



ΚΥΠΡΙΑΚΗ



ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ



Οδική Ασφάλεια στη Λάρνακα

Χάρης Χριστοδούλου

**Εκτελεστικός Μηχανικός
Κλάδος Κυκλοφοριακών Μελετών**

Ιούνιος 2015



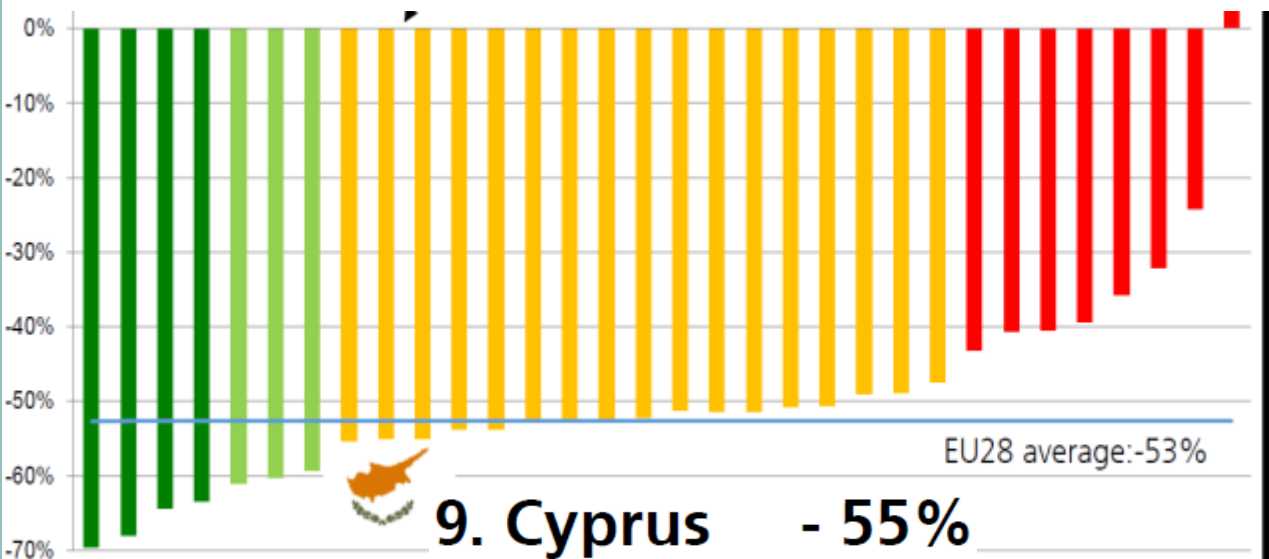
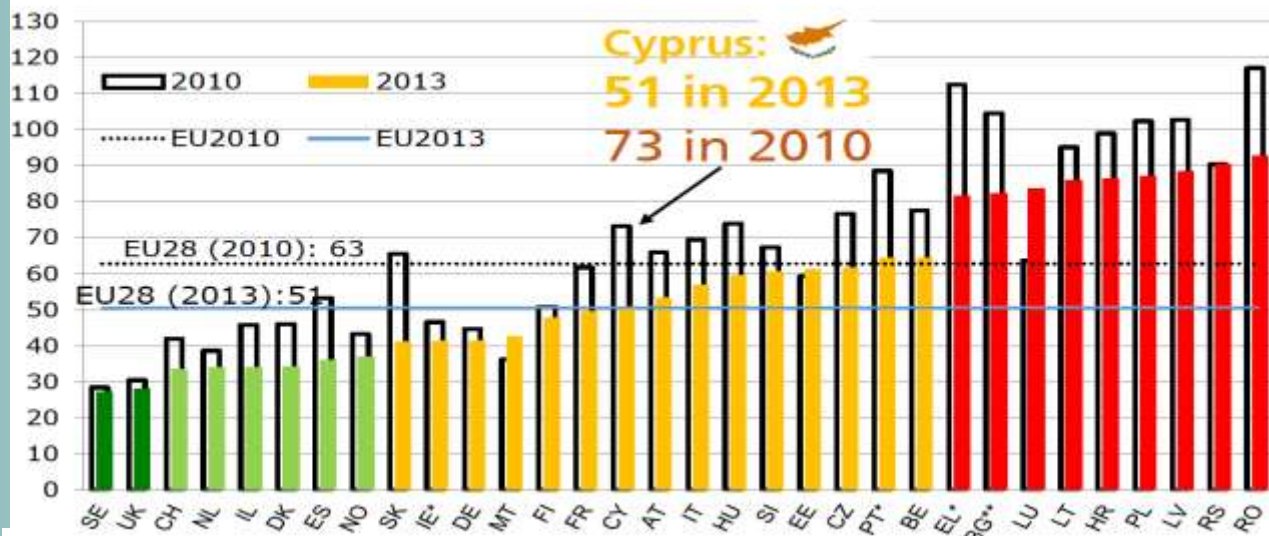
Οδική Ασφάλεια στην Κύπρο: η στατιστική εικόνα

ΚΛΑΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

STOP Οδική Ασφάλεια στην Κύπρο: Σημαντικές επιτυχίες, έχουμε αρκετό δρόμο να διανύσουμε.

STOP 2013: Από ουραγοί (2004) στο μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης-51 νεκροί/εκατομμύριο κατοίκους.

STOP Περίοδος 2001-2013: 55% μείωση στους θανάτους.





Εθνική Στρατηγική στην Οδική Ασφάλεια

ΚΛΑΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

- STOP** Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2012-2020
- STOP** Δομή Υλοποίησης: Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας
- STOP** Υποστηρίζεται από τη Μονάδα Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Μεταφορών & 7 Μόνιμες θεματικές Επιτροπές:
 - Επιτροπή Ασφάλειας Δρόμων
 - Επιτροπή Ασφάλειας Οχημάτων
 - Επιτροπή Εκπαιδεύσεως & Εξέτασης Οδηγών
 - Επιτροπή Νομοθεσίας, Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και Αστυνόμευσης
 - Επιτροπή Διαφώτισης και Κυκλοφοριακής Αγωγής
 - Επιτροπή Άμεσης Περίθαλψης
 - Επιτροπή Έρευνας



Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας		
Τομείς Πολιτικής	Κατηγορίες Δράσεων	Δράσεις
8	23	140



Στόχοι Εθνικής Στρατηγικής στην Οδική Ασφάλεια



- STOP** Στρατηγικό Σχέδιο 2005-2010: Επιτεύχθηκε μείωση 41,7% σε θανάτους & 50,4% σε σοβαρούς τραυματισμούς.
- STOP** Κύριος στόχος Στρατηγικού Σχεδίου: *Μείωση 50% KSI μέχρι το 2020 (έτος βάσης 2010)*
- STOP** Συμπληρωματικοί στόχοι :
 - Μείωση 60% KSI πεζών & ποδηλατών.
 - Μείωση 60% KSI των χρηστών οδικού δικτύου ηλικίας κάτω των 14 ετών.
 - Μείωση 60% KSI αλλοδαπών.
 - Μείωση 60% KSI των οδηγών οχημάτων και μηχ. δίκυκλων ηλικίας κάτω 25 ετών.

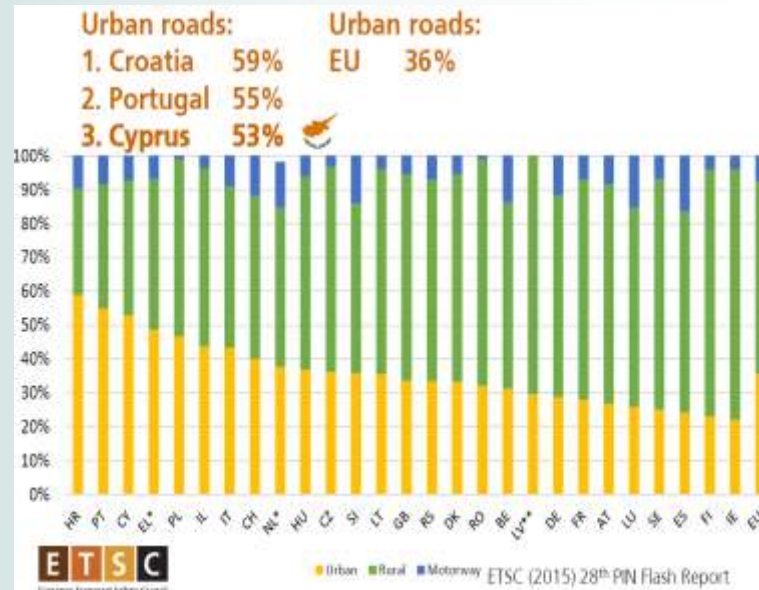
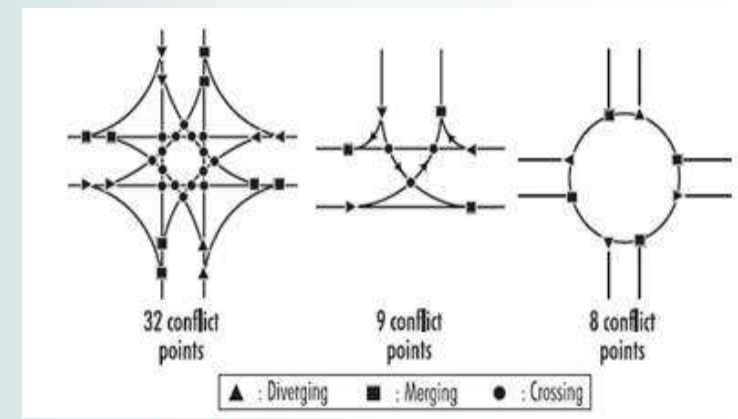




Οδική Ασφάλεια στις Αστικές Περιοχές

ΚΛΑΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

- STOP** Αστικές Περιοχές & Οδική Ασφάλεια: Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά & ιδιαίτεροι κίνδυνοι...
- STOP** Κύρια χαρακτηριστικά:
 - Έντονη παρουσία ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, ΑμεΑ, μοτοσικλετιστές).
 - Πολλαπλά σημεία δυνητικών συγκρούσεων.
 - Έντονη ανάμιξη χρήσεων γης.
 - Σχεδιασμός οδών για ικανοποίηση όλων των χρηστών Vs ιστορικές συνθήκες ανάπτυξης πόλεων.
 - Ειδικά μέτρα οδικής ασφάλειας- χαμηλά όρια ταχύτητας.
- STOP** Βασική Αρχή: **No speed, No accidents...**
- STOP** Κύρια πηγή οδικών συγκρούσεων στην Κύπρο οι αστικές περιοχές με 53% των θανάτων.
- STOP** Στοιχεία Τμ. Δημοσίων Έργων για υπέρβαση ορίων ταχύτητας: Δρόμοι 4-λωρίδων 42-80%, Δρόμοι 2-λωρίδων 20-60%.



Οδική Ασφάλεια στη Λάρνακα

- STOP Λάρνακα κοινές προκλήσεις στην οδική ασφάλεια.
 - 2012-2014: 18% των θυμάτων
 - Πληθυσμός Λάρνακας 17 % του συνόλου.
 - Ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι στη Λάρνακα 18% του συνόλου.
 - Ιδιωτικά οχήματα (saloon) αντιστοιχούν στο 18% του συνόλου.

- STOP Μελέτη Μελανών Σημείων 2010-2012: 2 σημεία στη Λάρνακα από 7 Παγκύπρια.
 - Φωτοελεγχόμενος κόμβος λεωφ. Σπ. Κυπριανού/ Αλ. Παναγούλη.
 - Δρόμος Λάρνακας- Δεκέλειας 6,9-7,9 χλμ.

2012-2014 Κύπρος & Λάρνακα: Θύματα σε Οδικές Συγκρούσεις



ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΛΑΝΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΣΗΜΕΙΩΝ	
	ΠΑΓΚΥΠΡΙΑ	ΛΑΡΝΑΚΑ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2004-2006	59	13
ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2007-2009	17	5
ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2010-2012	7	2





Δρόμος Λάρνακας- Δεκέλειας

ΚΛΑΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

STOP Σημαντικό τμήμα του δρόμου σχεδιασμένος και κατασκευασμένος με χαρακτηριστικά υπεραστικού δρόμου σε αστικοποιημένη- τουριστική περιοχή.

STOP Τα χαρακτηριστικά του δρόμου ευνοούν την ανάπτυξη ψηλών ταχυτήτων.

STOP Ουσιαστικές ελλείψεις στην υποστήριξη διακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, ΑμεΑ) & των δημόσιων συγκοινωνιών.

STOP Κύριες προκλήσεις στο σχεδιασμό για το μέλλον:

- Αστικού χαρακτήρα σχεδιασμός με μέτρα για μείωση των ταχυτήτων (seasonality). Πιθανή λύση η ενσωμάτωση κυκλικών κόμβων στις κύριες συμβολές.

- Αυξημένα μέτρα υποστήριξης των πεζών /ΑμεΑ (πεζοδρόμια, διαβάσεις πεζών με μεγάλη πυκνότητα, κεντρική κτιστή νησίδα).

- Αυξημένα μέτρα υποστήριξης των Ποδηλατών με ένταξη ποδηλατοδρόμου.





Λεωφόρος Φανερωμένης

- STOP Κύριος Αστικός Δρόμος με εμπορικές & οικιστικές χρήσεις γης.
- STOP Μη ορθολογιστική διαχείριση διαθέσιμου πλάτους οδοστρώματος. Ευνοείται η ανάπτυξη ψηλών ταχυτήτων.
- STOP Παλαιότερα χαρακτηρισμένος ως μελανό σημείο.
- STOP Κύριες προκλήσεις στο σχεδιασμό για το μέλλον:
 - Επανασχεδιασμός της διατομής του δρόμου με μείωση του λωρίδων διακίνησης για τα μηχανοκίνητα οχήματα.
 - Αυξημένα μέτρα υποστήριξης των πεζών /ΑμεΑ με διαβάσεις πεζών με μεγάλη πυκνότητα.
 - Αυξημένα μέτρα υποστήριξης των Ποδηλατών με ένταξη ποδηλατοδρόμου.
 - Υποστήριξη της εμπορικότητας με παρόδιες θέσεις στάθμευσης σε κόλπους στάθμευσης.





Ιστορικός Πυρήνας- Αστικό Κέντρο

- STOP** Ανάπτυξη οδικού δικτύου μέσα από την ιστορική εξέλιξη της Πόλης.
- STOP** Οδικό δίκτυο μειωμένων χαρακτηριστικών με ουσιαστικές ελλείψεις στη υποστήριξη όλων των ειδών χρηστών.
- STOP** Προτεραιότητα στην υποστήριξη εναλλακτικών μέσων διακίνησης (δημόσιες συγκοινωνίες, ποδηλασία, πεζοκίνηση).
- STOP** Κύριες προκλήσεις στο σχεδιασμό για το μέλλον:
 - Έμφαση στην κυκλοφοριακή διαχείριση-(βελτίωση κυκλοφ. κόμβων, μονοδρομήσεις κτλ.).
 - Μέτρα κυκλοφοριακής ύφεσης- ζώνες ορίου ταχύτητας 30ΧΑΩ.
 - Μέτρα υποστήριξης για πεζούς (πεζοδρόμια, διαβάσεις πεζών κτλ).
 - Μέτρα υποστήριξης για δημόσιες συγκοινωνίες.
 - Ολοκλήρωση δικτύου ποδηλατοδρόμων-ποδηλατολωρίδων.





Επίλογος

- STOP** Ένταξη Οδικής Ασφάλειας σε όλες τις επιμέρους πολιτικές/ στρατηγικές των μεταφορών.
- STOP** Η Πόλη της Λάρνακας αλλάζει...
- STOP** Χάραξη πολιτικής Οδικής Ασφάλειας από τις Τοπικές Αρχές με ρεαλισμό.
- STOP** Ο ρόλος των Τοπικών Αρχών στην ενημέρωση & διαφώτιση του Πολίτη.
- STOP** Σχεδιασμός με επίκεντρο τους Ευάλωτους Χρήστες της Οδού & Δημόσιες Συγκοινωνίες.
- STOP** Μείωση της ανοχής προς την υπέρβαση του ορίου ταχύτητας.
- STOP** Ο ρόλος της Τεχνικής Επιτροπής του Κεντρικού Φορέα Επίλυσης Κυκλοφοριακών Προβλημάτων.

