του κόσμου, αρκετές από τις οποίες είναι ευρωπαϊκές, όπως στο Παρίσι, στις Βρυξέλλες, στο Στρασβούργο, στη Λυών, στο Μονπελιέ, στη Γκρενόμπλ, σε Αννόβερο, Στουτγάρδη, Κολωνία και Μάντσεστερ. Είναι φιλικό προς το περιβάλλον, αθόρυβο, υπερσύγχρονο και εξυπηρετικό για τον πολίτη.

Στην αγγλική γλώσσα συνηθίζεται να αποκαλείται “Light Rail Transit” ή LRT (ελαφρά αστικά σιδηροδρομικά συστήματα). Κινείται κατά μήκος οδικών αρτηριών, είτε πάνω στο οδόστρωμα σε ανάμειξη με την υπόλοιπη κυκλοφορία ή σε πεζόδρομο, είτε σε ξεχωριστή (αποκλειστική) λωρίδα κυκλοφορίας, προστατευμένη ή μη, στην άκρη ή στη μέση του δρόμου, επί της κεντρικής νησίδας. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιεί εντελώς αποκλειστικό διάδρομο κίνησης, σε χάραξη σιδηροδρομικού τύπου και πλήρως ανεξάρτητη από το οδικό δίκτυο με διέλευση επίγεια, υπέργεια ή και υπόγεια.

Η κατασκευή του είναι τέτοια, που μπορεί να συμβάλει στη λύση αρκετών κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως τον κορεσμό της αστικής οδικής υποδομής, καθώς και το ολοένα αυξανόμενο κόστος κατασκευής και λειτουργίας συμβατικών μεγάλου στόλου θερμικών λεωφορείων. Έτσι, λοιπόν, το τραμ αποτελεί μια τεχνολογική και λειτουργική καινοτομία που μπορεί να προσφέρει αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό στην πόλη.

### ***Το τραμ στη Λευκωσία***

Η Κύπρος είναι από τις ελάχιστες χώρες της ΕΕ που ακόμα δεν έχουν κανένα ΜΣΤ (μέσο σταθερής τροχιάς). Πρόσφατα ολοκληρώθηκε από το υπουργείο συγκοινωνιών μία προμελέτη για την ανάπτυξη τραμ στην Λευκωσία. Το τραμ κρίθηκε από το κράτος η ιδανική λύση για το μέγεθος της πόλης και αργότερα, με μια συνδυασμένη επένδυση, το τραμ θα μπορούσε να συνδέσει όλες τις μεγάλες πόλεις της Κύπρου λειτουργώντας ως Προαστιακός, ενώ θα ήταν πολύ εύκολο να εξυπηρετεί και το νέο αεροδρόμιο στη Λάρνακα και το λιμάνι της Λεμεσού. Δηλαδή η μελέτη αυτή που προτείνει το υπουργείο θα αφορά τη σύνδεση όλων των μεγάλων πόλεων της ελεύθερης Κύπρου με την πρωτεύουσα Λευκωσία και τα σημεία εισόδου και εξόδου από την χώρα δηλαδή τα λιμάνια και τα Αεροδρόμια.

Έτσι το Τραμ στην Κύπρο θα είναι περίπου σαν ένα light rail bus το οποίο θα έχει σταθμούς τόσο στα κέντρα των πόλεων (Λευκωσία, Λεμεσός, Λάρνακα) σε μικρότερες πόλεις (Πάφος) αλλά και σε σημαντικούς προορισμούς. Πρόκειται για ένα τεράστιο project το οποίο θα ολοκληρωθεί έπειτα από πολλά χρόνια, κι επιπλέον θα ενδυναμώσει τον τομέα των κατασκευών. Είναι γνωστό πως η ΕΕ βλέπει με πολύ θετικό μάτι την ανάπτυξη ΜΣΤ στα κράτη-μέλη και γι’ αυτό το λόγο έδειξε προθυμία να χρηματοδοτήσει το συγκεκριμένο έργο μέχρι και κατά 85%.

Συγκεκριμένα το project προτείνει γραμμή τραμ συνολικού μήκους 18,478 χλμ. Το τραμ θα συνδέεται με τρεις σταθμούς-αφετηρίες λεωφορείων, εκ των οποίων ο ένας βρίσκεται στην Πλατεία Σολωμού (Αστικό Κέντρο), ο δεύτερος στο Γενικό Νοσοκομείο Λευκωσίας (περιοχή Mall of Cyprus) και ο τρίτος στο Μακάρειο στάδιο (δήμος Έγκωμης). Επίσης, η γραμμή θα διέρχεται και από τη λεωφόρο Σταυρού που αποτελεί τμήμα του τρίτου πιο σημαντικού υπόκεντρου αναψυχής και εμπορίου (βλ κεφάλαιο 1).

Παρόλα αυτά, υπάρχουν διάφοροι προβληματισμοί γύρω από τη λειτουργικότητα του τραμ στη Λευκωσία. Μπορεί για παράδειγμα το τραμ να είναι οικονομικά βιώσιμο σε πόλεις των

300.000 κατοίκων όπως η Λευκωσία; Ποιες θα είναι οι επιδράσεις στην κυκλοφοριακή συμφόρηση εφόσον το τραμ θα χρειαστεί το δικό του χώρο; Οι περισσότεροι κάτοικοι, κυρίως οι νέοι τίθενται υπέρ της δημιουργίας Τραμ και περίπου το 80% των ερωτηθέντων πρόσφατης έρευνας δήλωσαν ότι θα το χρησιμοποιούν. Χρειάζεται απλά σοφός σχεδιασμός, ώστε το τραμ να λύσει και να προλάβει προβλήματα και όχι να προσθέσει. Ο πρώτος βασικός στόχος πρέπει να είναι ένα βιώσιμο εμπορικά έργο αλλά και να παράγει και κοινωνικό έργο δημιουργώντας καλύτερες συγκοινωνιακές συνθήκες στην Κύπρο. Η πολυκεντρική Λευκωσία απαιτεί αιεφόρες μεταφορές υψηλής ποιότητας, οι οποίες να μπορούν να ανταγωνιστούν το αυτοκίνητο. Αυτό σημαίνει ανάπτυξη του δικτύου δημόσιων μεταφορών με εξαιρετικά ποιοτικές υπηρεσίες και συνθήκες ασφαλούς ποδηλασίας.

Καταρχήν, οι στάσεις θα πρέπει να είναι τόσες σε αριθμό και κατ' επέκταση σε τέτοια απόσταση μεταξύ τους, ώστε η πληθώρα των στάσεων να μην καθιστά το μέσο αργό διότι τότε οι Κύπριοι δεν θα αφήσουν την άνεση του αυτοκινήτου τους. Επιπλέον, οι γραμμές του τραμ θα περνάνε αναγκαστικά από δρόμους 2+2 λωρίδων που χρησιμοποιούνται για είσοδο των εργαζομένων στην πόλη. Τις πρωινές ώρες, όμως, οι περισσότεροι δρόμοι αντιμετωπίζουν κυκλοφοριακή συμφόρηση. Πρέπει, λοιπόν, οι διαδρομές που θα επιλεγθούν για να περνά το τραμ να είναι μέρος από κύριους οδικούς άξονες, καθώς σε αυτούς υπάρχει χώρος για να κατασκευαστούν ειδικές λωρίδες και να μην επιβαρύνεται περισσότερο η κυκλοφορία στις ώρες αιχμής.

Οι λωρίδες αυτές χρησιμοποιούνται ήδη από λεωφορεία τα οποία γεμίζουν ασφυκτικά στις ώρες αιχμής, κυρίως όμως από αλλοδαπούς που δεν έχουν αυτοκίνητο. Έτσι λοιπόν το τραμ θα πρέπει να αντικαταστήσει τις αντίστοιχες γραμμές λεωφορείων. Δεν μπορεί στην ίδια λωρίδα να κινείται και τραμ και λεωφορείο που ξεκινούν από την ίδια αφετηρία και καταλήγουν στον ίδιο προορισμό, γιατί τα δύο μέσα έχουν διαφορετική ταχύτητα και διαφορετικό τρόπο κίνησης.

Επίσης σε 20 χρόνια από τώρα θα υπάρχουν οι βάσεις για να εξυπηρετείται μια πόλη κοντά στο μισό εκατομμύριο όπως η Λευκωσία. Πολλές μικρότερες πόλεις στο εξωτερικό, έχουν και τραμ αλλά και μετρό, άρα από προσωπικής άποψης το θέμα του πληθυσμού δεν είναι ανασταλτικός παράγοντας. Είναι ένα πολύ καλό έργο που με την κατάλληλη προώθηση και διαφημιστική καμπάνια θα βοηθήσει στην ομαλή ροή των οχημάτων στην πόλη ώστε να δημιουργηθούν τα απαραίτητα κίνητρα που θα κάνουν τους κατοίκους να περιορίσουν τη χρήση των αυτοκινήτων τους χρησιμοποιώντας περισσότερο τα ΜΜΜ.

Ο Κύπριος είναι έντονα συνδεδεμένος με το ΙΧ του. Γι' αυτό, για την επιτυχία του μέσου θα πρέπει να υπάρξουν μεγάλες καμπάνιες διαφήμισης και ενημέρωσης για τις ευεργετικές ιδιότητες τόσο στην κίνηση, το κυκλοφοριακό όσο και στην οικολογική συνείδηση και τη συνεισφορά στη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Προσωπικά προτείνω το συνδυασμό τραμ με διαδημοτική συγκοινωνία (βλ *χάρτη 12 από παράρτημα*). Με τον τρόπο αυτό οι πολίτες θα έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε κάθε κύριο κέντρο των δήμων της Λευκωσίας. Εκεί, κατεβαίνοντας από το τραμ θα μπορούν με

ένα λεωφορείο να πάνε στο μέρος του δήμου που επιθυμούν. Μόνο με το τραμ δεν θα μπορούν να εξυπηρετούνται οι πολίτες γιατί οι δήμοι της Λευκωσίας είναι πολύ μεγάλοι σε έκταση. Η πρόσβαση με τα πόδια από τα κέντρα των δήμων (όπου το τραμ θα αφήνει τους επιβάτες του) στα όρια τους είναι πολύ δύσκολη. Θα μπορούσε βέβαια μέσα σε κάθε δήμο να υπάρχουν περισσότερες στάσεις τραμ σε περισσότερα σημεία, αντί να υπάρχει μόνο στο κέντρο του δήμου. Όμως όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω οι πολλές στάσεις κάνουν το τραμ αργό και συνεπώς μη ελκυστικό.

Θα μπορούσε ακόμη να προστεθεί σε κάθε στάση τραμ και χώρος ενοικίασης ποδηλάτων. Το ποδήλατο θεωρείται από τα απλούστερα και οικονομικότερα μέσα μετακίνησης, ειδικά όταν πρόκειται για κοντινές αποστάσεις οι οποίες όμως δεν διανύονται εύκολα με διαφορετικό μέσο, όπως στην περίπτωση μας. Επιπλέον, ο πολίτης μπορεί να είναι πιο ευέλικτος με τη χρήση του ποδηλάτου, διότι δε θα χρειαστεί να περιμένει άσκοπα μέχρι την ώρα που θα έρθει το λεωφορείο ή να οδηγηθεί σε συγκεκριμένο σημείο στο οποίο θα κάνει στάση το λεωφορείο. Θα μπορεί να έχει την ανεξαρτησία του, χωρικά και χρονικά. Όσον αφορά την οικονομία του κράτους, από την άλλη πλευρά, η λύση αυτή είναι συμφέρουσα, διότι δεν θα υπάρξει η οικονομική επιβάρυνση που θα χρειαζόταν για να αγοραστούν τα λεωφορεία και να πληρωθούν οι οδηγοί της διαδημοτικής συγκοινωνίας.

Το μειονέκτημα της χρήσης ποδηλάτου είναι οι όχι σταθερές καιρικές συνθήκες. Αν και το μεγαλύτερο ποσοστό του έτους ο καιρός είναι καλός στην Κύπρο, παρόλα αυτά υπάρχει η περίπτωση βροχής και κρύου το χειμώνα και πολύ αυξημένης θερμοκρασίας το καλοκαίρι. Υπό αυτές τις συνθήκες ο πολίτης δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει το μέσο αυτό με ευκολία.

Βέβαια, η προώθηση του ποδηλάτου στην Κύπρο προϋποθέτει αναγκαστικά την κατασκευή κατάλληλων δικτύων. Η ύπαρξη δικτύου για την κίνηση ποδηλάτου διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη χρήση του, διαφορετικά οι συνθήκες για το ποδήλατο καθίστανται απαγορευτικές, καθώς δεν υπάρχει η απαιτούμενη άνεση και ασφάλεια. Το πεζοδρόμιο είναι μια αποτελεσματική λύση για όσους δεν έχουν εμπειρία. Θα ήταν ιδανικό αν η προώθηση του ποδηλάτου συνοδευόταν εκτός από την κατασκευή ποδηλατοδρόμων, και με την κατασκευή φαρδύτερων πεζοδρομίων.

Εκτός από το κέντρο της Λευκωσίας, την περιοχή του νέου Γενικού Νοσοκομείου, του Μακαρίου Σταδίου, και της λεωφόρου Σταυρού, θα χρειαστεί το τραμ και σε άλλα περιφερειακά κέντρα δραστηριοτήτων, όπως του Πανεπιστημίου Κύπρου και του Πανεπιστημίου Λευκωσίας. Έτσι η Λευκωσία θα αποκτήσει νέο πρόσωπο σε ό,τι αφορά το οδικό δίκτυο και τις δημόσιες συγκοινωνίες. Νέες λεωφόροι, τακτικές διαδρομές λεωφορείων που θα ενώνουν και τους επτά δήμους της πρωτεύουσας, τραμ, ποδηλατόδρομοι, μονοδρομήσεις γνωστών λεωφόρων και άνετα πεζοδρόμια είναι μερικά από τα στοιχεία που θα χαρακτηρίζουν τη Λευκωσία στο μέλλον.



### 5.3.3 Ενίσχυση της γειτονιάς

Η ενίσχυση της γειτονιάς και η τόνωση της σπουδαιότητάς της, είναι ένα μέτρο που μπορεί να μειώσει τις μετακινήσεις και να ενισχύσει τα τοπικά κέντρα. Αυτό μπορεί να γίνει πρακτικά, με δημιουργία εμπορικών κέντρων σε περιοχές υποβαθμισμένες, όπου οι κάτοικοι των περιοχών αυτών είναι υποχρεωμένοι να διανύσουν πολλά χιλιόμετρα προκειμένου να δουν μια κινηματογραφική ταινία, ή να περάσουν κάποιες ώρες σε συγκροτήματα αναψυχής. Επίσης, με την ανάπτυξη κατάλληλων και αποδοτικών συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας, αποκλειστικών για τη σύνδεση με το κέντρο, καθώς και με την αναβάθμιση των ήδη υπαρχουσών, θα επιτευχθεί η καλύτερη σύνδεση του κέντρου με την περιφέρεια.

Το μπακάλικο της γειτονιάς δεν μπορεί να συγκριθεί με το εμπορικό κέντρο της περιφέρειας όσον αφορά την έκταση και το πλήθος των εναλλακτικών επιλογών. Μπορεί, ωστόσο, να το ανταγωνιστεί στο περιβάλλον, στην εξυπηρέτηση και στην προσβασιμότητα. Και αυτά είναι τα στοιχεία τα οποία προτείνεται να ενισχυθούν και να βελτιωθούν.

Το μεγάλο προτέρημα της τοπικής υπεραγοράς είναι ότι με τη λειτουργία αυτής, οι αποστάσεις που χρειάζεται να διανυθούν με στόχο τα ψώνια είναι πολύ μικρές. Η πρόσβαση μπορεί να γίνει με τα πόδια ή με το ποδήλατο. Κάτι το οποίο προϋποθέτει την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών. Αν το τοπικό συγκοινωνιακό δίκτυο εμφανίζει κακοτεχνίες όπως κατεστραμμένα πεζοδρόμια ή ακόμα και ανυπαρξία αυτών, ελλείψεις χώρων στάθμευσης και πρασίνου, κυκλοφοριακά προβλήματα με συνέπεια το θόρυβο και τη δυσφορία, τότε είναι σαν η ίδια η γειτονιά να ωθεί τον κάτοικό της να πάρει το αυτοκίνητο και να πάει σε έναν πιο ευχάριστο χώρο. Σαν πρώτο βήμα, λοιπόν, κρίνεται μια γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής.

Το όφελος αυτής της αναβάθμισης θα είναι διπλό. Καταρχάς ο πολίτης θα έρθει σε επαφή με την γειτονιά του. Θα την περπατήσει, θα τη γνωρίσει, θα ανακαλύψει τον χώρο στον οποίο ζει. Θα ενδιαφερθεί για αυτή και ταυτόχρονα θα προσφέρει για την ανάπτυξη της. Η γειτονιά του, πλέον, θα είναι ένας φιλόξενος χώρος, θα αποτελεί την ευρύτερη κατοικία του. Συνεπώς, ο κάτοικος θα προτιμήσει τη γειτονιά για ψώνια, ακόμα και για ψυχαγωγία, αν η τελευταία συνδυαστεί με την υπεραγορά. Θα μένει στη γειτονιά επειδή τον καλύπτει. Επομένως, δε θα υπάρχει πια ο λόγος να απομακρυνθεί από αυτή για να βρει αυτό που ζητάει. Άμεσο αποτέλεσμα αυτού, θα είναι η ενίσχυση του εμπορικού και κοινωνικού χαρακτήρα της περιοχής με την ταυτόχρονη αποσυμφόρηση των κέντρων μαζικής συγκέντρωσης όπως ενός εμπορικού κέντρου. Έτσι, επιτυγχάνεται στροφή στις τοπικές επιλογές.

Σημαντική προϋπόθεση για την επιτυχία αυτών των μέτρων είναι και η γενικότερη αρχιτεκτονική-αισθητική αναβάθμιση του οδικού περιβάλλοντος της γειτονιάς, και κατ' επέκταση της πόλης. Ο δρόμος θα πρέπει να γίνει ελκυστικός τόσο για το ποδήλατο όσο και για τον πεζό, ώστε οι κάτοικοι της πόλης να πειστούν να αφήσουν το αυτοκίνητό τους. Κατασκευές ελκυστικού εξοπλισμού, όπως παγκάκια, ειδικά υλικά πεζοδρομίων,

δενδροφυτεύσεις κλπ, είναι τα απαραίτητα για τη βελτίωση του αστικού οδικού περιβάλλοντος.

#### **5.3.4 Ειδικές προτάσεις για την περιοχή μελέτης**

Φιλοδοξία της παρούσας εργασίας είναι η περιοχή μελέτης να εξυπηρετείται στο μέλλον από το ποδήλατο από τις περιοχές που την περιβάλλουν. Οι αποστάσεις, εξάλλου, είναι μικρές. Στόχος είναι ο ποδηλάτης να συνδυάζει τους πεζοδρόμους, τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και τους δρόμους με αυξημένη κυκλοφορία όπως η λεωφόρος Λεμεσού και η λεωφόρος Καλαμών, με στόχο να επισκέπτεται τα εμπορικά και άλλα σημεία ενδιαφέροντος που βρίσκονται επάνω τους. Για τον λόγο αυτό, προτείνεται η κατασκευή ενός ποδηλατοδρόμου ο οποίος θα αποτελεί προέκταση των ήδη υπάρχοντων, ξεκινώντας από τον ανισόπεδο κόμβο που ενώνει το εθνικό δίκτυο με τη λεωφόρο Καλαμών και θα οδηγεί στο αστικό κέντρο της Λευκωσίας (βλ. *χάρτη 11 από παράρτημα*).

Το οδικό περιβάλλον στις μέρες μας είναι εχθρικό για έναν ποδηλάτη, ο οποίος είναι αναγκασμένος να είναι συνεχώς σε επιφυλακή, εξαιτίας των κινδύνων από τα αυτοκίνητα. Έτσι ένας ποδηλάτης δεν μπορεί να απολαύσει την βόλτα του και μπαίνει σε δίλημμα για το αν θα χρησιμοποιήσει το ποδήλατό του για τις μετακινήσεις του. Τα δίκτυα είναι ακόμη ελλιπή για την κυκλοφορία ποδηλάτων, ακόμη και για τους πεζούς. Εκτός αυτού, η ίδια η πολιτεία δεν φροντίζει αρκετά ώστε οι ήδη υπάρχοντες ποδηλατοδρόμοι να μην παραβιάζονται από παράνομα μπαρκαρισμένα αυτοκίνητα και οι παραβάτες να βάλουν μυαλό.

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες, καθώς το πεζοδρόμιο και ο ποδηλατοδρόμος βρίσκονται στην ίδια στάθμη, αντιμετωπίζουν ίδια προβλήματα και κινδύνους, όπως η ρύπανση, το αντιαισθητικό περιβάλλον, μεγάλες ταχύτητες από τα αυτοκίνητα, κακές υποδομές, διακοπή της ροής από διασταυρώσεις, παράνομες σταθμεύσεις στα πεζοδρόμια. Η πολιτεία σαν να βάζει σε δεύτερη μοίρα αυτούς και σε πρώτη τα αυτοκίνητα. Η ένταξη του ποδηλάτου προϋποθέτει, λοιπόν, κυκλοφοριακές, πολεοδομικές και αισθητικές ανατροπές, που θα έχουν φυσικά ως αφετηρία τους την απόφαση κάθε τοπικής κοινωνίας να βάλει φρένο στην υποβάθμιση και να δει με αισιοδοξία το αύριο αυτής και των παιδιών της (Βλαστός κ.α., 2007).

Στους δρόμους της γειτονιάς, όπου οι ταχύτητες είναι χαμηλές δεν υπάρχει ανάγκη για καμία ειδική υποδομή. Εκεί που υπάρχει πρόβλημα είναι στους κύριους δρόμους που συνδέουν τα κέντρα με τα προάστια και στα ίδια τα κέντρα, όπως ακριβώς συμβαίνει και στην υπό μελέτη περιοχή μας. Μια υποδομή μόλις μερικών εκατοντάδων μέτρων δεν εξυπηρετεί σε τίποτε. Είναι απαραίτητο να υπάρχει δίκτυο (Βλαστός κ.α., 2007). Στην περίπτωση μιας πόλης όπως η Λευκωσία, το ποδήλατο μπορεί να αποτελεί μέρος συνδυασμένων μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία, ώστε να μπορεί να φτάνει από τις γειτονιές στα εμπορικά υπόκεντρα, όπως το αστικό κέντρο και η περιοχή του mall of Cyprus, αρκεί να ολοκληρωθεί το δίκτυο.

Στο χάρτη του παραρτήματος προτείνεται να γίνει επέκταση του ποδηλατοδρόμου στον συγκεκριμένο δρόμο (το τελευταίο τμήμα του εθνικού οδικού δικτύου που οδηγεί στην είσοδο της Λευκωσίας), γιατί εκτός από τη σύνδεση με το αστικό κέντρο που θα μπορεί να προσφέρει, θα προσφέρει επίσης και πλειονότητα μετακινήσεων, μεταξύ των περιοχών κατοικίας που βρίσκονται στην γκρίζα ζώνη στο χάρτη, και των κέντρων. Γενικά αυτές οι μετακινήσεις είναι που δεν μπορούν να γίνονται σήμερα με ποδήλατο και γι' αυτό το ποδήλατο έχει εγκαταλειφθεί. Κατά κανόνα, ένας κύριος δρόμος μπορεί να συνδέσει περιοχές κατοικίας με τα κέντρα και δεύτερον, αυτοί είναι οι πιο ελκυστικοί και τους προτιμούν οι ποδηλάτες. Κατά το σχεδιασμό ενός δικτύου κορμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη δύο βασικά κριτήρια χάραξης. Αυτά είναι:

- η σύνδεση των σημαντικότερων πόλων έλξης και
- η αξιοποίηση των υφιστάμενων ποιοτικών διαδρομών.

Οι κυριότεροι πόλοι έλξης που στοχεύει να συνδέει το δίκτυο ποδηλάτου στην περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας είναι το αστικό κέντρο της Λευκωσίας, το εμπορικό κέντρο του Mall of Cyprus και το πάρκο Αθαλάσσας.

#### **5.3.4.α Επιλογή κριτηρίων σχεδιασμού του ποδηλατικού δικτύου της υπό μελέτη περιοχής**

1. **Ενιαίες διαδρομές:** Η συνέχεια είναι αναγκαία για να υπάρχει ένα σαφές και ασφαλές δίκτυο. Το δίκτυο ποδηλάτου μπορεί να συμβάλει τόσο στην ενοποίηση της πόλης όσο και στην προβολή μιας πιο προσιτής εικόνας της. Στη συνέχεια της διαδρομής συμβάλλουν επίσης η σήμανση, η ύπαρξη χώρου στάθμευσης ποδηλάτων, η προμήθεια ικανότητας μετεπιβίβασης σε δημόσια συγκοινωνία και σύνδεσης με χαρακτηριστικά σημεία.
2. **Αμεσότητα των συνδέσεων:** Η χάραξη του ποδηλατοδρόμου θα πρέπει να περιλαμβάνει όσο γίνεται πιο ευθύγραμμα τμήματα, με την μεγαλύτερη, κατά το δυνατόν, εύκολη διαπέραση εμποδίων.

Προχωρώντας στα στάδια σχεδιασμού του ποδηλατοδρόμου και προσπαθώντας να δοθεί στον ποδηλάτη μία ελκυστική διαδρομή ο οποίος θα αποφύγει να περάσει από δρόμους βρώμικους, άσχημους, θορυβώδεις, όσο ασφαλείς κι αν είναι, επιλέχθηκε και γι αυτόν τον λόγο η συγκεκριμένη διαδρομή για επέκταση του ποδηλατικού δικτύου της περιοχής μελέτης. Είναι μεν θορυβώδης αλλά έχει όλα τα άλλα καλά χαρακτηριστικά. Ο θόρυβος είναι αναπόφευκτος στους περισσότερους δρόμους της πόλης ούτως ή άλλως. Όσον αφορά την ασφάλεια του συγκεκριμένου τμήματος δρόμου, επειδή είναι τμήμα δρόμου λίγο πριν τα φανάρια της τροχιάς, τα αυτοκίνητα εκεί ελαττώνουν ταχύτητα, ελαττώνοντας παράλληλα και τους κινδύνους.

Η επιλογή της μορφής της υποδομής αποτελεί το δεύτερο στάδιο του σχεδιασμού μετά τη χάραξη του δικτύου. Η μορφή της ποδηλατολωρίδας μπορεί να είναι αμφίδρομη ή μονόδρομη. Η καλύτερη λύση είναι η λωρίδα ποδηλάτου που βρίσκεται πάνω στο πεζοδρόμιο και είναι αμφίδρομη, ώστε να υπάρχει χώρος να κινούνται αμφίδρομα οι ποδηλάτες. Με τον τρόπο αυτό δεν υπάρχει περιορισμός στις κατευθύνσεις του ποδηλάτη και επομένως η αμφίδρομη λωρίδα ποδηλάτου δίνει προτεραιότητα στο ποδήλατο και απλοποιείται το δίκτυο. Αν η αμφίδρομη κίνηση του ποδηλάτου διαχωριζόταν σε δύο παράλληλους δρόμους, τότε το δίκτυο θα γινόταν περίπλοκο, δύσκολα αναγνώσιμο και επικίνδυνο, καθώς οι διασταυρώσεις μεταξύ του ποδηλάτου και του αυτοκινήτου στους δρόμους διαμπερούς ροής θα διπλασιάζονταν. Γενικά προτιμάται η λύση της αμφίδρομης λωρίδας γιατί έχει τα εξής πλεονεκτήματα (Βλαστός κ.α, 2007):

- μειώνεται ο αριθμός των τομών στις διασταυρώσεις,
- καταναλώνεται συνολικά λιγότερο πλάτος διατομής,
- ο ποδηλάτης έχει μεγαλύτερη άνεση διότι χρησιμοποιεί το συνολικό πλάτος της λωρίδας, όταν δεν υπάρχει αντίθετα ερχόμενος ποδηλάτης,
- το συνολικό κόστος μειώνεται, γιατί το έργο περιορίζεται στο ένα μόνο πεζοδρόμιο,
- το δίκτυο γίνεται ευκολότερα αναγνώσιμο
- όταν δεν υπάρχουν ποδηλάτες, οι πεζοί απολαμβάνουν ένα πιο φαρδύ πεζοδρόμιο,
- η αμφίδρομη κίνηση των ποδηλατών τους υποχρεώνει να περιορίζουν την ταχύτητά τους κινούμενοι με μεγαλύτερη ασφάλεια για τους ίδιους και τους πεζούς.

Η επόμενη επιλογή που πρέπει να ληφθεί είναι εάν το ποδήλατο θα διαχωριστεί ή θα συνυπάρχει με το αυτοκίνητο. Το βασικό κριτήριο για την επιλογή αυτή είναι η κατηγορία του δρόμου στον οποίο εντάσσεται το ποδήλατο. Γενικά, μόνο σε τοπικούς δρόμους η κύρια επιλογή είναι η συνύπαρξη ποδηλάτου-αυτοκινήτου. Στην περίπτωση της περιοχής μελέτης μας, επιλέγεται διαχωρισμός του ποδηλάτου από την κίνηση των αυτοκινήτων.

Στα αριστερά της πλευράς της υπό μελέτη περιοχής που οδηγεί στην είσοδο της Λευκωσίας υπάρχει ανεκμετάλλευτος χώρος και προτείνεται να αξιοποιηθεί για την κατασκευή υπερυψωμένου ποδηλατόδρομου-πεζοδρομίου, όπως φαίνεται και στον αντίστοιχο χάρτη. Η υποδομή αυτή θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο από ποδηλάτες, όσο και από πεζούς. Ο διαχωρισμός των ποδηλάτων από τους πεζούς μπορεί να γίνει με μια απλή λωρίδα, η οποία υλοποιείται συνήθως είτε με απλή διαγράμμιση, είτε με χρωματισμό του συνόλου της λωρίδας, είτε με ανακατασκευή του πεζοδρομίου και επίστρωση με κυβόλιθους ή άλλο υλικό, χρώματος που να ξεχωρίζει από το χρώμα του υπόλοιπου πεζοδρομίου.

Η σήμανση είναι ένα ακόμα στοιχείο που δεν πρέπει να παραληφθεί. Επειδή το οδικό δίκτυο που περιβάλλει την υπό μελέτη περιοχή είναι τέτοιο που αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες στα αυτοκίνητα, η ειδική σήμανση για τους ποδηλάτες δε θα πρέπει να λείπει, προκειμένου να εξασφαλίζεται η άνεση και ασφάλειά τους, καθώς και η λειτουργικότητα του οδικού δικτύου γενικότερα. Ο βασικότερος κανόνας για το σύστημα σήμανσης του ποδηλάτου είναι το να είναι λιτό, σαφές και απλό.

Οι τρεις τομείς που θα πρέπει να καλύπτονται από τη σήμανση είναι η σχέση των ποδηλάτων με τα αυτοκίνητα, τους πεζούς και με την ίδια την πόλη. Ως προς τη σχέση των ποδηλάτων με τα αυτοκίνητα, η σήμανση πρέπει να δίνει έμφαση κυρίως στην επισήμανση της ύπαρξης των ποδηλάτων προς όλους τους άλλους οδηγούς. Ως προς τους ποδηλάτες και τους πεζούς, όπως προαναφέρθηκε, οι λύσεις που δίνονται τους φέρνουν πολύ κοντά. Έτσι, η σήμανση πρέπει να είναι προσεκτικά τοποθετημένη, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή συνύπαρξή τους. Τέλος, η σχέση των ποδηλάτων με την πόλη, αντιμετωπίζεται από την πληροφοριακή σήμανση. Δηλαδή, αφορά την ενημέρωση του ποδηλάτη στις διασταυρώσεις ως προς τη συνέχεια του δικτύου και ως προς τους ενδιαφέροντες προορισμούς που καλύπτονται από το δίκτυο.

Η στάθμευση είναι επίσης ένας παράγοντας που παίζει κύριο ρόλο στην οργάνωση των δικτύων. Όπως φαίνεται στον χάρτη, προτείνεται η κατασκευή ενός χώρου πίσω από το εμπορικό κέντρο, ο οποίος θα προσφέρει στάθμευση για αυτοκίνητα, επιπρόσθετος στον ήδη υπάρχον υπόγειο χώρο στάθμευσης του Mall. Στο χώρο αυτόν προτείνεται επιπλέον και η πολιτική ενοικίασης ποδηλάτων. Εξάλλου, η χωροθέτηση του δικτύου παροχής ποδηλάτων συνδέεται άμεσα με τη γενικότερη πολιτική στάθμευσης που εφαρμόζεται στη Λευκωσία. Η πολιτική στάθμευσης, όντας ουσιαστικά το αποτελεσματικότερο εργαλείο για τον έλεγχο και της κυκλοφορίας, είναι πολύ σημαντικό να ενταχθεί στη γενικότερη στρατηγική ένταξης του ποδηλάτου στην πόλη. Όπως και να 'χει, είναι γνωστό ότι η υλοποίηση υποδομής για το ποδήλατο είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να απομακρυνθεί η στάθμευση από εκείνους τους δρόμους στους οποίους δεν είναι επιθυμητή.

Γενικά, σύμφωνα με την πολιτική ενοικίασης ποδηλάτων, στους περισσότερους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων οι οποίοι βρίσκονται κοντά σε δραστήρια και πολυσύχναστα κέντρα της Κύπρου επιδιώκεται να ενοικιάζονται και ποδήλατα, ώστε να γίνεται ευκολότερα η μετεπιβίβαση από το αυτοκίνητο στο ποδήλατο. Με τον τρόπο αυτό, δίνεται το κίνητρο στους πολίτες να χρησιμοποιούν περισσότερο το μέσο του ποδηλάτου για να μετακινηθούν στο κέντρο της πόλης, αφήνοντας πίσω το ΙΧ τους.

### **5.3.4.β Προτεινόμενες κατασκευές για διάβαση ποδηλάτων στην περιοχή μελέτης**

Όταν σε ένα ποδηλατόδρομο συναντάται κάποιο εμπόδιο – όπως ένας σιδηρόδρομος, ένα ποτάμι ή μια εθνική οδός ή κάποιο είδος ανισόπεδης διέλευσης, τότε χρειάζεται με κάποιον τρόπο να υπάρξει συνέχεια σε αυτόν τον ποδηλατόδρομο. Αυτή η διέλευση μπορεί να λάβει τη μορφή μιας γέφυρας (υπέργεια διάβαση), μίας σήραγγας (υπόγεια διάβαση) ή μίας απλής διευκόλυνσης πάνω στον ίδιο τον αυτοκινητόδρομο.

- Γέφυρες: Εάν είναι αδύνατο να κατασκευαστεί μια ανεξάρτητη γέφυρα για τη διάβαση των ποδηλάτων, μία επιλογή είναι το να ανασκευαστεί μια πλευρά κάποιας

υπάρχουσας γέφυρας αυτοκινητόδρομου, ώστε αυτή να αποτελέσει την υπέργεια διάβαση του ποδηλάτου. Αυτό μπορεί να γίνει όταν:

-η εγκατάσταση της γέφυρας έχει τη δυνατότητα να συνδεθεί με τον ποδηλατόδρομο και στα δύο άκρα του

-υπάρχει επαρκές πλάτος στη μία πλευρά της γέφυρας ή υπάρχει η δυνατότητα διαπλάτυνσης

-έχουν γίνει προβλέψεις για το διαχωρισμό της κυκλοφορίας των ποδηλάτων από άλλα οχήματα.

Βέβαια, η τοποθέτηση μηχανισμού για λωρίδα ποδηλατόδρομου σε μία υπάρχουσα γέφυρα προϋποθέτει ότι η γέφυρα έχει επαρκή δύναμη για να κρατήσει μια τέτοια υποδομή. Παρόλα αυτά, θα χρειαστεί να γίνει μελέτη η οποία θα καθορίσει την ασφάλεια της προτεινόμενης προσθήκης.

• Ισόπεδες Διασταυρώσεις: Στις διασταυρώσεις σπάει η ευθυγραμμία των λωρίδων του ποδηλάτου. Η θλάση αυτή προσδίδει κάποια οφέλη, όπως τα εξής:

- μείωση της ταχύτητας του ποδηλάτη

- απομάκρυνση του ποδηλάτη από τα αυτοκίνητα που στρίβουν αριστερά

- βελτίωση της ορατότητας του ποδηλάτη, με αποτέλεσμα να είναι προσεχτικότερος στα ερχόμενα προς τη διασταύρωση αυτοκίνητα.

Οι ισόπεδες διασταυρώσεις ξεχωρίζουν με ειδικούς χρωματισμούς της λωρίδας πάνω στην ασφαλτο, καθώς και από την ανύψωση του καταστρώματος ή την απλή σήμανση χωρίς χρωματισμό.

• Υπόγειες διαβάσεις και σήραγγες: Σε ορισμένες περιπτώσεις, μια υπόγεια διάβαση μπορεί να αποτελεί τον καλύτερο τρόπο για να μεταφερθεί ένα κομμάτι του ποδηλατόδρομου κάτω από τον αυτοκινητόδρομο. Βέβαια, θα πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά κάποιοι παράγοντες, όπως ο φωτισμός, η θερμοκρασία, καθώς και η συντήρηση μιας τέτοιας διάβασης, προκειμένου να είναι ασφαλής.

Συγκρίνοντας τις παραπάνω εναλλακτικές επιλογές, θα πρέπει έπειτα από κατάλληλες μελέτες να οδηγηθούν οι σχεδιαστές στην καλύτερη κατά περίπτωση απόφαση. Συνοπτικά, παρατηρούνται τα εξής χαρακτηριστικά όσον αφορά τη χρήση καθεμιάς από τις επιλογές αυτές. Ξεκινώντας από την υπέργεια γέφυρα, ο ποδηλάτης αναγκάζεται να διακόψει την πορεία του προκειμένου να ανέβει τη γέφυρα και να περάσει απέναντι, κατεβαίνοντας από το ποδήλατό του και μεταφέροντάς το μέσω της ειδικής ράμπας στις σκάλες. Κάτι τέτοιο, πιθανότατα να κουράσει τον ποδηλάτη και να τον κάνει να δυσανασχετήσει.

Αντίθετα, στην ισόπεδη διασταύρωση, παρόλο που και πάλι διακόπτεται η πορεία του ποδηλάτη, δεν χρειάζεται να κατέβει από το ποδήλατό του ή να το μεταφέρει ο ίδιος. Απλώς θα πρέπει να περιμένει προκειμένου ο φωτεινός σηματοδότης να του επιτρέψει να περάσει απέναντι. Επιπλέον, όσον αφορά την οικονομία του κράτους οι ισόπεδες διασταυρώσεις είναι οι οικονομικότερες, ευκολότερες και απλούστερες στην υλοποίησή τους, καθώς και λιγότερο χρονοβόρες κατά το σχεδιασμό τους.

Τέλος, όσον αφορά τις υπόγειες διαβάσεις, το κυριότερο πλεονέκτημά τους είναι το γεγονός ότι είναι το μόνο είδος διάβασης στο οποίο δεν διακόπτεται η ροή του ποδηλάτη, αλλά συνεχίζει χωρίς κανένα εμπόδιο την πορεία του περνώντας στην απέναντι πλευρά του δρόμου. Η συγκεκριμένη εναλλακτική είναι ιδιαίτερα προσιτή σε δρόμους πολλών λωρίδων στους οποίους αναπτύσσονται και μεγάλες ταχύτητες. Ο ποδηλάτης που χρησιμοποιεί έναν τέτοιο δρόμο χρειάζεται να νιώσει ότι μπορεί να εξασφαλίσει την ασφάλειά του, και συνεπώς ο καλύτερος τρόπος γι 'αυτό είναι η ύπαρξη μιας υπόγειας διάβασης.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

**Φ**τάνοντας στο τέλος της μελέτης και κάνοντας μια σύντομη αναδρομή στα όσα ειπώθηκαν, η πρώτη και κύρια διαπίστωση που γίνεται είναι πως η δομή της πόλης εξαρτάται από την ανάπτυξη των εμπορικών κέντρων και αντίστροφα. Καταρχήν, θα ήταν άδικο να μην αναγνωριστεί η θετική επίδραση των εμπορικών κέντρων στην αναβάθμιση περιοχών, που πριν θεωρούνταν υποβαθμισμένες. Στην προκείμενη περίπτωση, το mall of Cyprus είναι αυτό που βοήθησε στη δημιουργία και άλλων καταστημάτων στη γύρω περιοχή, τα οποία έπρεπε να είναι εξίσου σύγχρονα για να μπορέσουν να το ανταγωνιστούν. Επομένως, όλη η υπό μελέτη περιοχή, προκάλεσε το ενδιαφέρον των κατοίκων των γύρω περιοχών.

Το τελευταίο ακολούθησε μία αλυσίδα αντιδράσεων, με πρώτη αντίδραση την αύξηση των απαιτήσεων για μετακινήσεις, από και προς την περιοχή όπου εγκαταστάθηκε το εμπορικό κέντρο. Αναγκάστηκε το κράτος να εκσυγχρονήσει το σύστημα των μέσων μαζικής μεταφοράς, τοποθετώντας στην περιοχή σταθμό αφετηρίας λεωφορείων, αγοράζοντας καινούρια/ σύγχρονα λεωφορεία, αυξάνοντας τη συχνότητα των δρομολογίων και επεκτείνοντας το δίκτυο και στις γύρω περιοχές. Έπειτα παρατηρείται μία μετακίνηση των εμπορικών δραστηριοτήτων στα προάστια, αποσυμφορίζοντας το κέντρο της πόλης.

Οι αντιδράσεις δεν είναι μόνο θετικές, αλλά υπάρχει και η αρνητική όψη του νομίσματος. Η γειτονιά αποσυντίθεται με τον καιρό, χάνοντας την αξία που είχε παλαιότερα, με το να γίνει αδιάφορη πλέον στους κατοίκους της. Οι κάτοικοί της αναζητούν τα ψώνια, τη διασκέδαση ή την ψυχαγωγία γενικότερα, στο εμπορικό κέντρο. Σε αυτό είναι που βρίσκουν πια την ικανοποίηση, εξαιτίας της μεγάλης ποικιλίας επιλογών και συνδυασμό αυτών, που προσφέρει. Η γειτονιά λοιπόν, αποκτά μόνο ένα τυπικό πρόσωπο, αφού από τόπο συναπαντήματος που αποτελούσε παλαιότερα, κατέληξε απλά τόπος κατοικίας. Οι απρόσωπες, τυπικές σχέσεις με τους γείτονες είναι χαρακτηριστικές για τις περισσότερες γειτονιές της Λευκωσίας.

Τα μέσα μεταφοράς αλλάζουν και το σύστημα τους μεταβάλλεται, επίσης. Το ποδήλατο και τα πόδια, σαν επιλογή τρόπου μετακίνησης δεν υφίσταται πλέον. Πρώτη λύση για μετακίνηση είναι το αυτοκίνητο. Ο λόγος είναι ότι τα εμπορικά κέντρα, εκτός του ότι προσφέρουν πολλές θέσεις στάθμευσης, βρίσκονται στα προάστια της Λευκωσίας, οπότε η πρόσβαση σε αυτά δεν εξυπηρετείται πάντα από τα μέσα μαζικής μεταφοράς και όταν αυτό πραγματοποιείται, το ωράριο και η συχνότητα της δημόσιας συγκοινωνίας δεν καλύπτει τη διάρκεια εξόδου. Οπότε, το αυτοκίνητο παρουσιάζεται ως ιδανική λύση, αφού με αυτό ο



επιβάτης είναι ανεξάρτητος. Μπορεί να πάει όπου θέλει, ότι ώρα θέλει. Το περιβάλλον φυσικά επιβαρύνεται. Η δε ανάγκη για περισσότερους χώρους στάθμευσης αυξάνει και άρα ο πολίτης περισσότερο θα ενθαρρύνεται να χρησιμοποιήσει το ΙΧ. Δεν αναγκάζεται έτσι να χρησιμοποιήσει εναλλακτικές λύσεις όπως τα ΜΜΜ, αφού ουσιαστικά προωθείται να χρησιμοποιήσει το αυτοκίνητό του.

Οι περιβαλλοντικές λοιπόν, επιπτώσεις δεν απουσιάζουν. Η αυξημένη διέλευση αυτοκινήτων προκαλεί ηχορύπανση, καυσαέρια, απόβλητα και κούραση στους κατοίκους των γύρω περιοχών. Τι θα μπορούσε να γίνει; Είναι απλό. Το εμπορικό κέντρο αποτελεί από μόνο του μία μεγάλη γειτονιά, όπου ο κάθε ένας μας μπορεί να βρει ό,τι αναζητά. Μόνο οι κατοικίες λείπουν από αυτό. Γιατί λοιπόν, να μην φέρουμε πάλι πίσω στις γειτονιές, αυτά που έχουν ανάγκη οι κάτοικοι, ώστε τελικά να μην χρειάζεται να τα αναζητήσουν κάπου έξω από τα όρια της γειτονιάς τους; Αυτό θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί με το να χτιστούν σύγχρονες υπεραγορές στις γειτονιές, κάτι που ήδη βέβαια, έχει αμυδρά ξεκινήσει στην Κύπρο, με τη συμβολή των υπεραγορών express, όπως είναι το Lidl. Απ' ότι φαίνεται όμως, δεν επαρκεί αυτό. Ας γίνουν επομένως και άλλες ενέργειες. Θα μπορούσαν να χτιστούν, για παράδειγμα, μικροί κινηματογράφοι, ή να ανοίξουν καταστήματα μέσα στις γειτονιές.

Επίσης, έλεγχοι, κανονισμοί, νέες διατάξεις νόμων, ορθολογική οργάνωση και διορατική σχεδίαση, τέτοια που θα προλαβαίνει να αποκρούει προβλήματα πριν αυτά εμφανιστούν, ενημέρωση του κοινού, υλοποίηση ιδεών, παρμένες από πόλεις του εξωτερικού που γνωρίζουμε ότι είναι περισσότερο λειτουργικές από τις δικές μας, ως προς τα δίκτυά τους, το περιβάλλον και τη δομή της πόλης τους, είναι μερικές από τις ευθύνες του κράτους μας.

Το βασικό συμπέρασμα είναι πως η ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου συνέβαλε στη μεταμόρφωση της πόλης. Αντίστροφα, η δομή της πόλης υποβοήθησε την περαιτέρω ανάπτυξη εμπορικών κέντρων, προκαλώντας θετικές και αρνητικές επιπτώσεις. Όμως, τίποτα δεν είναι καταδικασμένο. Με τα κατάλληλα μέτρα, η πολιτεία μπορεί να ενισχύσει τα θετικά της όλης υπόθεσης και να ελαχιστοποιήσει τα αρνητικά. Η επιθυμητή βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι μόνο μια μακρινή ιδέα. Μπορεί να πάρει διαστάσεις, αρκεί να επιδιωχθεί μέχρις ότου πραγματοποιηθεί.

## **BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Αντωνιάδη Α. (1999). Κατωπεριμενώματα: Αρχιτεκτονικό-περιβαλλοντικά κείμενα, εκδόσεις Ύδρα
2. Αραβαντινός Α. (1988). Τι δεν περιλαμβάνει η πρόταση του Δήμου της Αθήνας για αναβάθμιση του κέντρου της, Εισήγηση στο Επιστημονικό Διήμερο του Τ.Ε.Ε. *Αξιολόγηση της πρότασης του Δήμου για το κέντρο της Αθήνας*.
3. Βλαστός Θ. και Μηλάκης Δ. (2006). Πολεοδομία VS Μεταφορές. Από την απόκλιση στη σύγκλιση. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Έρευνας, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου & Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, ΕΜΠ-ΣΑΤΜ
4. Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν., Μηλάκης Δ. (2007). Ποδήλατο-οδηγός σχεδιασμού και αξιολόγησης δικτύων. ΤΕΕ, Αθήνα
5. Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν., Μηλάκης Δ. (2005). Η συζήτηση περί της μορφής της βιώσιμης πόλης. *Αειχώρος*, τόμος 4, τεύχος 1, Μάιος, σελ 21-22
6. Βλαστός Θ., Πολύζος Ι (1999). Πολιτικές για το Αστικό Περιβάλλον-Η ευρωπαϊκή εμπειρία. Πάτρα
7. Βλαστός Θ. και Σιόλας Α. (1994). Προς ένα ασφαλές και ήπιο αστικό οδικό περιβάλλον μέσω μιας στρατηγικής παρεμβάσεων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού χώρου. *Τεχνικά Χρονικά*, σελ. 539-555
8. Γεώργιου Μ. Σαρηγιάννη (2006). Ο εκφυλλισμός των κέντρων της πόλης, τα μολς και τα παιχνίδια των επενδυτών. *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 58–περίοδος Β, Ιούλιος/Αύγουστος, σελ 78
9. Διαμαντόπουλος Μ. (1988). Το κέντρο του κέντρου ή Το κέντρο της Αθήνας και η πρόταση του δήμου Αθηναίων. Παρέμβαση στο Επιστημονικό Διήμερο του Τ.Ε.Ε: *Αξιολόγηση της πρότασης του Δήμου για το κέντρο της Αθήνας*.
10. Δελλαδέτσιμας, Π.Μ. (2004). Η τρέχουσα δυναμική της ανάπτυξης της Αθήνας: Συμβατικό-Νέο Πρότυπο και έργα υποδομής. *Γεωγραφίες*, Τεύχος 7, εκ. Εξάντας, σελ.48-64
11. Demetriou C. Nicosia Urban Area. Department of Town Planning and Housing, Nicosia, σελ 250
12. Θεοράτος, Μ. (2005). Σύγχρονος τρόπος ζωής. Real estate and Development, Retail and Entertainment in Greece, σελ 90-95

13. Κυκλοφοριακή Μελέτη Περιοχής Νέου Γενικού Νοσοκομείου Λευκωσίας, Πανεπιστήμιο Κύπρου
14. Λαϊνά Ε. (2006). Το εμπορικό κέντρο ως αστικός προορισμός. *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 58 – περίοδος Β | Ιούλιος/Αύγουστος, σελ 57
15. Μηλάκης Δ. (2006). Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μακρο- και Μικρο- κλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης. ΕΜΠ, Αθήνα
16. Μηνά Δ. (2009). Τα συγκοινωνιακά δίκτυα στην Αθήνα και η επίδρασή τους στη χωροθέτηση και στο κοινό του κινηματογράφου. ΕΜΠ, Αθήνα
17. Πανταζή Μ. και Φιλίππου Α. (2006). Shopping malls: αναζητώντας ταυτότητα στους καταναλωτικούς μη-τόπους της σύγχρονης πραγματικότητας. *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 58 – περίοδος Β, Ιούλιος/Αύγουστος, σελ 82-84
18. Πεردίκη Γ. (2009). Αυτοκίνητα Άλογα, *Σημερινή* 07/06
19. Σακελλαρίδου Α. και Χατζηκωνσταντίνου Ε. (2006). Το εμπορικό κέντρο ως αστικός προορισμός. *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 58 – περίοδος Β, Ιούλιος/Αύγουστος. Σελ. 61-62
20. Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας (2011), Υπουργείο Εσωτερικών-Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Λευκωσία
21. Torok A. (2005). Το εμπορικό κέντρο δεν εξαντλείται σε μια ομάδα καταστημάτων, *Real estate and Development, Retail and Entertainment in Greece*, σελ. 110-111

## ***Διευθύνσεις στο διαδίκτυο***

<http://www.el.wikipedia.org>

<http://www.yme.gr> [www.oasa.gr](http://www.oasa.gr).

<http://www.podilatokinisi.net>

<http://www.themallofcyprus.com>

<http://www.sigmalive.com/inbusiness/news/retail/248302>

<http://www.moi.gov.cy>

<http://www.cyprusbybus.com>

<http://www.podilatoendrasi.com.cy>

<http://www.journeyetc.com/articles/shopping-mall-architecture/>

<http://www.archicentral.com/treasure-island-mall-bhilai-india-sanjay-puri-architects-4991/>

[http://www.nicosia.org.cy/lefkosia\\_istoria.shtm](http://www.nicosia.org.cy/lefkosia_istoria.shtm)

[http://www.immoconsult.gr/u\\_photos/news/5.pdf](http://www.immoconsult.gr/u_photos/news/5.pdf)

<http://www.podhlatodromoi.gr>

<http://ypodomes.blogspot.gr>

[http://www.koukouvagia.com/periexomena/topika/texnooikonomiki\\_meleti\\_gia\\_tram\\_stin\\_kupro](http://www.koukouvagia.com/periexomena/topika/texnooikonomiki_meleti_gia_tram_stin_kupro)

<http://www.ypodomes.com/index.php/ypodomes-exoterikou/item/1632->

## ***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ***





## **ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

**ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ  
ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 9, ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥΠΟΛΗ  
ΖΩΓΡΑΦΟΥ, ΑΘΗΝΑ 157 80**

### ***ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ ΤΟΥ MALL: Επιπτώσεις Σε Τομείς Της Οικονομικής και Κοινωνικής Ζωής της Λευκωσίας Από Την Εγκατάσταση και Λειτουργία του Mall***

Το ερωτηματολόγιο είναι εμπιστευτικό. Κατά την επεξεργασία δεν θα καταχωρηθούν τα στοιχεία ταυτότητας του ερωτώμενου.

#### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΚΥΡΙΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ:**

**1. Μέσο μετακίνησης προς το mall:**

- A)πόδια
- B)ποδήλατο
- Γ)αυτοκίνητο
- Δ)Μοτοσυκλέτα
- E)Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

**2. Ποιο μέσο μετακίνησης χρησιμοποιείτε συνήθως για:**

**α)την εργασία σας:**

- A)πόδια
- B)ποδήλατο
- Γ)αυτοκίνητο
- Δ)Μοτοσυκλέτα
- E)Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

**β) Αναψυχή:**

- A) πόδια
- B) ποδήλατο
- Γ) αυτοκίνητο
- Δ) Μοτοσυκλέτα
- Ε) Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

**γ) ψώνια:**

- A) πόδια
- B) ποδήλατο
- Γ) αυτοκίνητο
- Δ) Μοτοσυκλέτα
- Ε) Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

**3. Πόσο συχνά επισκέπτεστε την περιοχή του mall:**

- α) 1 φορά τη βδομάδα
- β) περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ) 1 φορά το μήνα
- δ) περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε) σπάνια- σχεδόν ποτέ

**4. Λόγος Επίσκεψης στην περιοχή:**

- A) ψώνια
- B) ταινία
- Γ) υγεία και μετά για ένα καφέ στο mall (αφού το μεγαλύτερο κρατικό νοσοκομείο είναι ακριβώς δίπλα)
- Δ) εργασία
- Ε) βόλτα
- ΣΤ) άλλο

**5. Ώρα παραμονής στο χώρο:**

- A) λιγότερο από 2-3 ώρες
- B) περισσότερο από 2-3 ώρες



6. Ποια εποχή επισκέπτεστε πιο συχνά την περιοχή του mall;

- A) χειμώνα
- B) άνοιξη
- Γ) καλοκαίρι
- Δ) φθινόπωρο

7. Γιατί εδώ και όχι αλλού;

- A) είναι κοντά
- B) ύπαρξη χώρου στάθμευσης
- Γ) σύγχρονο εξοπλισμό
- Δ) ιδανικές συνθήκες κλιματισμού
- Ε) θέλαμε να κάνουμε πολλά πράγματα μαζί
- ΣΤ) τυχαία
- Ζ) άλλο (σημειώστε το λόγο εδώ)

8. Πριν χτιστεί το mall πού πηγαίνατε πιο συχνά για:

α) καφέ:

- A) στη δική σας πόλη (εάν είστε από άλλη πόλη)
- B) στο κέντρο της Λευκωσίας
- Γ) Αλλού

β) ψώνια:

- A) στη δική σας πόλη (εάν είστε από άλλη πόλη)
- B) στο κέντρο της Λευκωσίας
- Γ) Αλλού

γ) ταινία:

- A) στη δική σας πόλη (εάν είστε από άλλη πόλη)
- B) στο κέντρο της Λευκωσίας
- Γ) Αλλού

**9. Αφού χτίστηκε το mall πόσο συχνά πάτε στην κάθε περίπτωση για :**

**1) Καφέ:**

**A)στη δική σας πόλη (εάν είστε από άλλη πόλη):**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

**B)στο κέντρο της Λευκωσίας :**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

**Γ)στο mall:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

**Δ)αλλού:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

## **2) Ψώνια:**

**A)στη δική σας πόλη (εάν είστε από άλλη πόλη):**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

**B)στο κέντρο της Λευκωσίας:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

**Γ)στο mall:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

**Δ) αλλού:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

### **3) Ταινία:**

#### **A)στη δική σας πόλη (εάν είστε από άλλη πόλη):**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

#### **B)στο κέντρο της Λευκωσίας:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

#### **Γ)στο mall:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

#### **Δ) αλλού:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα
- ε)σπάνια- σχεδόν ποτέ

**10.Πριν χτιστεί το mall πόσο συχνά βγαίνατε για ψώνια/ καφέ/ ταινία:**

- α)1 φορά τη βδομάδα
- β)περισσότερο από μία φορά τη βδομάδα
- γ)1 φορά το μήνα
- δ)περισσότερο από μία φορά το μήνα

**11.Τι άλλο θα προτιμούσατε να σας πρόσφερε η περιοχή αυτή;**

**ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ:**

**12.Περιοχή κατοικίας:**

- α) εντός Λευκωσίας
- β) επαρχία Λευκωσίας
- γ) άλλη πόλη και ποια;

**13.Οικογενειακή κατάσταση:**

- α) άγαμος/ η χωρίς παιδιά
- β) άγαμος/ η με ανήλικα παιδιά
- γ) άγαμος/ η με ενήλικα παιδιά
- δ) παντρεμένος/ η χωρίς παιδιά
- ε) παντρεμένος/ η με ανήλικα παιδιά
- στ) παντρεμένος/ η με ενήλικα παιδιά
- ζ) άλλο που δεν αναφέρεται στα πιο πάνω

**14.Ομάδα ηλικίας που ανήκετε :**

- A) κάτω από 18
- B) 19-25
- Γ) 26-34
- Δ)35-44
- E)45-54
- Στ)55-63
- Z)πάνω από 63

**15.Εισόδημα:**

- A) κάτω από 650 ευρώ
- B) 650-1200 ευρώ
- Γ) 1200-2000 ευρώ
- Δ)πάνω από 2000 ευρώ

**16.Φύλο:**

ΑΝΤΡΑΣ/ ΓΥΝΑΙΚΑ

**17.Δουλεύετε αυτό τον καιρό (η ερώτηση δεν αφορά συνταξιούχους);**

Ναι/ Όχι

**18.Ιδιότητα:**

- A)μαθητής
- B)φοιτητής
- Γ)Δημόσιος υπάλληλος
- Δ)ιδιωτικός υπάλληλος
- Ε)επιχειρηματίας
- Ζ)άλλο

**ΤΕΛΟΣ**

- Οριο Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας
- Οριο Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας
- Ιστορικοί Πυρηνές



100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400  
ΜΕΤΡΑ



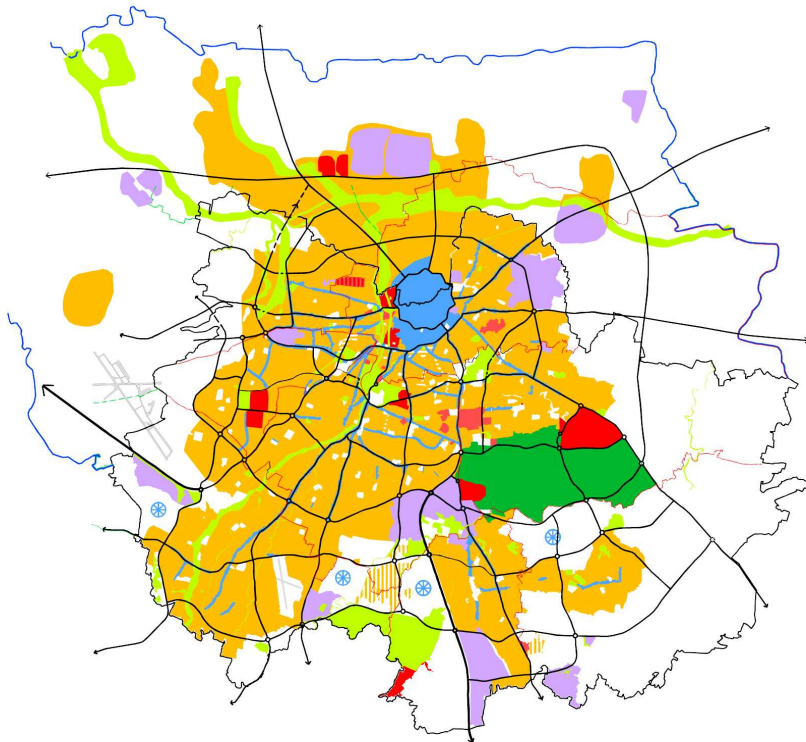
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
**ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**  
Τροποποιημένο

Περιοχή Μελέτης και  
Διοικητική Δομή







-  Οριο Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας
-  Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας
-  Περιοχή Οικιστικής Αναπτύξης / Εντός Ορίου Αναπτύξης
-  Κυριοί Ελευθεροί Χωροί
-  Εθνικό Δάσος Αθαλασσάς
-  Αστικό Κέντρο / Αξονες Δραστηριότητας
-  Κυρίες Χρήσεις
-  Βιομηχανία / Βιοτεχνία
-  Εξειδικευμένες Αναπτύξεις

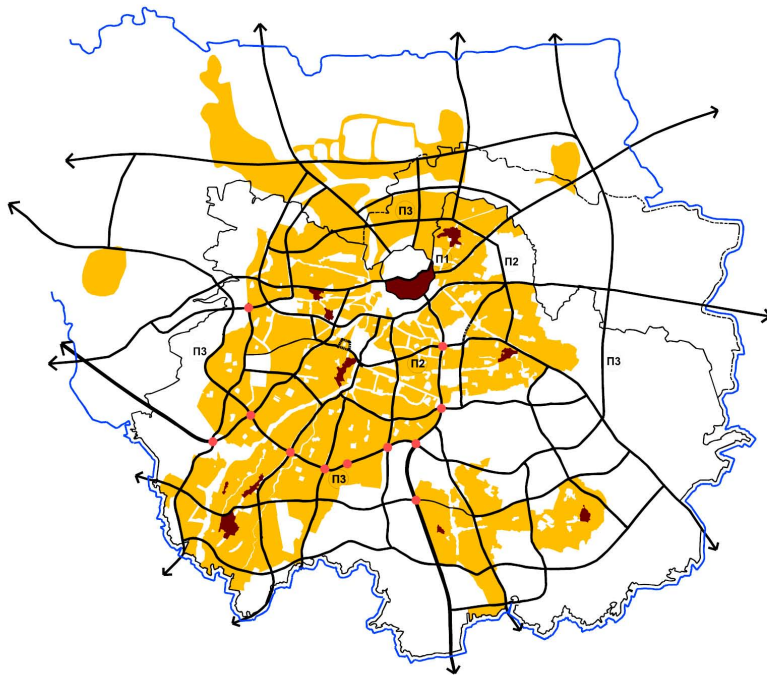
0 150 300 450 600 750 900 1050 1200 1350 1500  
ΜΕΤΡΑ.



ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
**ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**  
Τροποποιημένο

Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο



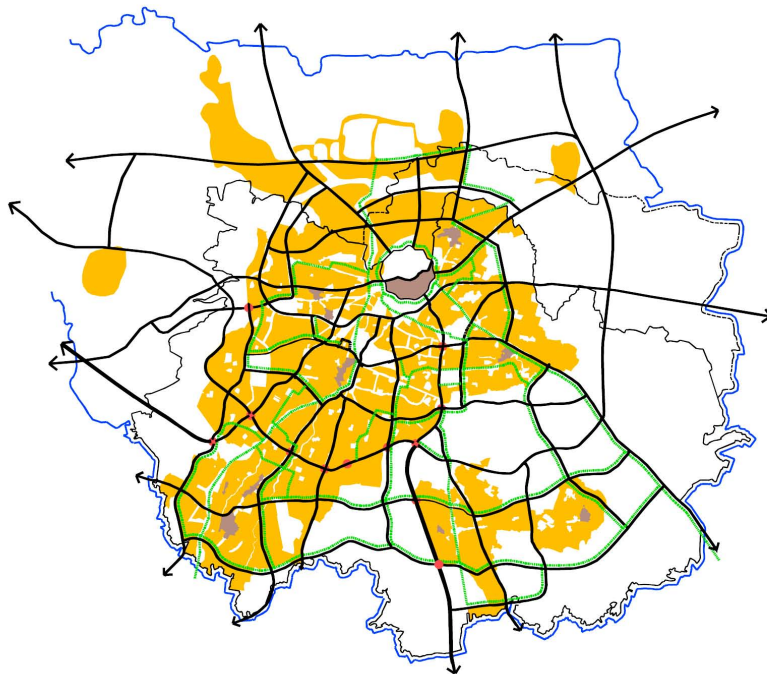
- Ιστορικός Πυρήνας
- Οικιστική Ζώνη
- Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Δρόμοι Πρωταρχικής Σηµασίας
- Ανισοπεδοί Κοµβοί
- Π1 Εσωτερικός Περιµετρικός
- Π2 Ενδιάµεσος Περιµετρικός
- Π3 Εξωτερικός Περιµετρικός



ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
**ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**  
Τροποιηµενο

Κυριο Οδικο Δικτυο  
Ενιαιας Λευκωσιας



- Ιστορικός Πυρήνας
- Οικιστική Ζώνη
- Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας
- Κύριο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων
- Ανισοπεδοί Κομβοί

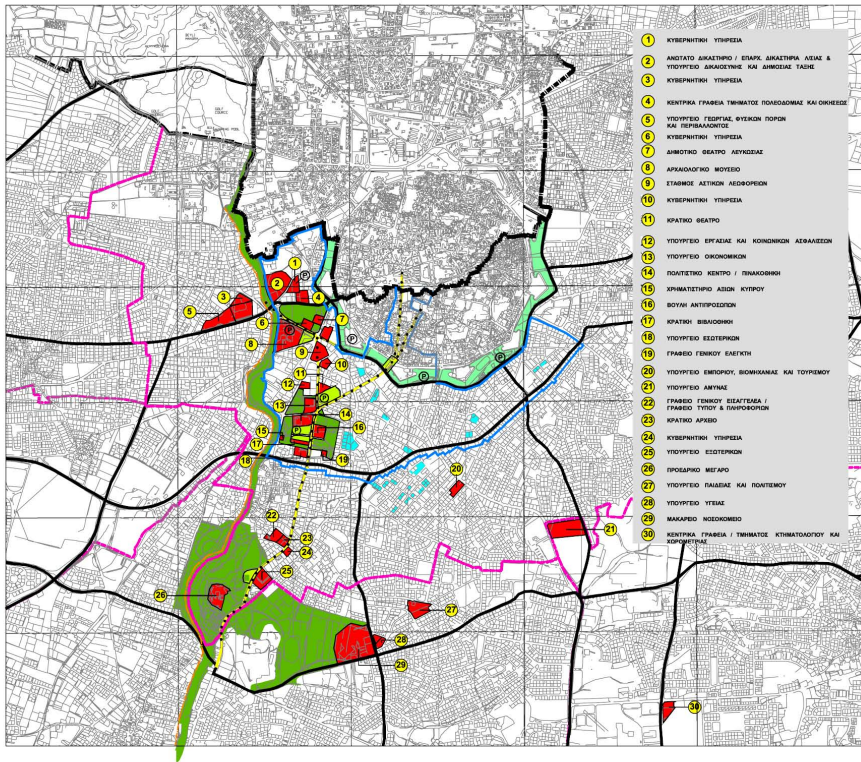
100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300  
 ΜΕΤΡΑ



ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
**ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**  
 Τροποποιημένο

Κύριο Δίκτυο  
 Ποδηλατοδρόμων Ενιαίας Λευκωσίας



- 1 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 2 ΑΝΩΤΑΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ / ΕΠΙΤΡΟΦΗ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΑΣΙΑΣ & ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ
- 3 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 4 ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ
- 5 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΕΩΡΓΙΑΣ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- 6 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 7 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ
- 8 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
- 9 ΕΤΑΒΛΟΣ ΔΕΛΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
- 10 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 11 ΚΡΑΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ
- 12 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
- 13 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
- 14 ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ / ΠΝΑΚΟΒΗΘΗ
- 15 ΑΡΧΙΜΑΤΗΡΙΟ ΑΣΙΩΝ ΚΥΠΡΟΥ
- 16 ΒΟΥΛΗ ΑΝΤΙΡΟΠΟΛΙΩΝ
- 17 ΚΡΑΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
- 18 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΤΕΡΝΩΝ
- 19 ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ
- 20 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
- 21 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΜΥΝΑΣ
- 22 ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑΣ / ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ
- 23 ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ
- 24 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 25 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΤΕΡΝΩΝ
- 26 ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΜΕΓΑΡΟ
- 27 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
- 28 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ
- 29 ΜΑΚΑΡΙΕΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ
- 30 ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ / ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΤΙΜΑΤΟΛΟΓΟΥ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ

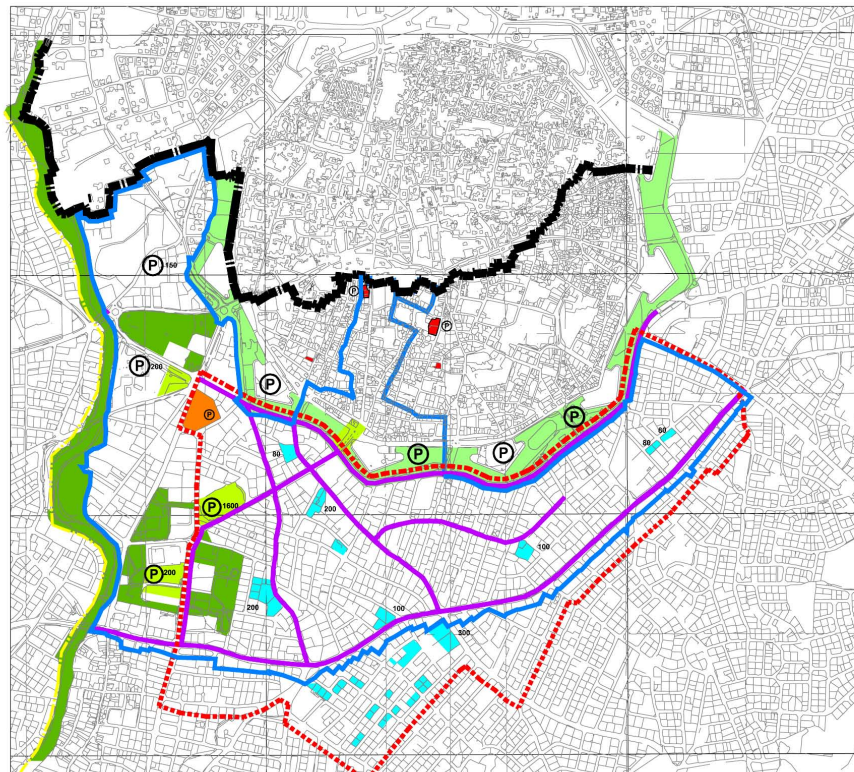
-  Οριο Αστικού Κέντρου
-  Οριο Δήμου Λευκωσίας
-  Υπουργεία και άλλες Κεντρικές Λειτουργίες
-  Πλατείες
-  Χώρος Πρασίνου στην Ταύρα
-  Δημοσιον Χώροι Πρασίνου
-  Κεντρικός Αξονας Δημοσίων Λειτουργιών
-  Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας
-  Ποδηλατοδρόμοι / Πεζοδρόμοις Πεδιανού
-  Δημοσιον Χώροι Σταθμεύσεως
-  Χώροι Σταθμεύσεως / Σχεδια Κινητῶν













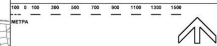
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

**ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ**  
**ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**  
 Τροποποιημένο  
 Στρατηγικό Σχέδιο  
 Χωροθετησης  
 Κυρίων Αστικών Λειτουργιών

ΑΡ.ΣΧ.ΕΛ.007  
 ΜΑΡΤΙΟΣ 2003



-  Οριο Αστικού Κέντρου
-  Οριο Περιοχής Εφαρμογής Σχεδίου Κινητρών για Δημοσίευση Δημοσίων Χώρων Σταθμεύσης
-  Πλατείες
-  Χώρος Πρασίνου στην Ταφρο
-  Δημοσίοι Χώροι Πρασίνου
-  Ποδηλατοδρόμος / Πεζοδρόμος Πεδιαιού
-  Οδοί Εφαρμογής Πολιτικών 8.12 & 8.13
-  Κεντρικός Σταθμός Αστικών Λεωφορείων
-  Δημοσίοι Χώροι Σταθμεύσης
-  Χώροι Σταθμεύσης / Σχεδίο Κινητρών
-  Χώροι Σταθμεύσης Εντός Περιτρεχιμένης Πόλης



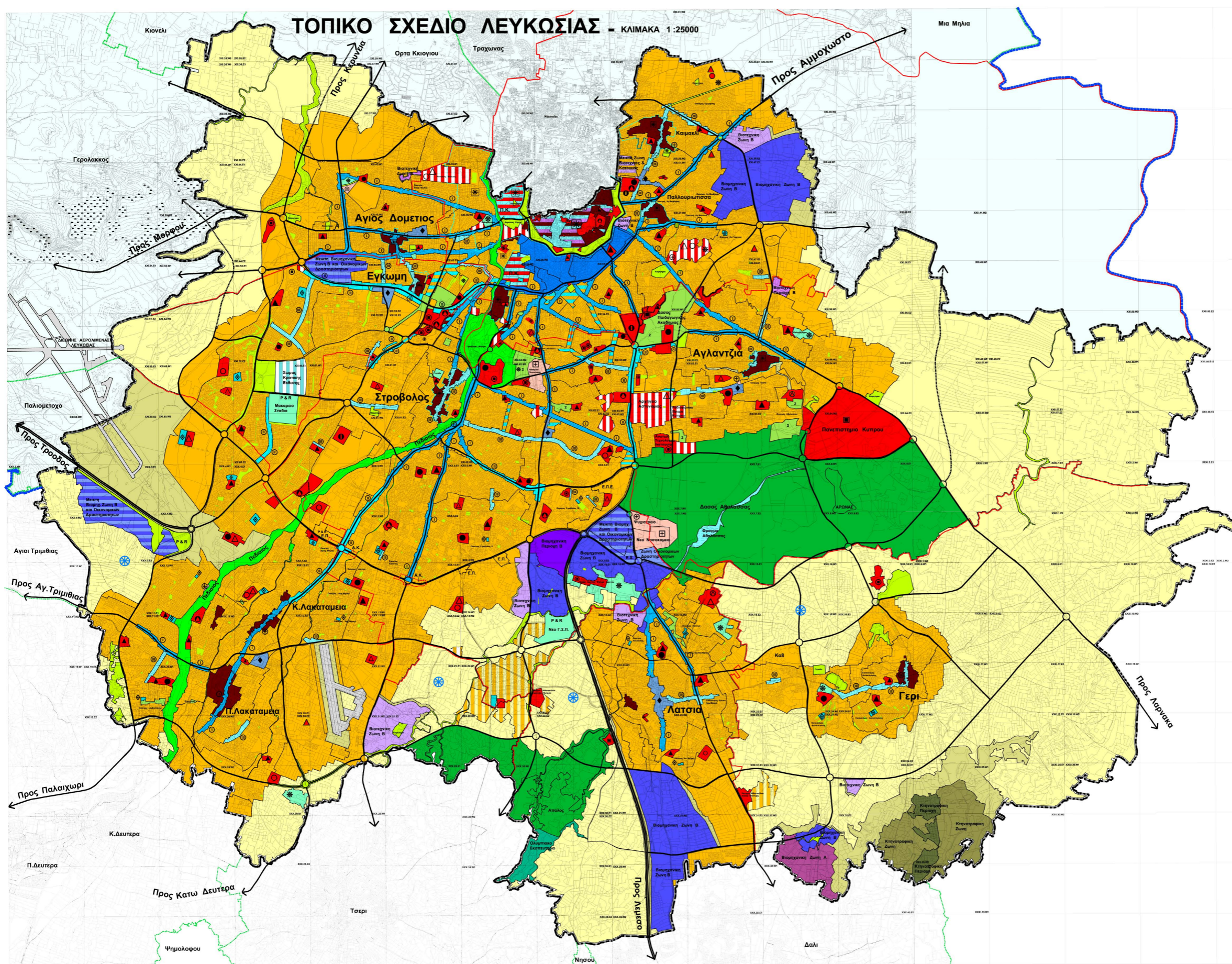
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
**ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**  
 Τροποίημενο

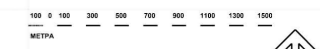
Αστικό Κέντρο



# ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ - ΚΛΙΜΑΚΑ 1:25000



- Οριο Περάσσης Τοπικού Σχεδίου
- Οριο Αναπτυξής
- Διεθνής Οριο
- Οριο Ένατου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας
- Οριο Περάσσης Ειδικού Χαρακτήρα
- Αποκατονομασμοί (Εθνικά Οδοί Δίκτυο)
- Δρόμοι Πρωταρχικής Στάθμης
- Κύριο Λειτουργικό Οδοί Δίκτυο
- Οικιστική Αναπτυξή
- Οικιστική Αναπτυξή / Γραμμή
- Ιστορικός Πάρκος
- Αστικό Κέντρο
- Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο
- Τοπικό Εμπορικό Κέντρο
- Αόριστη Δραστηριότητας Κατηγορίας I
- Αόριστη Δραστηριότητας Κατηγορίας II
- Αόριστη Δραστηριότητας Κατηγορίας III
- Περιοχή Εμπορικής Αναπτυξής & Γραμμών Πάρκινγκ
- Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Α
- Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Β
- Βιομηχανική Περιοχή Κατηγορίας θ
- Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων
- Μικτή Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Β και Οικονομικών Δραστηριοτήτων
- Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Β
- Βιομηχανική Περιοχή Κατηγορίας Β
- Μικτή Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Β και Κατοικίας
- Περιοχή Ειδικού Χαρακτήρα
- Παιδικοπαιχνιδιό Κέντρο
- Ε.Π.Ε.
- Ε.Π.
- Α.Κ.
- Ε.Χ.
- Εργασιακές Αναπτυξής (Κατηγορία 25)
- Εμπειρικός Διανομής Τμήμα
- Διανομής Σχολείο (Υψιστάτομο / Προστατευμένο)
- Γυμνασίο (Υψιστάτομο / Προστατευμένο)
- Λυκείο (Υψιστάτομο / Προστατευμένο)
- Τεχνική Σχολή (Υψιστάτομο / Προστατευμένο)
- Άλλος Σχολείο
- Πανεπιστήμιο Κύπρου
- Νοσοκομείο / Ιατρικό Κέντρο
- Διεύθυνση Εκπαίδευσης
- Σταθμός Μεταβιβίβασης Αστικών Συγκοινωνιών
- Κτηνοτροφική Ζώνη
- Κτηνοτροφική Περιοχή
- Απομονωτική Λωρίδα
- Υψηλότατο Οικόπεδο εκτός Ορίου Αναπτυξής
- Υψηλότατο Πάρκος εκτός Ορίου Αναπτυξής
- Αστικό Πάρκο
- Τοπικό Πάρκο
- Γραμμικό Πάρκο Ποδοσφαίρου
- Στάδιο - Κοινωνικά Αθλητικά Κέντρα
- Σκαμπατοστάσιο
- Άλλοι Εκτεθειμένοι Χώροι (Πάρκος, Αθλητικός, Κοιμητήριο, Λωρίδα Προσόνου και Προστασίας, κ.ο.κ.)



ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
**ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**  
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟ

Χρήση Γης





**ΧΑΡΤΗΣ 10  
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ  
ΣΤΗΝ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
- ΥΠΟΓΕΙΑ ΔΙΑΒΑΣΗ ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΩΝ
- H**  
**P** ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ
- ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- ΕΘΝΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΑ
- ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
- ΔΑΣΙΚΟ ΠΑΡΚΟ

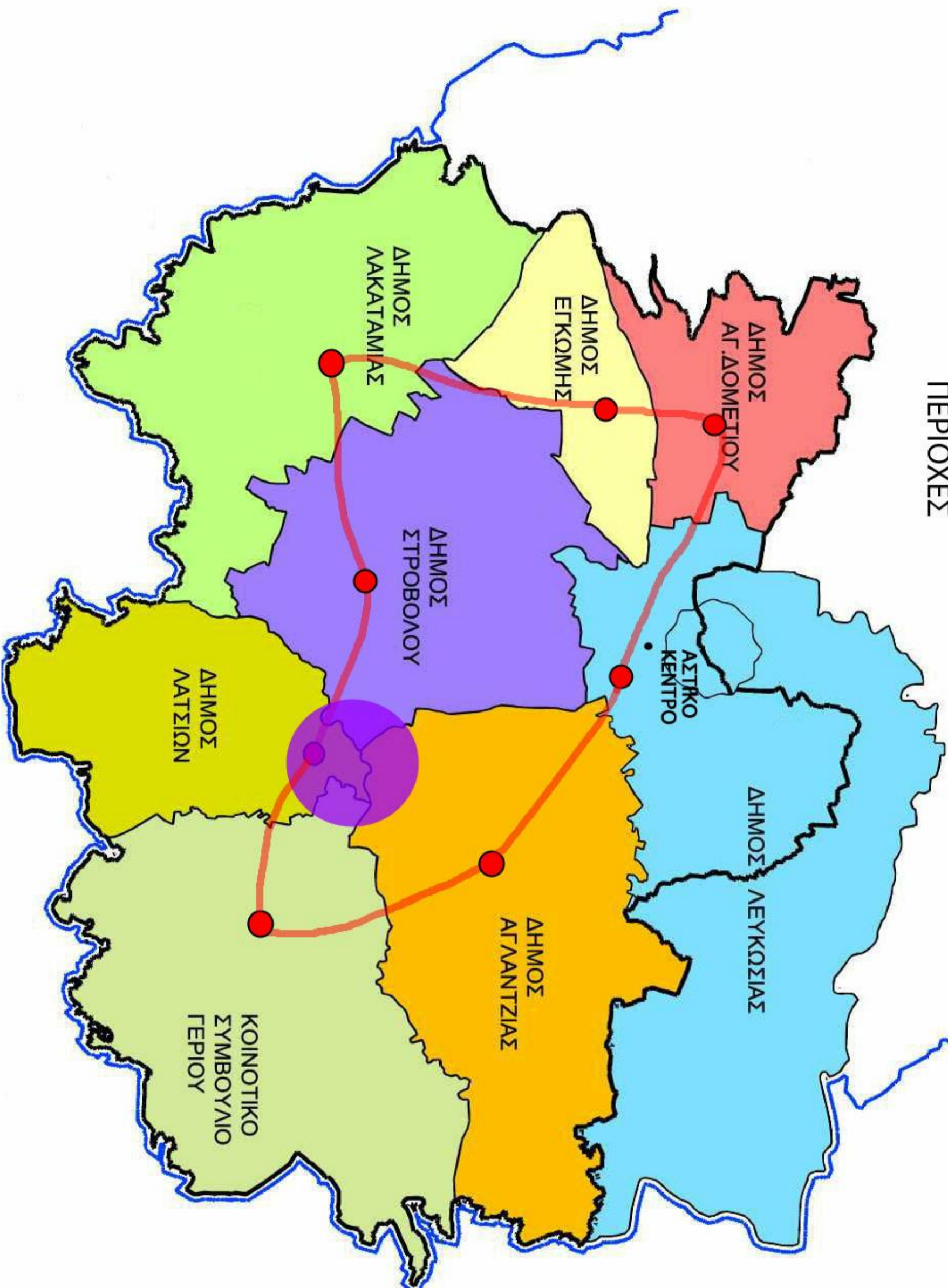


ΧΑΡΤΗΣ 11 ΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	
ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
<span style="color: red;">●</span>	ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
<span style="color: black;">●</span>	ΥΠΟΓΕΙΑ ΔΙΑΒΑΣΗ ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΩΝ
<b>H</b>	ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ
<b>P</b>	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
<span style="color: orange;">—</span>	ΕΘΝΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
<span style="color: yellow;">—</span>	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΣ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ
<span style="color: magenta;">—</span>	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
<span style="color: red;">—</span>	ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
<span style="color: black;">—</span>	ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΑ
<span style="color: red; border-bottom: 1px dashed red;">—</span>	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ
<span style="background-color: lightblue; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
<span style="background-color: lightgrey; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
<span style="background-color: lightgreen; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	ΔΑΣΙΚΟ ΠΑΡΚΟ
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 15px; height: 10px; display: inline-block; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px);"></span>	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟ
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 15px; height: 10px; display: inline-block; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px);"></span>	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ/ ΠΟΔΗΛΑΤΑ



ΕΠΑΡΧΙΑ ΚΕΡΥΝΕΙΑΣ

ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΕΣ  
ΠΕΡΙΟΧΕΣ



0 250 500 1000 1500  
ΜΕΤΡΑ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ  
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:  
ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ  
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ-  
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ MALL OF CYPRUS

ΕΚΤΟΝΗΣΗ:  
ΠΑΝΑΓΗ ΒΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΤΩΝ:  
ΣΑΓΓΙΑΣ Ι.

ΠΗΓΗ ΥΠΟΒΑΘΡΟΥ:  
ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

ΧΑΡΤΗΣ 12  
ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ  
ΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ ΤΡΑΜ

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

— όριο τοπικού σχεδίου  
Λευκωσίας

— όριο ενιαίου πυθμιστικού  
σχεδίου Λευκωσίας

● προτεινόμενες στάσεις τραμ  
συνδυασμένες με  
διαδημοτική συγκοινωνία

— γραμμή τραμ

— περιοχή μελέτης