



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

**ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

## **ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΠΙΛΟΤΙΚΟΣ  
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ  
ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΕΡΟΣΚΗΠΟΥ ΤΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ  
ΠΑΦΟΥ ΜΕ ΧΡΗΣΗ GIS**

**ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΕΛΕΝΗ**

**Επιβλέπων καθηγητής:**

**Άγγελος Σιόλας**

**Αθήνα, Σεπτέμβριος 2012**

Στην οικογένεια μου

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στον κ. Άγγελο Σιόλα για την εμπιστοσύνη που μου επέδειξε αναθέτοντάς μου την παρούσα διπλωματική εργασία. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Ευθύμιο Μπακογιάννη για την καθοδήγηση, τη στήριξη και τη βοήθειά του όλους αυτούς τους μήνες καθώς επίσης και τον κ. Θωμά Χατζηχρήστο για την ουσιαστική συμβολή του στην εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας.

Το πιο μεγάλο ευχαριστώ το οφείλω στην οικογένεια μου, η οποία με στήριξε κατά την διάρκεια των σπουδών μου, χωρίς τη συμβολή της οποίας δεν θα ήταν εφικτή η απόκτηση του Πτυχίου του Αγρονόμου και Τοπογράφου Μηχανικού.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω όλους μου τους φίλους για την υπομονή και τη βοήθειά τους.

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2012

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχει ως στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, καθώς επηρεάζει την ανάπτυξη του χώρου και κατά συνέπεια τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής όπου γίνεται η πολεοδομική παρέμβαση.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι ο πολεοδομικός σχεδιασμός τμήματος του Δήμου Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου στην Κύπρο. Η εικόνα εγκατάλειψης και μαρασμού που παρουσιάζει η περιοχή, καθιστά επιτακτική την αναβάθμισή της μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς αποτελεί τουριστικό προορισμό λόγω της παραλίας, η οποία εκτείνεται κατά μήκος της περιοχής.

Μέσω του σχεδιασμού αυτού προτείνονται λύσεις αναβάθμισης της περιοχής, οι οποίες έχουν σαν στόχο την ανάδειξη και βελτίωση της εικόνας που παρουσιάζει σήμερα η περιοχή με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας ζωής όχι μόνο των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών.

Τέλος, ο σχεδιασμός παρουσιάζεται στο Google Earth όπου φαίνονται οι ρυμοτομικές και οι οικοδομικές γραμμές καθώς επίσης και οι χρήσεις γης όπως αυτές καθορίζονται με το σχεδιασμό.

## ABSTRACT

Urban's planning aim is to upgrade the quality of life as it affects the development of the area and consequently the socioeconomic characteristics of the area in which an urban intervention is taking place.

The purpose of this thesis is the urban planning of a department of the Municipality of Yeroskipou in Paphos, Cyprus. This region presents a picture of neglect and wilting which makes it imperative to upgrade through the planning process since it is a tourist destination because of the beach which stretches along the area.

Solutions are proposed through the above urban planning in order to upgrade the area, which are aimed to promote and improve today's image of the region while improving the quality of life not only of the residents but the visitors too.

Eventually, the urban planning is presented in Google Earth showing the urban and building lines and the land uses as defined by the urban planning.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
2.	Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	13
2.1	Γενικά .....	13
2.2	Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	14
2.3	Πολεοδομικό Σύστημα της Ευρώπης.....	21
2.3.1	Γενικά .....	21
3.	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	35
3.1	Πολεοδομική νομοθεσία στην Κύπρο .....	35
3.1.1	Σχέδια ανάπτυξης .....	36
3.1.2	Πολεοδομική άδεια και ανάπτυξη .....	38
3.2	Πρόνοιες και Μέτρα Πολιτικής Τοπικού Σχεδίου Πάφου .....	39
3.2.1	Ζώνη Δα1.....	39
3.2.2	Ζώνες Τ5β, Τ3ε2 και Γα6.....	40
3.2.3	Ζώνη Γα2 .....	42
3.2.4	Ζώνη Ειδικής Προστασίας – ΖΕΠ .....	45
3.2.5	Καταστήματα καθημερινής εξυπηρέτησης.....	46
3.2.6	Αθλητικές εγκαταστάσεις.....	46
3.2.7	Υποδομές .....	48
3.2.8	Παραλία .....	49
3.2.9	Εξειδικευμένες Διευκολύνσεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας.....	50
3.3	Μέτρα ρύθμισης της ανάπτυξης .....	52
3.3.1	Δημιουργία νέων οικοπέδων .....	54
3.3.2	Αποστάσεις οικοδομών από όρια οικοπέδων/τεμαχίων .....	55
3.3.3	Πρόνοιες για άτομα με ειδικές ανάγκες .....	56
3.3.4	Δημόσιοι και ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης .....	56
3.3.5	Σύστημα ελεύθερων χώρων .....	56
4.	ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	60
4.1	Πολεοδομική οργάνωση .....	62
4.1.1	Καταγραφή χρήσεων γης .....	62
4.1.2	Συντελεστές.....	64

4.1.3	Πεζοδρόμια, οικοδομικά τετράγωνα.....	66
4.2	Γενικά στοιχεία για την περιοχή μελέτης.....	60
4.3	Υπάρχουσες υποδομές.....	67
4.4	Δημογραφικά στοιχεία.....	69
4.5	Δομή δικτύων κοινής ωφέλειας.....	71
4.5.1	Αποχέτευση.....	71
4.5.2	Τηλεπικοινωνιακό δίκτυο.....	72
4.5.3	Ηλεκτρικό δίκτυο.....	72
4.5.4	Υδρογραφικό δίκτυο.....	74
4.6	Δίκτυο μεταφορών.....	75
4.6.1	Οδικό δίκτυο.....	75
4.6.2	Δημόσια συγκοινωνία.....	76
4.7	Καταγραφή αξιολογών πολεοδομικών στοιχείων.....	77
5.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	79
5.1	Πολεοδομικός Σχεδιασμός.....	79
5.2	Περιγραφή πολεοδομικής παρέμβασης.....	82
5.2.1	Χρήσεις γης.....	83
5.2.2	Οδικό δίκτυο.....	88
5.2.3	Δημόσια συγκοινωνία.....	90
5.2.1	Προδιαγραφές για ΑΜΕΑ.....	92
5.3	Παρουσίαση σχεδιασμού στο Google Earth.....	95
6.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	98
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	101
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	105
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	140

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

2.2. Κατάλογος δικαιούχων του επιχειρησιακού προγράμματος «αιφόρος ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα» .....	19
3.3.5. Τύποι τοπικών πάρκων.....	58
4.2.2. Συντελεστές ανά Πολεοδομική Ζώνη .....	65
4.4. Πρόβλεψη πληθυσμού .....	70
5.3. Συντεταγμένες γεωαναφοράς .....	96

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

2.3.1. Μπλε μπανάνα .....	25
2.3.1. Αστικό δίκτυο Γαλλίας.....	29
2.3.1. Αστικό δίκτυο Ισπανίας .....	31
2.3.1. Αστικό δίκτυο Ιρλανδίας.....	33
4.1. Γεωγραφική θέση περιοχής μελέτης.....	61
4.1. Γεωγραφική θέση και όρια περιοχής μελέτης .....	61
4.2.2. Πολεοδομικές ζώνες περιοχής μελέτης.....	64
4.2.3. Οδικό δίκτυο περιοχής μελέτης.....	66
4.2.3. Χωματόδρομος μεταξύ οικοδομικών τετραγώνων.....	67
4.3. Εγκαταστάσεις τουριστικών καταλυμάτων στην Κάτω Πάφο.....	68
4.3. Σχολεία και πάρκα περιοχής.....	69
4.5.1. Βιολογική μονάδα Αχέλειας.....	72
4.5.3. Ηλεκτρικό δίκτυο ευρύτερης περιοχής.....	73
4.5.4. Αρδευτικό έργο Πάφου .....	75
4.7. Αγρόκτημα Γερμανίας.....	78
5.2.2. Διατομή δρόμου (Δ1) 22 μέτρων .....	88
5.2.2. Διατομή δρόμου (Δ2) 16 μέτρων .....	89



5.2.2. Διατομή δρόμου (Δ3) 10 μέτρων .....	89
5.2.2. Διατομή δρόμου (Δ4) 20 μέτρων .....	90
5.2.3. Προτεινόμενη σύνδεση περιοχής με τη δημόσια συγκοινωνία.....	91
5.3. Πολεοδομικός σχεδιασμός στο Google Earth.....	97

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

5.1. Συνιστώσες πολεοδομικού σχεδιασμού.....	80
--	----

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ

Παράρτημα χαρτών-Χάρτης 1: Χρήσεις γης υπάρχουσας κατάστασης
Παράρτημα χαρτών-Χάρτης 2: Οδικό δίκτυο υπάρχουσας κατάστασης
Παράρτημα χαρτών-Χάρτης 3: Δημόσια συγκοινωνία υπάρχουσας κατάστασης
Παράρτημα χαρτών-Χάρτης 4: Δίκτυο βιώσιμης κινητικότητας
Παράρτημα χαρτών-Χάρτης 5: Πολεοδομικός σχεδιασμός
Παράρτημα χαρτών-Χάρτης 6: Τροποποιημένες χρήσεις γης

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

*Αντικείμενο* της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η πολεοδομική οργάνωση και ο πιλοτικός σχεδιασμός τμήματος μιας περιοχής του Δήμου Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου στην Κύπρο.

*Σκοπός* της διπλωματικής εργασίας είναι η αναβάθμιση και η βελτίωση τόσο της εικόνας όσο και της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής, στοιχεία τα οποία θα προκύψουν μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού. Επιπλέον στόχος είναι η παρουσίαση του σχεδιασμού στο Google Earth, το οποίο είναι ένα πρόγραμμα γραφικής απεικόνισης της Γης.

Για την επίτευξη του σκοπού της διπλωματικής εργασίας η *μεθοδολογία* που ακολουθείται είναι η εξής:

- Σχεδιασμός υφιστάμενης κατάστασης χρησιμοποιώντας ως υπόβαθρό το χάρτη του Τοπικού Σχεδίου Πάφου (Ενότητα 3.1.1.) με το πρόγραμμα Autocad 2012.
- Σχεδιασμός Πολεοδομικής παρέμβασης χρησιμοποιώντας το πρόγραμμα Autocad 2012.
- Μετατροπή του αρχείου .dwg σε αρχείο shapefile χρησιμοποιώντας το πρόγραμμα Autocad Map. Το Autocad Map είναι ένα λογισμικό το οποίο διαθέτει μια σειρά εργαλείων για τη χαρτογραφική απόδοση και λειτουργίες για σύνθεση χαρτών και διαχείριση της γεωγραφικής πληροφορίας.
- Μετατροπή του αρχείου shapefile σε αρχείο Google Earth (.kmz) χρησιμοποιώντας το πρόγραμμα ArcMap. Το ArcMap είναι από τα πιο διαδεδομένα προγράμματα για Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών. Χρησιμοποιείται σε μια μεγάλη ποικιλία εφαρμογών οι οποίες περιλαμβάνουν σχεδιασμό, ανάλυση, διαχείριση και καταγραφή γεωγραφικών συστημάτων.
- Επεξεργασία και δημιουργία θεματικών επιπέδων στο Google Earth.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται συνοπτικά το περιεχόμενο των κεφαλαίων τα οποία απαρτίζουν την παρούσα διπλωματική εργασία, συμπεριλαμβανομένου και του παρόντος κεφαλαίου.

Στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται η εισαγωγή που αφορά στη διπλωματική εργασία, για την οποία παρουσιάζεται το αντικείμενο και ο σκοπός της. Επιπλέον, γίνεται αναφορά στη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε.

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην Πολεοδόμηση στον Ευρωπαϊκό χώρο. Αναφέρονται οι πολιτικές και τα προγράμματα που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και στα αντίστοιχα που εφαρμόζονται στην Κύπρο και δίνονται παραδείγματα του Πολεοδομικού συστήματος που ακολουθείται σε ορισμένες χώρες της Ευρώπης.

Το 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο πραγματεύεται το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον πολεοδομικό σχεδιασμό στην Κύπρο. Γίνεται αναφορά στο πολεοδομικό σύστημα της Κυπριακής Δημοκρατίας και στη συνέχεια παρατίθενται οι περιορισμοί που διέπουν την ανάπτυξη στην περιοχή μελέτης, περιορισμοί οι οποίοι προκύπτουν από τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Πάφου.

Η μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης αποτελεί το αντικείμενο του 4<sup>ου</sup> κεφαλαίου. Παρουσιάζονται με συνοπτικό τρόπο τα πολεοδομικά και γενικά στοιχεία της περιοχής, καθώς επίσης και στοιχεία που αφορούν στον πληθυσμό, τις υποδομές και τα δίκτυα. Χάρτες χρήσεων γης, οδικού δικτύου, δικτύου βιώσιμης κινητικότητας και της δημόσιας συγκοινωνίας, παρατίθενται.

Αντικείμενο του 5<sup>ου</sup> κεφαλαίου είναι η παρουσίαση του πολεοδομικού σχεδιασμού. Γίνεται αναφορά στο σκεπτικό που ακολουθήθηκε ώστε να επιτευχθεί ο σχεδιασμός και στη συνέχεια παρουσιάζονται οι χρήσεις γης και οι διάφορες δραστηριότητες οι οποίες χωροθετούνται στην περιοχή με βάση τους περιορισμούς που τίθενται από την Πολεοδομική Αρχή. Επιπλέον, περιγράφεται η

διαδικασία που ακολουθήθηκε ώστε να παρουσιαστεί ο σχεδιασμός στο Google Earth.

Στο 6<sup>ο</sup> κεφάλαιο καταγράφονται τα συμπεράσματα τα οποία προκύπτουν από την πολεοδομική παρέμβαση η οποία πραγματοποιήθηκε στην περιοχή.

## **2. Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ**

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί, γίνεται προσπάθεια ανάλυσης της πολεοδόμησης στην Ευρώπη. Γίνεται αρχικά αναφορά στις πολιτικές που ακολουθεί, καθώς και στα πιλοτικά προγράμματα που θέσπισε κατά καιρούς η Ενωμένη Ευρώπη, όσον αφορά στην πολεοδομική ανάπτυξη, με αναφορές στα προγράμματα που ισχύουν για την Κύπρο. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται συνοπτικά το πολεοδομικό σύστημα στον Ευρωπαϊκό χώρο, με εκτενείς αναφορές στα αντίστοιχα συστήματα ορισμένων κρατών-μελών.

### **2.1 Γενικά**

Ο χώρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ένας ιδιόμορφος χώρος, ο οποίος μεταβάλλεται συνεχώς μέσα από τις διευρύνσεις που πραγματοποιούνται τα τελευταία πενήντα χρόνια. Μέσα στην πενήνταετία, τα κράτη-μέλη από έξι έγιναν είκοσι επτά, με παράλληλη αύξηση της έκτασής της από 1.200.000 τετρ.χλμ. σε 4.300.000 τετρ.χλμ.

Η ανοργάνωτη δόμηση και η αυξανόμενη αστική δόμηση αποτέλεσαν τις κινητήριες δυνάμεις για την ανάπτυξη μηχανισμών πολεοδομικού σχεδιασμού από την πλειονότητα των κρατών-μελών. Από το 1989 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω πιλοτικών προγραμμάτων και άλλων χρηματοδοτικών μέσων, ξεκίνησε την προσπάθεια διαμόρφωσης μιας αστικής και περιφερειακής πολιτικής. Οι πολεοδομικοί νόμοι αποτέλεσαν κομβικά σημεία στη διαμόρφωση του πολεοδομικού σχεδιασμού των Ευρωπαϊκών πόλεων.

Η παγκοσμιοποίηση και ο ανταγωνισμός των πόλεων σε συνδυασμό με την ανάγκη διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης με τρόπο οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικό βιώσιμο, επηρέασαν τον πολεοδομικό σχεδιασμό σε σημείο που

επέφεραν αλλαγές στη λειτουργία του. Επιπλέον, ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ευρώπη επηρεάζεται από το συνδυασμό τριών παραγόντων: των οικονομικών και των πολιτικών πιέσεων, των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης και την αλληλεπίδραση των επιρροών τους τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο και της σχετικής δυναμικής των διαφόρων παραμέτρων που εμπλέκονται στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Οι συγκεκριμένοι παράμετροι καθιστούν την πολεοδομική σχεδίαση ένα δύσκολο εγχείρημα, καθώς απαιτείται μεγάλη προσπάθεια για να συμπέσουν. Η λειτουργία των παραπάνω παραγόντων στις πόλεις, προκαλεί αλλαγή στον πολεοδομικό σχεδιασμό, με αποτέλεσμα ο σχεδιασμός μιας πόλης να συνδέεται τόσο με τις οικονομικές και πολιτικές δυνάμεις όσο και με το εθνικό, νομικό και θεσμικό καθεστώς.

## **2.2 Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Για περισσότερα από 20 χρόνια η συνεργασία, η ανταλλαγή ορθών πρακτικών και η εδαφική συνοχή αποτέλεσαν τις κινητήριες δυνάμεις για την αστική Ευρωπαϊκή πολιτική.

Η πλειοψηφία των πόλεων της Ενωμένης Ευρώπης αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα όσον αφορά στο χωροταξικό και κοινωνικό διαχωρισμό τους, καθώς επίσης και προβλήματα υποβάθμισης. Οι συνέπειες των προβλημάτων αυτών κατεγράφησαν στο βιβλίο "Ευρώπη 2000+" μέσα στο οποίο γίνονται αναφορές σε προβλήματα συγκεκριμένων πόλεων. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Λίβερπουλ όπου τη δεκαετία του '60 λόγω της μείωσης των δραστηριοτήτων του λιμανιού της πόλης, μειώθηκαν κατά συνέπεια και οι θέσεις εργασίας. Ως αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού, οι εργαζόμενοι εγκατέλειπαν την πόλη για να

βρουν δουλειά. Την περίοδο εκείνη είχε καταγραφεί μείωση του πληθυσμού έως και 10.000 κατοίκους το χρόνο.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αντιμέτωπη με τα ανωτέρω προβλήματα, εξέδωσε την πρωτοβουλία URBAN που αναφέρεται στην περίοδο 1994-99, η οποία στόχο είχε:

- ο την παρέμβαση σε μειονεκτούσες περιοχές των πόλεων μέσα από ολοκληρωμένα αναπτυξιακά προγράμματα και
- ο τη στήριξη των ευρωπαϊκών δικτύων αμοιβαίας συνεργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών και εμπειριών για την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική ένταξη.

Παρά το γεγονός ότι η συμμετοχή στην πρωτοβουλία ήταν περιορισμένη, η εφαρμογή της κρίθηκε ικανοποιητική οπότε και επαναλήφθηκε την επόμενη προγραμματική περίοδο (2000-2006) με το όνομα URBAN II. Τόσο το πρόγραμμα URBAN, όσο και το URBAN II, συμμετέχουν ενεργά στον πολεοδομικό σχεδιασμό καθώς ασχολούνται με ζητήματα που αφορούν αναπλάσεις τμημάτων των πόλεων. Συμπερασματικά, το πρόγραμμα αυτό επηρεάζει θετικά την αισθητική εικόνα των πόλεων και γενικά συντείνει στην αποκατάσταση της φυσιογνωμίας εκείνων των πόλεων που παρουσιάζουν προβλήματα οικονομικής και κοινωνικής φύσης.

Η "Ευρωπαϊκή στρατηγική για την ενθάρρυνση πρωτοβουλιών τοπικής ανάπτυξης και απασχόλησης" στοχεύει στην ενεργοποίηση των τοπικών φορέων, ώστε να λαμβάνουν μέρος στην υλοποίηση πολιτικών απασχόλησης. Ως αποτέλεσμα, φθίνουσες πόλεις και περιοχές, αναζωογονούνται αφού με τη στρατηγική αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημιουργούνται νέες θέσεις απασχόλησης, αναβαθμίζονται τα κέντρα των πόλεων και δίνεται η δυνατότητα αξιοποίησης

υπάρχουσων εγκαταλελειμμένων εγκαταστάσεων με αλλαγή των χρήσεων γης. Παράδειγμα αποτελούν τα Docklands στο Λονδίνο, όπου παλαιές αποθήκες μεταβλήθηκαν σε επιχειρηματικό κέντρο και τουριστικό αξιοθέατο με τη βοήθεια έργων ανάπλασης. Είναι εμφανές ότι με αυτό τον τρόπο ανανεώνεται ο πολεοδομικός ιστός μιας πόλης και οδηγεί στη διατήρηση και ανάδειξη των πολιτιστικών και ιστορικών στοιχείων της.

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Γνώσης για τον Αστικό Χώρο (EUKN), συστάθηκε το Νοέμβριο του 2004 στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας και στην πιλοτική αυτή δράση συμμετέχουν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δεκαεπτά κράτη-μέλη της Ε.Ε. μεταξύ των οποίων και η Κύπρος, καθώς επίσης και οι οργανισμοί EUROCITIES και URBACT. Κύριος στόχος του δικτύου είναι η συλλογή, πιστοποίηση και δημοσίευση στο διαδίκτυο μελετών έρευνας, πρακτικής και πολιτικής που αφορούν θέματα ανάπτυξης του αστικού χώρου. Κατά την περίοδο 2005-2010, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Κύπρου (Ενότητα 3.1) συμμετείχε στις εργασίες του δικτύου, παρέχοντας περίπου 25 κυπριακές μελέτες και όλα τα σχετικά βοηθητικά στοιχεία και πληροφορίες (<http://www.moi.gov.cy>).

Το Στρατηγικό Πλαίσιο Έρευνας για την Αστική Αειφορία (URBAN-NET) στοχεύει στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών, αλλά και των γειτονικών χωρών σε θέματα που αφορούν την αστική αειφορία στην Ευρώπη. Όσον αφορά στην Κυπριακή Δημοκρατία, συμμετέχει στο εν λόγω έργο με το Ίδρυμα Προώθησης Έρευνας, το οποίο έχει οριστεί από το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως σε συνεργασία με το Τμήμα Περιβάλλοντος και τα πανεπιστήμια του κράτους.

Το Τμήμα συμμετείχε επίσης και στο πρόγραμμα RehabiMed συνεργαζόμενο με το Τμήμα Αρχαιοτήτων. Το πρόγραμμα ασχολείται με την έρευνα, η οποία αφορά στη συντήρηση και στην αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και την



αξιοποίησή της ως παράγοντα αειφόρου ανάπτυξης. Το πρόγραμμα εφαρμόστηκε στα Πάνω Λεύκαρα της επαρχίας Λάρνακας και είχε σαν αποτέλεσμα την αποκατάσταση χαρακτηριστικών αρχιτεκτονικών στοιχείων της περιοχής, φιλοδοξώντας την εφαρμογή του και σε άλλες περιοχές του νησιού.

Το Urban Development Group (UDG) αποτελεί δίκτυο συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και συγκαλείται σε τακτικά διαστήματα από την εκάστοτε προεδρεύουσα χώρα. Το δίκτυο κατάφερε να ετοιμάσει το "Χάρτη της Λειψίας για τις Βιώσιμες Ευρωπαϊκές Πόλεις", ο οποίος αφορούσε θέματα αστικής ανάπτυξης και οι βασικές του αρχές οι οποίες μεταξύ άλλων είναι η προώθηση προσεγγίσεων πολιτικής «ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης», η δημιουργία και εξασφάλιση δημοσίων χώρων υψηλής ποιότητας και η απόδοση της δέουσας σημασίας στις υποβαθμισμένες περιοχές, ενσωματώθηκαν στα Τοπικά Σχέδια των πόλεων της Κύπρου βάσει του πολεοδομικού συστήματος της χώρας. Η Κυπριακή Δημοκρατία ως προεδρεύουσα χώρα το Β' εξάμηνο του 2012 καλείται να συνεχίσει την προσπάθεια των προηγούμενων χωρών σε θέματα αστικής ανάπτυξης, μελετώντας τις δημογραφικές μεταβολές και τη μετανάστευση στις ευρωπαϊκές πόλεις.

Άλλη μια παραγωγική και ενδιαφέρουσα δράση, είναι αυτή που έχει ως στόχο την ισότιμη κοινωνική ένταξη η οποία γίνεται εφικτή μέσω της αστικής ανάπλασης. Η δράση αυτή στηρίζεται στις αποφάσεις της Συνθήκης του Άμστερνταμ και στοχεύει στην άρση του κοινωνικού αποκλεισμού και των ανισοτήτων. Η άμβλυνση των ανισοτήτων επιτυγχάνεται μέσω προγραμμάτων που αποσκοπούν στην αναβάθμιση τμημάτων των πόλεων όπου κατοικούν περιθωριοποιημένοι πολίτες. Η εξασφάλιση ίσων ευκαιριών τόσο σε κοινωνικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο, προϋποθέτει τη δημιουργία καλύτερων συνθηκών διαβίωσης στις γειτονιές της πόλης, οι οποίες τις πλείστες περιπτώσεις αποτελούν τα ιστορικά

κέντρα των πόλεων. Τα αστικά αυτά έργα χρηματοδοτούνται όπως έχει αναφερθεί και πιο πάνω από τα προγράμματα URBAN.

Η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των πόλεων που αφορά στην Αειφόρο Αστική Ανάπτυξη και έχει ανακοινωθεί από την Επιτροπή, συμβάλλει στην ισόρροπη ανάπτυξη των δικτύων μιας πόλης, καθώς η αναβάθμισή τους καθίσταται εφικτή. Η αναβάθμιση αυτή δίνει ζωντάνια σε τμήματα του αστικού ιστού και βοηθά στην ανάδειξη στοιχείων που συνθέτουν τον αστικό ιστό, αφού βελτιώνεται η προσπελασιμότητα που εξασφαλίζεται από τη βελτίωση των αστικών μεταφορών.

Τα Διαρθρωτικά Ταμεία δίνουν προτεραιότητα σε έργα ανάπλασης και αποκατάστασης του αστικού ιστού δίνοντας έμφαση στην αναμόρφωση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Έργα τα οποία έχουν ως στόχο την καλύτερευση ανοικτών χώρων και την ανάδειξη αρχαιολογικών και όχι μόνο χώρων, χρηματοδοτούνται επίσης από τα Διαρθρωτικά Ταμεία. Το σύστημα των Διαρθρωτικών Ταμείων, προσφέρει τη δυνατότητα εκπόνησης ολοκληρωμένων σχεδίων ανάπτυξης καθώς βασίζεται σε αναπτυξιακά προγράμματα.

Το Ταμείο Συνοχής έχει συσταθεί με σκοπό την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Ένωσης μέσω της χρηματοδότησης έργων τα οποία συνδέονται με το περιβάλλον και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2.1) παρατίθεται ο κατάλογος των δικαιούχων του επιχειρησιακού προγράμματος «αειφόρος ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα» που συγχρηματοδοτείται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής για την περίοδο 2007-2013 σε διάφορες περιοχές της Κύπρου.

**Πίνακας 2.1: Κατάλογος δικαιούχων του επιχειρησιακού προγράμματος «αειφόρος ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα»**

Πηγή: <http://www.structuralfunds.org.cy>

Τίτλος Έργου	Δικαιούχος	Δημόσια Δαπάνη (Εθνική και Κοινοτική)	
		Έτος Έγκρισης Δαπάνης / Έτος Τελικής Πληρωμής	Αρχική Δαπάνη (€)
<b>Αξονας Προτεραιότητας: ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΗΣ ΥΠΑΙΘΡΟΥ</b>			
<b>Ειδικός Στόχος: Αναζωογόνηση Αστικού Περιβάλλοντος και Προώθηση της Επιχειρηματικότητας</b>			
Ανάπλαση Κέντρου Πόλης στη Λεμεσό	Δήμος Λεμεσού	26/5/2009	24.383.366
Ανάπλαση Τμήματος Περιοχής Τακτ-Ελ-Καλέ στην Εντός των Τειχών Πόλη της Λευκωσίας	Δήμος Λευκωσίας	30/6/2009	6.439.200
Ανάπλαση Περιοχής Παλιού Δημαρχείου στην Εντός των Τειχών Πόλη της Λευκωσίας	Δήμος Λευκωσίας	13/4/2010	7.891.250
Ανάπλαση της Πλατείας Ελευθερίας και του Περιβάλλοντα Χώρου	Δήμος Λευκωσίας	1/3/2011	17.638.904,75
Βελτίωση της οδού Πιγιαλέ Πασά στη Λάρνακα	Δήμος Λάρνακας	1/9/2011	13.881.411
Ανάπλαση Τριών Πλατειών στο Αστικό Κέντρο Λάρνακας	Δήμος Λάρνακας	12/10/2009	4.565.106,89
Ανάπλαση - Διαμόρφωση Παραλιακού Μετώπου Πάφου	Δήμος Πάφου	19/10/2009	8.078.515
<b>Ειδικός Στόχος: Ανάδειξη Πολιτιστικών Πόρων και δημιουργία πολιτιστικών και κοινωνικών υποδομών</b>			
Ανακαίνιση Παττίχειου Θεάτρου στη Λεμεσό	Δήμος Λεμεσού	30/9/2009	4.873.091
<b>Ειδικός Στόχος: Δημιουργία βιώσιμου συστήματος μεταφορών</b>			
Κατασκευή της Λεωφόρου Αρχαγγέλου	Τμήμα Δημοσίων Έργων	1/5/2009	22.969.068,67

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) υποστηρίζει οικονομικά τις μειονεκτούσες περιοχές με αποτέλεσμα το 40% του προϋπολογισμού του να έχει δοθεί για την αστική ανάπτυξη. Ο στόχος 1 του ΕΤΠΑ, ο οποίος αφορά περιφέρειες που παρουσιάζουν αστική καθυστέρηση και ο στόχος 2, ο οποίος εστιάζει στα προβλήματα αναδιάρθρωσης των βιομηχανικών περιοχών, παρουσίασαν θετικές επιδράσεις στις περιοχές που απευθύνθηκαν.

Συγκεκριμένα, η εφαρμογή του στόχου 1 στο Merseyside του Λίβερπουλ συνέβαλε θετικά στην προστασία της φυσιογνωμίας της πόλης αφού η ανάπλαση είχε ως στόχο να αναδείξει τις γειτονιές των συνοικιών της πόλης. Ακόμα ένα παράδειγμα είναι αυτό της Ιρλανδίας, όπου τα 900 εκατομμύρια που δόθηκαν, χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή έργων και τη στήριξη των τοπικών επιχειρήσεων με ταυτόχρονη οικονομική αναζωογόνηση των αστικών περιοχών. Αντίστοιχες εφαρμογές έχουν παρατηρηθεί σε περιοχές της Γαλλίας, της Ελλάδας και του Βελγίου.

Όσον αφορά στο στόχο 2, υψηλή χρηματοδότηση δόθηκε στη Μεγάλη Βρετανία και στη Γερμανία. Το ΕΤΠΑ στήριξε κατά 50%-60% τις μεγαλύτερες πόλεις της Γαλλίας και της Ισπανίας. Έργα του στόχου 2 είναι η κατασκευή του συστήματος δημόσιων μεταφορών στο Μπιλμπάο, καθώς επίσης και η αποκατάσταση ιστορικών κτιρίων στη Βαρκελώνη της Ισπανίας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλοντας να διευρύνει τη συμμετοχή των πόλεων στα διάφορα προγράμματα, προωθεί τη μεταξύ τους επικοινωνία και ανταλλαγή αντιλήψεων, δίνοντας παράλληλα τη δυνατότητα πρόσβασης σε τράπεζες πληροφοριών που σχετίζονται με την ανάπτυξη του αστικού ιστού. Η προσπάθεια αυτή θα βοηθήσει στην επίλυση τυχόν προβλημάτων, ευαισθητοποιώντας περαιτέρω τους αντίστοιχους φορείς για θέματα τα οποία επηρεάζουν την εικόνα των πόλεων. Πρωτοβουλίες όπως το έργο Cities in Compliance, επιβραβεύει τις

πόλεις που ικανοποιούν πρότυπα, έτσι ώστε να επιτευχθούν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις αστικής ανάπτυξης.

*Εν κατακλείδι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενδιαφέρεται θερμά για την ευαισθητοποίηση των πολιτών, την περιβαλλοντική τους εκπαίδευση και την ενεργό συμμετοχή τους σε έργα ανάπλασης και προσπάθειας για τη βελτίωση της ασφάλειας του αστικού περιβάλλοντος. Είναι φανερό ότι οι συγκεκριμένοι προβληματισμοί και οι κατευθύνσεις που διατυπώνονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την αειφόρο αστική ανάπτυξη άπτονται με ουσιαστικό τρόπο των ζητημάτων πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής οργάνωσης των πόλεων και επιδρούν αποφασιστικά στη φυσιογνωμία τους (Ιωσήφ Στεφάνου, Ρόϊδω Μητούλα 2003).*

### **2.3 Πολεοδομικό Σύστημα της Ευρώπης**

Στην παρακάτω ενότητα γίνεται αρχικά μια γενική αναφορά στο πολεοδομικό σύστημα της Ευρώπης στο σύνολο των κρατών-μελών. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στο πολεοδομικό σύστημα της Γαλλίας, της Ισπανίας, της Ιρλανδίας και της Ανατολικής Ευρώπης.

#### **2.3.1 Γενικά**

Παρά το γεγονός ότι οι Ευρωπαϊκές χώρες παρουσιάζουν διοικητικές και πολιτικές διαφορές, η πολεοδομική ανάπτυξη στο σύνολο της, ακολουθεί τους ίδιους στόχους και νομοτέλειες. Αφορμή για την ανανέωση του πολεοδομικού ιστού των πόλεων, αποτέλεσε ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος καθώς επέφερε μεγάλης κλίμακας καταστροφές. Τη ριζική ανακαίνιση των δεκαετιών 1950-1970 και τις μεγάλες αναπλάσεις τη δεκαετία του '80, έρχεται να τα αντικαταστήσει η σημερινή πολιτική των «μικρών βημάτων». Σύμφωνα με την πολιτική αυτή, οι αναπλάσεις

πραγματοποιούνται σε επίπεδο γειτονιάς και επιλέγονται εκείνες οι εγκαταστάσεις οι οποίες επείγουν να αναδιαμορφωθούν.

Όλα τα συστήματα του πολεοδομικού σχεδιασμού, καθιερώθηκαν ως μια σειρά πολύπλοκων διαδικασιών προώθησης και ελέγχου της αστικής ανάπτυξης και δόμησης. Τα τελευταία χρόνια πολλές χώρες επιδιώκουν μεταρρυθμίσεις με βελτιωτικό χαρακτήρα που αποσκοπούν στην προσαρμογή των συστημάτων στις σύγχρονες κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες (Δρ.Αθηνά Γιαννακού, 2009). Η εφαρμογή των πολεοδομικών πρακτικών σε κάθε πόλη επικεντρώνεται στην υλοποίηση των αρχών της αειφορίας και της κοινωνικής συνοχής.

Οι Ευρωπαϊκές πόλεις ιεραρχούνται με βάση κατά κύριο λόγο τον πληθυσμό τους. Παρά το γεγονός ότι οι μεγάλες πόλεις πολλαπλασιάζονται, η αστική ιεραρχία παραμένει σταθερή. Το Λονδίνο, το Παρίσι και το Μιλάνο είναι Άλφα παγκόσμιες πόλεις. Εντός των διοικητικών τους ορίων, έχουν πληθυσμό 5 εκατομμύρια ο οποίος φτάνει τα 20 εκατομμύρια στα προάστια. Η Μαδρίτη και η Ζυρίχη είναι Βήτα παγκόσμιες πόλεις, ενώ η Ρώμη με τη Βαρκελώνη είναι Γάμμα παγκόσμιες πόλεις. Ο πληθυσμός τους κυμαίνεται από 1-5 εκατομμύρια και φτάνει τα 10 εκατομμύρια συμπεριλαμβανομένου και των προαστίων. Πιο κάτω στην ιεραρχία βρίσκονται οι πόλεις οι οποίες παρουσιάζουν στοιχεία έτσι ώστε να αποτελέσουν στο μέλλον παγκόσμιες πόλεις. Πόλεις όπως είναι η Λυών, το Δουβλίνο και η Βιέννη παρουσιάζουν ισχυρά αποδεικτικά στοιχεία, η Αθήνα και η Λισσαβόνα παρουσιάζουν κάποια στοιχεία και πόλεις όπως το Εδιμβούργο και το Τορίνο παρουσιάζουν ελάχιστες αποδείξεις.

Τα συστήματα πολεοδομικού σχεδιασμού, άρχισαν να παίρνουν ολοκληρωμένη μορφή μετά το δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο και κυρίως κατά τη δεκαετία του 1960. Το ακτινοκεντρικό σχέδιο είναι η πιο διαδεδομένη μορφή σχεδίου στην Ευρώπη, όπου η πόλη αναπτύσσεται γύρω από ένα ή πολλούς πηρύνες (Σιόλας

A.) Το πολεοδομικό σύστημα των χωρών της Δυτικής Ευρώπης είναι ένα παλιό διασυνδεδεμένο δίκτυο. Η πλειονότητα των μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων ιδρύθηκαν πριν από το 1300. Αποτελείται τόσο από παγκόσμιες πόλεις (Παρίσι, Λονδίνο), όσο και από πόλεις μεσαιού και μικρού μεγέθους. Το αντίστοιχο δίκτυο της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης είναι χαλαρό, και υπάρχουν πόλεις ηλικίας μέχρι και 1200 χρόνων οι οποίες όμως διατήρησαν μέχρι και σήμερα το μικρό μέγεθός τους. Το μεγαλύτερο τμήμα της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης αποτελείται από αγροτικές εκτάσεις, παρά τη μεγάλη ανάπτυξη που βίωσαν κάποιες πόλεις. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει πυρήνας μέσα στο αστικό δίκτυο. Ισχυρές μεσαιές πόλεις απουσιάζουν, καθιστώντας τη γεωγραφική κατανομή του αστικού δικτύου άνιση. Επιπρόσθετα, μόνο ένας μικρός αριθμός των πόλεων θα μπορούσαν να συναγωνιστούν άλλες πόλεις σε διεθνές επίπεδο, αφού η ανάπτυξη των επιχειρήσεων είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο.

Παρά το γεγονός ότι γίνονται προσπάθειες ανάπτυξης της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, οι μεγάλες διαφορές στο πολεοδομικό σύστημα παραμένουν μεγάλες, συγκρινόμενη με το αντίστοιχο σύστημα της Δυτικής Ευρώπης. Η σύγκριση αυτή καταδεικνύει τα εξής συμπεράσματα (CATTAN, et al., 1993):

- Η αστική ανάπτυξη στην Ανατολική Ευρώπη ήταν μέχρι και τρεις φορές μεγαλύτερη από της Δυτικής Ευρώπης. Η ανάπτυξη των πόλεων της Δύσης διήρκεσε μέχρι το 1970, ενώ η Ανατολική Ευρώπη συνέχισε την ανάπτυξη της μέχρι τις αρχές του 1980.
- Στην Ανατολική Ευρώπη η ανάπτυξη των μεγάλων πόλεων ελεγχόταν από τις εκάστοτε πολιτικές λόγος που οδήγησε σε χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης σε σχέση με τις μεσαιού μεγέθους πόλεις. Αντίθετα στην Δυτική Ευρώπη η ανάπτυξη των μεγάλων πόλεων ήταν πιο δυναμική.

Κύριος στόχος της πολιτικής του *European Spatial Development Perspective*, το οποίο θέτει τις βάσεις για την ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη του ευρωπαϊκού χώρου, είναι η πολυκεντρική ανάπτυξη και αυτό για τρεις λόγους:

1. Το πολυκεντρικό πολεοδομικό σύστημα προκαλεί τόνωση στην οικονομία.
2. Το πολυκεντρικό πολεοδομικό σύστημα είναι περιβαλλοντικά βιώσιμο.
3. Το πολυκεντρικό πολεοδομικό σύστημα προωθεί την εδαφική συνοχή καλύτερα από οποιοδήποτε άλλο σύστημα.

Η έννοια της πολυκεντρικότητας εκφράζεται μέσω της "Μπλε Μπανάνας"<sup>1</sup> (Εικόνα 2.1), έννοια η οποία προήλθε από ένα γαλλικό γραφείο σχεδιασμού, το οποίο παρουσίασε μια μελέτη με αντικείμενο τις αναπτυξιακές αλλαγές των αστικών περιοχών στην Ευρώπη (Brunet, 1989). Διαπιστώθηκε ότι ο κύριος αναπτυξιακός άξονας της Ευρώπης -η Μπλε Μπανάνα- ήταν διαφορετικός από τις υπόλοιπες περιοχές της Ευρώπης, σε δημογραφικό, οικονομικό και πολιτιστικό επίπεδο. Αποτελεί ένα ασυνεχή διάδρομο αστικοποίησης, ο οποίος συνδέει μεγάλα αστικά κέντρα τα οποία εκτείνονται βόρεια από την Μεγάλη Βρετανία μέχρι τη γαλλική ενδοχώρα (Λονδίνο, Άμστερντάμ, Βρυξέλλες, Φρανκφούρτη, Ζυρίχη, Μιλάνο).

---

<sup>1</sup> Ονομάστηκε Μπλε γιατί ήταν το χρώμα που χρησιμοποιούσαν οι Γάλλοι γεωγράφοι στην χαρτογραφική τους ανάλυση και Μπανάνα λόγω του σχήματός της.





Εικόνα 2.1: Μπλε μπανάνα

Πηγή: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

Η πλειονότητα των Ευρωπαϊκών χωρών έχουν στοιχεία Λειτουργικών Αστικών Περιοχών (Functional Urban Area)<sup>2</sup>. Αστικά κέντρα με πληθυσμό πάνω από 50.000 κατοίκους και αστικό πυρήνα με πάνω από 15.000 κατοίκους, αστικά κέντρα με πληθυσμό ο οποίος υπερβαίνει το 0,5% του εθνικού πληθυσμού και αστικό πυρήνα με πληθυσμό πάνω από 15.000 κατοίκους και αστικά κέντρα τα οποία παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών ή τουρισμού σε τοπικό ή διεθνές επίπεδο, αποτελούν στοιχεία τα οποία προσδίδουν αυτό το χαρακτηρισμό.

Στον Ευρωπαϊκό χώρο υπάρχουν 1.595 Λειτουργικές Αστικές Περιοχές. Η Κεντρική Ευρώπη χαρακτηρίζεται από πυκνή αστική δομή η οποία ξεκινώντας από τη Μεγάλη Βρετανία, διαμέσου της Ολλανδίας, του Βελγίου, της δυτικής Γερμανίας, της νότιας Γαλλίας, της δυτικής Ιταλίας, της ανατολικής Τσεχίας, της βόρειας Πολωνίας καταλήγει στη Σλοβακία και την Ουγγαρία. Νότια και Βόρεια της Ευρώπης, οι χώρες είναι λιγότερο πυκνοδομημένες, καθώς ο πληθυσμός είναι

<sup>2</sup> Λειτουργικές αστικές περιοχές μπορούν να οριστούν ως περιοχές όπου ο πληθυσμός ταξιδεύει σε μεγαλύτερες πόλεις με σκοπό την εργασία. Ουσιαστικά αποτελούν οικισμούς χώρων εργασίας οι οποίοι προσελκύουν εργατικό δυναμικό από τις γύρω περιοχές.

μικρότερος σε σχέση με τις προαναφερθείσες περιοχές. Σε αυτή την κατηγοριοποίηση ανήκουν χώρες όπως η Ιρλανδία, η Σκανδιναβία αλλά και περιοχές της Ισπανίας και της Ελλάδας. Συμπερασματικά, από το σύνολο των κρατών-μελών, 11 από αυτές χαρακτηρίζονται ως πολυκεντρικές, οι χώρες της περιφέρειας, οι μικρές είναι κατά κύριο λόγο μονοκεντρικές και όσον αφορά στις μεγάλες χώρες της Ένωσης, Γαλλία και Μεγάλη Βρετανία, αποτελούνται από μια λειτουργική Αστική Περιοχή, το Παρίσι και το Λονδίνο αντίστοιχα.

Κάνοντας μια γενική ανασκόπηση των πολεοδομικών συστημάτων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκύπτει ότι στη Μεγάλη Βρετανία το σύστημα διαφέρει από τις υπόλοιπες χώρες. Ενώ οι υπόλοιπες χώρες οδηγούνται προς ένα πιο αποκεντρωτικό και περιφερειακό σύστημα, η Μεγάλη Βρετανία διατηρεί το συγκεντρωτικό σύστημα, θέτοντας όρια στην αυτονομία της τοπικής αυτοδιοίκησης. Όσον αφορά στην Ιταλία και στην Ελλάδα η ποικιλία των πολεοδομικών συστημάτων οδηγεί σε κατακερματισμό και πολυπλοκότητα, ενώ η συστηματικότητα που παρουσιάζουν η Ολλανδία και η Γαλλία οδηγεί σε σαφή προσδιορισμό των όρων δόμησης και των υπόλοιπων παραμέτρων που απαιτούνται για μια πολεοδομική μελέτη.

Το δυνατό πολιτικό σύστημα της Γερμανίας είχε σαν αποτέλεσμα τη διαμόρφωση ενός επίσης δυνατού πολεοδομικού συστήματος το οποίο διαθέτει τη δική του νομοθεσία. Το γεγονός αυτό έχει οδηγήσει σε ποικίλες διαδικασίες σχεδιασμού και στη στελέχωση ενός δυνατού εθνικού πλαισίου. Όσον αφορά στις Σκανδιναβικές χώρες το πολεοδομικό σύστημα οδεύει σε μια αποκεντρωτική δομή, η οποία δίνει έμφαση στους δήμους. Τόσο η Γερμανία όσο και η Σκανδιναβία διαθέτουν ένα γενικό σχέδιο το οποίο συντονίζει τη δραστηριότητα του δημόσιου τομέα και δείχνει ότι λαμβάνεται υπόψη το δημόσιο συμφέρον, καθώς και ένα λεπτομερές σχέδιο το οποίο χρησιμοποιείται όταν κάποια ανάπτυξη πρόκειται να πραγματοποιηθεί και είναι νομικά δεσμευτικό μέσο (Peter Newman, Andy

Thornley 1996). Παρακάτω παρουσιάζεται με πιο λεπτομερή τρόπο τα πολεοδομικά συστήματα κάποιων χωρών της Ευρώπης.

### ***Το Πολεοδομικό Σύστημα της Γαλλίας***

Το πολεοδομικό σύστημα της Γαλλίας διαμορφώθηκε μετά το δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο. Η ανοικοδόμηση άρχισε σε ένα καθυστερημένο θεσμικό και πολιτιστικό πλαίσιο. Το σύστημα ήταν συγκεντρωτικό μέχρι και τις αρχές του 1980, όπου στη συνέχεια η τοπική αυτοδιοίκηση λάμβανε μέρος στο σχεδιασμό. Το γαλλικό σύστημα διέπεται από την εθνική νομοθεσία και συγκεκριμένα από το *Code de l'Urbanisme et de l'Habitat*, το οποίο χρονολογείται από το 1950 και αναθεωρείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Στα μέσα του 1980 την απόφαση για την τοποθεσία των μεγάλων έργων είχε ο Πρόεδρος και το αρμόδιο Υπουργείο έχει την ευθύνη της τοπικής αυτοδιοίκησης και ενσωματώνει το περιβάλλον στο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Οι *zones a urbaniser en priorite* (ZUP-Ζώνες με προτεραιότητα στην πολεοδομική ανάπτυξη), εγκαθιδρύονται το 1958, έχουν μεγάλες διαστάσεις (μέχρι εκατό χιλιάδες κατοίκους) αλλά είναι συντηρητικές όσον αφορά στις τυπολογίες και τα αποτελέσματά τους προς το περιβάλλον. Οι περιοχή που περικλείει μια ZUP, έχει προτεραιότητα ανάπτυξης και χρηματοδότησης από το δημόσιο τομέα. Οι ZUP είναι εκτάσεις οι οποίες διατίθενται για μεγάλες επιχειρήσεις αστικής ανάπτυξης, με κέντρο την περιοχή κατοικίας. Οι ZUP αντικαταστήθηκαν από τις ZAC (Ζωνών Συντονισμένης Διευθέτησης), με βάση τις οποίες εξασφαλίζεται η συνεργασία των ιδιωτικών αναπτυξιακών εταιριών και των τοπικών κοινοτικών φορέων. Στόχος των ZAC, είναι η διόρθωση των πολεοδομικών σφαλμάτων των προηγούμενων δεκαετιών.

*Οι ΖΑC δεν οριοθετούν αυστηρά μια ζώνη στην οποία απευθύνεται η παρέμβαση, αλλά ευνοούν συμπληρωματικές παρεμβάσεις στον περιβάλλοντα χώρο, ενώ ταυτόχρονα δίνεται σημασία και στις θετικές αναξιοποίητες δυνατότητες της περιοχής. Κάθε δραστηριότητα ανάπλασης εξελίσσεται σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο των ΖΑC και το μέσο παρέμβασης που χρησιμοποιείται είναι το «Σχέδιο Πρόγραμμα» που συνοψίζει με τις αρχές του όλη τη σύγχρονη γαλλική φιλοσοφία των αναπλάσεων και το οποίο επιτρέπει αλλαγές, βελτιώσεις και συμπληρώσεις (Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., 1995).*

Το *Loi d'Orientation Foncière*<sup>3</sup> ετοίμασε το 1967 ένα διπλών ταχυτήτων σύστημα για τα σχέδια. Η δημιουργία στρατηγικών σχεδίων δεν είναι υποχρεωτική και μέχρι το 1990 υπήρχαν μέχρι και 200 *Scémas Directeurs*<sup>4</sup>. Κάθε *Scéma Directeur* μπορεί να ξεκινήσει με μια κοινότητα, αλλά πρέπει να περιλαμβάνει μια πλειοψηφία των κοινοτήτων της γύρω περιοχής. Κύριος στόχος τους είναι ο προσδιορισμός του γενικού προσανατολισμού του σχεδιασμού που αφορά στα αναπτυξιακά ζητήματα της υπό εξέταση περιοχής.

Το δεύτερο επίπεδο που αφορά στα σχέδια είναι το *Plans d'Occupation des Sols* (POS-Σχέδιο χρήσεων γης), το οποίο έχει την ευθύνη των κοινοτήτων. Όλες οι κοινότητες με πληθυσμό πάνω από 50.000 έχουν σχέδιο. Παρόλο που η κατασκευή σχεδίων δεν είναι υποχρεωτική, δίνει τη δυνατότητα στις κοινότητες να καθορίζουν την ανάπτυξη εφαρμογών και το δικαίωμα σε κάποιες να αγοράζουν περιοχές-κλειδιά για ανάπτυξη. Τα POS είναι αυστηρά σχέδια διαχωρισμού ζωνών και αποδίδουν τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά των περιοχών. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει POS για μια περιοχή, το κράτος έχει περιεκτικά σχέδια βασισμένα στους εθνικούς κανονισμούς. Τέτοιες περιοχές είναι συνήθως βουνά, ακτογραμμές και ιστορικά κέντρα (Peter Newman, Andy

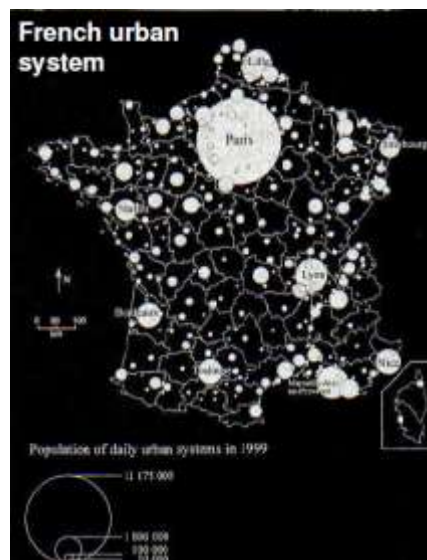
<sup>3</sup> Νόμος Προσανατολισμού της Πόλης.

<sup>4</sup> Scéma Directeur είναι παλιό πολεοδομικό έγγραφο βασισμένο στη γαλλική νομοθεσία, το οποίο περιλαμβάνει τους πολεοδομικούς κανονισμούς της χώρας-Κύριο σχέδιο οδηγίων.

Thornley 1996). Προϋπόθεση για την έγκριση εντάξεων νέων περιοχών στο σχέδιο είναι η καλή εξυπηρέτησή τους από τη δημόσια συγκοινωνία και η μελλοντική εξυπηρέτησή τους από αυτήν.

Κάθε περιφέρεια έχει τη δυνατότητα να ετοιμάζει αναπτυξιακά σχέδια και όσον αφορά στα εθνικά σχέδια, αυτά καθορίζουν τη συνολική οικονομική πολιτική, αφού στο περιεχόμενό τους περιλαμβάνεται και ο οικονομικός σχεδιασμός.

Το Παρίσι είναι η κυρίαρχη πόλη, όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 2.2), όπου το κύριο χαρακτηριστικό είναι οι καθημερινές μετακινήσεις. Όσον αφορά στο αναπτυσσόμενο βόρειο μέρος της χώρας (Μασσαλία, Τουλούζη κτλ.) παρατηρούνται μετακινήσεις προερχόμενες από πρώην αποικίες και τέλος στο νότιο τμήμα της χώρας η ανάπτυξη των πόλεων γίνεται με βάση τη γνώση (Rhône valley).



Εικόνα 2.2: Αστικό δίκτυο Γαλλίας

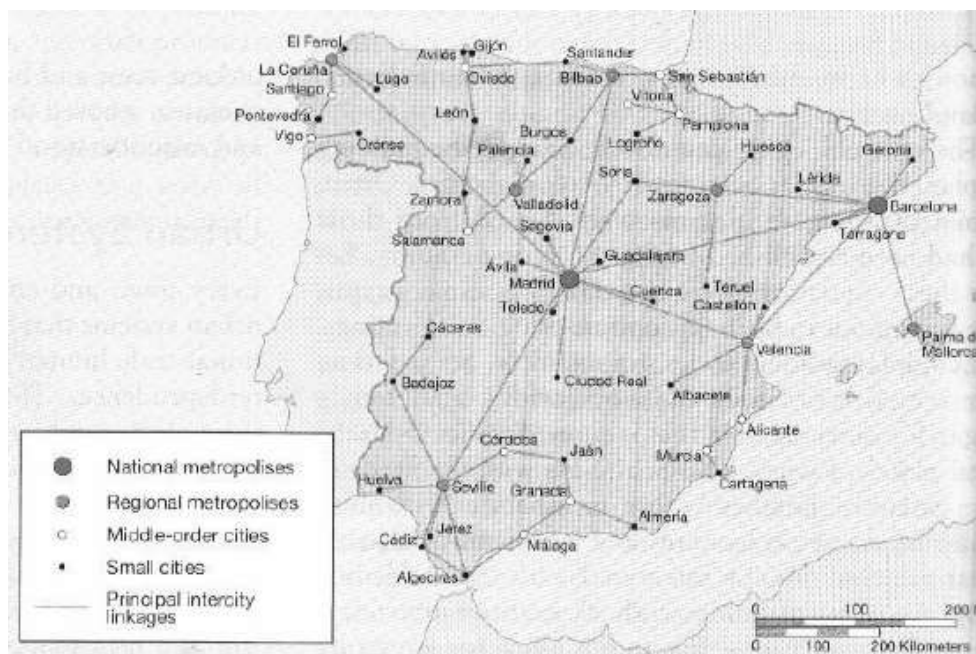
Πηγή: European Urban System, Dr. Slobodan Milutinovic 2010

### *Το Πολεοδομικό Σύστημα της Ισπανίας*

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ισπανία ξεκίνησε τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, αλλά οι βάσεις του σύγχρονου σχεδιασμού στη χώρα τέθηκαν το 1956. Ο θάνατος του δικτάτορα Φράνκο το 1976, του οποίου η διακυβέρνηση επέφερε ραγδαίες πολιτικές αλλαγές, είχε σαν αποτέλεσμα τη μεταστροφή του συστήματος από συγκεντρωτικό σε δημοκρατικό. Η δικτατορία εμπόδιζε την αναθεώρηση των πολεοδομικών διατάξεων, διατάξεις οι οποίες δεν συμβάδιζαν με την αντίστοιχη αναμόρφωση της υπόλοιπης Ευρώπης. Ως επακόλουθο, δόθηκε στις 17 περιφέρειες της χώρας αυτονομία και παράλληλα η δυνατότητα εκπόνησης πολεοδομικών μελετών. Οι 9.000 δήμοι της χώρας είναι υπεύθυνοι για την εκπόνηση και εκτέλεση των τοπικών σχεδίων.

Τα γενικά πολεοδομικά σχέδια εκπονούνται για ολόκληρους τους δήμους και καθίσταται υποχρεωτική για δήμους με πληθυσμό πάνω από 5.000 κατοίκους. Μέσα από τα γενικά πολεοδομικά σχέδια οι περιοχές κατηγοριοποιούνται: σε αυτές που είναι ήδη ανεπτυγμένες, σε αυτές που διατίθενται για ανάπτυξη και στις περιοχές οι οποίες εξαιρούνται από οποιαδήποτε ανάπτυξη. Όσον αφορά στη δεύτερη κατηγορία, οι περιοχές χωρίζονται σε δύο κατηγορίες ανάλογα με το χρόνο χρησιμοποίησής τους. Τα γενικά πολεοδομικά σχέδια περιλαμβάνουν πληροφορίες για τις χρήσεις γης κάθε κατηγορίας και προσδιορίζουν το οδικό δίκτυο, τους ανοιχτούς χώρους και τους κοινωφελείς χώρους. Ο προγραμματισμός των σχεδίων γίνεται σε δύο στάδια: ανά 4 και 8 χρόνια. (Peter Newman, Andy Thornley 1996).

Η χώρα αποτελείται από δύο μεγάλες λειτουργικές περιοχές, ενώ το υπόλοιπο δίκτυο είναι ισορροπημένο έτσι ώστε να αποτελείται και από μεσαίου, αλλά και μικρού μεγέθους λειτουργικές περιοχές. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι μικροί οικισμοί παρουσιάζουν πληθυσμιακή αύξηση σε αντίθεση με τους μεγαλύτερους οικισμούς. Χαρακτηριστικό είναι επίσης το γεγονός ότι οι μικρές πόλεις συνδέονται με μεσαίες πόλεις, αυτές με τη σειρά τους συνδέονται με μητροπολιτικές περιφέρειες οι οποίες συνδέονται με τις εθνικές μητροπόλεις, τη Μαδρίτη και τη Βαρκελώνη (Εικόνα 2.3). Αυτές οι συνδέσεις υποδεικνύουν ότι το Ισπανικό αστικό σύστημα είναι κατασκευασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει ροή κεφαλαίου, αγαθών και πληροφοριών σε όλη τις πόλεις της χώρας.



Εικόνα 2.3: Αστικό δίκτυο Ισπανίας

Πηγή: European Urban System, Dr. Slobodan Milutinovic 2010

### *Το Πολεοδομικό Σύστημα της Ιρλανδίας*

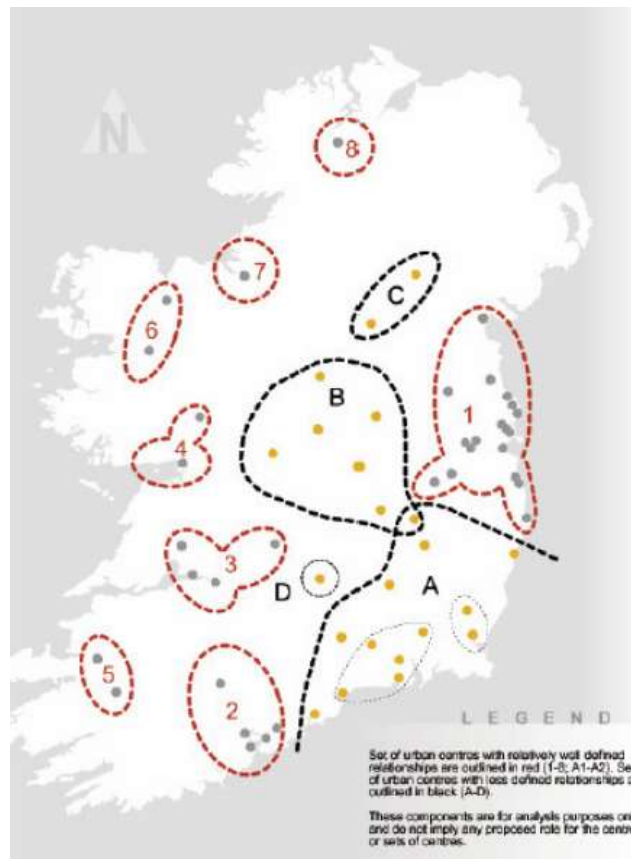
Οι διαδικασίες εκπόνησης πολεοδομικών σχεδίων και οι αδειοδοτήσεις στην Ιρλανδία, ελέγχονται από την εκάστοτε κυβέρνηση. Οι τοπικές αρχές είναι υπεύθυνες για την παραγωγή των πολεοδομικών σχεδίων, η οποία είναι υποχρεωτική και η έγκριση των σχεδίων δεν απαιτεί αποδοχή από κάποια ανώτερη αρχή.

Ολόκληρη η χώρα έχει σχεδιαστεί ως μια ενιαία περιφέρεια κάτω από τους όρους που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Κυρίαρχη πόλη είναι το Δουβλίνο, το οποίο αποτελείται από μόλις έξι λειτουργικές αστικές περιοχές. Η ανάπτυξη της χώρας βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη χρηματοδότηση, η οποία προέρχεται από την Κοινότητα, γεγονός το οποίο συνέβαλε στη μη ύπαρξη διαπεριφερειακής πολιτικής φοβούμενοι τυχόν υπονόμευση της χρηματοδότησης αυτής. Παρά το γεγονός αυτό, τον Ιανουάριο του 1994 τέθηκαν σε ισχύ περιφερειακές βαθμίδες από οκτώ αρχές της χώρας. Σκοπός των αρχών είναι ο συντονισμός της παροχής των δημόσιων υπηρεσιών με τις πολιτικές των υπουργείων και των τοπικών αυτοδιοικήσεων.

Στη χώρα εδρεύει το *Planning Appeals Board*, το οποίο εκδικάζει τυχόν ενστάσεις που αφορούν πολεοδομικές άδειες. Πριν τη σύσταση της Επιτροπής το 1976, οι ενστάσεις περνούσαν από τα χέρια του αρμόδιου Υπουργού. Οι αποφάσεις της Επιτροπής δεν υφίστανται αμφισβήτηση και μπορούν μόνο να διαφοροποιηθούν μέσω του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

Όλες οι λειτουργικές περιοχές της Ιρλανδίας παρουσιάζουν μια δυναμική ανάπτυξη και συγκεκριμένα, τα μικρά αστικά κέντρα αναπτύσσονται περισσότερο από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Η γενική αίσθηση που επικρατεί είναι ότι ακόμα και οι μεγαλύτερες Ιρλανδικές πόλεις είναι μικρές συγκρινόμενες με άλλες πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.





Εικόνα 2.4: Αστικό δίκτυο Ιρλανδίας

Πηγή: European Urban System, Dr. Slobodan Milutinovic 2010

### ***Το Πολεοδομικό Σύστημα στην Ανατολική Ευρώπη***

Η πολιτική αστάθεια σε ορισμένες χώρες σε συνδυασμό με τα προβλήματα που υπήρχαν στην αγορά γης και ακινήτων, είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση ίδρυσης ενός πλήρους πολεοδομικού συστήματος προσανατολισμένου στην αγορά. *Η εθνικοποίηση του εδάφους δεν συνέβαλε στη βελτίωση και την οργάνωση των πόλεων, αντίθετα κατέστρεψε τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά τους, καταργώντας τη διαλεκτική μεταξύ των επιμέρους αποφάσεων* (Leonardo Benevolo, 1993).

Με την επαναφορά της πολιτικής σταθερότητας, αποκαλύφθηκαν τα καταστροφικά αποτελέσματα που επήλθαν στις πόλεις: καταστροφή της αυτόνομης ζωής, μεγάλες περιβαλλοντικές καταστροφές, περιφέρειες με πολυκατοικίες οι οποίες αποσυντίθενται και παραμελημένοι δημόσιοι χώροι.

Στην Πολωνία την ευθύνη για το σχεδιασμό έχουν οι ίδιες οι πόλεις, ευθύνη η οποία τους δόθηκε μετά το 1989. Λόγω του μικρού μεγέθους κάποιων πόλεων της χώρας, δεν κατέστη δυνατό από αυτές η εκπόνηση στρατηγικών μελετών σχεδιασμού. Όσες από αυτές είχαν τη δυνατότητα, οι σχεδιαστές λειτουργούσαν με βάση τη νομοθεσία που είχε θεσπιστεί το 1984. Τα σχέδια τα οποία ετοιμάζονταν από τους αρχιτέκτονες των πόλεων, ήταν δύο ειδών: γενικά σχέδια των πόλεων καθώς και πιο λεπτομερή σχέδια. Οι πολιτικές αναταραχές που ταλάνιζαν τη χώρα, είχαν σαν αποτέλεσμα να μη δοθεί η πρέπουσα σημασία στο σχεδιασμό σε σημείο όπου η κάθε πόλη να υιοθετεί τη δική της προσέγγιση προσανατολισμένη στις εκάστοτε πολιτικές συνθήκες.

Η ζήτηση για νέους μηχανισμούς οι οποίοι προτίθενται να πάρουν τη θέση του σχεδιασμού είναι εμφανής στη Βουλγαρία. Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο της ζήτησης για υπηρεσίες οδήγησε σε πληθώρα μικρών καταστημάτων και καφετεριών. Η ανάγκη για τέτοιες υπηρεσίες μετέτρεψε τις εισόδους των κτιρίων στις προαναφερθείσες χρήσεις, δραστηριότητα η οποία δεν υπόκειται σε κανένα έλεγχο από το πολεοδομικό σύστημα (Thornley, 1993).

### **3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Ο Πολεοδομικός σχεδιασμός διέπεται από νομοθετικό πλαίσιο και από διάφορους κανονισμούς και περιορισμούς. Σκοπός του κεφαλαίου είναι η παρουσίαση του νομοθετικού πλαισίου που ισχύει στην Κύπρο με παράλληλη αναφορά στους περιορισμούς που διέπουν τη συγκεκριμένη περιοχή μελέτης.

#### **3.1 Πολεοδομική νομοθεσία στην Κύπρο**

Ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας νόμος συστάθηκε το Δεκέμβριο του 1972 και δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας σύμφωνα με το άρθρο 52 του Συντάγματος. Ακολούθησαν έξι τροποποιήσεις του νόμου ώστε να ισχύει αυτή τη χρονική περίοδο ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας νόμος του 2011.

Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικίσεως συστάθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1940 και είχε αρχικά συμβουλευτικό χαρακτήρα. Μετά την ανεξαρτησία της Κύπρου το 1960, το Τμήμα προχώρησε στην αναθεώρηση του πρώτου Νομοσχεδίου περί Πολεοδομίας το οποίο εκπονήθηκε από τους Άγγλους το 1957. Η πρώτη Πολεοδομική Μελέτη για την Κύπρο πραγματοποιήθηκε το 1967 ενώ το 1979 συστάθηκε το Πολεοδομικό Συμβούλιο με τον Υπουργό Εσωτερικών να ορίζεται ως Πολεοδομική Αρχή. Το 1990 παραχωρήθηκε εξουσία Πολεοδομικής Αρχής στα Επαρχιακά Γραφεία του Τμήματος και στις τέσσερεις Δημοτικές Αρχές για έκδοση πολεοδομικών αρχών. Σήμερα το Τμήμα είναι αρμόδιο για τον προγραμματισμό και το σχεδιασμό της ανάπτυξης των πόλεων και της υπαίθρου, το σχεδιασμό και την ανοικοδόμηση οικισμών και τη στέγαση των εκτοπισμένων εξαιτίας της τουρκικής εισβολής του 1974 και τη χάραξη της ευρύτερης Στεγαστικής Πολιτικής του Κράτους και για το σχεδιασμό και την υλοποίηση Πολεοδομικών Έργων και εφαρμογή των προνοιών των Σχεδίων Ανάπτυξης (<http://www.moi.gov.cy>).

### 3.1.1 Σχέδια ανάπτυξης

Τα σχέδια ανάπτυξης είναι:

- το Σχέδιο για τη Νήσο
- η Δήλωση Πολιτικής
- τα Τοπικά Σχέδια
- τα Σχέδια Περιοχής

Τα σχέδια ανάπτυξης αποτελούνται από δύο μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά στο γραπτό κείμενο στο οποίο καθορίζονται τα μέτρα πολιτικής που ισχύουν στην περιοχή που καλύπτουν και το δεύτερο μέρος αποτελείται από χάρτες και σχέδια. Στα σχέδια καθορίζονται οι Πολεοδομικές Ζώνες και οι χρήσεις γης που επιτρέπονται σε κάθε τμήμα της περιοχής του Σχεδίου, σχέδια χάραξης δρόμων πρωταρχικής σημασίας ή του βασικού οδικού δικτύου, σχέδια του δικτύου ποδηλατοδρόμων κλπ. Στη Δήλωση Πολιτικής περιλαμβάνονται τα Σχέδια Πολεοδομικών Ζωνών ή των Ορίων Υδατοπρομήθειας για την ύπαιθρο καθώς επίσης και άλλα σχέδια τα οποία αφορούν προστατευόμενες περιοχές ή τοπία κλπ (Χάρτης του Πολίτη για το Πολεοδομικό Σύστημα, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως).

Το *Σχέδιο για τη Νήσο* υιοθετήθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο το Μάιο του 1974, δύο μήνες πριν την Τουρκική εισβολή. Το Σχέδιο για τη Νήσο με βάση τις πρόνοιες της νομοθεσίας, θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρη την έκταση της Κύπρου. Καθορίζει τη γενική χωροταξική πολιτική που πρέπει να ακολουθείται για την προαγωγή και τον έλεγχο της ανάπτυξης και παρέχει ένδειξη των προθέσεων της Κυβέρνησης αναφορικά με τις χρήσεις γης, την κατανομή πληθυσμού, την απασχόληση, τον εντοπισμό της τουριστικής ανάπτυξης, των υπηρεσιών, των περιοχών προστασίας και διατήρησης κλπ. Ωστόσο, το Σχέδιο για τη Νήσο δεν εφαρμόζεται, καθώς μετά την Τουρκική εισβολή και κατοχή, η Κυπριακή

Δημοκρατία δεν μπορεί να ασκήσει έλεγχο σε ολόκληρη την επικράτειά της. Αρμόδιος για την εκπόνηση του είναι ο Υπουργός Οικονομικών.

Το 1982, τη θέση του Σχεδίου για τη Νήσο, ήρθε να αντικαταστήσει ένα γενικευμένο πλαίσιο πολιτικής για την ύπαιθρο, γνωστό ως «*Δήλωση Πολιτικής*». Η υιοθέτηση αυτού του Σχεδίου Ανάπτυξης ήταν αναγκαία αφ' ενός γιατί η Τουρκική κατοχή απέκλεισε τη δυνατότητα οικονομικού και χωροταξικού σχεδιασμού σε όλη την επικράτεια και αφ' ετέρου γιατί οι πιέσεις για ανάπτυξη στην ύπαιθρο σήμαναν την ανάγκη για ρύθμιση της κατάστασης. Εφαρμόζεται σε όλες τις ελεγχόμενες από την Κυπριακή Δημοκρατία περιοχές που δεν καλύπτονται από Τοπικά Σχέδια ενώ ο Υπουργός Εσωτερικών διατηρεί όλες τις εξουσίες που σχετίζονται με τη Δήλωση Πολιτικής (<http://www.moi.gov.cy>).

Τα *Τοπικά Σχέδια* περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα προνοιών που αφορά μεγάλη ποικιλία τύπων ανάπτυξης, δικτύων υποδομής, προτύπων, επιτρεπόμενων μεγεθών και έντασης της ανάπτυξης. Τα Τοπικά σχέδια καθορίζουν όλες τις λεπτομέρειες ανάπτυξης της κάθε περιοχής όπως:

- Νέους δρόμους και αναβάθμιση υφιστάμενων
- Νέες οικιστικές περιοχές
- Τον αριθμό ορόφων στις διάφορες περιοχές και το συντελεστή δόμηση
- Νέες τουριστικές περιοχές
- Νέες βιομηχανικές περιοχές
- Χώρους πρασίνου

Κατά κανόνα, αφορούν ευρείες γεωγραφικές περιοχές που λειτουργούν ως ενιαία σύνολα στο χώρο και οι οποίες ορίζονται με αναφορά σε χάρτη. Το γραπτό κείμενο των Τοπικών Σχεδίων συνοδεύεται από χάρτες Χρήσεων Γης και

Πολεοδομικών Ζωνών, σε κλίμακα 1:10.000. Τα Τοπικά Σχέδια τροποποιούνται στην παρούσα τους μορφή, σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 15 του νόμου ανά πενταετία. Μέχρι σήμερα έχουν δημοσιευτεί τα Τοπικά Σχέδια των τεσσάρων μεγάλων πόλεων (Λευκωσία, Λεμεσός, Λάρνακα, Πάφος) καθώς επίσης και αρκετών Δήμων της ελεύθερης Κύπρου (Λεύκαρα, Αθηαίνου κλπ).

Τα *Σχέδια Περιοχής* περιλαμβάνουν μέτρα πολιτικής και πρόνοιες σε πιο λεπτομερή βαθμό από ότι το περιεχόμενο των Τοπικών Σχεδίων. Αφορούν γεωγραφικές περιοχές οι οποίες είναι μικρότερες σε έκταση σε σχέση με εκείνες που αναφέρονται στα Τοπικά Σχέδια, π.χ. Σχέδιο Περιοχής για το κέντρο της Λεμεσού.

Αρμόδια Πολεοδομική Αρχή για τα Τοπικά Σχέδια και τα Σχέδια Περιοχής είναι ο Υπουργός Εσωτερικών, μερικές από τις εξουσίες του οποίου έχουν παραχωρηθεί στο Πολεοδομικό Συμβούλιο.

### 3.1.2 Πολεοδομική άδεια και ανάπτυξη

Πριν από οποιαδήποτε ανάπτυξη απαιτείται η εξασφάλιση πολεοδομικής άδειας. Σύμφωνα με το νόμο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας η ανάπτυξη ορίζεται ως εξής:

*«Η εκτέλεση οικοδομικών, μηχανικών, μεταλλευτικών ή άλλων εργασιών εντός, επί, πάνω και κάτω από ακίνητη ιδιοκτησία, ή η εκτέλεση οποιασδήποτε ουσιώδους μεταβολής στη χρήση οικοδομής ή άλλης ιδιοκτησίας».*

Για ορισμένους τύπους ανάπτυξης δεν απαιτείται η εξασφάλιση πολεοδομικής άδειας καθώς αυτή θεωρείται δεδομένη. Η εξασφάλιση άδειας οικοδομής πριν την έναρξη οποιασδήποτε εργασίας είναι αναγκαία σύμφωνα με τις πρόνοιες της

σχετικής περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών Νομοθεσίας (Χάρτης του Πολίτη για το Πολεοδομικό Σύστημα, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως).

### **3.2 Πρόνοιες και Μέτρα Πολιτικής Τοπικού Σχεδίου Πάφου**

Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Πάφου του 2011 για την κάθε μία από τις πέντε ζώνες της περιοχής (Ενότητα 4.1.2., Παράρτημα Χάρτης 1) επιτρέπονται οι ακόλουθες αναπτύξεις:

#### **3.2.1 Ζώνη Δα1**

1. Εκτέλεση παραδοσιακών εργασιών στον τομέα της γεωργίας και δασοπονίας.
2. Εκτέλεση εργασιών για μικρής κλίμακας αναπτύξεις που αποσκοπούν στην προστασία, διατήρηση και προβολή των χαρακτηριστικών της περιοχής.
3. Δημιουργία μονοπατιών της φύσης ή άλλων τύπων προσπέλασης και μικρής κλίμακας αναπτύξεων που θα παρέχουν στο κοινό δυνατότητες για περιβαλλοντική εκπαίδευση και ήπιες φυσιολατρικές δραστηριότητες.
4. Εκτέλεση απόλυτα αναγκαίων έργων βασικής υποδομής.
5. Εκτέλεση εργασιών που διεξάγονται από το Τμήμα Αρχαιοτήτων σε αρχαιολογικούς χώρους και αρχαία μνημεία που βρίσκονται στις περιοχές αυτές καθώς και εκτέλεση εργασιών από Τμήμα Δασών.
6. Μικρής κλίμακας διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας για το κοινό και εξειδικευμένες αναπτύξεις ψυχαγωγίας – αναψυχής που έχουν σχέση με την εκπαίδευση για το περιβάλλον και το τοπίο.

Οι παραπάνω επιτρεπόμενες αναπτύξεις θα πρέπει να εντάσσονται στο περιβάλλον, να προσαρμόζονται στο χαρακτήρα και τη φυσιογνωμία της περιοχής και να μην επηρεάζουν τις ανέσεις της. Ο συντελεστής δόμησης δεν θα

υπερβαίνει αυτόν που καθορίζεται από την Πολεοδομική Ζώνη. Όσον αφορά στην παραλία επιδιώκεται η προστασία και η συνετή διαχείρισή της, η αποκατάσταση της οπτικής και λειτουργικής σχέσης της πόλης με τη θάλασσα, και η αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου σε ανοιχτό χώρο αναψυχής και περιπάτου.

Η ανέγερση κατοικίας επιτρέπεται εφόσον το τεμάχιο έχει εμβαδόν τουλάχιστον 4.000 τ.μ., διαθέτει λειτουργική προσπέλαση από εγγεγραμμένο δημόσιο δρόμο πλάτους τουλάχιστον 4.00 μέτρων ή διαθέτει δικαίωμα διόδου πλάτους τουλάχιστον 4.00 μέτρων και μέγιστου μήκους 100 μέτρων, το οποίο να καταλήγει σε εγγεγραμμένο δημόσιο δρόμο πλάτους τουλάχιστον 4.00 μέτρα. Το μέγιστο εμβαδόν κατοικίας είναι 280 τ.μ. και όλες οι οικοδομές πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 10.00 μέτρα από τα σύνορα του τεμαχίου.

### **3.2.2 Ζώνες Τ5β, Τ3ε2 και Γα6**

1. Επιτρέπονται εμπλουτιστικά έργα τουριστικού προϊόντος τα οποία συμβάλλουν στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, στην προσέλκυση ειδικής πελατείας, στην απάμβλυνση της εποχικότητας, στην προβολή της τουριστικής κληρονομιάς, της παράδοσης, της ιστορίας του τόπου κ.ο.κ.
2. Τα εμπλουτιστικά έργα τουριστικών μονάδων και οι επιμέρους χώροι τους μπορούν να αφορούν στα ακόλουθα:
  - Συνεδριακά έργα, μικρότερες αίθουσες συνεδριών για εξυπηρέτηση ομάδων τουριστικών μονάδων και εξειδικευμένοι εκθεσιακοί χώροι.
  - Κέντρα αποκατάστασης, κέντρα ευεξίας όπως θαλασσοθεραπείας, υδατοθεραπείας και ιαματικές πηγές.



- Ολοκληρωμένα αθλητικά συγκροτήματα, στάδια, κολυμβητήρια, κλειστά γυμναστήρια και άλλες μεγάλες υποδομές αθλητικού χαρακτήρα.
- Μουσεία, εκθεσιακοί χώροι, χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων, χώροι παραγωγής παραδοσιακών προϊόντων, κέντρα πληροφόρησης/ερμηνείας και εξειδικευμένα θεματικά πάρκα.
- Εγκαταστάσεις μαρίνων, εγκαταστάσεις παρακολούθησης αγώνων, δελφινάρια, υδροπάρκα και μουσεία θαλάσσης.

Τα αυτοτελή εμπλουτιστικά έργα θα έχουν συντελεστή δόμησης 25%, ποσοστό κάλυψης 20% και ανώτατο αριθμό ορόφων τους δύο.

Στις ζώνες T5β και T3ε2 επιτρέπεται η ανέγερση κατοικίας με το συντελεστή δόμησης που προνοείται για την οικιστική χρήση. Οι κατοικίες θα έχουν ελάχιστο εμβαδόν 100 τ.μ. Σε περιπτώσεις μικτής ανάπτυξης τα καταστήματα και τα γραφεία πρέπει να καταλαμβάνουν τουλάχιστον το 60% του επιτρεπόμενου δομημένου εμβαδού ισογείου.

Εξειδικευμένες διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας (Ενότητα 3.2.9) επιτρέπονται στις συγκεκριμένες Ζώνες εφόσον το τεμάχιο ανάπτυξης έχει ελάχιστη έκταση της τάξης των 5.000 τ.μ. και η ανάπτυξη δεν δημιουργεί όχληση ή υποβάθμιση των ανέσεων των Τουριστικών Ζωνών. Στις συγκεκριμένες Ζώνες επιτρέπονται αναπτύξεις που στεγάζουν πολιτιστικές δραστηριότητες.

Κατά κανόνα δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση καταστημάτων σε Τουριστική Ζώνη με τη μορφή τουριστικών υπηρεσιών, εκτός από την περίπτωση όπου η ανάπτυξη θεωρείται αναγκαία για τη λειτουργία της Τουριστικής Ζώνης και είναι συναφής με τον Τουρισμό. Η διασπορά τέτοιων αναπτύξεων θεωρείται ανεπιθύμητη, οπότε επιδιώκεται η συγκέντρωσή τους.

### 3.2.3 Ζώνη Γα2

Η περιοχή εντάσσεται στην κατηγορία Εξειδικευμένων Αναπτύξεων. Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης είναι οι ακόλουθες:

1. Εκπαιδευτικά τμήματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Το ελάχιστο εμβαδό των οποίων πρέπει να είναι της τάξης των 60.000 τ.μ., το ποσοστό κάλυψης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0.20:1, ο συντελεστής δόμησης το 0.30:1 και ο αριθμός των ορόφων τους τρεις. Οι οικοδομές πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 10.00 μέτρα από τα σύνορα του τεμαχίου.
2. Εκπαιδευτήρια εξαιρουμένου του νηπιαγωγείου. Το ελάχιστο εμβαδό του τεμαχίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 20.000 τ.μ., το ποσοστό κάλυψης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0.20:1, ο συντελεστής δόμησης το 0.30:1 και ο αριθμός των ορόφων τους τρεις. Οι οικοδομές πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 10.00 μέτρα από τα σύνορα του τεμαχίου.
3. Εξειδικευμένα ιατρικά κέντρα, μεγάλα διαγνωστικά κέντρα, ιατρικά κέντρα διεθνών προδιαγραφών και ιδιωτικά νοσοκομεία. Το ελάχιστο εμβαδό του τεμαχίου πρέπει να είναι της τάξης των 20.000 τ.μ., το ποσοστό κάλυψης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0.25:1, ο συντελεστής δόμησης το 0.35:1 και ο αριθμός των ορόφων τους τρεις. Οι οικοδομές πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 10.00 μέτρα από τα σύνορα του τεμαχίου.
4. Κέντρα πολλαπλού αθλητικού/ψυχαγωγικού χαρακτήρα, οργανωμένα αθλητικά κέντρα μεγάλης κλίμακας. Το ελάχιστο εμβαδό του τεμαχίου πρέπει να είναι της τάξης των 20.000 τ.μ., το ποσοστό κάλυψης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0.10:1, ο συντελεστής δόμησης το 0.15:1 και ο αριθμός των ορόφων τους δύο. Οι οικοδομές πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 20.00 μέτρα από τα σύνορα του τεμαχίου.

5. Θεματικά πάρκα. Το ελάχιστο εμβαδό του τεμαχίου πρέπει να είναι της τάξης των 25.000 τ.μ., το ποσοστό κάλυψης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0.25:1, ο συντελεστής δόμησης το 0.35:1 και ο αριθμός των ορόφων τους δύο. Οι οικοδομές πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 30.00 μέτρα από τα σύνορα του τεμαχίου.
6. Κέντρα έρευνας και ανάπτυξης και αναπτύξεις υψηλής τεχνολογίας. Το ελάχιστο εμβαδό του τεμαχίου πρέπει να είναι της τάξης των 15.000 τ.μ., το ποσοστό κάλυψης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0.25:1, ο συντελεστής δόμησης το 0.35:1 και ο αριθμός των ορόφων τους τρεις. Οι οικοδομές πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 10.00 μέτρα από τα σύνορα του τεμαχίου.
7. Τηλεοπτικοί ή/και ραδιοφωνικοί σταθμοί. Το ελάχιστο εμβαδό του τεμαχίου πρέπει να είναι της τάξης των 10.000 τ.μ., το ποσοστό κάλυψης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0.15:1, ο συντελεστής δόμησης το 0.25:1 και ο αριθμός των ορόφων τους τρεις. Οι οικοδομές πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 20.00 μέτρα από τα σύνορα του τεμαχίου.
8. Μεμονωμένα μίνι γήπεδα ποδοσφαίρου. Ενδέχεται να χωροθετηθούν σε ιδιοκτησία εμβαδού της τάξης των 2.000 τ.μ. χωρίς αυτά να αποτελούν μέρος Οργανωμένου Αθλητικού Κέντρου Μεγάλης Κλίμακας εφόσον η οποιαδήποτε ανάπτυξη απέχει τουλάχιστον 10.00 μέτρα από τα όρια του τεμαχίου.
9. Στη συγκεκριμένη Ζώνη επιτρέπεται η ανάπτυξη ολοκληρωμένων τουριστικών συγκροτημάτων που θα έχουν αυτοτέλεια και θα συμβάλλουν στον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος. Η Πολεοδομική Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:

- Η ανάπτυξη θα συνδυάζει δύο τουλάχιστον επιθυμητούς τύπους τουριστικών καταλυμάτων, σύμφωνα με τις πρόνοιες της περί Ξενοδοχείων και Τουριστικών Καταλυμάτων Νομοθεσίας και του Στρατηγικού Σχεδίου Τουριστικής Ανάπτυξης.
- Το σύνολο των τουριστικών κλινών της ανάπτυξης δεν θα υπερβαίνει τις 1.500.
- Το καθαρό εμβαδό του τεμαχίου θα είναι τουλάχιστο 100.000 τ.μ.
- Ο μέγιστος συντελεστής δόμησης της ανάπτυξης θα είναι 0.20:1 για το τουριστικό κατάλυμα και 0.05:1 επιπρόσθετα για το εμπλουτιστικό τουριστικό έργο. Το ποσοστό κάλυψης δεν θα υπερβαίνει το 0.15:1 και ο αριθμός των ορόφων και το ύψος των οικοδομών δεν θα υπερβαίνουν τους 2 και τα 10 μέτρα αντίστοιχα, εκτός αν πρόκειται για ξενοδοχείο το οποίο μπορεί να είναι τριώροφο.
- Η απόσταση των εγκαταστάσεων από τα σύνορα του τεμαχίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 10 μέτρα.
- Η ανάπτυξη θα εντάσσεται στο φυσικό, ιστορικό, αρχαιολογικό ή παραδοσιακό περιβάλλον της περιοχής, το οποίο θα αξιοποιηθεί κατάλληλα.

Βασικές προϋποθέσεις για τις πιο πάνω αναπτύξεις είναι οι εξής:

- Η ένταξη της ανάπτυξης σε άνετους και κατάλληλα φιλοτεχνημένους χώρους και τοποτεχνημένους χώρους υψηλής ποιότητας και σχεδιασμού που θα συμβάλουν στην αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος σύμφωνα με τις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Η ανάπτυξη γενικά θα σέβεται και αναδεικνύει κάθε σημαντικό φυσικό χαρακτηριστικό ή στοιχείο περιβαλλοντικού πλούτου.

- Η πολύ υψηλή αισθητική στάθμη των προτεινόμενων οικοδομών και κατασκευών και η ορθή ένταξη στην περιβάλλουσα περιοχή για ουσιαστική συμβολή στην αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος.
- Η δυνατότητα εύκολης και ασφαλούς προσπέλασης από άρτιο οδικό δίκτυο και η δημιουργία ικανοποιητικού αριθμού χώρων στάθμευσης και η απρόσκοπτη και άμεση εξυπηρέτηση της από τα διάφορα δίκτυα υποδομής και υπηρεσιών δημόσιας ωφέλειας.
- Η λειτουργία της ανάπτυξης κάτω από ενιαία ιδιοκτησία και διαχείριση.
- Αναπτύξεις του αναφερόμενου τύπου δεν θα επιτρέπονται σε καθορισμένες περιοχές προστασίας του περιβάλλοντος και θα λαμβάνονται υπόψη όλες οι βασικές Πολιτικές και Στόχοι του Τοπικού Σχεδίου που αναφέρονται στη χωροθέτηση αναπτύξεων.
- Κατά την αξιολόγηση σχετικής αίτησης θα λαμβάνεται ιδιαίτερα υπόψη ο δυσμενής επηρεασμός των ανέσεων της περιοχής τόσο όσον αφορά την υφιστάμενη κατάσταση κατά το χρόνο μελέτης της αίτησης αλλά και της πιθανότητας επεκτάσεων στο μέλλον των υφιστάμενων Ορίων Ανάπτυξης.
- Κατά την αξιολόγηση τέτοιων αιτήσεων εκτός των καθορισμένων περιοχών προτεραιότητας θα λαμβάνονται υπόψη και άλλοι σχετικοί παράγοντες όπως η καταλληλότητα της ιδιοκτησίας για άλλους πιο παραγωγικούς τομείς.

Όσον αφορά στην ανέγερση κατοικίας, ισχύουν οι ίδιοι περιορισμοί οι οποίοι ισχύουν και για τη Ζώνη Δα1.

#### **3.2.4 Ζώνη Ειδικής Προστασίας – ΖΕΠ**

Οι εκβολές του ποταμού Εζούσας, ο οποίος βρίσκεται στα ανατολικά όρια της περιοχής, αποτελεί Ζώνη Ειδικής Προστασίας όπως ορίζεται από το Νόμο 152(Ι)/2003 «περί Προστασίας και Διαχείρισης των Άγριων Πτηνών και

Θηραμάτων». Ο νόμος είναι εναρμονισμένος με την Οδηγία 79/409/ΕΟΚ η οποία αφορά στη διατήρηση των άγριων πτηνών. Η σωστή διαχείριση της συγκεκριμένης περιοχής είναι απαραίτητη, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ορθή διατήρηση των πτηνών που ζουν σε αυτή.

### **3.2.5 Καταστήματα καθημερινής εξυπηρέτησης**

Η χωροθέτηση καταστήματος καθημερινής εξυπηρέτησης σε οικιστική ζώνη επιτρέπεται εφόσον έχει μέγιστο ωφέλιμο εμβαδόν 50 τ.μ. και η ανάπτυξη βρίσκεται σε κύριο ή δευτερεύον οδικό δίκτυο και σε απόσταση μεγαλύτερη της τάξης των 300 μέτρων από καθορισμένη περιοχή ή άξονα εμπορικής δραστηριότητας.

### **3.2.6 Αθλητικές εγκαταστάσεις**

Χορήγηση πολεοδομικής άδειας για ανοικτές αθλητικές εγκαταστάσεις δίνεται στις Ζώνες Δα1 και Γα2 με τη σύμφωνη γνώμη του Διευθυντή του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως και της Τοπικής Αρχής, εφόσον δεν συντρέχουν περιβαλλοντικοί λόγοι που να συνηγορούν στη μη χορήγηση της άδειας υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις:

1. Το τεμάχιο θα έχει ελάχιστο ωφέλιμο εμβαδόν τουλάχιστον 3.000 τ.μ.
2. Η ανάπτυξη δεν εμπίπτει σε περιοχή για την οποία φαίνεται να υπάρχουν μεσοπρόθεσμα προοπτικές επέκτασης των Οικιστικών Ζωνών.
3. Θα ισχύουν οι συντελεστές ανάπτυξης της οικείας πολεοδομικής ζώνης.
4. Η ανάπτυξη θα ικανοποιεί λειτουργικές ανάγκες της Τοπικής Αρχής μέσα στην οποία θα ενταχθεί και θα είναι υψηλής αισθητικής και ποιοτικής στάθμης.

5. Η ανάπτυξη θα εντάσσεται σωστά στο περιβάλλον, θα προσαρμόζεται στη φυσιογνωμία και στον χαρακτήρα της περιοχής και δεν θα επηρεάζει δυσμενώς τη δημόσια υγεία και τους φυσικούς πόρους.
6. Η προσπέλαση προς την ανάπτυξη θα γίνεται κατά τρόπο που να μην επηρεάζονται οι ανέσεις της περιοχής και οι συνθήκες τροχαίας ασφάλειας και αυτή πρέπει να είναι ικανοποιητικά συσχετισμένη με το πρωτεύον οδικό δίκτυο.
7. Η ανάπτυξη θα συμβάλει ενεργά στη βελτίωση της ποιότητας του φυσικού περιβάλλοντος της συγκεκριμένης περιοχής.

Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να εξετάσει τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας σε περιοχές εντός του Ορίου Ανάπτυξης για την κατασκευή μικρών αθλητικών διευκολύνσεων - γήπεδα πετόσφαιρας, καλαθόσφαιρας και άλλα παρόμοια - κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας και βασικών συλλεκτήριων δρόμων.

Σε περίπτωση που τέτοιες αθλητικές διευκολύνσεις χωροθετούνται σε περιοχές κατοικίας ή σε άλλες ευαίσθητες περιοχές και εφόσον η Πολεοδομική Αρχή διαπιστώσει ότι δεν επηρεάζονται οι ανέσεις των περιοίκων, χορηγείται πολεοδομική άδεια υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Το τεμάχιο θα έχει ελάχιστο ωφέλιμο εμβαδόν τουλάχιστον 4.000 τ.μ.
2. Η απόσταση των επιμέρους αθλητικών διευκολύνσεων θα είναι τουλάχιστον 2 μέτρα από τα σύνορα.
3. Περιμετρική λωρίδα του τεμαχίου πλάτους τουλάχιστον 5 μέτρων θα φυτεύεται με πυκνό και ψηλό πράσινο, ενώ οι υπόλοιποι ανοικτοί χώροι θα τοπιοτεχνούνται κατάλληλα.
4. Όπου κρίνεται αναγκαίο θα απαιτείται ηχομόνωση των εγκαταστάσεων με ηχοπετάσματα τα οποία θα απέχουν τουλάχιστον 5 μέτρα από τα σύνορα.

Σε περίπτωση που οι ανέσεις των περιοίκων δεν επηρεάζονται, η Πολεοδομική Αρχή θα μπορεί να μειώνει ανάλογα το ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν του τεμαχίου και την ελάχιστη απόσταση των διευκολύνσεων από τα σύνορα του τεμαχίου.

### 3.2.7 Υποδομές

Στα έργα υποδομής περιλαμβάνονται αναπτύξεις που αφορούν στα δίκτυα υποδομής όπως δίκτυα σταθμών και υποσταθμών μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας διαφόρων τύπων, υδρευτικά και αρδευτικά έργα, εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, αναπτύξεις που συναρτούνται με τις συγκοινωνίες και τις μεταφορές, βελτιωτικά έργα όπως έργα προστασίας της παραλίας και αναπτύξεις που σχετίζονται με τη διαχείριση αποβλήτων διαφόρων τύπων και κατηγοριών.

Η ανάπτυξη τέτοιων έργων υποδομής επιτρέπονται εφόσον τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Αποτελεί έργο δημόσιας ωφέλειας το οποίο συντελεί στην οικονομική ανάπτυξη και συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης.
2. Δεν επηρεάζει ουσιαδώς το περιβάλλον, τους φυσικούς πόρους, το τοπίο, την οικολογία της περιοχής λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες μελλοντικών τους επεκτάσεων και την ασφαλή διακίνηση οχημάτων και πεζών στην περιοχή.
3. Λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ορθή, επαρκή ένταξη της ανάπτυξης στο περιβάλλον και το τοπίο.
4. Δεν ρυπαίνει ή μολύνει την ατμόσφαιρα, τους υδάτινους πόρους, έδαφος και το υπέδαφος, τους ποταμούς, τις ακτές και τις φυσικές ή τεχνητές λίμνες.



5. Για την ανάπτυξη τέτοιου τύπου ο συντελεστής δόμησης δεν θα υπερβαίνει το 70% του ανώτατου συντελεστή της επικρατούσας χρήσης.

### 3.2.8 Παραλία

Στο Τοπικό Σχέδιο προνοούνται τα παρακάτω μέτρα για την προστασία και την ορθολογική ανάπτυξη των παραλιών:

1. Έλεγχο του τύπου, της έντασης, της ποιότητας και του τρόπου ένταξης της ανάπτυξης στο περιβάλλον.
2. Τοπιοτέχνηση και ποιοτική βελτίωση της παραλίας με έργα εμπλουτισμού, διαπλάτυνσης και αύξησης της χωρητικότητας της για την εξυπηρέτηση των λουομένων.
3. Ιεράρχηση του οδικού δικτύου για αποθάρρυνση της μη αναγκαίας διαμπερούς κυκλοφορίας οχημάτων, δημιουργία επαρκών χώρων στάθμευσης και παροχή διευκολύνσεων για άνετη διακίνηση πεζών και ποδηλατιστών.
4. Διαμόρφωση προσβάσεων, χώρων πρασίνου και οπτικών φυγών προς την παραλία και κατασκευή συνεχούς παραλιακού πεζόδρομου.
5. Κατασκευή αποχετευτικού δικτύου κατά μήκος της παραλιακής περιοχής για απομάκρυνση των λυμάτων.
6. Εκτέλεση έργων ακτομηχανικής για προστασία από έντονους κυμματισμούς και θαλάσσια ρεύματα.
7. Παροχή δημόσιων διευκολύνσεων για τους λουόμενους και τους επισκέπτες.

Σε όλες τις περιπτώσεις εξέτασης αιτήσεων για θεματικά πάρκα και κέντρα πολλαπλού αθλητικού/ψυχαγωγικού χαρακτήρα, ανεξάρτητα της χωροθέτησης τους, η Πολεοδομική Αρχή θα διαβουλεύεται και θα λαμβάνει σοβαρά υπόψη τις απόψεις του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού.

### **3.2.9 Εξειδικευμένες Διευκολύνσεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας**

Οι Εξειδικευμένες Διευκολύνσεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας έχουν ως στόχο την προσφορά εναλλακτικών μορφών ψυχαγωγίας εξυπηρετώντας έτσι τις ευρύτερες οικιστικές, τουριστικές και άλλες περιοχές του Σχεδίου. Οι Εξειδικευμένες Διευκολύνσεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας ομαδοποιούνται σύμφωνα με το γενικό προσανατολισμό τους, έχοντας ως επίκεντρο τα εξής:

1. Τη φύση, π.χ. πάρκα και οργανωμένοι χώροι πρασίνου.
2. Τον πολιτισμό, π.χ. θέατρα, μουσεία, πολιτιστικά έργα κ.ο.κ.
3. Την άθληση, π.χ. κέντρα ιππασίας, γήπεδα γκολφ κ.ο.κ.
4. Τα διάφορα εκθέματα, π.χ. ενυδρεία, ζωολογικά/υδρολογικά πάρκα.
5. Τη ψυχαγωγία, π.χ. υδροπάρκα, λούνα παρκ κ.ο.κ.

Οι τύποι των Εξειδικευμένων Διευκολύνσεων Αναψυχής και Ψυχαγωγίας μπορεί να είναι σύνθετοι (θεματικά πάρκα, κέντρα πολλαπλού αθλητικού/ψυχαγωγικού χαρακτήρα κλπ.) ή άλλοι (γήπεδα γκολφ, λούνα παρκ, κέντρα ιππασίας κλπ.). Η απόσταση των παραπάνω αναπτύξεων από τα σύνορα του τεμαχίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 10 μέτρα.

#### ***Σύνθετες εξειδικευμένες διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας- Θεματικά πάρκα***

Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Πάφου το θεματικό πάρκο ορίζεται ως η οργανωμένη ανάπτυξη η οποία λειτουργεί κάτω από ενιαία ιδιοκτησία και

διαχείριση και έχει ως κεντρική δραστηριότητα την εκπαίδευση και την επιμόρφωση των επισκεπτών.

Θεματικά πάρκα είναι δυνατό να χωροθετούνται σε Τουριστικές Ζώνες εφόσον το τεμάχιο της ανάπτυξης έχει ελάχιστο εμβαδό 5.000 τ.μ. και η ανάπτυξη δεν θα επιφέρει υποβάθμιση στην περιοχή. Θα ισχύει ο μικρότερος συντελεστής δόμησης μεταξύ του 0.30:1 και του συντελεστή δόμησης που καθορίζεται για την κατοικία.

#### ***Κέντρα Πολλαπλού Αθλητικού/Ψυχαγωγικού Χαρακτήρα***

Ως Κέντρο Πολλαπλού Αθλητικού/Ψυχαγωγικού Χαρακτήρα ορίζεται η ολοκληρωμένη ανάπτυξη η οποία λειτουργεί κάτω από ενιαία ιδιοκτησία και διαχείριση και στοχεύει στην άθληση των επισκεπτών. Μία τέτοιου είδους ανάπτυξη περιλαμβάνει πισίνα, γήπεδα χειροσφαίρισης, αντισφαίρισης, πετόσφαιρας και καλαθόσφαιρας, mini γκολφ, ιππασία, εγκαταστάσεις γυμναστικής κλπ.

Το Κέντρο Πολλαπλού Αθλητικού/Ψυχαγωγικού Χαρακτήρα δυνατό να περιλαμβάνει στοιχεία λιανικού εμπορίου ή εστίασης των επισκεπτών καθώς επίσης και στοιχεία επιμόρφωσης και μελέτης της φύσης ή φάρμες μικρών ζώων και πτηνών.

Τέτοιου είδους αναπτύξεις μπορούν να χωροθετηθούν τόσο σε Τουριστικές Ζώνες όσο και στις περιοχές οι οποίες εντάσσονται στις Εξειδικευμένες Αναπτύξεις όπως έχει αναφερθεί και πιο πάνω (Ενότητα 3.2.3.).

#### ***Άλλες Εξειδικευμένες Διευκολύνσεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας***

Στις Άλλες Εξειδικευμένες Διευκολύνσεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας περιλαμβάνονται εμπορικές αναπτύξεις που σχετίζονται κυρίως με τον τουρισμό και μπορεί να είναι ενυδρεία, κέντρα ιππασίας, λούνα παρκ κλπ. και ενδέχεται να περιλαμβάνουν χώρους εστίασης ή λιανικό εμπόριο.

### **3.3 Μέτρα ρύθμισης της ανάπτυξης**

Σύμφωνα με τις πρόνοιες του παραρτήματος των Τοπικών Σχεδίων το οποίο δημοσιεύτηκε το περασμένο έτος, κατά τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας και προς το σκοπό ρύθμισης της ανάπτυξης, η Πολεοδομική Αρχή δύναται να απαιτήσει τα ακόλουθα:

1. Την παραχώρηση προς το δημόσιο γης από την υπό ανάπτυξη ιδιοκτησία για τη διάνοιξη νέων δρόμων, τη διεύρυνση και συνέχιση υφιστάμενων δρόμων, τη δημιουργία δημόσιων πεζόδρομων, πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων, χώρων στάθμευσης καθώς και για τη δημιουργία δημόσιας πρόσβασης προς την παραλία και γενικά προς ανοικτούς δημόσιους χώρους.
2. Την παραχώρηση προς το δημόσιο γης από την υπό ανάπτυξη ιδιοκτησία για τη δημιουργία προστατευτικών λωρίδων πρασίνου κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας και άλλων κύριων οδικών αρτηριών, για τη διασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας, προστασίας από ενδεχόμενη ηχορύπανση και επίσης για τον εμπλουτισμό του πρασίνου.
3. Την κατασκευή/διαμόρφωση πεζοδρομίου ή/και ασφαλτοστρώματος σε δημόσιο δρόμο ή/και την κατασκευή διαμόρφωση δημόσιου πεζόδρομου.
4. Ουσιώδεις βελτιώσεις ή αλλαγές στο δημόσιο οδικό δίκτυο ή για τις απαραίτητες κατασκευές ή ρυθμίσεις σε σχέση με αυτό, σε περιπτώσεις όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο για την εύρυθμη λειτουργία της προτιθέμενης

ανάπτυξης ή για την αποκατάσταση ικανοποιητικής προσπέλασης πεζών και οχημάτων.

Κατά τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας θα παραχωρείται στο δημόσιο από την υπό ανάπτυξη ιδιοκτησία, έκταση γης ποσοστού:

- 5% για τεμάχια με εμβαδόν μικρότερο των 1500 τ.μ.
- 10% για τεμάχια με εμβαδόν από 1500-2500 τ.μ.
- 15% για τεμάχια με εμβαδόν μεγαλύτερο από 2500 τ.μ.

του εμβαδού του υπό ανάπτυξη τεμαχίου, το οποίο προκύπτει μετά από αφαίρεση δρόμων ή άλλων προσβάσεων που τυχόν να επηρεάζουν την ακίνητη ιδιοκτησία, ώστε να χρησιμοποιηθεί ως ανοικτός δημόσιος χώρος.

Επιπρόσθετα, κατά τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας σε περιπτώσεις διαχωρισμού γης σε οικοπέδα ή/και ενιαίας ανάπτυξης τεμαχίων, θα παραχωρείται από την υπό ανάπτυξη ιδιοκτησία προς το δημόσιο γη, η έκταση της οποίας θα είναι:

- i. Ποσοστό 2% εφόσον αυτό έχει αρχική έκταση μεταξύ 10.000-50.000 τ.μ.
- ii. Ποσοστό 3% για έκταση μεγαλύτερη από 50.000 τ.μ. για να χρησιμοποιηθεί ως ανοικτός δημόσιος χώρος για κοινωνικό εξοπλισμό.
- iii. Στις περιπτώσεις όπου η παροχή ανοικτών δημόσιων χώρων για κοινωνικό εξοπλισμό δεν θεωρείται πολεοδομικά αναγκαία ή κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί χώρος μικρότερης έκτασης από αυτόν που προνοείται σε κάθε περίπτωση, κάθε διαφορά εμβαδού μεταξύ εκείνου που καθορίζεται πιο πάνω (i και ii) και του αναγκαίου εμβαδού για τον κοινωνικό εξοπλισμό, θα προστίθεται στο εμβαδόν που προνοείται στη παραπάνω παράγραφο.

Η Πολεοδομική Αρχή έχει το δικαίωμα να απαιτήσει μερική ή καθόλου εφαρμογή των παραπάνω στις εξής περιπτώσεις:

1. Σε τεμάχια που δεν εγκεκριμένα οικόπεδα και έχουν εμβαδόν μικρότερο των 800 τ.μ.
2. Όταν η ανάπτυξη αφορά δημοτικό, κοινωνικό ή ανοικτό δημόσιο ελεύθερο κατά κανόνα χώρο, προσβάσιμο και διαθέσιμο στο κοινό.
3. Όταν ο ανοικτός δημόσιος χώρος αφορά δημόσιο εκπαιδευτήριο ή οικοδομή για στέγαση υπηρεσιών του κράτους.

Σε όλες τις περιπτώσεις ανάπτυξης, όπου ο συνολικός επηρεασμός του υπό ανάπτυξη τεμαχίου από παραχώρηση τμημάτων για τους σκοπούς που έχουν αναφερθεί πιο πάνω υπερβαίνει το 40% της έκτασης του τεμαχίου, η απαίτηση για παραχώρηση ανοικτών δημόσιων χώρων ή/και κοινωνικού εξοπλισμού, θα μειώνεται ανάλογα έτσι ώστε ο συνολικός επηρεασμός της ακίνητης ιδιοκτησίας να μην υπερβαίνει το 40%, όπου αυτό είναι δυνατό.

### **3.3.1 Δημιουργία νέων οικοπέδων**

Στις περιοχές όπου ο συντελεστής δόμησης είναι μικρότερος από 0.60:1, η Πολεοδομική Αρχή απαιτεί για νέα οικόπεδα ελάχιστο εμβαδόν 600 τ.μ. και αντίστοιχη αύξηση των διαστάσεων που ισχύουν για οικόπεδα συνήθους εμβαδού, ανάλογα με τους συντελεστές ανάπτυξης που ισχύουν σε κάθε περίπτωση. Ικανοποιητικό συνολικό εμβαδόν για κατοικία είναι της τάξης των 300 τ.μ. εξαιρουμένων των υπόγειων χώρων και άλλων χώρων που δεν υπολογίζονται στο συντελεστή δόμησης.

Η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να επιτρέψει τη δημιουργία οικοπέδων με μικρότερο εμβαδόν, της τάξης του 80%, από το ελάχιστο εμβαδόν οικοπέδου με βάση τους

περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών Κανονισμούς , χωρίς αυτός να υπερβαίνει το 10% του συνολικού εμβαδού των οικοπέδων.

### **3.3.2 Αποστάσεις οικοδομών από όρια οικοπέδων/τεμαχίων**

Οι κύριες οικοδομές πρέπει να τηρούν τις παρακάτω αποστάσεις από τα σύνορα του τεμαχίου:

1. Για βιομηχανικές οικοδομές ή αποθήκες η απόσταση πρέπει να είναι τουλάχιστον 6.00 μέτρα.
2. Για κτηνοτροφικά υποστατικά η απόσταση πρέπει να είναι τουλάχιστον 4.50 μέτρα.
3. Για ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα η απόσταση πρέπει να είναι τουλάχιστον 6.00 μέτρα.
4. Για όλες τις υπόλοιπες οικοδομές η κυρίως οικοδομή θα πρέπει να απέχει τουλάχιστον 3.00 μέτρα από οδικά σύνορα (πεζόδρομος, δημόσια πλατεία κλπ).
5. Σε περιπτώσεις δύο ή περισσότερων οικοδομών οι οποίες ανεγείρονται στο ίδιο τεμάχιο γης με το πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα δόμησης πρέπει να διασφαλίζεται ελάχιστη απόσταση 6.00 μεταξύ τους, με εξαίρεση τα Τουριστικά Καταλύματα και τις βιομηχανικές οικοδομές όπου απαιτείται ελάχιστη απόσταση 12.00 μέτρα.

### **3.3.3 Πρόνοιες για άτομα με ειδικές ανάγκες**

Η Πολεοδομική Αρχή θα πρέπει να διασφαλίζει άνετες και ασφαλείς συνθήκες πρόσβασης των ατόμων με ειδικές ανάγκες σε κτίρια και χώρους οι οποίοι χρησιμοποιούνται από το κοινό (κινηματογράφοι, θέατρα, ξενοδοχεία κλπ).

### **3.3.4 Δημόσιοι και ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης**

Η ένταξη δημόσιων και ιδιωτικών χώρων στάθμευσης στον πολεοδομικό ιστό, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη οπτικής απομόνωσης του χώρου στάθμευσης από τον περίγυρό του καθώς και την ανάγκη τοποιοτέχνησής του.

### **3.3.5 Σύστημα ελεύθερων χώρων**

Στο τοπικό σχέδιο προνοείται η σταδιακή συγκρότηση ενός συστήματος ελεύθερων χώρων, τα οποία αποτελούν βασικά συνδεδετικά στοιχεία του χαρακτήρα και της δομής του αστικού ιστού και ιεραρχούνται με βάση την εξυπηρέτηση που παρέχουν στον πληθυσμό. Στο Τοπικό Σχέδιο οι ελεύθεροι χώροι ιεραρχούνται ως εξής:

1. Περιφερειακά πάρκα: Εξυπηρετούν το σύνολο της αστικής περιοχής καθώς επίσης και περιφερειακές ανάγκες. Είναι εξοπλισμένα με ποικιλία διευκολύνσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας υψηλής ποιότητας, τα οποία σέβονται τα τοπικά οικοσυστήματα.
2. Αστικά πάρκα: Αποτελούν υπερτοπικούς πόλους αναψυχής των οποίων το μέγεθος, η κατανομή τους στο χώρο, ο εξοπλισμός και η διαμόρφωση τους είναι κατάλληλη για διάφορες ομάδες ηλικιών. Τα πάρκα αυτά εξυπηρετούν το σύνολο της περιοχής του Σχεδίου και περιστατικές κοινότητες.



3. Τοπικά πάρκα και δημόσιοι χώροι πρασίνου: Αποτελούν τους ανοικτούς χώρους πρασίνου που σχετίζονται άμεσα με τις περιοχές κατοικίας στις περιβαλλοντικές περιοχές και κατανέμονται ισόρροπα στην περιοχή του Σχεδίου. Η γη για τα τοπικά πάρκα διασφαλίζεται από διαχωρισμούς γης σε οικόπεδα ή και άλλες αναπτύξεις. Τα τοπικά πάρκα πρέπει να συνδέονται από λειτουργικής άποψης άμεσα με τις περιοχές κατοικίας και να διαθέτουν εύκολη πρόσβαση για πεζούς, ποδηλάτες και οχήματα. Τα τοπικά πάρκα κατηγοριοποιούνται ως εξής:

**Πίνακας 3.1: Τύποι τοπικών πάρκων**

Πηγή: Τοπικό σχέδιο Πάφου 2011

ΤΥΠΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΚΑΘΑΡΗ ΕΚΤΑΣΗ
Μεγάλο πάρκο	Αφορούν σύνθετες δραστηριότητες. Το ποσοστό του πρασίνου εξαρτάται από το είδος των λειτουργιών του χώρου και μπορούν να περιλαμβάνουν παιδικές χαρές, γήπεδα, αθλητικό εξοπλισμό και ανοικτές εγκαταστάσεις.	Πέραν των 4000 τμ.
Πάρκο γειτονιάς	Λόγω έκτασης έχουν περισσότερο ελεύθερη μορφή και μπορούν να περιλαμβάνουν παιδικές χαρές, ελεύθερα γήπεδα και αθλητικό εξοπλισμό.	2000-4000 τμ.
Μικρό πάρκο	Ανάλογα με το μέγεθος, τη θέση και τη μορφολογία του εδάφους οι χώροι αυτοί διαμορφώνονται σε μικρούς κήπους, οι οποίοι θα περιέχουν απαραίτητα χώρους παιγνιδιού ή παιδικές χαρές. Εξυπηρετούν τις ανάγκες παιγνιδιού των παιδιών της σχολικής ηλικίας.	300-2000 τμ.

5. Παρόδιοι χώροι πρασίνου: Οι χώροι αυτοί καταλαμβάνουν μικρές λωρίδες γης κατά μήκος οδικών αξόνων, οι οποίες δεντροφυτεύονται και τοποιοτεχνούνται ανάλογα με την περίπτωση.
6. Κοίτες χειμάρρων και παραλία: Οι κοίτες των χειμάρρων μπορούν να αξιοποιηθούν ως γραμμικά πάρκα με δενδροστοιχίες, ποδηλατοδρόμους και πεζοδρόμους. Η παραλία η οποία αποτελεί ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της Πάφου, επιδιώκεται να προστατευτεί και να αξιοποιηθεί σε ανοικτό χώρο αναψυχής και περιπάτου.
7. Ιδιωτικοί χώροι πρασίνου: Καταλαμβάνουν μεγάλη έκταση γης στην περιοχή του Σχεδίου εκτός Ορίου Ανάπτυξης και πρέπει να προστατευτούν από την πρόωρη και ανεξέλεγκτη ανάπτυξη, με στόχο να συνεχίσουν να αποτελούν στοιχεία εμπλουτισμού του ευρύτερου φυσικού περιβάλλοντος και μέρος του συστήματος των ελεύθερων χώρων.

Κατά τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας για διάφορους τύπους αναπτύξεων, η Πολεοδομική Αρχή καθορίζει τους ελεύθερους χώρους που θα παραχωρηθούν στο δημόσιο, με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία μικρών και ασύνδετων χώρων πρασίνου. Η έκταση των χώρων αυτών θα επιδιώκεται να μην είναι μικρότεροι από 500 τ.μ.

#### 4. ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στην ενότητα που ακολουθεί πραγματοποιείται ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης της περιοχής μελέτης σε συνδυασμό με την ευρύτερη περιοχή. Θα γίνει αναφορά στην πολεοδομική οργάνωση, στα δημογραφικά στοιχεία της περιοχής, τις υποδομές και τα δίκτυα κοινής ωφέλειας.

##### 4.1 Γενικά στοιχεία για την περιοχή μελέτης

Στη συνέχεια παρουσιάζονται γενικά στοιχεία για την περιοχή μελέτης, τα οποία έχουν ως στόχο να δώσουν την ταυτότητα και την εικόνα της περιοχής.

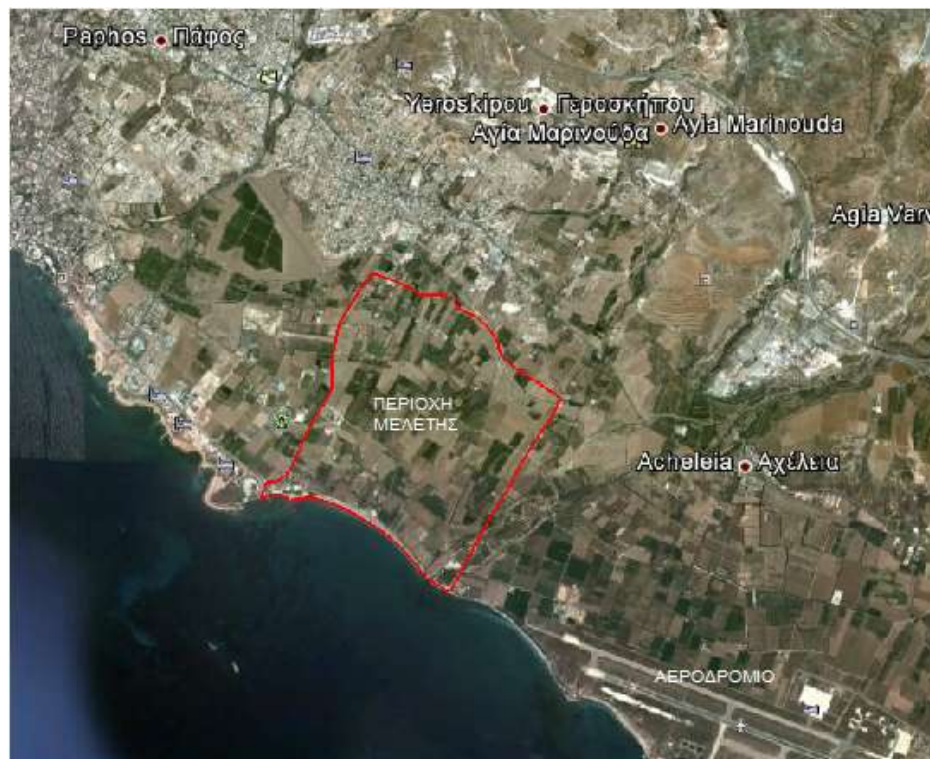
##### *Γεωγραφική θέση, ανάγλυφο και έκταση*

Η περιοχή υπάγεται στο Δήμο Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου. Βρίσκεται στο δυτικό άκρο της Κύπρου και στα ανατολικά της πόλης της Πάφου (Εικόνα 4.1). Απέχει από το κέντρο της πόλης της Πάφου 6 περίπου χιλιόμετρα, από το κέντρο της Γεροσκήπου 2 χιλιόμετρα και από το αεροδρόμιο 4 χιλιόμετρα το οποίο βρίσκεται στα ανατολικά της περιοχής. Η περιοχή γειτνιάζει με την Κολώνη και η Αχέλεια βρίσκεται σε απόσταση 3 χιλιομέτρων (Εικόνα 4.2). Η περιοχή εκτείνεται κατά μήκος της παραλίας Γεροσκήπου σε απόσταση περίπου 2.0 χιλιομέτρων και αναπτύσσεται προς τα βόρεια σε μια απόσταση περίπου 2.4 χιλιομέτρων. Η έκταση της είναι 4.8 km<sup>2</sup>. Το ανάγλυφο δεν παρουσιάζει κάποια ιδιαιτερότητα καθώς η περιοχή χαρακτηρίζεται ως επίπεδη.



Εικόνα 4.1: Γεωγραφική θέση περιοχής μελέτης

Πηγή: Google Earth



Εικόνα 4.2: Γεωγραφική θέση και όρια περιοχής μελέτης

Πηγή: Google Earth

## **4.2 Πολεοδομική οργάνωση**

Στο σημείο αυτό γίνεται προσπάθεια περιγραφής της πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής μελέτης με καταγραφή των χρήσεων γης, αναφορά στους συντελεστές που διέπουν την κάθε ζώνη και περιγραφή ορισμένων στοιχείων που συνθέτουν τον πολεοδομικό ιστό της περιοχής.

### **4.2.1 Καταγραφή χρήσεων γης**

Η επικρατούσα χρήση στην περιοχή είναι η κατοικία η οποία εξυπηρετείται από μονοκατοικίες οι οποίες στην πλειοψηφία τους είναι καινούργιες κατασκευές. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι στην περιοχή υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα σπίτια και αποθήκες. Παρά το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής χαρακτηρίζεται ως αγροτικό, η κατάσταση των μαντρών, των θερμοκηπίων και των φάρμων παρουσιάζει εικόνα εγκατάλειψης. Εικόνα εγκατάλειψης παρουσιάζει και η παράκτια ζώνη καθώς πέρα από ένα νυχτερινό κέντρο διασκέδασης και μια καφετέρια δεν υπάρχει κάτι άλλο που να θυμίζει παραλιακή ζώνη. Αρκετά μεγάλο μέρος της περιοχής αποτελείται από άδεια χωράφια, είτε καλλιεργημένα είτε με απλή βλάστηση. Από την καταγραφή, η οποία φαίνεται αναλυτικά στο παράρτημα (Παράρτημα, Πίνακας 1), προέκυψαν τα εξής:

- 32 κατοικίες σε καλή και άριστη κατάσταση
- 12 κατοικίες σε κακή κατάσταση
- 3 κατοικίες υπό ανέγερση
- 4 κατοικίες υπό εγκατάλειψη
- 23 αποθήκες σε κακή κατάσταση
- 3 μάντρες
- 5 φάρμες
- 2 θερμοκήπια

- 3 γήπεδα ποδοσφαίρου
- 1 καφετέρια σε καλή κατάσταση<sup>5</sup>
- 1 καφετέρια σε κακή κατάσταση
- 1 νυχτερινό κέντρο διασκέδασης σε καλή κατάσταση<sup>6</sup>
- 1 χώρος με τροχόσπιτα
- 1 χώρος ενοικίασης αγωνιστικών ποδηλάτων
- χώρος εγκαταστάσεων ενοικίασης ελικοπτέρων
- χώρος αποθήκευσης οικοδομικών υλικών
- 1 παλιό εργοστάσιο με τσίγκο σε κακή κατάσταση
- 1 λυόμενο και ένα κοντέινερ
- χώρος του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού<sup>7</sup>

Ο χάρτης των χρήσεων γης παρατίθεται (Παράρτημα, Χάρτης 1). Η αρίθμηση των κτισμάτων στο χάρτη αντιστοιχεί στην περιγραφή που δίνεται για το κάθε κτίσμα στον Πίνακα 1 του Παραρτήματος Πινάκων. Σημειώνεται επίσης ότι τα κτίσματα με πράσινο κύκλο στο πλαίσι, διατηρούνται, ενώ τα κτίσματα με χ στο πλαίσι, δεν διατηρούνται, κατά τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

---

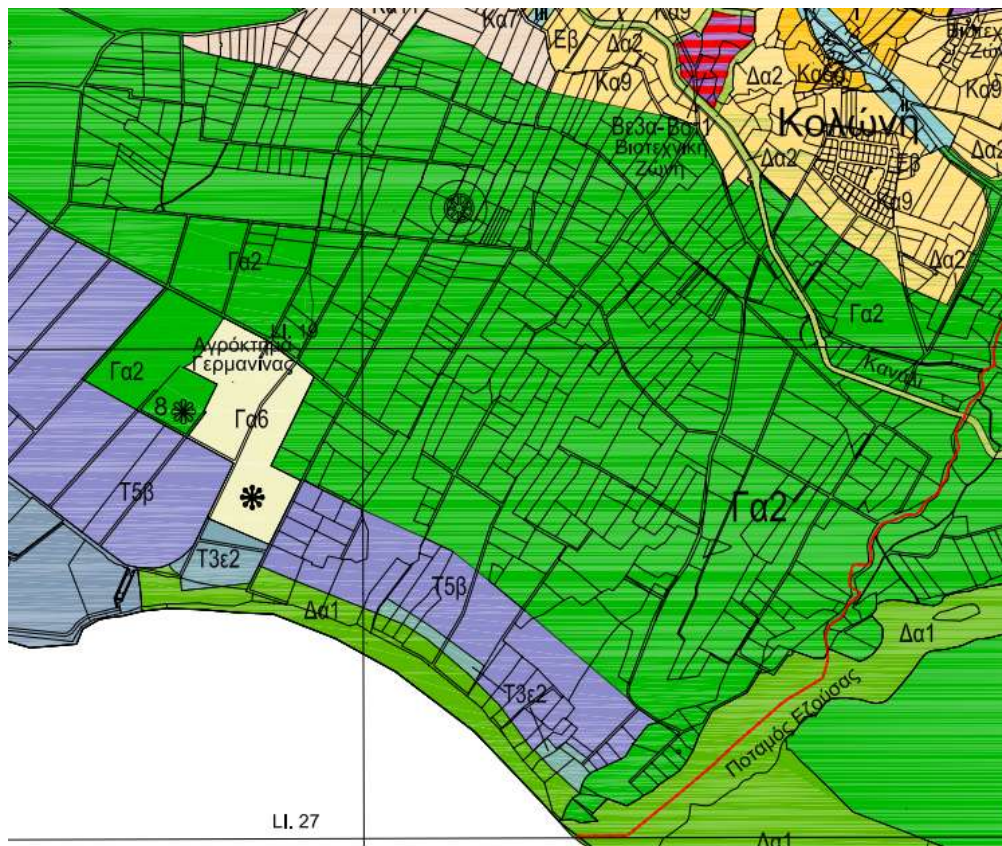
<sup>5</sup> Σημειώνεται ότι το συγκεκριμένο κτίσμα δεν διατηρείται γιατί σύμφωνα με την Πολεοδομική Αρχή είναι παράνομα κτισμένο.

<sup>6</sup> Σημειώνεται ότι το συγκεκριμένο κτίσμα δεν διατηρείται γιατί σύμφωνα με την Πολεοδομική Αρχή είναι παράνομα κτισμένο.

<sup>7</sup> Ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (ΚΟΤ) ιδρύθηκε και λειτουργεί σύμφωνα με τις πρόνοιες του Περί Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού Νόμου 1969-2005 και τους σχετικούς Κανονισμούς περί Διάρθρωσης και Όρων Απασχόλησης, Διοίκησης και Οικονομικών. Σύμφωνα με το Νόμο, σκοπός του ΚΟΤ είναι η οργάνωση και προαγωγή του τουρισμού στη Δημοκρατία της Κύπρου, χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα και πόρους.

#### 4.2.2 Συντελεστές

Η περιοχή είναι χωρισμένη σε πέντε πολεοδομικές ζώνες. Η Πολεοδομική Ζώνη Γα2 αντιστοιχεί στην αρδεύσιμη γεωργική γη, η Δα1 αντιστοιχεί στην περιοχή προστασίας (ποταμός της Εζούσας), η Τ5β αντιστοιχεί στην τουριστική ανάπτυξη, η Τ3ε2 αντιστοιχεί στην τουριστική ανάπτυξη και υπηρεσίες και η Γα6 αντιστοιχεί σε ειδικές χρήσεις εμπλουτιστικού τουριστικού προϊόντος (Παράρτημα, Χάρτης 1, Εικόνα 4.3). Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Πάφου το οποίο εκπονήθηκε τον Ιούλιο του 2011 ισχύουν τα παρακάτω για την κάθε ζώνη:



Εικόνα 4.3: Πολεοδομικές Ζώνες περιοχής μελέτης

Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Πάφου 2011



**Πίνακας 4.1: Συντελεστές ανά Πολεοδομική Ζώνη**

Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Πάφου 2011

ΖΩΝΗ	ΑΝΩΤΑΤΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	ΑΝΩΤΑΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ	ΑΝΩΤΑΤΟ ΥΨΟΣ (m)	ΑΝΩΤΑΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ
<b>Γα2</b>	0,06:1	2	7,00	0,06:1
<b>Δα1</b>	0,005:1	1	5,00	0,005:1
<b>Τ5β</b>	0,30:1 (Ξ)	2	10,00	0,20:1
	0,20:1 (Τ.Χ, Τ.Ε, Ο.Δ)	2	10,00	0,20:1
	0,30:1 (Κ)	2	10,00	0,20:1
	0,25:1 (Εμπλουτιστικά έργα τουριστικού προϊόντος)	2	10,00	0,20:1
<b>Τ3ε2</b>	0,30:1 (Ξ)	2	10,00	0,20:1
	0,30:1 (Κ.)	2	10,00	0,25:1
	0,20:1 (Υ.)	2	10,00	0,15:1
	0,25:1 (Εμπλουτιστικά έργα τουριστικού προϊόντος)	2	10,00	0,20:1
<b>Γα6</b>	0,20:1	2	8,30	0,15:1

Ξ: Ξενοδοχεία

Τ.Ε: Τουριστικές Επαύλεις

Κ: Κατοικία

Τ.Χ: Τουριστικά Χωριά

Ο.Δ: Οργανωμένα Διαμερίσματα

Υ: Υπηρεσίες

#### 4.2.3 Πεζοδρόμια, οικοδομικά τετράγωνα

Όπως θα επισημανθεί και στη συνέχεια (Ενότητα 4.6.1.) στην περιοχή δεν υπάρχει οδικό δίκτυο ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα. Λόγω αυτού, δεν υπάρχουν ούτε πεζοδρόμια παρά μόνο περιμετρικά της περιοχής όπου το οδικό δίκτυο είναι πολύ καλό. Ακόμα και κατά μήκος του δευτερεύοντος οδικού δικτύου που διασχίζει την παράκτια ζώνη δεν υπάρχει πεζοδρόμιο (Εικόνα 4.4). Στις περιπτώσεις ελάχιστων κατοικιών οι οποίες είναι σε καλή κατάσταση, υπάρχουν πεζοδρόμια τα οποία είναι σε αρκετά καλή κατάσταση.



(α)



(β)

Εικόνα 4.4: Οδικό δίκτυο περιοχής μελέτης

Όσον αφορά στα οικοδομικά τετράγωνα, όπου αυτά υπάρχουν, είναι άτακτα τοποθετημένα στο χώρο και δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ τους πέρα από ελάχιστες εξαιρέσεις. Στις πλείστες των περιπτώσεων διαχωρίζονται με βλάστηση ή χωματόδρομο.



Εικόνα 4.5: Χωματόδρομος μεταξύ οικοδομικών τετραγώνων

### 4.3 Υπάρχουσες υποδομές

Από την καταγραφή των χρήσεων γης προκύπτει το γεγονός ότι στην περιοχή δεν υπάρχουν αξιόλογες υποδομές καθώς η πλειοψηφία των κτιρίων αποτελείται από κατοικίες. Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας αφού είναι χωροθετημένη μια καφετέρια, ένα νυχτερινό κέντρο διασκέδασης, χώρος ενοικίασης αγωνιστικών ποδηλάτων, χώρος εγκαταστάσεων ενοικίασης ελικοπτέρων και ο χώρος του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού ο οποίος περιλαμβάνει λούνα παρκ, εστιατόριο, οργανωμένη παραλία και καφετέρια. Στην περιοχή δεν παρέχονται άλλες υποδομές ή υπηρεσίες.

Στην ευρύτερη περιοχή υπάρχει πληθώρα υποδομών ψυχαγωγίας, τουριστικών καταλυμάτων (Εικόνα 4.6), οργανωμένων παραλιών, εστιατορίων, καταστημάτων καθώς η περιοχή μελέτης γειτνιάζει με την Κάτω Πάφο η οποία αποτελεί το πιο τουριστικό μέρος της πόλης.



Εικόνα 4.6: Εγκαταστάσεις τουριστικών καταλυμάτων στην Κάτω Πάφο

Πηγή: [www.geomatic.com.cy](http://www.geomatic.com.cy)

Στα βόρεια όρια της περιοχής βρίσκεται το Γυμνάσιο Αγίας Παρασκευής και το Λύκειο Γεροσκήπου και σε απόσταση 500 μέτρων από αυτά βρίσκεται το Β' Δημοτικό Γεροσκήπου τα οποία και εξυπηρετούν την περιοχή. Ανατολικά των σχολείων είναι χωροθετημένο το Δημοτικό Πάρκο Γεροσκήπου (Εικόνα 4.7). Όσον αφορά στις υπηρεσίες στο κέντρο της Γεροσκήπου είναι χωροθετημένο το δημαρχείο του Δήμου καθώς επίσης και κυβερνητικά γραφεία τα οποία παρέχουν πολιτιστικές, υγειονομικές και τεχνικές υπηρεσίες. Παρέχονται επίσης υπηρεσίες τροχαίας και στο Δήμο εδρεύει και τμήμα Οικονομικών. Η περιοχή εξυπηρετείται από τον Αστυνομικό και Πυροσβεστικό σταθμό Πάφου, οι οποίοι απέχουν απόσταση τεσσάρων χιλιομέτρων.



Εικόνα 4.7: Σχολεία και Πάρκα περιοχής

Πηγή: Google Earth

#### 4.4 Δημογραφικά στοιχεία

Σύμφωνα με τη Στατιστική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών κατά την απογραφή του πληθυσμού το 2011, ο Δήμος Γεροσκήπου είχε πληθυσμό 7.337 κατοίκους. Στην περιοχή σύμφωνα με τα δεδομένα αυτής της χρονική στιγμής, ο πληθυσμός κυμαίνεται μεταξύ 130-150 κατοίκους, λαμβάνοντας υπόψη τον πληθυσμό των τροχόσπιτων και ότι κάθε κατοικία απαρτίζεται από 4 άτομα. Οι κάτοικοι δραστηριοποιούνται σε διάφορους εργασιακούς τομείς στην Γεροσκήπου αλλά κυρίως στην πόλη της Πάφου.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η πρόβλεψη του πληθυσμού μέχρι το έτος 2018. Η πρόβλεψη προκύπτει υποθέτοντας ότι ο πληθυσμός θα αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό 3.0%.

Πίνακας 4.2: Πρόβλεψη μελλοντικού πληθυσμού

Πηγή: Τοπικό σχέδιο Πάφου

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 1992	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 2001	ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 2011	ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	
				ΕΤΗΣΙΑ ΑΥΞΗΣΗ % 2001-2018	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2018
<b>Δήμος Γεροσκήπου</b>	<b>4.356</b>	<b>6.113</b>	<b>7.337</b>	<b>3.0</b>	<b>9.492</b>

Από τον πίνακα παρατηρείται ότι η ετήσια αύξηση του πληθυσμού την περίοδο 2001-1992 ήταν 4.48%, ενώ την περίοδο 2001-2011 ήταν 2%. Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Πάφου η ετήσια αύξηση του πληθυσμού που δίνεται για το Δήμο κατά την περίοδο 2001-2018 είναι 3.0%, αύξηση η οποία κρίνεται σωστή αν ληφθούν υπόψη οι ετήσιες αυξήσεις των προηγούμενων δεκαετιών.

Οι εξελίξεις που αφορούν στον πληθυσμό αποτελούν μια από τις σημαντικότερους παραμέτρους που λαμβάνονται υπόψη στον πολεοδομικό σχεδιασμό μιας περιοχής. Η σημασία της παραμέτρου αυτής καθίσταται φανερή και από το γεγονός ότι πολλές από τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Πάφου π.χ. αριθμός και χωροθέτηση εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, λαμβάνουν υπόψη τις παραδοχές αναφορικά με τα πληθυσμιακά μεγέθη και τη γεωγραφική κατανομή του πληθυσμού. Στο σχεδιασμό και στη χωροθέτηση των διαφόρων δραστηριοτήτων θα ληφθεί υπόψη η πληθυσμιακή εξέλιξη.

## **4.5 Δομή δικτύων κοινής ωφέλειας**

Στην ενότητα που ακολουθεί γίνεται μια γενική επισκόπηση των δικτύων κοινής ωφέλειας της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρονται στοιχεία για την αποχέτευση, για το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο, το ηλεκτρικό δίκτυο και δίκτυο υδροδότησης.

### **4.5.1 Αποχέτευση**

Το αποχετευτικό σύστημα της επαρχίας Πάφου χωρίζεται σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται σε λειτουργία εδώ και σχεδόν μια δεκαετία. Η περιοχή που εξετάζεται εμπίπτει στη δεύτερη φάση του έργου. Οι εργασίες κατασκευής έχουν ξεκινήσει εδώ και μια τετραετία και οι οποίες βρίσκονται σε εξέλιξη. Στην περιοχή δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα οι εργασίες κατασκευής του αποχετευτικού συστήματος. Κατά συνέπεια όλες οι αποχετεύσεις των υποδομών της περιοχής διοχετεύονται σε σηπτικούς και απορροφητικούς λάκκους.

Στην Αχέλεια τον περασμένο Μάρτιο πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της Βιολογικής Μονάδας της περιοχής. Η Μονάδα εξυπηρετεί περιοχές της πόλης της Πάφου και της Γεροσκήπου οι οποίες είναι ενταγμένες στην δεύτερη φάση του έργου καθώς επίσης και επτά κοινότητες οι οποίες βρίσκονται στα προάστια της Πάφου. Όταν το αποχετευτικό σύστημα της περιοχής κατασκευαστεί και τεθεί σε πλήρη λειτουργία, τα λύματα θα οδηγούνται και θα υπόκεινται επεξεργασία στη Βιολογική Μονάδα της Αχέλειας.



Εικόνα 4.8: Βιολογική μονάδα Αχέλειας

Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com)

#### 4.5.2 Τηλεπικοινωνιακό δίκτυο

Την περιοχή καλύπτει το δίκτυο της Αρχής Τηλεπικοινωνιών Κύπρου (ΑΤΗΚ-ΚΥΤΑ), η PrimeTel και η Cablenet οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες σταθερής και κινητής τηλεφωνίας, τηλεόρασης και σύνδεσης με το διαδίκτυο. Το δίκτυο είναι επαρκές καθώς εξυπηρετεί με επιτυχία την περιοχή.

#### 4.5.3 Ηλεκτρικό δίκτυο

Οι ανάγκες για θέρμανση και ηλεκτρισμό καλύπτονται από το δίκτυο της Αρχής Ηλεκτρισμού Κύπρου (ΑΗΚ). Στην ευρύτερη περιοχή και συγκεκριμένα στον Ξεροπόταμο είναι εγκατεστημένος ένας υποσταθμός της ΑΗΚ 66/11 kv και στην περιοχή Ανατολικό της Πάφου είναι εγκατεστημένος ένας υποσταθμός 132/66/11



κν. Από την περιοχή περνούν εναέρια γραμμές 132 κν σε τάση 132/66 κν όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 4.9).

Κατά μήκος του δρόμου που οδηγεί στο αεροδρόμιο είναι εγκατεστημένοι πυλώνες μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας της ΑΗΚ. Στα άμεσα σχέδια της Αρχής Ηλεκτρισμού είναι η υπογειοποίηση του δικτύου της ΑΗΚ, γεγονός θετικό για τους κατοίκους καθώς η ακτινοβολία που εκπέμπουν ξεπερνούν τα ανώτατα όρια ασφαλείας. Στις κατοικίες είναι εγκατεστημένοι ηλιακοί θερμοσίφωνες οι οποίοι προσφέρουν ζεστό νερό στα νοικοκυριά. Δυστυχώς δεν αξιοποιείται καμία άλλη μορφή ανανεώσιμης πηγής ενέργειας για κάλυψη των ενεργειακών αναγκών.



Εικόνα 4.9: Ηλεκτρικό δίκτυο ευρύτερης περιοχής

Πηγή: Αρχή Ηλεκτρισμού Κύπρου, 2012

#### 4.5.4 Υδρογραφικό δίκτυο

Η περιοχή υδροδοτείται από το φράγμα του Ασπρόκρεμμου, χωρητικότητας 51 m<sup>3</sup>, το οποίο είναι το μεγαλύτερο στην επαρχία Πάφου και καλύπτει τις ανάγκες της Πάφου και των προαστίων σε πόσιμο και αρδευτικό νερό. Για κάλυψη των αναγκών της Επαρχίας, λόγω της παρατεταμένης ανομβρίας των προηγούμενων χρόνων, έχει κατασκευαστεί στην περιοχή Κουκλιών (17 χιλιόμετρα ανατολικά της περιοχής), Κινητή Μονάδα Αφαλάτωσης δυναμικότητας 30.000 m<sup>3</sup>/ημέρα. Η Μονάδα τέθηκε σε λειτουργία το Νοέμβριο του 2010 και η διάρκεια του Συμβολαίου είναι τρία χρόνια. Η επιλογή της κινητής μονάδας αφαλάτωσης δεν έγινε τυχαία καθώς η ανέγερση και η παροχή αφαλατωμένου και πόσιμου νερού γίνεται σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η κατασκευή μόνιμης Μονάδας στην Πάφο βρίσκεται υπό μελέτη.

Το Διυλιστήριο Νερού Ασπρόκρεμμου αποτελεί ένα σημαντικό υδατικό έργο το οποίο από το 2003 ενισχύει την υδατοπρομήθεια της ευρύτερης περιοχής Πάφου. Το Διυλιστήριο αντλεί νερό τόσο από το αντλιοστάσιο του φράγματος του Ασπρόκρεμμου όσο και από φράγμα της Κανναβιού (26 χλμ. από την Πάφο).

Ανατολικά της περιοχής εκβάλλει ο ποταμός Εζούσα, ο οποίος είναι ο έκτος μεγαλύτερος ποταμός της Κύπρου, έχει μήκος 41 km και πηγάζει από την οροσειρά του Τροόδους. Στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν τρία μικρά υδροφόρα στρώματα τα οποία σχηματίζονται από τις ποτάμιες αποθέσεις τριών ποταμών της Πάφου: της Εζούσας, του Ξεροπόταμου και του Διαρίζου, όπου το πάχος των αποθέσεων τους δεν ξεπερνά τα 35 μέτρα. Βόρεια της περιοχής υπάρχει και ένα αρδευτικό κανάλι, το οποίο εξυπηρετεί τις αρδευτικές ανάγκες της γύρω περιοχής.

Η συνολική κατάσταση των υπόγειων σωμάτων της παράκτιας ζώνης της Πάφου, συμπεριλαμβανομένου και του τμήματος της περιοχής, σύμφωνα με στοιχεία του Τμήματος Αναπτύξεως Υδάτων του Υπουργείου Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος κρίνεται ως καλή. Το οικολογικό δυναμικό της Εζούσας κρίνεται ως μέτριο και η χημική κατάστασή του χαρακτηρίζεται καλή.



Εικόνα 4.10: Αρδευτικό έργο Πάφου

Πηγή: <http://www.moa.gov.cy>

## 4.6 Δίκτυο μεταφορών

Στη συνέχεια θα γίνει αναφορά στο οδικό δίκτυο της περιοχής καθώς επίσης και της ευρύτερης περιοχής. Επιπρόσθετα, παρουσιάζεται το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας και ο τρόπος με τον οποίο συνδέεται και εξυπηρετεί την περιοχή.

### 4.6.1 Οδικό δίκτυο

Περιμετρικά της περιοχής εκτείνονται δρόμοι πρωταρχικής σημασίας (Παράρτημα, Χάρτης 2 και 3). Οι δρόμοι πρωταρχικοί σημασίας όπως αυτοί ορίζονται από το κείμενο του Τοπικού Σχεδίου Πάφου, είναι κύριοι δρόμοι με φυσικό διαχωρισμό κατευθύνσεων κυκλοφορίας, με ελεγχόμενο τύπο και πυκνότητα ισόπεδων συμβόλων και περιορισμένο αριθμό απευθείας οχηματικών προσβάσεων σε

παρόδιες αναπτύξεις, οι οποίοι διασχίζουν και συνδέουν επιμέρους δήμους ή κοινότητες.

Δυτικά της περιοχής είναι η λεωφόρος Ποσειδώνος η οποία την συνδέει με το κέντρο της πόλης της Πάφου με βόρεια κατεύθυνση και την παραλιακή περιοχή της πόλης κατευθυνόμενοι προς τα δυτικά. Την περιοχή διασχίζει ο καινούργιος δρόμος Πάφου-αεροδρομίου ο οποίος τη συνδέει με το διεθνές αεροδρόμιο Πάφου.

Η κυκλοφορία μέσα στην περιοχή γίνεται μέσω ενός δρόμου ο οποίος αποτελεί δευτερεύον δίκτυο και εκτείνεται κατά μήκος της παραλιακής ζώνης. Το δευτερεύον οδικό δίκτυο αποτελείται από δρόμους τοπικής σημασίας οι οποίοι συλλέγουν και κατανέμουν την κυκλοφορία σε βασικούς συλλεκτήριους δρόμους ή δρόμους πρωταρχικής σημασίας. Στο εσωτερικό της περιοχής και ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα δεν υπάρχει διαμορφωμένο οδικό δίκτυο καθώς αποτελείται από χωματόδρομους οι οποίοι κατά πάσα πιθανότητα ανοίχτηκαν από τους κατοίκους.

#### 4.6.2 Δημόσια συγκοινωνία

Ελλείπει καλού οδικού δικτύου, η περιοχή δεν καλύπτεται από τη δημόσια συγκοινωνία. Τα αστικά λεωφορεία της πόλης περνούν περιμετρικά από την περιοχή όπου η κοντινότερη στάση είναι σε απόσταση λίγων μέτρων. Έξι διαφορετικά αστικά λεωφορεία καλύπτουν τις ανάγκες της ευρύτερης και περνούν εξωτερικά από την περιοχή. Αυτά είναι:

- 606Α: Πάφος (Γραφεία ΚΟΤ) – Κάτω Πάφος – Γεροσκήπου – Πάφος (Γραφεία ΚΟΤ)

- 606B: Πάφος (Γραφεία ΚΟΤ) – Κάτω Πάφος – Γεροσκήπου – Γενικό Νοσοκομείο - Πάφος (Γραφεία ΚΟΤ)
- 603: Γεροσκήπου – Κάτω Πάφος – Γεροσκήπου
- 611: Κάτω Πάφος – Ποσειδώνος – Γεροσκήπου
- 612: Κάτω Πάφος – Ποσειδώνος – Γεροσκήπου – Αεροδρόμιο Πάφου
- 631: Κάτω Πάφος – Ποσειδώνος – Γεροσκήπου – Πέτρα του Ρωμιού

Τα παραπάνω λεωφορεία καταλήγουν στον κεντρικό σταθμό Κάτω Πάφου από όπου γίνεται η μετεπιβίβαση σε άλλα λεωφορεία όπως το 615 και το 618. Το 615 κατευθύνεται προς τα περίχωρα της Πάφου (Χλώρακα, Κισσόνεργα, Πέγεια) ενώ το 618 διασχίζει την πόλη και καταλήγει στον Κεντρικό Σταθμό των λεωφορειών ο οποίος βρίσκεται στο κέντρο της πόλης. Οι διαδρομές φαίνονται στον αντίστοιχο χάρτη (Παράρτημα, Χάρτης 3).

Παρά το γεγονός ότι τα τελευταία δύο χρόνια παρατηρείται μια κινητικότητα και προθυμία από τις τοπικές αρχές ώστε η πόλη να στελεχωθεί με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας το οποίο γίνεται αντιληπτό και από τα πιο πάνω, η εξάρτηση των κατοίκων από τα ιδιωτικά οχήματα παραμένει.

Περιμετρικά της περιοχής είναι κατασκευασμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων το οποίο διασχίζει την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος και συνδέει την περιοχή με τη Γεροσκήπου. Ο αντίστοιχος χάρτης παρατίθεται (Παράρτημα, Χάρτης 4).

#### **4.7 Καταγραφή αξιόλογων πολεοδομικών στοιχείων**

Στο δυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης υπάρχει μια έκταση η οποία στις χρήσεις γης αναφέρεται ως «ειδικές χρήσεις εμπλουτιστικού τουριστικού προϊόντος». Πρόκειται για το χώρο του αγροκτήματος της Γερμανίας (Εικόνα 4.11) ο οποίος

πρόκειται να διαμορφωθεί μέσα από διαδικασία προκήρυξης Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού. Στο χώρο περιλαμβάνονται ιστορικά κτίρια τα οποία θα διατηρηθούν, αποτελώντας ένα δυναμικό σύνολο σε συνδυασμό με τα καινούργια κτίρια που θα προστεθούν. Επομένως, δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε παρέμβαση στη συγκεκριμένη έκταση.

Στόχος του έργου είναι η δημιουργία ενός ζωντανού πολυλειτουργικού χώρου, στον οποίο θα δίνεται έμφαση στον πολιτισμό. Το έργο θα διατηρεί την παράδοση της Γεροσκήπου και παράλληλα θα αναδεικνύει το σύγχρονο πρόσωπο της περιοχής. Όσον αφορά στις χρήσεις γης, αυτές θα είναι συμβατές μεταξύ τους δίνοντας έμφαση στη δημιουργία υποδομών οι οποίες θα σχετίζονται με τον πολιτισμό. Ο συντελεστής δόμησης τόσο των υφιστάμενων κτιρίων όσο και των νέων κτιρίων δεν θα υπερβαίνει το 0.20:1 και το ποσοστό κάλυψης δεν θα υπερβαίνει το 0.15:1.



Εικόνα 4.11: Αγρόκτημα Γερμανίνας

Πηγή: [www.germanina.com](http://www.germanina.com)

## 5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Στο σημείο που ακολουθεί γίνεται περιγραφή του πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος πραγματοποιήθηκε στην περιοχή μελέτης. Συγκεκριμένα, καταγράφεται ο τρόπος και το σκεπτικό με τον οποίο σχεδιάστηκε η περιοχή και στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις νέες δραστηριότητες που χωροθετούνται στην περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς που τίθενται σε κάθε Πολεοδομική Ζώνη.

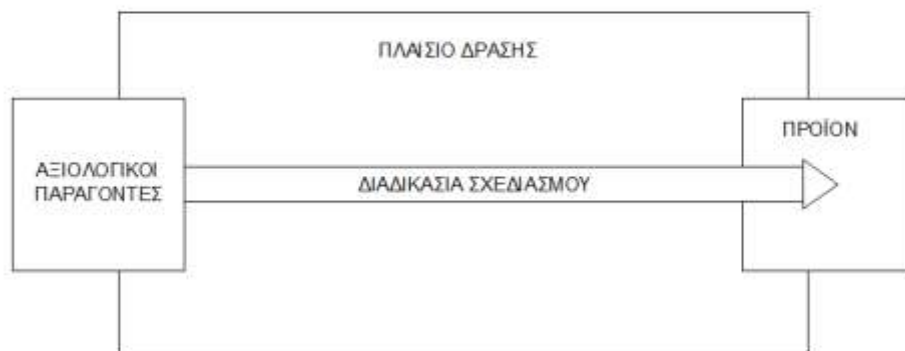
### 5.1 Πολεοδομικός Σχεδιασμός

*Ο σχεδιασμός του χώρου αποτελεί μια διαδικασία παρέμβαση, η οποία αποβλέπει στην επίλυση παρόντων ή μελλοντικών προβλημάτων, με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία ενός χωρικού συστήματος (Μαρία Γιαουτζή, Αναστασία Στρατηγέα, 2011). Ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν μια απλή διαδικασία, απεναντίας είναι μια από τις πολυπλοκότερες μορφές σχεδιασμού. Ο σχεδιασμός αποτελείται από τις εξής βασικές συνιστώσες:*

- Τους αξιολογικούς παράγοντες, οι οποίοι αποτελούνται από τις επιδιώξεις, τους στόχους και τα κριτήρια του σχεδιασμού. Οι επιδιώξεις δίνουν τις γενικές κατευθύνσεις του σχεδιασμού, οι στόχοι μεταφράζουν τις επιδιώξεις στις ιδιότητες του αντικειμένου που σχεδιάζεται και η συσχέτιση των χαρακτηριστικών του αντικειμένου με τους στόχους αποτελεί αντικείμενο των κριτηρίων.
- Το πλαίσιο δράσης, το οποίο αποτελούν οι δυνατότητες και οι περιορισμοί οι οποίοι προκύπτουν από το πεδίο του σχεδιασμού.
- Το προϊόν του σχεδιασμού, το οποίο μπορεί να είναι είτε υλικό είτε ιδεατό. Στην πιο συνηθισμένη περίπτωση το προϊόν είναι ένα υλικό αντικείμενο το

οποίο με τη μελέτη και την υλοποίηση της μελέτης παίρνει την τελική του μορφή.

Οι τρεις ανωτέρω συνιστώσες, συνδέονται μεταξύ τους και συνθέτουν τη διαδικασία του σχεδιασμού. Επιδιώξεις, στόχοι, πλαίσιο δράσης, διαδικασία και προϊόν του σχεδιασμού είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα. Στις περιοχές επικάλυψης που δημιουργούνται, παρουσιάζονται φαινόμενα ανάδρασης, δηλαδή το τμήμα της στιγμιαίας εξόδου του συστήματος ανακατευθύνεται και επανατροφοδοτείται στο σύστημα ως νέα είσοδος.



Διάγραμμα 5.1: Συνιστώσες Πολεοδομικού Σχεδιασμού

Πηγή: Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Α.Αραβαντινός, 2007

Κάθε διαδικασία σχεδιασμού δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς την ανάλυση και τη σύνθεση. Με την ανάλυση γίνεται η γνώση και η κατανόηση του προβλήματος, εξετάζει δηλαδή τα δεδομένα του προβλήματος σε συνδυασμό με τα μέσα που υπάρχουν για την επίλυσή του. Η γνώση που αποκτήθηκε από την ανάλυση του προβλήματος χρησιμοποιείται στη σύνθεση με σκοπό την εξεύρεση μιας λύσης η οποία δεν θα ξεφεύγει από το πλαίσιο δράσης και θα ανταποκρίνεται στις επιδιώξεις και τους στόχους του σχεδιασμού.



Η σύνθεση, παρά το γεγονός ότι κτίζεται από τα δεδομένα της ανάλυσης, καθοδηγείται από τις επιδιώξεις, τους στόχους και τα κριτήρια τα οποία αποτελούν τις συνιστώσες του σχεδιασμού. Η ανάλυση πρέπει να εντάσσεται στο ίδιο αξιολογικό πλαίσιο, έτσι ώστε τα στοιχεία που συγκεντρώνονται να μην είναι τυχαία, αλλά να εξυπηρετούν άμεσα τους στόχους του σχεδιασμού. Στις νέες αντιλήψεις καταργείται ο διαχωρισμός ανάμεσα στην ανάλυση και τη σύνθεση και αναγνωρίζονται οι πολλαπλές και αμφίρροπες διασυνδέσεις μεταξύ τους. Με αυτό τον τρόπο δεν ισχύει η αυστηρή σειρά προτεραιότητας: πρώτα ανάλυση και μετά η σύνθεση, αλλά παρατηρούνται συνεχείς παλινδρομήσεις από το ένα σκέλος στο άλλο. Αυτός είναι και ο λόγος που ο σχεδιασμός είναι μια διαδικασία η οποία είναι δύσκολο να περιγραφεί (Αραβαντινός, 2007).

Ο Chadwick G. και ο Lee C. το 1973 διατύπωσαν το λεγόμενο «λογικό πρότυπο σχεδιασμού» σύμφωνα με το οποίο ο σχεδιασμός αποτελείται από τέσσερις φάσεις:

1. Περιγραφή του συστήματος και διατύπωση του προβλήματος.
2. Διαμόρφωση και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων.
3. Αξιολόγηση και επιλογή.
4. Εφαρμογή και παρακολούθηση.

Παρατηρείται ότι η εφαρμογή και η παρακολούθηση αποτελούν μια ενοποιημένη φάση, γιατί μόνο η διαπίστωση ότι το σχέδιο μπορεί πραγματικά να εφαρμοστεί σωστά και να αποφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα, δικαιώνει την όλη διαδικασία. Επίσης, δεν γίνεται αναφορά στις επιδιώξεις, στους στόχους και στα κριτήρια, γιατί οι αξιολογικές συνιστώσες του σχεδιασμού διαμορφώνονται σε ένα ξεχωριστό επίπεδο, αλλά παράλληλο με αυτό της λογικής διαδικασίας. Με το πρότυπο αυτό συνδέονται οι πλείστες διαδικασίες σχεδιασμού στη σύγχρονη εποχή (Αραβαντινός, 2007).

## **5.2 Περιγραφή πολεοδομικής παρέμβασης**

Στην περιοχή πραγματοποιήθηκε ριζική ανάπλαση, καθώς με τη δεδομένη κατάσταση κρίθηκε απαραίτητο. Κύριος άξονας της πολεοδομικής παρέμβασης είναι η ανάδειξη του τουριστικού προϊόντος το οποίο προσφέρει η περιοχή όπως επίσης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών, χωροθετώντας ζώνες πρασίνου. Κατά το σχεδιασμό επιλέχθηκαν να διατηρηθούν ως επί το πλείστο κεινούργιες κατοικίες και διάφορα άλλα κτίσματα τα οποία ήταν σε καλή κατάσταση, όπως αυτή διαπιστώθηκε κατά την επιτόπια καταγραφή χρήσεων γης.

Όσον αφορά στις χρήσεις γης χωροθετήθηκαν κατά κύριο λόγο περιοχές κατοικίας, χώροι πρασίνου, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, αθλητικές διευκολύνσεις, καθώς επίσης και χώροι οι οποίοι έχουν ως στόχο την εξυπηρέτηση των τουριστών, αλλά και των ντόπιων. Τέλος, διατηρήθηκε σε ορισμένα σημεία ο αγροτικός χαρακτήρας της περιοχής.

Στο Χάρτη 5 του Παραρτήματος απεικονίζεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή μελέτης. Η πολεοδομική περιγραφή που μπορεί να δοθεί για την περιοχή είναι η γεωμετρική. Σύμφωνα με αυτή, η πόλη προσεγγίζεται από μια φορμαλιστική σκοπιά και όπως αναφέρει ο Αραβαντινός στο σύγγραμμα του για τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό, «με βάση τη γενική της μορφή σε κάτοψη και τη διάταξη των κύριων χρήσεων γης, επιχειρείται η σχηματική απόδοση της βασικής δομής της πόλης στο χώρο». Τα πιο γνωστά γεωμετρικά μοντέλα οργάνωσης των οικισμών είναι: η συγκεντρωμένη πόλη, η ακτινική, η γραμμική, η δακτυλιοειδής, η αστεροειδής, η μορφή σχάρας και ο αστικός γαλαξίας.

Παρατηρώντας το σχέδιο που εκπονήθηκε για την περιοχή, προκύπτει ότι αποτελείται από ένα συνδυασμό γεωμετρικών μοντέλων: την ακτινική και τη

συγκεντρωμένη. Στο βόρειο τμήμα της περιοχής η μορφή είναι ακτινική, όπου εμφανίζεται ένα κυρίαρχο κέντρο από το οποίο ξεκινούν ακτινωτά επτά κύριοι άξονες μεταφοράς. Οι άξονες αυτοί αποτελούν τις βασικές γραμμές κορμού τόσο της δημόσιας συγκοινωνίας, όσο και των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Σε απόσταση από το κυρίως κέντρο, ομόκεντροι οδικοί δακτύλιοι συνδέουν τις περιοχές ακτινωτής ανάπτυξης μεταξύ τους, αλλά είναι απαγορευμένη η ανάπτυξη καθ' όλο το μήκος των δακτυλίων, εκτός από την περιοχή που προσεγγίζουν τους ακτινωτούς άξονες. Έτσι, το σύστημα καθώς απομακρύνεται από το κέντρο μοιάζει περισσότερο με ένα οικιστικό και κυκλοφοριακό πλέγμα με τα κύρια κέντρα να αναπτύσσονται στις τομές των ακτινικών και ομόκεντρων αξόνων (Δ. Μηλάκης, 2006).

Στο νότιο τμήμα της περιοχής, του οποίου η χρήση είναι η τουριστική ανάπτυξη και υπηρεσίες, η μορφή είναι συγκεντρωμένη, καθώς στο κέντρο του τμήματος αυτού παρουσιάζεται συκέντρωση λειτουργιών και πυκνοτήτων.

Τα δύο προαναφερθέντα τμήματα διαχωρίζονται από το δρόμο πρωταρχικής σημασίας ο οποίος οδηγεί στον Διεθνή Αερολιμένα Πάφου. Εκατέρωθεν του οδικού άξονα, τα οικοδομικά τετράγωνα αναπτύσσονται με τη μορφή του Ιπποδάμειου συστήματος. Στο σημείο αυτό δεν υπάρχουν κεντρικά σημεία, ο αστικός χώρος είναι χωρισμένος σε πανομοιότυπες μήτρες και τα τεμάχια έχουν το ίδιο σχήμα. Η χρήση γης στο τμήμα αυτό είναι η αγροτική εξειδικευμένης ανάπτυξης.

### 5.2.1. Χρήσεις γης

Στο παρόν σημείο γίνεται αναφορά στις χρήσεις γης, οι οποίες επιλέχθηκαν να χωροθετηθούν στην περιοχή (Παράρτημα, Χάρτης 6). Η επιλογή έγινε με βάση την Πολεοδομική Ζώνη στην οποία εντάσσονται τα γεωτεμάχια, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου (Κεφάλαιο 3).

### ***Κατοικία***

Η χωροθέτηση της κατοικίας έγινε λαμβάνοντας υπόψη την αύξηση του πληθυσμού η οποία όπως έχει αναφερθεί φτάνει το 3.0% μέχρι το 2018. Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη της περιοχής που ενδέχεται να εισέρθει λόγω της χωροθέτησης αθλητικών, ψυχαγωγικών, τουριστικών και όχι μόνο εγκαταστάσεων, θα αποτελέσει πόλο έλξη για νέους κατοίκους.

Για τους συγκεκριμένους λόγους χωροθετήθηκε κατοικία στα τεμάχια που φαίνονται στο χάρτη και συγκεκριμένα στις Ζώνες Γα2, Τ3ε2 και Τ5β. Στη Ζώνη Γα2 η απόσταση των οικοδομών από τα όρια του τεμαχίου είναι 10 μέτρα και το εμβαδόν των τεμαχίων επιδιώχθηκε να είναι πάνω από 4.000 τ.μ., καθώς η τιμή αυτή αποτελεί την ελάχιστη επιτρεπόμενη έκταση για ανέργεση κατοικίας. Στις Ζώνες Τ3ε2 και Τ5β, η απόσταση των οικοδομών από τα όρια του τεμαχίου είναι 4 μέτρα και το ελάχιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν είναι τα 600 τ.μ.

### ***Εκπαίδευση***

Παρά το γεγονός ότι στην περιοχή επιτρέπεται η χωροθέτηση Σχολών τριτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης πλην νηπιαγωγείου, επιλέχθηκε η μη χωροθέτηση τους, καθώς κρίθηκε μη αναγκαία. Η συγκεκριμένη απόφαση στηρίζεται στο γεγονός ότι στα συνόρα της περιοχής (Ενότητα 4.3.) υπάρχουν οι απαραίτητες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, οι οποίες εξυπηρετούν επαρκώς την περιοχή.

### *Περίθαλψη*

Στον τομέα της υγείας χωροθετήθηκε ένα εξειδικευμένο ιατρικό κέντρο στα βόρεια της περιοχής και ένα ιδιωτικό νοσοκομείο το οποίο βρίσκεται κατά μήκος του δρόμου Πάφου-Αεροδρομίου. Στην ευρύτερη περιοχή δεν υπάρχουν αντίστοιχες εγκαταστάσεις εξού και η χωροθέτησή τους. Προβλέπεται τόσο η παροχή υπηρεσιών προς τους ντόπιους, όσο και προς τους επισκέπτες της περιοχής.

### *Δημόσιες υπηρεσίες και ασφάλεια*

Στην περιοχή δεν χωροθετήθηκαν δημόσιες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις που αφορούν στην ασφάλεια. Οι δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στο κέντρο της Γεροσκήπου και το τμήμα τροχαίας, προβλέπεται να εξυπηρετούν ικανοποιητικά την περιοχή. Η Αστυνομική Διεύθυνση Πάφου και ο Πυροσβεστικός Σταθμός καλύπτουν επαρκώς το Δήμο Γεροσκήπου, επομένως και την περιοχή.

### *Εξειδικευμένες διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας*

Στον συγκεκριμένο τομέα χωροθετήθηκαν οι εξής χρήσεις γης:

- Κέντρο ιππασίας
- Ζωολογικός κήπος
- Μουσείο
- Ενυδρείο
- Χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων
- Λούνα παρκ

- Γήπεδο γκολφ
- Θεματικό πάρκο

Οι παραπάνω εγκαταστάσεις χωροθετήθηκαν ως επί το πλείστο στην Τουριστική Ζώνη, ενώ το θεματικό πάρκο και το γήπεδο γκολφ χωροθετήθηκαν στην Αγροτική Ζώνη νότια του δρόμου πρωταρχικής σημασίας, ο οποίος οδηγεί στο αεροδρόμιο.

#### *Άλλες χρήσεις*

Ως άλλες χρήσεις για τις οποίες γίνεται αναφορά στο σχέδιο ορίζονται τα εξής:

- Κέντρα έρευνας και ανάπτυξης
- Φάρμα ζώων
- Ραδιοφωνικός σταθμός
- Τηλεοπτικός σταθμός

τα οποία έχουν χωροθετηθεί στη Ζώνη Γα2 και

- Εκθεσιακός χώρος
- Συνεδριακό κέντρο
- Χώρος παρασκευής παραδοσιακών προϊόντων
- Κέντρο αποκατάστασης

τα οποία έχουν χωροθετηθεί στην Τουριστική Ζώνη.

#### *Υπόλοιπες χρήσεις*

Στην Πολεοδομική Ζώνη Γα2, πολλά τεμάχια διατήρησαν τον αγροτικό τους χαρακτήρα, καθώς το έδαφος της περιοχής είναι σχετικά εύφορο. Στην ίδια Ζώνη χωροθετήθηκε κέντρο πολλαπλού ψυχαγωγικού χαρακτήρα, χρήση η οποία χωροθετήθηκε και στην Τουριστική Ζώνη. Χώροι στάθμευσης, χώροι πρασίνου, υπηρεσίες για τουρίστες, κέντρο πολλαπλού αθλητικού χαρακτήρα και εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας (καφετέριες, νυχτερινά κέντρα, θερινό σινεμά, θέατρο) συμπληρώνουν τις χρήσεις γης στην Τουριστική Ζώνη.

Επιπρόσθετα, στη Ζώνη Γα2 χωροθετήθηκαν mini γήπεδα ποδοσφαίρου, ολοκληρωμένο τουριστικό συγκρότημα, κέντρα πολλαπλού αθλητικού χαρακτήρα (γήπεδο ποδοσφαίρου και εγκαταστάσεις προπόνησης ομάδας) και χώροι πρασίνου.

Η Ζώνη Δα1 η οποία αποτελεί Ζώνη Προστασίας παραμένει ως έχει, όπως επίσης και η Ζώνη στην οποία εμπίπτει η παραλία. Το ίδιο ισχύει και για τη Ζώνη Γα6, για την οποία όπως έχει αναφερθεί (Ενότητα 4.7) δεν επιτρέπεται καμία παρέμβαση.

### *Παραλία*

Όσον αφορά στην παραλία, θα παρθούν τα μέτρα τα οποία αναφέρονται στην Ενότητα 2.3.8. σύμφωνα με τα όσα ορίζει το Τοπικό Σχέδιο Πάφου. Τα μέτρα προσανατολίζονται στην προστασία και τη ορθολογική διαχείριση της παραλίας.

### 5.2.2. Οδικό δίκτυο

Στην παρούσα υποενότητα, γίνεται αναφορά στο οδικό δίκτυο της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα, έχουν σχεδιαστεί τρεις τύποι οδικών αξόνων οι οποίοι περιγράφονται παρακάτω:

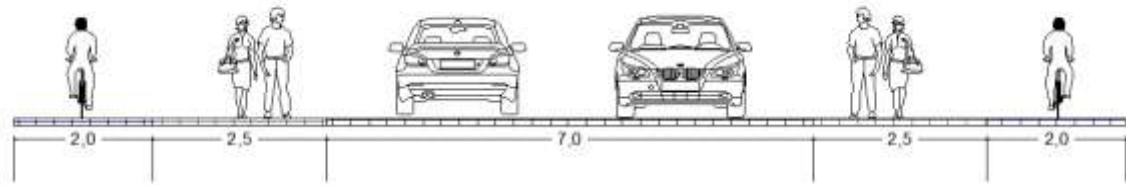
- Οδικοί άξονες πλάτους 22 μέτρων. Πρόκειται για δρόμους διπλής κατεύθυνσης όπου οι λωρίδες κυκλοφορίας, οι οποίες είναι πλάτους 3.5 μέτρων, διαχωρίζονται με μια λωρίδα πρασίνου πλάτους 1 μέτρου. Σε απόσταση 2 μέτρων εκατέρωθεν από τις λωρίδες κυκλοφορίας είναι το πεζοδρόμιο και σε απόσταση 4 μέτρων αναπτύσσεται ο ποδηλατόδρομος. Στα άκρα του δρόμου και στις δύο πλευρές υπάρχει μια απόσταση 3 μέτρων η οποία αποτελεί χώρο πρασίνου. Στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 5.1) παρουσιάζεται η διατομή (Δ1) του συγκεκριμένου δρόμου.



Εικόνα 5.1: Διατομή (Δ1) δρόμου 22 μέτρων

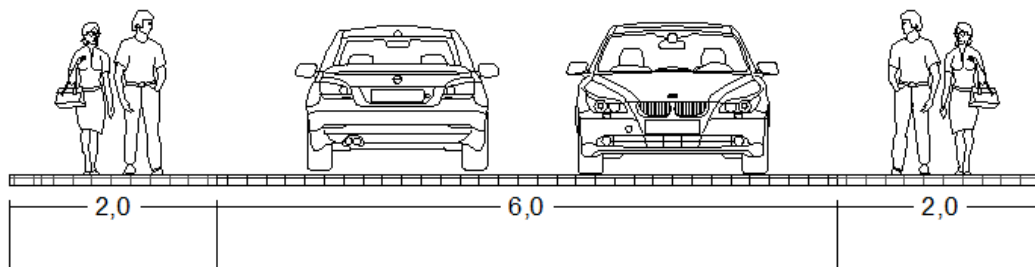
- Οδικοί άξονες πλάτους 16 μέτρων. Αποτελούν δρόμους διπλής κατεύθυνσης πλάτους επίσης 3,5 μέτρων. Το πεζοδρόμιο είναι πλάτους 2,5 μέτρων και ο ποδηλατόδρομος είναι πλάτους 2 μέτρων. Η διατομή (Δ2) του συγκεκριμένου οδικού άξονα παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 5.2)





Εικόνα 5.2: Διατομή (Δ2) δρόμου 16 μέτρων

- Οδικοί άξονες πλάτους 10 μέτρων. Είναι επίσης δρόμοι διπλής κατεύθυνσης πλάτους 3 μέτρων και το πεζοδρόμιο έχει πλάτος 2 μέτρα (Εικόνα 5.3).



Εικόνα 5.3: Διατομή (Δ3) δρόμου 10 μέτρων

Οι οδικοί άξονες των 22 μέτρων αποτελούν τις βασικές γραμμές κορμού τόσο της δημόσιας συγκοινωνίας, όσο και των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς και οι οποίοι ξεκινούν ακτινωτά από το κέντρο, περιβάλλουν τις χωροθετημένες δραστηριότητες στην Τουριστική Ζώνη και αποτελούν την παραλιακή λεωφόρο. Οι οδικοί άξονες των 16 μέτρων διαχωρίζουν τα οικοδομικά τετράγωνα και αυτοί των 10 μέτρων αποτελούν τους δρόμους γειτονιάς.

Στον υπό κατασκευή δρόμο πρωταρχικής σημασίας το πλάτος είναι 20 μέτρα και αποτελείται από 4 λωρίδες κυκλοφορίας συνολικού πλάτους 14 μέτρα. Το πεζοδρόμιο είναι πλάτους 1 μέτρου και ο ποδηλατόδρομος έχει πλάτος 1,5 μέτρα. Οι αντίθετες λωρίδες κυκλοφορίας διαχωρίζονται από μια λωρίδα πρασίνου πλάτους 1 μέτρου (Εικόνα 5.4).



Εικόνα 5.4: Διατομή (Δ4) δρόμου 20 μέτρων

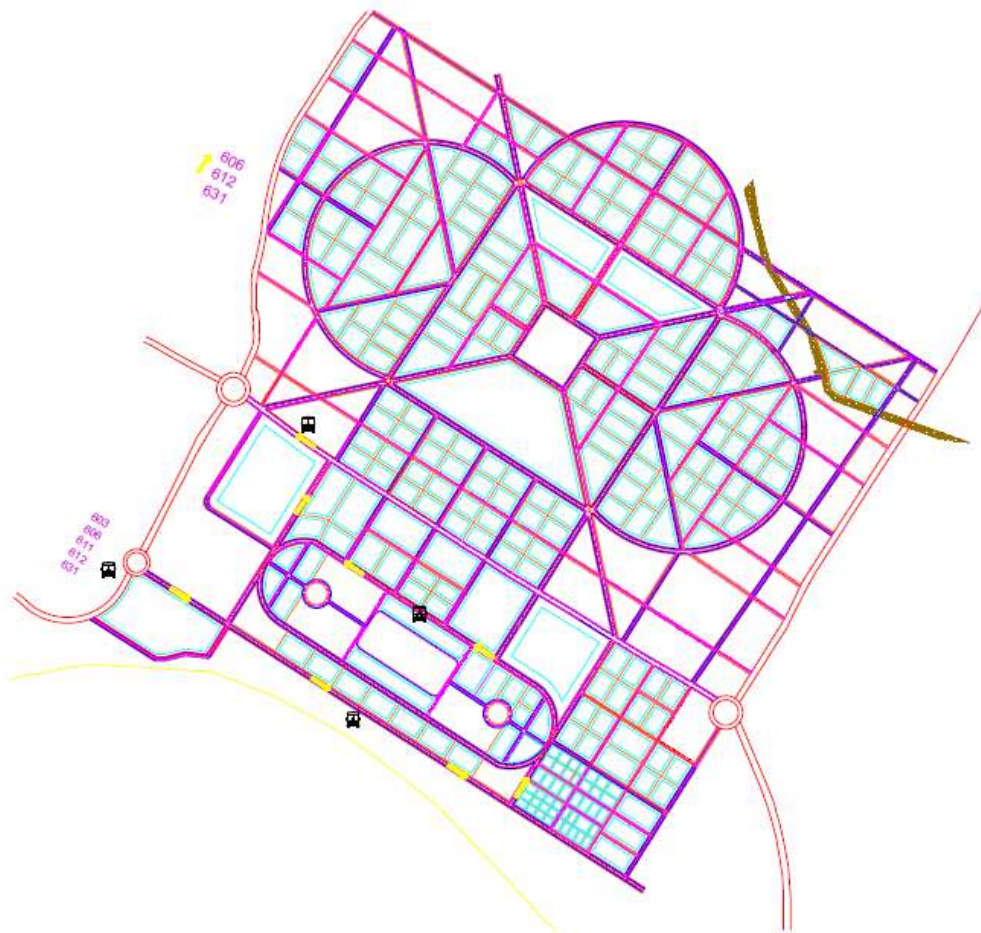
### 5.2.3. Δημόσια συγκοινωνία

Όπως έχει αναφερθεί στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο, την περιοχή δεν εξυπηρετεί κανένα μέσο δημόσιας μεταφοράς, καθώς η άσχημη κατάσταση του οδικού δικτύου δεν το επέτρεπε. Με την παρέμβαση που γίνεται, καθίσταται εφικτή η σύνδεση της περιοχής με τις γύρω περιοχές χρησιμοποιώντας τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Το λεωφορείο 612 εκτελεί το δρομολόγιο Κάτω Πάφος – Ποσειδώνος – Γεροσκήπου – Αεροδρόμιο Πάφου. Προτείνεται αλλαγή του δρομολογίου, ούτως ώστε το λεωφορείο να κάνει στάση στον καινούργιο δρόμο Πάφου-Αεροδρομίου, παρακάμπτοντας έτσι το πέρασμα μέσα από τη Γεροσκήπου. Με αυτό τον τρόπο θα μειωθεί ο χρόνος πρόσβασης στο αεροδρόμιο και ο καινούργιος δρόμος θα είναι πιο λειτουργικός αφού θα προσφέρει πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία.

Τα λεωφορεία 606A, 606B, 631, 603 και 611 (Ενότητα 4.6.2.) περνούν από τη λεωφόρο Ποσειδώνος δυτικά της περιοχής. Προτείνεται τα συγκεκριμένα

δρομολόγια να προσθέσουν τρεις στάσεις στα δρομολόγια τους ώστε να συμπεριληφθεί η συγκεκριμένη περιοχή. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται τα λεωφορεία να μπαίνουν στην περιοχή από τον 1<sup>ο</sup> κυκλικό κόμβο και να διασχίζουν την περιοχή όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 5.5). Επιπρόσθετα, προτείνεται η δρομολόγηση ενός τοπικού λεωφορείου το οποίο θα διασχίζει όλη την περιοχή περνώντας από τους επτά κύριους άξονες μεταφοράς οι οποίοι ξεκινούν ακτινωτά από το κέντρο, εξυπηρετώντας τους κατοίκους και τους τουρίστες.



Εικόνα 5.5: Προτεινόμενη σύνδεση περιοχής με τη δημόσια συγκοινωνία

#### **5.2.4 Προδιαγραφές για ΑΜΕΑ**

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 61.Η του Περί Οδών και Οικοδομών Νόμου, για χώρους στάθμευσης με χωρητικότητα μέχρι 100 οχήματα απαιτείται ποσοστό 10% επί του συνολικού αριθμού να είναι κατάλληλα διαμορφωμένο για οχήματα αναπήρων. Όταν ο συνολικός αριθμός υπερβαίνει τα 100 τότε το ποσοστό μειώνεται στο 5%. Ο χώρος στάθμευσης για οχήματα αναπήρων είναι κατά 1 μέτρο πλατύτερος για να επιτρέπει στον χρήστη του τροχοκαθίσματος να συναρμολογεί το τροχοκάθισμά του και να μεταφέρεται σε αυτό.

Όσον αφορά στη χρήση των οικοδομών, σύμφωνα με τον Κανονισμό που αναφέρθηκε, τα ανάπηρα πρόσωπα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε όλες τις δημόσιες οικοδομές, σε εμπορικά κέντρα, σε πολυκατοικίες με πέντε ή περισσότερες οικιστικές μονάδες, σε κλινικές, ιατρεία και θεραπευτικά ή άλλα διαγνωστικά κέντρα και σε οποιαδήποτε οικοδομή όπου η αρμόδια αρχή κρίνει ότι πρέπει να εφαρμοστεί ο Κανονισμός. Για το λόγο αυτό, τα κτίσματα της περιοχής θα είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η είσοδος των ΑΜΕΑ.

Τα λεωφορεία που θα εξυπηρετούν την περιοχή θα είναι χαμηλοδάπεδα και θα διαθέτουν μηχανισμό κλίσης προς τη μεριά της εισόδου και ράμπα η οποία θα σύρεται για να συναντάει το πεζοδρόμιο ή το έδαφος. Για να καταστεί αυτό εφικτό οι στάσεις των λεωφορείων θα είναι σε σημεία όπου θα είναι εύκολα προσβάσιμα, στις στάσεις θα είναι αναρτημένα τα δρομολόγια και σε γραφή Μπρέιλ για τυφλούς και εντός του λεωφορείου θα υπάρχει ηχητική σήμανση για τους τυφλούς και φωτεινή για τους κωφούς.

Κεκλιμένη διαμόρφωση των κρασπέδων (ράμπες) και απαγόρευση εμποδίων όπως παράνομα σταθμευμένα οχήματα, μη ορθολογική τοποθέτηση στύλων της ΑΗΚ στα πεζοδρόμια, θα βοηθά τους αναπήρους κατά τη διέλευση τους. Οι

ράμπες σύμφωνα με το γραφείο σχεδιασμού για άτομα με αναπηρία του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, πρέπει να έχει κλίση 6% για απόσταση μέχρι 5 μέτρα και κλίση 5% για απόσταση μεγαλύτερη των 5 μέτρων. Όσον αφορά στους τυφλούς θα υπάρχει ζώνη τυφλών, η οποία θα είναι ελεύθερη από εμπόδια.

### **5.2.5 Στάθμευση**

Για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση, τοποθετήθηκαν δύο χώροι στάθμευσης στην Τουριστική Ζώνη, οι οποίοι θα εξυπηρετούν τους λούμενους και τους χρήστες των χώρων αναψυχής και δραστηριοτήτων. Στις περιοχές κατοικίας δεν έχουν χωροθετηθεί χώροι στάθμευσης καθώς σύμφωνα με τα πρότυπα για παροχή χώρων στάθμευσης απαιτείται ένας χώρος στάθμευσης για κάθε μονάδα κατοικίας, η οποία τοποθετείται συνήθως στο πλάι της κατοικίας. Σε περίπτωση μελλοντικής κατασκευής πολυκατοικίας κατακόρυφης οικοδομικά μορφής η οποία θα περιλαμβάνει πέραν των εννέα διαμερισμάτων, θα απαιτείται ένας χώρος στάθμευσης για κάθε δέκα μονάδες κατοικίας.

Όσον αφορά στις καφετέριες, εστιατόρια και συναφείς χρήσεις θα χωροθετηθεί ένας χώρος στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ και ένας χώρος στάθμευσης για κάθε 65 τ.μ. Για νυχτερινά κέντρα και μπαρ θα χωροθετηθεί ένας χώρος στάθμευσης για κάθε 15 τ.μ και ένας χώρος στάθμευσης για κάθε 65 τ.μ.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά στα ολοκληρωμένα τουριστικά συγκροτήματα θα κατασκευαστεί ένας χώρος στάθμευσης για κάθε δύο τουριστικές μονάδες. Νοείται ότι η Πολεοδομική Αρχή απαιτεί επιπρόσθετα ένα χώρο στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ. της καθαρής επιφάνειας των ακόλουθων κοινόχρηστων διευκολύνσεων: εστιατόριο, καφετερία, μπαρ, αίθουσες χορού, δεξιώσεων,

συσκέψεων, εκθέσεων και δισκοθήκες. Επιπρόσθετα η Πολεοδομική Αρχή απαιτεί και επαρκείς χώρους στάθμευσης για μεγάλα οχήματα.

Για τον κινηματογράφο και το θέατρο απαιτείται ένας χώρος στάθμευσης για κάθε πέντε καθίσματα θεατών. Για νοσοκομεία απαιτείται ένας χώρος στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ. Στη περίπτωση του εξειδικευμένου ιατρικού κέντρου και του ιδιωτικού νοσοκομείου απαιτείται αυξημένος χώρος στάθμευσης κατά 20%. Για τα λούνα παρκ απαιτείται ένας χώρος στάθμευσης για κάθε 25 τ.μ. και επαρκής χώρος στάθμευσης για τα ποδήλατα και τα μοτοποδήλατα. Για στάδια, γυμναστήρια, γήπεδα και κολυμβητήρια με κερκίδες η Πολεοδομική Αρχή απαιτεί κατά την κρίση της, ανάλογα με το μέγεθος του πληθυσμού που προβλέπεται ότι θα εξυπηρετούν, ένα χώρο στάθμευσης αυτοκινήτου για κάθε είκοσι μέχρι σαράντα θέσεις για καθημένους θεατές, και επιπρόσθετα 10% των ανωτέρω χώρων στάθμευσης θα απαιτείται για ποδήλατα και μοτοποδήλατα.

Για στάδια, γυμναστήρια, γήπεδα αθλοπαιδιών και αθλητικές εγκαταστάσεις χωρίς κερκίδες απαιτείται ένας χώρος στάθμευσης για κάθε 250 τ.μ. Επιπρόσθετα, απαιτείται επαρκής χώρος στάθμευσης μεγάλων οχημάτων, ανάλογα με τις λειτουργικές ανάγκες της κάθε περίπτωσης.

Για τις υπόλοιπες αναπτύξεις, η Πολεοδομική Αρχή απαιτεί αριθμό χώρων στάθμευσης ανάλογο με τον απαιτούμενο για την πλησιέστερη, από άποψη λειτουργίας και αναγκών, καθοριζόμενη κατηγορία ανάπτυξης και την αναμενόμενη προσέλκυση οχημάτων από τη λειτουργία της προτεινόμενης ανάπτυξης.

Οι ελάχιστες διαστάσεις ιδιωτικού χώρου στάθμευσης οχήματος σε υπαίθριο ή κλειστό χώρο θα είναι 4.60 x 2.30 μέτρα. Η Πολεοδομική Αρχή επιτρέπει ποσοστό μέχρι 20% των χώρων στάθμευσης να έχει ελάχιστες διαστάσεις 4.00 x

2.20 μέτρα σε τουριστικές αναπτύξεις και αναπτύξεις ψυχαγωγίας. Οι χώροι για τη στάθμευση οχημάτων των αναπήρων θα έχουν ελάχιστες διαστάσεις 5.00 x 3.30 μέτρα ενώ αυτές των δημόσιων χώρων στάθμευσης οχημάτων θα είναι 2.50μ. x 5.00 μέτρα.

Κατά κανόνα δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση χώρου στάθμευσης σε απόσταση μικρότερη των 2.00 μ. από δρόμο κυκλοφορίας οχημάτων, εκτός από τις περιπτώσεις που αφορούν οργανωμένους και ομαδοποιημένους χώρους στάθμευσης ή άλλες ειδικές περιπτώσεις κατά τις οποίες η Πολεοδομική Αρχή κρίνει ότι δεν θα επηρεάζεται η οδική ασφάλεια.

#### **5.2.6 Οργάνωση και κατανομή οικονομικών δραστηριοτήτων**

Στην περιοχή δεν επιτρέπονται κατά κανόνα αναπτύξεις, οι οποίες σχετίζονται με το εμπόριο. Για την κάλυψη των αναγκών τόσο των περιοίκων όσο και των κατοίκων, στα κέντρα πολλαπλού ψυχαγωγικού και αθλητικού χαρακτήρα θα συμπεριληφθούν χώροι λιανικού εμπορίου. Εξάλλου, η περιοχή γειτνιάζει με την Κάτω Πάφο, η οποία παρουσιάζει έντονη οικονομική δραστηριότητα.

#### **5.3 Παρουσίαση σχεδιασμού στο Google Earth**

Μετά το τέλος της επεξεργασίας του σχεδιασμού στο AutoCad, ακολούθησε η μετατροπή του αρχείου, με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτευχθεί η παρουσίαση του σχεδιασμού στο Google Earth. Τα βήματα που ακολουθήθηκαν είναι τα εξής:

1. Μέσω του AutoCad Map, ορίστηκε το σύστημα συντεταγμένων το οποίο είναι το WGS 84, UTM Zone 36N, στο οποίο ανήκει η Κύπρος. Στη συνέχεια έγινε η γεωαναφορά του σχεδίου χρησιμοποιώντας την εντολή move και τις πραγματικές συντεταγμένες ενός σημείου του σχεδίου, οι οποίες λήφθηκαν από το Google Earth. Οι συντεταγμένες από φ και λ

μετατράπηκαν σε χ και ψ, χρησιμοποιώντας τη βιβλιοθήκη γεωδαιτικών μετατροπών συντεταγμένων (icoordstrans), δημιουργός της οποίας είναι ο Στέφανος Κοζάνης, μέλος της ερευνητικής ομάδας ΙΤΙΑ. Τέλος, έγινε η μετατροπή του αρχείου .dwg σε αρχείο shaperefile.

Πίνακας 5.1: Συντεταγμένες γεωαναφοράς

Σημείο	Συντεταγμένες φ και λ	Συντεταγμένες χ και ψ (WSS84, UTM Zone 36N)
Κέντρο Κυκλικού κόμβου	34,7387611111111 32,4424861111111	448964,492553904 m 3844214,7821692 m

2. Στη συνέχεια μέσω του ArcMap 10, το αρχείο shaperefile μετατράπηκε σε αρχείο .kmz.
3. Στο Google Earth έγινε η περαιτέρω επεξεργασία του αρχικού σχεδίου καθώς δημιουργήθηκαν θεματικά επίπεδα για τις ρυμοτομικές και οικοδομικές γραμμές και για τις χρήσεις γης.

Στην Εικόνα 5.6 παρουσιάζεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός έτσι όπως φαίνεται στο Google Earth. Το συγκεκριμένο αρχείο παρατίθεται και σε ψηφιακό δίσκο.





Εικόνα 5.6: Πολεοδομικός σχεδιασμός στο Google Earth

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά τη μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης και της καταγραφής των χρήσεων γης στην περιοχή, η ανάπλαση και η αναδιαμόρφωσή της καθίσταται επιτακτική. Βασικός στόχος της παρέμβασης είναι η ανάδειξη του τουριστικού προϊόντος το οποίο μπορεί να προσφέρει καθώς επίσης και η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων και των επισκεπτών.

Ο σχεδιασμός έγινε με τρόπο έτσι ώστε η περιοχή να συνδέεται με την ευρύτερη περιοχή. Το οδικό δίκτυο συνδέεται με το ήδη υπάρχον και η όλη μορφή της περιοχής είναι εναρμονισμένη με τη φυσιογνωμία της πόλης. Χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης διαπίστωσης είναι η ύπαρξη δικτύου ποδηλατοδρόμων σε όλη την έκταση της περιοχής, δίκτυο το οποίο αποτελεί συνέχεια του υπάρχοντος.

Η διαμόρφωση των οικοδομικών τετραγώνων έγινε λαμβάνοντας υπόψη τις πρόνοιες και τους περιορισμούς του Τοπικού Σχεδίου Πάφου. Όσον αφορά στην κατοικία, το ελάχιστο εμβαδό των τεμαχίων είναι 4.000 τ.μ. και 600 τ.μ. για την Αγροτική και την Τουριστική Ζώνη αντίστοιχα. Οι αποστάσεις των κατοικιών από τα όρια των συνόρων είναι για την Αγροτική Ζώνη 10 μέτρα και για την Τουριστική, 4 μέτρα.

Η χωροθέτηση των δραστηριοτήτων έγινε λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης που υπάρχουν, επιδιώκοντας την εγκατάσταση δραστηριοτήτων όμοιες των οποίων δεν υπάρχουν στη γύρω περιοχή. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η προσέλκυση ντόπιων και τουριστών αφού θα τους δίνεται η ευκαιρία να απολαμβάνουν υπηρεσίες οι οποίες δεν προσφέρονται σε άλλα σημεία της πόλης. Επιπρόσθετα, η χωροθέτησή τους έγινε με βάση τις κατευθύνσεις και τους περιορισμούς ανά Πολεοδομική Ζώνη, που τίθενται στο Τοπικό Σχέδιο.

Με τον τρόπο αυτό, χωροθετούνται στην Αγροτική Ζώνη εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, αθλητικά συγκροτήματα, εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών υγείας, θεματικό πάρκο, γήπεδο γκολφ, κέντρο έρευνας και ανάπτυξης, φάρμα ζώων, ραδιοφωνικό και τηλεοπτικό σταθμό, ολοκληρωμένο τουριστικό συγκρότημα καθώς επίσης και χώροι πρασίνου, ενώ διατηρείται και ο αγροτικός χαρακτήρας της περιοχής.

Στην Τουριστική Ζώνη χωροθετούνται κέντρο ιππασίας, ζωολογικός κήπος, μουσείο, ενυδρείο, κέντρο αποκατάστασης, χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων, λούνα παρκ, εκθεσιακός χώρος, συνεδριακό κέντρο, χώρος παρασκευής παραδοσιακών προϊόντων, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, χώροι στάθμευσης, χώροι πρασίνου, υπηρεσίες για τουρίστες και κέντρο πολλαπλού αθλητικού χαρακτήρα.

Κατά μήκος των οδικών αξόνων δεν χωροθετούνται χώροι στάθμευσης, καθώς κάθε χωροθετημένη δραστηριότητα έχει και το δικό της χώρο στάθμευσης, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που τίθενται από το Πρότυπο για Παροχή Χώρων Στάθμευσης. Νοείται ότι χώροι στάθμευσης εξασφαλίζονται και για τα άτομα με αναπηρία.

Επιπλέον, τα διάφορα κτίσματα είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση των ανήμπορων ατόμων. Τόσο τα πεζοδρόμια όσο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς διαμορφώνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετούνται τα συγκεκριμένα άτομα διευκολύνοντας την διακίνηση και μεταφορά τους.

Η δρομολόγηση ενός τοπικού λεωφορείου και η αναδιαμόρφωση των υπάρχοντων λεωφορειακών γραμμών έχουν ως στόχο τη σύνδεση της περιοχής με την υπόλοιπη πόλη. Με τον ανωτέρω τρόπο επιτυγχάνεται η εξυπηρέτηση των περιοίκων και των κατοίκων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, γεγονός το οποίο δεν ήταν εφικτό πριν την ανάπτυξη. Επιπλέον, εξασφαλίζεται και η πρόσβαση περισσότερων επισκεπτών στην περιοχή.

Η χωροθέτηση δραστηριοτήτων, οι οποίες αναφέρονται παραπάνω, συμβάλλουν στην τόνωση της τοπικής οικονομίας. Εξασφαλίζονται πολλές νέες θέσεις εργασίας και προσελκύνονται νέοι κάτοικοι για μόνιμη εγκατάσταση. Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη της περιοχής τονώνει τον τουρισμό καθώς επίσης και το Δήμο Γεροσκήπου γενικότερα.

Συμπερασματικά, η αναδιαμόρφωση της περιοχής όπως αυτή προτείνεται, μόνο θετικά συμβάλλει στην τοπική και όχι μόνο κοινωνία. Η χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων, οι χώροι πρασίνου, οι ποδηλατόδρομοι και οι πεζόδρομοι και γενικά η όλη μορφή του σχεδιασμού, έχουν τα απαραίτητα εχέγγυα ώστε να καταστούν λειτουργικά και να αναδείξουν την τωρινή παραμελημένη περιοχή, καθιστώντας την πόλο έλξης και ανάπτυξης.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Διαδικτυακές αναφορές

- Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων Υπουργείου Γεωργίας και Φυσικών Πόρων Κύπρου  
[http://www.moa.gov.cy/moa/wdd/Wdd.nsf/index\\_gr/index\\_gr?OpenDocument](http://www.moa.gov.cy/moa/wdd/Wdd.nsf/index_gr/index_gr?OpenDocument)
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως Υπουργείου Εσωτερικών Κύπρου  
[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/index\\_gr/index\\_gr?OpenDocument](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/index_gr/index_gr?OpenDocument)
- Τμήμα Δημοσίων Έργων Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου  
[http://www.mcw.gov.cy/mcw/pwd/pwd.nsf/index\\_gr/index\\_gr?opendocument](http://www.mcw.gov.cy/mcw/pwd/pwd.nsf/index_gr/index_gr?opendocument)
- Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου  
[http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/index\\_gr/index\\_gr?OpenDocument](http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/index_gr/index_gr?OpenDocument)
- Συμβούλιο Αποχετεύσεων Πάφου (Σ.Α.ΠΑ.) <http://www.sapa.org.cy/>
- Αρχή Ηλεκτρισμού Κύπρου <http://www.eac.com.cy/GR/Pages/Home.aspx#>
- Δήμος Γεροσκήπου <http://www.geroskipou-municipality.com/>
- Αστικά λεωφορεία Πάφου  
<http://www.pafos24.com/dromologiaastikwnleoforiwn.html>
- Χάρτης Κύπρου <http://www.geomatic.com.cy/geomaps/>
- Ιστοσελίδα Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής της ΕΕ στην Κύπρο  
<http://www.structuralfunds.org.cy/>
- Κινητές μονάδες αφαλάτωσης  
[http://www.moa.gov.cy/moa/wdd/wdd.nsf/All/F97C83F7735CFE64C22576AB003F66CF/\\$file/KINITES\\_%20MONADES.pdf?OpenElement](http://www.moa.gov.cy/moa/wdd/wdd.nsf/All/F97C83F7735CFE64C22576AB003F66CF/$file/KINITES_%20MONADES.pdf?OpenElement)

- Κεντρικά ζητήματα του πολεοδομικού σχεδιασμού στο σύγχρονο πλαίσιο, Δρ. Αθηνά Γιαννακού, από το Σεμινάριο με θέμα « Πολεοδομικές εφαρμογές στην Ελλάδα: από τη σύγχρονη θεωρία στην ελληνική πρακτική» [http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/SEMINARIA/PALAIOTERA\\_SEMINARIA/TH\\_KYKLOS\\_SEMINARIWN\\_MIKRHS\\_DIARKEIAS\\_EISHGHSEIS/Giannakou.pdf](http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/SEMINARIA/PALAIOTERA_SEMINARIA/TH_KYKLOS_SEMINARIWN_MIKRHS_DIARKEIAS_EISHGHSEIS/Giannakou.pdf)
- Το Διυλιστήριο νερού Ασπρόκρεμμου [http://www.moa.gov.cy/moa/wdd/wdd.nsf/leaflets\\_gr/39E78DB98273C1C3C225745F00276EFF/\\$file/Page1.pdf](http://www.moa.gov.cy/moa/wdd/wdd.nsf/leaflets_gr/39E78DB98273C1C3C225745F00276EFF/$file/Page1.pdf)
- Υδρολογία Κύπρου <http://www.hellenica.de/Griechenland/Zypern/Info/GR/KyprosYdrologia.html>
- Διδακτορική διατριβή με τίτλο Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μακρο- και Μικροκλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης, Δημήτρη Μηλάκη, Αθήνα 2006 <http://irakleitos.ntua.gr/dns/67.pdf>
- Παράρτημα Τοπικών Σχεδίων, Πρότυπα για Παροχή Χώρων Στάθμευσης [http://www.moi.gov.cy/moi/citizenscharter/CitizensCharter.nsf/All/749081CD7C4B4F1EC2256E67003A04C3/\\$file/parartimata.pdf?OpenElement](http://www.moi.gov.cy/moi/citizenscharter/CitizensCharter.nsf/All/749081CD7C4B4F1EC2256E67003A04C3/$file/parartimata.pdf?OpenElement)
- Βιβλιοθήκη γεωδαιτικών μετατροπών συντεταγμένων <http://itia.ntua.gr/~soulman/icoordstrans/>

### **Ελληνική βιβλιογραφία**

- Αραβαντινός, Α. (2007), Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Συμμετρία, Αθήνα.
- Αλεξίου Ι., Φωτοπούλου Φ. (2007), Η κοινωνική κατοικία στο Παρίσι, άλλοτε και τώρα, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Αθήνα.
- Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ. (2006), Πολεοδομία vs Μεταφορές, Παπασωτηρίου, Αθήνα.

- Γιαουτζή Μ., Στρατηγέα Α. (2011), Χωροταξικός Σχεδιασμός, Θεωρία και Πράξη, Κριτική, Αθήνα.
- Καμχής Μ. (2007), Η ενοποίηση του Ευρωπαϊκού χώρου 1986-2006, Ένα σχεδιαστικό εγχείρημα μεγάλης κλίμακας, Κριτική, Αθήνα.
- Καραβιά Ε. (2006), Αστικές αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών, Διπλωματική εργασία στο μάθημα «Δυναμική των χωρικών δομών και χρήσεων γης και σύγχρονες πρακτικές σχεδιασμού» Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Αθήνα.
- Παραρτήματα Τοπικών Σχεδίων, Υπουργείο Εσωτερικών, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Λευκωσία 2011.
- Σιόλας Α., Σαγιάς Ι., Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας, Βιβλιόδετες σημειώσεις του μαθήματος Αστικής Γεωγραφίας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Αθήνα.
- Στεργίου Μ. (2008), Διπλωματική εργασία «Αστικές αναπλάσεις: στην Ευρώπη και στην Ελλάδα, Κριτική Αξιολόγηση στην Ελλάδα: Μια πρόταση για το Ιστορικό Κέντρο της Μυτιλήνης», Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο- Τμήμα Γεωγραφίας, Αθήνα.
- Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. (2003), Η παγκοσμιοποίηση, η Ευρωπαϊκή ενοποίηση και η φυσιογνωμία της σύγχρονης ελληνικής πόλης, Παπαζήση, Αθήνα.
- Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ. (1995), Αστική Ανάπλαση- Πολεοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία, ΤΕΕ, Αθήνα.
- Συνάντηση αρμοδίων για τη χωροταξία υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1999), ΣΑΚΧ Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου, Προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Τοπικό Σχέδιο Πάφου, Πρόνοιες και Μέτρα Πολιτικής, Υπουργείο Εσωτερικών, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Λευκωσία 2011.
- Χάρτης του Πολίτη για το Πολεοδομικό Σύστημα, Υπουργείο Εσωτερικών, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Λευκωσία 2009.



- Ψυχάρης Γ., Φώτης Γ. (2011), Αστική ανάπτυξη στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση: Τάσεις και προοπτικές, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.




### **Ξένη βιβλιογραφία**




- Benevolo L. (1993), La città nella storia d'Europa, Laterza, Bari.
- Hall T. (1998), Urban Geography, Routledge, London.
- Newman P., Thornley A. (1996), Urban planning in Europe: International competition, national systems and planning projects, Routledge, London.
- Hohenberg P., Hollen Lees L. (1995), The making of urban Europe 1000-1994, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London.









## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ




1		2όροφη κατοικία με πισίνα σε άριστη κατάσταση και λυόμενο
2		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση




3		Μονώροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
4		Εγκαταλελειμμένο σπίτι σε κακή κατάσταση
5		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση



6		Χώρος ενοικίασης αγωνιστικών ποδηλάτων
7		Ζόροφη κατοικία υπό ανέγερση
8		Πλινθόκτιστη αποθήκη με τσίγκο σε κακή κατάσταση

9		Φάρμα αλόγων σε κακή κατάσταση
10		Πλινθόκτιστη αποθήκη σε κακή κατάσταση
11		Πλινθόκτιστη αποθήκη σε κακή κατάσταση




12		Πλινθόκτιστη αποθήκη με τσίγκο σε κακή κατάσταση
13		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
14		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση




15		Ζόροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
16		Τσιγκινη αποθήκη σε κακή κατάσταση
17		Πλινθόκτιστη αποθήκη με τσιγκο σε κακή κατάσταση




18		Ζόροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
19		Μαντρί
20		Μονώροφο σπίτι με μεγάλη αυλή σε καλή κατάσταση




21	 <p>The top photograph shows a dirt road curving to the right, bordered by a wooden fence and trees. The bottom photograph shows a fenced-in area with green vegetation and a brick wall in the background.</p>	Μάντρες
22	 <p>The photograph shows a modern, two-story house with a balcony, a red car parked in the driveway, and a stone wall in the foreground.</p>	Νεόκτιστη 2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση









23		Μονώροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
24		Αποθήκες με τσίγκο σε κακή κατάσταση
25		Γήπεδα ποδοσφαίρου




26		Μικρή κατοικία σε κακή κατάσταση
27		Μικρή κατοικία και αποθήκη σε κακή κατάσταση
28		Μικρή κατοικία σε κακή κατάσταση




29		Τσίγκινες αποθήκες σε κακή κατάσταση
30		Μονώροφη κατοικία σε καλή κατάσταση
31		Τσίγκινη αποθήκη σε κακή κατάσταση

32		Container
33		Κατοικία σε κακή κατάσταση
34		Λυόμενο σπίτι σε κακή κατάσταση




35		Μικρή κατοικία σε κακή κατάσταση
36		Ζόροφη κατοικία με πισίνα σε άριστη κατάσταση
37		Κατοικία υπό ανέγερση

38		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
39		2όροφη κατοικία με πισίνα σε άριστη κατάσταση
40		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση




41		Εγκαταστάσεις ενοικιάσεων ελικοπτέρων
42		Μονώροφη κατοικία σε καλή κατάσταση
43		Γήπεδο ποδοσφαίρου




44		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
45		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
46		Γήπεδο ποδοσφαίρου






47		Μονώροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
48		Πλινθόκτιστες αποθήκες σε κακή κατάσταση
49		Χώρος αποθήκευσης οικοδομικών υλικών



50		Μαντρί σε κακή κατάσταση
51		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
52		Φάρμα αγελάδων




53		Μονώροφο σπίτι σε κακή κατάσταση
54		Φάρμα σε κακή κατάσταση
55		Τσιγκινες αποθήκες σε κακή κατάσταση

56		Καφετέρια σε καλή κατάσταση
57		Ξύλινες αποθήκες σε κακή κατάσταση
58		Αποθήκες σε κακή κατάσταση




59		Τροχόσπιτα
60		Αποθήκες με τσίγκο και κατοικία σε κακή κατάσταση
61		Τσίγκινη κατοικία σε κακή κατάσταση




62		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση και αποθήκη
63		Μικρή κατοικία σε κακή κατάσταση

64	 <p>The first photograph shows a structure with a metal frame and a corrugated metal wall, possibly a shed or a small building, in a state of disrepair. The second photograph shows a small, single-story building with red doors and windows, situated in a rural area with hills in the background.</p>	Φάρμα αλόγων σε κακή κατάσταση
65	 <p>The photograph shows a small, single-story building with yellow walls and blue doors, viewed through a chain-link fence. A palm tree is visible in the background.</p>	Μικρή κατοικία σε κακή κατάσταση

66		Ζώροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
67		Μονώροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
68		Λυόμενο








69		Μικρή κατοικία σε καλή κατάσταση
70		Θερμοκήπια
71		Μικρή κατοικία σε κακή κατάσταση




72		Εγκαταλελειμμένο σπίτι
73		Κατοικίες σε καλή κατάσταση
74		Τσιγκινες αποθήκες σε κακή κατάσταση



75		Ζόροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
76		Τσιγκινες αποθήκες σε κακή κατάσταση
77		Εγκαταλελειμμένα σπίτια σε κακή κατάσταση

78		Κατοικία σε καλή κατάσταση και αποθήκες
79		Μονώροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
80		Θερμοκήπια



81		<p>Πλινθόκτιστο σπίτι και αποθήκη με τσίγκο σε κακή κατάσταση</p>
82		<p>Αποθήκες σε κακή κατάσταση</p>

83		Κατοικία σε άριστη κατάσταση
84		Κατοικία υπό ανέγερση
85		Τσιγκινες αποθήκες σε κακή κατάσταση

86		Παλιό εργοστάσιο με τσίγκο σε κακή κατάσταση
87		Εγκαταλελειμμένο σε κακή κατάσταση
88		Αποθήκη σε κακή κατάσταση

89		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση
90		2όροφη κατοικία σε άριστη κατάσταση



91		ΚΟΤ
92		Καφετέρια σε κακή κατάσταση

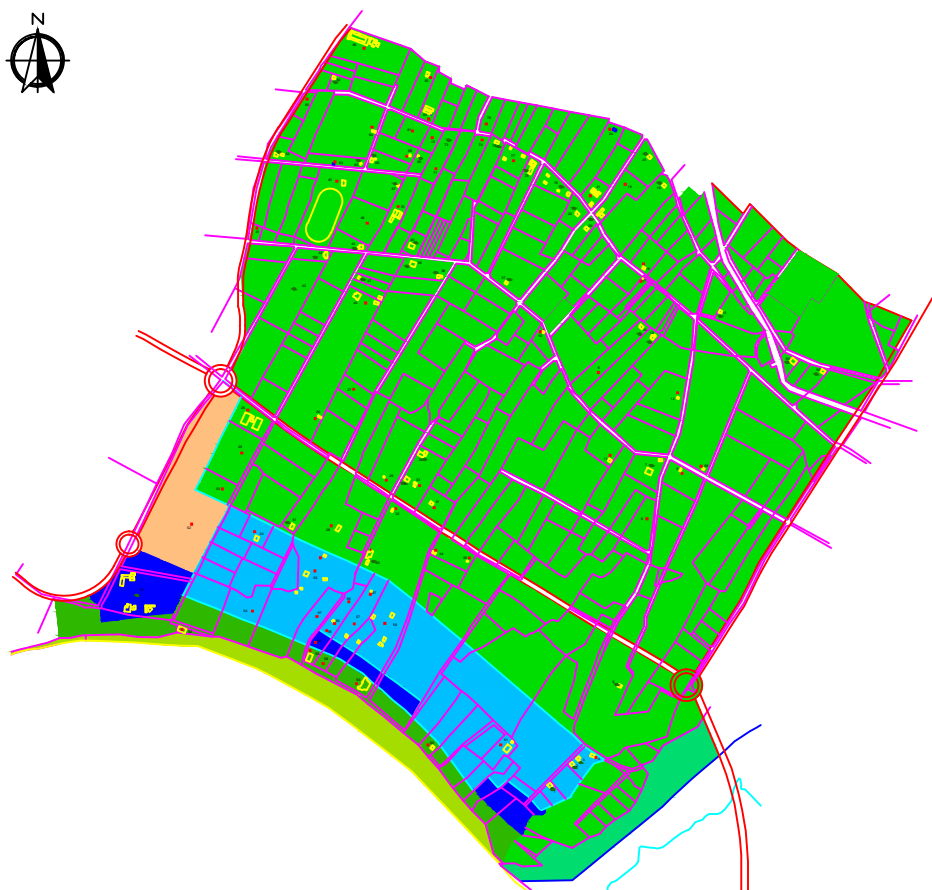
93		Κέντρο αναψυχής σε καλή κατάσταση
94		Αποθήκες σε κακή κατάσταση
95		Αποθήκη σε κακή κατάσταση

96		Αποθήκες σε κακή κατάσταση
97		Φάρμα αλόγων σε κακή κατάσταση
98		Αποθήκη σε κακή κατάσταση

Πίνακας 1: Καταγραφή χρήσεων γης

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ

## ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"Πολεοδομική οργάνωση και πιλοτικός σχεδιασμός τμήματος της εκτός σχεδίου περιοχής του Δήμου Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου με χρήση GIS"

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 1









ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 10000

### ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ

Χρήσεις Γης

(Πηγή: Τοπικό σχέδιο Πάφου 2011)

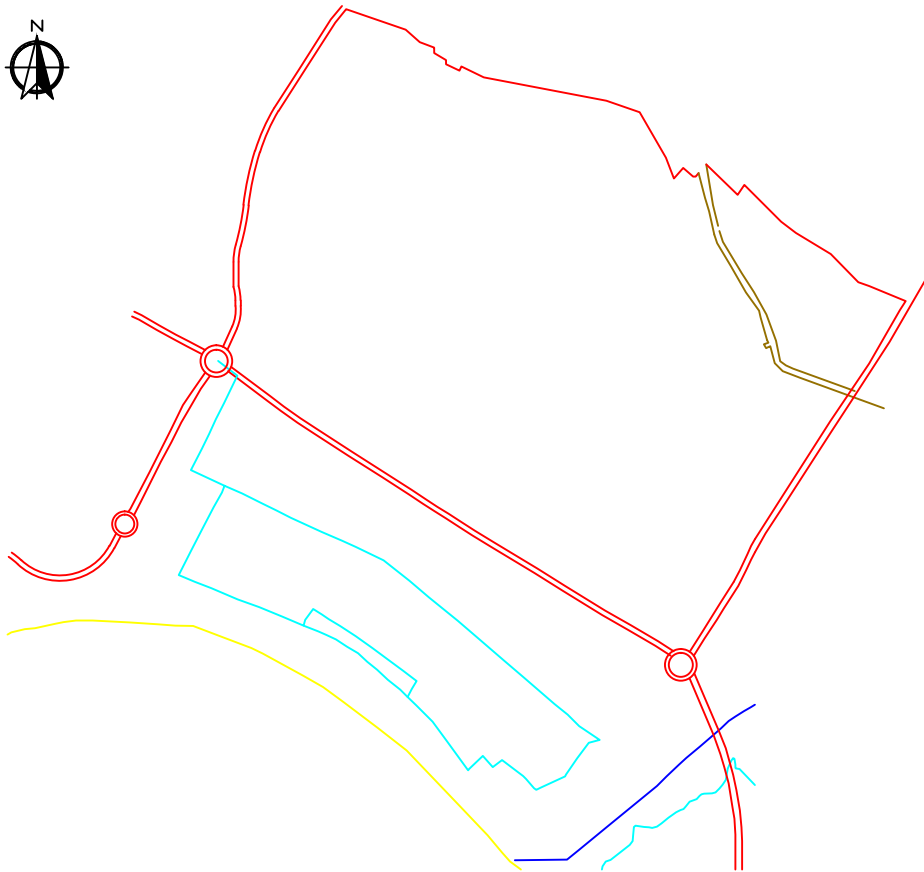
### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Αρδύσιμη γεωργική γη-Γα2
  -  Ειδικές χρήσεις εμπλουτιστικού τουριστικού προϊόντος-Γα6
  -  Παραλία
  -  Περιοχή προστασίας
  -  Τουριστική ανάπτυξη-Τ5β
  -  Τουριστική ανάπτυξη και υπηρεσίες-Τ3ε2
  -  Περιοχή προστασίας (ποταμός)-Δα1
-  Κτίσμα

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ  
Σιόλας Άγγελος

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ  
Νικολάου Ελένη  
Α.Μ. 06107608

## ΧΑΡΤΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"Πολεοδομική οργάνωση και πιλοτικός σχεδιασμός τμήματος της εκτός σχεδίου περιοχής του Δήμου Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου με χρήση GIS"

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 2

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 10000

### ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ

Οδικό δίκτυο

(Πηγή: Τοπικό σχέδιο Πάφου 2011)

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

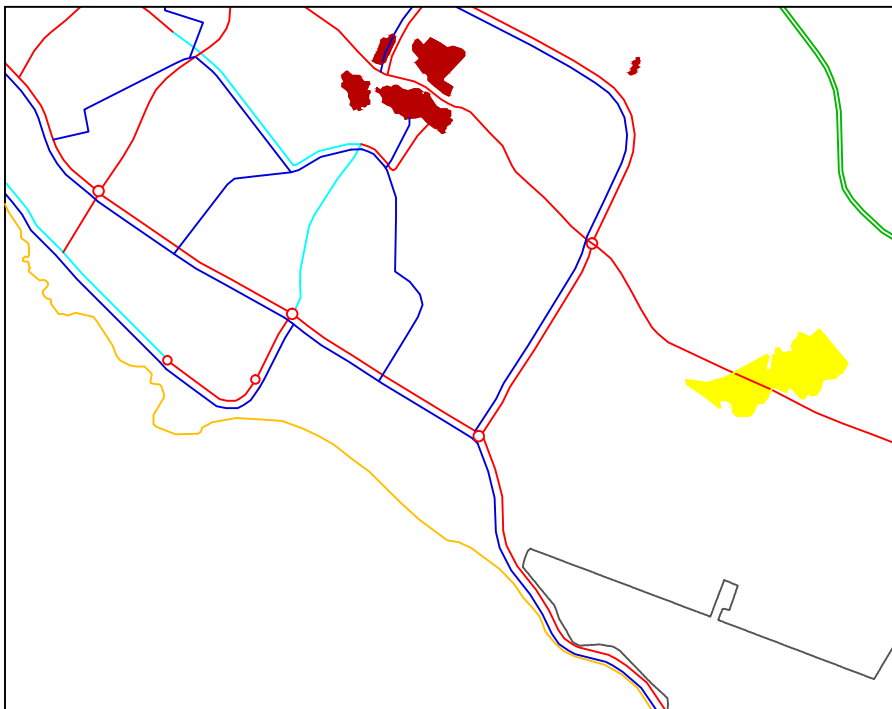
- Ακτογραμμή
- Δρόμος πρωταρχικής σημασίας
- Βασικό δυτερεύον δίκτυο
- Όριο ανάπτυξης
- Αρδευτικό κανάλι

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ  
Σιόλας Άγγελος

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ  
Νικολάου Ελένη  
Α.Μ. 06107608



## ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"Πολεοδομική οργάνωση και πιλοτικός σχεδιασμός τμήματος της εκτός σχεδίου περιοχής του Δήμου Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου με χρήση GIS"








ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 4

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 10000

### ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ

Χάρτης δικτύου βιώσιμης κινητικότητας  
(Πηγή: Τοπικό σχέδιο Πάφου 2011)

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Οικιστικοί πυρήνες
-  Οικιστικές ζώνες
-  Αυτοκινητόδρομος
-  Δρόμοι πρωταρχικής σημασίας
-  Κύριο δευτερέον οδικό δίκτυο
-  Κύριο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
-  Διεθνές Αεροδρόμιο Πάφου

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ  
Σιόλας Άγγελος

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ  
Νικολάου Ελένη  
Α.Μ 06107608



# ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

## ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"Πολεοδομική οργάνωση και πιλοτικός σχεδιασμός τμήματος της εκτός σχεδίου περιοχής του Δήμου Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου με χρήση GIS "

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 5

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 10000

## ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ

Πολεοδομικός σχεδιασμός

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Ρυμοτομική γραμμή
- Οικοδομική γραμμή
- Δρόμος πρωταρχικής σημασίας
- Άξονας δρόμου
- ▨ Πεζοδρόμιο
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο ανάπτυξης
- ▬ Πράσινο κατά μήκος δρόμου
- ▭ Αρδευτικό κανάλι
- ↔ Διατομές δρόμων

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ  
Σιόλας Άγγελος

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ  
Νικολάου Ελένη  
Α.Μ. 06107608

## ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"Πολεοδομική οργάνωση και πιλοτικός σχεδιασμός τμήματος της εκτός σχεδίου περιοχής του Δήμου Γεροσκήπου της Επαρχίας Πάφου με χρήση GIS"

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: 6

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 10000

### ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ

Χρήσεις γης

### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Αρδεύσιμη γεωργική γη	Κατοικία
Ειδικές χρήσεις εμπλουτιστικού τουριστικού προϊόντος	Χώρος στάθμευσης
Παραλία	Χώρος πρασίνου
Άλλες χρήσεις	Πρασιά
Εξειδικευμένες διευκολύνσεις αναψυχής	Υπηρεσίες
Υπηρεσίες υγείας	Ψυχαγωγία
Οργανωμένο αθλητικό κέντρο	Αρδευτικό κανάλι
Ολοκληρωμένο τουριστικό συγκρότημα	Γρασίδι

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ  
Σιόλας Άγγελος

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ  
Νικολάου Ελένη  
Α.Μ. 06107608

