



ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ  
ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ  
(2008 – 2010)

ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΑΠΟΨΕΩΝ ΔΗΜΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ  
ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΟΙΝΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>Α/Α</b>	<b>ΘΕΜΑ</b>	<b>ΣΕΛΙΔΑ</b>
1	ΠΙΝΑΚΑΣ 1 : ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΣΤΟ ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΜΕΣΟΥ ( ΣΥΝΟΔΕΥΕΤΑΙ ΑΠΟ ΧΑΡΤΕΣ 1-4)	1
2	ΠΙΝΑΚΑΣ 2 : ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΧΟΡΗΓΗΘΕΙΣΕΣ ΑΔΕΙΕΣ	6
3	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΓΡΑΠΤΕΣ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ	7
4	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β : ΘΕΣΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	15
5	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΕΠΙ ΧΑΡΤΩΝ	27
6	ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ	36

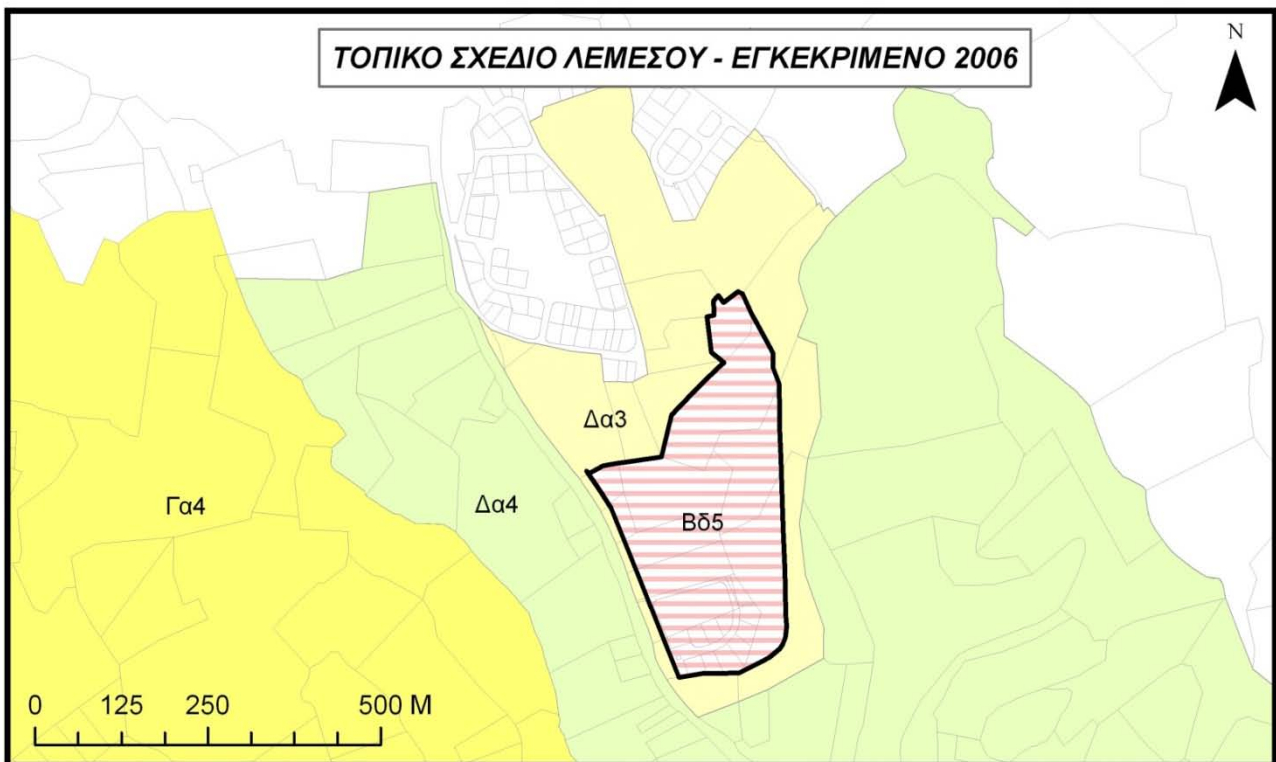
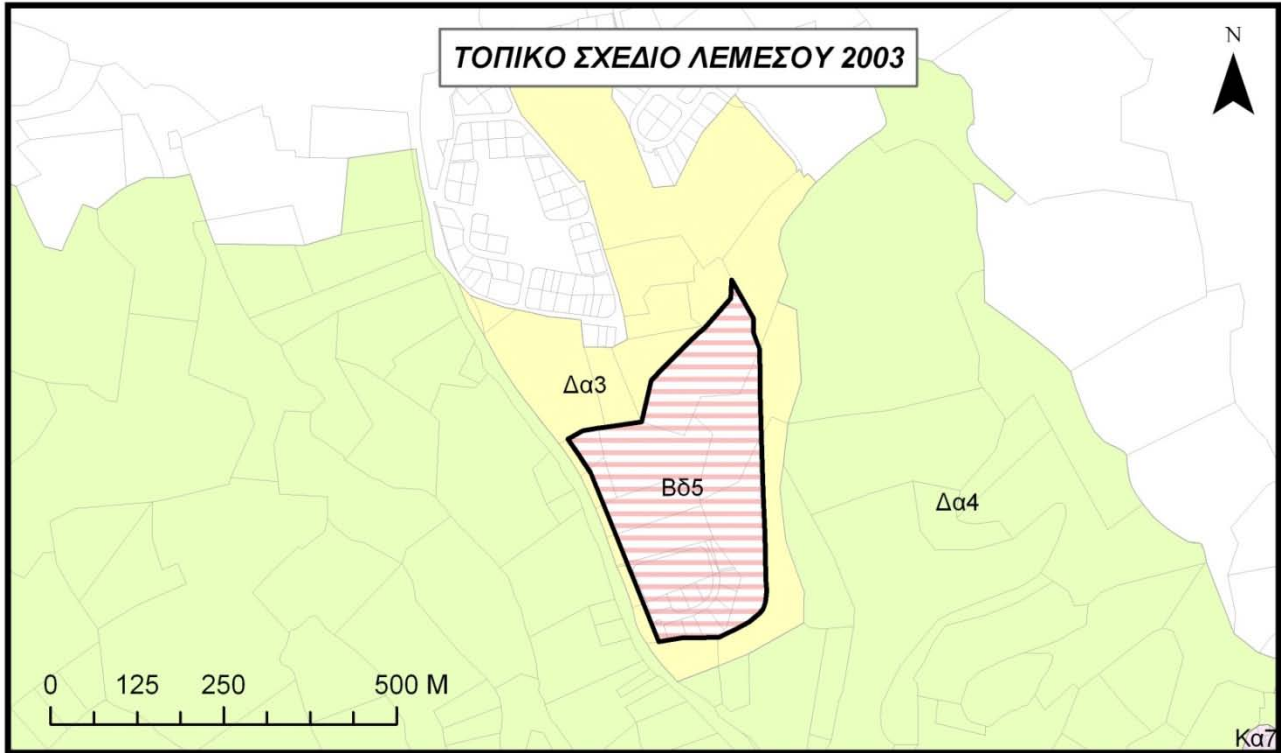


**ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΣΤΟ ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΛΕΜΕΣΟΥ (ΕΓΚΡΙΜΕΝΟ 2006)  
ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΖΩΝΩΝ**

<b>ΖΩΝΗ</b>		<b>ΕΚΤΑΣΗ ΜΕΧΡΙ 2006 m<sup>2</sup></b>	<b>ΕΠΕΚΤΑΣΗ 2006 m<sup>2</sup></b>	<b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ m<sup>2</sup></b>
ΟΙΚΙΣΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ		8691708	279580	8971288
ΖΩΝΗ	Κα10	1023203	19333	1042536
ΖΩΝΗ	Κα5	4620657	221832	4842489
ΖΩΝΗ	Κα8	167432	41283	208715
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ	Βα4-Βε3	263017	-183857	79160
ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ	Βδ5	200137	4444	204581
ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ		994639	1241392	2236031
ΖΩΝΗ	Γα4	909787	1326244	2236031
ΖΩΝΗ	Γα5	84852	-84852	0
ΖΩΝΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ		2994672	-1344429	1650243
ΖΩΝΗ	Δα3	233544	1149	234693
ΖΩΝΗ	Δα4	2761128	-1345578	1415550

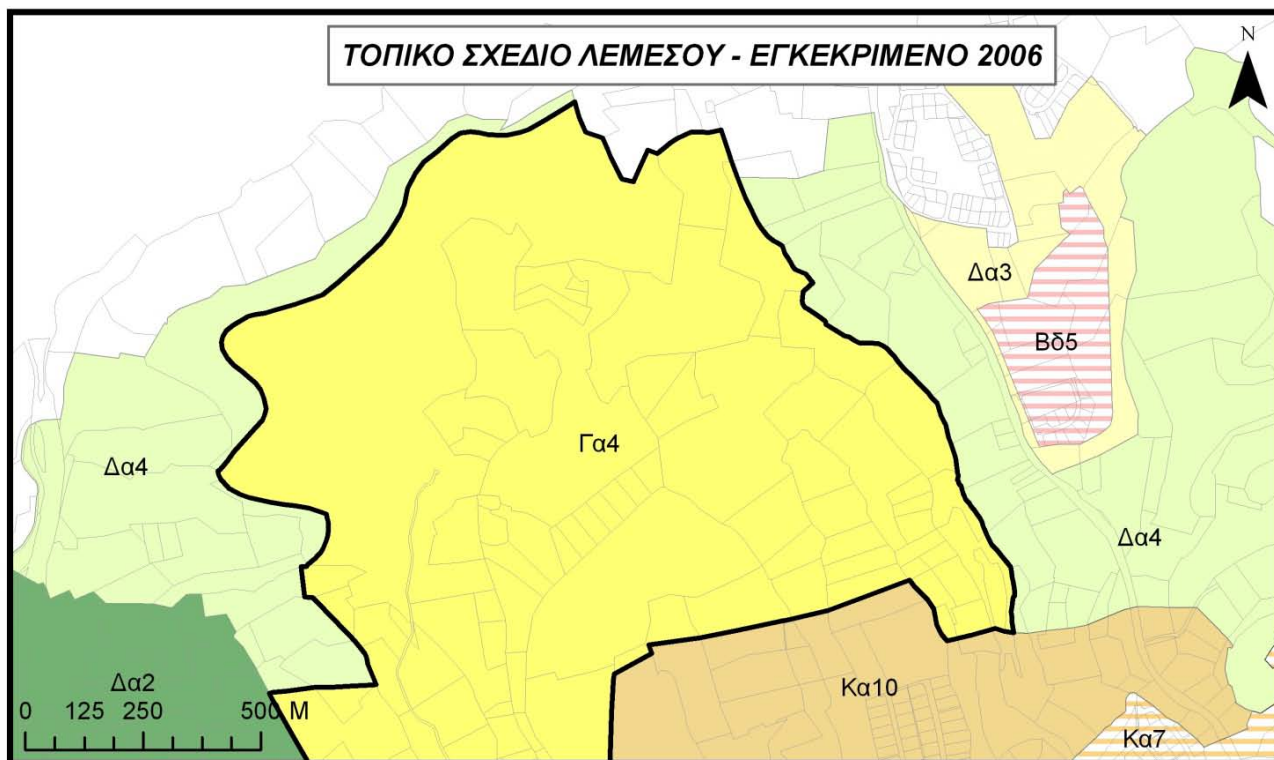
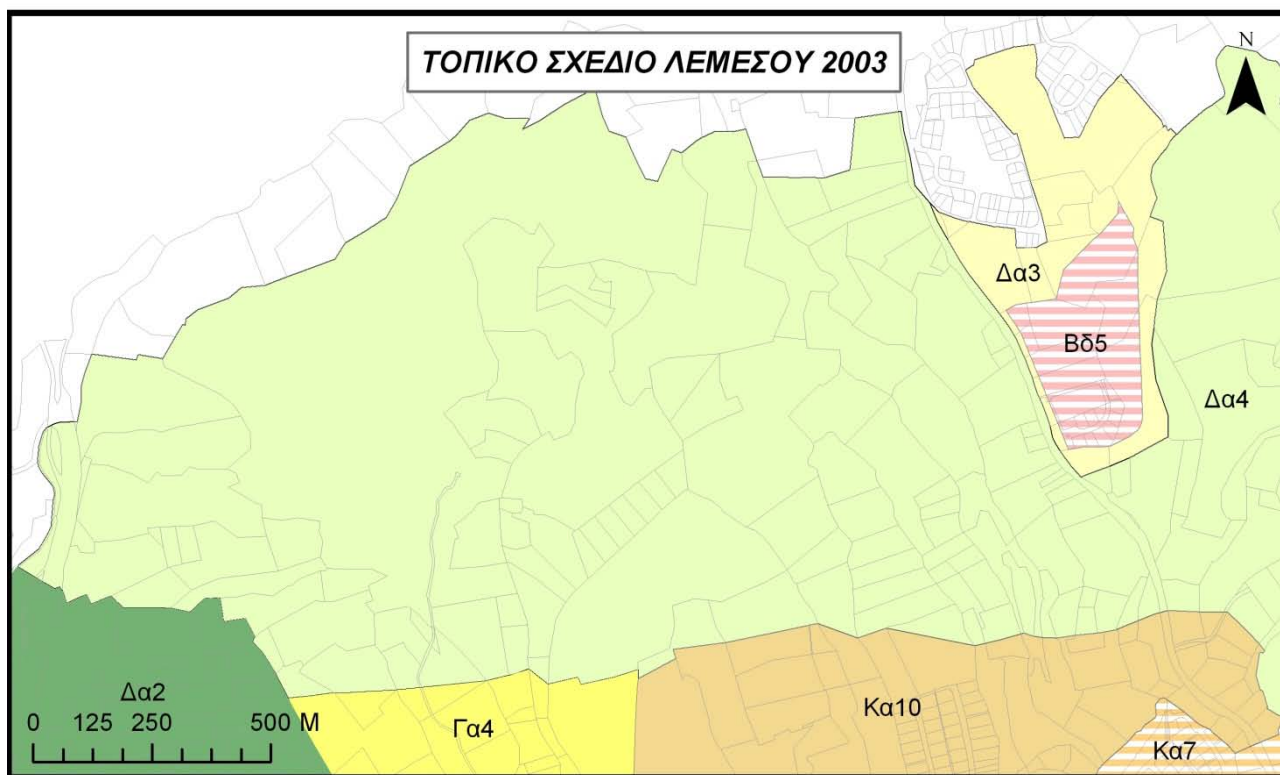
*Σημείωση: Επισυνάπτονται οι χάρτες Πολεοδομικών Ζωνών  
του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2003 και 2006*

**ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΣΤΟ ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΛΕΜΕΣΟΥ (ΕΓΚΡΙΜΕΝΟ 2006)**

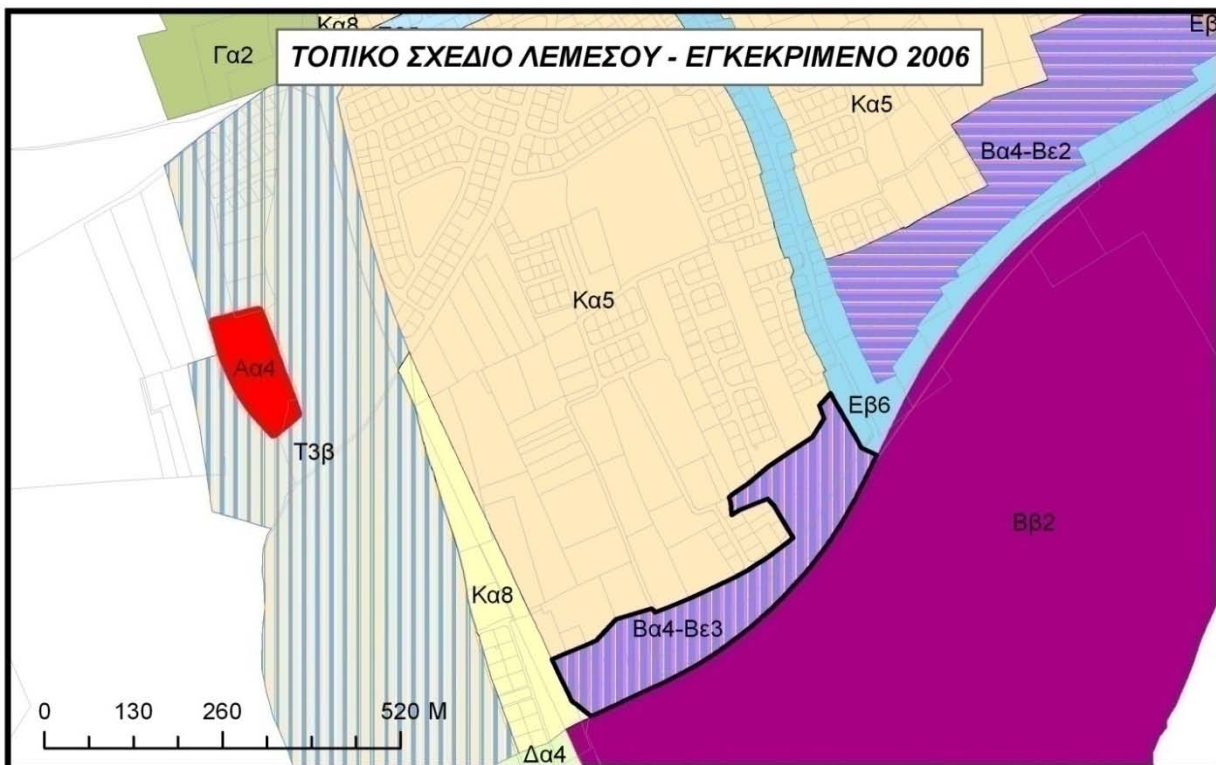
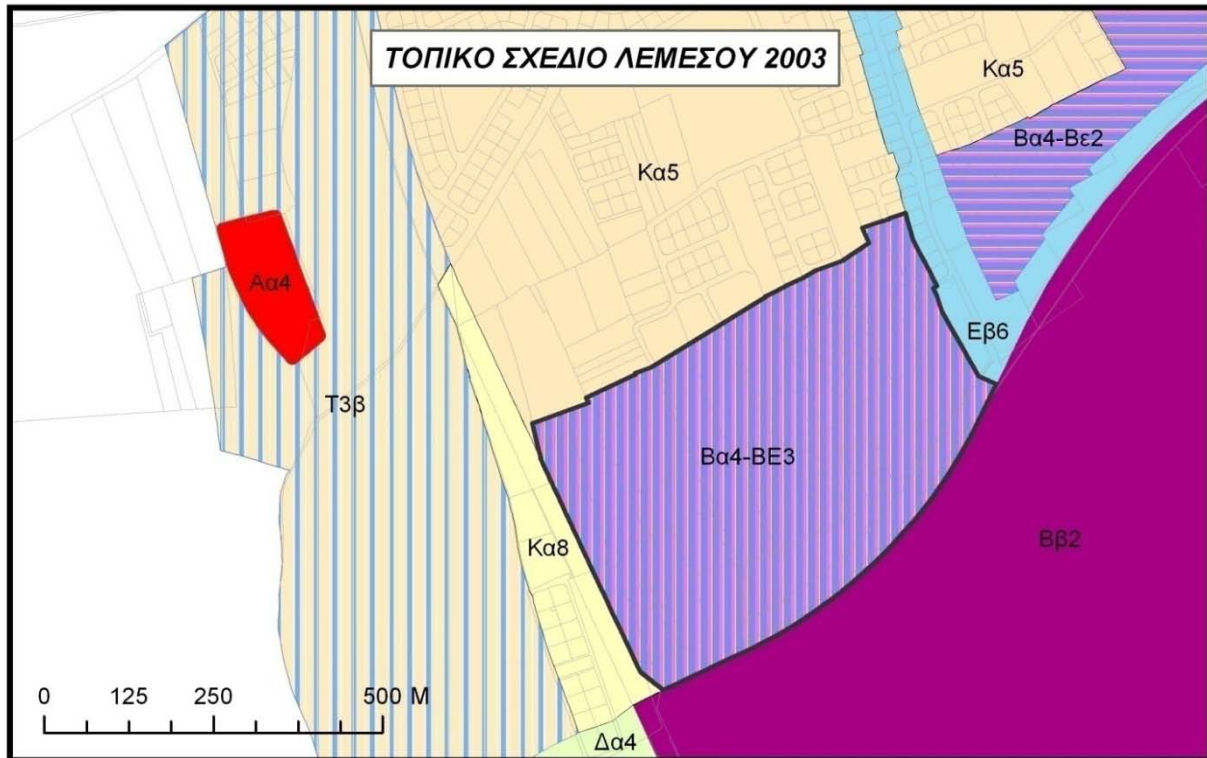




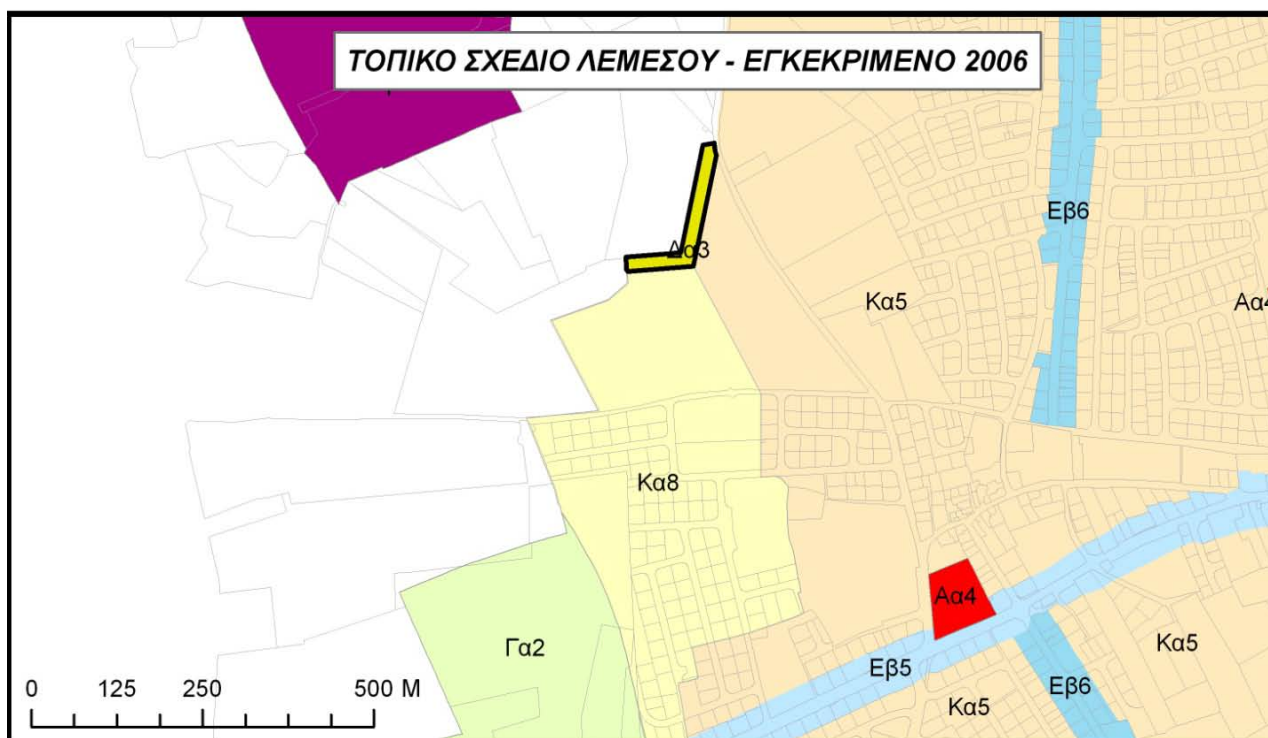
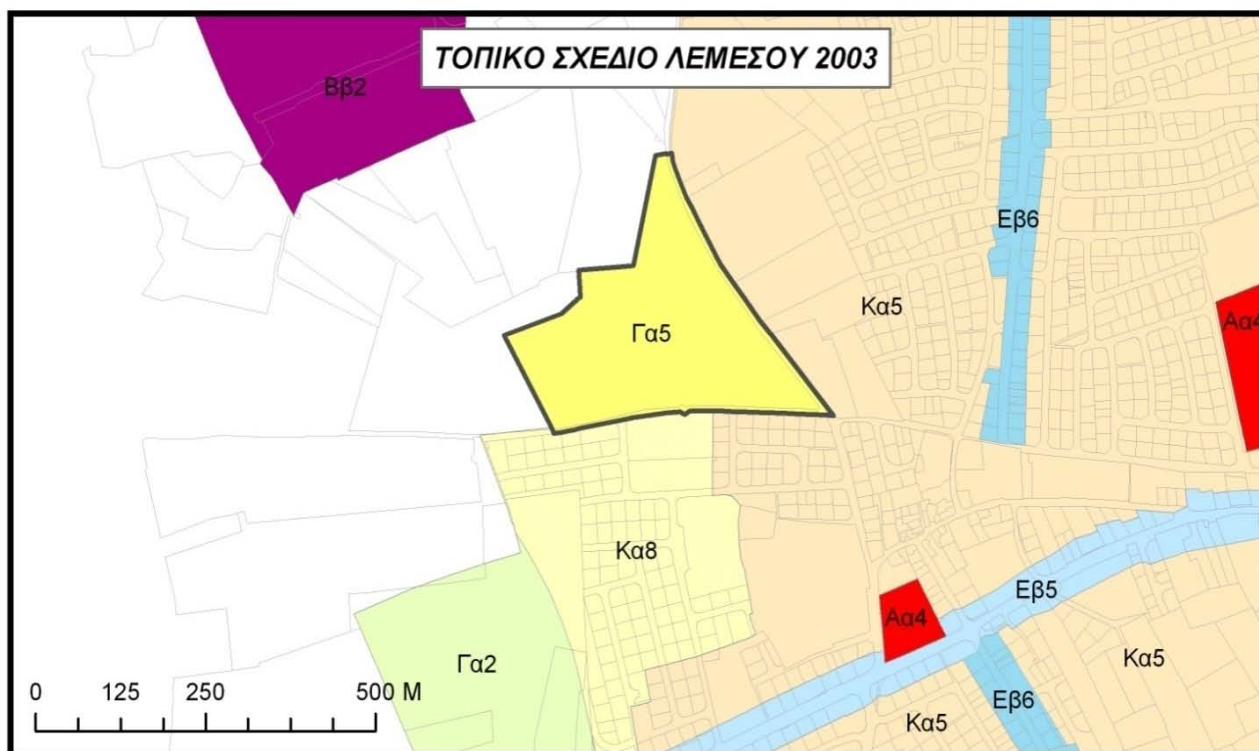
**ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΣΤΟ ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΛΕΜΕΣΟΥ (ΕΓΚΡΙΜΕΝΟ 2006)**



**ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΣΤΟ ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΛΕΜΕΣΟΥ (ΕΓΚΡΙΜΕΝΟ 2006)**



**ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΣΤΟ ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ  
ΛΕΜΕΣΟΥ (ΕΓΚΡΙΜΕΝΟ 2006)**





**ΠΙΝΑΚΑΣ 2 : ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΧΟΡΗΓΗΘΕΙΣΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ΜΕ  
ΤΟΝ ΠΕΡΙ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ ΝΟΜΟ ( ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2001 – 2009)**

<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b>	<b>ΑΔΕΙΕΣ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣ</b>	<b>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ</b>
2001	449	328
2002	520	330
2003	464	427
2004	547	527
2005	560	548
2006	683	642
2007	760	719
2008	754	311

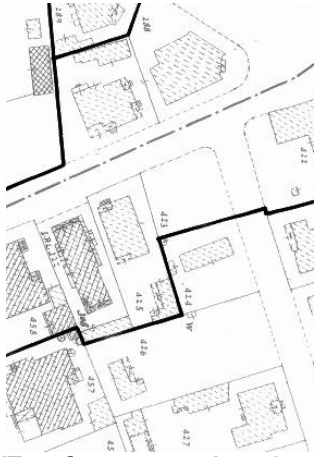


**Παράρτημα Α'**

**Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου σε σχέση με τις γραπτές εισηγήσεις του κοινού μετά από τις δημόσιες ακροάσεις που έγιναν με βάση την εντολή του Υπουργού Εσωτερικών (στην πρώτη στήλη φαίνονται οι εισηγήσεις του κοινού και στην δεύτερη στήλη οι αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου)**

<b>A/A</b>	<b>Εισήγηση</b>	<b>Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου ημερ. 18/6/09</b>
001	Αλλαγή της οδού Ευγενίου Βούλγαρη από οικιστική σε εμπορικό άξονα (Πάροδος οδού Πάφου – Μάνγκο), και γενικά να αλλάξει το καθεστώς το δρόμου μέχρι την Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.(3)	Τα πρώτα 200 περίπου μέτρα της οδού είναι διαμορφωμένα κατά το 80% με εμπορικές αναπτύξεις. Οι περιπτώσεις αυτές καλύπτονται από το άρθρο 8.14.2.γ. Θα μπορούσε να περιοριστούν οι περιορισμοί που αναφέρονται για εμπορική συνέχεια σε μήκος 75 μέτρων, και να επιτρέπονται μέχρι την ολοκλήρωση των οικοδομικών τετραγώνων – εάν και εφόσον επικρατεί ήδη η εμπορική χρήση.
002	Σύγκρουση χρήσεων	Ήδη προβλέπεται από το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού.
003	Ενθάρρυνση για οικιστικές αναπτύξεις	Γίνονται συγκεκριμένες εισηγήσεις για γενικότερο έλεγχο της ανάπτυξης.
004	Όχι επέκταση των οικιστικών περιοχών	Γίνονται συγκεκριμένες εισηγήσεις.
005	Φοιτητικές εστίες	Θέση του Δημοτικού Συμβουλίου είναι ότι πέραν από ορισμένες οργανωμένες φοιτητικές εστίες, πρέπει να αφηθεί ο ιδιωτικός τομέας να ικανοποιήσει τις ανάγκες του Πανεπιστημίου αφού με αυτό τον τρόπο θα υπάρξει αρμονικότερη συμβίωση φοιτητών και κοινού.
006	Υιοθέτηση περιβαλλοντικών στρατηγικών / ηλεκτρικών οχημάτων / φωτοβολταϊκών / περιορισμός ηχητικής ρύπανσης (2)	Το θέμα αντιμετωπίζεται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων σε συνεργασία με την Υπηρεσία Περιβάλλοντος.
007	Αλλαγή της Λεωφόρου Σπύρου Κυπριανού σε εμπορικό άξονα σε όλο το μήκος του (3)	Θετικό, για άξονα δραστηριότητας II (επισυνάπτεται χάρτης αρ.7).
008	Αλλαγή απομονωτικής ζώνης Δα3 παρά την βιοτεχνική Παλώδιας σε οικιστική (4)	Το Δημοτικό Συμβούλιο εισηγείται αλλαγή η οποία συνοδεύεται από τον χάρτη αρ.1 και φαίνεται στο έντυπο "Αναθεώρηση του "Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009", στο κεφάλαιο Συντελεστές Δόμησης – επέκταση/αλλαγή ζωνών" στην παράγραφο 7. Νοείται ότι οποιοδήποτε μέρος της Δα3 είναι πέρα από το 15% που προβλέπει το Τοπικό Σχέδιο να δίνονται αντισταθμιστικά κίνητρα στους ιδιοκτήτες (επισυνάπτεται χάρτης αρ. 1).
009	Ανέγερση μικρών καταστημάτων σε δρόμους παρά τα σχολεία (οδός Αγκίστου)	Ήδη υπάρχει πρόνοια στο Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού.
010	Αλλαγή της οδού 1 <sup>ης</sup> Απριλίου από οικιστική σε εμπορικό άξονα (4)	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.



Α/Α	Εισήγηση	Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου ημερ. 18/6/09
011	Επέκταση της οικιστικής περιοχής μέχρι τα όρια του Δήμου στην Παλώδια (13)	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει συγκεκριμένες εισηγήσεις οι οποίες φαίνονται στο Παράρτημα Β' και συγκεκριμένα στο έντυπο "Αναθεώρηση του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009", στο κεφάλαιο "Συντελεστές Δόμησης - επέκταση/αλλαγή ζωνών", παράγραφος 8.
012	Επαναφορά της ζώνης Πα4 στην οδό Κανάρη	Το Δημοτικό Συμβούλιο εισηγείται όπως διατηρηθούν οι ζώνες του Σχεδίου Περιοχής.
013	Αλλαγή ζώνης από Κα10 σε Κα7 (4)	Το Δημοτικό Συμβούλιο διαφωνεί με την εισήγηση, έχει όμως άλλη εισήγηση η οποία φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009" και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο "Συντελεστές δόμησης - επέκταση/αλλαγή ζωνών", παράγραφος 2.
014	Ένταξη της Δα4 σε ζώνη εξειδικευμένων αναπτύξεων (2)	Γίνεται συγκεκριμένη εισήγηση επί η οποία φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009" και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο "Συντελεστές δόμησης-επέκταση/αλλαγή ζωνών", παράγραφος 3 (επισυνάπτεται χάρτης αρ. 4).
015	Ένταξη της Δα2 σε οικιστική ζώνη ή άλλη ζώνη (5)	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
016	Ένταξη μέρους τεμαχίου που εμπίπτει σε ζώνη Δα4 σε εμπορική ζώνη	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
017	Αλλαγή της ζώνης στην οδό Ελένης Παλαιολογίνας σε Πα7 από Πα9 και αλλαγή της χρήσης από οικιστική σε εμπορική.	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση, ισχύει η παράγραφος 12 ανωτέρω.
018	Αναβάθμιση της οδού Δωδεκανήσου από Εβ4 (1,40:1) σε Εβ3 (1,60:1)	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
019	 <p>Ένταξη του τεμαχίου 424 σε εμπορική ζώνη</p>	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
020	Επέκταση οικιστικής ζώνης κατά μήκος της Οδού Κρανιδιώτη προς το φράγμα Πολεμιδιών (3)	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
021	Ένταξη υπόλοιπου τεμαχίου σε οικιστική ζώνη	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.



Α/Α	Εισήγηση	Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου ημερ. 18/6/09
022	Αλλαγή της πολιτικής σε σχέση με τους ημιυπαίθριους χώρους – βεράντες	Το Δημοτικό Συμβούλιο αντιμετωπίζει το θέμα θετικά και συγκεκριμένα το 20% του ποσοστού για τις καλυμμένες βεράντες που δεν υπολογίζεται στον συντελεστή δόμησης είναι πολύ λίγο για τις κλιματολογικές μας συνθήκες και τον τρόπο ζωής μας ο οποίος μας «επιβάλλει» ανοικτούς και υπαίθριους καθιστικούς χώρους. Με τις σημερινές πρόνοιες, ειδικά σε περιπτώσεις μικρών σε εμβαδόν μονάδων είναι ουσιαστικά αδύνατη η οργάνωση υπαίθριου καθιστικού. Το ποσοστό θα πρέπει να αυξηθεί τουλάχιστον στο 30%, ή να μην λογίζονται στο ποσοστό αυτό βοηθητικές βεράντες (π.χ. στις κουζίνες) με πλάτος λιγότερο του 1μ. Θα μπορούσε επιπλέον οι ανοικτοί αυτοί χώροι να μην υπολογίζονται στον συντελεστή κάλυψης (εάν αυτός μειωθεί στο 0,35:1) ενώ να τηρηθούν οι χαλαρώσεις σε σχέση με τις αποστάσεις από τα όρια ή ακόμα και να μειωθούν εάν δεν υπάρχει επηρεασμός. Επίσης να παρέχεται δυνατότητα καλυμμένου - ανοικτού καθιστικού χώρου στις οροφές με μέγιστο ποσοστό το 30% της οροφής (roof garden).
023	Περιορισμός της παράνομης στάθμευσης και δυνατότητα χρήσης των πεζοδρομίων από τους πεζοδούς	Δεν είναι θέμα του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού.
024	Δημιουργία ποδηλατοδρόμων	Το Δημοτικό Συμβούλιο αντιμετωπίζει το θέμα θετικά και εισηγείται να προωθηθούν προγράμματα σταδιακής ένταξης ποδηλατοδρόμων στον αστικό ιστό.
025	Πεζοδρομοποίηση οδού Ανεξαρτησίας	Υπάρχει ήδη σχετική πρόβλεψη στο Σχέδιο Περιοχής.
026	Περίφραξη κενών οικοπέδων και κατασκευή πεζοδρομίων	Δεν είναι θέμα του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού.
027	Πολεοδομικός έλεγχος μετά την κατασκευή	Προβλέπεται ήδη από την νομοθεσία.
028	Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, να περιφραχθούν και το υπόστρωμα να μην προκαλεί οχληρία	Προβλέπεται ήδη από την νομοθεσία.
029	Έλεγχος πυκνότητας της ανάπτυξης	Το Δημοτικό Συμβούλιο αντιμετωπίζει το θέμα θετικά διότι η πυκνότητα της ανάπτυξης είναι ουσιαστική παράμετρος για την ποιότητα ζωής στις γειτονιές. Στις κεντρικές περιοχές «κυκλοφοριακής ύφεσης», πέραν των μέτρων υποδομής που θα πρέπει να ληφθούν, θα πρέπει να μην επιτρέπονται πέραν των δύο μονάδων ανά τεμάχιο. Σε περιοχές με συντελεστή δόμησης 1:1 και μεγαλύτερο, δεν μπορεί να εφαρμοστεί περιορισμός σε μονάδες, όμως μπορούν να απαιτηθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (1 χώρος για στούντιο και 1 υπνοδ. – 2 χώροι για τα μεγαλύτερα) Θα μπορούσαν οι χώροι στάθμευσης να χωροθετηθούν σε 2 τουλάχιστον

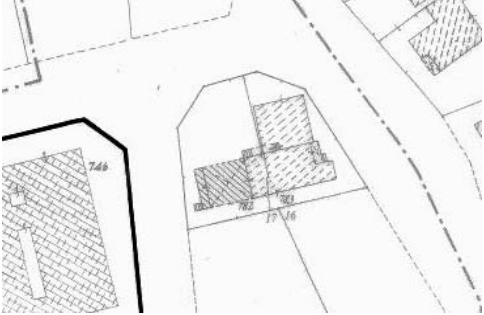
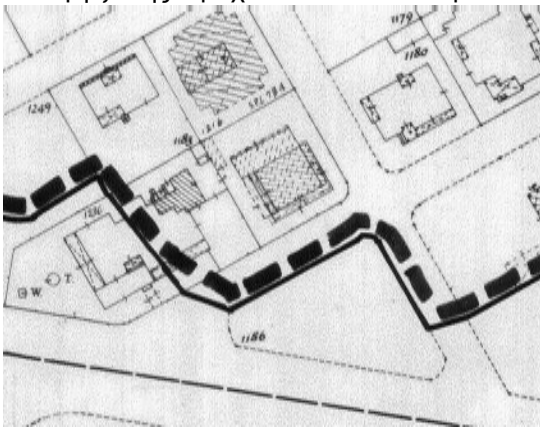


		επίπεδα με υπόγειο – πυλωτή, διώροφη πυλωτή, ψηλότερη πυλωτή και χρήση μηχανικών μέσων για 2 <sup>ο</sup> επίπεδο, χώροι στάθμευσης σε κάθε όροφο με χρήση μηχανικών μέσων κτλ. Το ύψος να αναπροσαρμόζεται ανάλογα. Μέγιστη κάλυψη 35%, με υποχρεωτικό ποσοστό 15-20% του οικοπέδου για πράσινο. Σε περιοχές με δόμηση 0,41-0,99:1 να υπάρχει περιορισμός με μέγιστο αριθμό μονάδων ανά οικόπεδο κανονικού μεγέθους τις 4 (για 0,60:1), 5 για (0,80:1) και 6 (για 0,90:1). Το ποσοστό των στούντιο και 1 υπνοδ. μαζί, να μην υπερβαίνει το 20%. Να ενθαρρύνονται τα οροφδιαμερίσματα με αύξηση του αριθμού των ορόφων και της δόμησης κατά 10% του συντελεστή. Να ισχύσουν οι ίδιοι παράμετροι όπως και για ψηλότερους συντελεστές. Στις περιοχές με συντελεστή δόμησης μέχρι 0,40:1 να ισχύσουν τα αναφερόμενα στο 013, δηλαδή μεγάλα οικόπεδα με μέγιστο δύο μονάδες
030	Βύθιση της οδού Γρίβα Διγενή και δημιουργία μεγάλης πλατείας κοιμητηρίου – εκκλησίας –μνημείου πεσόντων	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
031	Αύξηση ύψους των οικοδομών	Θα αντιμετωπιστεί στα πλαίσια γενικότερης πολιτικής.
032	Πολεοδομικός σχεδιασμός νέων περιοχών (2)	Θα αντιμετωπιστεί στα πλαίσια γενικότερης πολιτικής.
033	Ευελιξία στην αντιμετώπιση οικοδομών σε σχέση με πολεοδομικούς παραμέτρους για καλύτερο αισθητικό αποτέλεσμα	Προβλέπεται ήδη από το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού και την νομοθεσία.
034	Μετατροπή της βιοτεχνικής της Αγίας Φύλας σε Εμπορικό Κέντρο	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση. Θεωρείται απαραίτητη η διατήρηση της βιοτεχνικής ζώνης.
035	Να βρεθεί μηχανισμός για την ανάπτυξη των περικλειστων τεμαχίων	Θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με ενιαία πολιτική από το Υπουργείο Εσωτερικών.
036	Ολοκλήρωση της οδού Ευαγόρα Λανίτη	Δεν είναι θέμα του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού, όμως γίνεται μελέτη πιθανής αλλαγής όδευσης από το Τμήμα Δημοσίων Έργων.
037	Περισσότερες συνδέσεις των περιοχών βόρεια και νότια του παρακαμπτήριου (Δομνίτσας Λανίτου, Κωστή Παλαμά κτλ), αλλά και της Λευκοθέας με τον δρόμο της Φασούλας	Έχει ήδη συζητηθεί τόσο στον Φορέα Κυκλοφοριακών Μελετών όσο και στο Τμήμα Δημοσίων Έργων και έχει απορριφθεί.
038	Αύξηση του συντελεστή δόμησης σε εμπορικούς άξονες	Γίνεται συγκεκριμένη εισήγηση η οποία φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009", στο κεφάλαιο "Αναβάθμιση οδικών αξόνων", παράγραφοι από 1-8.
039	Ευαγόρα Λανίτη, 1 <sup>ης</sup> Απριλίου να γίνουν εμπορικοί άξονες (2)	Το Δημοτικό συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
040	Να διαφυλαχθεί ο χαρακτήρας του Κέντρου της Αγίας Φύλας	Προβλέπεται ήδη.





A/A	Εισήγηση	Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου ημερ. 18/6/09
041	Αύξηση ορόφων κατά μήκος του παρακαμπτήριου σε 10	Το θέμα δεν έχει κάνει με το ύψος αλλά με το αίτημα του Δήμου Λεμεσού για ισχύ της ειδικής χωροθετικής πολιτικής των κόμβων κατά μήκος των δρόμων που είναι παράλληλοι του υπεραστικού.
042	Αλλαγή της Βα4-Βε2 ανατολικά του Νέου Λιμανιού σε εμπορική ζώνη με δυνατότητα ανέγερσης γραφείων (2)	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση. Επίκειται μελέτη για Σχέδιο Περιοχής μεταξύ παλιού και νέου λιμανιού, στην οποία εμπίπτει το παρόν αίτημα, και η οποία θα προσδιορίσει το μέλλον της περιοχής.
043	Ένταξη περιοχής στρατοπέδου Πολεμιδιών εντός οικιστικής ζώνης	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
044	Αύξηση ορόφων της Κα5 στην περιοχή Αγίου Σπυρίδωνα	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
045	Αλλαγή ζώνης από Τ3β σε οικιστική με συντελεστή δόμησης 0.40:1 (Κα9)	Το Δημοτικό Συμβούλιο εισηγείται την αλλαγή τμήματος της ζώνης από Τ3β σε Κα10 με συντελεστή δόμησης 30% η οποία φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009", στο κεφάλαιο "Συντελεστές Δόμησης – επέκταση/αλλαγή ζωνών", παράγραφος 6 (επισυνάπτεται χάρτης αρ 3).
046	Αλλαγή της οδού Γιάννου Κρανιδιώτη από οικιστική σε εμπορικό άξονα (4)	Το ίδιο αίτημα είχε ο Δήμος Λεμεσού και στο παρελθόν μέχρι την διασταύρωση με την Ευαγόρα Λανίτη. Με τις σημερινές πρόνοιες δικαιούται περιορισμένης μορφής εμπορικότητα (δρόμος πρωταρχικής σημασίας σε οικιστική περιοχή)
047	Αλλαγή της οδού Δορνίτσας Λανίτου Καβουνίδου (νότια του παρακαμπτήριου) από οικιστική σε εμπορική (10)	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
048	Ένταξη τεμαχίου σε οικιστική ζώνη	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
049	Κίνητρα για επιδιόρθωση – αξιοποίηση ερειπωμένων υποστατικών εντός του κέντρου	Προβλέπεται ήδη από την νομοθεσία.
050	Ένταξη των τεμαχίων του Αχιλλείου Νοσοκομείου σε ζώνη ειδικής πολιτικής των κόμβων.	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει συγκεκριμένη εισήγηση για την ειδική πολιτική των κόμβων η οποία φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009" και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο "Συντελεστές δόμησης – επέκταση / αλλαγή ζωνών", παράγραφος 1.
051	Αύξηση της ζώνης Κα6 σε Κα5 στην Αγία Φύλα	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
052	Συμπλήρωση οδικού δικτύου πριν την λειτουργία των σχολείων	Δεν είναι θέμα του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού.

A/A	Εισήγηση	Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου ημερ. 18/6/09
053	Αναβάθμιση της περιοχής του Νέου Λιμανιού με εμπορικούς άξονες, βελτίωση πρασίνου κτλ	Θα αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης του νέου Σχεδίου Περιοχής.
054	Να κατασκευαστούν οι δρόμοι γύρω από το κυβερνητικό φυτώριο	Δεν είναι θέμα του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού
055	Να προχωρήσει το ρυθμιστικό σχέδιο της Λεωφόρου Ρούσβελτ, και να ολοκληρωθεί ο κάθετος δρόμος προς τον αυτοκινητόδρομο Λεμεσού - Πάφου	Ήδη τροχειοδρομείται.
056	Δημιουργία περιφερειακού Μητροπολιτικού πάρκου και ένταξη σε αυτό Ζωολογικού πάρκου, Αθλοπαιδιών, Εκδρομικούς χώρους κτλ	Γίνεται συγκεκριμένη αναφορά στο Παράρτημα Β', "Αναθεώρηση Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009", στο κεφάλαιο "Γενικές εισηγήσεις", παράγραφος 2.
057	Αλλαγή ζώνης 2 τεμαχίων από Κα4 σε Εβ5 	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
058	Αλλαγή ζώνης τεμαχίου από Κα4 σε Εβ2 	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
059	Αλλαγή ζώνης τεμαχίου Κα4 σε Εβ2	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
060	Η ζώνη ΚΓ2 και ΚΓ3 να έχει τον ίδιο συντελεστή δόμησης τόσο για γραφειακές όσο και για οικιστικές αναπτύξεις	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
061	Σε περιπτώσεις υφιστάμενων καταστημάτων εντός οικιστικών περιοχών να είναι δυνατή η αλλαγή της χρήσης σε μικρές βιοτεχνίες	Το Δημοτικό Συμβούλιο αντιμετωπίζει το θέμα θετικά εάν πρόκειται για βιοτεχνίες κατηγορίας Γ' χωρίς να προκαλείται οποιαδήποτε μορφή οχληρίας και χωρίς μηχανήματα.



A/A	Εισήγηση	Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου ημερ. 18/6/09
062	Η περιοχή του συγκροτήματος ΚΑΝΙΚΑ να αποκτήσει εμπορική χρήση	Το Δημοτικό Συμβούλιο αντιμετωπίζει το θέμα αρνητικά όμως έχει συγκεκριμένη εισήγηση η οποία φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009" και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο Άλλες αλλαγές σε πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού, παράγραφος 7.
063	Ένταξη σε οικιστική ζώνη περιοχής παρά το Λύκειο Λευκοθέας	Το Δημοτικό Συμβούλιο αντιμετωπίζει το θέμα θετικά και συγκεκριμένα εισηγείται την αλλαγή της ζώνης από Κα10 και Δα4 σε Κα9 επειδή η περιοχή περιβάλλεται από περιοχές που είναι ήδη ενταγμένες σε ζώνες όπως φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009" κεφάλαιο "Επέκταση Ζωνών" στην παράγραφο 2 (επισυνάπτεται χάρτης αρ.2).
064	Ένταξη τεμαχίου που εμπίπτει σε ζώνη Γα2 σε ζώνη Κα8 και Εβ5	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
065	Ένταξη ολόκληρου τεμαχίου που ανήκει στην ΑΗΚ, στην περιοχή ειδικής πολιτικής γύρω από τους κόμβους	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει θετική εισήγηση.
066	Δυνατότητα εφαρμογής των κινήτρων για δημιουργία δημοσίων χώρων στάθμευσης στο παραλιακό μέτωπο από το παλιό λιμάνι μέχρι την οδό Ελευθέριου Βενιζέλου	Το Δημοτικό Συμβούλιο, δεν απεδέχθη την εισήγηση.
067	Ένταξη τεμαχίων που εμπίπτει σε ζώνη Γα4 σε οικιστική ζώνη	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
068	Το τεμάχιο 475, Φ/Σχ 54. 580201 να ενταχθεί ολόκληρο στην εμπορική ζώνη	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει θετική εισήγηση.
069	Αύξηση συντελεστή δόμησης σε ζώνη Τ3β	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση αφού έχει ήδη χορηγηθεί άδεια από το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως για σύνθετη ανάπτυξη
070	Αλλαγή ζώνης από Κα σε Εβ σε δεύτερα οικόπεδα στην Λεωφ. Μακαρίου Γ'	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει θετική εισήγηση η οποία φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009" και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο "Εμπορική ανάπτυξη / γραφεία", παράγραφος 7(επισυνάπτεται χάρτης αρ.9).
071	Αλλαγή ζώνης της οδού Ειρήνης και παρόδων	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.



Α/Α	Εισήγηση	Αποφάσεις Δημοτικού Συμβουλίου ημερ. 18/6/09
072	Αλλαγή ζώνης για ανέγερση ζυθοποιείου, αποθηκών και γραφείων	Είναι εκτός δημοτικών ορίων.
073	Αίτημα για ανέγερση βιομηχανικών υποστέγων σε οικιστική ζώνη	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αρνητική εισήγηση.
074	Μετατροπή της οδού Χρ. Εργατούδη σε εμπορική	Το Δημοτικό Συμβούλιο έχει θετική εισήγηση για μετατροπή τμήματος της οδού Χρ. Εργατούδη από την οδό Νίκου Παττίχη μέχρι την υπεραγορά "Τσιγαρίδη" σε άξονα κατηγορίας III για καταστήματα καθημερινής χρήσης, η οποία φαίνεται στο Παράρτημα Β' "Αναθεώρηση του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού 2009" στο κεφάλαιο Συντελεστές δόμησης – επέκταση / αλλαγή ζωνών, παράγραφος 9.



## Παράρτημα Β'

**ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ 2009**

Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου ημερομηνία 18/6/09

**Προβλήματα της ανάπτυξης**

Με την αναθεώρηση του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού, ευελπιστούμε ότι αυτό, θα συμβάλει στον περιορισμό των διαφόρων προβλημάτων τα οποία έχουν εντοπιστεί στην μέχρι σήμερα ανάπτυξη της ευρύτερης αστικής περιοχής, καθώς τα πολεοδομικά προβλήματα δεν έχουν γεωγραφικά όρια, που να συμπίπτουν με τα όρια των διαφόρων Δήμων ή Κοινοτήτων, αλλά επηρεάζουν όλο τον αστικό σχεδιασμό και την εύρυθμη λειτουργία του. Τα σημαντικότερα προβλήματα τα οποία έχουν εντοπιστεί είναι τα ακόλουθα:

- 1) **Κατακράτηση και αδρανοποίηση ώριμης προς ανάπτυξη γης** με την μη ορθολογιστική αξιοποίηση του υφιστάμενου αποθέματος οικοπέδων ή γης προς οικοπεδοποίηση, αλλά και αδυναμία και καθυστέρηση στην παροχή των αναγκαίων υποδομών και ειδικά της προσπέλασης που έχει ως αποτέλεσμα την διάσπαρτη ανάπτυξη εντός των αστικών συγκροτημάτων
- 2) Υποβάθμιση των περιφερειακών πυρήνων (π.χ. Αγ. Φύλα).
- 3) **Η λειτουργία ασύμβατων και οχληρών χρήσεων** που επηρεάζουν τις ανέσεις του μόνιμου πληθυσμού, και η αδυναμία στην λειτουργία των ΤΕΚ με αποτέλεσμα την διάσπαρτη χωροθέτηση άλλων χρήσεων εντός των οικιστικών περιοχών
- 4) Έλλειψη ανοικτών δημοσίων και οργανωμένων χώρων πρασίνου, αναψυχής και μαζικής άθλησης - παιγνιδιού.
- 5) Καταπόνηση του φυσικού περιβάλλοντος και η μη αξιοποίηση του προς όφελος της ανάπτυξης
- 6) Η έλλειψη υποδομής για την διαχείριση αποβλήτων
- 7) Η ανεπάρκεια των πολιτιστικών και κοινοτικών υποδομών (πολυδύναμα κέντρα, κέντρα νεολαίας, κέντρα φροντίδας κτλ.)
- 8) Κυκλοφοριακά προβλήματα
- 9) Αδυναμία ελέγχου της ανάπτυξης με αποτέλεσμα την αλλοίωση των οικοδομών και την υποβάθμιση της αισθητικής εικόνας που παρουσιάζουν και την αυθαίρετη αλλαγή χρήσεων, ειδικά σε γραφειακές αναπτύξεις
- 10) Έλλειψη χώρων για ικανοποίηση αναγκών που σχετίζονται με βασικές λειτουργίες και βασική υποδομή της πόλης, π.χ. το λιμάνι (έλλειψη ζώνης οικονομικών δραστηριοτήτων).
- 11) Μη επαρκής κατηγοριοποίηση των μεγάλων αστικών περιοχών, με αποτέλεσμα την ισομερή και μονότονη ανάπτυξη σε όλη την έκταση του αστικού συγκροτήματος

**Βασικοί στόχοι και Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης**

Οι βασικοί στόχοι οι οποίοι θα πρέπει να επιτευχθούν ως αποτέλεσμα της αναθεώρησης, θα πρέπει να είναι η παροχή ορθολογιστικού πλαισίου για την προστασία και διαχείριση



του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου των πόλεων στα πλαίσια της αειφορίας, η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των αστικών περιοχών, η ικανοποίηση των αναγκών του πληθυσμού για στέγαση και εργασία, και πιο σημαντικό από όλα, την βελτίωση της ποιότητας ζωής μας.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την αναβάθμιση / στήριξη των πιο υποβαθμισμένων περιοχών, να υπάρχει σωστή διαχείριση, προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, και να υπάρχει ευελιξία στον έλεγχο της πυκνότητας της ανάπτυξης και καθορισμός ορίων της αστικής περιοχής με χρονικό ορίζοντα τα επόμενα 25 χρόνια ως επίσης και η βελτίωση της αισθητικής εικόνας του δομημένου / τεχνητού περιβάλλοντος με την προσθήκη προνοιών που να παρέχουν την ευχέρεια για καλύτερο και πιο ποιοτικό σχεδιασμό των οικοδομών

Η Γενική Στρατηγική της Ανάπτυξης για τα επόμενα χρόνια θα πρέπει να περιστρέφεται γύρω από την προσπάθεια για την ουσιαστική βελτίωση της παρεχόμενης ποιότητας ζωής στην πόλη, τόσο στις γειτονιές, όσο και στα αστικά κέντρα και τις κεντρικές περιοχές και την βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος και των ανέσεων των κατοίκων και των χρηστών της κάθε περιοχής, κάτι που πρέπει να αποτελεί την βασική μας επιδίωξη, και μπορεί να επιτευχθεί με περισσότερους ανοικτούς χώρους, μειωμένη κάλυψη, ενίσχυση πρασίνου, ποδηλατοδρόμους, έλεγχο της πυκνότητας της ανάπτυξης κτλ. Μέσω της σταδιακής εφαρμογής της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης ικανοποιούνται οι γενικότεροι στόχοι της εξοικονόμησης των φυσικών πόρων και του φυσικού περιβάλλοντος, του προγραμματισμού των περιοχών ανάπτυξης με βάση τις πραγματικές ανάγκες, της βελτιστοποίησης των ωφελημάτων από τις δημόσιες επενδύσεις σε υπηρεσίες και υποδομές, και της σταδιακής οργάνωσης του αστικού συγκροτήματος. Η εφαρμογή της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης πρέπει να επιδιωχθεί με συνέπεια και συστηματικό τρόπο λαμβάνοντας ταυτόχρονα όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση των κοινωνικών αδιεξόδων και προβλημάτων που καταγράφονται τα τελευταία χρόνια και οξύνονται σταδιακά.

### **Κυκλοφοριακή Πολιτική**

Με αφορμή την ένταξη του ΤΕΠΑΚ στο κέντρο της πόλης παράλληλα με την χωροθέτηση μεγάλων αναπτύξεων περιφερειακά του κέντρου (π.χ. μαρίνα) παρίσταται άμεση ανάγκη για δραστική διαφοροποίηση στο θέμα της κυκλοφοριακής πολιτικής. Θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρχει νομοθετική ρύθμιση που να επιτρέπει στην τοπική αυτοδιοίκηση την συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα ούτως ώστε να δημιουργηθούν οι μηχανισμοί οι οποίοι θα δώσουν την δυνατότητα άμεσων λύσεων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η συνεργασία του Δήμου με την εταιρεία αστικών λεωφορείων θέμα το οποίο μπορεί να επεκταθεί και να κατηγοριοποιηθεί. Πιστεύουμε ότι η δημιουργία ιδιωτικών μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και ακόμη η δημιουργία ή/και η παροχή ποδηλατοδρόμων / ποδηλάτων θα επιλύσει τοπικά προβλήματα τόσο κυκλοφοριακά όσο και περιβαλλοντικά. Παράλληλα θα πρέπει μέσω του ιδιωτικού τομέα να παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας τόσο οργανωμένων όσο και παρόδιων χώρων στάθμευσης τόσο στην Κεντρική Εμπορική Περιοχή όσο και στις περιοχές κυκλοφοριακής ύφεσης. Ένα παράδειγμα είναι η χωροθέτηση ειδικών καρτών στάθμευσης σε κατοίκους περιοχών χαμηλής κυκλοφορίας όπου μπορούν να σταθμεύουν περιμετρικά εκεί που σήμερα δεν προβλέπεται από την νομοθεσία.





Όλα τα ανωτέρω με παράλληλη αντιμετώπιση του ζητήματος στα πλαίσια του ευρύτερου σχεδιασμού του κέντρου της πόλης θα επιτρέψουν την ανάδειξη τόσο των διατηρητέων οικοδομών όσο και την διατήρηση αλλά και επέκταση τοπικών κολπίσκων και πλατωμάτων με κατάλληλο φωτισμό και επίπλωση δημιουργώντας ελκυστικά σημεία στο κέντρο της πόλης. Σημαντικό θέμα που πρέπει να συζητηθεί είναι η επέκταση της περιοχής των κινήτρων για δημιουργία χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση.

## **Οικιστική Ανάπτυξη**

### ***Κεντρική Περιοχή***

Η εύρυθμη λειτουργία του κέντρου της πόλης και ο στόχος διασφάλισης συνεχούς δραστηριότητας εξαρτάται κατά πολύ μεγάλο βαθμό από την παραμονή η και επιστροφή μόνιμων κατοίκων στο κέντρο της πόλης οι οποίοι θα πρέπει να συνυπάρξουν τόσο με τις εμπορικές αναπτύξεις όσο και με του φοιτητές και τους ξένους εργαζόμενους. Ως εκ τούτου θα πρέπει να επικεντρωθούν οι προσπάθειές μας, έχοντας ως μέσο το Τοπικό Σχέδιο και το Σχέδιο Περιοχής, ώστε να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες και προϋποθέσεις ώστε οι κεντρικές περιοχές της πόλης να καταστούν ξανά ελκυστικές για κατοίκους. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει αφενός να δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα και αφετέρου να ληφθούν τα κατάλληλα πολεοδομικά μέτρα ώστε η ποιότητα ζωής στις κεντρικές γειτονιές να αναβαθμιστεί και τουλάχιστον να πλησιάσει την αντίστοιχη των προαστίων. Να σημειωθεί ότι μια ενδεχόμενη στροφή για αναζήτηση μόνιμης στέγης στο κέντρο παρά στα προάστια θα λύσει παράλληλα και αρκετά άλλα προβλήματα τα οποία βασανίζουν και ταλαιπωρούν σήμερα, τόσο πολεοδομικά, όσο και κοινωνικά. Συγκεκριμένα παραδείγματα παρατίθενται κατωτέρω τα οποία φυσικά πρέπει να τύχουν επεξεργασίας από ομάδα ειδικών τεχνοκρατών:

- 1) Διασφάλιση της ασφαλούς κυκλοφορίας στις γειτονιές για παιδιά, ανάπηρους και ηλικιωμένους, πεζούς και ποδηλάτες
- 2) Δημιουργία περιβαλλοντικών δρόμων στις γειτονιές
- 3) Δημιουργία εύχρηστου δικτύου αστικών συγκοινωνιών με εύκολη πρόσβαση σε οποιαδήποτε κεντρικά σημεία και με ελάχιστο χρόνο αναμονής
- 4) Παροχή όλων των απαραίτητων κοινωνικών υπηρεσιών – σχολεία κατά κύριο λόγο, ταχυδρομεία, ιατρεία κτλ
- 5) Δημιουργία περισσότερων θέσεων εργασίας σε κεντρικές ή περικεντρικές περιοχές ή έστω η διατήρηση των υφιστάμενων.
- 6) Δημιουργία συνθηκών περιπάτου, αναψυχής, ξεκούρασης και κοινωνικής γενικά ζωής για τους κατοίκους
- 7) Δημιουργία παιδότοπων και χώρων για παιδιά
- 8) Έλεγχος της πυκνότητας ανάπτυξης με περιορισμό των οικιστικών μονάδων ανάλογα με το μέγεθος του οικοπέδου
- 9) Παροχή πολεοδομικών κινήτρων (π.χ. αύξηση συντελεστή δόμησης υπό προϋποθέσεις) για την ανέγερση πιο άνετων κατοικιών
- 10) Απομάκρυνση οχληρών χρήσεων ή εστιών όχλησης από τις οικιστικές (περιβαλλοντικές) περιοχές



- 11) Εκπόνηση σχεδίων – αναπτυγμάτων ολόκληρων δρόμων για τον εξωραϊσμό τους, πιθανή δημιουργία στοών, κήπων κτλ
- 12) Σε συνδυασμό με όλα τα ανωτέρω εισηγούμαστε κατάργηση όλων των ρυμοτομιών της περιοχής που εντάσσονται στο σχέδιο κέντρου πόλης
- 13) Να διατηρηθεί ο χαρακτήρας παραδοσιακών δρόμων με παράλληλη έγκριση της μεταφοράς αναπτυξιακών δικαιωμάτων σε άλλες περιοχές δέκτες.

### **Πολυκατοικίες**

Η αλλαγή των οικονομικών δεδομένων των τελευταίων χρόνων είχε ως αποτέλεσμα μεταξύ άλλων και την αύξηση της ζήτησης διαμερισμάτων, και κατ' επέκταση την αύξηση του αριθμού των

πολυκατοικιών, η οποία με την σειρά της επέφερε αριθμό προβλημάτων καθώς δεν ήμασταν προετοιμασμένοι σε αυτό τον ρυθμό ανάπτυξης. Ως εκ τούτου προτείνονται κάποια μέτρα τα οποία θα μπορούν να βελτιώσουν την εικόνα των πολυκατοικιών, αλλά και να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των ενοίκων τους.

#### **1) Χώροι στάθμευσης:**

Με την νέα τάση όσον αφορά την στέγαση, και την στροφή των νεαρών κυρίως ζευγαριών στα διαμερίσματα, αλλά και το γεγονός ότι στατιστικά σε κάθε οικογένεια αντιστοιχούν πέραν των 2 αυτοκινήτων, θα πρέπει να υπάρχει ουσιαστική αύξηση των απαιτήσεων για χώρους στάθμευσης. Με τα σημερινά δεδομένα, με την αποπεράτωση μιας πολυκατοικίας παρουσιάζεται ταυτόχρονα στην περιοχή και πρόβλημα με τους χώρους στάθμευσης, αφού οι προσφερόμενοι χώροι στην οικοδομή συνήθως δεν ικανοποιούν τις πρακτικές ανάγκες των ενοίκων. Ως εκ τούτου η εισήγηση είναι όπως οι απαιτήσεις για χώρους στάθμευσης αυξηθούν ως εξής:

- 1) Για στούντιο και διαμερίσματα 1 υπνοδωματίου – 1 χώρος ανά μονάδα
- 2) Για διαμερίσματα 2 υπνοδωματίων – 3 χώροι ανά 2 μονάδες
- 3) Για διαμερίσματα 3 υπνοδωματίων και άνω – 2 χώροι ανά μονάδα

Παράλληλα με τα ανωτέρω θεωρούμε ότι απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ποσόστωση. Εισηγούμαστε όπως σε όλες τις περιπτώσεις ανέγερσης πολυκατοικίας στις περιοχές βόρεια της οδού Γλάδστωνος να γίνονται τα ακόλουθα:

50% διάρια,  
30% τριάρια και  
20% μονάρια και στούντιο.

#### **2) Περιοχές διαμορφωμένες με διώροφες κατοικίες:**

Ειδικά στην περιοχή της Αγίας Φύλας όπου έχουν ήδη διαμορφωθεί γειτονίες με οικιστικές αναπτύξεις οι οποίες περιλαμβάνουν 1-2 κατοικίες ανά οικόπεδο, που ήδη έχει διαμορφώσει ένα καλό επίπεδο ποιότητας ζωής, η «εισβολή» πολυκατοικιών θα είχε πολύ αρνητικά αποτελέσματα. Αναφερόμαστε σε περιοχές όπως η Εκάλη, η Λαϊκή Λευκοθέα κτλ. Τουλάχιστον στις ζώνες με συντελεστή μέχρι 80%, θα πρέπει να





επιβληθούν κάποιοι περιορισμοί, όπως για παράδειγμα, θα μπορούν να ενθαρρύνονται τα όροφα – διαμερίσματα, με μέχρι 4 οικιστικές μονάδες έστω και με αύξηση ορόφου, διότι πιο επιβαρυντική είναι η αύξηση της πυκνότητας παρά του ύψους. Θα μπορούσε επίσης να συνδυαστεί με μέγιστη κάλυψη της τάξης του 35% αντί 45%, αυστηρή πολιτική όσον αφορά την αύξηση των χώρων στάθμευσης – όπως αναφέρεται προηγουμένως – ενώ να απαγορευτούν τα διαμερίσματα τύπου «στούντιο». Σημαντικό είναι επίσης η διατήρηση της μορφολογίας του εδάφους, και η προσαρμογή της ανάπτυξης σε αυτή, όχι το αντίθετο όπως συμβαίνει συνήθως.

### **Συντελεστές δόμησης – επέκταση / αλλαγή ζωνών**

Οι υφιστάμενες οικιστικές ζώνες να παραμείνουν ως έχουν, μέχρι την αξιοποίηση των κενών τεμαχίων – αποφυγή της διάσπαρτης ανάπτυξης. Ένταξη σε ζώνη μόνο τυχόν περικλειστων τεμαχίων και ομαλοποίηση της «γραμμής» της περιοχής ανάπτυξης.

Συγκεκριμένα εισηγούμαστε όπως:

- 1) Να επεκταθεί η ειδική χωροθετική πολιτική των κόμβων σε όλο το μήκος των παράλληλων δρόμων με τον υπεραστικό δρόμο όπου υπάρχουν υπηρεσιακοί δρόμοι και φυσικά μόνο στην πρώτη σειρά οικοπέδων παράλληλα με τον αυτοκινητόδρομο.
- 2) Αλλαγή της ζώνης από Κα10 και Δα4 σε Κα9 στην περιοχή όπου γειτνιάζει με το Λύκειο της Λαϊκής Λευκοθέας και συνορεύει με το δρόμο που οδηγεί στη Φασούλα (επισυνάπτεται χάρτης αρ. 2).
- 3) Η ζώνη Δα2 βόρεια του φράκτη των Πολεμιδιών να μετατραπεί σε Δα4 και παράλληλα να ενταχθεί ολόκληρη η περιοχή (μαζί με την υφιστάμενη Γα4 η οποία ήδη ενταγμένη) στις πρόνοιες για εξειδικευμένες αναπτύξεις οι οποίες να επιτρέπουν μόνο εκπαιδευτήρια και νοσηλευτήρια και φυσικά αθλητικές εγκαταστάσεις (επισυνάπτεται χάρτης αρ. 4).
- 4) Αλλαγή της ζώνης από Γα2 σε Βα4 – Βε2 (ζώνη οικονομικών δραστηριοτήτων) των τεμαχίων που βρίσκονται δυτικά του αυτοκινητόδρομου γνωστά ως “περιουσία του Κουννά”. Για το συγκεκριμένο τμήμα εισηγούμαστε την δημιουργία υπηρεσιακού δρόμου κατά μήκος του δρόμου τετραπλής κατεύθυνσης ούτως ώστε να επιτρέπονται εκθεσιακοί χώροι κατά μήκος του κύριου δρόμου.
- 5) Αλλαγή τμήματος της ζώνης Τ3β σε Κα10 με απαραίτητη όμως προϋπόθεση την δημιουργία απομονωτικής λωρίδας στο νότιο σύνορο της ζώνης με την παρακείμενη περιοχή η οποία είναι προστατευόμενη από ειδικές Συνθήκες. Παράλληλα το Δημοτικό Συμβούλιο θεωρεί ότι πρέπει να διασφαλιστεί με πρόνοια στο Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού η δυνατότητα δημιουργίας ενιαίων αναπτύξεων για να μην παρουσιαστεί το φαινόμενο του κατακερματισμού και της διάσπαρτης οικοπεδοποίησης. Θέση μας είναι ότι καμία άλλη επέκταση ζώνης δεν συνιστάται στο παρόν στάδιο και τονίζουμε ειδικά ότι θα πρέπει να επιλυθεί το θέμα της επέκτασης αδρανοποιημένης γης. Θεωρούμε επίσης επικίνδυνο το θέμα της περαιτέρω εμπορικής δραστηριότητας στην περιοχή (επισυνάπτεται χάρτης αρ. 3).
- 6) Επέκταση της βιοτεχνικής ζώνης όπου επιτρέπεται η χωροθέτηση βιοτεχνιών κατηγορίας Γ' στο βόρειο τμήμα της υπό αναφορά ζώνης με παράλληλη μείωση της ζώνης Δα3 ούτως ώστε η ζώνη προστασίας Δα3 να περικλείει σχεδόν ομοιόμορφα την βιοτεχνική ζώνη Βδ5 (γνωστή σαν βιομηχανική Παλώδιας).



- 7) Μερική επέκταση της ζώνης Κα10 βορειοδυτικά της Αγίας Φύλας εκεί και όπου επιτρέπουν τα μορφολογικά δεδομένα της περιοχής. Επισημαίνεται η ανάγκη για ενιαίο Πολεοδομικό Σχεδιασμό.
- 8) Ένταξη του τμήματος της οδού Χριστοφή Εργατούδη από την οδό Νίκου Παττίχη μέχρι την υπεραγορά Τσιγαρίδη σε άξονα κατηγορίας III για μικρά καταστήματα καθημερινής εξυπηρέτησης.
- 9) Ο Δήμος Λεμεσού αποφάσισε να εισηγηθεί προς το Κοινό Συμβούλιο την συζήτηση του προβλήματος που πηγάζει από το γεγονός ότι εκατέρωθεν του κάθετου δρόμου από το Λιμάνι προς την οδό Φρ. Ρούσβελτ η ζώνη είναι οικιστική. Ο Δήμος Λεμεσού καταθέτει τον προβληματισμό λαμβάνοντας υπόψη ότι οι συνθήκες διαβίωσης οικογενειών σε οικιστικές περιοχές που γειτνιάζουν με αυτοκινητόδρομους είναι προβληματικές. Ο προβληματισμός εντείνεται από το γεγονός ότι συγκεκριμένος ο δρόμος διέπεται από καθεστώς απομονωτικής λωρίδας που τυχόν κατάργηση της θα δημιουργήσει σωρεία κυκλοφοριακών και άλλων προβλημάτων.

### **Πυκνότητα της ανάπτυξης**

Η πυκνότητα της ανάπτυξης είναι ουσιαστική παράμετρος για την ποιότητα ζωής στις γειτονίες. Θεωρούμε ότι πρέπει να μειωθεί σε όλες τις ζώνες ο συντελεστής κάλυψης και ειδικά σε εκείνες που θα τύχουν αναβάθμισης ούτως ώστε να παρέχεται η δυνατότητα χωροθέτησης ελεύθερων χώρων πρασίνου / αυλής.

Επιπρόσθετα να τεθούν περιοριστικά μέτρα για να διατηρηθεί η ποιότητα ζωής η οποία προσφέρεται με την χαμηλή πυκνότητα με υποχρεωτικό ελάχιστο εμβαδόν οικοπέδου τα 800τ.μ. για τις περιοχές με ζώνη Κα9 και Κα10 και τα 600 για περιοχές με ζώνη Κα8. Και στις δύο περιπτώσεις να μην επιτρέπονται πέραν των δύο οικιστικών μονάδων ανά οικόπεδο με το προτεινόμενο μέγεθος.

### **Άλλες χρήσεις εντός οικιστικής**

Να περιοριστούν οι άλλες χρήσεις εντός οικιστικής περιοχής, ειδικά αυτές που αναμένεται να προκαλούν οχληρία σε ακατάλληλες ώρες (φροντιστήρια, ιατρεία – όχι γραφεία – αναψυχή, περίπτερα κτλ.) Να μην ισχύει για δρόμους πλάτους 12,50μ.. Να τεθούν αυστηρότερες απαιτήσεις για τους χώρους στάθμευσης και να απαιτείται ιδιοκτησία τουλάχιστον ενός οικοπέδου.

### **Βεράντες**

Το 20% του ποσοστού για τις καλυμμένες βεράντες που δεν υπολογίζεται στον συντελεστή δόμησης είναι πολύ λίγο για τις κλιματολογικές μας συνθήκες και τον τρόπο ζωής μας ο οποίος μας «επιβάλλει» ανοικτούς και υπαίθριους καθιστικούς χώρους. Με τις σημερινές πρόνοιες, ειδικά σε περιπτώσεις μικρών σε εμβαδόν μονάδων είναι ουσιαστικά αδύνατη η οργάνωση υπαίθριου καθιστικού. Το ποσοστό θα πρέπει να αυξηθεί τουλάχιστον στο 30%, ή να μην λογίζονται στο ποσοστό αυτό βοηθητικές βεράντες (π.χ. στις κουζίνες) με πλάτος λιγότερο του 1μ. Θα μπορούσε επιπλέον οι ανοικτοί αυτοί χώροι να μην υπολογίζονται στον συντελεστή κάλυψης (εάν αυτός μειωθεί στο 0,35:1) ενώ να τηρηθούν οι χαλαρώσεις σε σχέση με τις αποστάσεις από τα όρια ή ακόμα και να μειωθούν εάν δεν υπάρχει επηρεασμός. Επίσης να παρέχεται δυνατότητα καλυμμένου - ανοικτού καθιστικού χώρου στις οροφές με μέγιστο ποσοστό το 30% της οροφής (roof garden).



### **Σοφίτες**

Να καταργηθούν οι περιορισμοί που ισχύουν για σοφίτες οι οποίες δημιουργούνται από την στέγαση των οικοδομών, και να μπορούν σε αυτές τις περιπτώσεις να έχουν χρήσεις παρόμοιες με εκείνες που επιτρέπονται σε υπόγεια.

### **Εμπορική ανάπτυξη – γραφεία**

#### **Αναβάθμιση οδών / αξόνων**

- 1) Αλλαγή του τμήματος της Λεωφόρου Σπύρου Κυπριανού σε εμπορικό άξονα δραστηριότητας κατηγορίας II (επισυνάπτεται χάρτης αρ.7).
- 2) Αλλαγή της οδού Στέλιου Κυριακίδη σε άξονα II από άξονα III (επισυνάπτεται χάρτης αρ.8).
- 3) Η οδός Απ. Βαρνάβα να επεκταθεί μέχρι το τμήμα της Λεωφ. Σπύρου Κυπριανού σε άξονα I (επισυνάπτεται χάρτης αρ.5).
- 4) Η οδός Θεσσαλονίκης να μετατραπεί σε άξονα I από ΚΓ2 (επισυνάπτεται χάρτης αρ.6).
- 5) Η οδός Γιάννου Κρανιδιώτη να επιτρέπει εκθεσιακούς χώρους και γραφεία στους ορόφους μόνο.
- 6) Ένταξη των 2 επόμενων οικοπέδων από το πρώτο εμπορικό στο τμήμα της Λεωφ. Μακαρίου Γ' από τα φώτα τροχαίας του πρώην σινεμά Αριέλ μέχρι τον κυκλικό κόμβο του Αγ. Νικολάου εκατέρωθεν του δρόμου. Η εισήγηση του Δήμου Λεμεσού αφορά ειδική χωροθετική πολιτική για αποκλειστική χρήση γραφείων χωρίς όμως καταστήματα στο ισόγειο. Νοείται ότι δεν θα επιτρέπεται η εξαγορά των χώρων στάθμευσης αλλά μόνο η υπόδειξη τους (επισυνάπτεται χάρτης αρ.9).
- 7) Αλλαγή του συντελεστή δόμησης της ζώνης ΚΓ3 σε ΚΓ2 στην οδό Βασίλη Μιχαηλίδη από 1.2 και 1.4 σε 1.4 και 1.6(επισυνάπτεται χάρτης αρ.6).

#### **Διείσδυση εμπορικών χρήσεων**

Σε περιπτώσεις διείσδυσης εμπορικής χρήσης σε οικιστικές περιοχές να ισχύσουν τα ακόλουθα:

- 1) Το ανώτατο ύψος και ο αριθμός των ορόφων στην οικιστική να είναι ίσος με εκείνον της εμπορικής.
- 2) Να υπάρχει η ευχέρεια σε τεμάχια με εμβαδόν πέραν των 2000 μέτρων ελεύθερης χωροθέτησης των χρήσεων σε όλο το χώρο με στόχο την καλύτερη αρχιτεκτονική και χωροταξική πρόταση. Επιπλέον να υπάρχει η ευχέρεια δημόσιας πρόσβασης σε μέρος τουλάχιστον της ανάπτυξης.
- 3) Οι απαιτήσεις για χώρους στάθμευσης να αυξηθούν κατά 20%.

#### **Ανάμειξη χρήσεων**

Σε περιπτώσεις όπου σε μια οικοδομή υπάρχει ανάμειξη εμπορικής με άλλη χρήση, και ειδικότερα οικιστική, να υπάρχει σαφής διαχωρισμός τους είτε οριζόντια με αμιγής ορόφους, είτε κάθετα με διαφορετικές πτέρυγες κατάλληλα χωρισμένες μεταξύ τους. Στις περιπτώσεις οριζόντιου διαχωρισμού οι εμπορικές χρήσεις να καταλαμβάνουν τους πρώτους ορόφους και οι οικιστικές τους ψηλότερους ορόφους.



### **Γενικές εισηγήσεις**

- 1) Αποθήκες αποταμίευσης οχημάτων, να μπορούν να χωροθετούνται σε άξονες Ι.
- 2) Ο Δήμος Λεμεσού σαν γενική τοποθέτηση θεωρεί ότι επιβάλλεται η δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου στην ευρύτερη περιοχή της μείζονος Λεμεσού και εισηγείται εξέταση πιθανής δημιουργίας στην περιοχή μεταξύ του φράκτη των Πολεμιδιών και του φράγματος του Κούρρη έστω και εάν είναι εκτός δημοτικών ορίων.
- 3) Το Δημοτικό Συμβούλιο αποφάσισε να εισηγηθεί πολεοδομικά μέτρα για την ισότητα των δύο φύλων όπως π.χ. δημιουργία παιδικών σταθμών ή στεγών σε μεγάλες ενιαίες αναπτύξεις οι οποίες θα στεγάζουν τα παιδιά των εργαζομένων. Ο Δήμος θεωρεί ότι πρέπει να γίνει συζήτηση επί του θέματος και να προταθούν και άλλα μέτρα που να δίδουν την δυνατότητα στον ενεργό πληθυσμό να προσφέρει στην εθνική οικονομία του τόπου.

### **Βιομηχανική – Βιοτεχνική ανάπτυξη**

#### **Βιοτεχνική περιοχή παρά την Παλώδια**

Η πρόταση φαίνεται στην εισήγηση που έγινε ανωτέρω στο κεφάλαιο “Συντελεστές δόμησης – επέκταση / αλλαγή ζωνών”, παράγραφος 7.

#### **Χωροθέτηση Βιοτεχνιών κατηγορίας Γ’**

Σε περιπτώσεις υφιστάμενων καταστημάτων εντός οικιστικών περιοχών να είναι δυνατή η αλλαγή της χρήσης σε μικρές βιοτεχνίες κατηγορίας Γ’ οι οποίες δεν προκαλούν οποιασδήποτε μορφή οχληρίας. Τέτοιες χρήσεις είναι κάποια παραδοσιακά επαγγέλματα όπως επιδιορθώσεις ρούχων και παπουτσιών, μικρά συσκευαστήρια τροφίμων, μικρά ζαχαροπλαστεία κτλ, με την προϋπόθεση ότι το εμβαδόν τους δεν θα ξεπερνά τα 50τ.μ.

Σε περιπτώσεις βιοτεχνικών αναπτύξεων κατηγορίας Γ’ σε άξονες δραστηριότητας η ελάχιστη απόσταση από τα όρια της ιδιοκτησίας να είναι 3μ.

Ειδικά για τις ακόλουθες κατηγορίες θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρξει πολεοδομική ρύθμιση:

- 1) Οι σταθμοί επιθεώρησης οχημάτων (ΜΟΤ) δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως εργαστήρια αφού οι εργασίες που διεξάγονται δεν είναι πανομοιότυπες με τα συνεργεία επιδιόρθωσης αυτοκινήτων αλλά γίνεται με σύγχρονα μέσα δηλαδή από ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Η εισήγηση είναι όπως στους άξονες κατηγορίας Ι να επιτρέπονται τα ΜΟΤ με βάση τους επιτρεπόμενους συντελεστές αλλά να υπάρχει και ευελιξία αντιμετώπισης πιθανής χωροθέτησης ακόμα και σε οικιστική περιοχή όταν πρόκειται για περιπτώσεις υφιστάμενων καταστημάτων που έχουν μετατραπεί σε ΜΟΤ και όπου αποδεδειγμένα δεν προκαλούν οχληρία και εφόσον θα συνάδουν με τις υπόλοιπες πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού.
- 2) Τα εργαστήρια αναλύσεων και τα χημεία δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως εργαστήρια αλλά ως ιατρεία ή/και γραφεία αφού στην ουσία έτσι λειτουργούν. Κατ’ επέκταση θα μπορούσαν να επιτρέπονται και πέραν των αξόνων και σύμφωνα με τις υπόλοιπες πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού μικρά ιατρεία ή/και επαγγελματικά γραφεία.



## Τουριστική ανάπτυξη

### Αστικά ξενοδοχεία

Η δημιουργία αστικών ξενοδοχείων στα κέντρα των πόλεων ήταν εισήγηση του Δήμου Λεμεσού στο Κοινό Συμβούλιο που προηγήθηκε της δημοσίευσης του προηγούμενου Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού. Η εισήγηση μας εισακούστηκε μερικώς και κάποιες πρόνοιες συμπεριλήφθηκαν στο Σχέδιο Περιοχής και το Τοπικό σχέδιο. Κατά την άποψη μου όμως, οι πρόνοιες αυτές θα μπορούσαν να ήταν πιο συγκεκριμένες και να λάβουν υπόψη τις ιδιάζουσες συνθήκες των κεντρικών αστικών περιοχών και να δοθούν κατάλληλες κατευθυντήριες γραμμές. Δεν είμαι σε θέση να εισηγηθώ συγκεκριμένες πρόνοιες, γνωρίζω όμως ότι οι ισχύουσες πρόνοιες του ΚΟΤ, ουσιαστικά αποκλείουν την δυνατότητα δημιουργίας σε αστικές περιοχές πολυτελών ξενοδοχείων 4 – 5 αστέρων, αλλά και μικρότερων 2-3 αστέρων, για τον λόγο ότι η ισχύουσα πολιτική του ΚΟΤ βασίζεται βασικά στην παροχή υπηρεσιών περισσότερο για τουρισμό ανάπαυσης, παρά για επισκέπτες για εργασία, συνέδρια κτλ, οι οποίοι στο εξωτερικό χρησιμοποιούν κατά κανόνα μονάδες στις κεντρικές περιοχές των πόλεων. Με την δημιουργία του ΤΕΠΑΚ, την πιθανή ίδρυση παραρτημάτων και γραφείων πολυεθνικών ή ευρωπαϊκών εταιρειών στην πόλη, ως επίσης και η πιθανή οργάνωση σεμιναρίων, συνεδρίων κτλ ή ακόμα και πολιτικών δραστηριοτήτων, δημιουργείται ταυτόχρονα μια νέα κατηγορία «πελατών» για τις ξενοδοχειακές μονάδες οι οποίοι σήμερα αναγκαστικά καταλύουν σε ξενοδοχεία τα οποία βρίσκονται σε απόσταση ακόμα και μέχρι 20 χιλιόμετρα μακριά από τον τόπο των δραστηριοτήτων τους, ίσως και περισσότερο.

Ως εκ τούτου θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν οι απαιτήσεις ώστε να μπορούν να ικανοποιηθούν είτε από υφιστάμενα κτίρια, είτε από νέες οικοδομές σε κενά οικοπέδα. Παρόλο που πιστεύω ότι μετά την πιθανή πολιτική απόφαση που θα πρέπει να ληφθεί, οι πιθανές τροποποιήσεις θα πρέπει να μελετηθούν από λειτουργούς του ΚΟΤ ως πιο αρμόδιοι αλλά και περισσότερο γνώστες των απαιτήσεων και των διεθνών προτύπων, θα ήθελα να εισηγηθώ τα ακόλουθα:

- 1) Θα πρέπει να παραμείνουν οι απαιτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις των δωματίων και τον εξοπλισμό τους, με μικρή ίσως μείωση του ελάχιστου απαιτούμενου εμβαδού. Το ίδιο θα πρέπει να ισχύσει και για τους κοινόχρηστους χώρους των μονάδων, δηλαδή τους χώρους υποδοχής, τα καθιστικά και τα εστιατόρια, με ανάλογες μειώσεις στο ελάχιστο εμβαδόν τους αλλά και στον αριθμό τους.
- 2) Ειδικά για τον πυρήνα της πόλης (ΠΕΧ) θα μπορούσαν να μην απαιτούνται κοινόχρηστοι χώροι (π.χ. εστιατόρια) υπό την προϋπόθεση ότι η περιοχή εξυπηρετείται από τις αναγκαίες υπηρεσίες, και με την υποχρέωση της μονάδας μόνο για περιορισμένου βαθμού εξυπηρέτηση (π.χ. μόνο πρόγευμα)
- 3) Θα πρέπει να καταργηθούν οι απαιτήσεις όσον αφορά το εμβαδόν γηπέδου, αλλά και κάποιες συγκεκριμένες εγκαταστάσεις όπως για παράδειγμα γήπεδο αντισφαίρισης, πισίνα, σάουνα κτλ. Πιθανόν να είναι επιθυμητή και μια κατηγοριοποίηση ανάλογα με την οικοδομή, π.χ. διατηρητέα ή μη, υφιστάμενη ή καινούργια κτλ.
- 4) Η πολιτική να ισχύσει για την περιοχή που περικλείεται από τις λεωφόρους Γρίβα – Διγενή, Μακαρίου Γ' και Σεμπέλιους, όπου επιτρέπεται από τους πολεοδομικούς





κανονισμούς, και για όλη την περιοχή του Αστικού Κέντρου με εξαίρεση τις περιοχές οι οποίες καθορίζονται από το Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Πόλης ως περιοχές Κυκλοφοριακής Ύφεσης. Σε οικιστικές περιοχές θα πρέπει να υπάρχουν κάποιες επιπλέον απαιτήσεις οι οποίες σκοπό θα έχουν να διασφαλίσουν περαιτέρω τις ανέσεις των περιοίκων.

- 5) Υφιστάμενες μονάδες να έχουν το δικαίωμα να αναπροσαρμοστούν και να επαναξιολογηθούν με βάση του νέους κανονισμούς που θα προκύψουν.
- 6) Εισηγούμαστε όπως όλα τα ανωτέρω συζητηθούν εκτεταμένα με τον ΚΟΤ.

### **Εξειδικευμένες αναπτύξεις**

#### **Φοιτητικά Διαμερίσματα**

Η λειτουργία του ΤΕΠΑΚ και άλλων τριτοβάθμιων εκπαιδευτηρίων δημιουργεί ανάγκη για στέγαση φοιτητών. Η δυνατότητα δημιουργίας οικιστικών μονάδων οι οποίες να μπορούν να στεγάσουν φοιτητές αποτελεί ξεχωριστό κεφάλαιο από τις φοιτητικές εστίες, και δεν υπάρχει προηγούμενο αντίστοιχο του σε οποιοδήποτε τοπικό σχέδιο. Εισηγούμαστε τα ακόλουθα:

- 1) Να υπάρχει έλεγχος της πυκνότητας της κάθε γειτονιάς ή του κάθε οικοδομικού τετραγώνου, ώστε να αποφευχθεί η δημιουργία περιοχών «γκέτο» και να προκαλούνται προβλήματα στους υπόλοιπους κατοίκους.
- 2) Θα πρέπει να γίνει εμπειριστατωμένη μελέτη όσον αφορά το ποσοστό των μονάδων αυτών, ανάλογα με την περιοχή και τον συντελεστή δόμησης. Δεν πρέπει να αγνοούμε το γεγονός ότι στα συγκεκριμένα διαμερίσματα θα μπορούν να στεγαστούν και άτομα που δεν είναι φοιτητές και δεν θα υπάρχει έλεγχος.
- 3) Η δυνατότητα δημιουργίας μονάδων με μειωμένο εμβαδόν να παρέχεται σε οικοδομές με αμιγή οικιστική χρήση ή με άλλη χρήση μόνο στο ισόγειο και αμιγή οικιστική χρήση στους ορόφους. Πέραν τούτου θα μπορούσε σε περίπτωση μεγάλου συγκροτήματος να επιβάλλεται ο διαχωρισμός των μονάδων αυτών από τις υπόλοιπες είτε κατά όροφο είτε κατά πτέρυγα του κτιρίου εφόσον αυτές έχουν δυνατότητα να απομονωθούν κατάλληλα με ξεχωριστό προθάλαμο πέραν του πιθανού κοινού.

#### **Συνοπτικές προδιαγραφές:**

- 1) Χωροθετούνται σε περιοχές όπου επιτρέπεται η οικιστική ανάπτυξη σε μέγιστη οδική απόσταση 2000 μέτρα από υφιστάμενη νόμιμα ή προτεινόμενη μονάδα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, και σε όλο το Αστικό Κέντρο της Πόλης, με εξαίρεση τις περιοχές κυκλοφοριακής ύφεσης. Επίσης να μην επιτρέπονται σε περιοχές με ένδειξη ζώνης Κα6 – Κα7 – Κα8 – Κα9 – Κα10.
- 2) Εύκολη πρόσβαση προς και από τα εκπαιδευτήρια.
- 3) Αμιγή οικιστική ανάπτυξη, τουλάχιστον στους ορόφους, και να διαχωρίζονται ανά όροφο ή ανά πτέρυγα από τυχόν υπόλοιπες οικιστικές μονάδες του κτιρίου.



## **Γενικές Θέσεις**

- 1) Να υιοθετηθεί συγκεκριμένη πολιτική σχετικά με την δημιουργία πυρήνων πρασίνου (δημόσιες πλατείες) σε συνδυασμό με άλλες χρήσεις που θα εξυπηρετούν τους κατοίκους της κάθε περιοχής.
- 2) Να αναθεωρηθεί το μέγιστο ύψος των οικοδομών, λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες τεχνολογικές ανάγκες και δυνατότητες. Συγκεκριμένα να υπάρχει δυνατότητα για παροχή ύψους 50 εκ. ανά όροφο.
- 3) Το ύψος της περίφραξης επί του οδικού συνόρου να επιτρέπεται μέχρι 1,80μ. εάν πρόκειται για διαμπερές κιγκλίδωμα.
- 4) Να περιοριστούν οι δυνατότητες εξαγοράς χώρων στάθμευσης σε περιπτώσεις αλλαγής χρήσης. Συγκεκριμένα, βόρεια της οδού Γλάδστωνος να μην επιτρέπεται εξαγορά πέραν των 2 χώρων στάθμευσης.
- 5) Αναφορικά με το Σχέδιο Παροχής Κινήτρων για δημιουργία χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση η εισήγηση είναι το ποσοστό αύξησης του συντελεστή δόμησης που θα εφαρμόζεται στην οδό Γλάδστωνος, στη Λεωφ. Μακαρίου Γ' και στο τμήμα του παραλιακού όπου εφαρμόζονται τα κίνητρα αύξησης γίνει από 50% σε 70%.

## **Άλλες αλλαγές σε πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου**

- 1) Εισηγούμαστε όπως σε περιπτώσεις όπου χρησιμοποιείται η πρόνοια για διείσδυση να υπάρχει σχετική ευελιξία στην Πολεοδομική Αρχή για προσαρμογή στα δεδομένα του τεμαχίου και της περιοχής ούτως ώστε να αποφεύγεται η χρονοβόρα διαδικασία της παρέκκλισης.
- 2) Θα πρέπει να ενταχθεί η πρόνοια για την παροχή κινήτρων για την δημιουργία δημόσιων πλατειών σε οργανωμένες αναπτύξεις όπως συμβαίνει στο Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας.
- 3) Εισηγούμαστε την πρόνοια για νέα κίνητρα (π.χ. αύξηση του συντελεστή δόμησης κατά 10%) στις ακόλουθες 2 περιοχές:
  - α) στην πρώην περιοχή "Παμπούλα" και
  - β) στην περιοχή δυτικά της Πολυκλινικής "Υγεία" όπου υπάρχουν πολύ μικρού εμβαδού τεμάχια και επί τόπου υπάρχει το συνεχές σύστημα δόμησης ενώ οι υφιστάμενες ζώνες επιβάλλουν απόσταση από τα σύνορα 3μ. Επειδή δεν παρέχεται η σχεδιαστική ευελιξία λόγω μεγέθους, η εισήγηση είναι να γίνει πρόνοια για αύξηση του συντελεστή δόμησης σε περίπτωση ενοποίησης τεμαχίων με συνολικό νέο εμβαδό πέραν των 400μ.
- 4) Εισηγούμαστε όπως στις νέες οργανωμένες αναπτύξεις υψηλής ποιοτικής στάθμης να μην λαμβάνονται υπόψη στο συντελεστή δόμησης βοηθητικές χρήσεις όπως πισίνες, ειδικά κέντρα αδυνατίσματος, γήπεδα σκουός κ.λ.π. που θα είναι για τις ανάγκες του συγκροτήματος μόνο. Υπάρχει επίσης για τις συγκεκριμένες ενιαίες οργανωμένες αναπτύξεις η ευελιξία της διείσδυσης των χρήσεων εάν αυτό δεν αλλάζει την όλη φιλοσοφία της ανάπτυξης και δεν επηρεάζει καθόλου περιοίκους.

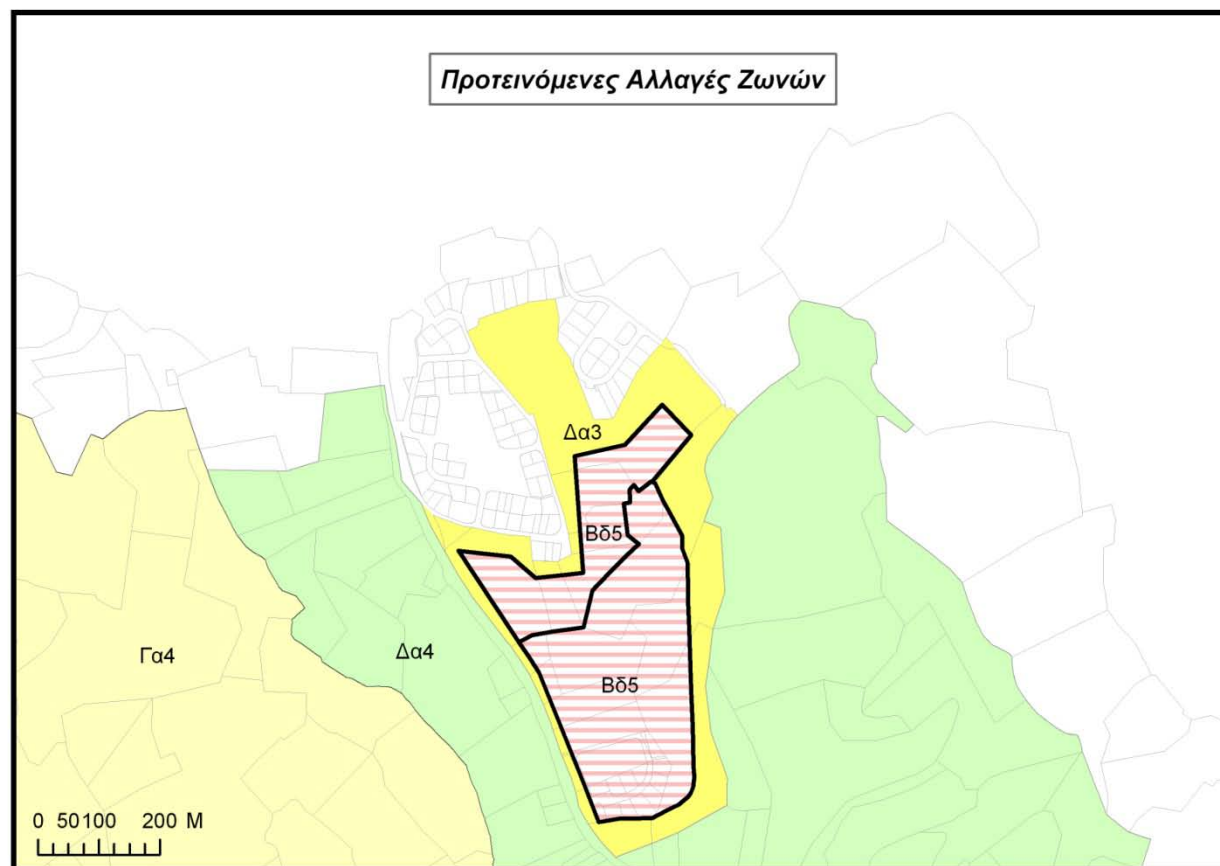
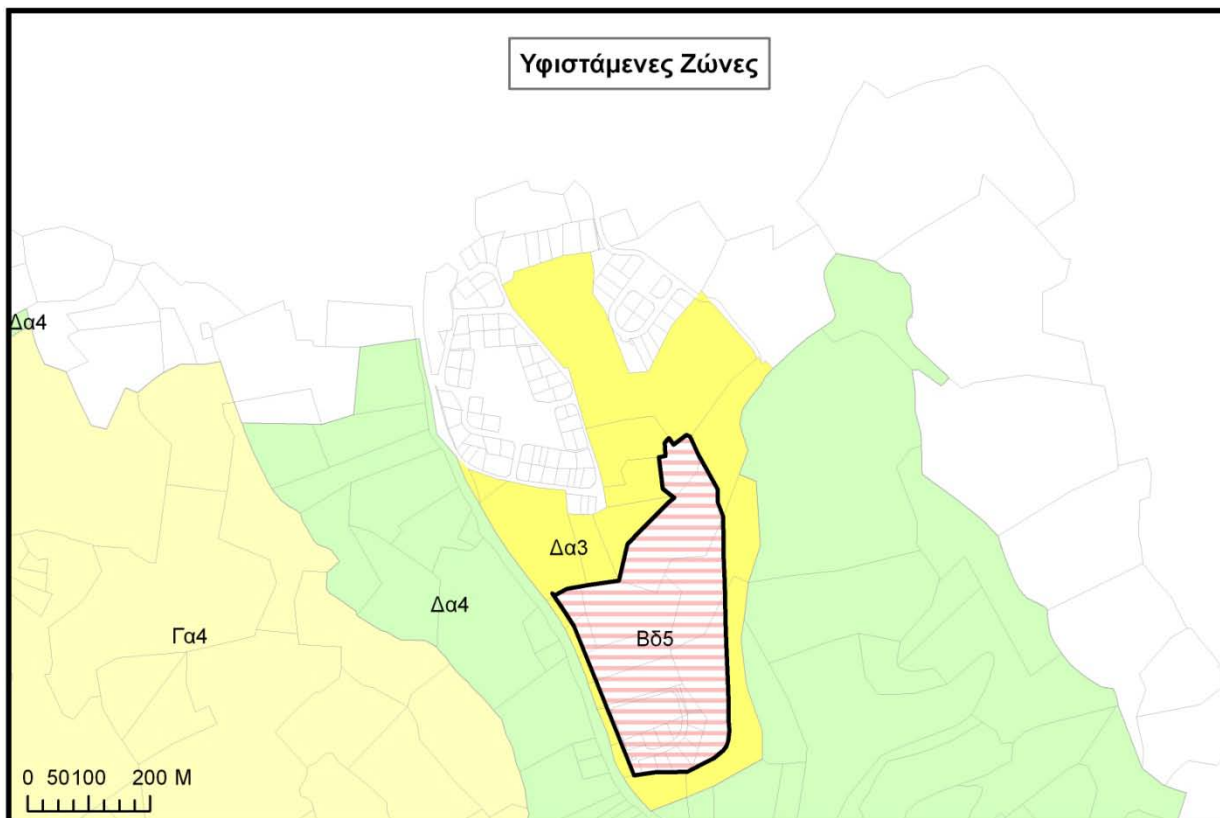


- 5) Εισηγούμαστε επίσης όμως για θέματα αδειοδότησης διαχωρισμών γης όπως της θέμα της προσπελασιμότητας αντιμετωπίζεται με πολεοδομικά εργαλεία τα οποία θα παρέχουν την βασική υποδομή δημιουργώντας μοχλό πίεσης στους ιδιοκτήτες για ανάπτυξη των περικόκλειστων τεμαχίων. Η αντιμετώπιση του συγκεκριμένου θέματος θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντική και θα πρέπει να υπάρχει πρόνοια που να εξυπηρετήσει στην επίλυση του προβλήματος ούτως ώστε να αποδεδειχθούν μεγάλα αποθέματα γης που είναι ήδη ενταγμένα στις οικιστικές ζώνες. Μια εισήγηση είναι να παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας της οδού μόνο με βασική υποδομή για συγκεκριμένο μήκος δρόμου.
- 6) Πρόνοια για να επιτρέπεται χωροθέτηση εργαστηρίων για χειρονακτικές εργασίες (τύπου ετοιμασίας γλυκών ή/και αλμυρών) που δεν εξυπακούουν οχληρά μηχανήματα. Η παρούσα πρόνοια θα μπορεί να επιλύσει πάρα πολλά προβλήματα και θα μπορεί να ενταχθεί στο άλλες χρήσεις εντός οικιστικής. Θα μπορεί να επιτρέπεται μόνο σε υφιστάμενα εγκριμένα καταστήματα εντός οικιστικής και όχι μετατροπή κατοικιών σε εργαστήρια.
- 7) Στη Λεμεσό έχουμε το φαινόμενο να έχουμε σε οικιστικές περιοχές ενιαία συγκροτήματα με σύνθετες αναπτύξεις. Τα προβλήματα που έχουν παρουσιαστεί με αυτού του τύπου αναπτύξεις (π.χ. Epaerios Complex, πρώην ξενοδοχείο Eden, Fysco Lotus Plaza, Kanina Seaview κ.λ.π.) είναι τόσα πολλά και δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με τις υφιστάμενες πρόνοιες της πολεοδομικής νομοθεσίας.

Επειδή η απλή μετατροπή της ζώνης από οικιστική σε εμπορική θα δημιουργήσει περαιτέρω προβλήματα ασυμβατότητας, η εισήγηση είναι να υπάρξει πρόνοια στο Τοπικό Σχέδιο για πολεοδομική ευελιξία και ευχέρεια να αντιμετωπίζονται από την Πολεοδομική Αρχή θετικά οι επιθυμητές αλλαγές χρήσεις χωρίς να απαιτούνται παρεκκλίσεις αφού είναι γνωστό ότι στις οικιστικές περιοχές έστω και σε υφιστάμενα καταστήματα δεν επιτρέπεται η εξαγορά των χώρων στάθμευσης και φυσικά η υπόδειξη τους είναι αδύνατη. Παράλληλα εισηγούμαστε όπως σε περιπτώσεις αλλαγών χρήσεων βόρεια της Λεωφ. Μακαρίου Γ' να μην επιτρέπεται εξαγορά χώρων στάθμευσης πέραν των 3. Επίσης να απαγορεύεται αλλαγή χρήσης που δεν έχει τους απαιτούμενους χώρους στάθμευσης σε κτίρια ηλικίας λιγότερο των 10 ετών. Σε περιπτώσεις υφιστάμενων υποστατικών με άλλη χρήση εντός οικιστικής που μπορεί να δημιουργούν είτε κυκλοφοριακό πρόβλημα είτε αθροιστικό αποτέλεσμα γίνεται εισήγηση για θετική αντιμετώπιση μόνο όπου αποδεδειγμένα θα είναι οι αρχικοί ίδιοι ιδιοκτήτες και να παρέχεται η δυνατότητα παροχής προσωρινής άδειας μέχρι πιθανής μεταβίβασης του τεμαχίου ή της ανάπτυξης όπου θα ανακαλείται η άδεια.

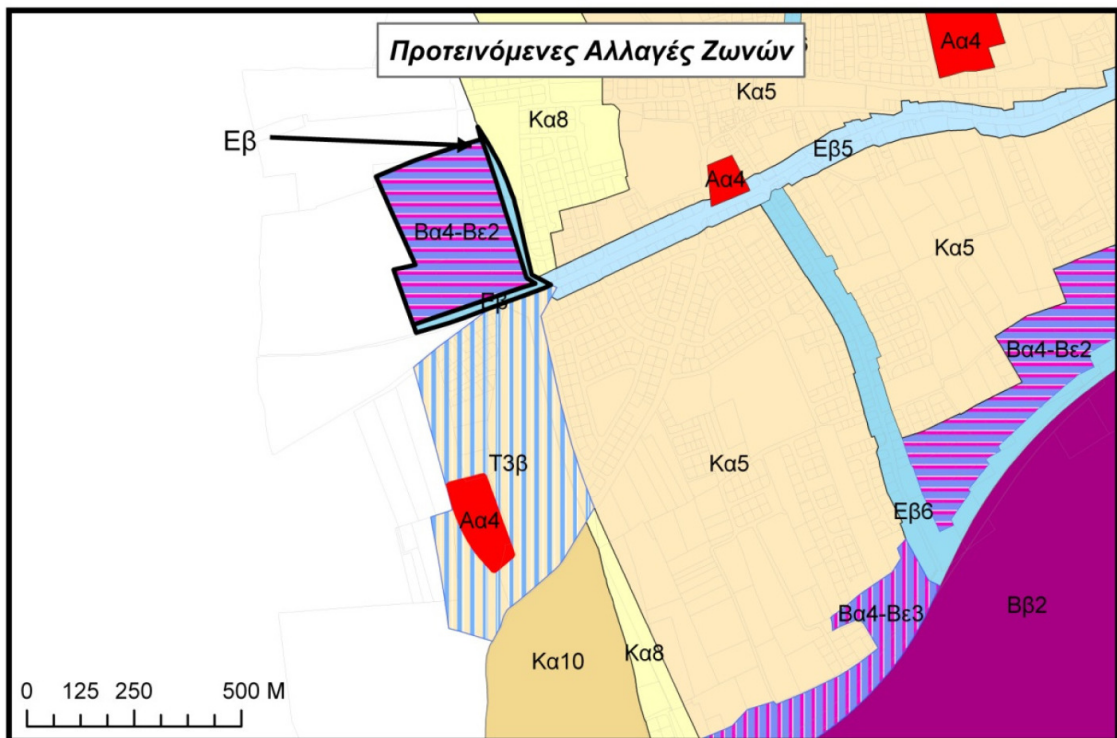
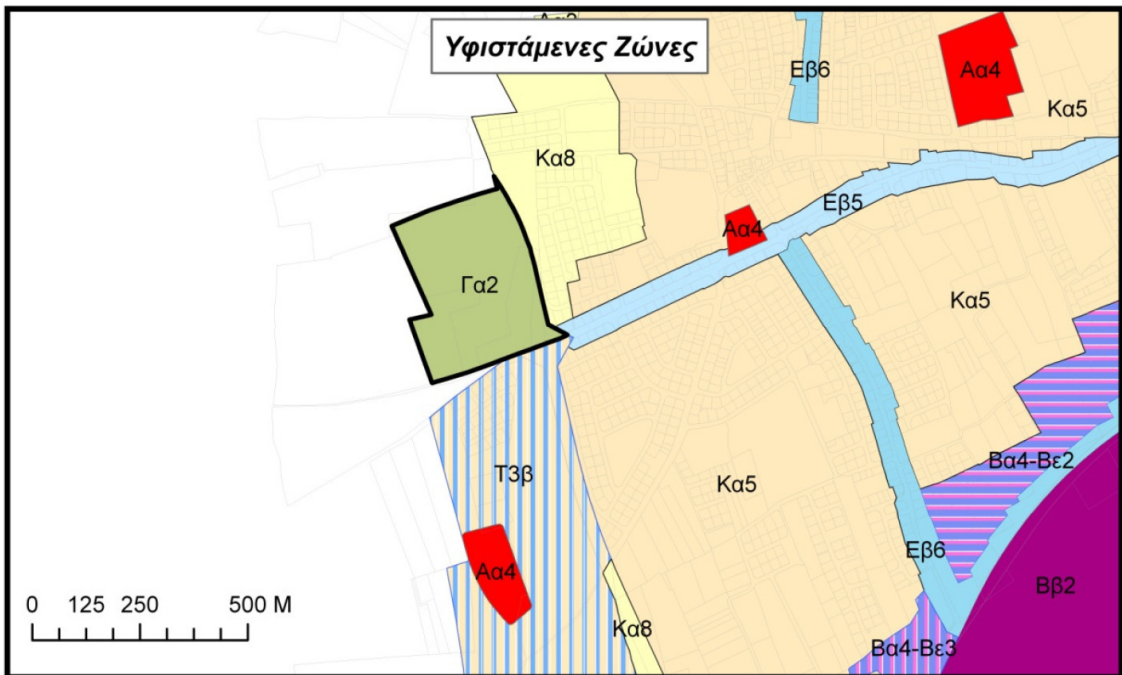


### ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ Χάρτης 1

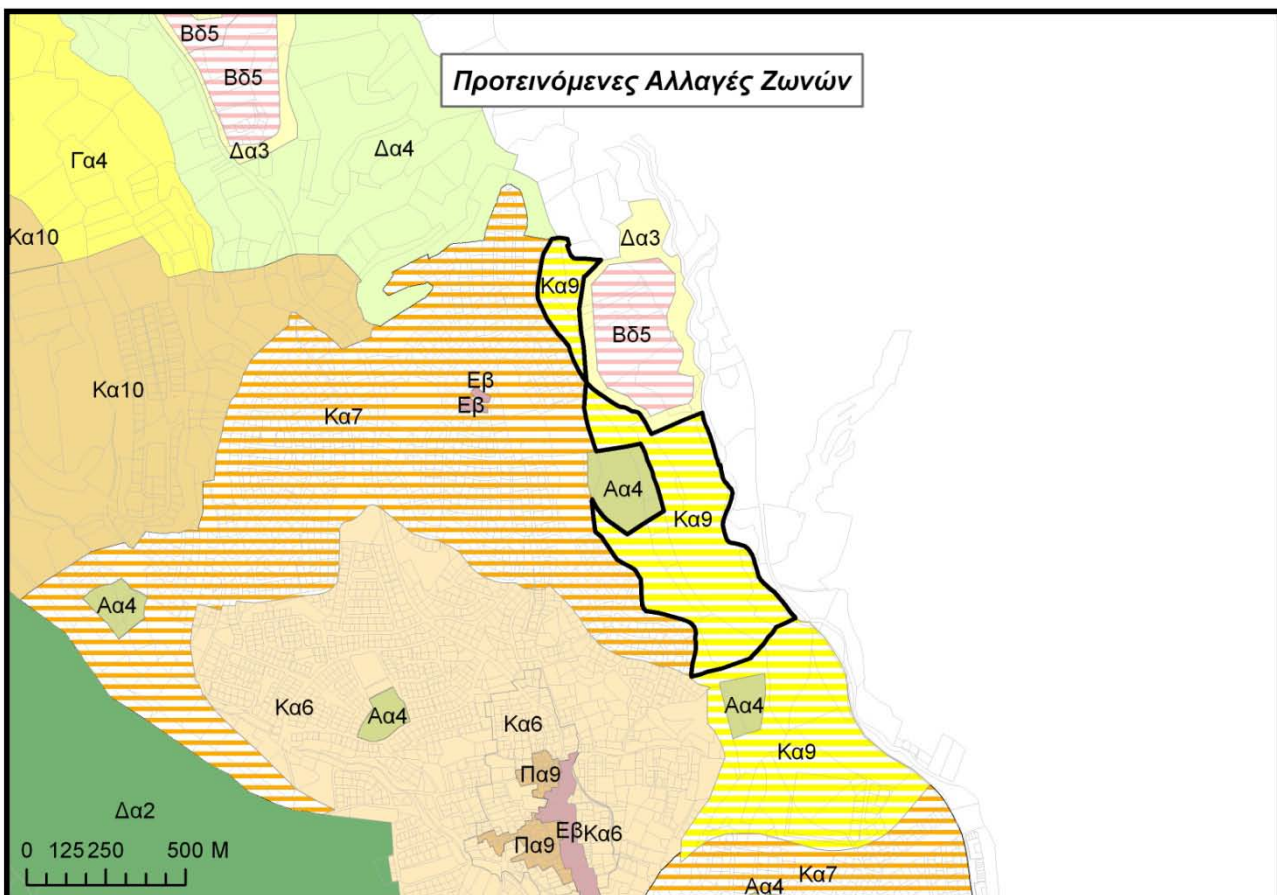
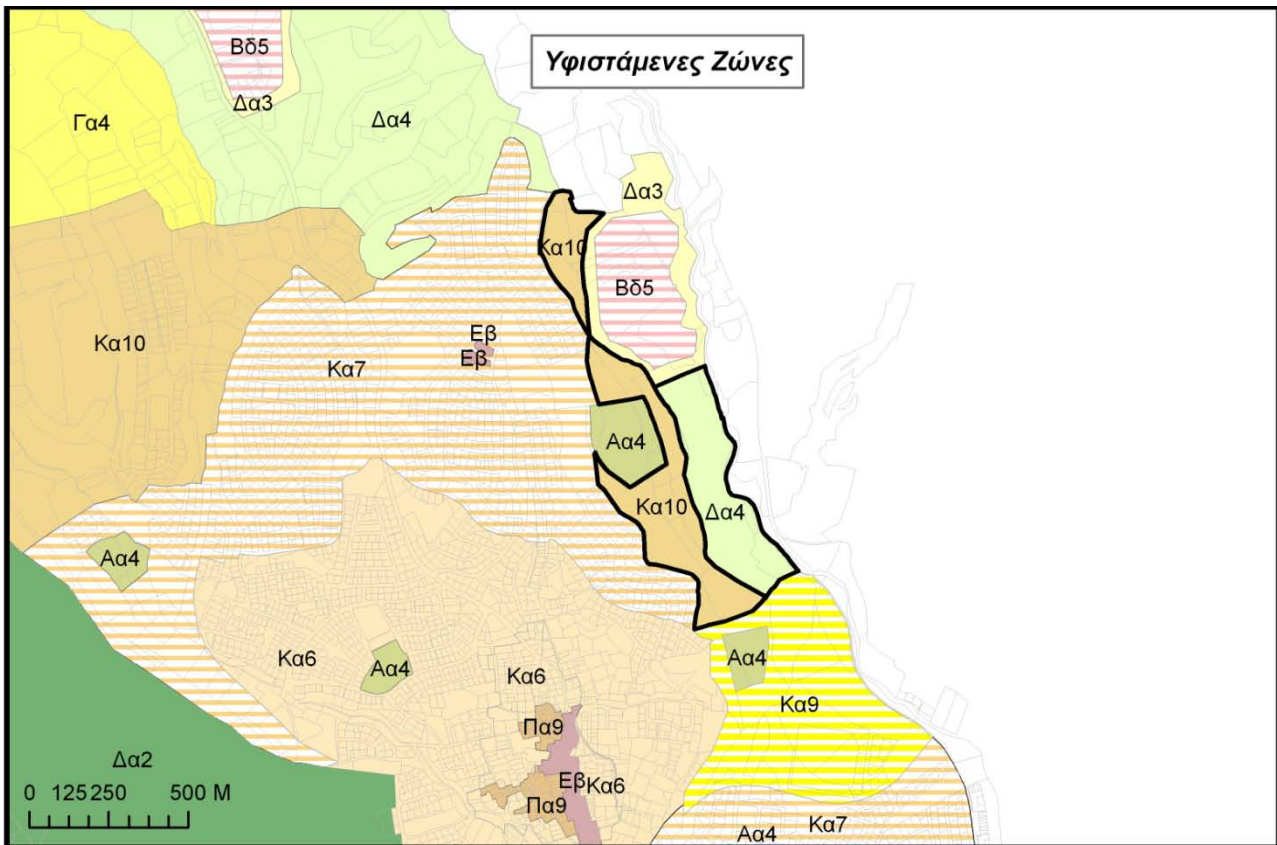




**ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ**  
Χάρτης 3α

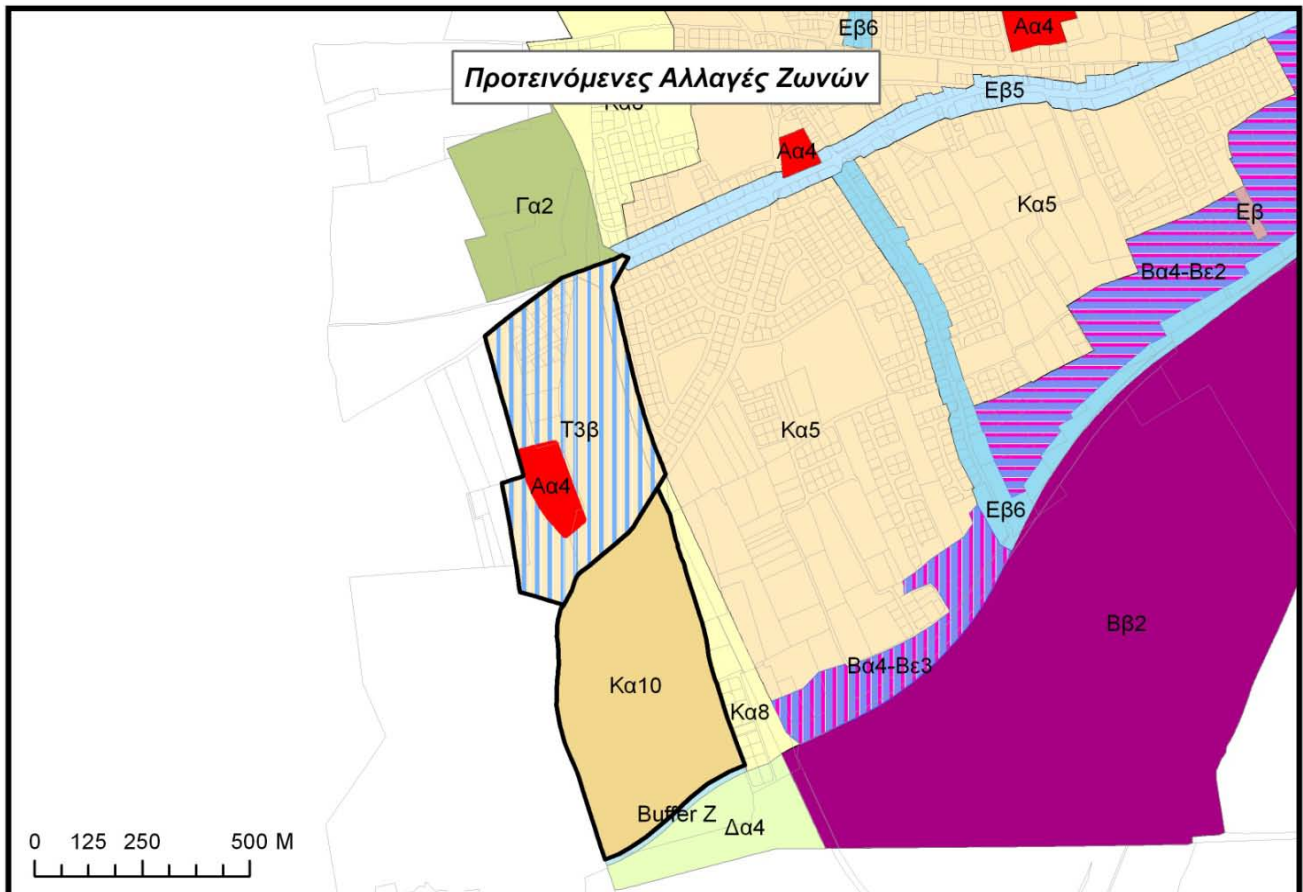
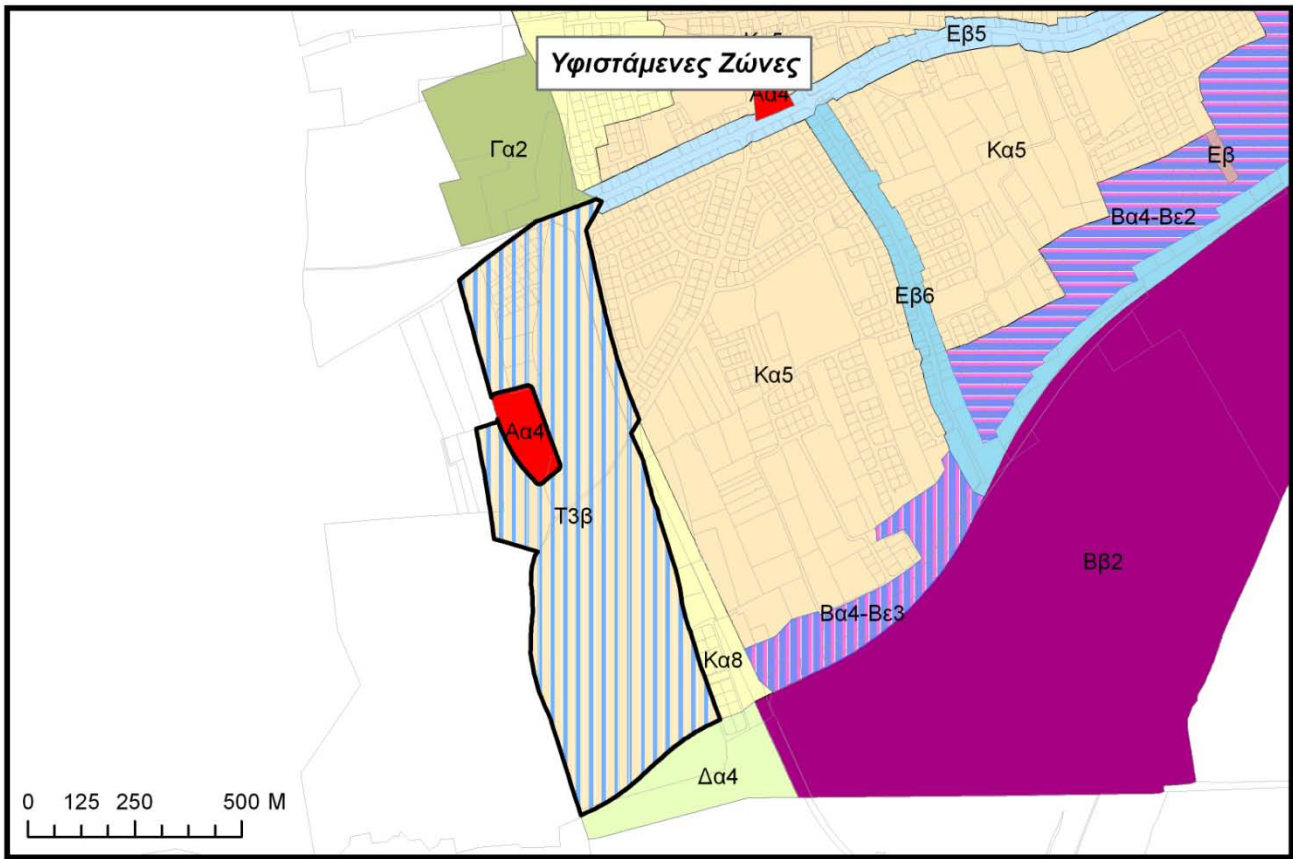


## ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ Χάρτης 2





### ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ Χάρτης 3

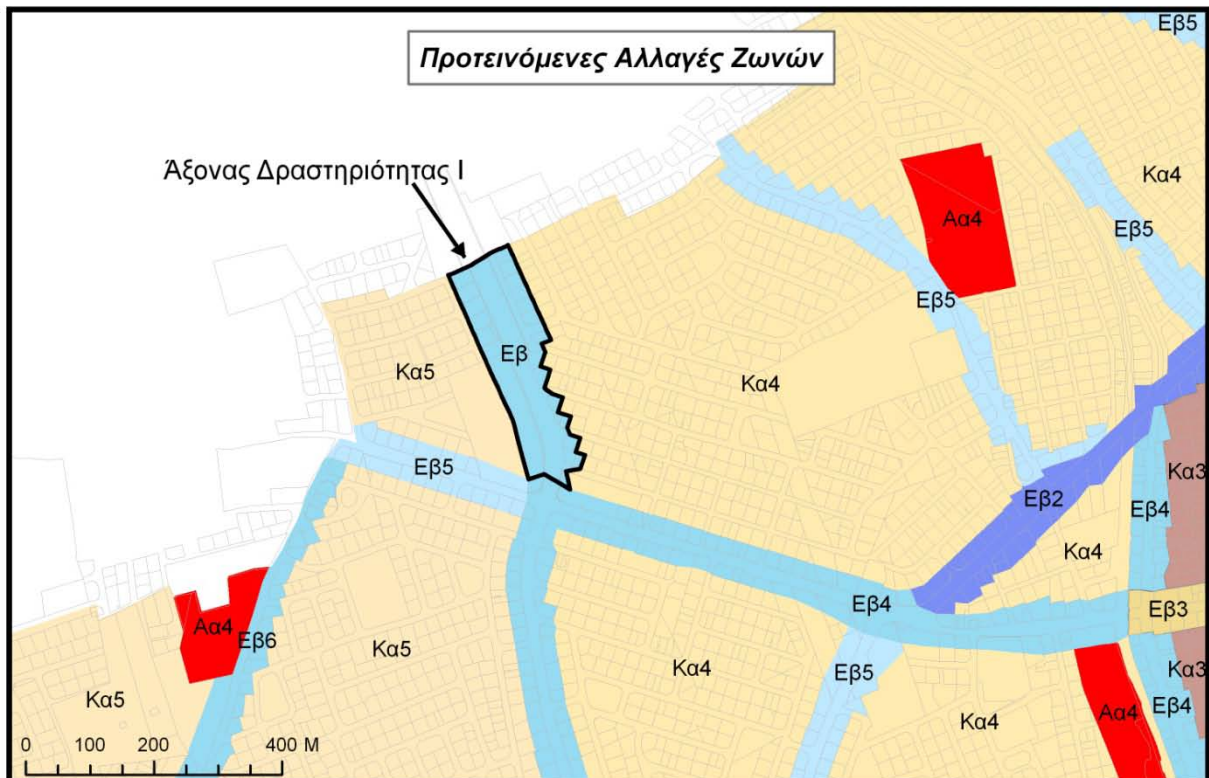
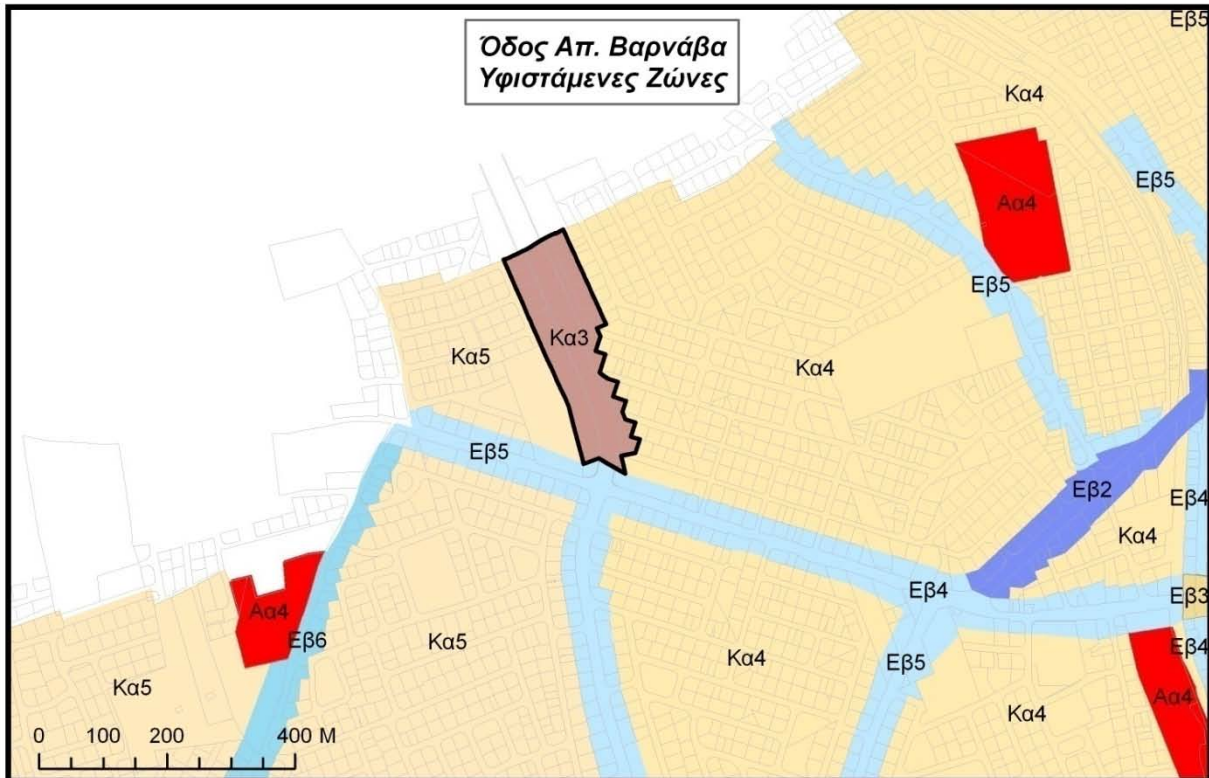






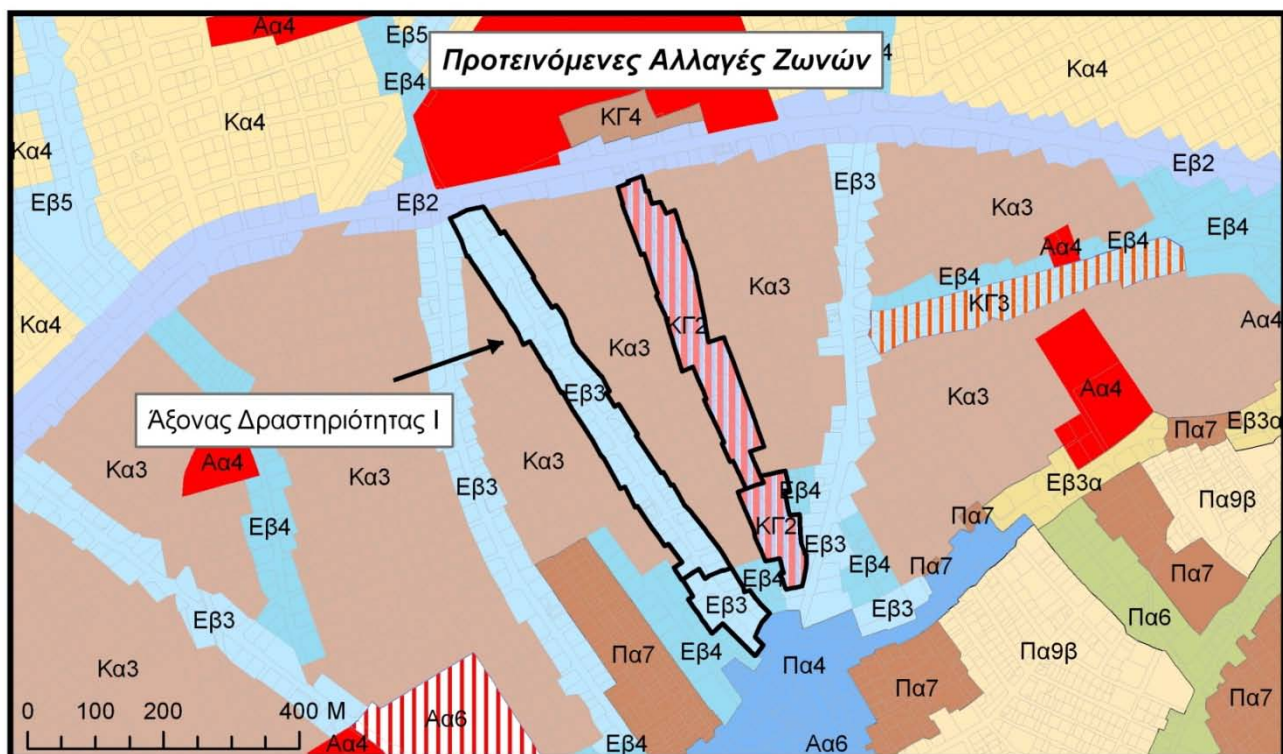
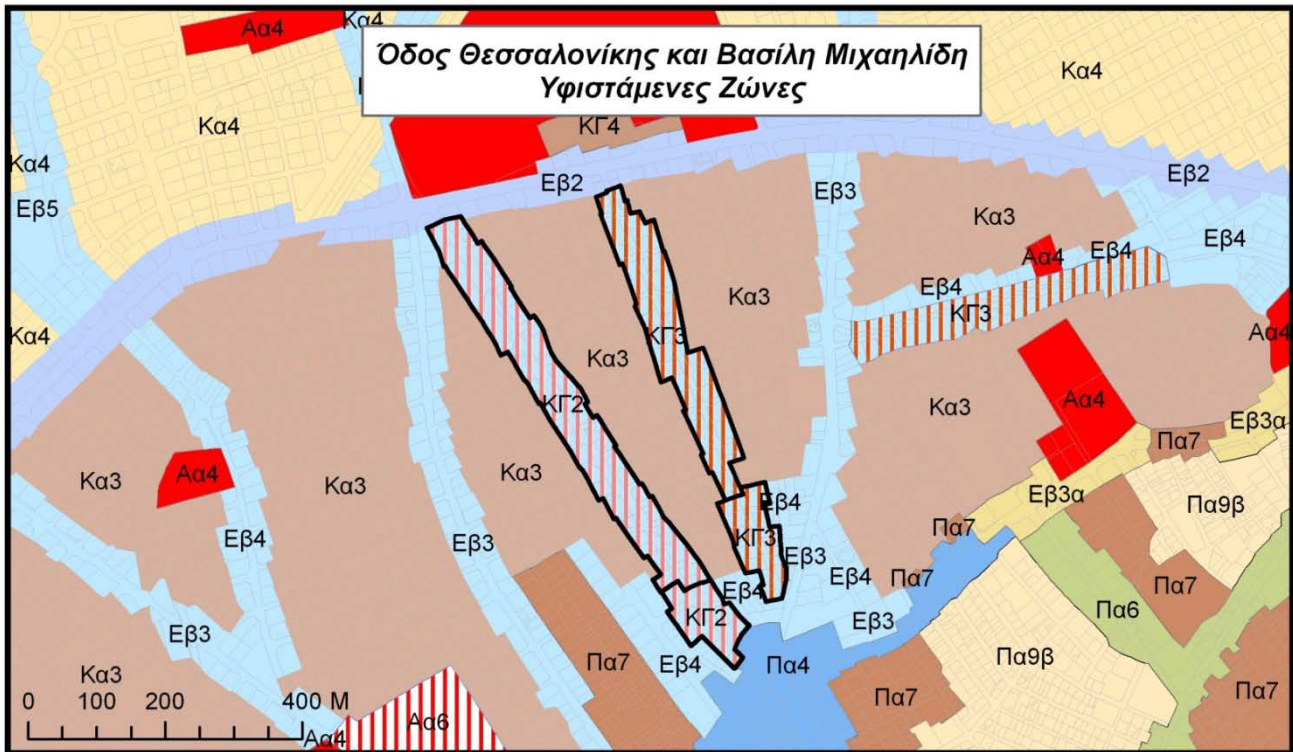
## ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

### Χάρτης 5



## ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

### Χάρτης 6



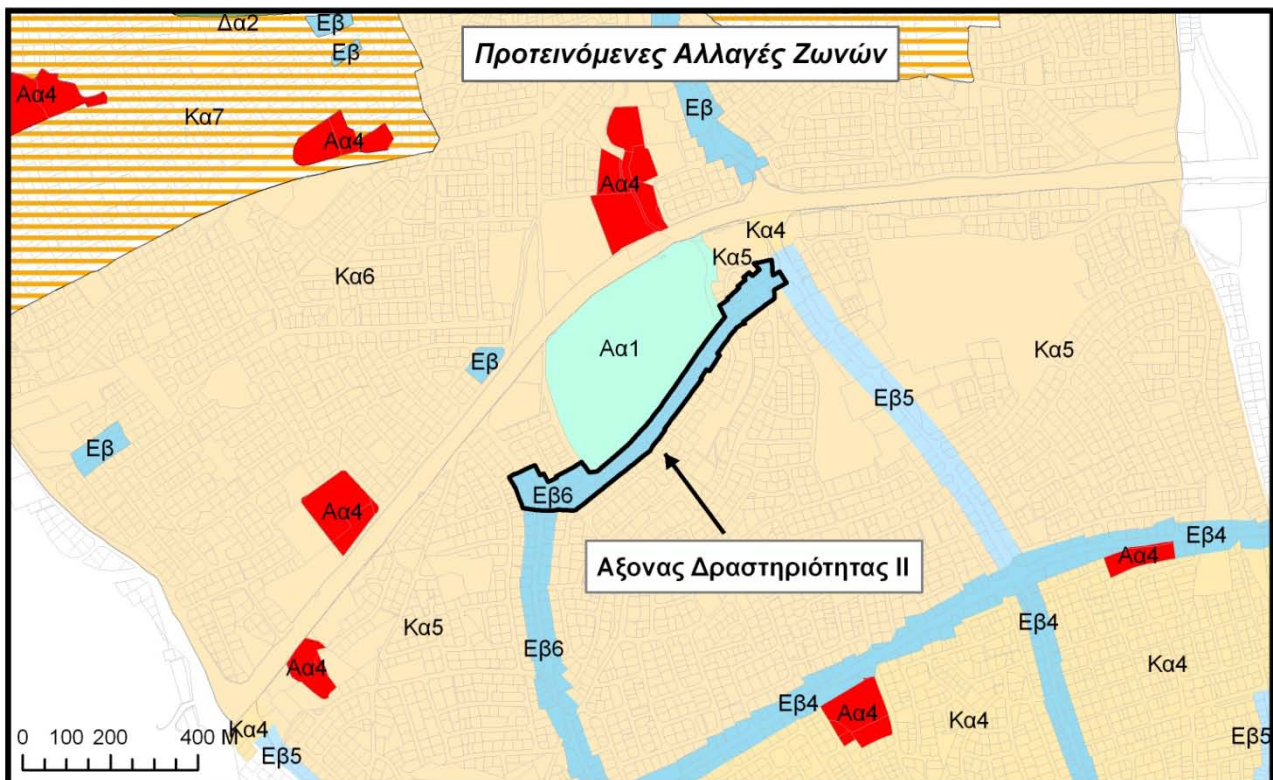






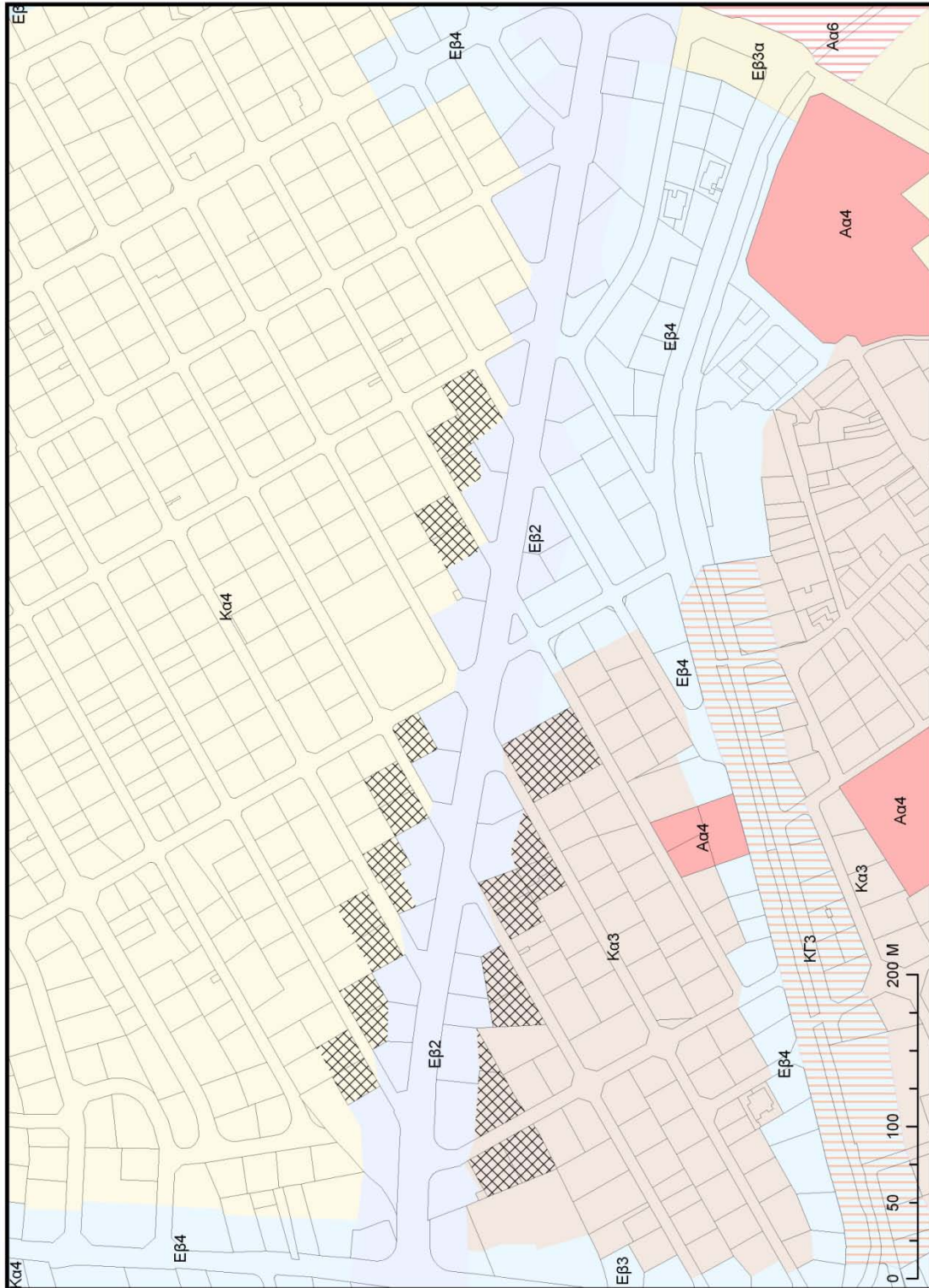
## ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

### Χάρτης 8



## ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

### Χάρτης 9







## 1. Εισηγήσεις:

Οι εισηγήσεις που ακολουθούν έχουν την μορφή διαγραμμάτων / σκαριφημάτων και προτείνονται διάφορες λύσεις ανάλογα με τον τύπο του δρόμου. Διαπιστώνεται όμως εύκολα ότι σε όλες τις εναλλακτικές εισηγήσεις δίνεται πολλή σημασία στον εμπλουτισμό του πρασίνου και στην οργανωμένη και τακτοποιημένη στάθμευση. Μεγάλη σημασία δίνεται επίσης και στην μονοδρομοποίηση των δρόμων, ακόμα και στις νέες οικιστικές περιοχές όπου είναι συμπληρωμένο κατάλληλα το οδικό δίκτυο. Σε τέτοια περίπτωση έχει υπολογιστεί ότι η μέγιστη επιπλέον απόσταση που θα διανύσει ένα όχημα είναι περίπου 300μέτρα.

### ι. Περιπτώσεις δρόμων πλάτους 42” (13,00μ.)

Οι δρόμοι με πλάτος 13,00 μέτρα αποτελούν κατά κανόνα μέρος του δευτερεύοντος οδικού δικτύου. Η σημασία των δρόμων αυτών είναι η σύνδεση των δρόμων πρωταρχικής σημασίας με τους τοπικούς δρόμους των περιβαλλοντικών περιοχών. Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, οι δρόμοι αυτοί έχουν σαν στόχο μεταξύ άλλων την ομαλή διοχέτευση της ροής της οδικής κυκλοφορίας, γεγονός που αυξάνει τις δυνατότητες σχεδιασμού και διαχείρισης των δικτύων ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων και γραμμικών χώρων πρασίνου. Ο αυξημένος αυτός ρόλος επιβάλλει στους δρόμους αυτούς την αμφίδρομη κίνηση κυκλοφορίας, αλλά και την άνετη και ασφαλή κίνηση δικύκλων και ειδικά ποδηλάτων. Παράλληλα όμως, οι δρόμοι αυτοί δεν παύουν να βρίσκονται εντός οικιστικών και πυκνοκατοικημένων περιοχών, επομένως δεν παύουν από το να είναι δρόμοι χαμηλών ταχυτήτων. Το γεγονός αυτό παρέχει ακόμα περισσότερες δυνατότητες σχεδιασμού των δρόμων αυτών. Επομένως βασικοί παράμετροι οι οποίοι θα πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι:

- Η άνετη και ανεμπόδιστη διέλευση οχημάτων
- Η ασφαλής χρήση τους από πεζούς και ποδηλάτες
- Η περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση τους.

Στο επισυνημμένο σχήμα 3/1/1 φαίνεται μια τυπική τομή και κάτοψη δρόμου πλάτους 13,00μ με βάση την οποία είναι σήμερα κατασκευασμένοι οι δρόμοι αυτοί.

Στα σχήματα 3/1/2 μέχρι 3/1/5 παρουσιάζονται κάποιες εναλλακτικές προτάσεις για την μορφή που θα μπορούσαν να έχουν οι δρόμοι αυτοί. Η κάθε μια από τις λύσεις αυτές παρουσιάζει πλεονεκτήματα, αλλά και μειονεκτήματα σε σχέση με τις υπόλοιπες. Πιο συγκεκριμένα το ζήτημα αυτό παρουσιάζεται στη παρακάτω συνοπτική ανάλυση των προτάσεων:

- Η λύση που προτείνεται στο σχήμα 3/1/2 έχει το πλεονέκτημα του οργανωμένου χώρου στάθμευσης κατά μήκος της μίας πλευράς του δρόμου, κάτι που δεν υπάρχει σε οποιαδήποτε άλλη πρόταση. Υπάρχουν δύο λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 2,90 η κάθε μια και ποδηλατοδρόμος πλάτους 1,85. Και τα δύο αυτά νούμερα είναι τα μικρότερα από οποιοδήποτε αντίστοιχο του στις άλλες προτάσεις. Επίσης τα πεζοδρόμια παρουσιάζονται με μειωμένο πλάτος, αρκετό όμως τόσο για την διακίνηση των πεζών, όσο και για τις οποιεσδήποτε υπόγειες υπηρεσίες. Το μεγαλύτερο μειονέκτημα της πρότασης αυτής είναι η φτωχή εικόνα που παρουσιάζει σε σχέση με το πράσινο.



- Η δεύτερη πρόταση (σχήμα 3/1/3) διαχωρίζει τις λωρίδες των αυτοκινήτων με εκείνες των δικύκλων με νησίδα πλάτους 60εκ. Να σημειωθεί ότι η απουσία του χώρου στάθμευσης δίνει την δυνατότητα αύξησης του πλάτους των λωρίδων αυτών, καθώς επίσης και των πεζοδρομίων, το πλάτος των οποίων φτάνει το 1,90μ., γεγονός που επιτρέπει να φυτευτούν οργανωμένα επί των πεζοδρομίων δέντρα ή άλλης μορφής πράσινο. Ο ποδηλατόδρομος παραμένει στην μία πλευρά του δρόμου. Να σημειώσω ότι παρόλο που στο σχήμα φαίνονται τα δέντρα να εφάπτονται στην δεξιά πλευρά των ιδιωτικών περιουσιών, εντούτοις η πιο σωστή θέση για αυτά θα ήταν προς την μεριά του δρόμου. Το ίδιο ισχύει και για τις περιπτώσεις που ακολουθούν.
- Η επόμενη πρόταση που φαίνεται στο σχήμα 3/1/4, διαφέρει από την προηγούμενη στην θέση της πράσινης νησίδας, η οποία δεν διαχωρίζει πλέον τα αυτοκίνητα από τα ποδήλατα, αλλά τοποθετείται στην άκρια του πεζοδρομίου δίπλα από τον ποδηλατόδρομο. Μια εναλλακτική λύση της πρότασης αυτής θα ήταν η μείωση του πλάτους των πεζοδρομίων κατά 25 εκ. έκαστο και η δημιουργία παρόμοιας πράσινης νησίδας και στην απέναντι πλευρά του δρόμου.
- Τέλος, στην πρόταση του σχήματος 3/1/5, καταργείται ο ενιαίος ποδηλατόδρομος, ή καλύτερα μοιράζεται στα δύο και τοποθετείται στην αριστερή πλευρά της αντίστοιχης λωρίδας των αυτοκινήτων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα της μείωσης του πλάτους των πεζοδρομίων στο 1,60μ. το οποίο όμως παραμένει ικανοποιητικό.

#### ii. Περιπτώσεις δρόμων πλάτους 35” (11,00μ.)

Οι δρόμοι πλάτους 11,00μ. (ή και λιγότερο) χαρακτηρίζονται ως τοπικοί δρόμοι ή δρόμοι προσπέλασης. Βασικός τους προορισμός είναι να συνδέουν το δευτερεύων οδικό δίκτυο με τις ιδιωτικές αναπτύξεις. Αποτελούν τους δρόμους των γειτονιών και πρέπει σε αυτούς να διασφαλίζεται η χαμηλότερη δυνατή ταχύτητα. Το τελευταίο θα μπορούσε να επιτευχθεί σε επιλεγμένους δρόμους με την χρήση άλλου υλικού οδοστρώματος, ή με ειδικά κυρτώματα (ή άλλη σήμανση) στην αρχή του κάθε δρόμου. Εκείνο που είναι επίσης πολύ σημαντικό είναι η δυνατότητα μονοδρόμησης τους σε περιπτώσεις ολοκληρωμένων οδικών δικτύων. Επομένως οι κύριοι άξονες πάνω στους οποίους θα πρέπει να βασίζεται ο σχεδιασμός των δρόμων αυτών παραμένουν μόνον δύο:

- Η ασφαλής χρήση τους από πεζούς και ποδηλάτες
- Η περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση τους.

Όπως ανέφερα και προηγουμένως, η ιδανική μορφή διαχείρισης των δρόμων αυτών θα είναι η μονοδρόμηση τους. Επειδή όμως, δεν υπάρχει παντού ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο, κάτι που καθιστά αναγκαία την αμφίδρομη κίνηση σε ορισμένους τουλάχιστον δρόμους. Ο σχεδιασμός τους όμως μπορεί να είναι τέτοιος ώστε να είναι εφικτή και εφαρμόσιμη η μονοδρόμηση τους, εάν και εφόσον συμπληρωθεί το τοπικό οδικό δίκτυο το οποίο τους επηρεάζει.

Τα σχήματα 3/2/2 και 3/2/3 παρουσιάζουν δρόμους πλάτους 11,00μ. με αμφίδρομη κίνηση και ποδηλατόδρομο στην μία ή και στις δύο πλευρές. Στις συγκεκριμένες περιπτώσεις δεν υπάρχει η δυνατότητα οργανωμένων χώρων στάθμευσης κάτι το

οποίο αποτελεί σοβαρό μειονέκτημα διότι σε περίπτωση στάθμευσης επί του δρόμου πλέον αυτός δεν λειτουργεί ομαλά. Υπάρχει φυσικά και η δυνατότητα (κυρίως λόγω της περιορισμένης κυκλοφορίας στους δρόμους αυτούς) να σταθμεύουν αυτοκίνητα στην μία λωρίδα και η δεύτερη να λειτουργεί αμφίδρομα (σχ. 3/2/2), αυτό όμως δεν μπορεί να αποτελεί τον τελικό μας στόχο.

Τα σχήματα 3/2/4, 3/2/5 και 3/2/6 παρουσιάζουν δρόμους πλάτους 11,00μ. με μονόδρομη κίνηση και ποδηλατόδρομο. Σε όλες τις περιπτώσεις χωροθετείται οργανωμένος χώρος στάθμευσης, το οποίο αποτελεί ένα πολύ θετικό στοιχείο. Ο χώρος στάθμευσης θα ήταν ακόμη καλύτερος εάν υπήρχε η δυνατότητα (ή όπου υπάρχει η δυνατότητα) σε κάθε οικόπεδο να υπάρχει μόνο μία είσοδος οχημάτων, έτσι ώστε το μήκος ενός συνεχούς χώρου, να μπορεί να μεγαλώσει από τα 15 περίπου μέτρα στα 35. Επίσης σε όλες τις περιπτώσεις υπάρχει η δυνατότητα οργανωμένων χώρων για πράσινο κατά μήκος του δρόμου, είτε από την μία, είτε και από τις δύο πλευρές. Σε όλες τις περιπτώσεις παραμένει αρκετό πλάτος πεζοδρομίου ώστε να τοποθετηθούν υπόγεια και όλες οι αναγκαίες υπηρεσίες.

### iii. Περιπτώσεις δρόμων πλάτους μικρότερου των 35" (11,00μ.)

Οι δρόμοι με πλάτος λιγότερο των 11,00μ. αποτελούν μέρος του τοπικού οδικού δικτύου σε παλαιότερες κατά κανόνα συνοικίες της πόλης και έχουν τον ίδιο βασικό προορισμό όπως και εκείνοι των 11,00μ. δηλαδή να συνδέουν το δευτερεύων οδικό δίκτυο με τις ιδιωτικές αναπτύξεις. Αποτελούν τους δρόμους των γειτονιών και πρέπει σε αυτούς να διασφαλίζεται η χαμηλότερη δυνατή ταχύτητα. Στις περιπτώσεις αυτές η χρήση άλλου υλικού οδοστρώματος, ή η χρήση ειδικών κυρτωμάτων (ή άλλη σήμανση) στην αρχή του κάθε δρόμου είναι πλέον εφικτή, ενώ υπάρχει και σήμερα το δεδομένο ότι οι πλείστοι από τους δρόμους αυτούς είναι ήδη χαρακτηρισμένοι ως μονόδρομοι. Τέτοιοι δρόμοι θα μπορούσαν να είναι οι δρόμοι εκείνοι τους οποίους το Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού ονομάζει δρόμους κυκλοφοριακής ύφεσης. Φυσικά οι δρόμοι εκείνοι χρήζουν ειδικής μελέτης για τον λόγο ότι θα πρέπει να πληρούν και άλλες προδιαγραφές οι οποίες και αναφέρονται στα σχετικά κεφάλαια του Σχεδίου Περιοχής. Σε άλλες όμως περιοχές της πόλης όπως για παράδειγμα στον Κάψαλο, την Καθολική ή την Αγία Ζώνη οι αλλαγές είναι εφαρμόσιμες. Το σχήμα 3/3/1 παρουσιάζει ορισμένες διατομές δρόμων οι οποίες θα μπορούσαν να εφαρμοστούν.





## 2. Υλοποίηση:

Η υλοποίηση οποιασδήποτε από τις ανωτέρω εισηγήσεις είναι εφικτή και εφαρμόσιμη υπό την προϋπόθεση ότι θα ακολουθηθεί μια σωστή και ενδεδειγμένη διαδικασία η οποία ξεκινά από την υιοθέτηση της από τον Δήμο ως αρμόδια αρχή. Ακολούθως θα πρέπει να υπάρξει συνεννόηση και συνεργασία με κρατικές υπηρεσίες και αρχές κοινής ωφέλειας ώστε οι προτάσεις να τροποποιηθούν ανάλογα και με τις δικές τους εισηγήσεις καθώς επίσης και τα σχετικά πρότυπα και προδιαγραφές και να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

Το κόστος της οποιασδήποτε εφαρμογής δεν πρέπει να αποτελέσει κώλυμα για τον λόγο ότι σε περιπτώσεις νέων δρόμων, τότε αυτοί θα κατασκευαστούν από την αρχή σύμφωνα με τα νέα πρότυπα, των οποίων το κόστος κατασκευής είναι παρόμοιο με εκείνο των υφιστάμενων προδιαγραφών. Το κόστος μπορεί να αλλάξει μόνο στην περίπτωση εκείνη που απαιτηθούν αναβαθμισμένης ποιότητας υλικά για το οδόστρωμα ή/και τα πεζοδρόμια, ή εάν υπάρξουν επιπλέον απαιτήσεις όπως π.χ. επιπλέον ειδικός φωτισμός, μεταλλικές σχάρες για τους ανθώνες, ειδική σηματοδότηση, ελεγχόμενη πρόσβαση κτλ.

Στις περιπτώσεις επεμβάσεων σε υφιστάμενες και διαμορφωμένες περιοχές υπάρχει το ενδεχόμενο το κόστος να είναι ψηλό, μόνο στις περιπτώσεις εκείνες όπου θα θεωρηθεί ότι οι απαιτούμενες επεμβάσεις θα πρέπει να είναι σοβαρές και απαιτούνται εκσκαφές, μετακινήσεις υπηρεσιών, νέα οδοστρώματα ή/και πεζοδρόμια κτλ. Στις πλείστες όμως των περιπτώσεων, οι επεμβάσεις αυτές μπορούν να είναι πολύ περιορισμένες και το κόστος να περιοριστεί σε χαμηλά επίπεδα, νοουμένου ότι θα αποφασιστεί ώστε η οποιαδήποτε επέμβαση να είναι η ελάχιστη δυνατή, έχοντας υπόψη ότι η μορφή και η διαχείριση του δρόμου μπορεί να αλλάξει προς το καλύτερο μόνο με μια απλή αλλά κατάλληλη σήμανση, οπότεν το κόστος περιορίζεται κοντά στο μηδέν.

Εάν οι προτάσεις υιοθετηθούν, θα μπορούσαν να μελετηθούν περαιτέρω δύο περιπτώσεις πιλοτικής εφαρμογής ως ακολούθως:

### i. Πιλοτική εφαρμογή σε νέα περιοχή

Ως πιλοτική εφαρμογή για την περίπτωση νέας περιοχής θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί περίπτωση νέου διαχωρισμού γης σε οικόπεδα η οποία να περιλαμβάνει δρόμους πλάτους 11.00μ. Σε περίπτωση που θα περιλαμβάνει και δρόμους πλάτους 13.00μ τότε θα ήταν πιστεύω ακόμη καλύτερα διότι θα μπορεί να υπάρχει η δυνατότητα μελέτης και των δύο περιπτώσεων. Έχω την άποψη ότι ως τέτοια περίπτωση, θα μπορούσε να θεωρηθεί εκείνη διαχωρισμού γης σε οικόπεδα και Δημόσια Πλατεία, ο οποίος εξασφάλισε σχετικά πρόσφατα πολεοδομική άδεια και σήμερα βρίσκεται στο στάδιο εξέτασης της άδειας οικοδομής, και ο οποίος αφορά γη παρά το πρόσφατα ανεγερθέν Λύκειο Λευκοθέας.

### ii. Πιλοτική εφαρμογή σε υφιστάμενη περιοχή

Ως πιλοτική εφαρμογή για την περίπτωση υφιστάμενης διαμορφωμένης γειτονιάς θα εισηγούμουν μια από τις πιο χαρακτηριστικές ίσως περιοχές της Λεμεσού η οποία βρίσκεται σε σχετικά κεντρικό σημείο της πόλης, είναι πυκνοκατοικημένη και προσφέρεται για χρήση ποδηλάτου. Συγκεκριμένα η περιοχή που προτείνω είναι αυτή που περικλείεται από τις οδούς Αγίας Φυλάξεως, Δωδεκανήσου, Ιδαίου και Εθνικής Αντιστάσεως. Στην προκειμένη περίπτωση οι τροποποιήσεις μπορούν να περιοριστούν μόνο σε σήμανση και σηματοδότηση του δρόμου, κάτι που σημαίνει ότι μπορεί να εφαρμοστεί χωρίς ουσιαστικό κόστος, ενώ δεν υπάρχουν ούτε σοβαρές



επιπτώσεις στην κυκλοφοριακή διαχείριση των δρόμων αυτών, επομένως δεν πιστεύω να υπάρχει ο κίνδυνος οποιονδήποτε σοβαρών αντιδράσεων. Τα σχήματα 4/2/1, 4/2/2, 4/2/3 και 4/2/4 παρουσιάζουν την υφιστάμενη κατάσταση και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις.

### 3. Συμπεράσματα:

Η βελτίωση του τεχνητού περιβάλλοντος στο οποίο ζούμε, κινούμαστε και εργαζόμαστε, θα πρέπει κατά την άποψη μου να αποτελεί ένα από τους βασικότερους στόχους μιας πολεοδομικής και αναπτυξιακής αρχής. Η αισθητική και ποιοτική αναβάθμιση των γειτονιών και η τάση για συνεχή βελτίωση της προσφερόμενης ποιότητας ζωής σε αυτές αποτελεί πλέον θεσμοθετημένη απαίτηση της Ευρωπαϊκής κοινωνίας.

Οι παρούσες εισηγήσεις δεν μπορούν να αποτελούν παρά μόνο την αρχή ή το έναυσμα για μια σοβαρή και ολοκληρωμένη μελέτη που θα πρέπει να γίνει, και η οποία θα πρέπει να καταπιαστεί αναλυτικά όχι μόνο με δύο ή τρεις τύπους δρόμων, αλλά με όλη την πόλη, την κάθε γειτονιά με τις ιδιαιτερότητες της ξεχωριστά, τις πλατείες, τους πνεύμονες πρασίνου, τους εμπορικούς άξονες. Ειδικά σε εμπορικούς άξονες η μελέτη αυτή θα πρέπει να περιλάβει και εισηγήσεις σχετικά με τις προθήκες, τις διαφημίσεις την εμπορική συνέχεια κτλ. Η σημερινή εικόνα της πόλης είναι υποβαθμισμένη και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να μας ικανοποιεί, ούτε και ανταποκρίνεται στα επίπεδα εκείνα τα οποία θα θέλαμε πιστεύω όλοι να ήταν. Η ριζική αλλαγή βραχυπρόθεσμα είναι ανέφικτη, είναι όμως δυνατή η σταδιακή βελτίωση με βάση ένα προγραμματισμένο σχέδιο που θα πρέπει να καταρτιστεί.

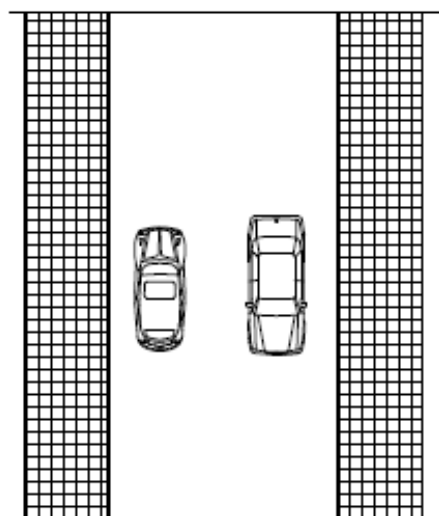
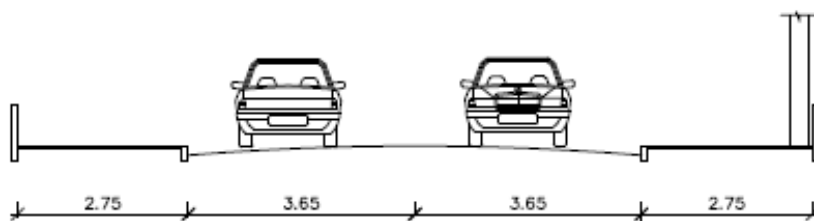
Δεν μπορώ να διεκδικήσω την πατρότητα των εισηγήσεων για αλλαγή των χαρακτηριστικών των οποιωνδήποτε δρόμων, διότι αυτό αποτελεί ήδη διεθνή πρακτική, τα αποτελέσματα της οποίας μόνο ως θετικά μπορούν να χαρακτηριστούν.

Σαν τελικό γενικό συμπέρασμα θα μπορούσα να αναφέρω ότι η σταδιακή βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης είναι εφικτή με κόστος το οποίο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως απαγορευτικό, το δε όφελος από την εφαρμογή των οποιωνδήποτε μέτρων αναμένω ότι θα είναι ουσιαστικό.



ΣΧΗΜΑ 3/1/1

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 12,80m  
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

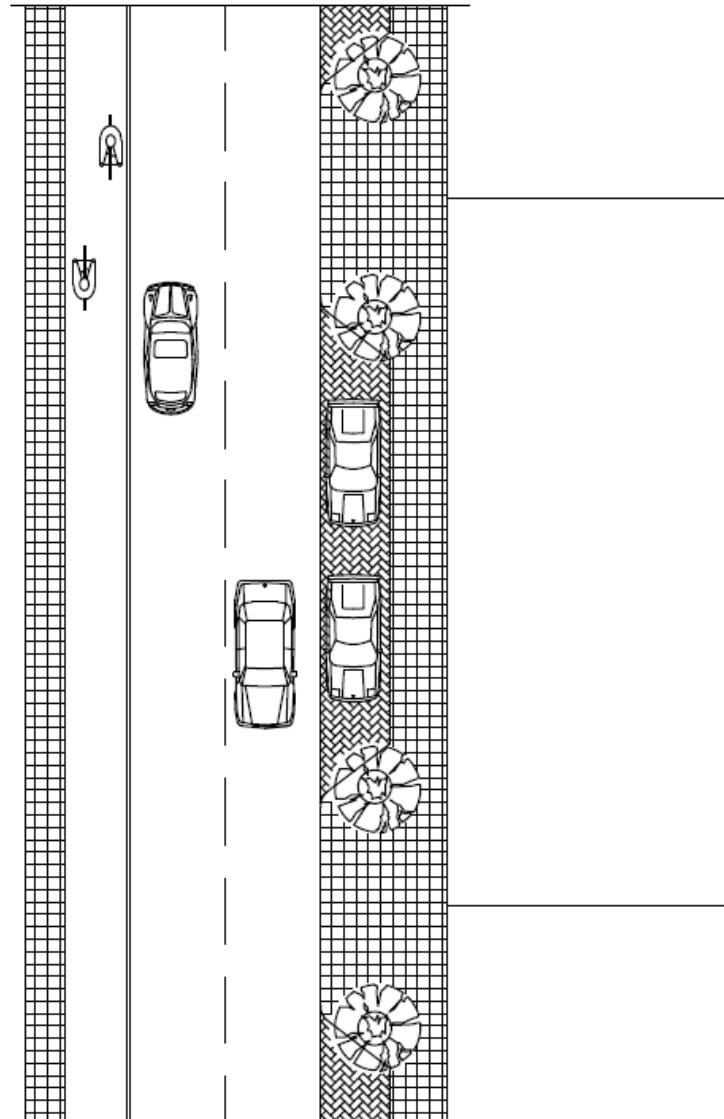
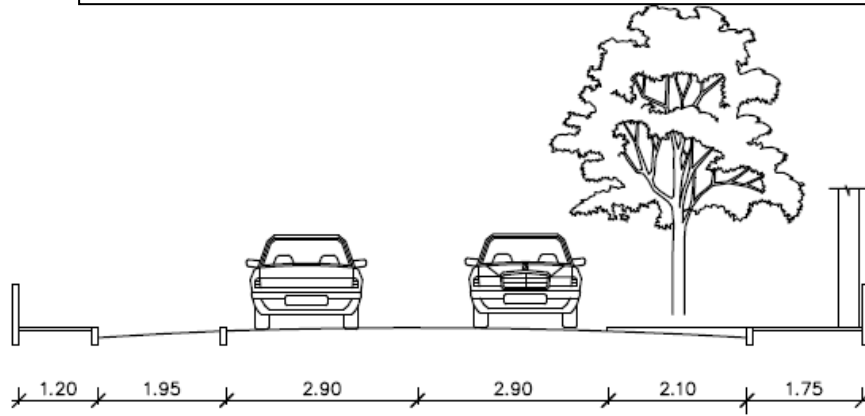




ΣΧΗΜΑ 3/1/2

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 12,80m  
ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ ΚΑΙ ΧΩΡΟ  
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

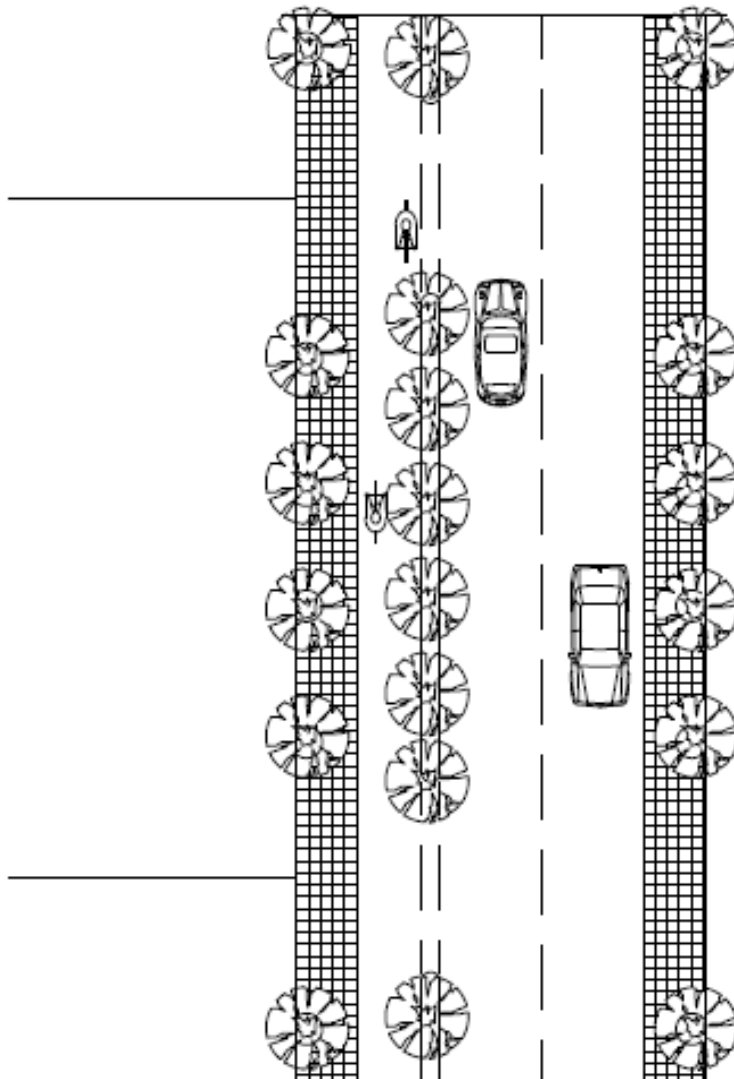
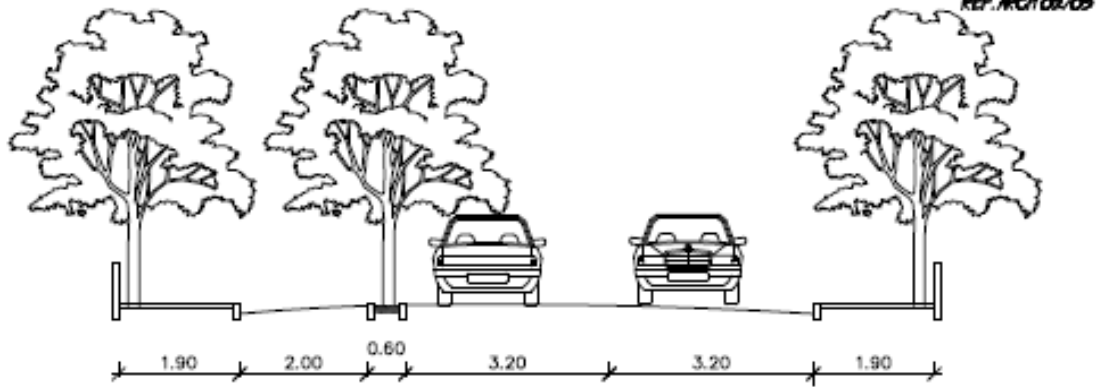
REF. ARCH 02/02





ΣΧΗΜΑ 3/1/3

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 12,80m  
ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ  
ΚΑΙ ΝΗΣΙΔΑ ΠΡΑΣΙΝΟΥ**



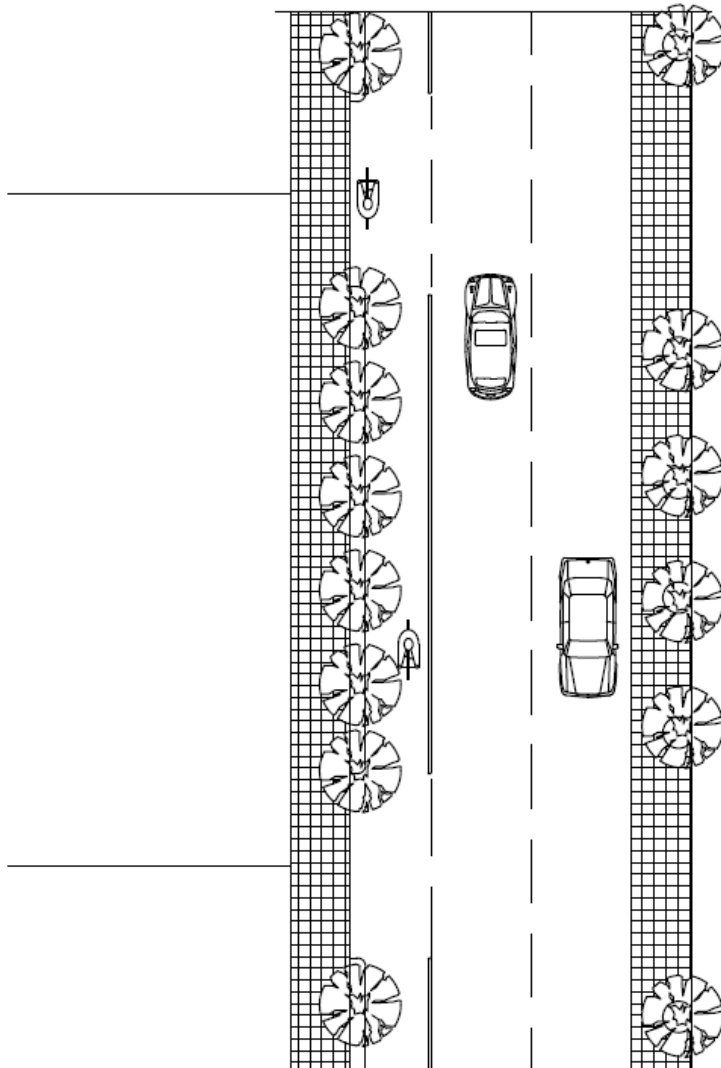
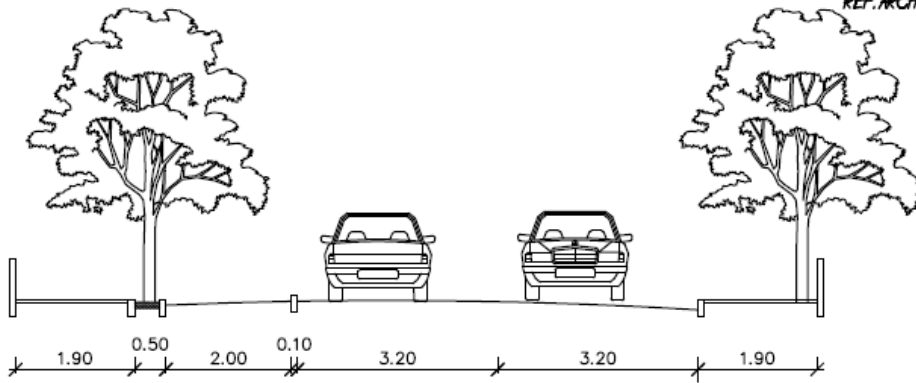




ΣΧΗΜΑ 3/1/4

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 12,80m  
ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ  
ΚΑΙ ΑΝΘΩΝΑ ΣΤΗΝ ΜΙΑ ΠΛΕΥΡΑ**

REF. AKCH 02/04

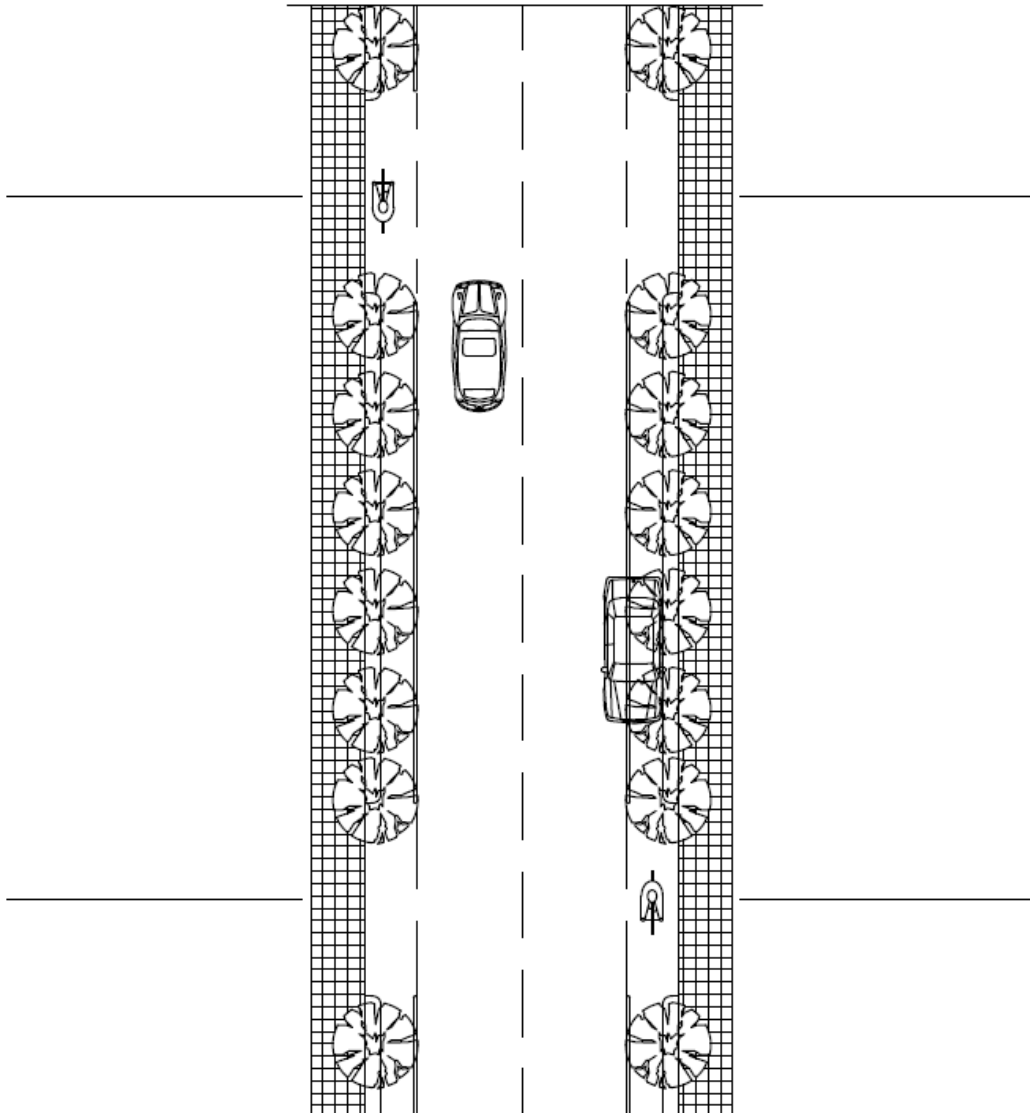
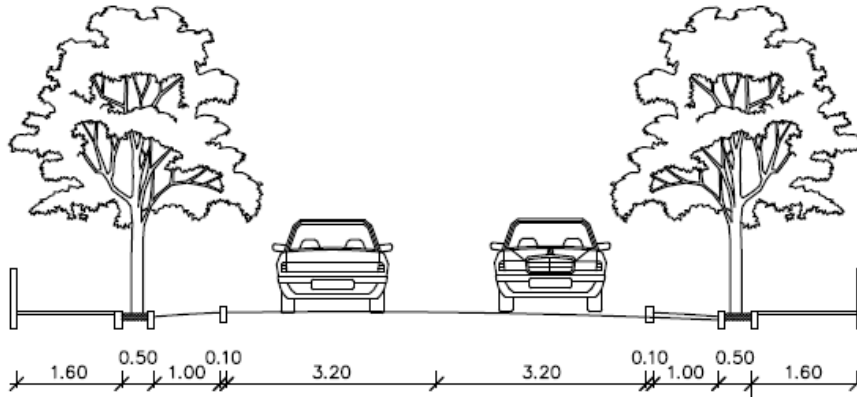




ΣΧΗΜΑ 3/1/5

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 12,80m  
ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ  
ΚΑΙ ΑΝΘΩΝΑ ΣΤΗΝ ΜΙΑ ΠΛΕΥΡΑ**

ΚΕΡ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΣ

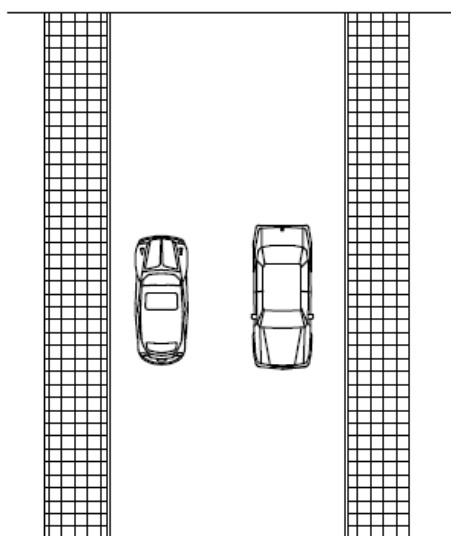
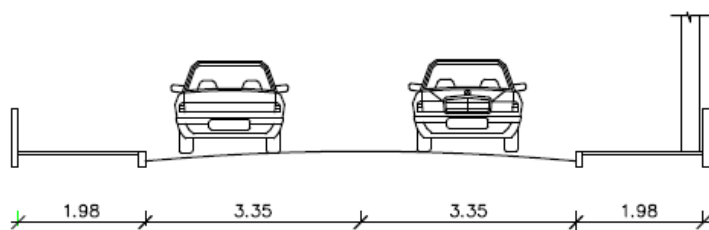




ΣΧΗΜΑ 3/2/1

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 11,66m  
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

REF. ARCH 02/06

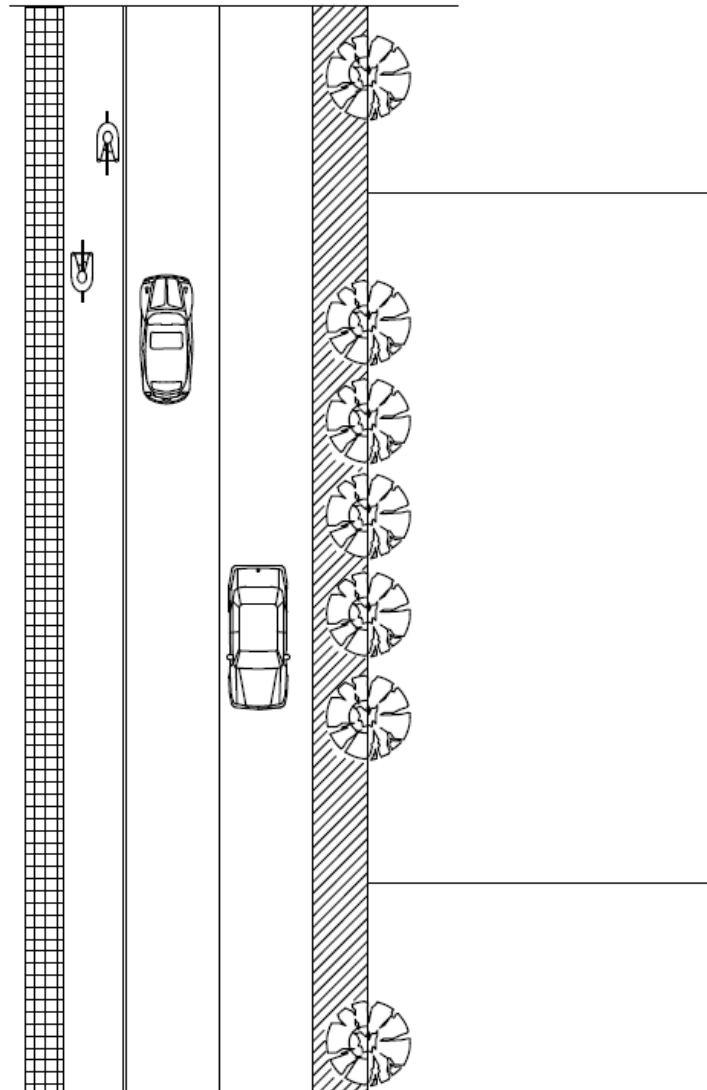
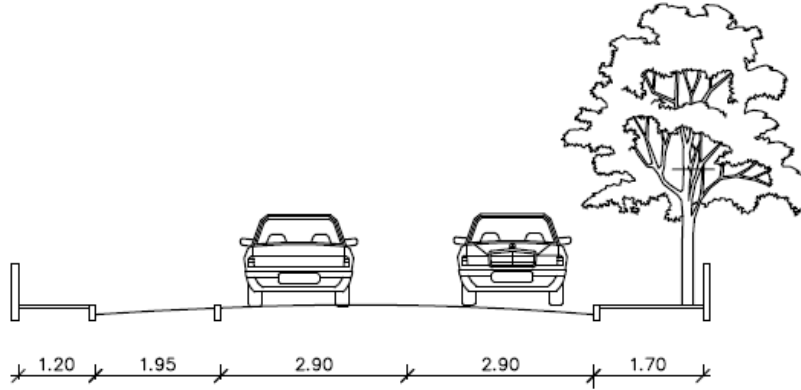




ΣΧΗΜΑ 3/2/2

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 10,66m  
ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ  
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ**

REF. ARCH 02/01



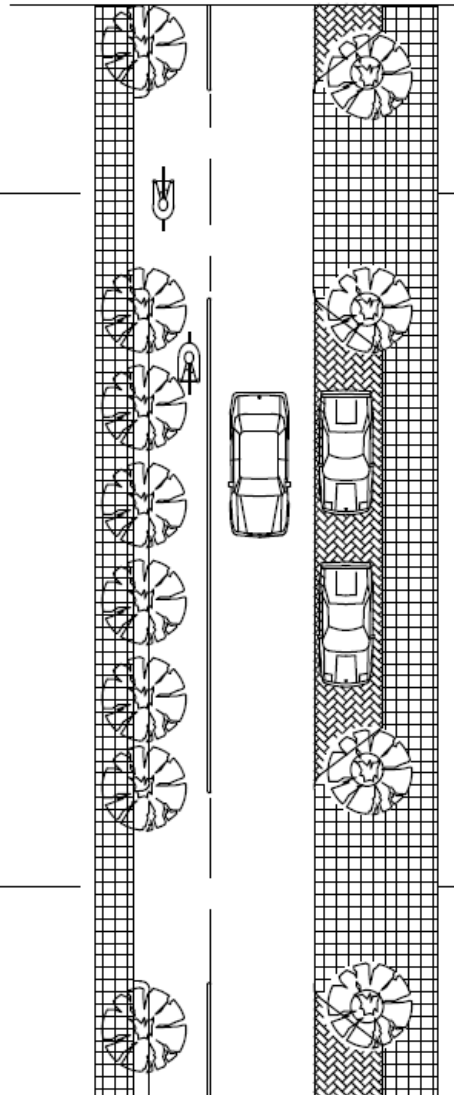
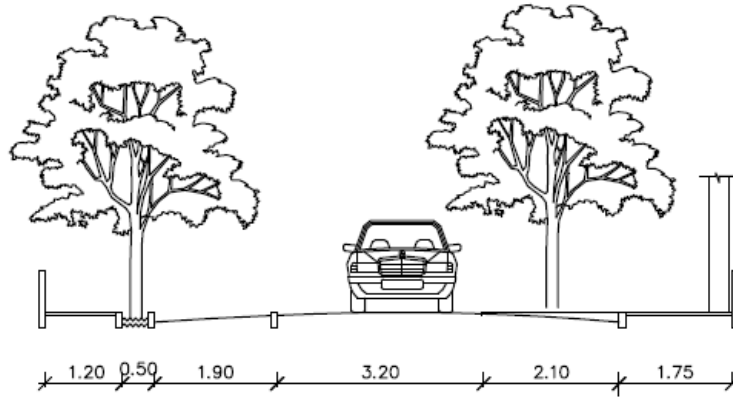




ΣΧΗΜΑ 3/2/4

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 10,66m  
ΜΟΝΟΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ  
ΚΑΙ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

REF. NRC11 02/09

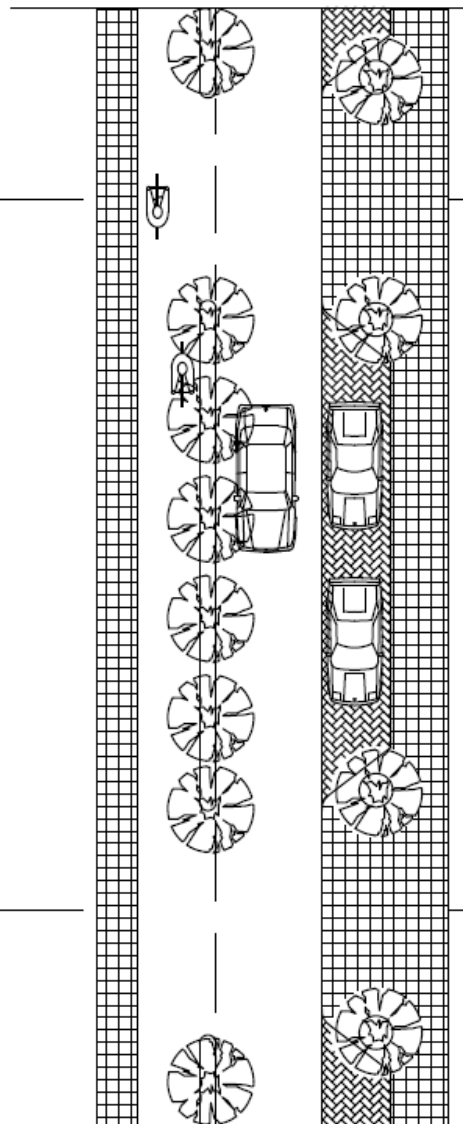
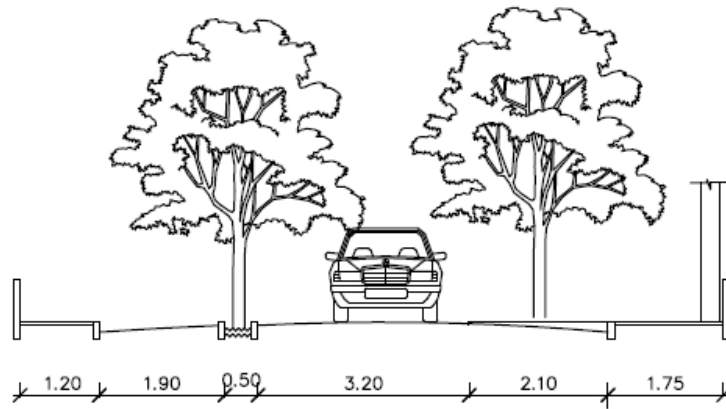




ΣΧΗΜΑ 3/2/5

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 10,66m  
ΜΟΝΟΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ  
ΚΑΙ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

REF. AFG1 02/10

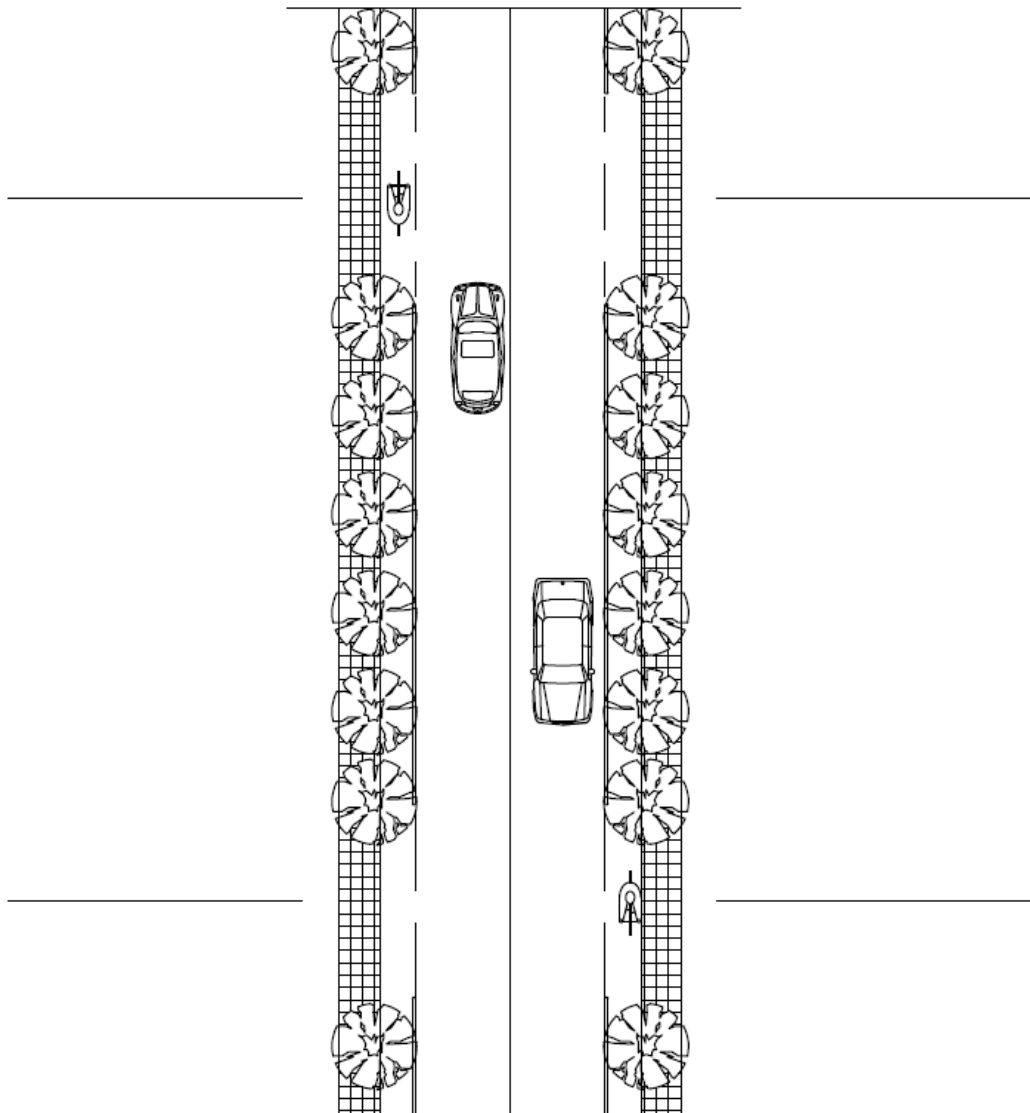
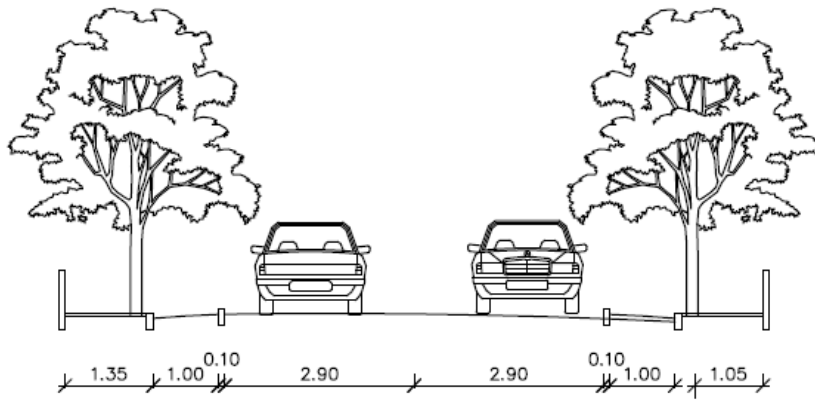




ΣΧΗΜΑ 3/2/3

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 10,66m  
ΑΜΦΙΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ  
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ ΣΤΙΣ ΔΥΟ ΠΛΕΥΡΕΣ**

REF. APO11 02/08

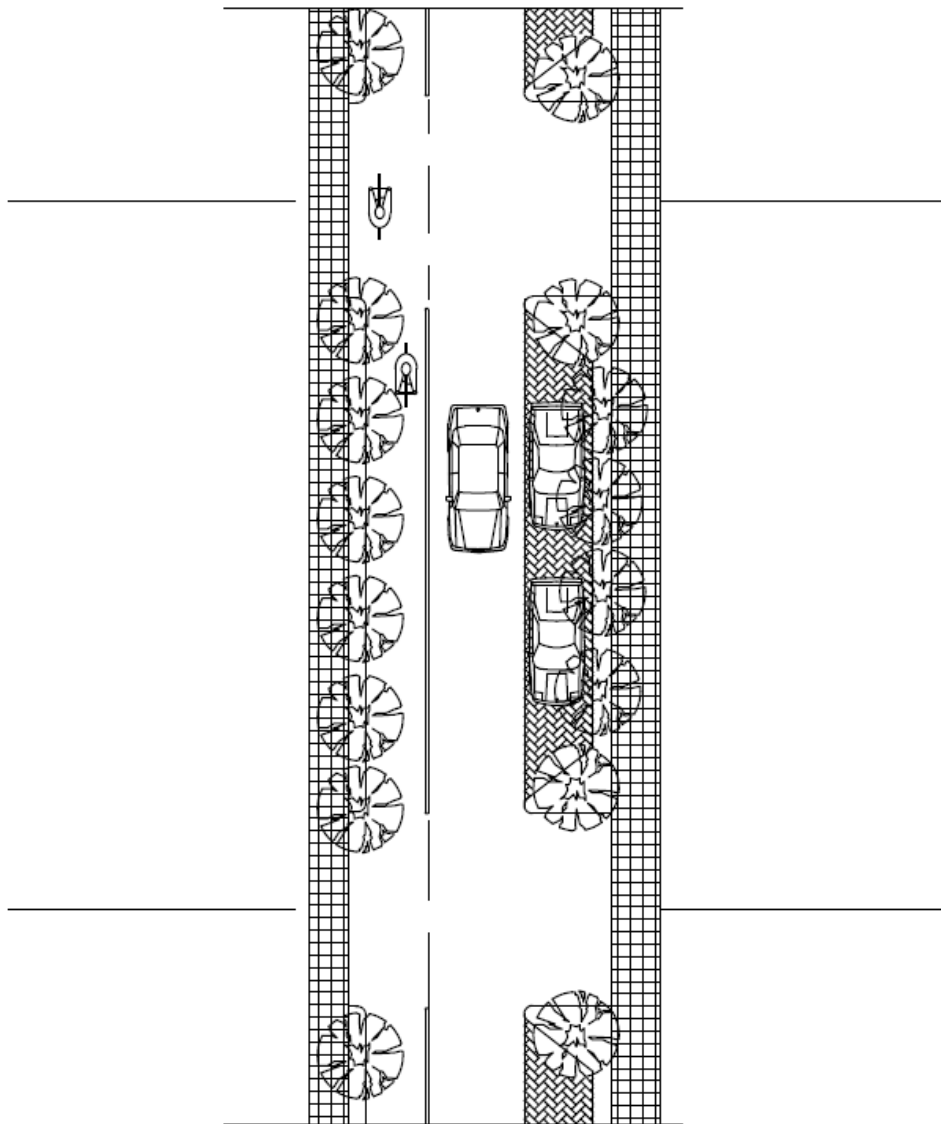
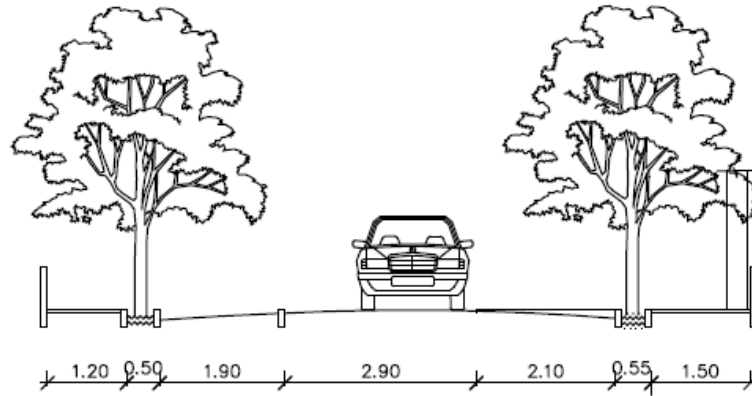




ΣΧΗΜΑ 3/2/6

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 10,66m  
ΜΟΝΟΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ  
ΚΑΙ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

REF. ARCH 02/11



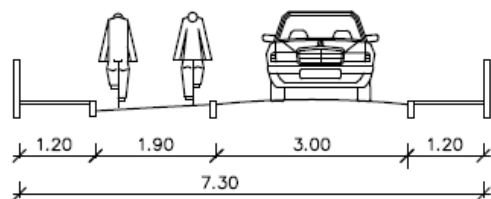
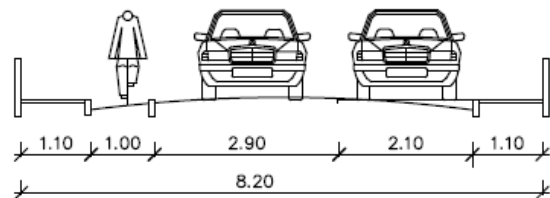
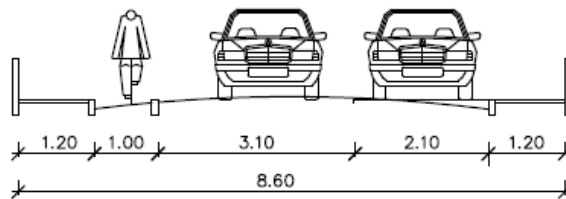
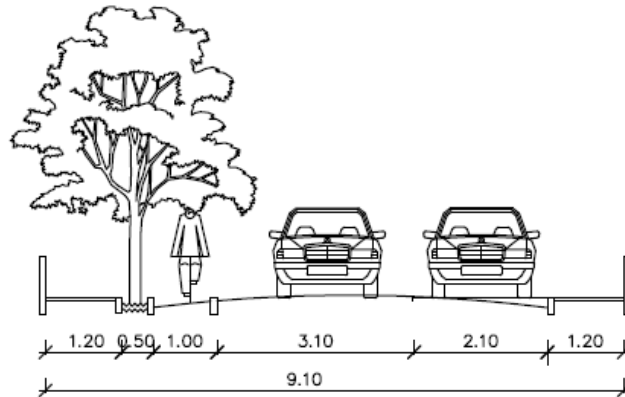
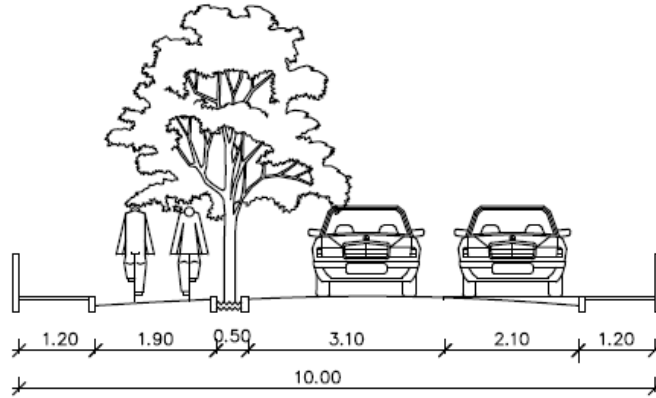




ΣΧΗΜΑ 3/3/1

**ΔΡΟΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ <10,66m  
ΜΟΝΟΔΡΟΜΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ  
ΚΑΙ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

ΚΕΡ.ΑΡΧ.02/12









## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

### ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΚΑΙ ΕΙΣΗΓΗΣΕΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 12Γ ΤΟΥ ΠΕΡΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΝΟΜΟΥ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

Με την παρούσα ανακοίνωση, πληροφορείσθε ότι η προθεσμία για την έγγραφη υποβολή στο Πολεοδομικό Συμβούλιο, αιτιολογημένων απόψεων ή εισηγήσεων αναφορικά με την τροποποίηση του Σχεδίου Περιοχής Κέντρου Λεμεσού από κάθε ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, σώμα ή αρχή, παρατείνεται και λήγει στις 30 Μαρτίου 2012.

Για τη διευκόλυνση κάθε ενδιαφερόμενου, σημειώνεται ότι το ανωτέρω Σχέδιο Περιοχής, όπως ισχύει σήμερα (κείμενα και έγχρωμοι χάρτες), καθώς και η Έκθεση Αναθεώρησης του Υπουργού Εσωτερικών 2011, είναι καταχωρημένα στις ιστοσελίδες του Υπουργείου Εσωτερικών και του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως, στις ηλεκτρονικές διευθύνσεις [www.moi.gov.cy](http://www.moi.gov.cy) και [www.moi.gov.cy/trp](http://www.moi.gov.cy/trp), αντίστοιχα. Το Σχέδιο διατίθεται, επίσης, προς πώληση στο Κυβερνητικό Τυπογραφείο.

Το Ειδικό Έντυπο Πρόσκλησης Ε.Ε.Π., το οποίο πρέπει να χρησιμοποιείται για την υποβολή των απόψεων ή εισηγήσεων, διατίθεται στα Γραφεία της Επαρχιακής Διοίκησης Λεμεσού, στα Κεντρικά Γραφεία και στα Επαρχιακά Γραφεία Λεμεσού του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως, στα Γραφεία του Δήμου Λεμεσού, καθώς και στις πιο πάνω ιστοσελίδες.

Το Ειδικό Έντυπο Πρόσκλησης, μαζί με τα σχετικά αναγκαία στοιχεία, πρέπει να κατατεθεί κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες, ή αποσταλεί ταχυδρομικά ή ηλεκτρονικά στο Πολεοδομικό Συμβούλιο το αργότερο μέχρι τις 30/3/2012, ταχυδρομικώς στη διεύθυνση Πολεοδομικό Συμβούλιο, 1454 Λευκωσία, ιδιοχείρως στη διεύθυνση Κινύρα 6-8, 1102 Λευκωσία ή ηλεκτρονικά στη διεύθυνση [esocratous@parad.moi.gov.cy](mailto:esocratous@parad.moi.gov.cy). Απόψεις ή εισηγήσεις που υποβάλλονται μετά την ημερομηνία αυτή δεν θα λαμβάνονται υπόψη.

ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ Ε.Ε.Π.  
ΓΙΑ ΕΠΙΣΗΜΗ ΧΡΗΣΗ ΜΟΝΟ

Παραλήφθηκε:	
Ημερομηνία:	/ /2012
Αριθμός καταχώρησης στο Μητρώο:	

**ΑΠΟΦΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 12Γ  
ΤΟΥ ΠΕΡΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΝΟΜΟΥ  
ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ  
ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ**

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ	
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ / ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ / ΣΩΜΑ/ΑΡΧΗ (αν ισχύει)	
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	
ΤΗΛΕΦΩΝΟ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	
<b>ΟΙ ΑΠΟΦΕΙΣ / ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ Ή ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ :</b> (παρακαλώ σημειώσατε με √ στο κατάλληλο τετράγωνο)	
Υποβάλλονται για συγκεκριμένη ιδιοκτησία	<input type="checkbox"/>
Αφορούν ειδική περιοχή ή υποπεριοχή του Σχεδίου	<input type="checkbox"/>
Αφορούν πολιτική του Σχεδίου	<input type="checkbox"/>
<b>ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ Ή ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΠΟΦΕΙΣ / ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ Ή ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ</b> (παρακαλώ να επισυναφθεί χωρομετρικό σχέδιο στο οποίο η ιδιοκτησία ή περιοχή να περιγραμμισθεί με κόκκινο χρώμα)	
Αρ. τεμαχίου	
Φύλλο / Σχέδιο	
Διοικητική Περιοχή	



**ΘΕΜΑ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΑΦΟΡΟΥΝ ΟΙ ΑΠΟΦΕΙΣ / ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ Ή ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ**  
(παρακαλώ σημειώσατε με ✓ στο κατάλληλο τετράγωνο)

Οι απόψεις / εισηγήσεις ή παραστάσεις, όπως και τα επιχειρήματα που τις δικαιολογούν, πρέπει να καταγραφούν σε επιπρόσθετες σελίδες μεγέθους Α4, που θα επισυναφθούν στο παρόν Έντυπο

1	Πρόνοιες Πολιτικής Οικιστικής Ανάπτυξης	
1α	Επέκταση Οικιστικών Ζωνών	
1β	Αναβάθμιση Συντελεστών Ανάπτυξης Οικιστικής Ζώνης	
2	Πρόνοιες Πολιτικής Εμπορικής Ανάπτυξης, Γραφείων και άλλων Κεντρικών Λειτουργιών – Εμπορικές Περιοχές/Αξόνες	
2α	Επέκταση Εμπορικών Αξόνων	
2β	Αναβάθμιση Συντελεστών Ανάπτυξης	
3	Πρόνοιες Πολιτικής Τουριστικής Ανάπτυξης - Περιοχές Τουρισμού / Οικιστικής Ανάπτυξης	
3α	Επέκταση περιοχών Τουρισμού	
3β	Καθορισμός νέας Τουριστικής Ζώνης	
3γ	Αναβάθμιση Συντελεστών Ανάπτυξης	
4	Πρόνοιες Πολιτικής Βιοτεχνικής και Αποθηκευτικής Ανάπτυξης – Βιοτεχνική Περιοχή/Πάρκο	
4α	Επέκταση Βιοτεχνικής Ζώνης	
4β	Καθορισμός νέας Βιοτεχνικής Ζώνης	
4γ	Αναβάθμιση Συντελεστών Ανάπτυξης	
5	Επηρεασμός από Ζώνη Δημόσιων Χρήσεων (Ζώνη Αα)	
6	Επηρεασμός από Ζώνη Προστασίας	
7	Πρόνοιες Πολιτικής Κυκλοφορίας, Μεταφορών και Στάθμευσης	
7α	Επηρεασμός από καθορισμένο δρόμο πρωταρχικής σημασίας	
7β	Επηρεασμός από καθορισμένο δρόμο δευτερεύουσας σημασίας	
8	Άλλη ειδική ζώνη	
9	Άλλο θέμα	

