



Άποψη του Τμήματος Δημοσίων Έργων είναι πως η Κωστάκη Παντελίδη είναι λογικό να πεζοδρομηθεί τώρα γιατί συνδέει δύο πλατείες. Ήδη το κοινό χρησιμοποιεί περισσότερο την Παντελίδη για περπάτημα παρά την πλατεία Ελευθερίας

Πεζοδρόμηση οδών Κ. Παντελίδη, Κ. Παλαιολόγου και Ρηγαίνης: Είναι εφικτή; Σαν «παραλιακό» μέτωπο η τάφρος στη Λευκωσία

Χρειάστηκαν δύο χρόνια αγώνα εκ μέρους μερίδας πολιτών για να πείσουν το δημοτικό συμβούλιο Λευκωσίας το αυτονόητο: ότι πάνω από την ολοκαίνουργια γέφυρα της πλατείας Ελευθερίας, η οποία θεωρήθηκε γλιπτό, δεν πρέπει να περνάνε αυτοκίνητα. Κι αυτό παρά το γεγονός ότι το σχέδιο περιοχής προέβλεπε την πεζοδρόμηση. Η οδός Κωστάκη Παντελίδη, η οποία ενώνει τις δύο πλατείες -Ελευθερίας και Σολωμού- η οποία έχει κατασκευαστεί με προδιαγραφές πεζοδρόμου, αν και αποτελεί ενιαίο έργο με την πλατεία

όπως φαίνεται κι από τις φωτογραφίες και μπορεί να το βιώνει όποιος την περπατήσει (ο κόσμος περπατά περισσότερο στην Παντελίδη απ' ό,τι στην πλατεία), θα δοθεί λίαν συντόμως για τα αυτοκίνητα. Ο δήμος της πόλης έχει αποφασίσει και ήδη έχει τοποθετήσει τις σχετικές πινακίδες ότι προτεραιότητα έχει ο πεζός και πως το όριο ταχύτητας είναι τα 15 χλμ. Στο σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας της Λευκωσίας, το οποίο έγινε το 2010, η οδός Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, η οποία συνδέει την πλατεία του "Όχι" με την πλατεία Ελευθερίας προτείνεται για πεζοδρόμηση. Μπορεί να το διαπιστώσει κανείς από το προτεινόμενο σχέδιο που αντήλασε από το σχέδιο. Εάν γίνουν πεζοδρόμοι οι εν λόγω οδοί, αναγκαστικά θα πεζοδρομηθεί και η Ρηγαίνης, δρόμος ο οποίος σήμερα ως επί το πλείστον χρησιμοποιείται ως πε-

ρασμα για όσους βολτάρουν στη Λευκωσία με το Ι.Χ. τους. Όσοι εργάζονται στην παλιά πόλη και θέλουν να εισέλθουν εντός των τειχών γνωρίζουν ότι υπάρχουν και εναλλακτικές οδοί. Να σημειώσουμε επίσης πως και οι τρεις αυτοί δρόμοι Παντελίδη, Παλαιολόγου και Ρηγαίνης είναι στο σχέδιο περιοχής για πεζοδρόμηση.

Στο μεταξύ όπως βλέπουμε υπάρχουν ήδη αρκετά πάρκινγκ στη Λευκωσία, και θα κατασκευαστούν και άλλα δύο, αυτό της Ομήρου και του ΓΣΠ που φαίνεται στον χάρτη, ενώ ήδη υπάρχει και ο αναβαθμισμένος χώρος στάθμευσης στην Αρχιγραμματεία που ειδικά τα Σάββατοκύριακα είναι άδειος και μπορεί κάποιος να τον χρησιμοποιήσει αφήνοντας το Ι.Χ. του και να περπατήσει μέχρι την παλιά πόλη ή να πάρει το μικρό λεωφορείο. Μιλάμε για 5-10 λεπτά περ-

πάτημα εάν κάποιος αφήσει το όχημά του έξω από τη μεσαιωνική πόλη και περπατήσει.

Μέτωπο ανάπτυξης

Το ερώτημα, λοιπόν, που εύλογα θέτει ο "Π" είναι πότε θα προχωρήσει το έργο της πεζοδρόμησης το οποίο κατά τη γνώμη μας θα αναβαθμίσει το εμπορικό κέντρο της πρωτεύουσας. Θέσαμε αυτό το ερώτημα σε άτομα τα οποία έχουν άποψη λόγω της επαγγελματικής τους ιδιότητας ή και του προσωπικού τους ενδιαφέροντος για την πόλη. Θα μπορούσε μήπως η πεζοδρόμηση να λειτουργήσει σαν ένας μεγάλος, όμορφος περίπατος για το κέντρο της Λευκωσίας; Θα μπορούσε να αναπτυχθεί ένα μέτωπο που να δίνει ανάσα στον περπατητή (σε παράλιες πόλεις υπάρχει το παραλιακό μέτωπο που

Της
Μιράντας
Λυσάνδρου



Είναι ξεκάθαρο πως οι περπατητές προτιμούν την Κωστάκη Παντελίδη παρά στην πλατεία. Αυτό επέλεξε το κοινό αλλά δεν το κατανοεί ο Δήμος Λευκωσίας. Είναι ένα μέτωπο ανοικτό ο πεζοδρόμος της Παντελίδη που προσφέρει "αέρα" στον πεζό και προοπτική για να δει την πόλη.

Κέρδος για την πόλη η απελευθέρωση από το Ι.Χ.

"Αποτελεί κέρδος για την πόλη η απελευθέρωση από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου. Στην εντός των τειχών θα έπρεπε να επιτρέπεται η ελάχιστη απαιτούμενη διακίνηση οχημάτων. Πιστεύω πως οι οδοί Παλαιολόγου και Παντελίδη είναι καλά παραδείγματα για πεζοδρόμηση. Αν τα έβαζα σε σειρά προτεραιότητας η Παντελίδη είναι σπουδαιότερη αυτή τη στιγμή με την έννοια ότι συνδέει τις δύο πλατείες. Όταν μιλάμε για πεζοδρόμηση δεν σημαίνει ότι δεν θα εξυπηρετούνται οι κάτοικοι ή οι μαγαζάτορες. Μπορούν να γίνουν ρυθμίσεις για τα αυτοκίνητα αλλά δεν χρειάζεται να μπει ο αυτοκίνητος ενόψει μηχανοκίνητα. Εάν αυτό θα επηρεάσει την εμπορικότητα; Θα έλεγα ότι απαιτείται μια ειδική μελέτη. Αν όμως πάρουμε το παράδειγμα των Λήδρας και Ονισσαγόρου -που και τότε φώναζαν κάποιος πως θα χάσει την εμπορικότητά της- βλέπουμε πως υπήρξε ανάπτυξη. Στη Ρηγαίνης εάν το πρόβλημα είναι απλώς η διέλευση και οι 50 παρόδοι χώροι πάρκινγκ, θεωρώ πως αυτό το ζήτημα εύκολα επιλύεται καθώς τα αυτοκίνητα μπορούν να παρκάρουν οπουδήποτε αλλού. Ακόμα και στο ΓΣΠ αφού απ' εκεί μπορεί κανείς να πάρει το μικρό λεωφορείο και να μεταβεί στο εμπορικό κέντρο. Στο δικό μου μυα-



Στέλιος Αχυνίτης, πρόεδρος ΕΤΕΚ.

λό η εμπορικότητα του δρόμου είναι δεδομένο πως θα αναβαθμιστεί εάν πεζοδρομηθεί. Γενικά θα έλεγα πως η Λευκωσία έχει πολύ αξιολογία μνημεία τα οποία δεν μπορούν να αναδειχθούν με το να μπει ο αυτοκίνητος. Η μείωση στο ελάχιστο των Ι.Χ. και ο έλεγχος της κυκλοφορίας θα είναι προς όφελος της πόλης. Οι αποστάσεις είναι πολύ μικρές και οι καιρικές συνθήκες του τόπου μας το επιτρέπουν σχεδόν ολόκληρα να περπατάμε με άνεση εάν το θελήσουμε".

