

ΕΚΘΕΣΗ
ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2023

ΑΝΑΘΕΤΟΥΣΑ ΑΡΧΗ: ΔΗΜΟΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΟΜΑΔΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Συντονιστές Δημόσιας Διαβούλευσης

- Δρ. Γρηγόρης Καλνής Αρχιτέκτονας Μηχανικός
Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Αρχιτεκτονικής [Urban Planning & Development Unit (UPDU)] Πανεπιστημίου Frederick
- κ. Αντρέας Παπαλλάς Αρχιτέκτονας Μηχανικός, RIBA
Associate Architect, Architecture Design Practice (ADP) και
PhD Candidate, University of Oxford

Σύμβουλοι Δημόσιας Διαβούλευσης

- κ. Μάριος Μιχαηλίδης Μηχανολόγος Μηχανικός, Διοίκηση
πρώην Προϊστάμενος Κυπριακής Ακαδημίας Δημόσιας
Διοίκησης (ΚΑΔΔ) – Τμήμα Δημόσιας Διοίκησης και
Προσωπικού, Υπουργείο Οικονομικών
- Δρ. Ιωάννης Λαούρης Νευροεπιστήμονας
Διευθυντής του Future Worlds Center

ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

- ΑΑ** Αναθέτουσα Αρχή
- ΔΔ** Δημόσια Διαβούλευση
- ΔΔΔ** Δομημένος Δημοκρατικός Διάλογος
- ΔΣ** Δημόσια Συζήτηση
- ΟΕ** Ομάδες Εστίασης (Focus Groups)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περιεχόμενα

ΟΜΑΔΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	0
ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ	0
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	1
ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	1
ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	1
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ	2
ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	2
ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΜΕ ΟΜΑΔΕΣ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	2
ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΥ ΚΟΙΝΟ	2
ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ	3
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	4
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)	5
ΣΤΟΧΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΔΔΔ	5
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ	5
ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΔΔΔ	6
ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ	9
ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ	17
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	19
ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	19
ΔΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	19
ΕΝΟΤΗΤΑ 1 – ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	19
ΕΝΟΤΗΤΑ 2 – ΣΧΕΣΗ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	21
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΜΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	25
ΕΝΟΤΗΤΑ 4 – ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ – ΟΔΟ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ	31
ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	35
ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ (ΔΣ)	36
ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΔΣ	36
ΔΟΜΗ ΔΣ	36
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΔΣ	36
ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΔΣ	39

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ (ΔΔ)	40
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΡΙΩΝ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΔΣ	40
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	42
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ	43
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΜΕΝΩΝ ΙΔΕΩΝ 1 ^{ΟΥ} ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥ – ΠΕΜΠΤΗ 11/05/23	44
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΜΕΝΩΝ ΙΔΕΩΝ 2 ^{ΟΥ} ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥ – ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 12/05/23	46
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	49
ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	50
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΣ	60
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ (03.07.23)	61

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Η μελέτη αφορά την ανάληψη της διαδικασίας για διενέργεια Δημόσιας Διαβούλευσης, αναφορικά με την επικείμενη αναμόρφωση της οδού Ανεξαρτησίας στη Λεμεσό, η οποία ανατέθηκε από τον Δήμο Λεμεσού (Αναθέτουσα Αρχή) στο Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου -ΕΤΕΚ (Ανάδοχος). Η ανάθεση έγινε στις 16/03/23.

Προς το σκοπό αυτό το ΕΤΕΚ όρισε διμελή ομάδα εργασίας, καθώς επίσης και ειδικό εμπειρογνώμονα σε θέματα Δημόσιου Διαλόγου/ διενέργειας Δημόσιων Διαβουλεύσεων και θέματα Δομημένου Δημοκρατικού Διαλόγου.

Η ανάθεση για τη διενέργεια ΔΔ, περιλάμβανε τα εξής;

- (α) Μελέτη του διαθέσιμου υλικού σε σχέση με το υπό διερεύνηση θέμα,
- (β) Συνάντηση με Συμβούλους και εμπειρογνώμονες σε θέματα διαβουλεύσεων,
- (γ) Επικοινωνία με Φορείς/ εμπλεκόμενους,
- (δ) Ετοιμασία υλικού παρουσίασης, επισήμανσης του θέματος διαχείρισης, διαμόρφωσης του ερωτήματος “κλειδιού”,
- (ε) Ετοιμασία ερωτηματολογίου προς το ευρύτερο κοινό/ ανάρτηση στην ιστοσελίδα του Δήμου/ μέσα κοινωνικής δικτύωσης, κτλ.,
- (ζ) Διοργάνωση μίας (1) εκδήλωσης με Φυσική Παρουσία, με Φορείς/ εμπλεκόμενους,
- (η) Συλλογή και επεξεργασία/ κατηγοριοποίηση εισηγήσεων/ προτάσεων από εταίρους/ φορείς,
- (θ) Συλλογή και επεξεργασία/ κατηγοριοποίηση εισηγήσεων /προτάσεων από ευρύτερο κοινό,
- (ι) Σύνταξη έκθεσης αποτελεσμάτων,
- (κ) Δημοσιοποίηση απαντήσεων/ προτάσεων /εισηγήσεων στην ιστοσελίδα του Δήμου,
- (λ) Παρουσίαση αποτελεσμάτων/ εισηγήσεων

ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο στόχος της συγκεκριμένης μελέτης, είναι η σύνταξη και κατάθεση των αποτελεσμάτων της ΔΔ, αναφορικά με το υπό διερεύνηση θέμα και η αναλυτική παρουσίαση όλων των επιμέρους σταδίων και διαδικασιών που ακολουθήθηκαν μέχρι την ολοκλήρωση της. Διευκρινίζεται, ότι σε καμία περίπτωση ο στόχος της μελέτης δεν αφορά την εισηγήση οποιασδήποτε πρότασης σχετικά με το υπό διερεύνηση θέμα.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Για την ολοκληρωμένη προσέγγιση του θέματος της ΔΔ, η ομάδα εργασίας πρότεινε την διάρθρωση της ΔΔ σε έναν αριθμό επιμέρους διεργασιών που θα εξυπηρετούσαν:

- (α) στην ευρεία ενημέρωση εμπλεκομένων και ενδιαφερομένων γύρω από το θέμα,
- (β) στην πολύπλευρη προσέγγιση του θέματος,
- (γ) στην καταγραφή ιδεών, απόψεων και προβληματισμών από μια ευρεία πηγή διαφορετικών συμμετεχόντων,
- (δ) στην συμμετοχή και συνέργεια για την διαμόρφωση των αποτελεσμάτων,
- (ε) στην προώθηση διαδικασιών διαφάνειας, αναφορικά με θέματα που αφορούν το ευρύ κοινό

Με σκοπό την εξυπηρέτηση των πιο πάνω στόχων η διαδικασία της ΔΔ διαρθρώθηκε σε τρεις επιμέρους βασικές διεργασίες:

- A. Διεξαγωγή Εργαστηρίων με Ομάδες Εστίασης
- B. Διεξαγωγή Ερωτηματολογίου ανοικτού προς το ευρύ κοινό
- Γ. Διεξαγωγή Δημόσιας Συζήτησης

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΜΕ ΟΜΑΔΕΣ ΕΣΤΙΑΣΗΣ

Η διεξαγωγή των εργαστηρίων, ως μέρος των διαδικασιών της ΔΔ, επικεντρώθηκε στην επιλογή και κατ' επέκταση συμμετοχή ομάδων εστίασης (focus groups), που περιλάμβαναν εκπροσώπους φορέων και οργανωμένων συνόλων, που σχετίζονταν άμεσα με το θέμα ή και την υπό μελέτη περιοχή. Για την διενέργεια των εργαστηρίων, επιλέχθηκε η εφαρμογή της μεθοδολογίας του Δομημένου Δημοκρατικού Διαλόγου (ΔΔΔ), έναντι οποιασδήποτε άλλης μεθόδου 'ελεύθερου' διαλόγου. Η επιλογή της μεθόδου προσέγγισης, μέσω του ΔΔΔ, 'απελευθερώνει' τους συμμετέχοντες από οποιοσδήποτε προτιμήσεις ή και προκαταλήψεις έχουν, προτρέποντας τους να συμμετέχουν σε ένα ουσιαστικό και 'δομημένο' διάλογο, που παράγει γνώση και που με τη σειρά του συμβάλει στη επίτευξη συναίνεσης, ανεξαρτήτως της δυσκολίας ή πολυπλοκότητας του θέματος που εξετάζεται.

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΥ ΚΟΙΝΟ

Η ετοιμασία και διεξαγωγή ενός ερωτηματολογίου, ανοικτού προς το ευρύ κοινό, επιλέχθηκε ως μέθοδος, έχοντας ως στόχο την διεύρυνση της συμμετοχής μιας ευρύτερης μερίδας ενδιαφερομένων γύρω από το θέμα, όπως επίσης και για την διερεύνηση συγκεκριμένων θεματικών, που τέθηκαν υπό την μορφή ερωτήσεων, μέσω της δομής του ερωτηματολογίου. Η διενέργεια του ερωτηματολογίου παρείχε επίσης τη δυνατότητα συγκέντρωσης συγκεκριμένων πληροφοριών, υπό τη μορφή στατιστικών δεδομένων.

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ

Τέλος, η διεξαγωγή της Δημόσιας Συζήτησης (ΔΣ) μέσω της ανοικτής πρόσκλησης προς το ευρύ κοινό, έδωσε τη δυνατότητα ενημέρωσης και διαφάνειας προς το ευρύ κοινό, σχετικά με τα ευρήματα των προηγούμενων διαδικασιών, καθώς και την ευκαιρία πραγματοποίησης μιας ανοικτής συζήτησης, ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους πολίτες, σχετικά με το θέμα. Επιπρόσθετα, η διεξαγωγή της ανοικτής ΔΣ, παρείχε στην ομάδα εργασίας, την δυνατότητα καταγραφής του παλμού της πόλης για τις ανησυχίες, προβληματισμούς και προσωπικές απόψεις των πολιτών.

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της διαδικασίας ΔΔ, συμπεριλαμβανομένου όλων των επιμέρους σταδίων όπως αυτά περιγράφονται στη Μεθοδολογία Προσέγγισης, παρουσιάζεται αναλυτικά στο πιο κάτω διάγραμμα. Στο διάγραμμα φαίνονται οι περίοδοι υλοποίησης των διαφόρων πακέτων εργασίας (ανοικτόχρωμη σκιαγράφηση), καθώς και οι ημερομηνίες της έναρξης, ολοκλήρωσης των εργασιών, παρουσιάσεων, εργαστηρίων και παραδόσεων των πακέτων εργασίας.

Χρονοδιάγραμμα Δημόσιας Διαβούλευσης

α/α	Περιγραφή εργασίας	20-Mar	27-Mar	03-Apr	10-Apr	17-Apr	24-Apr	01-May	08-May	15-May	22-May	29-May	05-Jun	12-Jun	19-Jun	26-Jun	03-Jul	10-Jul
1	Συναντήσεις με Συμβούλους	W1	W2	W3	W4													
2	Ετοιμασία Ερωτηματολογίου				W4	W5	W6	W7	W8									
3	Εξέυρεση/ επικοινωνία με Φορείς/ Εμπλεκόμενους				W4	W5	W6	W7	W8									
4	Ανάρτηση Ερωτηματολογίου (ισοσελίδα, κοινωνικά δίκτυα κτλ.)								W8									
5	Ετοιμασία υλικού για τα Εργαστήρια με Φυσική Παρουσία								W8	W9								
6	Διεξαγωγή 1ου και 2ου Εργαστηρίου με Φορείς/ Εμπλεκόμενους								W8	W9								
7	Έναρξη/ Λήξη της περιόδου απάντησης του ερωτηματολογίου								W8	W9	W10	W11						
8	Επεξεργασία Αποτελεσμάτων Εργαστηρίου/ Ερωτηματολογίου									W9	W10	W11	W12	W13	W14			
9	Ετοιμασία/ Παράδοση Προκαταρκτικής Έκθεσης Αποτελεσμάτων Διαβούλευσης											W11	W12	W13	W14			
10	Ετοιμασία/ Δημόσια παρουσίαση αποτελεσμάτων Εργαστηρίων και Ερωτηματολογίου/ Δημόσια Συζήτηση														W14	W15	W16	
11	Ετοιμασία/ Παράδοση Τελικής Έκθεσης Αποτελεσμάτων Διαβούλευσης																W16	W16
12	Ανάρτηση αποτελεσμάτων Διαβούλευσης στην ιστοσελίδα του Δήμου																	W17

Εικόνα 1: Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των επιμέρους πακέτων εργασίας για την ολοκλήρωση των διαδικασιών της Δημόσιας Διαβούλευσης

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

ΣΤΟΧΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΔΔΔ

Ο ΔΔΔ αποτελεί μια μεθοδολογία για την ομαδική και συμμετοχική λήψη αποφάσεων στην αντιμετώπιση πολύπλοκων και σύνθετων προβλημάτων. Ως μεθοδολογικό εργαλείο, χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις όπου συμμετέχει μεγάλος αριθμός φορέων και δύναται να υπάρχουν πολλές διαφορετικές απόψεις. Η χρήση του ΔΔΔ σ' αυτές τις περιπτώσεις, αποτελεί κύριο μέσο τόσο για τον καθορισμό του προβλήματος όσο και για τον τρόπο αντιμετώπισής του. Κύριος στόχος των εργαστηρίων ΔΔΔ είναι η συνολική καταγραφή των απόψεων, όλων των συμμετεχόντων στη διαδικασία, με την εφαρμογή συστηματικού και δομημένου διαλόγου μεταξύ των συμμετεχόντων. Αυτή η συστημική και συμμετοχική διαδικασία, περιλαμβάνει μια σειρά διαφορετικών μεθόδων και τεχνικών που στην ουσία βοηθούν μια ομάδα συνεργατών να εργαστεί αποτελεσματικότερα, διαμορφώνοντας με κοινό τρόπο και ιεραρχώντας μαζί μια σειρά αλληλοσυνδεδεμένων στόχων και επιθυμητών ενεργειών.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Για την επιτυχή διενέργεια ενός εργαστηρίου ΔΔΔ είναι απαραίτητη η συνύπαρξη και εφαρμογή 5 διαφορετικών παραμέτρων:

- Μιας ομάδας διαφορετικών συμμετεχόντων που να σχετίζονται άμεσα με το θέμα
- Μιας ομάδας συντονισμού της διαδικασίας
- Συγκεκριμένης συναινετικής μεθοδολογίας
- Χρήσης λογισμικού για τη συστημική και σύγχρονη καταγραφή, επεξεργασία, ταξινόμηση, αλληλοσυσχέτιση και απεικόνιση των κατατιθέμενων από τους συμμετέχοντες απόψεων/ιδεών
- Ειδικά διαμορφωμένου χώρου για την απρόσκοπτη συμμετοχή όλης της συνεργαζόμενης ομάδας

Η όλη διαδικασία αποτελείται από 2 βασικά επιμέρους στάδια:

A. Παραγωγή ιδεών γύρω από το υπό μελέτη θέμα/ ερώτημα

Για την αρχική φάση παραγωγής ιδεών από τους συμμετέχοντες χρησιμοποιείται η τεχνική **Nominal Group Technique (NGT)** η οποία στοχεύει στην ενθάρρυνση της δημιουργικότητας των μελών της ομάδας. Συγκεκριμένα, η τεχνική αυτή παρέχει τη δυνατότητα αποτελεσματικής σύνθεσης ατομικών, 'υποκειμενικών ιδεών', όπως ακριβώς αυτές εκφράζονται από το κάθε άτομο ξεχωριστά, και χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις όπου υπάρχει αβεβαιότητα και διαφωνία πάνω στο υπό συζήτηση θέμα.

Για την επιτυχή εφαρμογή της τεχνικής NGT, απαιτείται η ολοκλήρωση 5 διαδοχικών σταδίων:

1. Παρουσίαση μιας καίριας ερώτησης που θα "προκαλέσει" τους συμμετέχοντες
2. Ατομική παραγωγή ιδεών γραπτώς από κάθε συμμετέχοντα στην ομάδα

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

3. Καταγραφή όλων των ατομικών ιδεών και ενώπιον όλων από τον συντονιστή, και ανάρτηση τους στους τοίχους που βρίσκονται γύρω από την ομάδα
4. Παρουσίαση των ατομικών ιδεών, από τους ίδιους τους συμμετέχοντες, και εστιασμένη συζήτηση με σκοπό την διασάφηση της έννοιας τους και την πλήρη κατανόηση τους από όλη την ομάδα
5. Επιλογή των πιο σημαντικών ιδεών από τους συμμετέχοντες, με ψηφοφορία

Οι επικρατέστερες ιδέες που επιλέχθηκαν από την ομάδα (ιδέες που συγκέντρωσαν το μεγαλύτερο αριθμό ψήφων), συνεχίζουν στην επόμενη φάση της διαδικασίας που αφορά την ταξινόμηση και τον ιεραρχικό αλληλοσυσχετισμό τους.

B. Ταξινόμηση και ιεραρχικός αλληλοσυσχετισμός των επικρατέστερων ιδεών

Για την εφαρμογή της δεύτερης φάσης της διαδικασίας, χρησιμοποιείται η μέθοδος *Interpretive Structural Modelling (ISM)*. Η μέθοδος αυτή βοηθά σημαντικά στην αποτελεσματικότερη διαχείριση της επικοινωνίας της ομάδας και στηρίζεται στην χρήση ειδικά σχεδιασμένου λογισμικού για την ταξινόμηση των ιδεών, τη διερεύνηση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ τους και την ιεράρχηση τους σε θέματα προτεραιότητας.

Η εφαρμογή της μεθοδολογίας ISM στηρίζεται σε 5 διαδοχικά βήματα:

1. Αναγνώριση και αποσαφήνιση ενός συνόλου ιδεών (επιλογή επικρατέστερων ιδεών που προέκυψαν από την προηγούμενη φάση της διαδικασίας, με εφαρμογή της τεχνικής NGT)
2. Διατύπωση μιας “ερώτησης συσχετισμού”
3. Διερεύνηση ύπαρξης πιθανών αλληλοσυσχετισμών (μεταξύ ζευγών ιδεών), βάσει της “ερώτησης συσχετισμού”
4. Παρουσίαση και συζήτηση της απεικόνισης όλων των συσχετισμών μεταξύ των εξεταζόμενων, επικρατέστερων ιδεών
5. Τροποποίηση της απεικόνισης από την ομάδα, αν αυτό κριθεί αναγκαίο

Η καινοτομία της μεθόδου αυτής είναι ότι βοηθάει την ομάδα των συμμετεχόντων να αποφύγουν τη στείρα αντιπαράθεση ιδεών, σχετικά με την σπουδαιότητα της κάθε μιας από αυτές, και να εστιάσουν στους πιθανούς τρόπους που κάθε μια απ’ αυτές μπορεί να σχετίζεται με κάποια άλλη/ες ή στον τρόπο με τον οποία μια ιδέα μπορεί να υποβοηθάει στην πραγματοποίηση κάποιας άλλης.

ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ ΔΔΔ

Η δομή των 2 Εργαστηρίων τα οποία διεξήχθησαν σε δυο διαδοχικές ημερομηνίες, Πέμπτη 11/05/23 και Παρασκευή 12/05/23, διαμορφώθηκε με τρόπο που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις διεξαγωγής του ΔΔΔ, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιεγράφηκε προηγουμένως.

Αρχικά έγινε η επιλογή των συμμετεχόντων στα Εργαστήρια, βάσει ‘ομάδων εστίασης’ (focus groups), επιλέγοντας έναν αριθμό εκπροσώπων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το θέμα και την υπό μελέτη περιοχή (stakeholders). Η επιλογή έγινε με τρόπο που να επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη εκπροσώπηση διαφορετικών φορέων και οργανωμένων συνόλων, με στόχο πάντα την καταγραφή του συνόλου των διαφορετικών ιδεών και απόψεων που μπορεί να υπάρχουν γύρω από το θέμα. Βάσει του τελευταίου, δημιουργήθηκε ένας κατάλογος που περιλάμβανε 35 διαφορετικούς φορείς και οργανωμένα σύνολα. Στη συνέχεια, ο κατάλογος αυτός διαιρέθηκε ώστε να δημιουργηθούν δυο

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

ομάδες με βάση τη διαφορετικότητα και με στόχο να επιτευχθεί η ποικιλία και η διαφορετικότητα αντίστοιχα, των απόψεων μεταξύ των μελών κάθε Εργαστηρίου, επιδιώκοντας σε κάθε περίπτωση την ύπαρξη ενός ελάχιστου αριθμού συμμετεχόντων (10-12/εργαστήριο) για την επιτυχή ολοκλήρωση των διεργασιών.

Πίνακας 1: Κατάλογος ομάδων, φορέων και οργανωμένων συνόλων, που προσκλήθηκαν στα 2 Εργαστήρια ΔΔΔ

ΠΕΜΠΤΗ 11/05/23			ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 12/05/23		
No	Stakeholder ID	Stakeholder Name	No	Stakeholder ID	Stakeholder Name
1	ΕΤΕΚ	Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου	1	ΚΑΛ	Κίνηση Αρχιτεκτόνων Λεμεσού
2	ΠΚ	Πανεπιστήμιο Κύπρου	2	ΚΚΙΕΚΛ	Κίνηση Κατασηματαρχών Ιστορικού Εμπορικού Κέντρου Λεμεσού
3	ΦΕΤΕΠΑΚ	Φοιτητική Ένωση Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου	3	ΤΠΟ	Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως - Κλάδος Πολεοδομικών Έργων Α' (Οδικά Έργα)
4	ΕΜΕΛ	Εταιρεία Μεταφοράς Επιβατών Λεμεσού	4	ΣΑΚ	Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Κύπρου
5	ΠΟΛ	Ποδηλατικός Όμιλος Λεμεσού	5	ΠΟΑΑ	Παγκύπρια Οργάνωση Αποκατάστασης Αναπήρων Λεμεσού
6	ΤΠ	Τμήμα Περιβάλλοντος	6	Γ.Σ. ΠΟΒΕΚ	Παγκύπρια Οργάνωση Βιοτεχνών Επαγγελματιών Κατασηματαρχών (Λεμεσός)
7	ΤΕΠΑΚ	Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου	7	ΠΑΣΥΞΕ	Παγκύπριος Σύνδεσμος Ξενοδόχων
8	ΦΓΚ	Φίλοι της Γης Κύπρου	8	ΔΣ	Α' Δημοτικό Σχολείο Λεμεσού
9	ΚΟΣΠ	Κίνημα Οικολόγων Συνεργασία Πολιτών	9	ΕΒΕΛ	Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Λεμεσού
10	ΠΕΠΛ	Πρωτοβουλία Ενεργών Πολιτών Λεμεσού	10	ΓΤΛ	Για τη Λεμεσό (ΜΚΟ)
11	ΠΔΧ	Παρατηρητήριο για τον δημόσιο χώρο	11	ΕΑΛ2030	Ευρωπαϊκή Αποστολή: Λεμεσός 2030
12	ΑΚ	Αστυνομική Διεύθυνση Λεμεσού	12	ΕΙΟΑ	Ένωση Ιδιοκτητών οδού Ανεξαρτησίας
13	ΕΤΕΚ (Λεμεσού)	Περιφερειακή Επιτροπή ΕΤΕΚ Λεμεσού	13	ΕΤΑΠΛ	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης και Προβολής Λεμεσού
14	ΤΠΟ - Επαρχιακό Γραφείο Λεμεσού	Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως - Επαρχιακό	14	ΙΔ	Ιδιοκτήτες
15	ΤΔΕ	Τμήμα Δημοσίων Έργων - Κλάδος Βιώσιμης Κινητικότητας	15	Nextbike	Υπηρεσία Ενοικίασης ΜοτοΠοδηλάτων
16	ΑΛΑ	A.L.A. Planning Partnership Consultancy L.L.C	16	ΕΔΛ	Επαρχιακή Διοίκηση Λεμεσού
17	ΑΝΕΛΕΜ	Αναπτυξιακή Εταιρεία Λεμεσού	17	THE KMEATERS	"THE KMEATERS" Ποδηλατική Ομάδα Λεμεσού
			18	ΑΣΠΙΔΑ	Ένωση Επαγγελματιών Εστίασης – Αναψυχής Επαρχίας Λεμεσού

Η δημιουργία των δυο ομάδων των Εργαστηρίων, έγινε ώστε τα εργαστήρια να μπορούν να ολοκληρωθούν με επιτυχία μέσα στο χρονικό διάστημα των 4 ωρών. Ένας επιπρόσθετος στόχος, αφορούσε επίσης την δυνατότητα μετέπειτα ελέγχου των αποτελεσμάτων, κατά το στάδιο της ανάλυσης, καθώς και την ευκαιρία σύγκρισης των διαφορετικών απόψεων/ ιδεών και συσχετίσεων, που θα παρουσιαζόταν από τις δυο ομάδες στα εργαστήρια.

Η πρόσκληση προς τους φορείς και τα οργανωμένα σύνολα που θα συμμετείχαν στα 2 Εργαστήρια, έγινε με προσωπική πρόσκληση, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και στις πλείστες των περιπτώσεων (όπου κατέστη δυνατό) και τηλεφωνικά. Σημειώνεται ότι, υπήρξε μεγάλο ενδιαφέρον συμμετοχής των εκπροσώπων, κατά τις ημέρες διεξαγωγής των 2 Εργαστηρίων με φυσική παρουσία.

Πριν την διεξαγωγή των 2 Εργαστηρίων, όλοι οι συμμετέχοντες (και των 2 Εργαστηρίων), προσκλήθηκαν μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, σε διαδικτυακή συνάντηση ενημέρωσης, γύρω από

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

το θέμα συζήτησης και των διαδικασιών διεξαγωγής των Εργαστηρίων ΔΔΔ. Η διαδικτυακή συνάντηση, πραγματοποιήθηκε την Δευτέρα, 8/05/23, όπου αρχικά και εν συντομία, παρουσιάστηκε από το Δήμο η υπό συζήτηση περιοχή, και αργότερα από την ομάδα έρευνας ο σκοπός και οι στόχοι της έρευνας και των Εργαστηρίων ΔΔΔ καθώς και η διαδικασία διεξαγωγής των Εργαστηρίων. Στη συνέχεια παρουσιάστηκε στους συμμετέχοντες ένα υποθετικό σενάριο που αφορούσε την υπό μελέτη περιοχή και παράλληλα τους τέθηκε μια 'καίρια ερώτηση' (βλ. *Μεθοδολογία Προσέγγισης*), για την οποία έπρεπε να εισηγηθούν τρεις διαφορετικές ιδέες/ προτάσεις, με σχεδόν μονολεκτικό τρόπο. Ζητήθηκε επίσης από τους παρευρισκόμενους να συμπληρώσουν τις 3 ιδέες τους, συνοδευόμενες από ένα σύντομο κείμενο επεξήγησης, σε ηλεκτρονική φόρμα (της οποίας ο σύνδεσμος δόθηκε) και να τις καταθέσουν το αργότερο μέχρι την Τετάρτη, 10/05/23, το απόγευμα.

Τα 2 Εργαστήρια ΔΔΔ, πραγματοποιήθηκαν σε ειδικά διαμορφωμένη και εξοπλισμένη αίθουσα συνεδριάσεων του Δημαρχείου Λεμεσού, η οποία κάλυπτε σε μεγάλο βαθμό τις απαιτήσεις για την επιτυχημένη διεξαγωγή των Εργαστηρίων. Κατά την έναρξη κάθε Εργαστηρίου, παρουσιάστηκε στους συμμετέχοντες ξανά το σενάριο, καθώς και η 'καίρια ερώτηση', η οποία είχε παρουσιαστεί κατά την διαδικτυακή ενημέρωση που προηγήθηκε. Ο σκοπός της 'καίριας ερώτησης', όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο της Μεθοδολογίας Προσέγγισης ήταν να προκαλέσει το ενδιαφέρον και την παραγωγή διαφορετικών ιδεών από τους συμμετέχοντες, γύρω από το εξεταζόμενο θέμα. Καθένας από τους συμμετέχοντες είχε το χρόνο να παρουσιάσει και να εξηγήσει την ιδέα που πρότεινε και να υπάρξει η οποιοδήποτε ερώτηση/ διευκρίνιση από τους υπόλοιπους (όπου χρειαζόταν). Στη συνέχεια, η ιδέα αυτή καταχωρούταν σε ειδικό λογισμικό, μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή από ένα μελετητή. Επιπρόσθετα, κατά την καταχώρηση της ιδέας στο λογισμικό, οι συμμετέχοντες είχαν την δυνατότητα να βλέπουν, σε πραγματικό χρόνο, την ιδέα σε οθόνη προβολής. Ταυτόχρονα, ο άλλος μελετητής, ο οποίος είχε αναλάβει το ρόλο του συντονιστή της συζήτησης, έδινε διαδοχικά το λόγο στους συμμετέχοντες για την διατύπωση της ιδέας τους. Η διαδικασία αυτή επαναλήφθηκε διαδοχικά κατά τέτοιο τρόπο, ώστε κάθε συμμετέχοντας να ολοκληρώσει με την κατάθεση τριών διαφορετικών ιδεών¹. Μετά από την ολοκλήρωση κατάθεσης τριών διαφορετικών ιδεών, σχεδόν από όλους τους συμμετέχοντες, δημιουργήθηκε ένας μεγάλος αριθμός διαφορετικών ιδεών από κάθε ομάδα των Εργαστηρίων (38 ιδέες για το Εργαστήριο της Πέμπτης και 47 ιδέες για το Εργαστήριο της Παρασκευής).

Επιπλέον, κάθε φορά που ένας συμμετέχοντας πρότεινε μια ιδέα και αυτή καταχωρούταν στο λογισμικό, ταυτόχρονα εκτυπωνόταν σε χαρτί Α4 και αναρτιόταν σε πίνακα, ο οποίος ήταν ορατός από όλους τους συμμετέχοντες στην αίθουσα, ως σημείο αναφοράς όλων των ιδεών που μέχρι στιγμής είχαν συλλογικά διατυπωθεί. Μετά την ολοκλήρωση της κατάθεσης των 3 ιδεών από όλους τους συμμετέχοντες, δόθηκε στους συμμετέχοντες το δικαίωμα 5 ψήφων σε 5 διαφορετικές ιδέες που βρισκόταν αναρτημένες στον πίνακα. Με την ψηφοφορία όλων των συμμετεχόντων, ολοκληρώθηκε η Α' Φάση των Εργαστηρίων (Παραγωγή ιδεών γύρω από το υπό μελέτη θέμα/ ερώτημα).

Η Β' Φάση των Εργαστηρίων (Ταξινόμηση και ιεραρχικός αλληλοσυσχετισμός των επικρατέστερων ιδεών) αφορούσε τη διαδικασία ταξινόμησης και συσχετισμού των προτεινόμενων ιδεών. Οι ιδέες που προκρίθηκαν σ' αυτή τη διαδικασία, ήταν όσες συγκέντρωσαν περισσότερους του ενός ψήφους από

¹ Καθώς, καθένας από τους συμμετέχοντες δεν έπρεπε να επαναλαμβάνει την ίδια ιδέα που πιθανόν να είχε λεχθεί προηγουμένως από κάποιον άλλο, ο αριθμός των τριών διαφορετικών ιδεών από κάθε συμμετέχοντα ήταν συνήθως υπερ-αρκετός.

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

την ομάδα. Οι ιδέες που προκρίθηκαν, καταχωρήθηκαν στο λογισμικό μαζί με τον αριθμό των ψήφων που έλαβαν κατά την προηγούμενη διαδικασία. Στη συνέχεια κάθε ιδέα παρουσιάζοταν στην οθόνη προβολής ως ζεύγος μαζί με μια άλλη ιδέα, με τυχαίο τρόπο, μέσα από μια σχέση, η οποία διαμορφωνόταν βάσει της “ερώτησης συσχετισμού”: **“Αν καταφέρναμε να αντιμετωπίσουμε ικανοποιητικά το παράγοντα Α, θα βοηθούσε σημαντικά στην αντιμετώπιση του παράγοντα Β;”**, όπου οι παράγοντες Α και Β, αναφερόταν κάθε φορά στο ζευγάρι ιδεών που επέλεγε το λογισμικό να εμφανίσει προς τους συμμετέχοντες. Όταν δεν ίσχυε κατά τους συμμετέχοντες μια σχέση, το λογισμικό πρότεινε νέο ζεύγος ιδεών, ενώ όπου οι συμμετέχοντες πίστευαν ότι υπήρχε σχέση, καταχωρούνταν στο λογισμικό. Για να καταχωρηθεί ως ισχύουσα ή όχι η σχέση στο λογισμικό, έπρεπε να πραγματοποιηθεί ψηφοφορία μεταξύ της ομάδας (με ανάταση των χεριών), και να υπάρχει κοινή αποδοχή σε ποσοστό περίπου 80%. Μετά την ολοκλήρωση της παρουσίασης όλων των δυνατών ζευγών και κατ’ επέκταση των πιθανών σχέσεων μεταξύ των ιδεών, προέκυπτε ένα διάγραμμα σχέσεων μεταξύ όλων των ιδεών που είχαν προκριθεί, το οποίο απεικονιζόταν σε όλους τους συμμετέχοντες μέσω της οθόνης προβολής και για το οποίο γινόταν επεξήγηση από τους μελετητές προς τους συμμετέχοντες. Στη συνέχεια, τα αποτελέσματα της διαδικασίας εκτυπωνόταν και μοιραζόταν στους συμμετέχοντες.

Το ενδιαφέρον της διαδικασίας ταξινόμησης και συσχέτισης των διαφορετικών ιδεών που προτάθηκαν από τους συμμετέχοντες στη διαδικασία, είναι ότι η διαδικασία αυτή εστιάζει κάθε στιγμή την συζήτηση σε δύο συγκεκριμένες ιδέες και τη σχέση μεταξύ τους. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, όσο πολύπλοκο και πολυδιάστατο και αν είναι το όλο ζήτημα, οι συμμετέχοντες στη διαδικασία μπορούν να το κατανοήσουν καλύτερα, αφού ανά πάσα στιγμή επεξεργάζονται και συζητούν για δυο μόνο στοιχεία. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας, μπορούν να δουν την ολοκληρωμένη εικόνα των σχέσεων, όλων των ιδεών που πρότειναν και αναρτιόταν πριν λίγο στον πίνακα ως ανεξάρτητες, μεμονωμένες και διαφορετικές ιδέες.

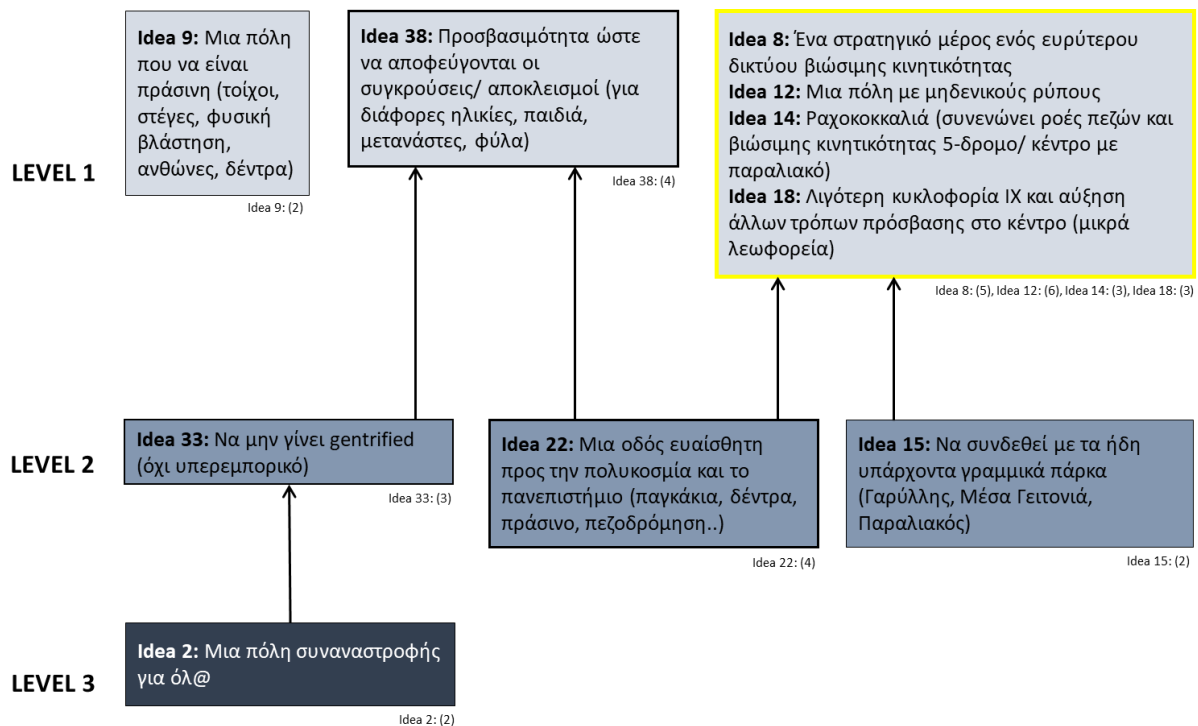
ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ

Τα αποτελέσματα των εργαστηρίων ΔΔΔ, που πραγματοποιήθηκαν σε 2 διαδοχικές ημέρες, 11 & 12 Μαΐου, 2023 περιγράφονται στα κεφάλαια που ακολουθούν:

1^ο Εργαστήριο ΔΔΔ

Το αποτέλεσμα του 1^{ου} Εργαστηρίου ΔΔΔ συνοψίζεται στο πιο κάτω διάγραμμα σχέσεων, μεταξύ των επικρατέστερων ιδεών που προέκυψαν κατά την Α΄ Φάση διενέργειας του εργαστηρίου, μετά την ψηφοφορία της ομάδας.

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)



Διάγραμμα 1:

Ανάλυση και κατανόηση λειτουργίας του Διαγράμματος ΔΔΔ

Το δενδροειδές διάγραμμα σχέσεων που απεικονίζεται στο Διάγραμμα 1, δημιουργήθηκε μέσα από τη συνεργασία της ομάδας που συμμετείχε στο 1^ο Εργαστήριο, κατά την Β' Φάση διενέργειας του ΔΔΔ. Μέσα από το διάγραμμα καταγράφεται το σύνολο των επικρατέστερων ιδεών της ομάδας καθώς και η σχέση της καθεμιάς από αυτές με τις υπόλοιπες ιδέες.

Το πάχος γραμμής του περιγράμματος κάθε ορθογώνιου κουτιού, εντός του οποίου υπάρχει η περιγραφή της κάθε ιδέας, εκφράζει απεικονιστικά τον αριθμό των ψήφων που συγκέντρωσε η κάθε ιδέα. Το μεγαλύτερο πάχος γραμμής αναφέρεται και σε μεγαλύτερο αριθμό ψήφων. Ο αριθμός των ψήφων που συγκέντρωσε η κάθε ιδέα, σημειώνεται αριθμητικά επίσης στο κάτω δεξιό μέρος του κάθε ορθογώνιου.

Τα βέλη τα οποία ενώνουν τα ορθογώνια κουτιά μεταξύ τους, απεικονίζουν την σχέση κάθε ιδέας με τις υπόλοιπες. Σημειώνεται ότι μια ιδέα μπορεί να συσχετίζεται με μια ή και περισσότερες άλλες ιδέες. Τα βέλη επίσης απεικονίζουν κατεύθυνση, καταγράφοντας τον τρόπο που κάθε ιδέα επηρεάζεται από ή επηρεάζει άλλες ιδέες. Το τελευταίο σχετίζεται επίσης με τον τρόπο που κάθε ορθογώνιο κουτί και επομένως κάθε ιδέα χωροθετείται μέσα στο διάγραμμα.

Συγκεκριμένα, η θέση κάθε ιδέας στο δίκτυο σχέσεων και επομένως στο παραγόμενο διάγραμμα διαμορφώνεται συλλογικά μέσα από διαδοχικές συσχετίσεις ιδεών ανά ζεύγη και έπειτα από φανερό ψηφοφορία μεταξύ των μελών της ομάδας. Επιπρόσθετα, η θέση της κάθε ιδέας στο τελικό διάγραμμα, προσομοιάζει σε μεγάλο βαθμό τη δομή ενός δέντρου, όπου οι ιδέες που βρίσκονται στη βάση του διαγράμματος (Level 3), και πιθανόν αποτελούν τις λιγότερο εμφανείς ιδέες, είναι

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

ταυτόχρονα και οι περισσότεροι 'ριζικές' ιδέες, η εφαρμογή των οποίων (σύμφωνα πάντα με την κοινή γνώμη των μελών της ομάδας) θα βοηθούσε σημαντικά στην υλοποίηση των προτεινόμενων ιδεών που ταξινομούνται στο επόμενο επίπεδο (Level 2).

Είναι πολύ σημαντικό εδώ να γίνει η διάκριση μεταξύ της έννοιας 'σημαντικότητας' μιας ιδέας, όταν αυτή αξιολογείται 'ανταγωνιστικά' με άλλες ιδέες και της έννοιας 'επίδρασης' της ίδιας ιδέας, όταν αυτή αξιολογείται σε 'σχέση' με άλλες ιδέες. Η διάκριση αυτή έχει να κάνει ακριβώς με τον τρόπο με τον οποίο αξιολογούμε μια ιδέα, όπου ενώ από άποψη σημαντικότητας η ιδέα αυτή να μην θεωρείται ουσιώδης, απ' την άλλη όμως η εφαρμογή της θα βοηθούσε σημαντικά στην υλοποίηση άλλων ιδεών, οι οποίες κατ' αντιστοιχία να θεωρούνται πολύ πιο σημαντικές.

Κατ' αυτόν τον τρόπο και σε σχέση με την απεικόνιση του Διαγράμματος 1, μπορεί κάποιος να διαπιστώσει πως για την υλοποίηση των ιδεών, οι οποίες βρίσκονται υψηλότερα στην ταξινόμηση (Level 1), είναι σημαντικό να στοχεύσουμε στην υλοποίηση των ιδεών με τις οποίες συνδέονται οι πρώτες, και οι οποίες βρίσκονται χαμηλότερα στην βάση του διαγράμματος (π.χ. Level2, Level3).

Ο συσχετισμός των ιδεών και η ταξινόμηση τους σε διαφορετικά επίπεδα (Levels) στο Διάγραμμα 1 έγινε βάσει μιας "ερώτησης συσχετισμού", μέσω της οποίας τέθηκαν διαδοχικά σε ανοικτή ψηφοφορία μεταξύ των μελών της ομάδας, διάφορα ζεύγη ανάμεσα στις επικρατέστερες ιδέες. Η "ερώτηση συσχετισμού" που τίθονταν για τον πιθανό συσχετισμό κάθε ζεύγους ιδεών ήταν η ίδια και αφορούσε το εξής:

«Αν καταφέραμε να αντιμετωπίσουμε ικανοποιητικά το παράγοντα Α θα βοηθούσε σημαντικά στην αντιμετώπιση του παράγοντα Β;»

Αν καταφέραμε να αντιμετωπίσουμε ικανοποιητικά τον

ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ Α

Θα μας βοηθούσε σημαντικά στην αντιμετώπιση του

ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ Β

Διάγραμμα 2:

Ανάλυση Διαγράμματος 1

Εστιάζοντας στα αποτελέσματα του 1^{ου} Εργαστηρίου ΔΔΔ και συγκεκριμένα στην ερμηνεία του Διαγράμματος 1, σημειώνουμε τα εξής:

Η ιδέα η οποία θεωρήθηκε ως η πιο ριζική, ανάμεσα στις επικρατέστερες που πέρασαν στη Β' Φάση του εργαστηρίου, ήταν η **ιδέα2: «Μια πόλη συναναστροφής για όλ@»**. Η πρόταση αναφερόταν στην ικανότητα της πόλης να μπορεί να είναι ανθρωποκεντρική, φιλική και ανοικτή προς όλους, ανεξαρτήτως φύλου, ηλικίας, φυσικής, κοινωνικής, οικονομικής κατάστασης, κτλ. Σημειώνεται, ότι η συγκεκριμένη πρόταση δεν ήταν στις προτιμήσεις των περισσότερων (συγκέντρωσε μικρό αριθμό ψήφων), παρόλα αυτά κατατάχθηκε, συλλογικά από την ομάδα, ως η πιο 'ριζική' ιδέα, τοποθετώντας

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

την στη βάση του διαγράμματος (Level 3) ως πρόταση δηλαδή της οποίας η υλοποίηση, θα βοηθούσε σημαντικά στην υλοποίηση άλλων ιδεών/ προτάσεων. Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1, η υλοποίηση της συγκεκριμένης ιδέας θα βοηθούσε σημαντικά στην υλοποίηση της **ιδέας33: «Να μην γίνει gentrified (όχι υπερεμπορικό)»**, δηλαδή να μπορέσει η περιοχή να διατηρήσει την εντοπιότητα της, π.χ. τον τοπικό χαρακτήρα της, την υφιστάμενη ποικιλότητα των χρήσεων της και σύνθεση των χρηστών της. Κατ' επέκταση, οι δυο προηγούμενες ιδέες, θα συνέβαλλαν σε μεγάλο βαθμό στην **ιδέα38: «Προσβασιμότητα ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις/ αποκλεισμοί (για διάφορες ηλικίες, παιδιά, μετανάστες, φύλα)»**, δηλαδή στην ύπαρξη ποικιλίας χρήσεων, δραστηριοτήτων αλλά και στην εφαρμογή ευαίσθητου αστικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού που θα προέτρεπε την άνετη και απρόσκοπτη χρήση αλλά και την οικειοποίηση του δημόσιου χώρου από ένα μεγάλο σύνολο χρηστών με διαφορετικές ανάγκες.

Αναφορικά με την τελευταία ιδέα (**ιδέα38**), μια άλλη ιδέα που θα βοηθούσε στην υλοποίηση της είναι η **ιδέα22: «Μια οδός ευαίσθητη προς την πολυκοσμία και το πανεπιστήμιο (παγκάκια, δέντρα, πράσινο, πεζοδρόμηση ...)**», η οποία εστιάζει στον ενίσχυση της ελκυστικότητας και επισκεψιμότητας του χώρου, μέσα από τον ανθρωποκεντρικό αστικό και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό. Κατ' αυτόν τον τρόπο προτείνει την μεγιστοποίηση του διαθέσιμου δημόσιου χώρου προς τους πεζούς/ ποδηλάτες (πεζοδρόμηση της οδού), καθώς και την ενίσχυση του πράσινου χώρου με δέντρα, για την περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση του χώρου αλλά και για την δημιουργία σκιασμένου χώρου, προσαρμοσμένου στις περιβαλλοντικές συνθήκες του κλίματος της Κύπρου. Σημειώνεται επίσης, η ανάγκη ύπαρξης επιπρόσθετου καθιστικού χώρου και αναβαθμισμένου αστικού εξοπλισμού που θα προωθεί την συγκεκριμένη δραστηριότητα και θα δημιουργεί επιπλέον ευκαιρίες διατήρησης της πολυκοσμίας στην περιοχή.

Η **ιδέα15: «Να συνδεθεί με τα ήδη υπάρχοντα γραμμικά πάρκα (Γαρύλλης, Μέσα Γειτονιά, Παραλιακός)»**, ανάγει την αντιμετώπιση ανασχεδιασμού της οδού Ανεξαρτησίας εντός του ευρύτερου πλαισίου λειτουργίας της, ως μέρος ενός μεγαλύτερου δικτύου ροών αλλά και επιμέρους στάσεων και δραστηριοτήτων, πεζών και ποδηλατών στην πόλη. Επιπρόσθετα, η ιδέα15, τονίζει την σημασία ενός συνολικού και ενιαίου αστικού σχεδιασμού για την πόλη, όπου κάθε επιμέρους στοιχείο σχεδιασμού θα πρέπει να αναγνωρίζει τη σχέση του και κατ' επέκταση, την επίδραση του προς άλλα σημεία της πόλης, αλλά ταυτόχρονα και τις επιρροές των άλλων προς σ' αυτό.

Η πραγματοποίηση της **ιδέας15** μαζί με την προηγούμενη **ιδέα22**, σύμφωνα με το Διάγραμμα 1, βοηθούν σε μεγάλο βαθμό στην υλοποίηση άλλων τεσσάρων ιδεών, οι οποίες μάλιστα πήραν και μεγάλο αριθμό ψήφων από την ομάδα, κατά τη διαδικασία επιλογής των επικρατέστερων ιδεών. Η **ιδέα8: «Ένα στρατηγικό μέρος ενός ευρύτερου δικτύου βιώσιμης κινητικότητας»**, επισημαίνει τον κεντροβαρικό ρόλο και στη στρατηγική χωροθέτηση της οδού Ανεξαρτησίας για την επίτευξη και εύρυθμη λειτουργία ενός ενιαίου δικτύου βιώσιμης κινητικότητας για την πόλη της Λεμεσού. Η **ιδέα14: «Ραχοκοκαλιά (συνενώνει ροές πεζών και βιώσιμης κινητικότητας 5-δρομο/ κέντρο με παραλιακό)»**, έρχεται να προσθέσει στην προηγούμενη ιδέα (**ιδέα8**), επιβεβαιώνοντας τον σημαντικό ρόλο της οδού Ανεξαρτησίας για την διαχείριση διαφορετικών ροών στην πόλη (πεζών, ποδηλατών, ΜΜΜ, κτλ.) και τη σημαντικότητα της θέσης της στην σύνδεση διαφορετικών γειτονικών περιοχών, με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

Η **ιδέα18: «Λιγότερη κυκλοφορία ΙΧ και αύξηση άλλων τρόπων πρόσβασης στο κέντρο (μικρά λεωφορεία)»**, συνεχίζει στο πλαίσιο των προηγούμενων προτάσεων, με την σημασία εφαρμογής ενός

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

ενιαίου σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τονίζοντας την ανάγκη μείωσης της κυκλοφορίας Ι.Χ. οχημάτων στο κέντρο της πόλης και την προτεραιότητα χρήσης εναλλακτικών και περισσότερο φιλικών οχημάτων για το περιβάλλον και την συνύπαρξη με τον άνθρωπο (π.χ. μικρών λεωφορείων). Παράλληλα, η **ιδέα12: «Μια πόλη με μηδενικούς ρύπους»**, η οποία ήταν και η ιδέα που συγκέντρωσε τον μεγαλύτερο αριθμό ψήφων από την ομάδα, σχετίζεται σίγουρα με την προηγούμενη ιδέα (*ιδέα18*) που αφορά την μείωση της κυκλοφορίας Ι.Χ. οχημάτων στην περιοχή και την χρήση εναλλακτικών μέσων πρόσβασης προς το κέντρο και δηλώνει ξεκάθαρα την επιθυμία και δέσμευση της ομάδας στην επίτευξη μιας πόλης μηδενικών ρύπων στο άμεσο μέλλον, γεγονός που ταυτίζεται επίσης με τους άμεσους στόχους του Δήμου.

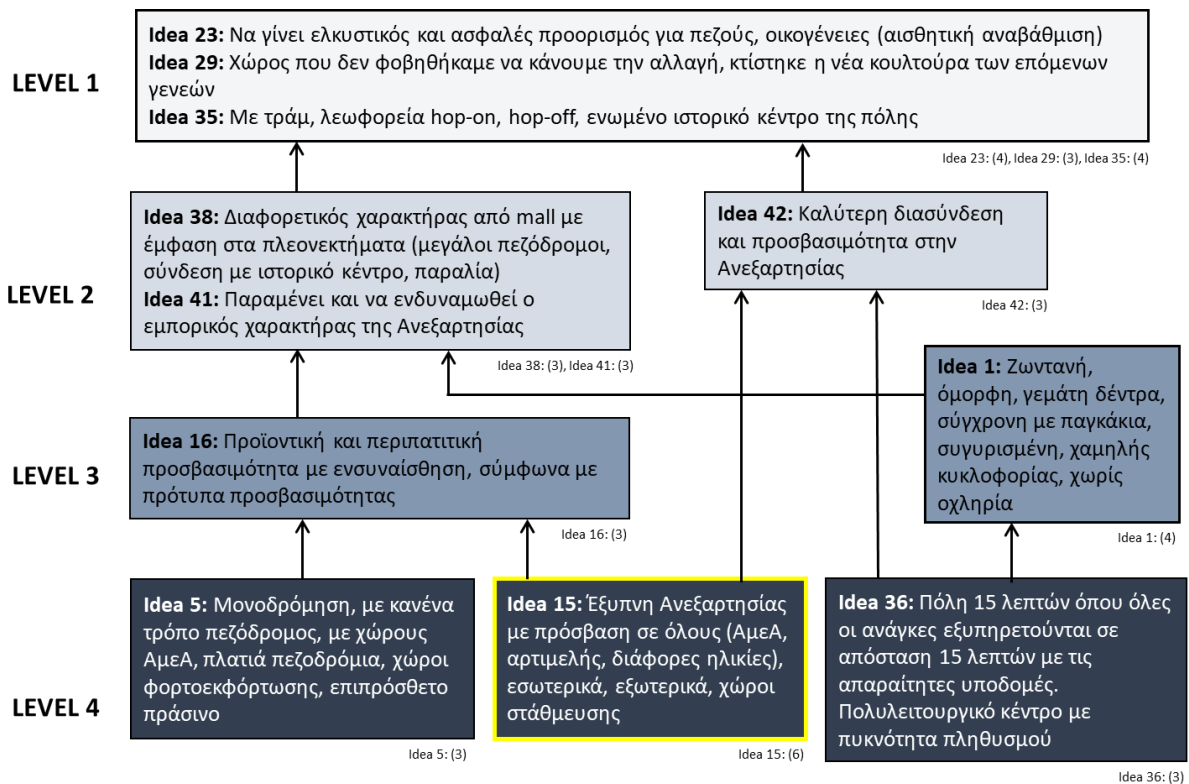
Η **ιδέα9: «Μια πόλη που να είναι πράσινη (τοιχοί, στέγες, φυσική βλάστηση, ανθώνες, δέντρα)»**, η οποία βρίσκεται στο υψηλότερο επίπεδο του Διαγράμματος 1 (Level1), τονίζει την σημασία ενδυνάμωσης του πράσινου με διάφορες εκφάνσεις, στην οργάνωση του δημόσιου χώρου της πόλης. Η **ιδέα9**, όπως φαίνεται και από το Διάγραμμα 1, δεν συνδέεται με καμιά από τις ιδέες που ταξινομούνται σε χαμηλότερα επίπεδα (Level2, Level3), επισημαίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο, ότι στο διάγραμμα δεν υπάρχει κάποια άλλη ιδέα, η εφαρμογή της οποίας θα βοηθούσε σημαντικά στην υλοποίηση της **ιδέας9**².

2^ο Εργαστήριο ΔΔΔ

Το αποτέλεσμα του 2^{ου} Εργαστηρίου ΔΔΔ συνοψίζεται στο πιο κάτω διάγραμμα σχέσεων, μεταξύ των επικρατέστερων ιδεών που προέκυψαν κατά την Α' Φάση διενέργειας του εργαστηρίου, μετά την ψηφοφορία της ομάδας.

² Στην περίπτωση αυτή θα μπορούσαν να επιλεγούν ξανά, μέσω ψηφοφορίας από την ομάδα, μια ή περισσότερες ιδέες, από αυτές που είχαν προταθεί στην Α' Φάση, αλλά δεν προκρίθηκαν στην αρχική ψηφοφορία και να ακολουθεί ξανά η όλη διαδικασία της Β' Φάσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα μπορούσαν να επιτευχθούν νέες συνδέσεις μεταξύ των αρχικών και των νέων ιδεών και να εμπλουτιστεί το δίκτυο συσχετίσεων του Διαγράμματος 1.

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)



Διάγραμμα 3:

Ανάλυση Διαγράμματος 3

Εστιάζοντας στα αποτελέσματα του 2^{ου} Εργαστηρίου ΔΔΔ και συγκεκριμένα στην ερμηνεία του Διαγράμματος 3, σημειώνουμε τα εξής:

Αρχικά, διατυπώνονται ορισμένες γενικές παρατηρήσεις που επισημάνθηκαν μέσα από την παρατήρηση της διαφορετικής συνολικής δομής των διαγραμμάτων 1, 3, που αφορούν αντίστοιχα τα δυο εργαστήρια. Συγκεκριμένα, το Διάγραμμα 3 που δημιουργήθηκε μέσα από το 2^ο Εργαστήριο ΔΔΔ, παρουσιάζει μια πιο πλούσια και πολυπλοκότερη³ δομή σχέσεων μεταξύ των επικρατέστερων ιδεών που προκρίθηκαν κατά την ψηφοφορία της ομάδας, από αυτή του Διαγράμματος 1, που δημιουργήθηκε κατά το 1^ο Εργαστήριο. Η πολυπλοκότερη δομή του Διαγράμματος 3, εκφράζεται κυρίως:

- μέσω των περισσότερων επιπέδων (Levels 1-4), στην ταξινόμηση των ιδεών,
- από την περισσότερο ισορροπημένη κατανομή των ιδεών μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων ταξινόμησης και
- από τις επιμέρους συσχετίσεις των ιδεών μεταξύ τους

³ Το τελευταίο ίσως να οφείλεται σε ένα βαθμό στον μεγαλύτερο αρχικό αριθμό παραγωγής ιδεών κατά την Α' Φάση του εργαστηρίου (47 ιδέες - 2^ο Εργαστήριο, 38 ιδέες - 1^ο Εργαστήριο) όπως επίσης και στον κατά ελάχιστο μεγαλύτερο αριθμό των επικρατέστερων ιδεών που προκρίθηκαν στη Β' Φάση του 2^{ου} Εργαστηρίου (11 ιδέες), έναντι του αριθμού των ιδεών του 1^{ου} Εργαστηρίου (10 ιδέες).

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

Εστιάζοντας στην επιμέρους ανάλυση των ιδεών, σημειώνεται ότι στο επίπεδο των 'ριζικών' ιδεών καταγράφονται 3 διαφορετικές ιδέες, με μια εκ των οποίων να συγκεντρώνει και τον μεγαλύτερο αριθμό ψήφων από την ομάδα. Συγκεκριμένα, η **ιδέα15: «Έξυπνη Ανεξαρτησίας με πρόσβαση σε όλους (ΑμεΑ, αρτιμελής, διάφορες ηλικίες), εσωτερικά, εξωτερικά, χώροι στάθμευσης»** εστιάζει στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό και ιδιαίτερα στο θέμα της προσβασιμότητας σε όλους, ανεξαρτήτως φυσικής/ σωματικής κατάστασης, ηλικίας, φύλου και επεκτείνεται πέραν από τον φιλικό προς τον άνθρωπο σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, δρόμος, πεζοδρόμιο, πλατεία, πάρκο, κτλ. στον επίσης φιλικό σχεδιασμό των κτιρίων (δημόσιων και ιδιωτικών) και στο μεταβατικό χώρο μεταξύ υπαίθριου/ κλειστού χώρου και δημόσιου/ ιδιωτικού (είσοδοι κτηρίων, προσόψεις, βιτρίνες καταστημάτων, ημιυπαίθριοι καθιστικοί χώροι, κτλ.). Επιπρόσθετα, τονίζει τον όρο 'έξυπνη', επισημαίνοντας την ανάγκη αναβάθμισης των δημόσιων χώρων μέσω έξυπνων συστημάτων και υποδομών, που όχι μόνο ανταποκρίνονται στον σύγχρονο τρόπο ζωής, αλλά και διευκολύνουν την άνετη κυκλοφορία και γενικά την ποιότητα ζωής των ηλικιωμένων, των ΑμεΑ ή των ατόμων με προσωρινή αναπηρία (δωρεάν wi-fi, ενημέρωση για δραστηριότητες στην πόλη, έργα ή σημεία προσωρινά μη-προσβάσιμα, έξυπνα φανάρια και σημάνσεις, ηχητικές προειδοποιήσεις, κτλ.). Μέσα από την δομή του Διαγράμματος 3, φαίνεται ότι η **ιδέα15**, αποτελεί και την πιο 'ριζική' ιδέα του διαγράμματος, καθώς φαίνεται ότι η εφαρμογή της υποβοηθάει το σύνολο των υπολοίπων ιδεών (με εξαίρεση της **ιδέας36**). Αναλυτικότερα, η εφαρμογή της **ιδέας15**, φαίνεται ότι μπορεί να βοηθήσει στην υλοποίηση της **ιδέας16: «Προϊοντική και περιπατητική προσβασιμότητα με ενσυναίσθηση, σύμφωνα με πρότυπα προσβασιμότητας»**, η οποία ακριβώς θίγει τα ζητήματα της ασφαλούς και άνετης διακίνησης στο δημόσιο χώρο, είτε ως περιπατητής, είτε ως επισκέπτης για ψώνια, ψυχαγωγία, κτλ., σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά και Διεθνή πρότυπα προσβασιμότητας. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το Διάγραμμα 3, η **ιδέα15**, φαίνεται ότι μπορεί να βοηθήσει επίσης στην υλοποίηση της **ιδέας42: «Καλύτερη διασύνδεση και προσβασιμότητα στην Ανεξαρτησίας»**, η οποία επισημαίνει την σημασία της οδού Ανεξαρτησίας για την διαχείριση των ανθρώπινων ροών στο κέντρο της πόλης και την ανάγκη σύνδεσης της με τις επιμέρους γειτονικές οδούς στην διαμόρφωση ενός ενιαίου, ασφαλούς και άνετου δημόσιου χώρου διακίνησης για τους πεζούς/ ποδηλάτες.

Οι **ιδέες15, 16** με την έμφαση που δίνουν στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της οδού Ανεξαρτησίας, φαίνεται ότι μπορούν να βοηθήσουν αντίστοιχα στην υλοποίηση της **ιδέας38: «Διαφορετικός χαρακτήρας από mall με έμφαση στα πλεονεκτήματα (μεγάλοι πεζόδρομοι, σύνδεση με ιστορικό κέντρο, παραλία)»** η οποία εστιάζει στον ιδιαίτερο, ιστορικά εμπορικό χαρακτήρα της οδού και στα πλεονεκτήματα που μπορεί να προσφέρει στους χρήστες της (υπαίθρια αγορά, πρόσβαση σε άλλες κοντινές χρήσεις, σύνδεση με άλλα τοπόσημα της πόλης, κτλ.), έναντι άλλων εμπορικών προορισμών στην πόλη (π.χ. mall), μέσω των αναβαθμίσεων του σε επίπεδο αστικού σχεδιασμού (δημιουργία άνετων και ασφαλών πεζόδρομων και πεζοδρομίων, διευκόλυνση της πρόσβασης και σύνδεσης με εγγύς προορισμούς, κτλ.). Η εφαρμογή των **ιδεών15, 16** μπορεί επίσης να βοηθήσει και στην υλοποίηση της **ιδέας41: «Παραμένει και να ενδυναμωθεί ο εμπορικός χαρακτήρας της Ανεξαρτησίας»**, η οποία όπως και η **ιδέα38**, αναγνωρίζει τον ιδιαίτερο εμπορικό χαρακτήρα της οδού και επισημαίνει την ανάγκη διατήρησης και ενδυνάμωσης της, είτε με την αναβάθμιση των εμπορικών υπηρεσιών και προσφερόμενων προϊόντων, είτε με την αναβάθμιση της εμπειρίας αγοράς, του δημόσιου χώρου και προσφερόμενων δημόσιων υποδομών.

Με τη σειρά τους, η δυνατότητα υλοποίησης των **ιδεών38, 41, 42**, που αναφέρθηκαν προηγουμένως, μπορούν να βοηθήσουν σημαντικά στην υλοποίηση των **ιδεών23, 29, 35**. Αναλυτικά, η **ιδέα23: «Να**

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

γίνει ελκυστικός και ασφαλής προορισμός για πεζούς, οικογένειες (αισθητική αναβάθμιση)», εισηγείται τον επανασχεδιασμό της οδού Ανεξαρτησίας με όρους που θα διασφαλίζουν την ασφαλή και άνετη διακίνηση πεζών/ ποδηλατών κ.α., αλλά και την αισθητική αναβάθμιση της οδού, με την χρήση φιλικών προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον υλικών για την διαμόρφωση του δημόσιου χώρου, την διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα της οδού και των εξωραϊσμό των υφιστάμενων όψεων, την εισαγωγή κοινωνικών δραστηριοτήτων, επιπρόσθετα του εμπορικού χαρακτήρα της οδού, με κύριο και απώτερο στόχο, την διαμόρφωση ενός ελκυστικότερου προορισμού. Παράλληλα, η **ιδέα35: «Με τράμ, λεωφορεία hor-on, hor-off, ενωμένο ιστορικό κέντρο της πόλης»,** εισηγείται τη διαμόρφωση της οδού Ανεξαρτησίας, με μείωση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. οχημάτων, μείωση της ταχύτητας των επιτρεπόμενων τροχοφόρων στην οδό και με ταυτόχρονη προτεραιότητα χρήσης δημοσίων ΜΜΜ, με έμφαση στον φιλικό προς τον πεζό χαρακτήρα (π.χ. hor-on, hor-off λεωφορεία). Επιπρόσθετα, η **ιδέα35,** εισηγείται την δυνατότητα σύνδεσης της οδού Ανεξαρτησίας, με άλλους προορισμούς του ιστορικού κέντρου της πόλης, με εναλλακτικά και φιλικά προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο, μέσα μεταφοράς. Τέλος, η **ιδέα29: «Χώρος που δεν φοβηθήκαμε να κάνουμε την αλλαγή, κτίστηκε η νέα κουλτούρα των επόμενων γενεών»,** εστιάζει στην επιθυμία της ομάδας, η οδός Ανεξαρτησίας να αποτελέσει την αλλαγή στην υφιστάμενη κουλτούρα, με στόχο να γίνει πρότυπο σχεδιασμού άλλων οδών και περιοχών με δημόσιο χαρακτήρα, διαμορφώνοντας ταυτόχρονα ένα πρόσφορο παράδειγμα, πάνω στο οποίο μπορεί να κτιστεί η νέα κουλτούρα των επόμενων γενεών, με έμφαση στην αειφορική προσέγγιση και σχεδιασμό του δομημένου περιβάλλοντος της πόλης.

Εκτός από την **ιδέα15,** η οποία όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, αποτέλεσε κατά την ταξινόμηση της στο Διάγραμμα 3, ως μια από τις 'ριζικές' ιδέες, για την υλοποίηση των υπολοίπων, άλλες δυο ιδέες που χαρακτηρίζονται επίσης ως 'ριζικές', είναι οι **ιδέες5, 36.** Συγκεκριμένα, η **ιδέα5: «Μονοδρόμηση, με κανένα τρόπο πεζόδρομος, με χώρους ΑμεΑ, πλατιά πεζοδρόμια, χώροι φορτοεκφόρτωσης, επιπρόσθετο πράσινο»,** προτείνει την αναδιαμόρφωση της οδού Ανεξαρτησίας σε μονόδρομο, με τρόπο που να προσφέρει τόσο μεγαλύτερη ασφάλεια και άνεση στους πεζούς, ποδηλάτες, ΑμεΑ, κ.α., παρέχοντας τους μεγαλύτερο χώρο διακίνησης, αλλά ταυτόχρονα και τη δυνατότητα ανετότερης παροχής υπηρεσιών στις χρήσεις που αναπτύσσονται κατά μήκος της οδού. Επίσης, η **ιδέα5,** εισηγείται τον εκσυγχρονισμό και την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της οδού, με τον κατάλληλο σχεδιασμό και την εισαγωγή περισσότερου πράσινου χώρου, για δυνατότητα σκίασης και δημιουργίας σημείων στάσης και ξεκούρασης, κατά μήκος της οδού. Παράλληλα, η **ιδέα36: «Πόλη 15 λεπτών όπου όλες οι ανάγκες εξυπηρετούνται σε απόσταση 15 λεπτών με τις απαραίτητες υποδομές. Πολυλειτουργικό κέντρο με πυκνότητα πληθυσμού»,** προτείνει την ενσωμάτωση της οδού Ανεξαρτησίας εντός ενός γενικού πλαισίου, ενιαίου ανασχεδιασμού του κέντρου πόλης, που θα στηρίζεται στην ενίσχυση της πυκνότητας του κέντρου και στην ανάπτυξη ενός πολυλειτουργικού πυρήνα με την εισαγωγή μικτών χρήσεων, που θα παρέχει την δυνατότητα στους πολίτες της, να εξυπηρετούνται με τις απαραίτητες υποδομές, εντός μιας ακτίνας 15λεπτών ως πεζός. Η εφαρμογή της **ιδέας36,** σύμφωνα με το Διάγραμμα 3, μπορεί να βοηθήσει σημαντικά στην υλοποίηση της **ιδέας1: «Ζωντανή, όμορφη, γεμάτη δέντρα, σύγχρονη με παγκάκια, συγυρισμένη, χαμηλής κυκλοφορίας, χωρίς οχληρία»,** η οποία προτείνει την αναδιαμόρφωση της οδού Ανεξαρτησίας ως έναν άξονα με προτεραιότητα στον άνθρωπο, με μειωμένη κυκλοφορία οχημάτων, μειωμένη οχληρία και ρύπανση, πεζοδρομήσεις, ασφαλή και άνετη διακίνηση πεζών/ ποδηλατών, αναβαθμισμένες δημόσιες υποδομές, εκσυγχρονισμένο αστικό εξοπλισμό, συντηρημένο δομημένο περιβάλλον, εξωραϊσμένες όψεις υφιστάμενων κτιρίων και έμφαση στην ύπαρξη κοινωνικών και πολιτιστικών

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

δραστηριοτήτων που ενισχύουν την 24ωρη ζωντάνια του χώρου, την ελκυστικότητα του και την επισκεψιμότητα του.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ

Μέσα από την ανάλυση των αποτελεσμάτων των 2 Εργαστηρίων ΔΔΔ, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

1. Την επιθυμία ή την ανάγκη της ομάδας να ανάγει την συζήτηση σε θέματα που σχετίζονται με την κλίμακα του κέντρου πόλης ή αφορούν το σύνολο της πόλης (ιδέες2, 9, 12, 35, 36).
2. Τις επισημάνσεις της ομάδας ότι η οδός Ανεξαρτησίας αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου δικτύου ροών, που επηρεάζει και επηρεάζεται, και ότι οποιαδήποτε αλλαγή στην οδό Ανεξαρτησίας θα πρέπει να ιδωθεί μέσα στα πλαίσια μιας ευρύτερης μελέτης/σχεδιασμού και όχι μεμονωμένα, πολύ περισσότερο δε, λόγω της κεντροβαρικής θέσης της και του ιδιαίτερου χαρακτήρα της (ιδέες8, 14, 15, 38, 42).
3. Την εστίαση της ομάδας σε θέματα προσβασιμότητας⁴, φιλικότητας, τεχνολογικής αναβάθμισης της οδού και κατ' επέκταση του δημόσιου χώρου, προς όλους, ιδέα η οποία και στα δύο εργαστήρια ταξινομήθηκε από τις ομάδες ως η πιο 'ριζική' (ιδέες2, 15), ως δηλαδή μια πρόταση η εφαρμογή της οποίας θα βοηθούσε στην υλοποίηση πολλών άλλων ιδεών (ιδέες 22, 38, 16, 42, 23).
4. Η εστίαση στην εφαρμογή των περισσότερο 'ριζικών' ιδεών (ιδέες2, 15,) που σχετίζονται με θέματα προσβασιμότητας προς όλους (ιδέες2, 15), αύξησης της πυκνότητας πληθυσμού και των μικτών χρήσεων στο κέντρο της πόλης – πόλη των 15λεπτών- (ιδέα36), προτεραιότητας στον πεζό/ποδηλάτη, και αναβάθμισης του δημόσιου περιβάλλοντος (ιδέα5), θα βοηθούσε σε μεγάλο βαθμό στην υλοποίηση των υπολοίπων ιδεών.
5. Η μείωση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. οχημάτων, με ταυτόχρονη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης, η ελάττωση του επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας, η χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, ο εκσυγχρονισμός και η προτεραιότητα στη χρήση φιλικότερων προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο, δημοσίων ΜΜΜ, καθώς και η συνδεσιμότητα της περιοχής με άλλα σημεία αναφοράς/ προορισμοί της πόλης, ήταν επίσης προτεραιότητα των ιδεών που προτάθηκαν από τις ομάδες (ιδέες18, 14, 12, 1, 35).
6. Η παροχή ασφάλειας προς τον πεζό/ ποδηλάτη, χρήστη του χώρου, με ταυτόχρονη αύξηση του διαθέσιμου χώρου του, έναντι άλλων μέσων μεταφοράς, η διατήρηση και ενίσχυση του ιστορικού εμπορικού χαρακτήρα της οδού, η αναβάθμιση της εμπειρίας της αγοράς και η ενσωμάτωση όλων των ατόμων σ' αυτή (π.χ. οικογένειες, παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑμεΑ), ο εμπλουτισμός της οδού με άλλες χρήσεις και κυρίως ποικιλία κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, η αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, η καθαριότητα και ο εκσυγχρονισμός των δημόσιων υποδομών, ο εξωραϊσμός των όψεων και η συντήρηση των κτιρίων, η ενδυνάμωση του πρασίνου και η δημιουργία ευχάριστου μικροκλίματος, ήταν επίσης κύριες ιδέες που προτάθηκαν από τις ομάδες (ιδέες22, 33, 9, 16, 1, 38, 41, 23).
7. Την προτροπή της ομάδας «να μην φοβηθούμε την αλλαγή» και την επιθυμία της, η οδός Ανεξαρτησίας να αποτελέσει πρότυπο σχεδιασμού και σύγχρονης σχεδιαστικής κουλτούρας

⁴ Είναι σημαντικό να σημειωθεί, ότι πέραν των σχεδιαστικών ζητημάτων που αφορούν την εφαρμογή των προτάσεων που σχετίζονται με τα θέματα προσβασιμότητας, χρειάζεται και η συνεχής ενημέρωση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση του κόσμου σε θέματα κοινωνικής φύσης (π.χ., ίσης διαχείρισης και ευκαιριών προς όλους).

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ (ΔΔΔ)

για ολόκληρη την πόλη και τις επόμενες γενιές, βασισμένη σε βιώσιμες, περιβαλλοντικές και ανθρωποκεντρικές σχεδιαστικές προσεγγίσεις (ιδέες 29, 23, 36, 15, 16, 2, 38, 8, 12, 22).

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Το ερωτηματολόγιο αποτέλεσε το δεύτερο βασικό στοιχείο της διαδικασίας Δημόσιας Διαβούλευσης (ΔΔ). Στόχος του ερωτηματολογίου ήταν η καταγραφή τόσο των αναγκών όσο και των βασικών απόψεων κάθε ενδιαφερόμενου ατόμου, συμπεριλαμβανομένων των ΟΕ που συμμετείχαν στα εργαστήρια ΔΔΔ, σχετικά με τον μελλοντικό χαρακτήρα της περιοχής και κατ' επέκταση με τις μελλοντικές αλλαγές στην οδό Ανεξαρτησίας. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από τέσσερις σύντομες ενότητες ερωτήσεων και ο χρόνος ολοκλήρωσης του δεν ξεπερνούσε τα 15 λεπτά.

ΔΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Το ερωτηματολόγιο χωρίστηκε σε 4 βασικές ενότητες:

- **Ενότητα 1, 2 - Δημογραφικές πληροφορίες & Σχέση ερωτηθέντα με την περιοχή:** Οι ερωτήσεις των Ενοτήτων 1, 2 στόχευαν στη σκιαγράφηση του προφίλ των συμμετεχόντων και στη σχέση τους με την υπό μελέτη περιοχή. Οι ενότητες αποτελούνταν αποκλειστικά από ερωτήσεις 'κλειστού τύπου' και συνοδεύονταν από μια σειρά προτεινόμενων απαντήσεων (ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής).
- **Ενότητα 3 – Κυκλοφοριακή διαχείριση και Χαρακτήρας μιας περιοχής:** Οι ερωτήσεις της Ενότητας 3 είχαν ως στόχο την καταγραφή των απόψεων των συμμετεχόντων αναφορικά με την σχέση της κυκλοφοριακής διαχείρισης μιας περιοχής και του αντίστοιχου αστικού χαρακτήρα της.
- **Ενότητα 4 – Αποψη για την υπό μελέτη περιοχή, οδό Ανεξαρτησίας:** Οι ερωτήσεις της Ενότητας 4 είχαν ως στόχο την καταγραφή των απόψεων των συμμετεχόντων σχετικά με τον υφιστάμενο χαρακτήρα της οδού Ανεξαρτησίας, όπως επίσης και τις προτιμήσεις/προσδοκίες τους, σχετικά με το μελλοντικό χαρακτήρα της οδού.

ΕΝΟΤΗΤΑ 1 – ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Η Ενότητα 1 αποτελείται από πέντε (5) ερωτήσεις 'κλειστού τύπου'.

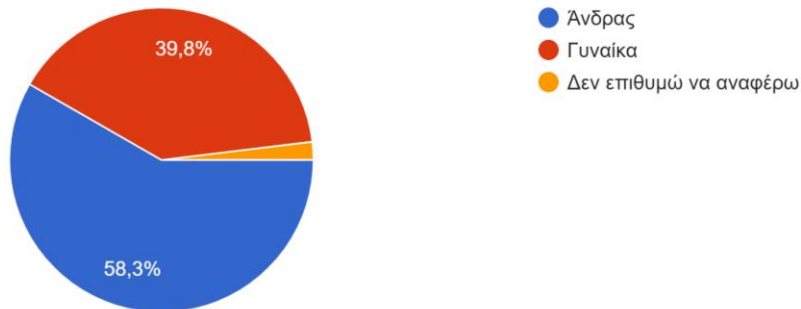
Ερώτηση 4:

Στην πρώτη ερώτηση που αναφέρεται στο φύλο των συμμετεχόντων, παρατηρείται ότι υπάρχει παρόμοια εκπροσώπηση φύλων, με ποσοστά που παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Φύλο

1.045 απαντήσεις

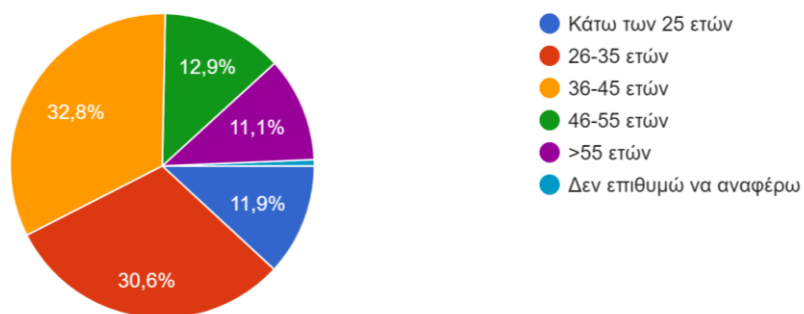


Ερώτηση 5:

Στην δεύτερη ερώτηση που αναφέρεται στην ηλικιακή ομάδα των συμμετεχόντων, παρατηρείται ότι υπάρχει εκπροσώπηση από όλες τις ηλικιακές ομάδες, με μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής από τα άτομα που ανήκουν στις ηλικιακές ομάδες 26-35 ετών και 36-45 ετών, συγκεντρώνοντας ποσοστό λίγο μεγαλύτερο του 60%. Τα ακριβή ποσοστά παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Σε ποια ηλικιακή ομάδα ανήκετε;

1.045 απαντήσεις



Ερώτηση 3:

Στην τρίτη ερώτηση που αναφέρεται στο επίπεδο εκπαίδευσης των συμμετεχόντων, παρατηρείται ότι τα άτομα που έχουν ολοκληρώσει Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση αποτελούν την συντριπτική πλειοψηφία του δείγματος. Τα ακριβή ποσοστά παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ποιο είναι το ανώτατο επίπεδο εκπαίδευσης που έχετε επιτυχώς ολοκληρώσει;

1.045 απαντήσεις

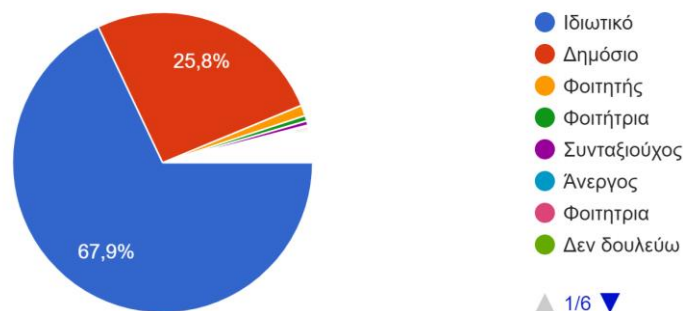


Ερώτηση 4:

Στην τέταρτη ερώτηση που αναφέρεται στον τομέα απασχόλησης των συμμετεχόντων, διαφαίνεται ότι αρκετά μεγάλο μέρος του δείγματος (ποσοστό 67,9%) απασχολείται στον ιδιωτικό τομέα. Ακολουθεί η απασχόληση στον δημόσιο τομέα (ποσοστό 25,8%). Τα ακριβή ποσοστά παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Σε ποιο τομέα απασχολείστε;

1.045 απαντήσεις



Ερώτηση 5:

Στην πέμπτη και τελευταία ερώτηση της πρώτης ενότητας, οι συμμετέχοντες δήλωσαν το επάγγελμά τους.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2 – ΣΧΕΣΗ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Η Ενότητα 2 αποτελείται από έξι (6) ερωτήσεις 'κλειστού τύπου'.

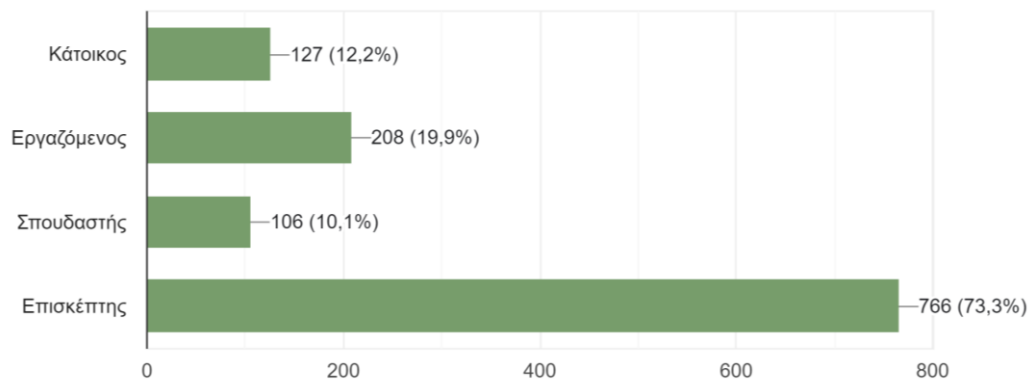
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ερώτηση 6:

Ο στόχος της έκτης ερώτησης ήταν ο προσδιορισμός της σχέσης του δείγματος με την εν λόγω περιοχή. Παρατηρείται ότι η συντριπτική πλειοψηφία του δείγματος αποτελείται από επισκέπτες της περιοχής. Οι ακριβείς σχέσεις παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Σχέση με την περιοχή της οδού Ανεξαρτησίας

1.045 απαντήσεις

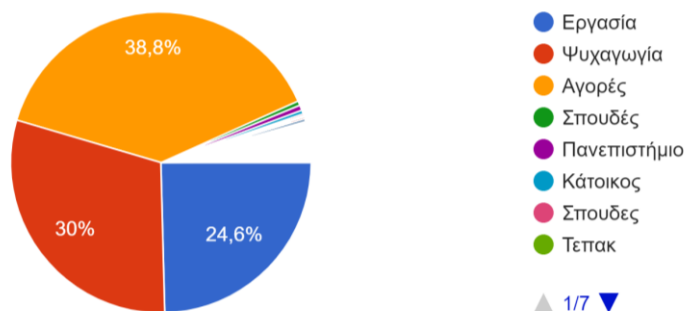


Ερώτηση 7:

Η έβδομη ερώτηση αποσκοπούσε στον προσδιορισμό του λόγου επίσκεψης του δείγματος στην περιοχή. Σε συνέχεια με τα αποτελέσματα της έκτης ερώτησης που κατέδειξε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος είναι επισκέπτες της περιοχής, είναι αναμενόμενο και ο λόγος επίσκεψης. Παρατηρείται λοιπόν ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος επισκέπτεται την περιοχή για εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες (συνολικά σε ποσοστό 68,8%). Ένα επίσης σημαντικό ποσοστό (24,6%) αφορά εργασία στην περιοχή. Τα ακριβή ποσοστά παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Ποιος είναι ο πιο συχνός λόγος επίσκεψης;

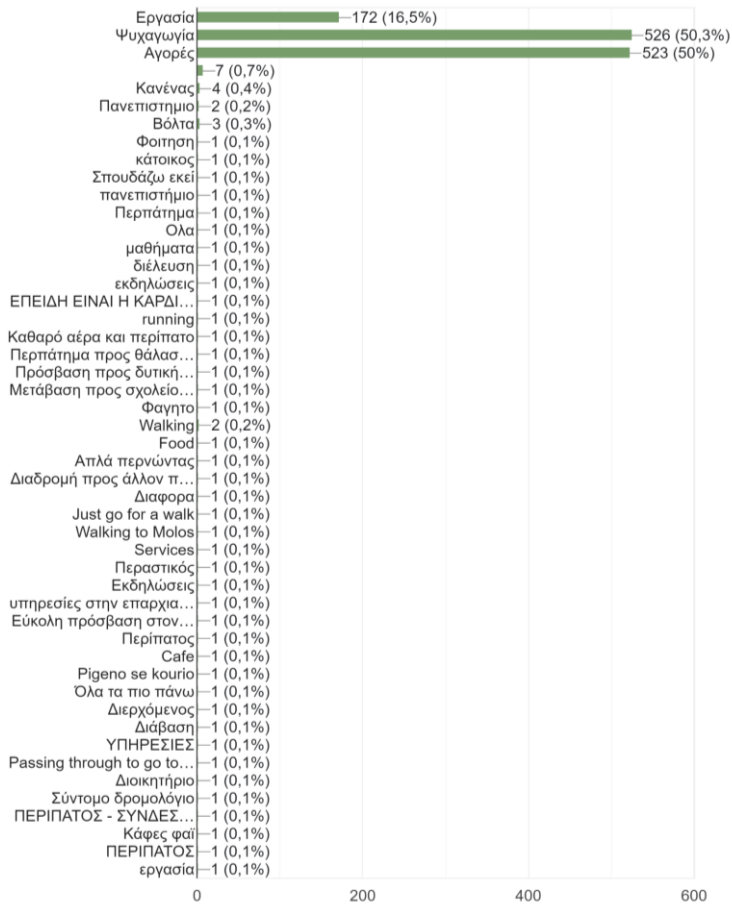
1.045 απαντήσεις



Ερώτηση 8:

Η όγδοη ερώτηση αποτελούσε συνέχεια της έβδομης ερώτησης και ζητούσε επιπρόσθετους λόγους επίσκεψης. Τα ακριβή ποσοστά παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

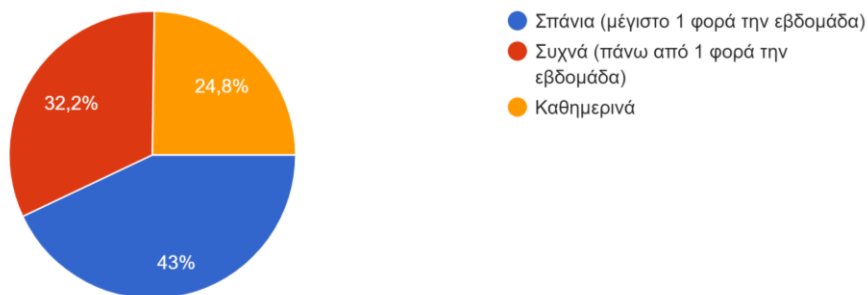
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ



Ερώτηση 9:

Η ένατη ερώτηση διερευνούσε τη συχνότητα επίσκεψης του δείγματος στην περιοχή. Το αποτέλεσμα υποδεικνύει ότι το δείγμα έχει απαντήσει στις τρεις επιλογές με παρόμοια βαρύτητα. Τα ακριβή ποσοστά παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Δηλώστε τη συχνότητα επίσκεψης στην περιοχή
1.045 απαντήσεις

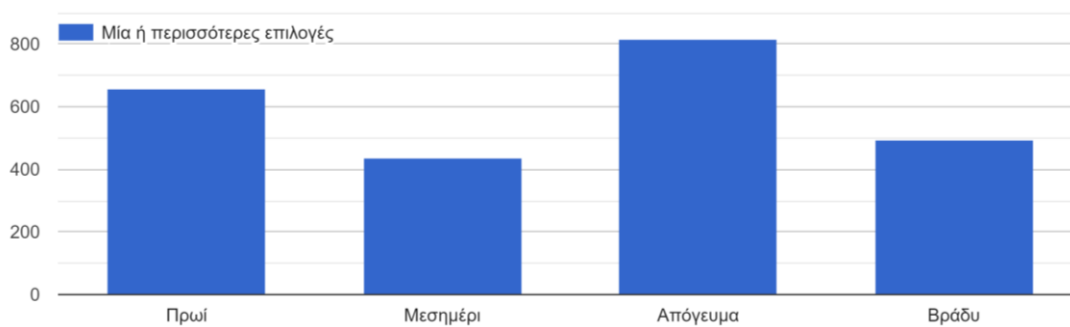


ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ερώτηση 10:

Η δέκατη ερώτηση διερευνούσε την ώρα επίσκεψης του δείγματος στην περιοχή. Παρατηρείται ότι δεν υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση της επισκεψιμότητας μέσα στη μέρα. Υπάρχει παρόλ' αυτά μια αυξημένη επισκεψιμότητα τις απογευματινές ώρες, κάτι το οποίο υποστηρίζεται και από το ότι η κύρια δραστηριότητα της περιοχής είναι η εμπορική και ψυχαγωγική. Τα ακριβή ποσοστά παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Ώρες επίσκεψης

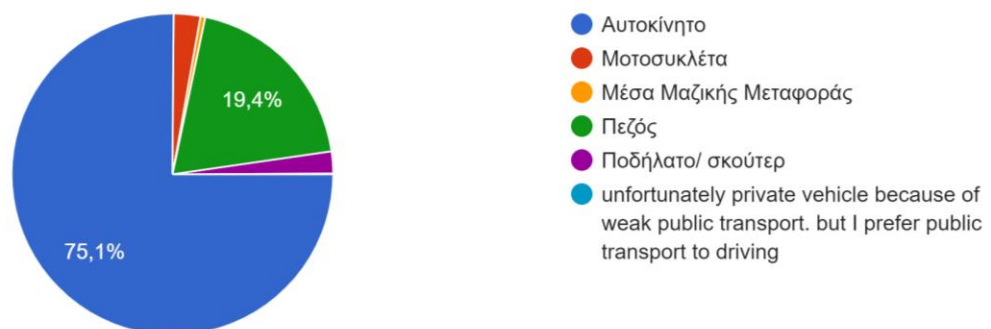


Ερώτηση 11:

Η ενδέκατη ερώτηση είναι η πρώτη ερώτηση η οποία εισαγάγει προς το δείγμα την έννοια της πρόσβασης στην περιοχή. Παρατηρείται ότι σήμερα, το προτιμητέο μέσο του δείγματος για επίσκεψη στην περιοχή αποτελεί κατά συντριπτική πλειοψηφία (75,1%) το Ι.Χ. αυτοκίνητο. Ο δεύτερος τρόπος που σήμερα επιλέγει το δείγμα για να προσεγγίσει την περιοχή είναι ως πεζοί. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι τα ποσοστά που αναφέρονται για όλα τα υπόλοιπα μέσα, συμπεριλαμβανομένου και των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι ουσιαστικά αμελητέα. Τα ακριβή ποσοστά παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Κυριότερο μέσο επίσκεψης προς την περιοχή

1.045 απαντήσεις



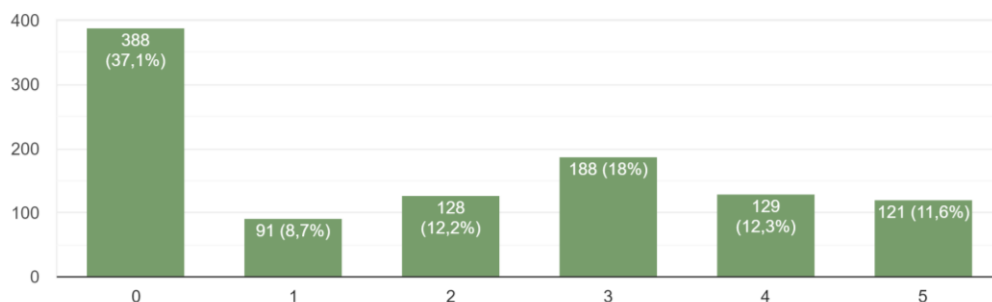
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΜΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η Ενότητα 3 αποτελείται από τέσσερις (4) ερωτήσεις 'κλειστού τύπου' και από μία (1) ερώτηση 'ανοικτού τύπου'.

Ερώτηση 12:

Η δωδέκατη ερώτηση αποσκοπούσε στο να προσδιορίσει το επίπεδο εξοικείωσης του δείγματος με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Λεμεσού. Διαφάνηκε ότι σχετικά μικρό ποσοστό διαθέτει ικανοποιητική γνώση του Σχεδίου, παρότι το μεγαλύτερο μέρος του δείγματος διαθέτει Πανεπιστημιακή μόρφωση και έχει πρόσβαση στην πληροφορία. Τα ακριβή αποτελέσματα παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Γνωρίζετε για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την Λεμεσό;
1.045 απαντήσεις

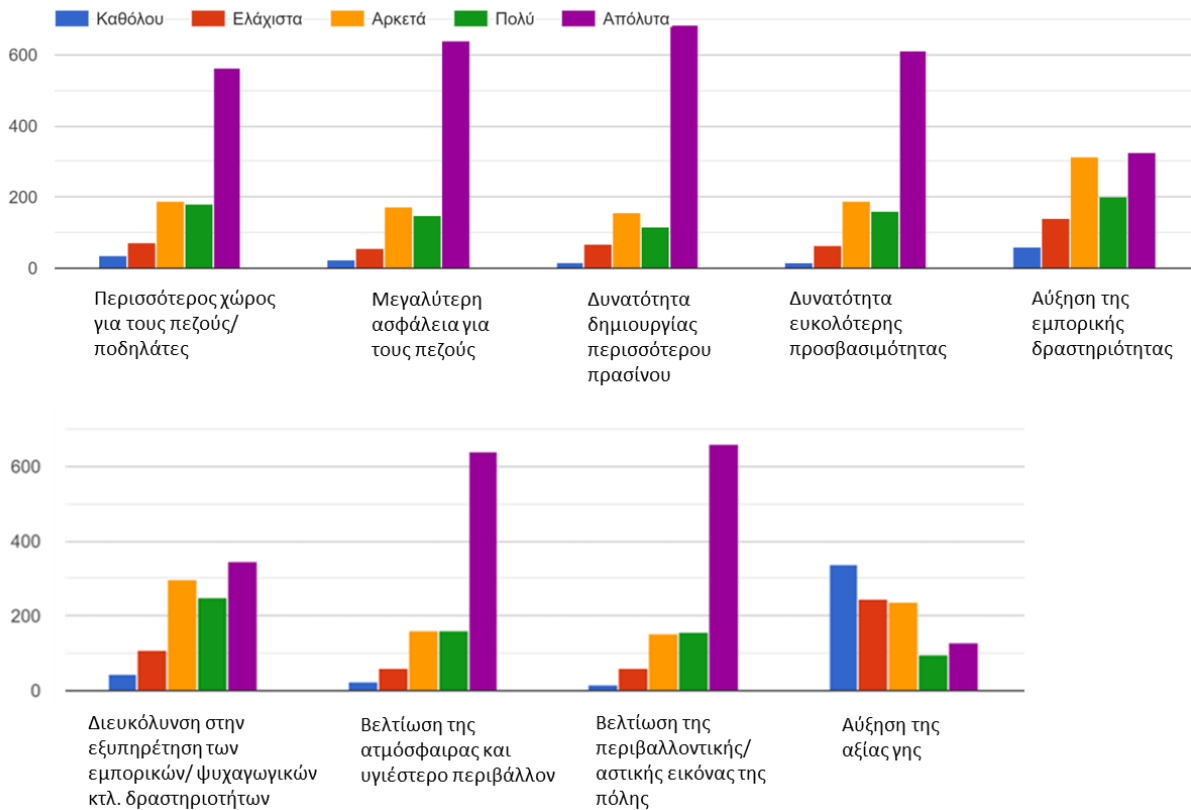


Ερώτηση 13:

Η δέκατη τρίτη ερώτηση περιλάμβανε εννέα επιμέρους ερωτήματα και στόχο είχε τον προσδιορισμό του μελλοντικού χαρακτήρα της οδού Ανεξαρτησίας. Το δείγμα διαφαίνεται να έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στη βελτίωση της ασφάλειας και άνεσης των πεζών/ ποδηλατών, στην βελτίωση της προσβασιμότητας και την αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των χωρικών χαρακτηριστικών της οδού (περισσότερος χώρος για πεζούς/ ποδηλάτες, αύξηση του πρασίνου, καθαρότερο και υγιέστερο περιβάλλον, περιβαλλοντική και αρχιτεκτονική ποιότητα, αισθητική δημόσιου χώρου), παρά στη ενδυνάμωση των υφιστάμενων χρήσεων (αύξηση και διευκόλυνση εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων) και την ενδυνάμωση της αξίας γης. Τα ακριβή αποτελέσματα παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Με ποια/ές από τις απόψεις ταυτίζεστε περισσότερο;

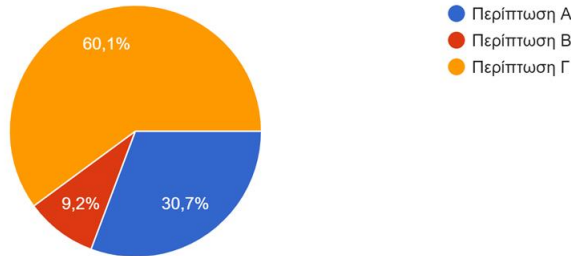


Ερώτηση 14:

Η δέκατη τέταρτη ερώτηση περιλάμβανε τρεις εικόνες και ζητούσε από το δείγμα την επιλογή της προτιμητέας κατά την κρίση τους. Οι τρεις εικόνες παρουσίαζαν τον ίδιο τυπικό Μεσογειακό δρόμο (δεν αναφερόταν στην οδό Ανεξαρτησίας) και περιλάμβαναν τις εξής περιπτώσεις: α) πεζόδρομο/ποδηλατόδρομο με διέλευση μέσω μαζικής μεταφοράς με μονή κατεύθυνση, β) δρόμο διπλής κατεύθυνσης με διέλευση αυτοκινήτων και μέσω μαζικής μεταφοράς και γ) πεζόδρομο/ποδηλατόδρομο. Η τρίτη περίπτωση αποτέλεσε την επικρατέστερη επιλογή με την πρώτη περίπτωση να ακολουθεί. Τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ποια από τις εικόνες σας εκφράζει περισσότερο;
1.045 απαντήσεις



● Περίπτωση Α



● Περίπτωση Β



● Περίπτωση Γ



Ερώτηση 15:

Η δέκατη πέμπτη ερώτηση αποτελούσε συνέχεια της δέκατης τέταρτης ερώτησης και στόχο είχε να εμβαθύνει στις απόψεις του δείγματος, ζητώντας τεκμηρίωση της επιλογής τους, σχετικά με την απάντησή τους στην δέκατη τέταρτη ερώτηση. Πρόκειται για την πρώτη 'ανοικτή ερώτηση' του ερωτηματολογίου. Η ανάλυση των ποιοτικών αποτελεσμάτων, οδήγησε στη δημιουργία τριών λεπτομερών διαγραμμάτων (ένα για κάθε περίπτωση εικόνας), τα οποία παρουσιάζονται με χρωματική διαφοροποίηση ανά περίπτωση, πιο κάτω.

Στο πρώτο διάγραμμα (το οποίο αντιστοιχεί στην πρώτη εικόνα της ερώτησης 15), και επιλέχθηκε ως η δεύτερη επικρατέστερη προτίμηση, με ποσοστό 30,7% του δείγματος, παρατηρείται ότι οι δυο πιο κοινές τεκμηριώσεις αφορούσαν την αύξηση του διαθέσιμου χώρου για πεζούς και ποδηλάτες και την προώθηση ΜΜΜ, φιλικών προς το περιβάλλον. Συνδυαστικά οι δυο αυτές τεκμηριώσεις αναφέρθηκαν με συχνότητα 47%. Επιπρόσθετα, ενισχύονται από παρεμφερείς τεκμηριώσεις, όπως για παράδειγμα την συνύπαρξη πεζών/ ποδηλατών και οχημάτων, την μεγαλύτερη ασφάλεια και άνεση, χαμηλά όρια ταχύτητας, καθώς και την μείωση της κίνησης των Ι.Χ. οχημάτων, τα οποία αναφέρθηκαν συγκεντρωτικά σε ποσοστό 27%. Ουσιαστικά τα 2/3 του δείγματος (74%) που επέλεξε την πρώτη εικόνα, επιθυμούν μια οργανική συνύπαρξη πεζών/ ποδηλατών και ΜΜΜ, με τις προϋποθέσεις που σημειώνουν.

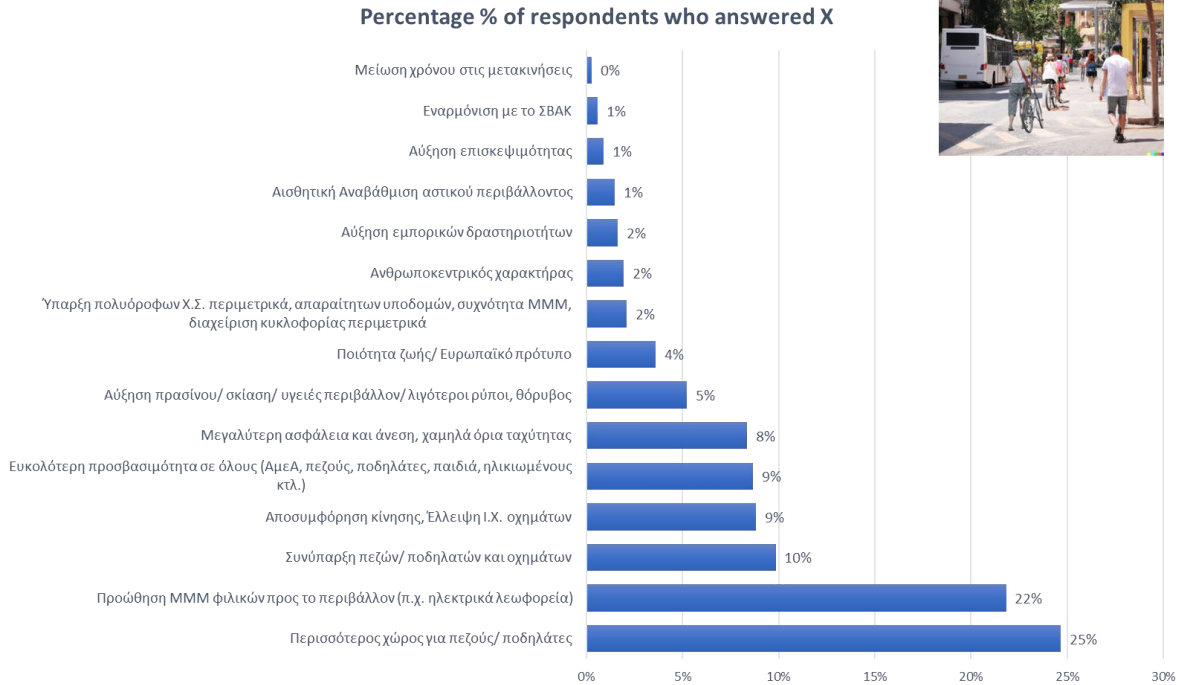
Στο δεύτερο διάγραμμα (το οποίο αντιστοιχεί στην δεύτερη εικόνα της ερώτησης 15), και επιλέχθηκε ως η λιγότερο επιθυμητή πρόταση, με ποσοστό 9,2% του δείγματος παρατηρείται ότι οι δυο πιο

κοινές τεκμηριώσεις για την επιλογή της εικόνας, αφορούσαν την ευκολία πρόσβασης προς την περιοχή και τις υπηρεσίες της περιοχής, με χρήση των Ι.Χ. οχημάτων, καθώς και την διατύπωση για έλλειψη δημόσιων υποδομών που θα υποστήριζαν άλλου είδους κυκλοφοριακής διαχείρισης και πρόσβασης προς την περιοχή (έλλειψη ΜΜΜ, περιμετρικών Χ.Σ./ park&ride, ανεπάρκεια περιμετρικών οδών). Οι δύο αυτές τεκμηριώσεις μαζί, συγκεντρώνουν το 52% του δείγματος, που επέλεξε την δεύτερη εικόνα, της ερώτησης 15. Επίσης ένα ποσοστό 33% του δείγματος, που επέλεξε την δεύτερη εικόνα, της ερώτησης 15, τεκμηριώνει την επιλογή του με τις απόψεις ότι η χρήση των Ι.Χ. οχημάτων και η προτεραιότητα της κυκλοφορίας τους στην περιοχή, έναντι άλλων μέσων μεταφοράς, συνάδει με τον σύγχρονο τρόπο ζωής και τις απαιτήσεις της κοινωνίας μας, εξοικονομεί χρόνο στις μετακινήσεις, προσφέρει μεγαλύτερη προσβασιμότητα σε ΑμεΑ, ενισχύει την εμπορική δραστηριότητα της περιοχής και ανταποκρίνεται καλύτερα στο κλίμα και τις καιρικές συνθήκες του τόπου, καθώς και στο μέγεθος της πόλης.

Στο τρίτο διάγραμμα (το οποίο αντιστοιχεί στην τρίτη εικόνα της ερώτησης 15), και επιλέχθηκε ως η περισσότερο επιθυμητή εικόνα από τις τρεις, με το συντριπτικό ποσοστό 60,1% του δείγματος, παρατηρείται ότι οι τρεις πιο κοινές τεκμηριώσεις για την επιλογή της εικόνας, αφορούσαν το ζήτημα της προτεραιότητας προς τον άνθρωπο, κάνοντας αναφορά σε περισσότερο διαθέσιμο χώρο προς τον πεζό/ ποδηλάτη, τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα όσον αφορά το σχεδιασμό και τη διαχείριση του χώρου, καθώς και τα θέματα της ασφάλειας και της άνεσης που παρέχονται στους πεζούς/ ποδηλάτες, ηλικιωμένους, παιδιά, κτλ. Οι τρεις αυτές τεκμηριώσεις μαζί συγκεντρώνουν το 53% του δείγματος, που επέλεξε την τρίτη εικόνα, της ερώτησης 15. Ένα ποσοστό 36% επίσης του δείγματος, που επέλεξε την τρίτη εικόνα, τεκμηριώνει την επιλογή του με τις απόψεις ότι προάγεται το πρότυπο μιας Ευρωπαϊκής πόλης, με έμφαση στην αναβάθμιση της περιβαλλοντικής ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, και της ίδιας της ποιότητας ζωής των πολιτών, με καθαρότερο και υγιέστερο περιβάλλον, με μειωμένη κυκλοφοριακή κίνηση τροχοφόρων και θόρυβο, με περισσότερους κοινωνικούς χώρους και χώρους στάσης και ξεκούρασης, με αύξηση του πρασίνου και βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής, καθώς και με ασφαλέστερη και ανετότερη προσβασιμότητα προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

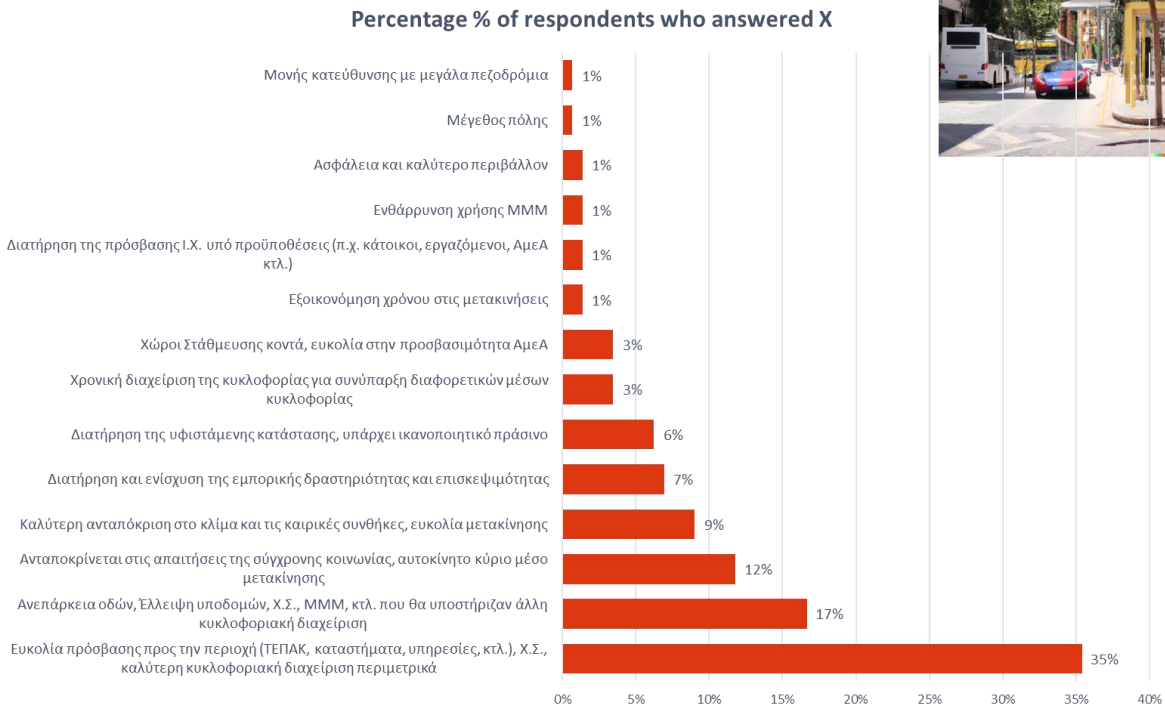
Κυκλοφοριακή διαχείριση και χαρακτήρας περιοχής

Περίπτωση Α



Κυκλοφοριακή διαχείριση και χαρακτήρας περιοχής

Περίπτωση Β

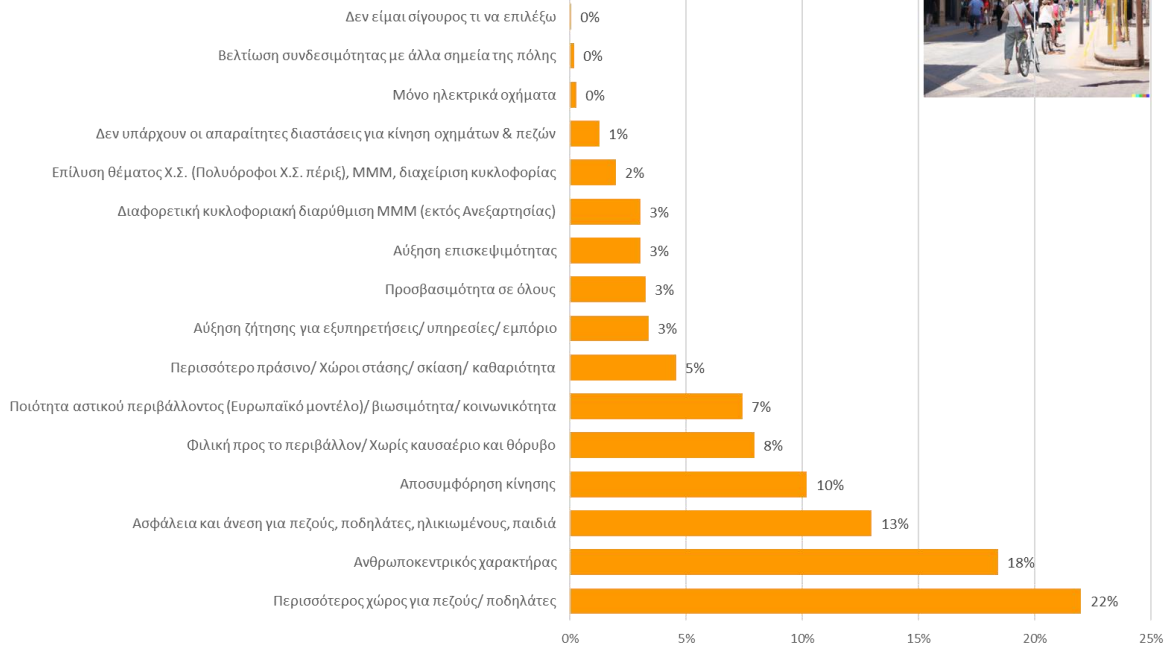


Κυκλοφοριακή διαχείριση και χαρακτήρας περιοχής

Περίπτωση Γ



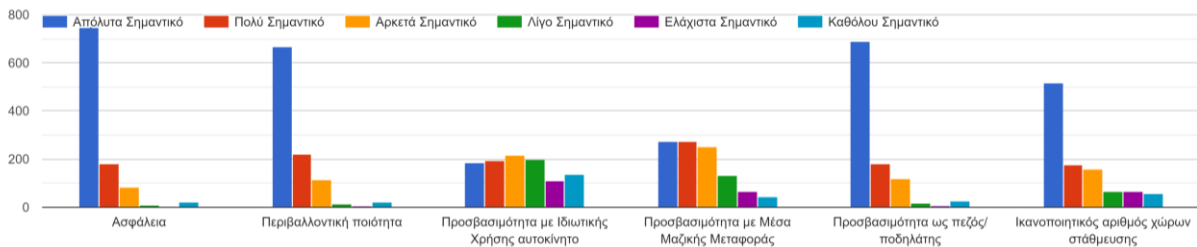
Percentage % of respondents who answered X



Ερώτηση 16:

Η δέκατη έκτη ερώτηση αποτελείται από έξι μέρη τα οποία είχαν στόχο να προσδιορίσουν τις προτεραιότητες του δείγματος για την μελλοντική ανάπτυξη της περιοχής. Μια σημαντική διαπίστωση αποτελεί το γεγονός ότι ενώ σήμερα οι επισκέπτες επιλέγουν κατά κύριο λόγο το Ι.Χ. αυτοκίνητο για να προσεγγίσουν την περιοχή (Ερώτηση 11), όταν ρωτήθηκαν πόσο σημαντικό είναι για αυτούς δεν λήφθηκαν τα ίδια αποτελέσματα που να ενισχύουν τη χρήση του στο μέλλον. Η προσέγγιση επίσης της περιοχής με τη χρήση MMM, φαίνεται να είναι προτιμητέα σε σχέση με το Ι.Χ. όχημα, όχι όμως πολύ σημαντική. Αντιθέτως, διαφαίνεται ότι κατά σημαντική πλειοψηφία, το δείγμα επιθυμεί την ύπαρξη ικανοποιητικού αριθμού χώρων στάθμευσης περιμετρικά της περιοχής και την δυνατότητα προσέγγισης της περιοχής ως πεζοί/ποδηλάτες, με ασφάλεια και διάμεσου ενός ποιοτικού αστικού περιβάλλοντος. Τα ακριβή αποτελέσματα παρουσιάζονται στο κάτωθι διάγραμμα.

Ως χρήστης (κάτοικος, εργαζόμενος, επισκέπτης, κτλ.) σε μια περιοχή πως θα ιεραρχούσατε τα πιο κάτω ζητήματα από το πιο σημαντικό για εσάς στο λιγότερο σημαντικό;



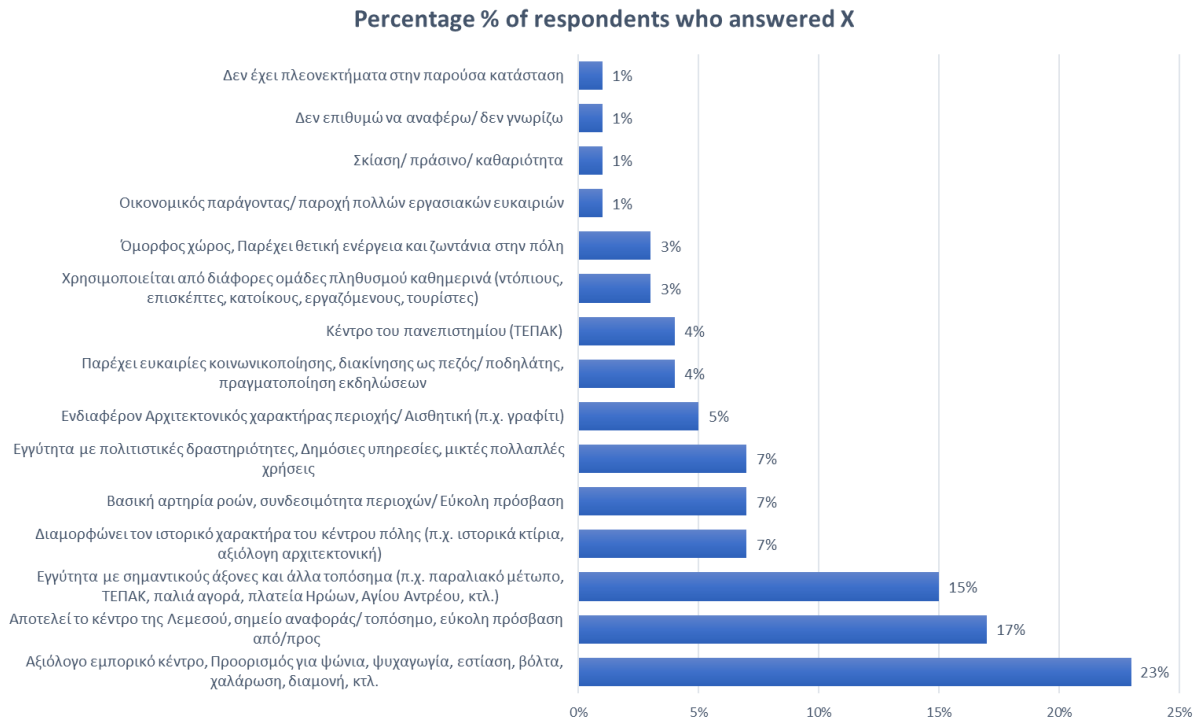
ΕΝΟΤΗΤΑ 4 – ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ – ΟΔΟ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ

Η Ενότητα 4 αποτελείται από τέσσερις (4) ερωτήσεις ‘ανοικτού τύπου’ και από μία (1) ερώτηση ‘κλειστού τύπου’.

Ερώτηση 17:

Η δέκατη έβδομη ερώτηση ήταν ανοικτού τύπου ερώτηση και σκοπό είχε να συγκεντρώσει τις απόψεις του δείγματος όσον αφορά τα πλεονεκτήματα της περιοχής, όπου ο κάθε συμμετέχοντας θα μπορούσε να δηλώσει μέχρι τρία (3) βασικά πλεονεκτήματα. Η ανάγνωση των αποτελεσμάτων οδήγησε σε 15 βασικές κατηγορίες πλεονεκτημάτων οι οποίες παρουσιάζονται ποσοστιαία στο κάτωθι διάγραμμα. Σημαντικότερα ποσοστά (σε σύνολο 81%), συγκέντρωσαν απαντήσεις που σχολίαζαν τον ιδιαίτερο, ιστορικό, εμπορικό και αρχιτεκτονικό χαρακτήρα της περιοχής και την ποικιλία δραστηριοτήτων που αυτή προσφέρει (52%), όπως επίσης τον κεντροβαρικό χαρακτήρα και την εγγύτητα της εν λόγω περιοχής με άλλες κεντρικές λειτουργίες, σημεία αναφοράς και τοπόσημα της πόλης, καθώς και το ρόλο της οδού ως βασικής αρτηρίας ροών και κύριου συνδετικού στοιχείου για το κέντρο της πόλης (29%). Ένα επίσης αξιόλογο ποσοστό των απαντήσεων (14%), αναφέρθηκε στον κοινωνικό ρόλο που διαδραματίζει η οδός για την πόλη, καθώς επισήμανε ότι χρησιμοποιείται καθημερινά από διάφορες ομάδες πληθυσμού, παρέχει θετική ενέργεια και ζωντάνια στην πόλη, αποτελεί το κέντρο του Πανεπιστημίου (ΤΕΠΑΚ), και προσφέρει πολλές δυνατότητες πραγματοποίησης εκδηλώσεων.

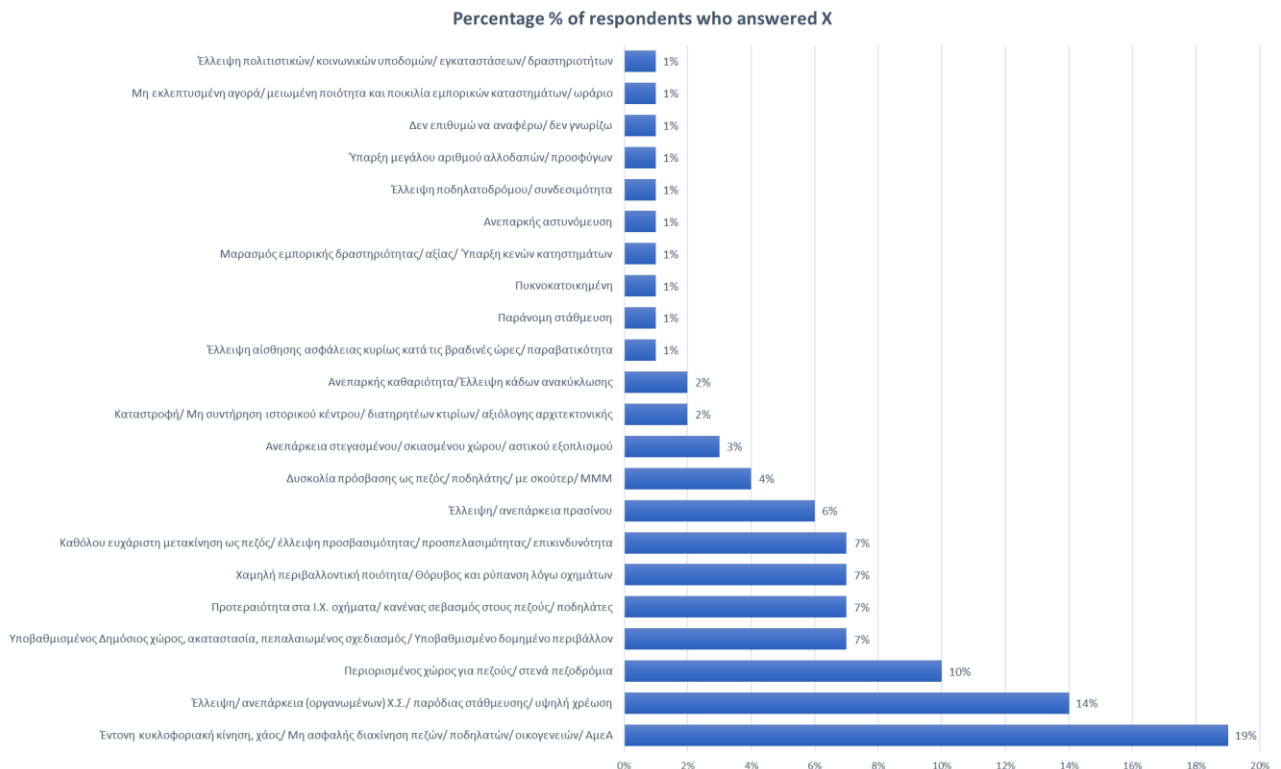
Τι θεωρείτε πλεονεκτήματα της περιοχής;



Ερώτηση 18:

Αντίστοιχα, η δέκατη όγδοη ερώτηση, η οποία ήταν επίσης ανοικτού τύπου ερώτηση, σκοπό είχε να συγκεντρώσει τις απόψεις του δείγματος όσον αφορά τα μειονεκτήματα της περιοχής, όπου επίσης ο κάθε συμμετέχοντας θα μπορούσε να δηλώσει μέχρι τρία (3) βασικά μειονεκτήματα. Η ανάγνωση των αποτελεσμάτων οδήγησε σε 22 βασικές κατηγορίες μειονεκτημάτων οι οποίες παρουσιάζονται ποσοστιαία στο κάτωθι διάγραμμα. Οι περισσότερες απαντήσεις σχολίαζαν τις υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνθήκες ως προβληματικές, καθώς και τις συναφείς εξυπηρετήσεις, όπως για παράδειγμα την επάρκεια των χώρων στάθμευσης. Συγκεκριμένα, το 50% των απαντήσεων εστίασε στην χαοτική κυκλοφοριακή κίνηση της υφιστάμενης κατάστασης, την έλλειψη ασφαλούς, άνετης και ευχάριστης διακίνησης των πεζών/ ποδηλατών και τον περιορισμένο διαθέσιμο χώρο για αυτούς, την προτεραιότητα που δίνεται στα Ι.Χ. οχήματα, έναντι των πεζών/ ποδηλατών, και των απαραίτητων υποδομών τους, στην δυσκολία πρόσβασης με οποιοδήποτε άλλο μέσο, πέραν της Ι.Χ. οχημάτων, στην παράνομη στάθμευση και στην έλλειψη αστυνόμευσης. Επιπρόσθετα, το 28% των απαντήσεων του δείγματος, αναφέρθηκε στον ακατάστατο, υποβαθμισμένο και πεπαλαιωμένο χαρακτήρα του δημόσιου χώρου, στην χαμηλή περιβαλλοντική του ποιότητα (ρύπανση, θόρυβος, έλλειψη πρασίνου, καθαριότητας, σκιασμένων χώρων, αστικού εξοπλισμού, κτλ.), στην μη συντήρηση και καταστροφή του αξιόλογου αρχιτεκτονικού πλούτου και στην ύπαρξη ασυντήρητων και κενών εμπορικών καταστημάτων. Τέλος ένα σημαντικό ποσοστό (14%) των απαντήσεων επισήμανε την ανεπάρκεια/ έλλειψη των οργανωμένων Χ.Σ., και ταυτόχρονα την υψηλή χρέωση των υφιστάμενων (κυρίως ιδιωτικών) Χ.Σ.

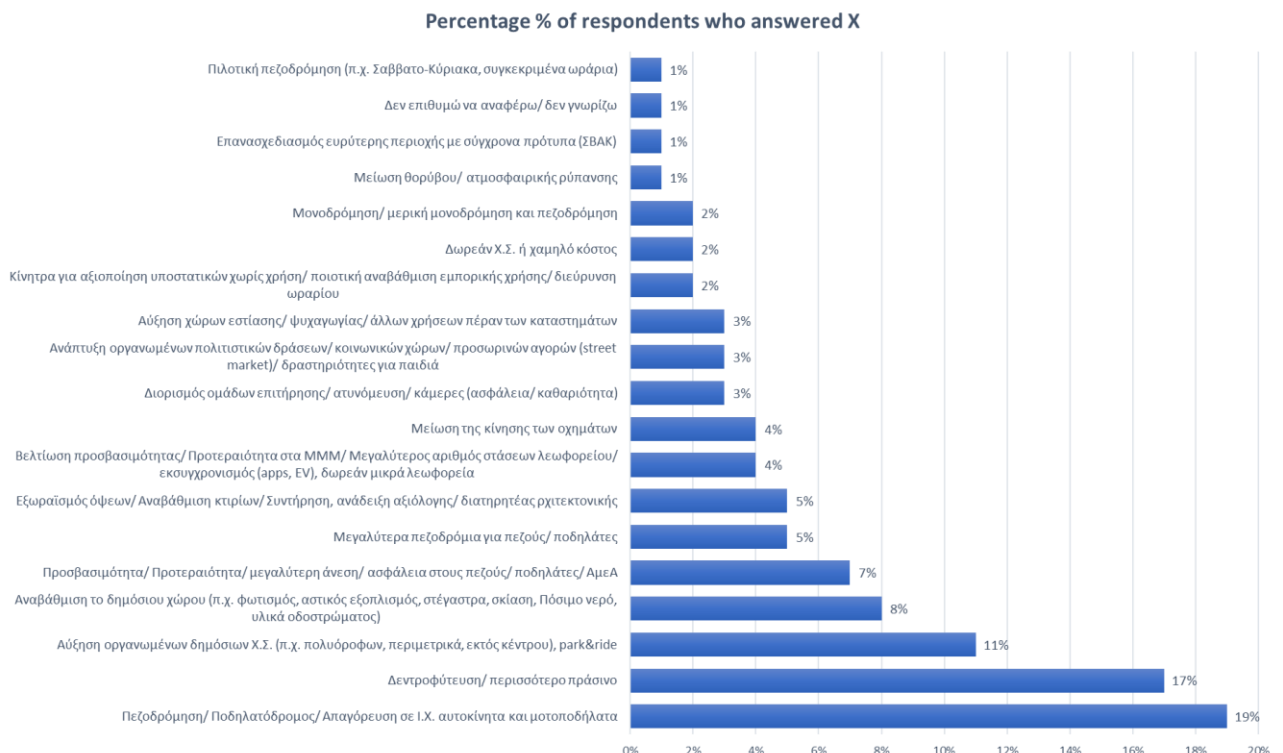
Τι θεωρείτε μειονεκτήματα της περιοχής;



Ερώτηση 19:

Η δέκατη ένατη ερώτηση η οποία ήταν επίσης ανοικτού τύπου ερώτηση, σκοπό είχε να συγκεντρώσει τις απόψεις του δείγματος όσον αφορά επιθυμητές αλλαγές στην περιοχή. Κατά την κατάθεση της απάντησης, ο κάθε συμμετέχοντας θα μπορούσε να υποβάλει μέχρι τρεις (3) προτάσεις. Η ανάλυση των αποτελεσμάτων, οδήγησε σε 19 βασικές κατηγορίες προτάσεων, οι οποίες παρουσιάζονται ποσοστιαία στο κάτωθι διάγραμμα. Οι δύο προτάσεις που αναφέρθηκαν συχνότερα και συγκέντρωσαν τα μεγαλύτερα ποσοστά, αφορούσαν την απαγόρευση των Ι.Χ. οχημάτων και την πεζοδρόμηση/δημιουργία ποδηλατοδρόμου της οδού Ανεξαρτησίας (19%), καθώς και την ενδυνάμωση του πράσινου χώρου με την δεντροφύτευσή της (17%). Ακολουθούσαν οι προτάσεις που εστίαζαν στην αύξηση του αριθμού των δημόσιων, οργανωμένων χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου, με τη μορφή πολυώροφων κτιρίων Χ.Σ. και park&ride (11%). Προτάσεις που αφορούσαν την αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό του δημόσιου χώρου, τη συντήρηση και ανάδειξη των αξιόλογων κτιρίων, τον εξωραϊσμό των υφιστάμενων όψεων, την προώθηση κινήτρων για την αξιοποίηση των υποστατικών χωρίς χρήση, τον εμπλουτισμό των χρήσεων και των πολιτιστικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, καθώς και την καθαριότητα και επιτήρηση του χώρου, συγκέντρωσαν μαζί το 24% των απαντήσεων. Επιπρόσθετα, προτάσεις που εστίαζαν το ενδιαφέρον τους στην ασφάλεια και άνεση των πεζών/ ποδηλατών, στην προώθηση φιλικότερων προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο μέσων μεταφοράς, στην μείωση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. οχημάτων, και στον επανασχεδιασμό της κυκλοφοριακής διαχείρισης στην ευρύτερη περιοχή, βάσει σύγχρονων προτύπων (ΣΒΑΚ), συγκέντρωσαν το 21% των απαντήσεων του δείγματος.

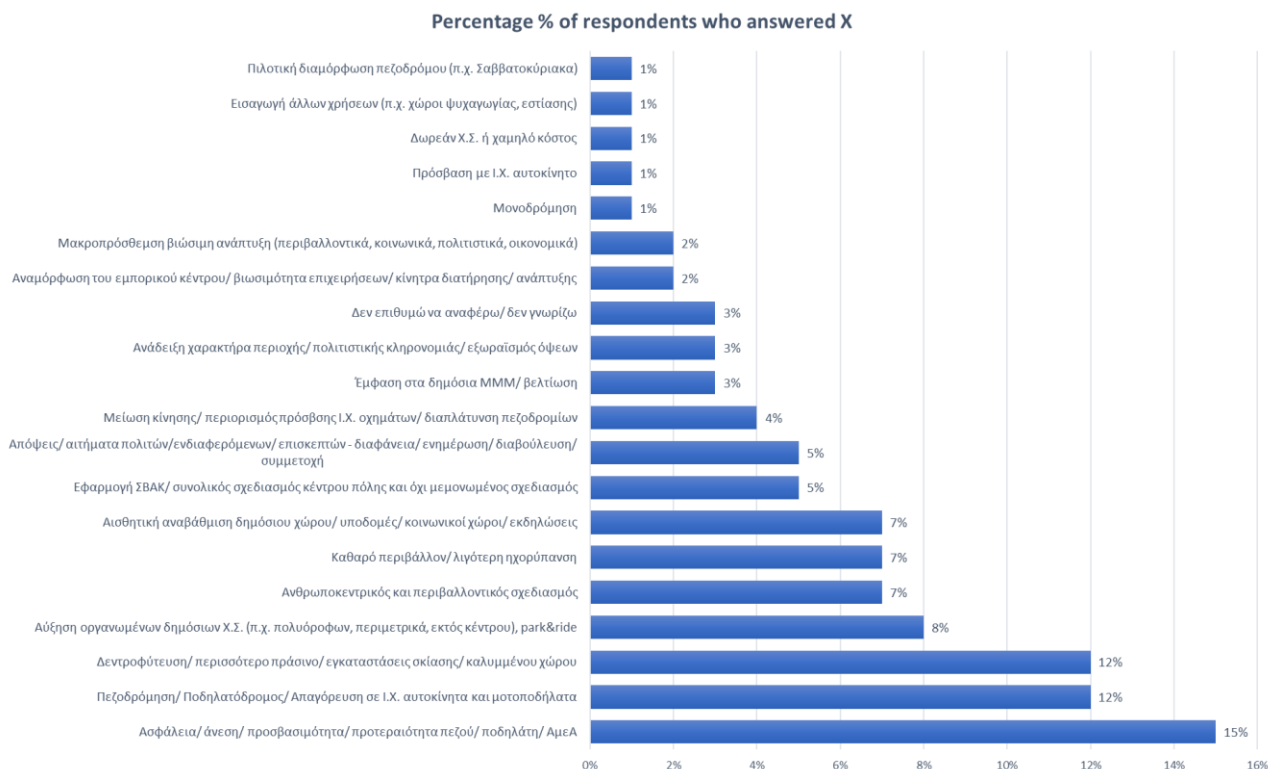
Τι θα αλλάζατε στην περιοχή;



Ερώτηση 20:

Η εικοστή και τελευταία ερώτηση 'ανοικτού τύπου', ως συνέχεια της δέκατης ένατης ερώτησης, σκοπό είχε να συγκεκριμενοποιήσει τις απόψεις του δείγματος όσον αφορά θέματα που θα πρέπει ο Δήμος να λάβει υπόψη του στο επόμενο στάδιο σχεδιασμού της οδού Ανεξαρτησίας. Η ανάλυση των αποτελεσμάτων οδήγησε σε 20 βασικές κατηγορίες προτάσεων, οι οποίες παρουσιάζονται ποσοστιαία στο κάτωθι διάγραμμα. Οι προτάσεις που αναφέρθηκαν συχνότερα και συγκέντρωσαν τα μεγαλύτερα ποσοστά, επιβεβαιώνουν τα αποτελέσματα όλων των 'ανοικτού τύπου' ερωτήσεων που έχουν προηγηθεί στο ερωτηματολόγιο. Συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο ποσοστό των απαντήσεων εστιάζει στην ασφάλεια, άνεση, προτεραιότητα και προσβασιμότητα του πεζού/ ποδηλάτη και των ΑμεΑ (15%), εισηγείται την απαγόρευση των Ι.Χ. οχημάτων στην περιοχή και την μετατροπή της οδού σε πεζόδρομο/ ποδηλατόδρομο (12%), με ταυτόχρονη βελτίωση της περιβαλλοντικής ποιότητας του δημόσιου χώρου (πράσινο, δεντροφύτευση, σκιασμένος χώρος) (12%) και την αύξηση των κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων στην περιοχή (7%). Επίσης, η δυνατότητα αύξησης των οργανωμένων δημόσιων Χ.Σ. (πολυώροφα κτίρια Χ.Σ., περιμετρικά του κέντρου, χώροι park&ride) ως απαραίτητη υποδομή για την εύρυθμη λειτουργία των προηγούμενων προτάσεων, έλαβε το 8% των απαντήσεων του δείγματος.

Τι θα θέλατε να λάβει υπόψη ο Δήμος στο επόμενο στάδιο σχεδιασμού της οδού Ανεξαρτησίας;



Τέλος, η εφαρμογή του ΣΒΑΚ, ο συνολικός σχεδιασμός του κέντρου και όχι οι μεμονωμένες προσεγγίσεις, οι στοχευμένες επεμβάσεις για την μακροπρόθεσμη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής (περιβαλλοντικά, κοινωνικά, οικονομικά, πολιτισμικά), ο ανθρωποκεντρικό σχεδιασμός της πόλης, η

διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και ιστορίας και η ανάδειξη του αρχιτεκτονικού πλούτου της περιοχής, η εφαρμογή κατάλληλων κινήτρων για την βιωσιμότητα των μικρών, τοπικών επιχειρήσεων και του ιστορικού, εμπορικού χαρακτήρα της περιοχής, η έμφαση σε αναβαθμισμένα δημόσια ΜΜΜ, ως βασικού μέσου πρόσβασης προς το κέντρο, μαζί με άλλα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα και η επιθυμία των πολιτών να συμμετέχουν στα κοινά και να αποφασίζουν για το μέλλον της πόλης τους, συγκέντρωσαν μαζί, το 27% των απαντήσεων του δείγματος.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Μέσα από την ανάλυση των απαντήσεων του δείγματος (1.045 απαντήσεις) του Ερωτηματολογίου, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

1. Την διαπίστωση ότι η συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών (77,8%), που επισκέπτονται την περιοχή του κέντρου – οδό Ανεξαρτησίας (ως επισκέπτες, εργαζόμενοι, φοιτητές), χρησιμοποιούν αποκλειστικά το Ι.Χ. αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα τους, ένα ικανοποιητικό ποσοστό των πολιτών (21,6%) επισκέπτονται την περιοχή ως πεζοί/ ποδηλάτες/ με σκούτερ, ενώ μόλις το 0,5% των πολιτών (μόλις 5 πολίτες μόνο, ανάμεσα στους 1.045 που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο) επιλέγει να χρησιμοποιήσει τα ΜΜΜ.
2. Την διαπίστωση ότι η συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών, σημείωσε ως απόλυτα σημαντική την ασφάλεια και την προσβασιμότητα στην περιοχή (ως πεζοί/ ποδηλάτες), καθώς και την περιβαλλοντική ποιότητα του χώρου, κατά μεγάλη πλειοψηφία την ύπαρξη ικανοποιητικού αριθμού Χ.Σ. που να εξυπηρετούν τους επισκέπτες, και σε πολύ μικρό ποσοστό σημαντική την πρόσβαση τόσο με ΜΜΜ, όσο επίσης και με Ι.Χ. όχημα.
3. Το πολύ μικρό επίπεδο εξοικείωσης του δείγματος αναφορικά με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Λεμεσού, το οποίο έχει ολοκληρωθεί από το 2019. Διαφάνηκε ότι μόλις ένα σχετικά μικρό ποσοστό έχει ικανοποιητική γνώση του Σχεδίου (11,6%), σε αντίθεση με ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό του δείγματος, που δήλωσε ότι δεν γνωρίζει καθόλου το Σχέδιο (37,1%).
4. Την επισήμανση του ιδιαίτερου χαρακτήρα της περιοχής και της κεντροβαρικής θέσης της οδού για την πόλη, καθώς και της ικανότητας της να συνδέει και να συνδέεται με σημαντικά τοπόσημα και σημεία αναφοράς της πόλης, ως τα βασικά πλεονεκτήματά της.
5. Την επισήμανση της χαοτικής κυκλοφοριακής κίνησης και της προτεραιότητας προς το Ι.Χ. όχημα έναντι του πεζού/ ποδηλάτη, του υποβαθμισμένου δημόσιου χώρου και της χαμηλής περιβαλλοντικής ποιότητας του, καθώς και της έλλειψης δημόσιων υποδομών, με έμφαση στον ικανοποιητικό αριθμό οργανωμένων Χ.Σ., ως κύρια μειονεκτήματα της περιοχής.
6. Την επιθυμία της συντριπτικής πλειοψηφίας για απαγόρευση των Ι.Χ. οχημάτων στην περιοχή, την μέγιστη ασφάλεια και άνεση των πεζών/ ποδηλατών, με την πεζοδρόμηση/ δημιουργία ποδηλατοδρόμου, την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και της περιβαλλοντικής του ποιότητας με έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό και την αύξηση του πρασίνου χώρου, καθώς και στην αναβάθμιση των δημόσιων υποδομών που θα εξυπηρετούν τα προηγούμενα, με έμφαση στην αύξηση των οργανωμένων, δημόσιων Χ.Σ. (περιμετρικά του κέντρου, πολυώροφα, χώροι στάθμευσης & μετεπιβίβησης-park&ride).
7. Την επιθυμία των πολιτών για ενημέρωση, διαφάνεια αλλά και συμμετοχή (να λαμβάνεται υπόψη η επιθυμία του συνόλου των πολιτών) σε θέματα που αφορούν τα κοινά.

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ (ΔΣ)

ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΔΣ

Η Δημόσια Συζήτηση (ΔΣ) αποτέλεσε το τρίτο βασικό στοιχείο της διαδικασίας Δημόσιας Διαβούλευσης (ΔΔ). Στόχος της ΔΣ, μέσω της ανοικτής πρόσκλησης συμμετοχής προς το ευρύτερο κοινό, ήταν τόσο η ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων μερών σχετικά με τις μελλοντικές αλλαγές στην οδό Ανεξαρτησίας, όσο και η δυνατότητα πραγματοποίησης εποικοδομητικής συζήτησης και δημιουργικής αντιπαράθεσης απόψεων, με απώτερο σκοπό τη συν-διαμόρφωση του μελλοντικού χαρακτήρα της περιοχής και κατ' επέκταση της οδού Ανεξαρτησίας. Η ΔΣ πραγματοποιήθηκε στις 03 Ιουλίου, 2023 στο Δημοτικό Πολιτιστικό Κέντρο «Πάνος Σολομωνίδης», στη Λεμεσό, με αρκετά μεγάλη συμμετοχή (περ. 70 ατόμων).

ΔΟΜΗ ΔΣ

Με στόχο τον εποικοδομητικότερο τρόπο διενέργειας της ΔΣ και ταυτόχρονα συλλογής και καταγραφής των διαφορετικών απόψεων των συμμετεχόντων, η ΔΣ στηρίχθηκε κατά κύριο λόγο στα δεδομένα των αποτελεσμάτων, των δυο προηγθέντων χρονικά διαδικασιών, ήτοι των αποτελεσμάτων των εργαστηρίων ΔΔΔ και των κατατεθέντων απόψεων των συμμετεχόντων στις θεματικές του Ερωτηματολογίου.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΔΣ

Συνολικά υπήρξαν 18 τοποθετήσεις από τους συμμετέχοντες στη ΔΣ. Τα αποτελέσματα της ΔΣ μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στις πιο κάτω βασικές θεματικές ενότητες:

A. Εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων στην περιοχή

Μία από τις βασικές ανησυχίες και προβληματισμούς των κατοίκων της περιοχής, ήταν η συνέχιση της εξυπηρέτησης των αναγκών των μόνιμων κατοίκων της περιοχής με χρήση του οχήματος τους, στην όποια περίπτωση αναδιαμόρφωσης της κυκλοφοριακής διαχείρισης της περιοχής, ώστε να μην νιώθουν οι ίδιοι «εγκλωβισμένοι» στο χώρο κατοικίας τους. Η ανησυχία τους αφορούσε κυρίως την επίλυση της κυκλοφοριακής διαχείρισης με τρόπο που να μην δυσχεραίνει την πρόσβαση των κατοίκων με Ι.Χ. όχημα προς και από την κατοικία τους, όπως επίσης και την δυνατότητα παροχής Χ.Σ. κοντά στην κατοικία τους, με την χρήση π.χ. κάρτας μόνιμου κατοίκου.

B. Προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα της υπό μελέτη περιοχής με άλλες περιοχές της Λεμεσού

Ένα άλλο σημείο ανησυχίας των συμμετεχόντων στη ΔΣ, αφορούσε την προσπάθεια διατήρησης, με κάθε τρόπο, της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας της περιοχής με τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης. Κύριος στόχος ήταν η διατήρηση και ενίσχυση της προσέλευσης κόσμου στην περιοχή, και κατ' επέκταση η αποφυγή αποκοπής της περιοχής από το υπόλοιπο κέντρο της πόλης και η σταδιακή «νέκρωση» της.

Γ. Διατήρηση και ενίσχυση του υφιστάμενου εμπορικού χαρακτήρα της οδού

Η διατήρηση του ιστορικού, εμπορικού χαρακτήρα της οδού Ανεξαρτησίας, ήταν επίσης ένα άλλο σημείο το οποίο αναφέρθηκε έντονα. Σημειώθηκε ότι η οδός Ανεξαρτησίας ιστορικά, σηματοδοτεί το εμπορικό κέντρο της Λεμεσού και υπήρξαν αναφορές στην υφιστάμενη ακμάζουσα λειτουργία των εμπορικών καταστημάτων της οδού. Ταυτόχρονα, αναφέρθηκε η ανησυχία για πιθανότητα ύφεσης της εμπορικής δραστηριότητας της περιοχής με την εισαγωγή οποιονδήποτε αλλαγών στην κυκλοφοριακή διαχείριση της οδού. Μια από τις εισηγήσεις των συμμετεχόντων στη ΔΣ για την διατήρηση και ενίσχυση της εμπορικής δραστηριότητας της οδού, αφορούσε την διατήρηση της τροχαίας κίνησης (με την διατήρηση πρόσβασης Ι.Χ. οχημάτων και την μονοδρόμηση της οδού). Υπήρξε επίσης η επισήμανση για συνολική και ενιαία αντιμετώπιση του εμπορικού άξονα, καθώς σημειώθηκε ότι το νότιο κομμάτι της οδού Ανεξαρτησίας (εμπορική στοά Λανίτη), με τα έργα και τις αλλαγές που έχουν γίνει στην κυκλοφοριακή διαχείριση περιμετρικά, έχουν αποδυναμώσει σε μεγάλο βαθμό την εμπορική δραστηριότητα στο κομμάτι αυτό.

Δ. Αναβάθμιση του ιστορικού πυρήνα της πόλης σε υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον

Η αναβάθμιση του ιστορικού πυρήνα της πόλης σε υψηλής ποιότητας αστικό, δημόσιο περιβάλλον, ήταν ένα από τα σημεία που τονίστηκαν στην ΔΣ. Η δυνατότητα παροχής, σύγχρονης σχεδιαστικά προσέγγισης του δημόσιου χώρου, βάσει Ευρωπαϊκών προτύπων, με έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό, με χώρους ασφαλούς διακίνησης των πεζών, χώρους στάσης και σκίασης, ευχάριστο μικροκλίμα και υγιές περιβάλλον, ήταν μερικά από τα σημεία που αναφέρθηκαν στη συζήτηση.

Ε. Έμφαση στις απαιτήσεις και κατ' επέκταση στην προσφορά ενός υψηλής ποιότητας τουριστικού προϊόντος

Στη συζήτηση αναφέρθηκε ακόμη η έμφαση που πρέπει να δοθεί στις ανάγκες και απαιτήσεις μιας άλλης σημαντικής ομάδας χρηστών, των τουριστών, πέραν από τους κατοίκους, εργαζόμενους και φοιτητές της περιοχής. Αυτό σημειώθηκε ότι οφείλεται στην ιδιαιτερότητα του τουρισμού που προσελκύει η πόλη (κρουαζιερόπλοια) και στις διαφορετικές ανάγκες των τουριστών για να προσεγγίσουν και να περιηγηθούν στο κέντρο της πόλης (π.χ., πεζοί, με ΜΜΜ, ταξί, ενοικιαζόμενα οχήματα, κτλ.). Σημειώθηκε επίσης, η σημαντικότητα δημιουργίας ενός σύγχρονου, αστικού περιβάλλοντος με τη δυνατότητα προσφοράς αναβαθμισμένων παροχών (π.χ. σύγχρονων ΜΜΜ, εναλλακτικών, βιώσιμων μέσων μεταφοράς, εμπειρία διακίνησης πεζών, ποικιλίας χρήσεων και σημείων επίσκεψης, κτλ.).

ΣΤ. Προσβασιμότητα προς όλους

Η αναβάθμιση και σχεδιασμός του συνόλου του κέντρου της πόλης, συμπεριλαμβανομένου και της οδού Ανεξαρτησίας, ώστε να είναι προσβάσιμη, φιλική και συμπεριληπτική προς όλους, ήταν επίσης ένα από τα σημεία που αναφέρθηκαν στη συζήτηση. Το τελευταίο αναφερόταν στον κατάλληλο σχεδιασμό του χώρου, τόσο του υπαίθριου, δημόσιου (π.χ. δρόμοι, πλατείες, πάρκα, κτλ.), όσο και του δομημένου δημόσιου/ιδιωτικού (π.χ. κτίρια παροχής υπηρεσιών, εμπορικά καταστήματα, χώροι ψυχαγωγίας, κτλ.), με τρόπο που να μην δημιουργούνται διακρίσεις και να παρέχεται προσβασιμότητα και ευκολία χρήσης από όλους (π.χ. ΑμεΑ, προσωρινά ΑμεΑ, παιδιά, οικογένειες, ηλικιωμένους, κα.).

Z. Προτεραιότητα στον πεζό/ ποδηλάτη (ανθρωποκεντρική προσέγγιση)

Υπήρξε επίσης η επισήμανση από συμμετέχοντες στη ΔΣ, ότι η ζωντάνια του κέντρου πόλης και η ενίσχυση της εμπορικής δραστηριότητας στην οδό Ανεξαρτησίας αλλά και στην γύρω περιοχή θα μπορέσει να επιτευχθεί μόνο όταν δοθεί, με κάθε τρόπο προτεραιότητα στον άνθρωπο και ταυτόχρονα δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για αυτόν (π.χ., ευκολία πρόσβασης, ευχάριστο δομημένο και αδόμητο περιβάλλον, ποικιλία χρήσεων και δραστηριοτήτων, ασφάλεια στην διακίνηση ως πεζός/ ποδηλάτης, κτλ.).

H. Έμφαση στις ανάγκες του μόνιμου πληθυσμού και στην αναβίωση του κέντρου πόλης

Ένα σημείο που επισημάνθηκε κατά την ΔΣ, ήταν η σταδιακή απομάκρυνση, τα τελευταία χρόνια, πολλών δημόσιων υπηρεσιών και άλλων ουσιαστικών χρήσεων (π.χ. των δικαστηρίων, των δικηγορικών γραφείων, του κεντρικού ταχυδρομείου, του γραφείου εισπράξεως φόρων, της κεντρικής αγοράς, του ΣΑΛΑ, του κτηματολογίου, του συμβουλίου υδατοπρομήθειας, κτλ.) από το κέντρο της πόλης, με αποτέλεσμα την σταδιακή αποδυνάμωση της σημασίας του κέντρου, ως ουσιαστική περιοχή για το κέντρο της πόλης. Επιπρόσθετα, επισημάνθηκε η έμφαση που πρέπει να δοθεί στις καθημερινές ανάγκες του μόνιμου πληθυσμού στην περιοχή (κατοίκων, εργαζομένων) με στόχο την εξυπηρέτηση και την διατήρηση του μόνιμου πληθυσμού στο κέντρο της πόλης και όχι την αποκλειστική διευκόλυνση του προσωρινού πληθυσμού μόνο.

Θ. Προτεραιότητα στην αναβάθμιση και χρήση των ΜΜΜ για την επίλυση του κυκλοφοριακού

Αναφορικά με την χρήση των δημόσιων ΜΜΜ, υπήρξε η τοποθέτηση ότι η Λεμεσός αποτελεί μια πόλη η οποία βιώνει τα αποτελέσματα ενός υφιστάμενου αδύναμου δικτύου ΜΜΜ, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια με την ραγδαία αύξηση και εισροή νέου πληθυσμού σ' αυτήν και την ταυτόχρονη αύξηση των αναπτυξιακών δικαιωμάτων. Σημειώθηκε έντονα, ότι τα αποτελέσματα των απαντήσεων του ερωτηματολογίου που καταδεικνύουν συντριπτικά το Ι.Χ. όχημα ως το πλέον κυριότερο μέσο διακίνησης του πληθυσμού στο κέντρο μιας πόλης, θα πρέπει να μας προβληματίσουν όλους στο τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να αντιστραφεί αυτή η νοοτροπία. Αναφέρθηκε ότι η συμμόρφωση όλων των Ευρωπαϊκών πόλεων στα πρότυπα βιώσιμης ανάπτυξης και κινητικότητας που προβλέπει η ευρωπαϊκή ατζέντα, θα πρέπει να είναι στους άμεσους στόχους όλων των Κυπριακών πόλεων (πολύ περισσότερο μάλιστα της πόλης της Λεμεσού, η οποία συμμετέχει στο δίκτυο των 100 πόλεων της Ευρωπαϊκής αποστολής) και αυτό στο επίπεδο της βιώσιμης κινητικότητας έχει να κάνει σε μεγάλο βαθμό με την προτεραιότητα αναβάθμισης του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας (π.χ., αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών, εκσυγχρονισμού του στόλου των λεωφορείων, πυκνότερο και συχνότερο δίκτυο, αποκλειστική λεωφοριολωρίδα, δημιουργία χώρων μετεπιβίβασης περιμετρικά του κέντρου πόλεων, εισαγωγή κινήτρων -και αντικινήτρων- για την χρήση ΜΜΜ, γενικά εκστρατεία προώθησης της χρήσης των ΜΜΜ, κτλ.).

I. Ανάδειξη και ενίσχυση των σημείων αναφοράς στο κέντρο της πόλης

Ένα άλλο σημείο που αναφέρθηκε στη ΔΣ ήταν η δυνατότητα αναζωογόνησης του κέντρου της πόλης με την ανάδειξη και σύνδεση των υφιστάμενων σημείων αναφοράς της πόλης, αλλά και την ενίσχυση αυτών με τη δημιουργία νέων (π.χ. μετατροπή του κτιρίου της Επαρχιακής Διοίκησης σε μουσείο) ως σημεία επίσκεψης τόσο από τους μόνιμους κατοίκους αλλά και τους τουρίστες της πόλης.

Κ. Διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού αρχιτεκτονικού αποθέματος του κέντρου πόλης

Η διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού αρχιτεκτονικού αποθέματος αποτέλεσε ένα ακόμη σημείο ανησυχίας από τους συμμετέχοντες στη ΔΣ. Όπως αναφέρθηκε, ένα μεγάλο μέρος του ιστορικού αρχιτεκτονικού αποθέματος παραμένει σήμερα παραμελημένο και ανεκμετάλλευτο. Επιπρόσθετα, η αύξηση των Σ.Δ. στο κέντρο της πόλης, όπως σημειώθηκε, προτρέπει πολλούς επενδυτές στην αντικατάσταση του υφιστάμενου αρχιτεκτονικού αποθέματος από νέα κτίρια υψηλότερης δόμησης, που όχι μόνο αλλοιώνουν την εικόνα του ιστορικού κέντρου της πόλης αλλά δημιουργούν επιπρόσθετα προβλήματα κυκλοφοριακής διαχείρισης στο κέντρο. Σημαντικό στοιχείο, σύμφωνα με τους συμμετέχοντες, είναι κατ' αρχήν η διατήρηση και ανάδειξη του αξιόλογου αρχιτεκτονικού αποθέματος και επιπρόσθετα η αναβάθμιση του υποβαθμισμένου, δομημένου περιβάλλοντος της πόλης με τον εξωραϊσμό των όψεων, των υφιστάμενων ασυντήρητων κτιρίων.

Λ. Έμφαση στην συνολική κυκλοφοριακή διαχείριση του κέντρου πόλης και εφαρμογή του ΣΒΑΚ

Τέλος, υπήρξε η επισήμανση για έμφαση στη συνολική κυκλοφοριακή διαχείριση της πόλης και όχι στην εστίαση της κυκλοφοριακής αναμόρφωσης της οδού Ανεξαρτησίας, μεμονωμένα. Επιπρόσθετα, τονίστηκε η σημασία ύπαρξης του εγκεκριμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την Λεμεσό και στον ρόλο που πρέπει να διαδραματίσει αυτό για την μελλοντική βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΔΣ

Ανακεφαλαιώνοντας τις τοποθετήσεις των συμμετεχόντων στη ΔΣ, μπορούμε να τις συνοψίσουμε στα εξής βασικά σημεία:

Α. Την ανάγκη αναβάθμισης και ενδυνάμωσης του ρόλου του παραδοσιακού κέντρου (λειτουργικά, χρηστικά, αισθητικά, κτλ.) ως κομβικού σημείου/ περιοχής για την οργάνωση και λειτουργία ολόκληρης της πόλης

Β. Την διατήρηση και ενίσχυση του μόνιμου πληθυσμού και των αντίστοιχων ουσιαστικών χρήσεων/ λειτουργιών στο κέντρο (για τους κατοίκους, εργαζομένους) με στόχο την εύρυθμη λειτουργία της περιοχής

Γ. Την έμφαση στην πολλαπλότητα και διαφορετικότητα των αναγκών των χρηστών του κέντρου (κάτοικοι, εργαζόμενοι, φοιτητές, τουρίστες)

Δ. Την ανάγκη οργάνωσης της κυκλοφοριακής διαχείρισης της πόλης συνολικά, βασισμένη στα σημεία βιώσιμης αστικής κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις αντίστοιχες μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί για την πόλη (ΣΒΑΚ)

Ε. Την προτεραιότητα στον εκσυγχρονισμό, αναβάθμιση και προώθηση των ΜΜΜ και άλλων εναλλακτικών βιώσιμων μέσων μεταφοράς, ως τα κύρια μέσα μετακίνησης του πληθυσμού στο κέντρο της πόλης

ΣΤ. Την έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό της πόλης με προτεραιότητα στην ασφάλεια, άνεση και συμπεριληπτικότητα προς όλους

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ (ΔΔ)

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΥΡΙΩΝ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΔΣ

Όπως αναφέρθηκε στο Πλαίσιο Ανάθεσης της μελέτης, στόχος αυτής της μελέτης δεν ήταν η κατάθεση οποιασδήποτε πρότασης ή εισήγησης αναφορικά με το θέμα της μελλοντικής αναμόρφωσης της οδού Ανεξαρτησίας. Κύριος σκοπός της μελέτης ήταν η δυνατότητα κατάθεσης των απόψεων κάθε ενδιαφερόμενου, συσχετιζόμενου ατόμου/ φορέα/ συνόλου με την υπό μελέτη περιοχή (άμεσα/ έμμεσα), καθώς επίσης και η καταγραφή των πιθανών προβληματισμών και ανησυχιών που υπάρχουν, αναφορικά με την οποιαδήποτε αλλαγή της υφιστάμενης κατάστασης της υπό μελέτη περιοχής. Για το λόγο αυτό, η διάρθρωση της ΔΔ έγινε με τέτοιο τρόπο, ώστε να υπάρχει η μεγαλύτερη δυνατή, συμμετοχή και καταγραφή των διαφορετικών απόψεων που μπορεί να υπάρχουν γύρω από το θέμα (βλ. *Μεθοδολογία Προσέγγισης*).

Έχοντας ολοκληρώσει όλα τα στάδια της προτεινόμενης διαδικασίας ΔΔ, γύρω από το υπό μελέτη θέμα και έχοντας καταγράψει όλες τις διαφορετικές απόψεις των συμμετεχόντων σ' αυτές, σημειώνουμε πιο κάτω ορισμένα βασικά καταληκτικά συμπεράσματα της διαδικασίας:

1. Την επιθυμία των συμμετεχόντων για αναγωγή της συζήτησης σε θέματα που αφορούν την κλίμακα του κέντρου πόλης ή ακόμη και το σύνολο της πόλης και όχι μόνο την οδό Ανεξαρτησίας (π.χ. ανάγκη αναβάθμισης και ενδυνάμωσης του ρόλου του παραδοσιακού κέντρου, διατήρηση και αύξηση της πυκνότητας του μόνιμου πληθυσμού και των αντίστοιχων ουσιαστών χρήσεων/ λειτουργιών για την εξυπηρέτηση του, δημιουργία πόλης των 15λεπτών, κτλ.).
2. Την διατήρηση και ενίσχυση του τοπικού (εμπορικού) χαρακτήρα της περιοχής και του κέντρου πόλης και την ταυτόχρονη αναβάθμιση της εμπειρίας αγοράς, ψυχαγωγίας, περιπάτου, κτλ.
3. Την έμφαση που πρέπει να δοθεί στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό του κέντρου πόλης (ασφάλεια, προσβασιμότητα, άνεση, συμπεριληπτικότητα προς όλους, περιβαλλοντική ποιότητα, καθαριότητα, αισθητική, συντήρηση και ανάδειξη αξιόλογου αρχιτεκτονικού αποθέματος, αναβάθμιση, εμπλουτισμός και εκσυγχρονισμός του δημόσιου χώρου, ποικιλία και πολλαπλότητα χρήσεων και δραστηριοτήτων, κα.). Επίσης, την σημασία που πρέπει να δοθεί στην πολλαπλότητα και την διαφορετικότητα των αναγκών των χρηστών του κέντρου.
4. Την κυκλοφοριακή επίλυση της οδού Ανεξαρτησίας, θεωρώντας την οδό ως σημαντικό άξονα ενός ευρύτερου δικτύου κινήσεων και ροών στην πόλη. Εντός του πλαισίου αυτού έγιναν αρκετές αναφορές στη σημασία εφαρμογής του ΣΒΑΚ για τη διαχείριση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης.
5. Την επισήμανση για το ρόλο που πρέπει να αναλάβει το δημόσιο σύστημα ΜΜΜ και το μικρό ποσοστό επιρροής που έχει σήμερα στην επίτευξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας για την πόλη της Λεμεσού. Εντός του πλαισίου αυτού, τονίστηκαν οι προϋποθέσεις μιας σειράς συνθηκών και υποδομών για την επίτευξη ενός ανταγωνιστικού συστήματος δημοσίων ΜΜΜ (σύγχρονος, αναβαθμισμένος στόλος λεωφορείων, ικανοποιητικός αριθμός γραμμών, λεωφορείων και κάλυψης των περιοχών, συχνότητα εξυπηρέτησης, αποκλειστικές λεωφοριολωρίδες, έξυπνα συστήματα ενημέρωσης των επιβατών, σύγχρονες στάσεις, χώροι μετεπιβίβασης -park&ride -, κα.).
6. Την εισαγωγή κινήτρων (π.χ., κίνητρα επιλογής φιλικότερων προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο μέσων μετακίνησης) αλλά ταυτόχρονα και την επιβολή μέτρων για την επίτευξη περισσότερο

βιώσιμης αστικής κινητικότητας (π.χ. αστυνόμευση, επιβολή προστίμων, ελάττωση των ορίων ταχύτητας, απόδοση προτεραιότητα στον πεζό/ ποδηλάτη, κτλ.).

7. Την προσπάθεια αλλαγής της νοοτροπίας του πληθυσμού για την ανάπτυξη συνηθειών, και γενικά κουλτούρας βασισμένης σε ένα πιο βιώσιμο τρόπο ζωής.
8. Την επιθυμία των πολιτών για συνεχή ενημέρωση, διαφάνεια αλλά και συμμετοχή (στο βαθμό και με τον τρόπο που είναι δυνατό) σε θέματα που αφορούν τα κοινά.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Δρ Γρηγόρης Καλνής

Αρχιτέκτονας Μηχανικός

Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Αρχιτεκτονικής [Urban Planning & Development Unit (UPDU)]

Πανεπιστήμιου Frederick

Tel +357 99912612

email gkalnis@yahoo.co.uk

<https://www.updu.online>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΜΕΝΩΝ ΙΔΕΩΝ 1^{ΟΥ} ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥ – ΠΕΜΠΤΗ 11/05/23

Εργαστήριο - Πέμπτη 11/05/23

Ερώτηση Κλειδί: «Τί είναι τα χαρακτηριστικά της οδού Ανεξαρτησίας το 2030»

#:	Ιδέα	Ψήφοι
1:	Ένα ωραίο όμορφο Boulevard	1
2:	Μια πόλη συναναστροφής για όλ@	2
3:	Μέρος ενός συνόλου πόλης προσβάσιμης, ασφαλής ...	1
4:	Μια πόλη συμπεριληπτική και δημόσια χωρίς εμπορευματοποίηση	0
5:	Μιαν Ανεξαρτησίας ασφαλή για όλους τους χρήστες	1
6:	Προσβασιμότητα σε λογικό χρόνο με τις κατάλληλες υποδομές	0
7:	Χώροι στάθμευσης για τους φοιτητές	1
8:	Ένα στρατηγικό μέρος ενός ευρύτερου δικτύου βιώσιμης κινητικότητας	5
9:	Μια πόλη που να είναι πράσινη (τοιχοί, στέγες, φυσική βλάστηση, ανθώνες, δέντρα)	2
10:	Οδός πρότυπο που λαμβάνει υπόψιν τα θέλω όλων των πολιτών λίγο πολύ	1
11:	Πάμε Ανεξαρτησίας χωρίς να ντρεπόμαστε (ιστορικός – εμπορικός)	1
12:	Μια πόλη με μηδενικούς ρύπους	6
13:	Δίκτυο για πεζούς - Ποδηλατικό	2
14:	Ραχοκοκκαλιά (συνενώνει ροές πεζών και βιώσιμης κινητικότητας 5-δρομο/ κέντρο με παραλιακό)	3
15:	Να συνδεθεί με τα ήδη υπάρχοντα γραμμικά πάρκα (Γαρύλλης, Μέσα Γειτονιά, Παραλιακός)	2
16:	Λειτουργική και ευέλικτη	1
17:	Πολυθεματικός δρόμος (χώρος κοινωνικής συναναστροφής, ναυαρχίδα οικολογικού προσανατολισμού, χώροι εκδηλώσεων, βιώσιμης εμπορευσιμότητας ...)	1
18:	Λιγότερη κυκλοφορία ΙΧ και αύξηση άλλων τρόπων πρόσβασης στο κέντρο (μικρά λεωφορεία)	3
19:	Να προσφέρει σκιά (καλύτερο μικρο-κλίμα με πράσινο)	1
20:	Κίνητρα στους πολίτες (πχ ποδήλατα, ηλεκτρικά οχήματα, φωτοβολταϊκά στις στέγες καταστημάτων, ενημέρωση κυρίως των παιδιών)	1
21:	Ένας δρόμος χωρίς αυτοκίνητα με όμορφη αισθητική στον οποίο μπορεί να κυκλοφορεί και ο πεζός και ο ποδηλάτης (ερχόμενος από άλλα δίκτυα)	1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

22: Μια οδός ευαίσθητη προς την πολυκοσμία και το πανεπιστήμιο (παγκάκια, δέντρα, πράσινο, πεζοδρόμηση ...)	4
23: Δρόμος προσιτός στους πολίτες	0
24: Ένας δρόμος όπου όλοι οι χρήστες νοιώθουν άνετα (υπάρχει ένα μέρος για διάλλειμα, περπάτημα, ψώνισμα ...)	1
25: Να βοηθήσει στη σύνδεση Ανατολικά – Δυτικά (πχ Πλατεία Ηρώων με Σαριπόλου)	0
26: Να έχει σκιά, χώρους για να κάθεται κανείς, δωρεάν νερό, κλπ.	2
27: Δημόσια τέχνη	0
28: Φιλική, περιβαλλοντική αλλά ταυτόχρονα έξυπνη	2
29: Οδός Θεμιστοκλέους προς 5Δρομο με ηλεκτροκίνητα λεωφορεία	1
30: Αρχιτεκτονική ομοιομορφία	0
31: Ενίσχυση θεσμού park and ride	2
32: Πεζόδρομος!	1
33: Να μην γίνει gentrified (όχι υπερεμπορικό)	3
34: Να τοποθετηθούν πράσινα περίπτερα για ανακύκλωση	2
35: Εύκολη γρήγορη και ασφαλής πρόσβαση στην Ανεξαρτησίας από την υπόλοιπη πόλη	1
36: Να προστεθεί το υδάτινο στοιχείο (συντριβάνια κλπ.)	1
37: Ένας χώρος που να μπορούν να πάνε ελεύθερα με τα κατοικίδια	0
38: Πρόσβασιμότητα ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις/ αποκλεισμοί (για διάφορες ηλικίες, παιδιά, μετανάστες, φύλα)	4

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΜΕΝΩΝ ΙΔΕΩΝ 2^{ΟΥ} ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥ – ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 12/05/23

Εργαστήριο - Παρασκευή 12/05/23

Ερώτηση Κλειδί: «Τί είναι τα χαρακτηριστικά της οδού Ανεξαρτησίας το 2030»

#:	Ιδέα	Ψήφοι
1:	Ζωντανή, όμορφη, γεμάτη δέντρα, σύγχρονη με παγκάκια, συγυρισμένη, χαμηλής κυκλοφορίας, χωρίς οχληρία	4
2:	Προορισμός, σημείο αναφοράς για την πόλη, να συνδέει και να συνδέεται με την πόλη	2
3:	Τεχνολογικά αναβαθμισμένη με στόχο να είναι εύκολα προσβάσιμη στον πληθυσμό	0
4:	Ανθρωποκεντρική, φιλική προς τον άνθρωπο, προσβάσιμη (ΑμεΑ), πράσινη, σημείο αναφοράς - συναναστροφής	1
5:	Μονοδρόμηση, με κανένα τρόπο πεζόδρομος, με χώρους ΑμεΑ, πλατιά πεζοδρόμια, χώροι φορτοεκφόρτωσης, επιπρόσθετο πράσινο	3
6:	Δυνατός εμπορικός δρόμος	2
7:	Μεταβαλλόμενος κάθετος άξονας δραστηριοτήτων. Υπέργειο mall όπου μπορείς να κινηθείς με ασφάλεια	0
8:	Πολύ πιο πράσινο πεζόδρομο με όλες τις αναγκαίες εξαιρέσεις για τους κατοίκους, εργαζόμενους. Ακμάζων εμπορικό κέντρο.	2
9:	Ασφαλής εμπορικός χώρος, όχι πεζόδρομος	1
10:	Διατήρηση – αναβάθμιση εμπορικότητας του δρόμου	0
11:	Πρωώθηση πολλαπλών συμβατών χρήσεων, για τον άνθρωπο και όχι για τα οχήματα	2
12:	Πλατείες, δέντρα, σύνδεση με το υπόλοιπο ιστορικό κέντρο	1
13:	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, περισσότερος χώρος για τον πεζό, όχι πεζοδρόμηση για να υπάρχει επαφή οδηγών με βιτρίνες, καθαρή (όλο το 24ωρο)	1
14:	Εμπορικό κέντρο πόλης, να γίνουν μελέτες για ενέργειες προς το πιο πάνω όσο αφορά και την ευρύτερη πολεοδομική πολιτική της πόλης	1
15:	Έξυπνη Ανεξαρτησίας με πρόσβαση σε όλους (ΑμεΑ, αρτιμελής, διάφορες ηλικίες), εσωτερικά, εξωτερικά, χώροι στάθμευσης	6
16:	Προϊοντική και περιπατιτική προσβασιμότητα με ενσυναίσθηση, σύμφωνα με πρότυπα προσβασιμότητας	3
17:	Λειτουργικός δρόμος, να λαμβάνει υπόψη τα πολεοδομικά δεδομένα, στηρίζεται στη βιώσιμη κινητικότητα, ικανοποιεί ανάγκες κυκλοφορίας	1
18:	Εύκολα προσβάσιμος με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς χωρίς να απαγορεύεται η διακίνηση με αυτοκίνητο, διατήρηση της εμπορικότητας του δρόμου	0

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

19: Τέτοιες συζητήσεις πρέπει να γίνονται πιο πριν, να ληφθεί υπόψη το ΣΒΑΚ και Σχέδιο Κέντρου. Να ληφθούν υπόψη οι προτάσεις στο Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού.	1
20: Μακριά από μικροσυμφέροντα, χρήση όπως προνοούν οι προτάσεις του ΣΒΑΚ με μεταβατικό στάδιο εάν χρειάζεται με εκτεταμένες μονοδρομήσεις	1
21: Καλή σύνδεση Ανεξαρτησίας με άλλους προορισμούς ιστορικού κέντρου (μικρά λεωφορεία) κατόπιν μελέτης και αναβάθμισης δημόσιου χώρου και κτιρίων	1
22: Αναβάθμιση κτιρίων βάσει αναγκών (προσιτή στέγη, boutique hotels, roof gardens)	1
23: Να γίνει ελκυστικός και ασφαλές προορισμός για πεζούς, οικογένειες (αισθητική αναβάθμιση)	4
24: Οι αποφάσεις να λαμβάνουν υπόψη το ευρύτερο ιστορικό κέντρο και τις οδούς που οδηγούν στην Ανεξαρτησίας στα πλαίσια ενός συνολικού σχεδιασμού	1
25: Δρόμος σημείο αναφοράς (και γύρω περιοχή) όπου ο κόσμος συναναστρέφεται, ψωνίζει, περνά καλά, ένας ζωντανός δρόμος	2
26: Να μην παρασυρθούμε από κουλτούρες, αριθμούς, μεγέθη, συνθήκες άλλων χωρών	0
27: Να μην χαθεί η εμπορική φύση του δρόμου	1
28: Να μην είναι μονοθεματικό, μονοχρηστικό αλλά να παραμείνει η εμπορικότητα	0
29: Χώρος που δεν φοβηθήκαμε να κάνουμε την αλλαγή, κτίστηκε η νέα κουλτούρα των επόμενων γενεών	3
30: Με νέο πλαίσιο σκέψης του Κύπριου πολίτη όσο αφορά την κινητικότητα	0
31: Έτσι διαδικασίες όπως της δημόσιας διαβούλευσης χρειάζονται για να γίνουμε πιο σοφοί, πρέπει να προωθούνται και η θεωρία να γίνει πράξη	1
32: Το Δημαρχείο έχει διασφαλίσει να μαζεύονται συχνά τα σκουπίδια και η ανακύκλωση	0
33: Δρόμος με ξενοδοχεία, με πεζοδρόμια τα οποία έχουν διαπλατυνθεί, με σκίαση από δέντρα	0
34: Έχει καλλιεργηθεί εμπιστοσύνη και ασφάλεια στο μέλλον του δρόμου και υλοποίηση των έργων	0
35: Με τράμ, λεωφορεία hop-on, hop-off, ενωμένο ιστορικό κέντρο της πόλης	4
36: Πόλη 15 λεπτών όπου όλες οι ανάγκες εξυπηρετούνται σε απόσταση 15 λεπτών με τις απαραίτητες υποδομές. Πολυλειτουργικό κέντρο με πυκνότητα πληθυσμού	3
37: Στη φιλοσοφία της πρότασης ΣΒΑΚ, (μονοδρομηση με κατεύθυνση προς τα πάνω) με απαραίτητες αναβαθμίσεις και βελτιώσεις	0
38: Διαφορετικός χαρακτήρας από mall με έμφαση στα πλεονεκτήματα (μεγάλοι πεζόδρομοι, σύνδεση με ιστορικό κέντρο, παραλία)	3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΔΟΜΗΜΕΝΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ

39: Διασφάλιση κίνησης αυτοκινήτων προς μεγάλους χώρους στάθμευσης χωρίς κίνηση αυτοκινήτων στην Ανεξαρτησίας	0
40: Ζωντανός, ασφαλής χώρος και μετά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων	1
41: Παραμένει και να ενδυναμωθεί ο εμπορικός χαρακτήρας της Ανεξαρτησίας	3
42: Καλύτερη διασύνδεση και προσβασιμότητα στην Ανεξαρτησίας	3
43: Να ληφθούν υπόψη οι ανησυχίες των πολιτών που δεν έλαβε υπόψη το ΣΒΑΚ	0
44: Ανεξάρτητα των επιλογών να διασφαλιστεί η πρόσβαση	0
45: Διατήρηση της εμπορικότητας και των χρήσεων γης (βασικός εμπορικός άξονας)	1
46: Διασφάλιση υπερτοπικού χαρακτήρα του δρόμου (συνολική κυκλοφοριακή επίλυση πρόσβασης)	1
47: Μέτρα ύφεσης ταχύτητας με μείωση του ορίου ταχύτητας	0

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΔΕΙΓΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Ερωτηματολόγιο σχετικά με την αναμόρφωση της οδού Ανεξαρτησίας

Το ερωτηματολόγιο αυτό αποτελεί μέρος της διαδικασίας Δημόσιας Διαβούλευσης (ΔΔ), την διενέργεια της οποίας έχει αναλάβει το Επιστημονικό Τεχνολογικό Επιμελητήριο Κύπρου (ΕΤΕΚ) και αφορά την επικείμενη αναμόρφωση της οδού Ανεξαρτησίας στο Δήμο Λεμεσού. Στόχος του ερωτηματολογίου είναι η καταγραφή τόσο των αναγκών όσο και των βασικών απόψεων των κύριων εμπλεκόμενων φορέων και οργανωμένων συνόλων, καθώς και άλλων ενδιαφερομένων ατόμων σχετικά με τις αλλαγές στην περιοχή.

Το

ερωτηματολόγιο αποτελείται από τέσσερις σύντομες ενότητες ερωτήσεων και ο χρόνος ολοκλήρωσης του δεν ξεπερνά τα 15 λεπτά.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την συμμετοχή σας.

* Σημειώνεται, ότι στα πλαίσια αυτής της μελέτης δεν θα συλλεχθούν προσωπικά δεδομένα και οποιαδήποτε άλλα δεδομένα καταγραφούν, θα χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων (GDPR).

* Υποδεικνύει απαιτούμενη ερώτηση

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

1. Φύλο *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Άνδρας
 Γυναίκα
 Δεν επιθυμώ να αναφέρω

2. Σε ποια ηλικιακή ομάδα ανήκετε; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Κάτω των 25 ετών
 26-35 ετών
 36-45 ετών
 46-55 ετών
 >55 ετών
 Δεν επιθυμώ να αναφέρω

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

3. Ποιο είναι το ανώτατο επίπεδο εκπαίδευσης που έχετε επιτυχώς ολοκληρώσει; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Καμία τυπική εκπαίδευση
- Πρωτοβάθμια εκπαίδευση (Δημοτικό)
- Δευτεροβάθμια εκπαίδευση (Γυμνάσιο/Λύκειο)
- Τριτοβάθμια εκπαίδευση (Πανεπιστήμιο)

4. Σε ποιο τομέα απασχολείστε; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Ιδιωτικό
- Δημόσιο
- Άλλο: _____

5. Ποιο είναι το επάγγελμά σας; *

ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

6. Σχέση με την περιοχή της οδού Ανεξαρτησίας *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- Κάτοικος
- Εργαζόμενος
- Σπουδαστής
- Επισκέπτης

7. Ποιος είναι ο πιο συχνός λόγος επίσκεψης; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Εργασία
- Ψυχαγωγία
- Αγορές
- Άλλο: _____

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

8. Άλλοι λόγοι επίσκεψης; *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- Εργασία
- Ψυχαγωγία
- Αγορές
- Άλλο: _____

9. Δηλώστε τη συχνότητα επίσκεψης στην περιοχή *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Σπάνια (μέγιστο 1 φορά την εβδομάδα)
- Συχνά (πάνω από 1 φορά την εβδομάδα)
- Καθημερινά

10. Ώρες επίσκεψης

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

	Μία ή περισσότερες επιλογές
Πρωί	<input type="checkbox"/>
Μεσημέρι	<input type="checkbox"/>
Απόγευμα	<input type="checkbox"/>
Βράδυ	<input type="checkbox"/>

11. Κυριότερο μέσο επίσκεψης προς την περιοχή *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Αυτοκίνητο
- Μοτοσυκλέτα
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- Πεζός
- Ποδήλατο/ σκούτερ
- Άλλο: _____

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

12. Γνωρίζετε για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την Λεμεσό; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

Καθόλου

0

1

2

3

4

5

Πολύ καλά

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

13. Με ποια/ές από τις απόψεις ταυτίζεστε περισσότερο; *

Δηλώστε μία μόνο απάντηση ανά σειρά

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	Καθόλου	Ελάχιστα	Αρκετά	Πολύ	Απόλυτα
Περισσότερος χώρος για τους πεζούς/ ποδηλάτες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μεγαλύτερη ασφάλεια για τους πεζούς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δυνατότητα δημιουργίας περισσότερου πρασίνου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δυνατότητα ευκολότερης προσβασιμότητας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Διευκόλυνση στην εξυπηρέτηση των εμπορικών/ ψυχαγωγικών κτλ. δραστηριοτήτων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση της ατμόσφαιρας και υγιέστερο περιβάλλον	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Βελτίωση της περιβαλλοντικής/ αστικής εικόνας της πόλης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αύξηση της αξίας γης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Επιλέξτε την εικόνα που σας εκφράζει περισσότερο

Δείτε τις τρεις εικόνες (Περίπτωση Α-Γ) και δηλώστε την προτίμηση σας στην ερώτηση που ακολουθεί

** Οι πιο κάτω εικόνες δεν αναπαριστούν την οδό Ανεξαρτησίας*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Περίπτωση Α



Περίπτωση Β



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Περίπτωση Γ



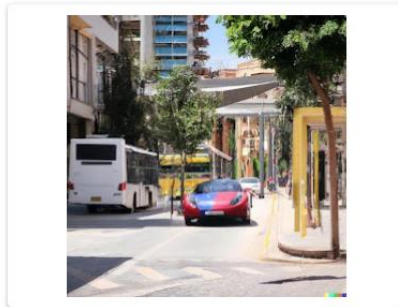
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

14. Ποια από τις εικόνες σας εκφράζει περισσότερο; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.



Περίπτωση Α



Περίπτωση Β



Περίπτωση Γ

15. Δώστε μια σύντομη αιτιολόγηση της επιλογής σας *

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

16. Ως χρήστης (κάτοικος, εργαζόμενος, επισκέπτης, κτλ.) σε μια περιοχή πως θα ιεραρχούσατε τα πιο κάτω ζητήματα από το πιο σημαντικό για εσάς στο λιγότερο σημαντικό; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

	Απόλυτα Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Αρκετά Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Ελάχιστα Σημαντικό	Καθόλου Σημαντικό
Ασφάλεια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Περιβαλλοντική ποιότητα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσβασιμότητα με Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκίνητο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσβασιμότητα με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσβασιμότητα ως πεζός/ ποδηλάτης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ικανοποιητικός αριθμός χώρων στάθμευσης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ - ΟΔΟ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ

17. Τι θεωρείται πλεονεκτήματα της περιοχής; *

Δηλώστε μέχρι τρία (3) βασικά πλεονεκτήματα

18. Τι θεωρείται μειονεκτήματα της περιοχής; *

Δηλώστε μέχρι τρία (3) βασικά μειονεκτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

19. Τι θα αλλάζατε στην περιοχή; *
- Δηλώστε μέχρι τρεις (3) σύντομες προτάσεις

20. Τι θα θέλατε να λάβει υπόψη ο Δήμος στο επόμενο στάδιο σχεδιασμού της οδού Ανεξαρτησίας *

21. Εκπροσωπείται κάποιο οργανωμένο σύνολο ή οργανισμό; Εάν ναι, μπορείτε να δηλώσετε στο επόμενο πεδίο τον οργανισμό και το email επικοινωνίας σας. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- Ναι Παράβλεψη και μετάβαση στην ερώτηση 22
- Όχι Παράβλεψη και μετάβαση στην ερώτηση 22

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

22. Όνομα οργανισμού

23. Email επικοινωνίας

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΣ

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ (03.07.23)

ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ – ΣΥΖΗΤΗΣΗ
Αναμόρφωση της οδού Ανεξαρτησίας στο Δήμο Λεμεσού

Δευτέρα, 03 Ιουλίου 2023, 18:00
@ Δημοτικό Πολιτιστικό Κέντρο Πάνος Σολομωνίδης

1

Πλαίσιο ανάθεσης και στόχος εργασίας

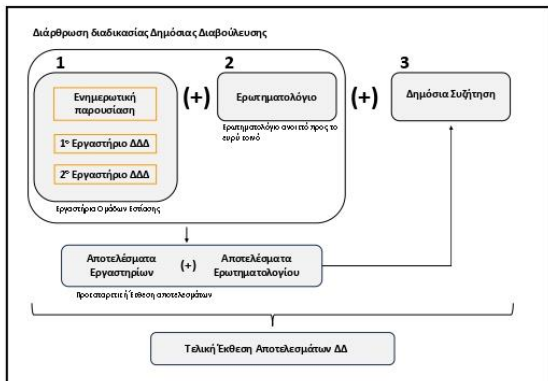
Ανάθεση εργασίας

Η εργασία αφορούσε την ανάληψη της διαδικασίας για διενέργεια Δημόσιας Διαβούλευσης αναφορικά με την επικείμενη αναμόρφωση της οδού Ανεξαρτησίας στη Λεμεσό, η οποία ανατέθηκε από τον Δήμο Λεμεσού (Αναθέτουσα Αρχή) στο Επιστημονικό Τεχνικό Εμπλεκτήριο Κύπρου -ΕΤΕΚ (Ανάδοχος), στις 16/03/23.

Στόχος εργασίας

- η διενέργεια ΔΔ, η σύνταξη και η κατάθεση των αποτελεσμάτων της, αναφορικά με το υπό διερεύνηση θέμα και η αναλυτική παρουσίαση όλων των επιμέρους σταδίων και διαδικασιών που ακολουθήθηκαν μέχρι την ολοκλήρωσή της
- δεν αφορά την εισήγηση οποιασδήποτε πρότασης σχετικά με το υπό διερεύνηση θέμα

2



3

Μεθοδολογία προσέγγισης

α/α	Διαδικασία/Υπόθεση	Πρόσθετο/Ανεξάρτητο	Πρόσθετο/Ανεξάρτητο	Πρόσθετο/Ανεξάρτητο	Ημερομηνία/Θάβρα
1	Ενημερωτική παρουσίαση εργασιών	Επρόσθετο	Επικελεσμένο	Επίσημο τελεφερανικό	Δευτέρα 06/05/23
2	1ο Εργαστήριο δομημένου δημοκρατικού διαλόγου	Επρόσθετο	Επικελεσμένο	Επίσημο τελεφερανικό	Πέμπτη 14/05/23 (Μεσοεργαστήριο)
3	2ο Εργαστήριο δομημένου δημοκρατικού διαλόγου	Επρόσθετο	Επικελεσμένο	Επίσημο τελεφερανικό	Παρασκευή 12/05/23 (Μεσοεργαστήριο)
4	Ερωτηματολόγιο	Ανοιχτό προς κάθε ενδιαφερόμενο	Ανοικτοεπιστολή (Google Forms)	Επίσημο έντυπο - Οδηγός βρωτό σκελετού (α/α)	03/05/23 - 31/05/23
5	Ετοιμασία 3 θέσεων αποτελεσμάτων				14/06/23
6	Διάρθρωση 3 θέσεων αποτελεσμάτων				

4

Ενημερωτική Παρουσίαση 08/05/23

Οδός Ανεξαρτησίας 2030!

Τι είναι τα χαρακτηριστικά της οδού Ανεξαρτησίας το 2030;

Γράψτε 3 χαρακτηριστικά, δίνοντας μια σύντομη απάντηση για το καθένα καθώς και μια μικρή επεξήγηση/περιγραφή

https://bit.ly/Anektisias_2030

Παρακαλούμε, υποβάλετε τις απαντήσεις σας μέχρι την: **Τετάρτη, 10 Μαΐου, @ 15:00**

5

Φορείς/Οργανωμένα Σύνολα

Πρωτόκολλο	Συνολικό Όνομα	Πρωτόκολλο	Συνολικό Όνομα
1	Εταιρεία Τεχνική Περιμετρική Ομάδα	1	Ομάδα Αρχιτεκτονική Λεμεσού
2	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	2	Ομάδα Οικονομικών και Διαχειριστική Ομάδα Ομάδα
3	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	3	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
4	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	4	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
5	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	5	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
6	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	6	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
7	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	7	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
8	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	8	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
9	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	9	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
10	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	10	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
11	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	11	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
12	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	12	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
13	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	13	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
14	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	14	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
15	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	15	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
16	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	16	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
17	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	17	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα
18	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα	18	Εταιρεία Τεχνική Ομάδα Ομάδα

6

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΣ



7

Εργαστήρια ΔΔΔ – 11/05

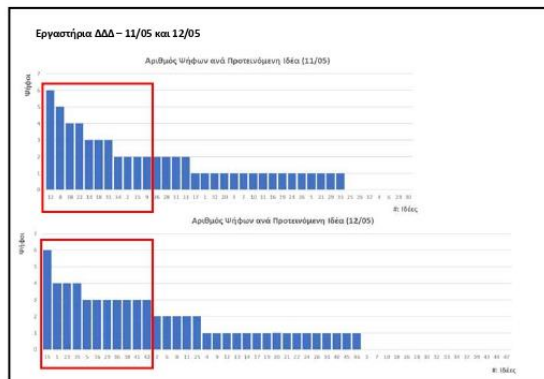
Ιδέα 1: Ομοσπονδία ή ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 2: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 3: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 4: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 5: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 6: Προσφορά σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 7: Αποστολή ή ομάδα σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 8: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 9: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 10: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 11: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 12: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 13: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 14: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 15: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 16: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 17: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 18: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 19: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 20: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 21: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 22: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 23: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 24: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 25: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 26: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 27: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 28: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 29: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 30: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 31: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 32: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 33: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 34: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 35: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ

8

Εργαστήρια ΔΔΔ – 11/05

Ιδέα 1: Ομοσπονδία ή ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 2: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 3: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 4: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 5: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 6: Προσφορά σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 7: Αποστολή ή ομάδα σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 8: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 9: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 10: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 11: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 12: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 13: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 14: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 15: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 16: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 17: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 18: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 19: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 20: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 21: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 22: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 23: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 24: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 25: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 26: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 27: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 28: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 29: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 30: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 31: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 32: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 33: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 34: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 35: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ

9



10

Εργαστήρια ΔΔΔ – 11/05

Ιδέα 9: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 38: Προσβασιμότητα ώστε να αποφευχθούν οι συγκρούσεις/ αποκλεισμοί (για διάφορες ηλικίες, παιδιά, μεταναστεύς, φίλοι)	Ιδέα 14: Ραδιοφωνικά ή (αυθεντικοί) ροές πεζών και βλωπών κινητούς, 5-δραμο/ κείμενο με παραβολικά
Ιδέα 8: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 18: Υπόθεση κωμωδία (X και αλλαγή άλλων τρόπων πρόβασης στο κείμενο (απειρά κωμωδία)	Ιδέα 12: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 33: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 15: Να συνδεθεί με τα ήδη υπάρχοντα γραμμικά πρόγραμμα (Γραμμές, Μέσα Γεωγραφικά)	Ιδέα 22: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ
Ιδέα 2: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 22: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ	Ιδέα 35: Μία ομάδα ή συνέλευση σε θέματα ΔΕΑ

11

Εργαστήρια ΔΔΔ – 11/05 και 12/05

Αν καταφέρουμε να αντιμετωπίσουμε ικανοποιητικά τον

ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ Α

Θα μας βοηθήσει σημαντικά στην αντιμετώπιση του

ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ Β

12

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΣ

Κύρια αποτελέσματα Εργαστηρίων ΔΔΔ

4 Η επίσημη στην εφαρμογή των περισσότερο 'ριζικών' ιδεών (ιδέες2, 15,) που σχετίζονται με θέματα προσαρμοστικότητα προς όλους (ιδέες2, 15), αξιολόγηση της πυκνότητας πληθυσμού και των μικτών χρήσεων στο κέντρο της πόλης – πόλη των 15λεπτών (ιδέα36), προεραυότητα στον πεζό/ποδηλάτη, και αναβάθμιση του δημόσιου περιβάλλοντος (ιδέα5), θα βοηθούσε σε μεγάλο βαθμό στην υλοποίηση των υπολοίπων ιδεών.

Idea 2: Μια πόλη αναπροσαρμογής για όλους

Idea 36: Πόλη 15 λεπτών όπου όλες οι ανάγκες εξυπηρετούνται σε απόσταση 15 λεπτών με τις απαραίτητες υπηρεσίες Πολυλειτουργικό κέντρο με πυκνότητα πληθυσμού

Idea 15: Έξυπνη Ανθεκτικότητα με πρόβλεψη σε όλους (ΆμεΑ, άτομα με ειδικές ανάγκες, διαφορετικές ηλικίες, κοινωνικά, οικονομικά, χωρίς στάθμευσης)

Idea 5: Μοναχόρμηση με κοινά τράπεζα-βιβλιοθήκη, χώρος ΆμεΑ, πλασία, πεζόδρομο, χώρος φωτοειδίκευσης, επιβράδευση πράσινο

19

Κύρια αποτελέσματα Εργαστηρίων ΔΔΔ

5 Η μείωση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. οχημάτων, με ταυτόχρονη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης, η ελάττωση του επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας, η χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, ο εκσυγχρονισμός και η προτεραιότητα στη χρήση φιλικότερων προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο, δημοσίων ΜΜΜ, καθώς και η συνδυαστικότητα της περιοχής με άλλα σημεία αναφοράς/προσβασιμότητας της πόλης, ήταν επίσης προτεραιότητα των ιδεών που προτάθηκαν από τις ομάδες (ιδέες18, 14, 12, 1, 35).

Idea 14: Ραγωνακλαία (ανεγώνιστες ροές πεζών και βιώσιμη κινητικότητα 5-δρόμοι/ κέντρο με παρακαλιό)

Idea 18: Αύξηση κυκλοφορία ΙΧ και αύξηση άλλων τρόπων πρόσβασης στο κέντρο (μικρά λεωφορεία)

Idea 1: Συνταγή, εμφάνιση γεμάτη δέντρα, σύγχρονη με παγκόσμια, συμπαρεμένη, χαμηλής κυκλοφορίας, χωρίς σκληρία

Idea 12: Μια πόλη με μηδενικούς ρύπους

Idea 35: Μετρό, λεωφορεία hor-on, hor-off, εκαιμένο σταθμό κέντρο της πόλης

20

Κύρια αποτελέσματα Εργαστηρίων ΔΔΔ

6 Η παροχή ασφάλειας προς τον πεζό/ποδηλάτη, χρήση του χώρου, με ταυτόχρονη αύξηση του διαθέσιμου χώρου του, έναντι άλλων μέσων μεταφοράς, η διατήρηση και ενίσχυση του ιστορικού εμπορικού χαρακτήρα της οδού, η αναβάθμιση της εμπειρίας της αγοράς και η ενσωμάτωση όλων των στόμων σ' αυτή (π.χ. οικογένειες, παιδιά, ηλικιωμένοι, ΆμεΑ), ο εμπλουτισμός της οδού με άλλες χρήσεις και κυρίως κοινωνικά και πολιτιστικά δραστηριοτήτων, η αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, η καθαριότητα και ο εκσυγχρονισμός των δημοσίων υποδομών, ο εξοραϊσμός των όψεων και η συντήρηση των κτιρίων, η ενδυνάμωση του πρασίνου και η δημιουργία ευχάριστου μικροκλίματος, ήταν επίσης κύριες ιδέες που προτάθηκαν από τις ομάδες (ιδέες22, 33, 9, 16, 1, 38, 41, 23).

Idea 38: Διαφορετικές χαρακτηρισ από mail με έμφαση στα πληροφορίες (μεγάλα πεζόδρομο, σύνδεση με ιστορικά κέντρα, παραλιά)

Idea 16: Προϊονική και περιστασιακή προσβασιμότητα με ενσωμάτωση (σύνδεση με πρότυπα προσαρμοστικότητας)

Idea 23: Να γίνει ελκυστικός και ασφαλής προορισμός για πεζούς αναβάτες (ασθμη αναβάδηση)

Idea 33: Να μην γίνει γενετήσιος (αυτοεπιμεταρσία)

Idea 22: Μια οδός ευαίσθητη προς την πολυκατοικία και το παιδικό παιχνίδι (παγκάκια, δέντρα, πράσινο, πεζόδρομο)

Idea 9: Μια πόλη που να είναι πράσινη (πάρκο, στάση, φυσική βλάστηση, ανθόνες, δέντρα)

Idea 1: Συνταγή, εμφάνιση γεμάτη δέντρα, σύγχρονη με παγκόσμια, συμπαρεμένη, χαμηλής κυκλοφορίας, χωρίς σκληρία

Idea 41: Παρμένες και να ενδυναμωθεί ο εμπορικός χαρακτήρας της Αναεραυότητας

Idea 2: Μια πόλη αναπροσαρμογής για όλους

Idea 8: Ένα σημαντικό μέρος ενός ευχάριστου δικτύου βιώσιμης κινητικότητας

21

Κύρια αποτελέσματα Εργαστηρίων ΔΔΔ

7 Την προτροπή της ομάδας «να μην φοβηθούμε την αλλαγή» και την επιθυμία της η οδός Αναεραυότητας να αποτελέσει πρότυπο σχεδιασμού και σύγχρονη σχεδιαστική κοινότητα για ολοκλήρωση την πόλη και τις επόμενες γενιές, βασισμένη σε βιώσιμες, περιβαλλοντικές και ανθρώπινοκεντρικές σχεδιαστικές προσαρμογές (ιδέες29, 23, 36, 15, 16, 2, 38, 8, 12, 22).

Idea 29: Χώρος που να φαίνεται να κινείται την αλλαγή, κτισμένο ή νέα κωκότητα των επόμενων γενιών

Idea 23: Να γίνει ελκυστικός και ασφαλής προορισμός για πεζούς αναβάτες (ασθμη αναβάδηση)

Idea 38: Προβλεπόμενα ώστε να αποδεικνύονται οι συγκεκριμένες πληροφορίες (για διάφορες ηλικίες, παιδιά, μετανάστες, φίλοι)

Idea 22: Μια οδός ευαίσθητη προς την πολυκατοικία και το παιδικό παιχνίδι (παγκάκια, δέντρα, πράσινο, πεζόδρομο)

Idea 15: Έξυπνη Ανθεκτικότητα με πρόβλεψη σε όλους (ΆμεΑ, άτομα με ειδικές ανάγκες, διαφορετικές ηλικίες, κοινωνικά, οικονομικά, χωρίς στάθμευσης)

Idea 36: Πόλη 15 λεπτών όπου όλες οι ανάγκες εξυπηρετούνται σε απόσταση 15 λεπτών με τις απαραίτητες υπηρεσίες Πολυλειτουργικό κέντρο με πυκνότητα πληθυσμού

Idea 16: Προϊονική και περιστασιακή προσβασιμότητα με ενσωμάτωση, σύμφωνα με πρότυπα προσαρμοστικότητας

Idea 2: Μια πόλη αναπροσαρμογής για όλους

Idea 12: Μια πόλη με μηδενικούς ρύπους

22

Ερωτηματολόγιο

ΠΙΣΤΕΥΤΗ ΤΗΝ ΑΝΟΜΗ ΣΣΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΟ ΑΝΕΑΡΤΑΥΤΙΑΣ

1. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΕΙΕΣ
2. ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
3. ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΚΗΡΕΞΕΙΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
4. ΑΝΟΜΗ Η ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ - ΟΔΟ ΑΝΕΑΡΤΑΥΤΙΑΣ

23

ΕΝΟΤΗΤΕΣ 1, 2 - Δημογραφικά δεδομένα/ Σχέση ερωτηθέντα με την υπό μελέτη περιοχή

Οι ερωτηθέντες των Ενοτήτων 1, 2 στόχευαν στη σκιαγράφηση του προφίλ των συμμετεχόντων και στη σχέση τους με την υπό μελέτη περιοχή, και περιλαμβάνουν συνολικά έντεκα (11) ερωτήσεις 'κλειστού τύπου':

ΕΝΟΤΗΤΑ 1 – Δημογραφικά δεδομένα

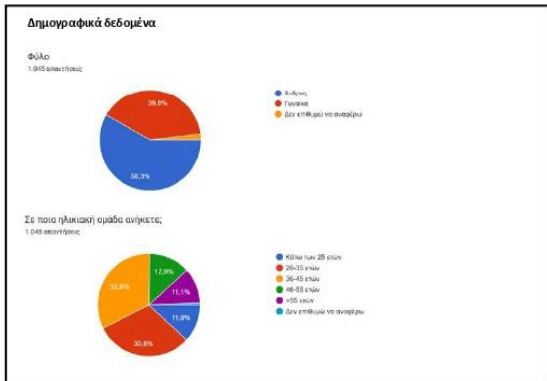
1. Φύλο
2. Σε ποια ηλικιακή ομάδα ανήκете;
3. Ποιο είναι το ανώτατο επίπεδο εκπαίδευσης που έχετε επιτευχθεί ολοκληρώσει;
4. Σε ποιο τομέα απασχολείστε;
5. Ποιο είναι το επάγγελμά σας;

ΕΝΟΤΗΤΑ 2 – Σχέση με την περιοχή

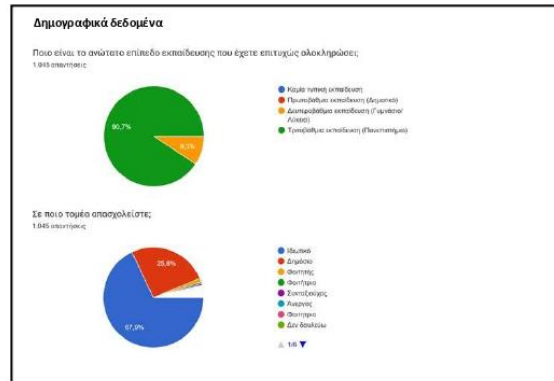
1. Σχέση με την περιοχή της οδού Αναεραυότητας
2. Ποιος είναι ο πιο συχνός λόγος επίσκεψης;
3. Άλλοι λόγοι επίσκεψης;
4. Δηλώστε τη συχνότητα επίσκεψης στην περιοχή
5. Τύπος επίσκεψης
6. Κυριότερο μέσο επίσκεψης προς την περιοχή

24

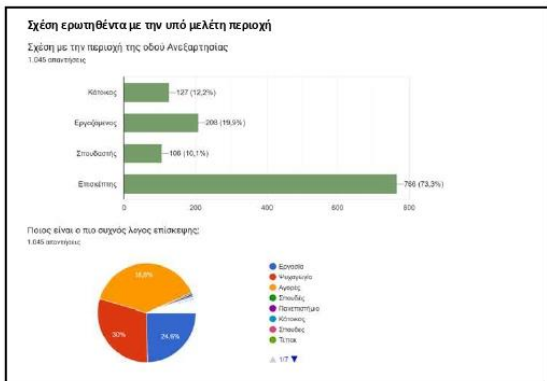
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΣ



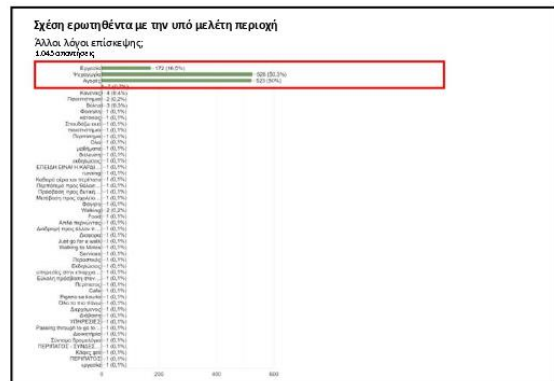
25



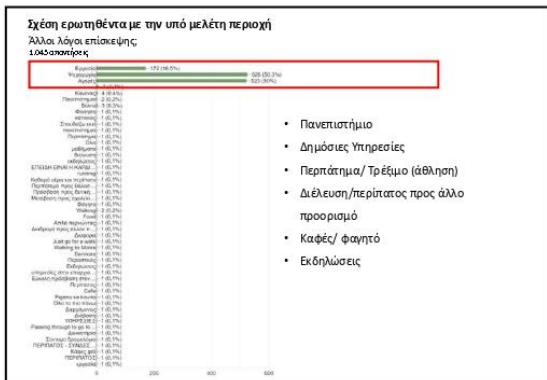
26



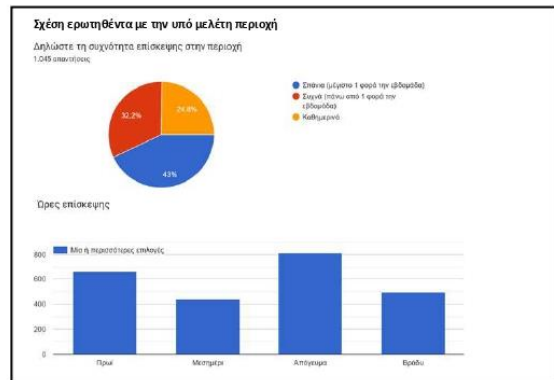
27



28



29



30



31

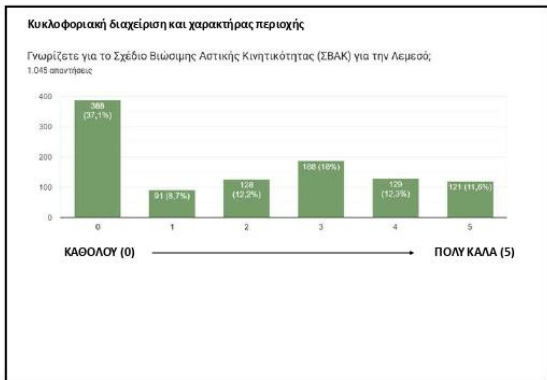
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 - Κυκλοφοριακή διαχείριση και χαρακτήρας μιας περιοχής

Οι ερωτήσεις της Ενότητας 3 είχαν ως στόχο την καταγραφή των απόψεων των συμμετεχόντων αναφορικά με την σχέση της κυκλοφοριακής διαχείρισης μιας περιοχής και του αντίστοιχου αστικού χαρακτήρα της, και περιλάμβανε τέσσερες (4) ερωτήσεις 'κλειστού τύπου' και μία (1) ερώτηση 'ανοικτού τύπου'.

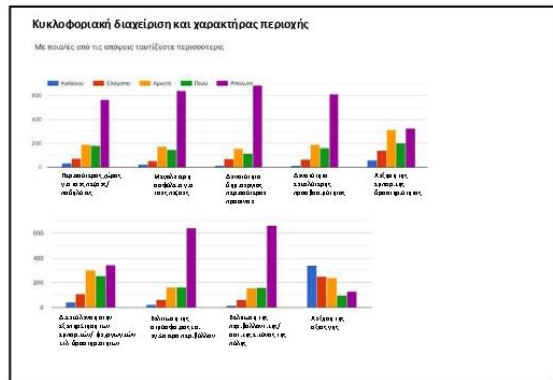
ΕΝΟΤΗΤΑ 3 – Κυκλοφοριακή διαχείριση και χαρακτήρας μιας περιοχής

- Γνωρίζετε για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για την Λεμεσό;
- Με ποιαν/ές από τις απόψεις ταυτίζεστε περισσότερο;
- Ποια από τις εικόνες σας εκφράζει περισσότερο;
- Δώστε μια σύντομη αιτιολόγηση της επιλογής σας
- Ως χρήστης (κάτοικος, εργαζόμενος, επισκέπτης, κτλ.) σε μια περιοχή πως θα ιεραρχούσατε τα πιο κάτω ζητήματα από το πιο σημαντικό για εσάς στο λιγότερο σημαντικό;

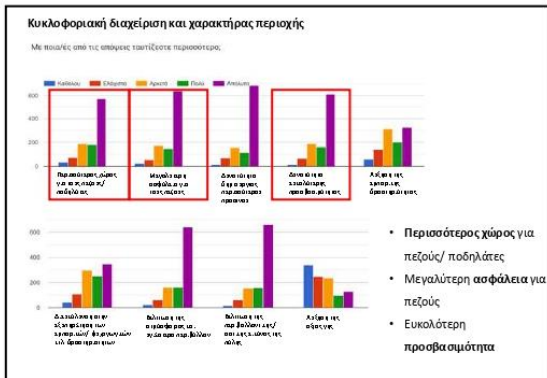
32



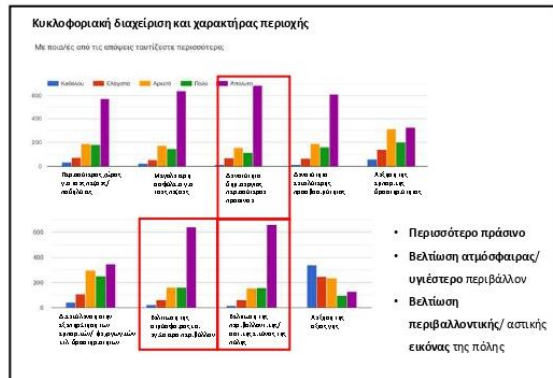
33



34

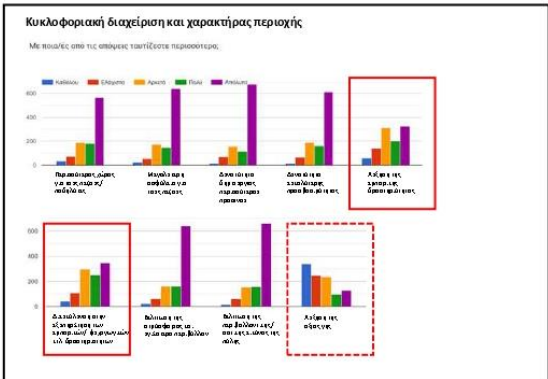


35

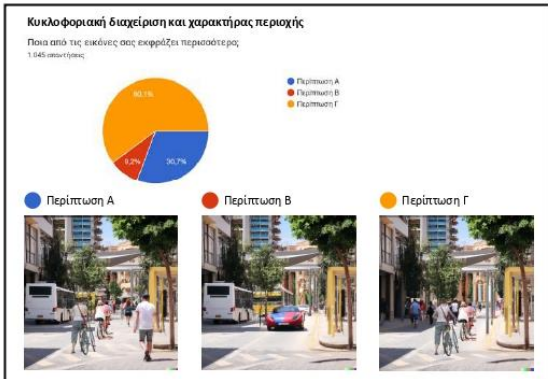


36

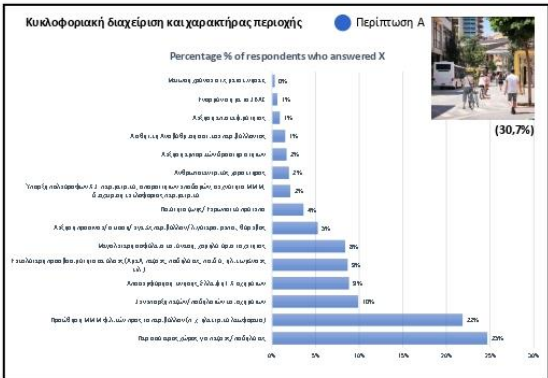
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΣ



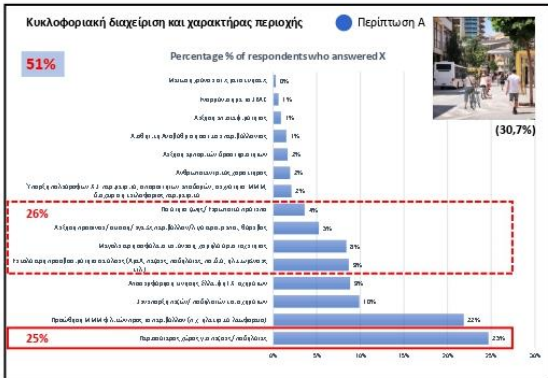
37



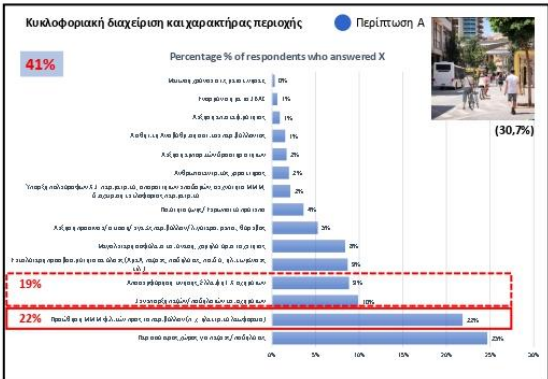
38



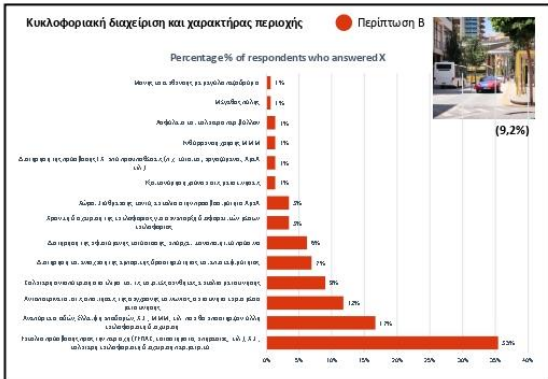
39



40



41



42

Κύρια αποτελέσματα Ερωτηματολογίου

Μέσα από την ανάλυση των απαντήσεων του δείγματος (1.045 απαντήσεις) του Ερωτηματολογίου, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

- 1 Η συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών (77,8%), που επισκέπτονται την περιοχή του κέντρου – οδό Ανεαρτηρίας (ως επισκέπτες, εργαζόμενοι, φοιτητές), χρησιμοποιούν αποκλειστικά το Ι.Χ. αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα τους, ένα ικανοποιητικό ποσοστό των πολιτών (21,6%) επισκέπτονται την περιοχή ως πεζοί/ ποδηλάτες/ με σκούτερ, ενώ μόλις το 0,5% των πολιτών (μόλις 5 πολίτες μόνο, ανάμεσα στους 1.045 που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο) επιλέγει να χρησιμοποιήσει τα ΜΜΜ.

55

Κύρια αποτελέσματα Ερωτηματολογίου

Μέσα από την ανάλυση των απαντήσεων του δείγματος (1.045 απαντήσεις) του Ερωτηματολογίου, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

- 2 Η συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών, σημείωσε ως απόλυτα σημαντική την ασφάλεια και την προσβασιμότητα στην περιοχή (ως πεζοί/ ποδηλάτες), καθώς και την περιβαλλοντική ποιότητα του χώρου, κατά μεγάλη πλειοψηφία την ύπαρξη ικανοποιητικού αριθμού Χ.Σ. που να εξυπηρετούν τους επισκέπτες, και σε πολύ μικρό ποσοστό σημαντική την πρόσβαση τόσο με ΜΜΜ, όσο επίσης και με Ι.Χ. όχημα.

56

Κύρια αποτελέσματα Ερωτηματολογίου

Μέσα από την ανάλυση των απαντήσεων του δείγματος (1.045 απαντήσεις) του Ερωτηματολογίου, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

- 3 Το πολύ μικρό επίπεδο εξοικείωσης του δείγματος αναφορικά με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Λεμεσού, το οποίο έχει ολοκληρωθεί από το 2019. Διαφάνηκε ότι μόλις ένα σχετικά μικρό ποσοστό έχει ικανοποιητική γνώση του Σχεδίου (11,6%), σε αντίθεση με ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό του δείγματος, που δήλωσε ότι δεν γνωρίζει καθόλου το Σχέδιο (37,1%).

57

Κύρια αποτελέσματα Ερωτηματολογίου

Μέσα από την ανάλυση των απαντήσεων του δείγματος (1.045 απαντήσεις) του Ερωτηματολογίου, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

- 4 Την επισήμανση του ιδιαίτερου χαρακτήρα της περιοχής και της κεντροβαρικής θέσης της οδού για την πόλη, καθώς και της κανότητας της να συνδέει και να συνδέεται με σημαντικά τοπίασμα και σημεία αναφοράς της πόλης, ως τα βασικά πλεονεκτήματά της.

58

Κύρια αποτελέσματα Ερωτηματολογίου

Μέσα από την ανάλυση των απαντήσεων του δείγματος (1.045 απαντήσεις) του Ερωτηματολογίου, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

- 5 Την επισήμανση της χαμηλής κυκλοφοριακής κίνησης και της προτεραιότητας προς το Ι.Χ. όχημα έναντι του πεζού/ ποδηλάτη, του υποβαθμισμένου δημόσιου χώρου και της χαμηλής περιβαλλοντικής ποιότητας του, καθώς και της έλλειψης δημόσιων υποδομών, με έμφαση στον ικανοποιητικό αριθμό οργανωμένων Χ.Σ., ως κύρια μειονεκτήματα της περιοχής.

59

Κύρια αποτελέσματα Ερωτηματολογίου

Μέσα από την ανάλυση των απαντήσεων του δείγματος (1.045 απαντήσεις) του Ερωτηματολογίου, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

- 6 Την επιθυμία της συντριπτικής πλειοψηφίας για απαγόρευση των Ι.Χ. οχημάτων στην περιοχή, την μέγιστη ασφάλεια και άνεση των πεζών/ ποδηλατών, με την πεζοδρόμηση/ δημιουργία ποδηλατοδρόμου, την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και της περιβαλλοντικής του ποιότητας με έμφαση στον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό και την αύξηση του πρασίνου χώρου, καθώς και στην αναβάθμιση των δημόσιων υποδομών που θα εξυπηρετούν τα προηγούμενα, με έμφαση στην αύξηση των οργανωμένων, δημόσιων Χ.Σ. (περιμετρικά του κέντρου, πολυώροφα, χωρίς στάθμευση & μετεπιβάρους-park&ride).

60

Κύρια αποτελέσματα Ερωτηματολογίου

Μέσα από την ανάλυση των απαντήσεων του δείγματος (1.045 απαντήσεις) του Ερωτηματολογίου, μπορούμε να εξάγουμε μερικά πιο γενικά συμπεράσματα:

7 Την επιθυμία των πολιτών για **ενημέρωση, διαφάνεια** αλλά και **συμμετοχή** (να λαμβάνεται υπόψη η επιθυμία του συνόλου των πολιτών) σε θέματα που αφορούν τα κοινά.

61

ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!



Δευτέρα, 03 Ιουλίου 2023, 18:00
© Δημοτικό Πόλεοδομικό Κέντρο Πάνορτις Σαλαμίνας
Εργασία διαβούλευσης και μελέτης ανάμεσα στην ομάδα Τοπικών Αρχόντων - Ομάδα ΠΤΟ

62