

10.3.10 Ολοκληρωμένη Παρέμβαση 10. Υποδομές συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας: οδικό δίκτυο και επικοινωνίες

Οι κατευθύνσεις που πηγάζουν από την διάγνωση και τα εξαγόμενα συμπεράσματα, αφορούν κάποιες αρχές σχεδιασμού οι οποίες πρέπει να υιοθετηθούν με στόχο την οργάνωση ενός αποτελεσματικού και χρηστικού δικτύου μεταφορών στο Τρόδος. Οι αρχές αυτές αφορούν :

- την σύνδεση της πολιτικής μεταφορών στο Τρόδος με τον χωροταξικό και αναπτυξιακό σχεδιασμό της περιοχής (π.χ. οικιστικοί πόλοι, θέση βιοτεχνικών περιοχών, τουριστικές ζώνες),
- την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών το οποίο πρέπει να ενσωματώνει τις συλλογικές μεταφορές και τις νέες τεχνολογίες. Επισημαίνεται ο ρόλος των συλλογικών μεταφορών στην εξυπηρέτηση κατοίκων και τουριστών και στην καλύτερη λειτουργία του οδικού δικτύου,
- την σύνδεση του κατασκευαστικού κόστους με τα αναμενόμενα οφέλη (χρονοαποστάσεις, ασφάλεια). Στη βάση αυτή διερευνάται αρχικά η βελτίωση των υφιστάμενων οδικών συνδέσεων και έπεται το ενδεχόμενο κατασκευής νέου δρόμου,
- την συνεκτίμηση των επιπτώσεων της κατασκευής νέων οδικών έργων στο περιβάλλον και στο τοπίο σε συνδυασμό με τις προσμονές των τουριστών,
- την Συμμετοχή των τοπικών αρχών και εκπροσώπων στη λήψη αποφάσεων που αφορούν τον σχεδιασμό των μεταφορών και την κατασκευή οδικών έργων. Το έλλειμμα συμμετοχής του Τροόδου στη λήψη αποφάσεων στον τομέα των μεταφορών μπορεί άμεσα να καλυφθεί από το νεοσύστατο Γραφείο Επιτρόπου Ορεινών Κοινοτήτων και μελλοντικά και από την Δομή διακυβέρνησης η οποία θα προκύψει.

Οι παραπάνω αρχές σχεδιασμού απαντούν ταυτόχρονα σε μια σειρά Ευρωπαϊκών και Κυπριακών αρχών και κατευθύνσεων οι οποίες αναφέρονται στην αρχή της **«επαρκούς αιτιολόγησης των υποδομών στον τομέα των μεταφορών»** στην προτροπή της Ε.Ε. για **προτεραιότητα στη βελτίωση των υφιστάμενων δρόμων στις ορεινές περιοχές**, στην στρατηγική της Κυπριακής Δημοκρατίας για **ολοκληρωμένα σχέδια μεταφορών** (οδικές υποδομές – συλλογικές μεταφορές – νέες τεχνολογίες επικοινωνιών), στην απαίτηση της ΕΕ για **συμμετοχή των τοπικών αρχών - εκτός από τις εθνικές - στην εκπόνηση πολιτικών του τομέα των μεταφορών καθώς και τη ψηφιακή στρατηγική της Κύπρου**.

Ειδικές κατευθύνσεις

Η πολιτική για το οδικό δίκτυο της ορεινής περιοχής του Τροόδου οφείλει να λάβει υπόψη:

A) τις ιδιαίτερες χωροταξικές δομές και οικιστικές ιεραρχήσεις στο εσωτερικό της, προβαίνοντας στις απαραίτητες θεσμικές προσαρμογές,

B) τις πολιτικές αναβάθμισης του ρόλου των κεντρικών οικισμών, απεγκλωβισμού ενοτήτων οικισμών και πληρέστερης κάλυψης των καθημερινών εξυπηρετήσεων του πληθυσμού.

Στόχοι αυτής της πολιτικής θα είναι:

- Να εξισορροπήσει την εξωτερική (τα αστικά κέντρα της Κύπρου) και την εσωτερική (οικιστικοί πόλοι

και απομονωμένοι οικισμοί) συνδεσιμότητα με την ταυτόχρονη και σταδιακή εκκίνηση των έργων και στις δύο αυτές χωρικές κλίμακες,

- Να διευκολυνθεί η πρόσβαση των ορεινών κοινοτήτων και ιδιαίτερα των απομακρυσμένων οικισμών στους πόλους δευτερογενούς και ανώτερου επιπέδου εξοπλισμού και υπηρεσιών μέσω της βελτίωσης των κάθετων και οριζόντιων κεντρικών αξόνων 2ου και 3ου επιπέδου,
- Να ολοκληρώσει τους οδικούς δακτυλίους του Τροόδους γεγονός που απαιτεί τη βελτίωση των διαδρομών (Λεμύθου – Μουτουλλά, Σαϊττά – Άγιος Μάμας – Αρακαπάς, Χανδριά – Πολύστυπος – Άλωνα – Φτερικούδι, Σπήλια – Σαράντι, κτλ.).
- Να εξασφαλίσει το άνοιγμα οδικής επικοινωνίας με όμορες περιοχές (Πάφος, Λάρνακα)

Υπομέτρα – Δράσεις

Ακολουθεί ο Πίνακας με την δομή και το περιεχόμενο της Ολοκληρωμένης Παρέμβασης «**Υποδομές συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας : οδικό δίκτυο και επικοινωνίες**» όπως είναι οργανωμένη σε Υπομέτρα και Δράσεις:

Υπομέτρο 10.1	Ιεράρχηση και προγραμματισμός εκτέλεσης Οδικών Έργων για την περιοχή Τροόδους
Δράση 10.1.1	Έκθεσης Ιεράρχησης και Προγραμματισμού Υλοποίησης των σημαντικών οδικών έργων
Περιγραφή	Υιοθέτηση της Έκθεσης Ιεράρχησης και Προγραμματισμού υλοποίησης των σημαντικών οδικών έργων για την περιοχή Τροόδους από την Κυβέρνηση (Υπουργικό Συμβούλιο) Δίκτυο ΤΔΕ και Χωρητικοί Δρόμοι κεντρικής συνδεσιμότητας, σύσταση Επιτροπής Οικονομικού Προγραμματισμού και Παρακολούθησης, σύμφωνα με την Έκθεση Ιεράρχησης
Δράση 10.1.2	«Μελέτη καταγραφής, κατηγοριοποίησής αξιολόγησης και διαμόρφωσης προτάσεων αναβάθμισης Χωρητικών και Κοινοτικών δρόμων και Έκθεση Ιεράρχησης και Προγραμματισμού υλοποίησής τους»
Περιγραφή	Μελέτη αξιολόγησης της γεωμετρικής διαμόρφωσης, της Οδικής Ασφάλειας, της Λειτουργικής Κατάστασης και της διαμόρφωσης των προτάσεων αναβάθμισης των Χωρητικών Δρόμων. Επίσης, εκτίμηση του κόστους των έργων και ετοιμασία της Έκθεσης Ιεράρχησης και Προγραμματισμού για την υλοποίησή τους.
Υπομέτρο 10.2	Ωρίμανση και Υλοποίηση Έργων
Δράση 10.2.1	Ωρίμανση και Υλοποίηση Οδικών Έργων ΤΔΕ
Περιγραφή	Ωρίμανση των προς υλοποίηση οδικών έργων ή/και εκπόνηση νέων μελετών και υλοποίηση έργων σύμφωνα με την Έκθεση Ιεράρχησης (Δράση 10.1.1.).
Δράση 10.2.2	Ωρίμανση και υλοποίηση Χωρητικών δρόμων προτεραιότητας
Περιγραφή	Μέσα από τη διάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης έχουν καταγραφεί χωρητικοί δρόμοι υψηλής προτεραιότητας λόγω της συμβολής τους στην ενίσχυση της εσωτερικής συνδεσιμότητας. Οι δρόμοι αυτοί συστήνεται να προωθηθούν για ωρίμανση και υλοποίηση.
Δράση 10.2.3	Μελέτη καταγραφής – χαρτογράφησης, αξιολόγησης, κατηγοριοποίησης και διαμόρφωσης προτάσεων εγγραφής και αναβάθμισης δικτύου αγροτικών δρόμων στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της γεωργίας και της κτηνοτροφίας και της πρόληψης και καταστολής δασικών πυρκαγιών
Περιγραφή	Μελέτη καταγραφής, χαρτογράφησης, αξιολόγησης κατηγοριοποίησης και διαμόρφωσης προτάσεων εγγραφής και αναβάθμισης δικτύου αγροτικών δρόμων στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη αγροτικών δραστηριοτήτων καθώς και την πρόληψη και καταστολή δασικών πυρκαγιών. <i>Διασύνδεση με την Ολοκληρωμένη Παρέμβαση 1: Καινοτομική Προσέγγιση Γεωργίας και Κτηνοτροφίας, Δράση 1.3.5.</i>
Δράση 10.2.4	Οριστική Μελέτη εφαρμογής και χάραξης Σιδηροδρομικής σύνδεσης Ευρύχου - Σκουριώτισσα και προκαταρκτική μελέτη χάραξης Ευρύχου – Γαλάτα.
Περιγραφή	Σχεδιασμός και υλοποίηση σιδηροδρομικής γραμμής Ευρύχου - Σκουριώτισσα (Α φάση - 8km). Μελέτη εφικτότητας επέκτασης έως την κοινότητα Γαλάτα (Β Φάση 7km).
Δράση 10.2.5	Κατασκευή σιδηροδρομικής σύνδεσης Ευρύχου - Σκουριώτισσα και τερματικού Σταθμού
Περιγραφή	Εφαρμογή της μελέτης (Δράση 10.2.4) με την κατασκευή του έργου

Δράση 10.2.6	Μελέτη σκοπιμότητας, χάραξης και βιωσιμότητας διαδρομών τελεφερίκ από τους κεντρικούς οικισμούς προς την κορυφή του όρους Τρόδος
Περιγραφή	Μελέτη σκοπιμότητας, χάραξης και βιωσιμότητας διαδρομών τελεφερίκ από τους κεντρικούς οικισμούς προς την κορυφή του όρους Τρόδος. Η μελέτη αυτή πρέπει να αξιολογήσει εναλλακτικές διαδρομές από και προς την κορυφή του Τροόδους έτσι ώστε να μπορεί να οργανωθεί ένα δίκτυο γραμμών το οποίο να συνδέει σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς-οικισμούς γύρω από την κορυφή του βουνού, οι οποίοι συνδέονται επίσης με το βασικό οδικό δίκτυο του Τροόδους. Η χάραξη πρέπει να συνεκτιμήσει παράγοντες όπως η τουριστική επισκεψιμότητα, το τοπίο από τις ζώνες διέλευσης, οι κλίσεις του εδάφους αλλά και η βιωσιμότητα.
Υπομέτρο 10.3	Δράσεις μείωσης των μετακινήσεων
Δράση 10.3.1	Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας
Περιγραφή	(Α) Βελτίωση του συστήματος συλλογικών μεταφορών (εσωτερικές και εξωτερικές γραμμές, εξυπηρέτηση on demand) (Β) Οργάνωση συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας
Υπομέτρο 10.4	Ανάπτυξη ψηφιακών δικτύων
Δράση 10.4.1	Ανάπτυξη Ευρυζωνικότητας
Περιγραφή	Πρόσβαση σε ευρυζωνικά δίκτυα υψηλών ταχυτήτων
Συμπληρωματικότητα με δράσεις άλλων παρεμβάσεων	
Συνάφεια της Ολοκληρωμένης Παρέμβασης με άλλες Στρατηγικές και Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις της ΕΣΑΟΚ	
Σ.Π.1. Θεσμοθέτηση Ορεινότητας, αρχές και στόχοι Ορεινής Πολιτικής	
Σ.Π.2. Πλαίσιο Χωρικής Οργάνωσης (Δήλωση Πολιτικής για το Τρόδος)	
Ο.Π.1 Καινοτομική προσέγγιση στην γεωργία και κτηνοτροφία	
Ο.Π.2 Μεταποίηση στην ορεινή οικονομία	
Ο.Π.3 Νέο πρότυπο ορεινού τουριστικού προϊόντος Τροόδους	
Ο.Π.9.Υγεία	
Αναφορικά με τις υποδομές των τηλεπικοινωνιών:	
Ο.Π.4. Επιχειρηματικότητα και Δια Βίου Μάθηση	
Ο.Π.5. Εκπαίδευση	
Συνάφεια της Ολοκληρωμένης Παρέμβασης με το σχεδιασμό των παρεμβάσεων των Υπουργείων	
<u>Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων</u> <ul style="list-style-type: none"> • ασφαλές και λειτουργικό οδικό δίκτυο (βιώσιμη κινητικότητα), • ψηφιακή τεχνολογία και δίκτυα επικοινωνιών <u>Υπουργείο Εσωτερικών</u> <ul style="list-style-type: none"> • Ολοκλήρωση κύριου οδικού δικτύου • Συντήρηση βελτίωση, οδική ασφάλεια, βιώσιμη κινητικότητα, κυκλοφοριακή διαχείριση του οδικού δικτύου 	
Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος	

Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης, Μέτρο 7 «Βασικές Υπηρεσίες και Ανάπλαση Χωριών σε Αγροτικές Περιοχές»

Εισαγωγή καινοτομίας και νέων τεχνολογιών

Προτείνονται δράσεις :

(α) τεχνικής καινοτομίας : προσαρμογή της εξυπηρέτησης on demand σε περιοχές υπαίθρου

Παροτρύνσεις/ Συστάσεις προς την Κυπριακή Δημοκρατία

Προσαρμογή των εθνικών προδιαγραφών για τους δρόμους σε ορεινές περιοχές

Επανακατανομή των δρόμων στους αρμόδιους φορείς διαχείρισης (ΕΔ & ΤΔΕ)

Υπομέτρο 10.1 Ιεράρχηση και προγραμματισμός εκτέλεσης Οδικών Έργων για την περιοχή Τροόδους

Δράση 10.1.1 Έκθεση ιεράρχησης & Προγραμματισμού Υλοποίησης των σημαντικών Οδικών Έργων

Το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (Εργαστήριο Οδοποιίας του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών και το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης), μαζί με την ALA PLANNING πραγματοποίησαν ανάλυση και αξιολόγηση του οδικού δικτύου καθώς και των έργων που έχουν προγραμματιστεί.

Η αξιολόγηση κινήθηκε σε τρεις κλίμακες:

- Την εξωτερική συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα της περιοχής Τροόδους, επικεντρωμένη στις πόλεις της Λευκωσίας και Λεμεσού
- Την εσωτερική συνδεσιμότητα, στοχεύοντας περισσότερο στη συμβολή του τοπικού οδικού δικτύου και στη κινητικότητα του πληθυσμού και πρόσβαση σε απασχόληση και υπηρεσίες, λόγω ορεινότητας, αλλά και έλλειψης κεντρικών αστικών οικισμών
- Την μικρή κλίμακα της ζώνης απομονωμένων και μικρών κοινοτήτων, όπου η βελτίωση της διακοινοτικής μετακίνησης συμβάλλει στην ενίσχυση των μεταξύ τους σχέσεων, με κεντρικό όμως στόχο τη σύνδεσή τους με ένα από τα γειτονικά κέντρα εξυπηρέτησης.

Στο 1^ο και 2^ο Συνέδριο Επιστημονικών και Τεχνικών Επιτροπών για την Αναγέννηση των Ορεινών Κοινοτήτων Τροόδους, παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα της διάγνωσης στην Εξειδικευμένη Επιτροπή του Τμήματος Δημοσίων Έργων.

Η ολοκλήρωση της διάγνωσης έδειξε ότι η βελτίωση του συνολικού οδικού είναι αποσπασματική και δεν εντάσσεται σε μια ολοκληρωμένη και στοχευμένη κυκλοφοριακή πολιτική για τη περιοχή του Τροόδους, θεωρούμενη ως ενιαία αναπτυξιακή οντότητα. Οι αρνητικές επιπτώσεις αντανακλώνται στον τομέα του προγραμματισμού και υλοποίησης του συνόλου των έργων, αλλά και στην κλίμακα της κάθε κύριας οδικής αρτηρίας.

Με βάση τα πιο πάνω, η Ομάδα Μελέτης ετοίμασε και παρουσίασε στα Συνέδρια την Έκθεση Ιεράρχησης και Προγραμματισμού των σημαντικών οδικών έργων για τη περιοχή Τροόδους για την περίοδο 2018-2030, η οποία συνδυάζει ταυτόχρονα την βελτίωση της προσπελασιμότητας των δύο μεγαλύτερων κυπριακών πόλεων στις περιαστικές τους ζώνες και στην ευρύτερη ενδοχώρα τους, αλλά και της συνδεσιμότητας με την περιοχή του Τροόδους συμβάλλοντας στην ανάπτυξή του. Το Σχέδιο παρατίθεται στο τέλος της παρουσίασης των δράσεων (Παράρτημα 1: Έκθεση ιεράρχησης και προγραμματισμού των

σημαντικών Οδικών Έργων για την περιοχή Τροόδους για την περίοδο 2018-2030, Υποπαραρτήματα 1.1: Εκκρεμότητες ωρίμανσης έργων, 1.2: Χρηματοοικονομική Ανάλυση 10ετούς σχεδίου).

Η έκθεση εισηγείται την επανεξέταση των τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων που αφορούν χάραξη σε ορεινές περιοχές με αναπροσαρμογές στο σχεδιασμό και τον προγραμματισμό εκτέλεσης, ιδιαίτερα των κεντρικών οδικών αρτηριών, θεωρώντας ότι η εξοικονόμηση πόρων δεν μειώνει τα αρχικώς προσδοκώμενα οφέλη. Η εισήγηση για αναπροσαρμογές έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος, καταδείχθηκε μεταγενέστερα ως επιβεβλημένη για την υλοποίηση των έργων από το Υπουργείο Οικονομικών λαμβάνοντας υπόψη τα PCNs, τα οποία υπεβλήθησαν για τους αυτοκινητοδρόμους Αστρομερίτη – Ευρύχου και Λευκωσία – Παλαιχώρι. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι επειδή η κατασκευή αυτοκινητόδρομων, η αναβάθμιση ορεινών οδών και η συνεπαγόμενη συντήρησή τους είναι μια επένδυση υψηλού κόστους και η οποία θα πρέπει να διατηρείται σε υψηλό δείκτη απόδοσης, η οποιαδήποτε απόφαση για εφαρμογή κάποιου σεναρίου θα πρέπει να έχει σαφείς ορίζοντες τμηματικής υλοποίησης, μέσω σαφούς και προγραμματισμένης χρηματοδότησης. Για το λόγο αυτό στην Έκθεση περιλαμβάνεται προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης οδικών έργων, το οποίο αποτελεί ταυτόχρονα την Ιεράρχηση και Προτεραιοποίηση των έργων. Επιπλέον, περιλαμβάνεται διάγραμμα χρηματικής ροής από το 2019 έως το 2030 στο οποίο έχουν περιληφθεί τα έργα υπό εξέλιξη και τα προγραμματιζόμενα για έναρξη εργασιών, τα οποία περιλαμβάνονται στον προϋπολογισμό.

Η Έκθεση Ιεράρχησης παρουσιάστηκε από τον Διευθυντή Εργαστηρίου Οδοποιίας του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, στην Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων σε διευρυμένη συνάντηση, παρουσία της Τεχνικής Επιτροπής του Υπουργείου, της Εξειδικευμένης Τεχνικής Επιτροπής Τμήματος Δημοσίων Έργων και του Γραφείου Επιτρόπου Ορεινών Κοινοτήτων.

Σύμφωνα με τις οδηγίες της Υπουργού, τη διαβούλευση που ακολούθησε και τις δεσμεύσεις της Κυβέρνησης για τον χρονοπρογραμματισμό υλοποίησης των έργων, η έκθεση οριστικοποιήθηκε και παρουσιάστηκε εκ νέου στην Υπουργό. Στη συνάντηση συμφωνήθηκε όπως η έκθεση κατατεθεί για έγκριση στο Υπουργικό Συμβούλιο και για τον λόγο αυτό ο Επίτροπος ετοίμασε και υπέβαλε στην Υπουργό σημείωμα για ετοιμασία της πρότασης προς το Υπουργικό Συμβούλιο (Παράρτημα 2: Ολοκληρωμένη Πολιτική Ανάπτυξης Ορεινής Κύπρου). Η έγκριση του Υπουργικού Συμβουλίου θα αφορά:

- τις βασικές αρχές της Έκθεσης ειδικά με την ιεράρχηση και προγραμματισμού των σημαντικών Οδικών Έργων για την περιοχή Τροόδους για την περίοδο 2018-2030 (Παράρτημα 3 – Δεκαετές Σχέδιο Δράσης για την ανάπτυξη του Οδικού Δικτύου)
- την εισήγηση των Μελετητών για αναπροσαρμογές στο σχεδιασμό και στον προγραμματισμό εκτέλεσης, ιδιαίτερα των κεντρικών οδικών αρτηριών και βελτίωση ορισμένων διακοινοτικών συνδέσεων στρατηγικής σημασίας, α) λαμβάνοντας υπόψη την χωρική διάγνωση της περιοχής Τροόδους, και β) θεωρώντας ότι η εξοικονόμηση πόρων δεν μειώνει τα αρχικώς προσδοκώμενα οφέλη. Οι προτεινόμενες αναπροσαρμογές σε τμήματα των αυτοκινητοδρόμων που αφορούν χάραξη σε ορεινές περιοχές αποτελούν εισηγήσεις οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από το Τμήμα Δημοσίων Έργων κατά τον σχεδιασμό/ επανασχεδιασμό των έργων και δεν είναι δεσμευτικές.
- τον χρονικό ορίζοντα που έχει τεθεί για την υλοποίηση των οδικών έργων όπως παρουσιάζονται στην Έκθεση και ξεκινά από το 2018, λαμβάνοντας υπόψη τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη, και θέτει ως ουσιαστικό στόχο την έναρξη υλοποίησης έργων, με βάση τον προτεινόμενο προγραμματισμό από το 2019 έως το 2030, εφόσον τα δημοσιονομικά δεδομένα του Κράτους το επιτρέπουν.
- τη σύσταση Επιτροπής Οικονομικού Προγραμματισμού και Παρακολούθησης υλοποίησης του Σχεδίου Δράσης, η οποία θα αποτελείται από εκπροσώπους των Υπουργείων Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων και Οικονομικών, του Τμήματος Δημοσίων Έργων, της Γενικής Διεύθυνσης

Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων Συντονισμού και Ανάπτυξης και του Επιτρόπου Ανάπτυξης Ορεινών Κοινοτήτων. Επιπλέον και λαμβανομένου υπόψη ότι στο σχέδιο περιλαμβάνεται χωρητικό οδικό δίκτυο συστήνεται να μετέχει στην Επιτροπή το Υπουργείο Εσωτερικών ή/ και εκπρόσωπος των Επαρχιακών Διοικήσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαδικασίες που προβλέπονται στο νόμο Ν.20(Ι) του 2014 για αξιολόγηση / έγκριση και ένταξη έργων στον Προϋπολογισμό, σύμφωνα με το Δημοσιονομικό πλαίσιο, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τον οικονομικό προγραμματισμό του δεκαετούς σχεδίου δράσης. Ο προγραμματισμός αυτός παρατίθεται στην Έκθεση Ιεράρχησης, για να αξιολογηθεί η δυνατότητα ένταξης ομάδας οδικών έργων για συγχρηματοδότηση από Κοινοτικούς Πόρους και να παρουσιάσει εν τέλει εντός δύο μηνών στο Συμβούλιο σχετική έκθεση για λήψη απόφασης. Οι εισηγήσεις της Επιτροπής για συγχρηματοδότηση έργων από Ευρωπαϊκά Κονδύλια θα γίνει στο πλαίσιο των καθορισμένων διαδικασιών λαμβάνοντας υπόψη και συνυπολογίζοντας τα υπόλοιπα έργα υποδομής τα οποία έχει να υλοποιήσει το Υπουργείο, Επικοινωνιών, Μεταφορών και Έργων. Επιπλέον όμως και αυτά που δύναται να συγχρηματοδοτηθούν στο πλαίσιο του χρηματοδοτικού χωρικού εργαλείου της Ε.Ε. της Ολοκληρωμένης Εδαφικής Επένδυσης¹ το οποίο προτείνεται να υιοθετήσει η Κύπρος κατά την επομένη Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, ως το πιο κατάλληλο και πιο αποτελεσματικό για την επιτάχυνση της εφαρμογής της ΕΣΑΟΚ στην περιοχή του Τροόδου (Στρατηγική Παρέμβαση 6 – Δράση 6.51.)

Το Υπουργείο, Επικοινωνιών, Μεταφορών και Έργων με βάση τα παραπάνω και τηρώντας τις διαδικασίες που προβλέπονται στο νόμο Ν.20(Ι) του 2014 για αξιολόγηση / έγκριση και ένταξη έργων στον Προϋπολογισμό και με βάση το δημοσιονομικό πλαίσιο δύναται να μεταβάλλει τον χρονοπρογραμματισμό υλοποίησης των έργων αλλά συστήνεται να μην μεταβάλλεται η ιεράρχηση υλοποίησής τους.

Δράση 10.1.2 «Μελέτη καταγραφής, κατηγοριοποίησής αξιολόγησης και διαμόρφωσης προτάσεων αναβάθμισης Χωρητικών και Κοινοτικών δρόμων και Έκθεση Ιεράρχησης και Προγραμματισμού υλοποίησής τους»

Όπως έχει προαναφερθεί έχει διαμορφωθεί και προωθηθεί προς το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων ολοκληρωμένη πρόταση ιεράρχησης και προγραμματισμού του Οδικού Δικτύου αρμοδιότητας του ΤΔΕ, με εξαιρέσεις στρατηγικής σημασίας χωρητικών δρόμων (Δράση 10.1.1.). Επιπλέον όμως η εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών θα επιτευχθεί μόνο με την διάχυση της κυκλοφορίας από τους κεντρικούς οδικούς άξονες προς το τοπικό οδικό δίκτυο, το οποίο θα πρέπει να αναβαθμιστεί και να πληροί βασικές προδιαγραφές. Η εσωτερική συνδεσιμότητα των κοινοτήτων της περιοχής με την αναβάθμιση του τοπικού οδικού δικτύου θα συμβάλει στην κινητικότητα του πληθυσμού και την πρόσβασή του σε απασχόληση και υπηρεσίες. Επιπλέον θα υποστηρίξει τη μικρή κλίμακα της ζώνης απομονωμένων και μικρών κοινοτήτων (π.χ. Νότια Μαραθάσα), όπου η βελτίωση των διακοινοτικών δρόμων θα συμβάλλει στην ενίσχυση των μεταξύ τους σχέσεων, με κεντρικό όμως στόχο τη σύνδεσή τους με ένα από τα γειτονικά κέντρα εξυπηρέτησης. Σημειώνεται ότι η αναβάθμιση του τοπικού οδικού δικτύου θα επιφέρει αύξηση της επισκεψιμότητας και του τουριστικού ρεύματος και για τον λόγο αυτό θα πρέπει να προωθηθεί παράλληλα με το Δίκτυο αρμοδιότητας του ΤΔΕ μια ομοιογενοποίηση στην σηματοδότηση.

¹ Τα “χωρικά εργαλεία” στηρίζονται στην λεγόμενη place-based προσέγγιση του σχεδιασμού και έχουν ενσωματωθεί πλήρως πλέον στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Συνοχής ως κύριοι μηχανισμοί υλοποίησής της. Η ενσωμάτωση της εδαφικής προσέγγισης βασίστηκε στην επιτυχία και αποτελεσματικότητα των κατά τις πρώτες προγραμματικές περιόδους των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ), επονομαζόμενων “Πρωτοβουλιών” όπως INTEREG, URBAN, Leader.

Με βάση τα πιο πάνω, το κεντρικό ζήτημα είναι να διαφανεί πως θα επιτευχθεί η διάχυση της κυκλοφορίας από το κυρίως οδικό δίκτυο προς το τοπικό και με ποιας έκτασης και κλίμακας παρεμβάσεις. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η περιοχή είναι ευαίσθητη περιβαλλοντικά και η αναβάθμιση ορεινών οδών και η συνεπαγόμενη συντήρησή τους είναι μια επένδυση υψηλού κόστους η οποία θα πρέπει να διατηρείται σε υψηλό δείκτη απόδοσης. Για τον λόγο αυτό η οποιαδήποτε απόφαση για εφαρμογή κάποιου σεναρίου θα πρέπει να έχει σαφείς ορίζοντες τμηματικής υλοποίησης, μέσω σαφούς και προγραμματισμένης χρηματοδότησης. Επίσης το πλείστο από το τοπικό δίκτυο που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τον πιο πάνω σκοπό αποτελεί μείγμα χωρητικών, κοινοτικών και μη εγγεγραμμένων δρόμων για τους οποίους δεν έχει γίνει οποιαδήποτε μελέτη αξιολόγησης ή/και αναβάθμισης. Λαμβανομένων υπόψη των πιο πάνω διαφαίνεται ότι το θέμα είναι πολύπλοκο και δεν είναι εύκολη η αποσπασματική διαμόρφωση πρότασης προγραμματισμού υλοποίησης οποιοδήποτε έργων. Για τον προγραμματισμό υλοποίησης του τοπικού οδικού δικτύου είναι αναγκαία πρώτιστα η καταγραφή και αξιολόγησης της κατάστασης του και ακολούθως η ετοιμασία ολοκληρωμένης πρότασης αναβάθμισής του.

Με βάση τα παραπάνω συστήνεται η εκπόνηση «Μελέτη καταγραφής, κατηγοριοποίησής αξιολόγησης και διαμόρφωσης προτάσεων αναβάθμισής Χωρητικών και Κοινοτικών δρόμων και Έκθεση Ιεράρχησης και Προγραμματισμού υλοποίησής τους» Η αξιολόγηση του οδικού δικτύου και η διαμόρφωση των προτάσεων προτείνεται να γίνει σε 2 επίπεδα:

1ο Επίπεδο – Αξιολόγηση Γεωμετρικής Διαμόρφωσης – Οδικής Ασφάλειας.

Το πρώτο επίπεδο αφορά στην αξιολόγηση της γεωμετρικής επάρκειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου από την οποία θα προκύψει η αναγκαιότητα των παρεμβάσεων που θα απαιτηθούν για να μπορεί να παρέχεται υψηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης και υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στις μετακινήσεις.

2ο Επίπεδο – Αξιολόγηση Λειτουργικής Κατάστασης – Διαμόρφωση προτάσεων Βελτίωσης Γεωμετρίας Οδών και Οδικής Υποδομής.

Το δεύτερο επίπεδο αφορά στην αξιολόγηση της λειτουργικής επάρκειας του υφιστάμενου οδικού δικτύου από την οποία θα προκύψουν οι ακριβείς χρόνοι διαδρομών, οι μέσες ταχύτητες στις επί μέρους διαδρομές και το υφιστάμενο επίπεδο εξυπηρέτησης στις ώρες και περιόδους κυκλοφοριακών αιχμών.

Ο πιο πάνω σχεδιασμός-προγραμματισμός θα είναι απαραίτητος επίσης για ένταξη στην Δήλωση Πολιτικής Τροόδους.

Υπομέτρο 10.2 Ωρίμανση και Υλοποίηση Έργων

Δράση 10.2.1 Ωρίμανση και Υλοποίηση Οδικών Έργων ΤΔΕ

Το Τμήμα Δημοσίων Έργων αναλαμβάνει να ολοκληρώσει ή/ και αναπροσαρμόσει τον σχεδιασμό και προωθήσει όλα τα απαιτούμενα ούτως ώστε να καταστούν όλα τα έργα έτοιμα προς υλοποίηση. Σε πίνακα, ο οποίος περιλαμβάνεται στην «Έκθεση Ιεράρχησης και Προγραμματισμού Υλοποίησης των σημαντικών οδικών έργων», παρουσιάζεται το στάδιο στο οποίο βρίσκεται το κάθε ένα έργο και οι ενέργειες που απαιτούνται για την πλήρη ωρίμανση του. Σημαντική παράμετρος της ωρίμανσης

υλοποίησης των έργων αποτελεί η ενεργοποίηση όλων των εμπλεκόμενων κυβερνητικών τμημάτων που απαιτείται να υποστηρίξουν το Τμήμα Δημοσίων Έργων. Τέλος, να συντονίσει την υλοποίηση των έργων σύμφωνα με την ιεράρχηση και προγραμματισμό τους σύμφωνα με τις διεργασίες που αναλύονται στην Δράση 10.1.1. Το ΤΔΕ, θα υποστηρίζεται από την Επιτροπή Οικονομικού Προγραμματισμού και Παρακολούθησης.

Δράση 10.2.2 Ωρίμανση και υλοποίηση Χωρητικών δρόμων προτεραιότητας

Μέσα από την διάγνωση της υφιστάμενης κατάσταση έχουν καταγραφεί χωρητικοί δρόμοι υψηλής προτεραιότητας λόγω της συμβολής τους στην ενίσχυση της εσωτερικής συνδεσιμότητας. Οι δρόμοι αυτή συστήνεται να προωθηθούν για ωρίμανση και υλοποίηση.

- Δίκτυο χωρητικών δρόμων κεντρικών Κρασοχωριών
- Τοπικό Δίκτυο Κοινοτήτων Κουμανταρίας
- Οδικός άξονας εσωτερικής διασύνδεσης Πιτσιλιάς Λεμεσού
- Άξονας σύνδεσης Νότιας με Βόρεια Μαραθάσα/ έξοδος από την απομόνωση και δίκτυο χωρητικών δρόμων Νότιας Μαραθάσας

Δίκτυο χωρητικών δρόμων κεντρικών Κρασοχωριών

Στην κεντρική περιοχή Κρασοχωριών συναντάται δίκτυο δρόμων που εξυπηρετεί τις κοινότητες Μονάγρι, Άγιος Γεώργιος (Συλίκου), Συλίκου, Κουκά, Λόφου, Άγιος Θεράπων. Δύο από αυτούς τους δρόμους θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν κεντρικοί άξονες ενός δικτύου δρόμων ιδιαίτερης και βαρύνουσας σημασίας:

- Ο 1ος οδικός άξονας (F817) με μήκος 16,20km, ξεκινά επί του Δρόμου Λεμεσού Σαϊττά, στην κοινότητα Άλασσας και οδηγεί μέσω της κοινότητας Λόφου στο Πέρα Πεδί επί του δρόμου Μονιάτης - Μανδριά (E802). Από τις σημαντικότερες διακλαδώσεις αυτού του άξονα με μήκος 7,15km, αποτελεί ο χωρητικός δρόμος Λόφου - Αγίου Θεράποντος – Αγίου Αμβροσίου, επί του δρόμου Ερήμης – Ομόδους (E601)
- Ο 2ος οδικός άξονας - F815 έχει μήκος 9,5km. Ξεκινά από την κοινότητα Μονάγρι, επί του δρόμου Λεμεσού Σαϊττά, οδηγεί στις κοινότητες Άγιος Γεώργιος (Συλίκου), Συλίκου, Κουκά και καταλήγει στο Πέρα Πεδί επί του δρόμου Μονιάτης-Μανδριά (E802). Από τις σημαντικότερες διακλαδώσεις αυτού του άξονα αποτελεί ο χωρητικός δρόμος Συλίκου - Κοιλάνι (Αγία Μαύρη) μήκους 3,9km, ο οποίος διαπερνά τον πρώτο άξονα και με τον τρόπο αυτό δίδει πρόσβαση από την Συλίκου προς την Λόφου και τον Άγιο Θεράπων.

Προτείνεται:

Αξιολογώντας το υφιστάμενο οδικό δίκτυο να εκπονηθεί μελέτη χάραξης οδικού δικτύου με στόχο να διασυνδεθούν οι κοινότητες Μονάγρι, Άγιος Γεώργιος (Συλίκου), Συλίκου, Κουκά, Λόφου με το Κοιλάνι/ Πέρα – Πεδί/ Λόφου/ Άγιος Θεράπων. Στην μελέτη θα διαφανεί το δίκτυο το οποίο εξυπηρετεί την λειτουργική διασύνδεση των πιο πάνω οικισμών και της πρόσβασης προς τους τρεις δρόμους αρμοδιότητας του ΤΔΕ, που τις περιβάλλει. Με τον τρόπο αυτό θα συμβάλει στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη αυτής της ομοιογενούς ενότητας κοινοτήτων.

Τοπικό Δίκτυο Κοινοτήτων Κουμανταρίας

Οι κοινότητες Άγιος Παύλος, Άγιος Κωνσταντίνος και Ζωοπηγή βρίσκονται στα σύνορα των Επαρχιών Λευκωσίας και Λεμεσού. Το Καλό Χωριό βρίσκεται σχεδόν στο κέντρο αυτής της ομάδας κοινοτήτων. Για τον λόγο αυτό αποτελεί σταυροδρόμι όλων των οδικών συνδέσεων:

- προς την Ζωοπηγή διέρχεται δρόμος ΤΔΕ ο οποίος οδηγεί στον Κάτω Μύλο, τον Άγιο Ιωάννη και εν τέλει στον Αγρό. Πρόσφατα έχει κατασκευαστεί παρακαμπτήριος δρόμος των κοινοτήτων Καλού Χωριού και Ζωοπηγής προς την κοινότητα Αγρού
- προς τις κοινότητες Αγίου Κωνσταντίνου και Αγίου Παύλου υπάρχει πρόσβαση μόνο με χωρητικούς δρόμους μήκους περίπου 6km.
- προς την Κοινότητα Λουβαρά υπάρχει πρόσβαση με χωρητικό δρόμο μήκους περίπου 2,2km. Εναλλακτικά υπάρχει δρόμος κατευθείαν πρόσβασης με τον δρόμο ΤΔΕ μήκους 200m.

Για πρόσβαση προς την πρωτεύουσα χρησιμοποιείται είτε ο χωρητικός δρόμος Ζωοπηγή - Παπούτσα (Δρόμος Παλαιχώρι – Αγρός) μήκους 9,60km είτε ο δρόμος Άγιος Κωνσταντίνος – Συκόπετρα – Παλαιχώρι (Δρόμος Παλαιχώρι – Αγρός) μήκους 16,4km περίπου.

Σημειώνεται ότι από το Καλό Χωριό διέρχεται εγκάρσιος χωρητικός δρόμος ο οποίος συνδέει την Τριμίκλινη - Άγιος Μάμας - Καλό Χωριό – Αρακαπά – Επταγώνια και έχει μήκος 17km. Η κάθε μία από τις πιο πάνω κοινότητες αποτελεί κόμβο διακλάδωσης οδικού δικτύου προς άλλες κοινότητες, ενώ σε κάθε μία από αυτές προσφέρεται εναλλακτική προς πολλές περιοχές του ευρύτερου αστικού συμπλέγματος Λεμεσού αλλά και προς τις άλλες τρεις μεγάλες πόλεις:

- i. προς Πάφο μέσω Τριμίκλινης ο δρόμος Μονιάτης – Μανδριά – Άγιο Νικόλαο,
- ii. προς Λάρνακα ο δρόμος Επταγώνια – Βάβλα - Χοιροκιτία
- iii. προς Λευκωσία ο δρόμος Καλό Χωριό – Ζωοπηγή – Άγιος Θεόδωρος – Δρόμος Παλαιχώρι – Αγρός είτε Αρακαπάς – Συκόπετρα, δρόμος Παλαιχώρι – Αγρός είτε Επταγώνια μέσω Μελίνης και Φαρμακά.

Προτείνεται:

Να προωθηθεί για σχεδιασμό ο δρόμος Ζωοπηγής – Παπούτσα για βελτίωση της πρόσβασης προς την πρωτεύουσα ως χωρητικός δρόμος εσωτερικής συνδεσιμότητας συμπλέγματος κοινοτήτων.

Ο εγκάρσιος οδικός άξονας Τριμίκλινη – Άγιος Μάμας (F812), Άγιος Μάμας - Οδός Λεμεσού Αγρού (E110), Καλό Χωριό – Αρακαπάς – Επταγώνια (F129) θεωρείται ως έργο στρατηγικής περιφερειακής σημασίας και για τον λόγο αυτό έχει περιληφθεί στο Δεκαετές Σχέδιο Δράσης, το οποίο έχει προταθεί στο αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων. Εισήγηση είναι να μετατραπεί από χωρητικό σε υπερτοπικό δρόμο. Τριμίκλινη – Άγιος Μάμας (F812), Άγιος Μάμας - Οδός Λεμεσού Αγρού (E110), Καλό Χωριό – Αρακαπάς – Επταγώνια (F129).

Στον σχεδιασμό του πιο πάνω δρόμου να περιληφθεί και η πρόσβαση προς τις κοινότητες Αγίου Κωνσταντίνου και Αγίου Παύλου αλλά να αναβαθμιστούν ως χωρητικοί δρόμοι.

Οδικός άξονας εσωτερικής διασύνδεσης Πιτσιλιάς Λεμεσού

Ο Δρόμος Κάτω Μύλου - Ποταμίτισσας – Δυμών – Κυπερούντας θεωρείται ως έργο στρατηγικής περιφερειακής σημασίας και για τον λόγο αυτό έχει περιληφθεί στο Δεκαετές Σχέδιο Δράσης, το οποίο έχει προταθεί στο αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων

Ο Δρόμος Κάτω Μύλου - Ποταμίτισσας – Δυμών – Κυπερούντας συμβάλλει οπωσδήποτε στην ενίσχυση της σύνδεσης και της κινητικότητας μεταξύ των τριών βασικών οικιστικών κέντρων που βρίσκονται στο κέντρο της περιοχής (Κυπερούντα, Αγρός, Πελένδρι) και τα οποία προβλέπεται μακροπρόθεσμα να δημιουργήσουν ένα ενιαίο πόλο ανάπτυξης. Ο δρόμος αυτός μπορεί να συμβάλλει επίσης, στην χωροθέτηση συλλογικών υποδομών (περιφερειακής εμβέλειας), επιχειρήσεων αλλά και να προσελκύσει νέο πληθυσμό για εγκατάσταση. Η ολοκλήρωση αυτού του δρόμου θα αποτελέσει πραγματικό κίνητρο για τέτοιου είδους προσέλκυση λόγω της πλεονεκτικής θέσης που θα δημιουργήσει η διευκόλυνση της πρόσβασης στο σύνολο των εξυπηρετήσεων που διαθέτουν από κοινού τα παραπάνω κέντρα. Αξιολογείται ως ένα έργο με σημαντική συνεισφορά στην εδαφική συνοχή και την ενδογενή ανάπτυξη για την περιοχή Τροόδους. Ο δρόμος ανήκει στην κυριότητα της Επαρχιακής Διοίκησης Λεμεσού και παρόλο που είναι ένας σημαντικός συνδετήριος δρόμος δεν είναι 2 λωρίδων και διέρχεται διαμέσου των οικισμών. Η τελική μελέτη και τα κατασκευαστικά σχέδια έχουν ολοκληρωθεί τον Οκτώβριο 2014 υπό την ευθύνη και την επίβλεψη τόσο της μελέτης αλλά και του σχεδιασμού από το ΤΔΕ. Ο προϋπολογισμός έργου ανέρχεται στα €11εκ

Άξονας σύνδεσης Νότιας με Βόρεια Μαραθάσα/ έξοδος από την απομόνωση και δίκτυο χωρητικών δρόμων Νότιας Μαραθάσας

Η Μαραθάσα όπως προκύπτει ξεκάθαρα από την μελέτη αποτελεί την πιο περιθωριοποιημένη ιστορική περιοχή του Τροόδους λόγω τόσο της μεγάλης χρονοαπόστασης από τις πόλεις Λευκωσίας και Λεμεσού, όσο και των επιπτώσεων της Εισβολής (ιδιαίτερα το βόρειο τμήμα της). Το σημερινό ανθρώπινο και παραγωγικό δυναμικό έχει μειωθεί σημαντικά γι' αυτό ζητείται να εφαρμοστεί ένα ειδικό πρόγραμμα ανόρθωσης της τοπικής οικονομίας και προσέλκυσης νέου πληθυσμού. Μεταξύ των βασικών στοχεύσεων βελτίωσης των συνθηκών για την ανάπτυξη της Μαραθάσας είναι το οδικό δίκτυο. Σκοπός της προτεινόμενης παρέμβασης είναι να διασυνδεθούν οι δύο περιοχές της Μαραθάσας μέσα από την αναβάθμιση διεπαρχιακού χωρητικού δρόμου. Η σύνδεση αυτή θα βελτιώσει την εσωτερική σύνδεση μεταξύ των χωριών και θα προσφέρει ουσιαστικά ασφαλή και σύντομη πρόσβαση στην πρωτεύουσα προς τους κατοίκους των κοινοτήτων της Νότιας Μαραθάσας. Σημειώνεται ότι το πιο πάνω έργο φέρνει εγγύτερα τις κοινότητες Νότιας Μαραθάσας σε βασικές υπηρεσίες όπως εκπαίδευση (περιφερειακό Νηπιαγωγείο στον Μουτουλλά) και Υγεία (Κέντρο Υγείας Πεδουλά) και σε καθημερινές/ εβδομαδιαίες υπηρεσίες τις οποίες δεν διαθέτουν συμβάλλοντας στην αναζωογόνησή τους. Επιπλέον βελτιώνει την διασύνδεση των κοινοτήτων γενικά της περιοχής με την Επαρχία Πάφου, διανοίγοντας ουσιαστικά ασφαλή και άμεση πρόσβαση στον τουρισμό, συμβάλλοντας στην δημιουργία ή/ και ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος στην περιοχή.

Προτείνεται:

1. Επέκταση του δρόμου Κάτω Πλατρών/ Λεμύθου με παράκαμψη του οικισμού και διασύνδεση με τον δρόμο Λεμύθου (περιοχή σφαγείου) – Δρόμος Πεδουλάς/ Κύκκου ο οποίος θα πρέπει να αναβαθμιστεί.
2. Επέκταση και σύνδεση του ως άνω δρόμου με τον χωρητικό δρόμο προς Κοινότητα Μουτουλλά και νέα όδευση για παράκαμψη της κοινότητας Καλοπαναγιώτη και σύνδεση με τον δρόμο Καλοπαναγιώτη – Γερακιών – Κύκκου.
3. Αναβάθμιση του δρόμου Άγιος Νικόλαος (Πάφου) – Καμινάρια (4,5km) και επέκταση μέχρι τον δρόμο Λεμύθου – Πεδουλά (3,4km)

Τα πιο πάνω έργα θεωρούνται έργα στρατηγικής περιφερειακής σημασίας και για τον λόγο αυτό προτείνεται να αναβαθμιστούν από το ΤΔΕ. Έχουν περιληφθεί στο Δεκαετές Σχέδιο Δράσης, το οποίο έχει προταθεί στο αρμόδιο Υπουργείο. Εισήγηση είναι το υπό αναφορά οδικό δίκτυο να μετατραπεί από χωρητικό σε υπερτοπικό.

Λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω γίνεται εισήγηση να εκπονηθεί μελέτη αναβάθμισης και κατασκευής του οδικού δικτύου – χωρητικών δρόμων σύνδεσης των κοινοτήτων Προδρόμου – Παλιόμυλου – Λεμούθου, Καμιναριών – Αγίου Δημητρίου – Τρεις Ελιές. Στην μελέτη θα διαφανεί το δίκτυο το οποίο εξυπηρετεί την λειτουργική διασύνδεση των πιο πάνω οικισμών και της πρόσβασης προς τους τρεις δρόμους αρμοδιότητας του ΤΔΕ, που τους περιβάλλει ή/θα τους περιβάλλει. Με τον τρόπο αυτό θα δημιουργηθεί ένας πόλος ανάπτυξης μεταξύ των πιο πάνω ομοιογενών κοινοτήτων ο οποίος θα συμβάλει στην κοινωνικοοικονομική τους ανάπτυξη. Επιπλέον, στην πιο πάνω Μελέτη γίνεται εισήγηση να παρουσιαστούν εναλλακτικές προτάσεις ανάπτυξης του οδικού δικτύου προς την κοινότητα Μηλικούρι, προσφέροντας ουσιαστικά και καθοριστικά στην ανάπτυξη και αναζωογόνηση του.

Δράση 10.2.3 «Μελέτη καταγραφής – χαρτογράφησης, αξιολόγησης, κατηγοριοποίησης και διαμόρφωσης προτάσεων εγγραφής και αναβάθμισης δικτύου αγροτικών δρόμων στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της γεωργίας και της κτηνοτροφίας και της πρόληψης και καταστολής δασικών πυρκαγιών»

Μελέτη καταγραφής, χαρτογράφησης, αξιολόγησης κατηγοριοποίησης και διαμόρφωσης προτάσεων εγγραφής και αναβάθμισης δικτύου αγροτικών δρόμων στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξης αγροτικών δραστηριοτήτων.

Είναι σημαντικό το γεγονός ότι μεγάλο μέρος του υφιστάμενου ορεινού δικτύου (κοινοτικοί και χωρητικοί δρόμοι) δεν είναι εγγεγραμμένο. Πρέπει να εκτιμηθεί το γεγονός ότι από το Υπουργείο Εσωτερικών δεν ευνοείται η εγγραφή αγροτικών δρόμων σε περιοχές που εμπίπτουν σε ζώνες προστασίας (κατηγορία Ζ), ενώ το Τμήμα Πολεοδομίας δεν ευνοεί την εγγραφή αγροτικών δρόμων για να μην δημιουργούνται προϋποθέσεις ανέγερσης μεμονωμένων κατοικιών, ενώ παρόμοια αντιμετώπιση επί των αγροτικών δρόμων έχουν και Τμήματα του Υπουργείου Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος.

Η συγκεκριμένη δράση παρουσιάστηκε στη Δράση 1.3.5 της Ολοκληρωμένης Παρέμβασης : *Καινοτομική Προσέγγιση Γεωργίας και Κτηνοτροφίας*

Δράση 10.2.4 Οριστική Μελέτη εφαρμογής και χάραξης Σιδηροδρομικής σύνδεσης Ευρύχου - Σκουριώτισσα και προκαταρκτική μελέτη χάραξης Ευρύχου – Γαλάτα.

Ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος (ΚΚΣ) (αγγλικά: Cyprus Government Railway, CGR) ήταν ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που λειτουργούσε στην Κύπρο από τον Οκτώβριο του 1905 μέχρι το Δεκέμβριο του 1951. Με συνολικό μήκος 122 χιλιόμετρα, υπήρχαν 62 σταθμοί και στάσεις, οι πιο σημαντικές από τις οποίες εξυπηρετούσαν την Αμμόχωστο, το Πραστειό Μεσαορίας, τα Γέναγρα, την Αγκαστίνα, το Τραχώνι Κυθρέας, τη Λευκωσία, την Κοκκινотριμιθιά, τη Μόρφου, το Καλό Χωριό Λεύκας και την Ευρύχου. Το πρώτο τμήμα του σιδηρόδρομου μεταξύ Αμμοχώστου – Λευκωσίας (37 μίλια), ολοκληρώθηκε και λειτούργησε το 1905. Η κατασκευή του Τμήματος 2 μεταξύ Λευκωσίας – Μόρφου (24 μίλια) ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1905 και τα εγκαίνια είχαν τελεστή στις 31 Μαρτίου 1907. Η κατασκευή

του Τμήματος 3 Μόρφου-Ευρύχου (15 μίλια) ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 1913 και εγκαινιάστηκε στις 14 Ιουνίου 1915.

Η αναβίωση μέρους του Τμήματος 3, του Κυπριακού Κυβερνητικού Σιδηρόδρομου έχει προταθεί στο πλαίσιο της εκπόνησης της Εθνικής Στρατηγικής Ανάπτυξης Ορεινών Κοινοτήτων Τροόδους από καθηγητές του Εργαστηρίου Οδοποιίας, της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Η πρόταση είχε κατατεθεί και συζητηθεί διεξοδικά με το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και αφορά την επαναλειτουργία της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής από την Ευρύχου έως την περιοχή Σκουριώτισσας και επιπλέον την διεξαγωγή μελέτης για την προσθήκη τμήματος από την Ευρύχου μέχρι τη Γαλάτα. Η δυνατότητα επέκτασης της Σιδηροδρομικής Γραμμής από την Σκουριώτισσα στους Σταθμούς Καλό Χωριό Λεύκας έως την Μόρφου δεν είναι δυνατή επί του παρόντος δυστυχώς ένεκα του ότι η περιοχή αυτή τελεί παράνομος υπό κατοχή από την Τουρκία.

Η σιδηροδρομική γραμμή θα λειτουργήσει με κύρια στόχευση την προσέλκυση τουριστών και την περαιτέρω διασύνδεση και ανάδειξη ιστορικών και αξιόλογων στοιχείων της περιοχής, προσφέροντας οφέλη στην ευρύτερη περιοχή της Σολέας τόσο στον τουριστικό όσο και στον εκπαιδευτικό τομέα. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι το τρένο στην πλήρη λειτουργία του θα συνδέσει δύο μεγάλα κέντρα εξυπηρέτησης της περιοχής στα οποία συγκεντρώνονται αρκετές υπηρεσίες – εκπαιδευτήρια, κέντρο υγείας, περιοχής – την Κακοπετριά και την Ευρύχου τα οποία αποτελούν συνάμα το τουριστικό και διοικητικό κέντρο της Σολέας συμβάλλοντας στην βελτίωση της πρόσβασης σε υπηρεσίες από τους κατοίκους της περιοχής αλλά και της διακίνησης των επισκεπτών με ένα φιλικό στο περιβάλλον μέσο. Η οργάνωση χώρων στάθμευσης γύρω από τους κεντρικούς Σταθμούς και η προώθηση της εσωτερικής διακίνησης με το τρένο στην Σολέα και θα συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση των οικισμών.

Δράση 10.2.5 Κατασκευή σιδηροδρομικής σύνδεσης Ευρύχου - Σκουριώτισσα και τερματικού Σταθμού

Το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων σε συνεργασία με το Γραφείο του Επιτρόπου Ανάπτυξης Ορεινών Κοινοτήτων και με εξειδικευμένους εμπειρογνώμονες μετά την έγκριση της Εθνικής Στρατηγικής Ανάπτυξης Ορεινών Κοινοτήτων θα προωθήσουν την κατασκευή της πρώτης φάσης του έργου και παράλληλα την διεξαγωγή της μελέτης για την δεύτερη φάση του. Το κόστος κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών είναι σχετικά μικρό για το τμήμα Σκουριώτισσας - Ευρύχου, εφόσον θα αξιοποιηθεί η παλιά χάραξη, ενώ για το τμήμα Ευρύχου – Γαλάτας το κόστος αναμένεται να είναι συγκριτικά χαμηλό λόγω των χαμηλών τιμών μεγεθών του έργου, που πάντως θα οριστικοποιηθούν μετά τη μελέτη όδευσης. Για τη διάθεση και λειτουργία μηχανής και βαγονιών έχει γίνει προκαταρκτική επαφή και συμφωνία συνεργασίας με τον Οργανισμό Συγκοινωνιών Ελλάδας (ΟΣΕ). Συγκεκριμένα, η συμφωνία θα προβλέπει την παροχή, εκ μέρους του ΟΣΕ, τεχνογνωσίας και μέρους του εξοπλισμού (μηχανές, βαγόνια κτλ.) δωρεάν.

Σύμφωνα με την Μελέτη εφαρμογής η οποία προτείνεται στην παραπάνω δράση συστήνεται η προώθηση υλοποίησης του σχετικού έργου. Λαμβανομένου υπόψη ότι η σιδηροδρομική γραμμή από την Ευρύχου έως την κωμόπολη της Μόρφου προϋπήρχε, το έργο καθίσταται πιο εύκολο και άμεσα εφαρμόσιμο με βάση το γεγονός ότι η γη ανήκει στην Κυπριακή Δημοκρατία και η χάραξη της παλιάς γραμμής υφίσταται. Λόγω της τουρκικής εισβολής και κατοχής δεν καθίσταται εφικτή η όδευση έως τον τερματικό σταθμό της Μόρφου. Για τον λόγο αυτό απαιτείται η κατασκευή σταθμού στην Σκουριώτισσα. Επισημαίνεται ότι η κατασκευή της γραμμής θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με το προτεινόμενο έργο

«Βιοτεχνικά Χωριά», το οποίο προβλέπεται να υλοποιηθεί στην Σκουριώτισσα, αξιοποιώντας ανενεργές κτιριακές εγκαταστάσεις. Η πρόταση αναπτύσσεται στην Ολοκληρωμένη Παρέμβαση 8: «Πολιτισμός: Σχέδιο Αξίες Τροόδους»

Η επαναλειτουργία της πρώτης φάσης της Σιδηροδρομικής γραμμής Ευρύχου – Σκουριώτισσα μήκους 9km θα επιτρέψει την επαναλειτουργία του παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού Ευρύχου ως κεντρικού σταθμού της γραμμής, ο οποίος έχει αποκατασταθεί από το Τμήμα Αρχαιοτήτων και στεγάζει το μουσείο σιδηροδρόμου. Στον τερματικό σταθμό Σκουριώτισσας βρίσκεται το εκπαιδευτικό κέντρο “Ατσάς”, και συστήνεται να λειτουργήσει Βιοτεχνικό Χωριό με την αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων οικοδομών του οικισμού των μεταλλωρύχων και κέντρο πληροφόρησης για την μεταλλευτική κληρονομιά της Κύπρου και ειδικά του χαλκού. Στο βιοτεχνικό χωριό, θα δοθεί στέγη για να δραστηριοποιηθούν νέοι βιοτέχνες της περιοχής που ασχολούνται με παραδοσιακά προϊόντα και δημιουργούν λαϊκή/παραδοσιακή ή σύγχρονη τέχνη αναζητώντας εργαστήρια και εκθεσιακούς χώρους/πωλητήρια έκθεσης και διάθεσης των προϊόντων τους, νέοι επιχειρηματίες οι οποίοι θα αναλάβουν την λειτουργία εστιατορίων, καφενείων. Οι οικοδομές αποτελούν χαρακτηριστικό δείγμα της εποχής που κτίστηκαν και εμπεριέχουν χαρακτηριστικά της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της περιοχής. Με βάση την συλλογιστική της πρότασης, το χωριό θα έχει επιδεικτικό χαρακτήρα, παρουσιάζοντας τις παραδοσιακές μεθόδους και τεχνικές παραγωγής τοπικών προϊόντων, τη διασύνδεσή τους με την ιστορία και τον πολιτισμό του τόπου – την καθημερινότητα και τον κύκλο της ζωής των ανθρώπων.

Στην δεύτερη φάση του έργου θα λειτουργήσει σταθμός στο Χάνι Καλιανών το οποίο αποτελεί αρχαίο μνημείο και τερματικός σταθμός στην Γαλάτα, κοντά στο Δημοτικό Σχολείο το οποίο θα μετατραπεί σε Γεωργική Σχολή με επιδεικτικό αγρόκτημα. Σκοπός του αγροκτήματος είναι η ανάδειξη των παραδοσιακών καλλιεργειών και προϊόντων αγροδιατροφής των ορεινών κοινοτήτων. Από το Σταθμό συστήνεται να δημιουργηθεί πεζόδρομος που θα οδηγεί τους επισκέπτες στην εκκλησία της Παναγία Ποδύθου, Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO και στο εκκλησάκι της Θεοτόκου ή του Αρχαγγέλου όπως είναι γνωστό, το οποίο αποτελεί αρχαίο μνημείο. Κατά την διάρκεια ορισμένων διαδρομών θα λειτουργεί το Εκπαιδευτικό Τρένο Τροόδους, κατά την διάρκεια της διαδρομής του τρένου θα αναπτύσσονται συγκεκριμένα εκπαιδευτικά προγράμματα τα οποία θα διασυνδέονται με βιωματικά εργαστήρια στους σταθμούς.

Δράση 10.2.6 Μελέτη σκοπιμότητας, χάραξης και βιωσιμότητας διαδρομών τελεφερίκ από τους κεντρικούς οικισμούς προς την κορυφή του όρους Τρόδος

Μελέτη σκοπιμότητας, χάραξης και βιωσιμότητας διαδρομών τελεφερίκ από τους κεντρικούς οικισμούς προς την κορυφή του όρους Τρόδος. Η μελέτη αυτή πρέπει να αξιολογήσει εναλλακτικές διαδρομές από και προς την κορυφή του Τρόδους έτσι ώστε να μπορεί να οργανωθεί ένα δίκτυο γραμμών το οποίο να συνδέει σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς-οικισμούς γύρω από την κορυφή του βουνού, οι οποίοι συνδέονται επίσης με το βασικό οδικό δίκτυο του Τρόδους. Η χάραξη πρέπει να συνεκτιμήσει παράγοντες όπως η τουριστική επισκεψιμότητα, το τοπίο από τις ζώνες διέλευσης, οι κλίσεις του εδάφους αλλά και η βιωσιμότητα.

Υπομέτρο 10.3 Δράσεις μείωσης των μετακινήσεων

Δράση 10.3.1 Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας

Το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής.

Ειδικότερες πρόνοιες ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας είναι:

- Ενσωμάτωση παρεμβάσεων και δράσεων συμπληρωματικών και υποστηρικτικών με έμφαση στον Τομέα των Συλλογικών Μετακινήσεων και Μεταφορών. Εμβάθυνση σε θέματα όπως τα ζητήματα της παράκαμψης των οικισμών, οι δράσεις για τη μείωση των μετακινήσεων, οι ποιοτικές παρεμβάσεις για την οργάνωση συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας και την ορθολογική διοχέτευση των ροών.
- Διαμόρφωση προτάσεων χαμηλού κόστους και υψηλής αποτελεσματικότητας αξιοποιώντας καλές διεθνείς πρακτικές αλλά και καινοτόμες προσεγγίσεις για τις βελτιώσεις των οδών.
- Εκσυγχρονισμός των παλιών μεταφορικών υποδομών με σταθερή χρηματοδότηση και σταδιακό προγραμματισμό.
- Διερεύνηση δυνατότητας ένταξης σε χρηματοδοτικά πλαίσια συναφή με τη βελτίωση της προσβασιμότητας σε Ορεινές κοινότητες, οδική Ασφάλεια κλπ. Βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων κονδυλίων μέσω της αυστηρής ιεράρχησης των έργων. Βελτίωση της τεχνικής και οικονομικής υποστήριξης από τις Επαρχιακές Διοικήσεις.
- Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης

Ιδιαίτερα ζητήματα : Περιβάλλον-Κόστος και ανάπτυξη

Συνεκτίμηση των επιπτώσεων (αρνητικών αλλά και θετικών) των οδικών έργων στο φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον και το τοπίο (πχ δρόμος Καρβουνά-Σαϊττά),

Η αναζήτηση έξυπνων λύσεων για την αποφυγή κοστοβόρων κατασκευαστικών έργων (πχ Αξιολόγηση της Δυνατότητας Διαμόρφωσης των Οδικών Τμημάτων, Αστρομερίτης – Ευρύχου, Παράκαμψη Αρεδιού, Άλασσα – Σαϊττάς, σε οδούς με 2 λωρίδες κυκλοφορίας, συνεκτιμώντας το υψηλό οικονομικό και περιβαλλοντικό κόστος των αυτοκινητοδρόμων) και η αναζήτηση της βέλτιστης λύσης.

Υπομέτρο 10.4 Ανάπτυξη ψηφιακών δικτύων

Δράση 10.4.1 Ανάπτυξη ευρυζωνικότητας

Η πρόσβαση των κατοίκων, των επιχειρήσεων και των υπηρεσιών του Τροόδου στο διαδίκτυο απαιτεί υποδομές σε ευρυζωνικά δίκτυα υψηλών ταχυτήτων. Οι υποδομές αυτές αναμένεται να μειώσουν το κόστος χρήσης του διαδικτύου, τις μετακινήσεις των μόνιμων κατοίκων αλλά και να ενισχύσει την εξωστρέφεια των επιχειρήσεων και τη χρήση οπτικής τεχνολογίας στην εκπαίδευση (πχ τηλεεκπαίδευση), στην υγεία (τηλεϊατρική, κ.ά.) και ενίσχυση των σχέσεων με τους αποδήμους (δυνατότητα οργάνωσης τηλεσυναντήσεων μεταξύ κατοίκων και αποδήμων). Σημαντικό ζήτημα τίθεται επιπλέον στην κάλυψη της περιοχή Αρχαίων Μνημείων όπως π.χ. στην περιοχή Ασίνου, τόσο για την αξιοποίηση σύγχρονων συστημάτων εξυπηρέτησης των επισκεπτών όσο και για την καθ' αυτό προστασία τους με την εγκατάσταση συστημάτων έγκαιρης προειδοποίησης.

Παροτρύνσεις / Συστάσεις προς την Κυπριακή Δημοκρατία

Ο εθνικός σχεδιασμός των οδικών μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις κατευθύνσεις της Εθνικής Στρατηγικής Ανάπτυξης Ορεινών Κοινοτήτων Τροόδους και να εξασφαλίζει για τη λήψη αποφάσεων την συμμετοχή των εκπροσώπων της κάθε κλίμακας. Υιοθέτηση της αρχής του ισοδυνάμου σε περιπτώσεις περιβαλλοντικών περιορισμών οι οποίες αφορούν την βελτίωση της συνδεσιμότητας απομονωμένων οικισμών.

Προσαρμογή των εθνικών προδιαγραφών κατασκευής δρόμων σε ορεινές περιοχές.

Η δυνατότητα προσαρμογής των εθνικών προδιαγραφών για τους δρόμους στις γεωμορφολογικές συνθήκες των ορεινών περιοχών του Τροόδους (αρχή ορεινότητας). Διαμόρφωση ενδεχομένως εθνικών προδιαγραφών οδικών χαράξεων φιλικών προς το περιβάλλον με έμφαση στην ασφαλή μετακίνηση (Περιβαλλοντικά φιλική οδική υποδομή, σήμανση και ασφάλιση, προσδιορισμός καταλλήλων υλικών και τρόπων κατασκευής και συντήρησης).

Επανακατανομή των δρόμων στους αρμόδιους φορείς διαχείρισης (ΕΔ & ΤΔΕ)

Επανακατανομή των δρόμων στους αρμόδιους φορείς διαχείρισης (ΕΔ & ΤΔΕ), με βάση την αξιολόγηση της λειτουργικότητας (ή επιθυμητής λειτουργικής ιεράρχησης) των δρόμων, μετά από την Ολιστική Αξιολόγησή τους και διάγνωση του ρόλου που πρέπει να έχει ο καθένας στην επιδιωκόμενη κυκλοφοριακή λειτουργία του οδικού δικτύου.