

Έκθεση

**Στρατηγικού Σχεδιασμού Τοπικών
Σχεδίων Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας
και Πάφου**

Ιανουάριος 2026

Περιεχόμενα

Σύνοψη και Εισαγωγή	5
1. Πλαίσιο Εργαστηρίου	7
2. Σκοπός και Επιδιωκόμενα Αποτελέσματα της Διαβούλευσης	7
3. Βασικές Αρχές Αναθεώρησης	10
4. Θεματικές Ενότητες	16
Θεματική 1: Όραμα, στρατηγικό πλαίσιο και χωρική δομή	16
Θεματική 2: Χρήσεις γης και πολεοδομικές ζώνες	20
Θεματική 3: Οικιστική ανάπτυξη και αστική αναζωογόνηση	23
Θεματική 4: Βιώσιμη αστική κινητικότητα και μεταφορές	27
Θεματική 5: Περιβάλλον, πράσινη υποδομή και κλιματική ανθεκτικότητα	30
Θεματική 6: Οικονομική δραστηριότητα και παραγωγικοί τομείς	33
Θεματική 7: Κοινωνική υποδομή, πολιτιστική κληρονομιά και ποιότητα ζωής	35
5. Ειδικές ανάγκες ανά πόλη	38
6. Θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο εφαρμογής των Τοπικών Σχεδίων	43
7. Τοπικά Σχέδια και Μεταρρύθμιση Τοπικής Αυτοδιοίκησης	45
8. Επόμενα Βήματα	47

Η παρούσα έκθεση βασίζεται στα συμπεράσματα της διαβούλευσης και του εργαστηρίου που πραγματοποιήθηκαν με στόχο τη διαμόρφωση τεκμηριωμένης θέσης για την αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων. Η μεθοδολογία σύνταξης αφορά σύνθεση υφιστάμενου υποστηρικτικού υλικού, σε δομημένες συζητήσεις ανά θεματική ενότητα και σε αξιολόγηση των εισηγήσεων από τους συντάκτες της έκθεσης, ώστε οι κατευθύνσεις να μεταφραστούν σε προτεραιότητες και εφαρμόσιμα μέτρα.

Συντάκτες της παρούσας έκθεσης είναι η Αγνή Γρηγορίου, Λώρα Νικολάου, Βύρων Ιωάννου και Μιχάλης Μιχαήλ με σχόλια ανατροφοδότησης από τους Άννα Καραμοντάνη, Γιάννη Αγησιλάου, Παύλο Φιλίππου και Έλενα Χριστοδουλίδου Λιασίδου.

Σύνοψη και Εισαγωγή

Η σημερινή συζήτηση για τα Τοπικά Σχέδια θα πρέπει να αφορά τον **ρόλο του χωρικού σχεδιασμού ως εργαλείου δημόσιας πολιτικής** και εφαρμογής στρατηγικών στόχων, και όχι απλώς μια επικαιροποίηση κανονιστικών ρυθμίσεων δόμησης. Η αναθεώρηση καλείται να απαντήσει σε δομικά ζητήματα που αφορούν τη λειτουργία των πόλεων, την ποιότητα ζωής και τη συμβατότητα του χωρικού μοντέλου με εθνικές και ευρωπαϊκές δεσμεύσεις.

Το εργαστήρι διαβούλευσης εντάχθηκε σε αυτή τη λογική και λειτούργησε ως διαδικασία αξιολόγησης του ισχύοντος πλαισίου και προσδιορισμού κρίσιμων κατευθύνσεων για τα νέα Τοπικά Σχέδια. Η συζήτηση μετατοπίστηκε από μεμονωμένες πολεοδομικές ρυθμίσεις σε ζητήματα χωρικής δομής, εφαρμογής πολιτικών και μηχανισμών υλοποίησης.

Βασικός στόχος της διαβούλευσης ήταν η **διαμόρφωση ενός κοινού και σαφώς προσδιορισμένου στρατηγικού πλαισίου** για τα Τοπικά Σχέδια, το οποίο να διασφαλίζει συνοχή πολιτικών, θεσμική συνέχεια και δυνατότητα εφαρμογής. Το πλαίσιο αυτό οφείλει να επιτρέπει διαφοροποιήσεις ανά πόλη, χωρίς όμως να αναιρείται η ανάγκη ενιαίας εθνικής κατεύθυνσης, ειδικότερα μέσα από την ευκαιρία που δίδει η παράλληλη εκπόνηση του Σχεδίου για τη Νήσο.

Στο πλαίσιο αυτό, αναδείχθηκε ότι τα Τοπικά Σχέδια αποτελούν βασικό μηχανισμό άσκησης δημόσιας πολιτικής. Καθορίζουν το χωρικό μοντέλο της πόλης, επηρεάζουν άμεσα τα πρότυπα μετακίνησης, την κατανάλωση ενέργειας, την προσβασιμότητα σε υπηρεσίες και δημόσιο χώρο, καθώς και την έκθεση των κατοίκων σε περιβαλλοντικές πιέσεις, όπως τα κύματα καύσωνα, οι πλημμύρες κλπ.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη σύνδεση των Τοπικών Σχεδίων με την **κλιματική πολιτική**. Οι στόχοι του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα δεν μπορούν να υλοποιηθούν χωρίς αλλαγή του χωρικού μοντέλου. Η διάχυτη, αυτοκινητοκεντρική ανάπτυξη παράγει αυξημένες μετακινήσεις, υψηλή ενεργειακή κατανάλωση και αυξημένο κόστος υποδομών. Αντίθετα, η συμπαγής και πολυκεντρική πόλη υποστηρίζει τη βιωσιμότητα της δημόσιας συγκοινωνίας, την ενεργή κινητικότητα και την αποδοτικότερη αξιοποίηση του κτιριακού αποθέματος.

Για τον λόγο αυτό, τονίστηκε η ανάγκη αμφίδρομης σύνδεσης των Τοπικών Σχεδίων με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η χωρική δομή, οι πυκνότητες, οι χρήσεις γης και τα δικαιώματα ανάπτυξης πρέπει να συνδέονται με δείκτες προσβασιμότητας σε δημόσια συγκοινωνία, πολιτικές Transit-Oriented Development, ζώνες χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών και πολιτικές στάθμευσης με ανώτατα όρια.

Μέσα από τις **θεματικές ενότητες** (7) της συζήτησης, προέκυψαν συγκεκριμένες κατευθύνσεις πολιτικής.

Πρώτον, ως προς τη **χωρική δομή**, προτάθηκε η μετάβαση σε συμπαγή και πολυκεντρική οργάνωση των πόλεων, με σαφή ιεράρχηση κέντρων, υποκέντρων και κέντρων γειτονιάς, καθώς και καθορισμό αξόνων ανάπτυξης και περιοχών αναζωογόνησης. Η προσέγγιση αυτή στοχεύει στη βελτίωση

της καθημερινής εξυπηρέτησης και στη μείωση αναγκαστικών μετακινήσεων.

Δεύτερον, σε επίπεδο χρήσεων γης και **πολεοδομικών ζωνών**, αναδείχθηκε η ανάγκη απλοποίησης και εκσυγχρονισμού του ισχύοντος συστήματος. Προτάθηκε σαφέστερος διαχωρισμός μεταξύ μορφολογικής ταυτότητας και χρήσεων γης, ενίσχυση μικτών χρήσεων και συγκέντρωση αυξημένων πυκνοτήτων σε περιοχές με επαρκή υποδομή και προσβασιμότητα, ή και το αντίστροφο, αποφεύγοντας οριζόντιες επεκτάσεις σε νέα γη.

Τρίτον, η οικιστική ανάπτυξη και η αστική αναζωογόνηση τέθηκαν ως κεντρικοί άξονες. Η έμφαση μετατοπίζεται από την επέκταση προς την ενεργοποίηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος, με ιδιαίτερη αναφορά στην προσιτή κατοικία. Αναδείχθηκε η ανάγκη συνδυασμού πολεοδομικών κινήτρων με οικονομικά και διοικητικά εργαλεία, καθώς και η επιτάχυνση διαδικασιών για έργα επανάχρησης και αναβάθμισης.

Η τέταρτη θεματική αντιμετωπίζει **την βιώσιμη κινητικότητα** ως δομικό στοιχείο του χωρικού σχεδιασμού. Τονίστηκε η σημασία της ιεράρχησης μέσων, της εφαρμογής ορίων ταχύτητας στις γειτονιές, των σχολικών οδών, των πλήρων δρόμων και της ανακατανομής του οδικού χώρου. Οι ρυθμίσεις αυτές συνδέονται άμεσα με την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και την καθημερινή λειτουργικότητα της πόλης.

Παράλληλα, **η πέμπτη** θεματική αναγνωρίζει την **πράσινη υποδομή** και το δίκτυο δημόσιου χώρου ως ισότιμες με τις βασικές υποδομές της πόλης. Προτάθηκε μετάβαση από σημειακές παρεμβάσεις σε συνεκτικά δίκτυα σκίασης, πρασίνου και μπλε-πράσινων λύσεων, με στόχο την αντιμετώπιση της θερμικής καταπόνησης και τη βελτίωση της μικροκλιματικής άνεσης.

Η θεματική **έξη** αναφέρεται στην οικονομική δραστηριότητα και παραγωγικούς τομείς ενώ η τελευταία ενότητα **επτά** εξετάζει θέματα κοινωνικής υποδομής, πολιτιστικής κληρονομίας και ποιότητας ζωής

Κρίσιμο συμπέρασμα της διαβούλευσης ήταν ότι τα Τοπικά Σχέδια απαιτούν χωρική εξειδίκευση, πράγμα που μεταφράζεται περισσότερες ειδικές πρόνοιες ανά περιοχή και ζώνη και λιγότερες και πιο στρατηγικές οριζόντιες πολιτικές. Οι προκλήσεις διαφέρουν μεταξύ των πόλεων: από τον κατακερματισμό και τη θερμική επιβάρυνση στη Λευκωσία, έως τη άναρχη και τη γραμμική ανάπτυξη στη Λεμεσό, τις ασυμβατότητες χρήσεων και τις περιβαλλοντικά ευαίσθητες ζώνες στη Λάρνακα και την ανάγκη ισορροπίας τουρισμού-καθημερινής πόλης στην Πάφο. Ως εκ τούτου, προτάθηκε η υιοθέτηση πακέτων παρεμβάσεων πενταετίας ανά πόλη, με σαφή εργαλεία εφαρμογής και μετρήσιμους δείκτες.

Ωστόσο, αναδείχθηκε ότι η αποτελεσματικότητα των Τοπικών Σχεδίων εξαρτάται πρωτίστως από το θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο εφαρμογής. Η απουσία ξεκάθαρης κατανομής αρμοδιοτήτων, η πολυπλοκότητα διαδικασιών και η εκτεταμένη χρήση παρεκκλίσεων έχουν υπονομεύσει διαχρονικά τον στρατηγικό χαρακτήρα του σχεδιασμού.

Η αναθεώρηση οφείλει να συνοδεύεται από σαφή καθορισμό ρόλων, εξορθολογισμό παρεκκλίσεων και τροποποιήσεων, μηχανισμούς διαφάνειας και λογοδοσίας, καθώς και θεσμοθέτηση συστημάτων παρακολούθησης με δεδομένα, δείκτες και περιοδικές εκθέσεις εφαρμογής. Στο πλαίσιο αυτό, ο ρόλος του ΕΤΕΚ αναδεικνύεται ως κρίσιμος για την τεκμηριωμένη παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής των Τοπικών Σχεδίων.

Τέλος, η μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μεταβάλλει ουσιαστικά το πεδίο εφαρμογής των Τοπικών Σχεδίων. Οι νέοι, διευρυμένοι Δήμοι αποτελούν σύνθετα χωρικά σύνολα με εσωτερικές ανισότητες. Τα Τοπικά Σχέδια καλούνται να λειτουργήσουν ως εργαλεία ενοποίησης, πολυκεντρικής οργάνωσης και χωρικής εξισορρόπησης, μέσω εναρμόνισης διαφορετικών πολεοδομικών καθεστώτων και ιεράρχησης προτεραιοτήτων.

Συνολικά, η αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων αποτελεί κρίσιμη ευκαιρία για την επανατοποθέτηση του χωρικού σχεδιασμού ως στρατηγικού εργαλείου εφαρμογής πολιτικών, βελτίωσης της ποιότητας ζωής και ενίσχυσης της ανθεκτικότητας των κυπριακών πόλεων.

1. Πλαίσιο Εργαστηρίου

Το εργαστήριο διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε την Τρίτη, 2 Δεκεμβρίου 2025, στο Εκπαιδευτικό και Πολιτιστικό Κέντρο του ΕΤΕΚ (Οδός Κερβέρου 8, 1016 Λευκωσία), με παράλληλη δυνατότητα συμμετοχής μέσω τηλεδιάσκεψης. Η διοργάνωση εντάχθηκε στο πλαίσιο της αναθεώρησης των Τοπικών Σχεδίων και αποτέλεσε μια ουσιαστική ευκαιρία για στρατηγικό επανασχεδιασμό και αναπτυξιακό αναπροσανατολισμό των πόλεων. Η συζήτηση εστίασε στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, αναδεικνύοντας τον καθοριστικό ρόλο του δημόσιου χώρου και την ανάγκη μετάβασης προς πιο βιώσιμα, συνεκτικά και ανθρωποκεντρικά αστικά πρότυπα.

2. Σκοπός και Επιδιωκόμενα Αποτελέσματα της Διαβούλευσης

Η διαβούλευση είχε ως βασικό σκοπό τη διαμόρφωση ενός κοινού, σαφώς προσδιορισμένου στρατηγικού πλαισίου για τα νέα Τοπικά Σχέδια, το οποίο θα λειτουργεί ως συνεκτικό σημείο αναφοράς για τον μελλοντικό χωρικό και πολεοδομικό σχεδιασμό των πόλεων. Το πλαίσιο αυτό επιδιώχθηκε να βασίζεται σε επικαιροποιημένα δεδομένα, σύγχρονες αρχές βιώσιμης ανάπτυξης και ευφυείς κατευθύνσεις πολιτικής, ώστε να διασφαλίζεται συνοχή, συνέπεια και εφαρμοσιμότητα στον σχεδιασμό, χωρίς να παραβλέπονται οι ιδιαιτερότητες κάθε ξεχωριστής περίπτωσης.

Παράλληλα, βασικός στόχος της διαδικασίας ήταν η κατάθεση ρεαλιστικών, τεκμηριωμένων και υλοποιήσιμων προτάσεων ανά θεματική ενότητα, οι οποίες να μπορούν να μεταφραστούν σε συγκεκριμένα μέτρα πολιτικής με σαφή και μετρήσιμο αντίκτυπο στην καθημερινότητα των πολιτών, τόσο σε επίπεδο οικονομίας και κοινωνικής συνοχής όσο και σε επίπεδο ποιότητας ζωής, λειτουργικότητας του αστικού περιβάλλοντος και διασφάλισης και ανάδειξης του περιβαλλοντικού και αρχιτεκτονικού/πολιτιστικού πλούτου της εκάστοτε περιοχής. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη σύνδεση των στρατηγικών κατευθύνσεων με

πρακτικές παρεμβάσεις, αποφεύγοντας γενικόλογες διατυπώσεις χωρίς σαφή μηχανισμό εφαρμογής.

Κεντρικό ζητούμενο αποτέλεσε επίσης ο καθορισμός κρίσιμων προτεραιοτήτων ανά θεματική ενότητα, μέσα από μια διαδικασία αξιολόγησης των προτάσεων και των αναγκών κάθε πόλης. Οι προτεραιότητες αυτές προορίζονται να ενσωματωθούν στο κείμενο θέσεων του ΕΤΕΚ, συμβάλλοντας στη διαμόρφωση μιας τεκμηριωμένης, ενιαίας και ισχυρής θεσμικής θέσης για την αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων.

Η διαβούλευση στόχευσε στη σύνταξη της πρότασης του ΕΤΕΚ σε επίπεδο οράματος, στρατηγικών αρχών και προτεραιοτήτων, με σκοπό την εφαρμογή συγκεκριμένων και εφαρμόσιμων μέτρων. Βασικό στοιχείο της προσέγγισης αποτέλεσε η ανάγκη για ολιστική θεώρηση του χωρικού σχεδιασμού, σε συνάρτηση με άλλες συναφείς πολιτικές και εργαλεία, όπως ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή 2025–2050, το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Χερσαίων Μεταφορών, καθώς και άλλα τομεακά σχέδια που αφορούν την υγεία, τον τουρισμό και τον πολιτισμό.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης παρουσιάστηκαν το γενικό πλαίσιο προσεγγίσεων για την εκπόνηση των νέων Τοπικών Σχεδίων, οι βασικοί στόχοι και κατευθύνσεις πολιτικής του ΕΤΕΚ, καθώς και προβλήματα που έχουν εντοπιστεί στα υφιστάμενα Τοπικά Σχέδια, με βάση υλικό που έχει ήδη τύχει επεξεργασίας από τις αρμόδιες Επιτροπές του ΕΤΕΚ. Στη συζήτηση δόθηκε η δυνατότητα στους συντονιστές και στα μέλη των Επιτροπών να καταθέσουν απόψεις και παρατηρήσεις επί των θεμάτων, με στόχο τη συλλογή τεκμηριωμένων εισηγήσεων που θα συμβάλουν στη διαμόρφωση της τελικής θέσης του ΕΤΕΚ.

Προς διευκόλυνση της διαδικασίας και για καλύτερη προετοιμασία των συμμετεχόντων, αξιοποιήθηκε εκτενές υποστηρικτικό υλικό, το οποίο περιλάμβανε:

- i. την αλληλογραφία και τις επίσημες θέσεις του ΕΤΕΚ στο πλαίσιο προηγούμενων διαδικασιών αναθεώρησης και τροποποίησης Τοπικών Σχεδίων (04.04.2019 και 07.07.2022),*
- ii. την επιστολή και τις θέσεις του ΕΤΕΚ αναφορικά με την Τροποποίηση Τοπικών Σχεδίων Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου (2022),*
- iii. τις εισηγήσεις και θέσεις για την Αναθεώρηση/Τροποποίηση Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού – Εισηγήσεις 2025 της Περιφερειακής Επιτροπής ΕΤΕΚ Λεμεσού,*
- iv. την Πρόταση της Επιτροπής «Ασφαλές και Βιώσιμο Δομημένο Περιβάλλον» για την Αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων των τεσσάρων αστικών περιοχών (18.11.2025),*
- v. τις θέσεις της Επιτροπής Ειδικότητας Πολεοδομίας – Χωροταξίας ΕΤΕΚ,*
- vi. τις θέσεις και εισηγήσεις της Επιτροπής Μελών Πολεοδομίας και Αειφόρου Ανάπτυξης ΕΤΕΚ (11.2025),*
- vii. τις γραπτές απόψεις για το Όραμα, τις Παραδοχές και τη Μεθοδολογία της τροποποίησης Τοπικών Σχεδίων (05.12.2025),*
- viii. τις θέσεις και εισηγήσεις του Συνδέσμου Πολεοδόμων Κύπρου (ΣΥΠΟΚ),*
- ix. τις εισηγήσεις της Επιτροπής Αρχιτεκτονικής του ΕΤΕΚ,*

- χ. την εισήγηση της ΕΕ Προστασίας Κτηρίων του 20ού αιώνα από Οπλισμένο Σκυρόδεμα,*
- xi. τις εισηγήσεις του Συγκοινωνιολόγου – Συμβούλου Κινητικότητας κ. Μιχάλη Λαμπρινού,*
- xii. τις γραπτές εισηγήσεις και τεχνικές παρατηρήσεις της κ. Έφης Κάλλη, Πολιτικού Μηχανικού,*
- xiii. τις γραπτές εισηγήσεις της Επιτροπής Βιώσιμης Κινητικότητας και Οδικής Ασφάλειας,*
- xiv. καθώς και επιμέρους τεχνικά υπομνήματα, σημειώσεις εργαστηρίων, παρουσιάσεις και γραπτές εισηγήσεις επιτροπών και μελών του ΕΤΕΚ που σχετίζονται με τις θεματικές της αναθεώρησης των Τοπικών Σχεδίων.*

Το εργαστήρι αντιμετωπίστηκε ως ευκαιρία για την οικοδόμηση μιας κοινής και τεκμηριωμένης αντίληψης για την κατεύθυνση που οφείλουν να λάβουν τα Τοπικά Σχέδια στο σημερινό κοινωνικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό πλαίσιο. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην επέκταση του παραδοσιακού ρόλου των Τοπικών Σχεδίων και στην ανάδειξή τους ως ολοκληρωμένων εργαλείων στρατηγικού σχεδιασμού, με σαφές όραμα, στρατηγικές κατευθύνσεις και αποτελεσματικούς μηχανισμούς υλοποίησης. Παράλληλα, επιδιώχθηκε η σύνταξη πρακτικών και ρεαλιστικών παρεμβάσεων με άμεση δυνατότητα εφαρμογής και σαφή αντίκτυπο στην καθημερινή εμπειρία των πολιτών.

Οι συζητήσεις οργανώθηκαν γύρω από επτά θεματικές ενότητες, καλύπτοντας τη χωρική δομή, τις χρήσεις γης, την οικιστική ανάπτυξη, τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, την οικονομική δραστηριότητα, το περιβάλλον και την κοινωνική υποδομή, με στόχο τη σύνδεση του οράματος με συγκεκριμένα και υλοποιήσιμα μέτρα. Κεντρικό ζητούμενο αποτέλεσε ο καθορισμός κρίσιμων προτεραιοτήτων, ώστε οι προτάσεις να μεταφραστούν σε σαφείς πολιτικές επιλογές με μετρήσιμο κοινωνικό, περιβαλλοντικό και χωρικό όφελος.

Στο σημερινό πλαίσιο ανάπτυξης των κυπριακών πόλεων, η έννοια του οργανωμένου και συνεκτικού πολεοδομικού ιστού μοιάζει να έχει σε μεγάλο βαθμό χαθεί, με την πολεοδόμηση να περιορίζεται συχνά σε μια λογική ρυμοτόμησης και αυθαίρετης παράταξης κτηρίων κατά μήκος οδών. Η αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων καλείται να ανατρέψει αυτή την πορεία, ακόμη και μέσω επανεξέτασης του συστήματος δόμησης/ οικοπεδοποίησης, έστω πιλοτικά σε ορισμένες περιοχές. Το συνεχές σύστημα δόμησης θα πρέπει να επανεξεταστεί υπό νέους όρους, ώστε να επιτευχθούν τα οφέλη της συνεκτικής πόλης, της καλύτερης αξιοποίησης της γης, της αποφυγής σπατάλης χώρου και της ισόρροπης εξυπηρέτησης πεζού και οχήματος.

Στόχος είναι τα αστικά κέντρα να ανακτήσουν τη συνεκτικότητα, τη διαβάθμιση χώρων, την ποικιλομορφία, την ταυτότητα και τη ζωντάνια τους. Ως πρώτο βήμα, προτείνεται η υιοθέτηση πιλοτικών σχεδιαστικών εφαρμογών που θα αντιμετωπίζουν αστοχίες παλαιότερων πρακτικών στο πλαίσιο νέων στόχων για ποιοτικό περιβάλλον και συνεκτικές πόλεις. Συνοψίζοντας, τίθεται η ανάγκη επανεξέτασης του υφιστάμενου συστήματος δόμησης όσον αφορά αποστάσεις, μεγέθη οικοπέδων, συντελεστές δόμησης, ύψη κτηρίων και συναφείς πολεοδομικές ρυθμίσεις.

Καταγράφονται συγκεκριμένα προβλήματα του υφιστάμενου μοντέλου ανάπτυξης στο επίπεδο της αρχιτεκτονικής της πόλης, όπως περικλειστα τεμάχια εντός ζωνών ανάπτυξης, συγκρούσεις χρήσεων γης, χαμηλή ποιότητα σχεδιασμού και ανάπτυξης του δημόσιου χώρου, διασπορά και εξάπλωση με πολύ χαμηλές πυκνότητες, απουσία συνοχής και συγκροτημένου πολεοδομικού ιστού, προβληματική χωροθέτηση δημοσίου πρασίνου και κοινωφελών χρήσεων, ασάφεια των ορίων της πόλης, αποδιοργάνωση των παρυφών, προβληματική σχέση κτιριακού μετώπου και δρόμου, υπεροχή του χώρου για το αυτοκίνητο έναντι του πεζού, ακατάλληλα πεζοδρόμια και οδικά δίκτυα που εξυπηρετούν αποκλειστικά την κυκλοφορία του Ι.Χ.

Η ανάγκη αναθεώρησης της συνολικής προσέγγισης και φιλοσοφίας των Τοπικών Σχεδίων προκύπτει από διαχρονικές δομικές αδυναμίες του ισχύοντος σχεδιασμού: κατακερματισμός χρήσεων γης, διάχυτη ανάπτυξη, απουσία πολυκεντρικής οργάνωσης, υπερεξάρτηση από το αυτοκίνητο και απουσία ελκυστικότητας των οικιστικών περιοχών προς στη βάδηση και το ποδήλατο, ανεπαρκή ενσωμάτωση της βιώσιμης κινητικότητας και ελλείψεις σε ποιοτικούς δημόσιους και πράσινους χώρους. Παράλληλα, παρατηρείται υποβάθμιση ιστορικών πυρήνων και κυρίως παλαιών συνοικιών (περιοχές με κτήρια με ηλικία άνω των 30 ετών), γήρανση του κτιριακού αποθέματος, δυσλειτουργίες στα κίνητρα επανάχρησης, καθώς και σοβαρές ελλείψεις σε αξιόπιστα και επικαιροποιημένα δεδομένα.

Συνολικά, οι πιο πάνω αδυναμίες καθιστούν επιτακτική την ανάγκη μετάβασης σε ένα νέο πρότυπο στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού, βασισμένο σε σαφές όραμα, τεκμηριωμένες επιλογές, πολυκεντρική οργάνωση, βιώσιμη κινητικότητα, ενίσχυση του δημόσιου χώρου και ενεργή αξιοποίηση του υφιστάμενου δομημένου περιβάλλοντος.

Ταυτόχρονα θα πρέπει να μπου δικλίδες που να αποτρέπουν αυθαίρετα και οριζόντια κίνητρα του Υπουργικού Συμβουλίου τα οποία ειδικά κατά την παρελθούσα δεκαετία ανέτρεψαν τις στρατηγικές των Τοπικών Σχεδίων και οδηγούν σε κακά αποτελέσματα όπως αυτό της άναρχής διασποράς των ψηλών κτηρίων στις παραλιακές πόλεις.

Τέλος, σημειώνεται ότι, σε συνέργεια και συνομιλία με το υπό εκπόνηση Σχέδιο για τη Νήσο, η παρούσα διαδικασία αναθεώρησης των Τοπικών Σχεδίων θα πρέπει να επεξεργαστεί και να διαμορφώσει θέσεις τόσο σε ζητήματα οικονομικής και κοινωνικής στρατηγικής όσο και σε σχέση με τις ιδιαιτερότητες των τεσσάρων πόλεων, διασφαλίζοντας συνοχή πολιτικών σε εθνικό επίπεδο, χωρίς να αναιρείται η ανάγκη προσαρμογής στις τοπικές συνθήκες.

3. Βασικές Αρχές Αναθεώρησης

Οι βασικές αρχές της αναθεώρησης των Τοπικών Σχεδίων, όπως προτείνονται, ευθυγραμμίζονται με διαχρονικές θέσεις και παρεμβάσεις του ΕΤΕΚ, όπως αυτές έχουν διατυπωθεί μέσα από προηγούμενες διαδικασίες αναθεώρησης και τροποποίησης Τοπικών Σχεδίων, επιστολές, τεχνικά υπομνήματα και εισηγήσεις των αρμόδιων Επιτροπών του. Κεντρική θέση του ΕΤΕΚ αποτελεί ότι τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να λειτουργούν ως ολοκληρωμένα εργαλεία στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού και όχι αποκλειστικά ως κανονιστικά πλαίσια ρύθμισης της δόμησης.

Στο πλαίσιο αυτό, καλούνται να ενσωματώνουν με συνεκτικό και ισόρροπο τρόπο αναπτυξιακούς, περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς και συγκοινωνιακούς στόχους, ανταποκρινόμενα στις σύγχρονες ανάγκες των πόλεων και των κατοίκων τους.

Κεντρική αρχή της αναθεώρησης αποτελεί η ανάγκη διατύπωσης σαφούς, επικαιροποιημένου και μετρήσιμου οράματος για κάθε πόλη σε σύνδεση με το υπό εκπόνηση Σχέδιο για τη Νήσο. Με την έννοια «μετρήσιμο όραμα» νοείται η τοποθέτηση ποσοτικών στόχων που να συγκεκριμενοποιούν κάθε γενικόλογη επιδίωξη, όπως ενδεικτικά στόχοι για πληθυσμιακές πυκνότητες, προσέλκυση/ανάπτυξη νέων μονάδων κατοικίας και πυκνωση περιοχών, πράσινο και δημόσιος χώρος ανά κάτοικο κ.λ.π.

Στο σημερινό κοινωνικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό πλαίσιο, καθίσταται αναγκαίο τα Τοπικά Σχέδια να υπερβούν αυτόν τον περιορισμένο ρόλο που έχουν σήμερα και να λειτουργήσουν ως στρατηγικά εργαλεία ανάπτυξης, με σαφή αναπτυξιακή στόχευση, πολυκεντρική λογική οργάνωσης και έμφαση στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Συνεπώς, επισημάνθηκε η ανάγκη τα Τοπικά Σχέδια να αποκτήσουν σαφέστερη, πιο λειτουργική και πιο κατανοητή δομή. Αυτό προϋποθέτει καθαρή διάκριση μεταξύ στρατηγικών κατευθύνσεων και επιμέρους πολιτικών, απλοποίηση της γλώσσας, μείωση της πολυπλοκότητας και των γενικοτήτων, καθώς και ενσωμάτωση συνοπτικών επεξηγηματικών πινάκων, χαρτών και παραπομπών ανά κεφάλαιο. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη μείωση της ασάφειας και στην αποφυγή διατυπώσεων που ενδέχεται να οδηγήσουν σε πολλαπλές ερμηνείες, ευχολόγια ή πρακτικές που δεν συνοδεύονται από σαφή μηχανισμό εφαρμογής και ελέγχου.

Η επανεξέταση και ιεράρχηση των βασικών προβλημάτων ανά πόλη ανέδειξε τις ιδιαίτερες χωρικές, κοινωνικές και λειτουργικές προκλήσεις κάθε αστικού κέντρου, επιβεβαιώνοντας την ανάγκη διαφοροποιημένων αλλά συνεκτικών στρατηγικών. Στη Λευκωσία, για παράδειγμα, καταγράφονται έντονος κατακερματισμός χρήσεων γης, υποβάθμιση περιοχών γύρω από την Πράσινη Γραμμή, χαμηλές πυκνότητες σε συνδυασμό με γηρασμένο κτιριακό απόθεμα, ελλείψεις σε πράσινο εντός των αστικών περιοχών και κορεσμός του οδικού και κυκλοφοριακού δικτύου. Στη Λεμεσό, οι σχεδιασμοί για την ανάπτυξη μιας δεύτερης πόλης στα βόρεια ασκεί πίεση στις υποδομές, ενώ η ένταση της γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος της παραλιακής ζώνης και των βασικών αξόνων, καθώς και η διάχυση εμπορικών δραστηριοτήτων, υπονομεύουν τη χωρική συνοχή και εντείνουν την εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Στη Λάρνακα εντοπίζονται συγκέντρωση οχημάτων χρήσεων σε άμεση γειτνίαση με τον αστικό ιστό, υποβάθμιση περιοχών γύρω από τις Αλυκές και ασυνέχειες μεταξύ κέντρου, παραλίας και γειτονιών. Στην Πάφο, η διάχυτη και γραμμική ανάπτυξη χωρίς σαφή πολεοδομικό πυρήνα, η ισχυρή εξάρτηση από τον τουρισμό και η υποβάθμιση των παραδοσιακών πυρήνων συνθέτουν ένα σύνθετο και πολυπαραγοντικό σύνολο προκλήσεων. Κοινός παράγοντας η αστική διάχυση και η επέκταση των πόλεων σε ένα περιφερειακό και προαστιακό συνονθύλευμα κατοικιών και κενής γης εις βάρος της γεωργικής γης και των φυσικών εκτάσεων.

Απέναντι στις πιο πάνω προκλήσεις, το ΕΤΕΚ προτάσσει μια νέα γενιά Τοπικών Σχεδίων που θα διαμορφώνουν βιώσιμες, ανθεκτικές και ανθρωποκεντρικές πόλεις. Ο σχεδιασμός οφείλει να θέτει στο επίκεντρο τον άνθρωπο και τον δημόσιο χώρο, προωθώντας τη μίξη χρήσεων, τη συμπαγή πόλη και τη λειτουργική

πολυκεντρικότητα, ενώ παράλληλα θα ενσωματώνει πράσινο και κλιματικά ανθεκτικό σχεδιασμό μέσω αστικών πράσινων υποδομών, σκίασης, συνεκτικών δικτύων πρασίνου και ορθολογικής διαχείρισης των ομβρίων υδάτων. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται επίσης στη βιώσιμη αστική κινητικότητα και στη σαφή διασύνδεση των Τοπικών Σχεδίων με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Παράλληλα, προωθείται η αξιοποίηση εργαλείων έξυπνης πόλης και αρχών κυκλικής οικονομίας, με έμφαση στην επανάχρηση, αναβάθμιση και ενεργειακή βελτίωση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος, ως βασική στρατηγική για την αστική αναζωογόνηση και τον περιορισμό της διάχυσης. Στο ίδιο πλαίσιο, καθίσταται αναγκαία η απλοποίηση και αποσαφήνιση των κειμένων των Τοπικών Σχεδίων, ώστε οι πρόνοιες να είναι κατανοητές, εφαρμόσιμες και διαφανείς για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, επαγγελματίες του κλάδου και τους πολίτες.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε επίσης στο ζήτημα της διακριτικής ευχέρειας της Πολεοδομικής Αρχής. Η άσκηση διακριτικής ευχέρειας είναι αναγκαία και θα πρέπει να γίνεται με σαφήνεια στον τρόπο εφαρμογής και με πλήρη διαφάνεια προς το σύνολο των πολιτών. Υπογραμμίστηκε ότι αυτή θα πρέπει να περιορίζεται μόνο όπου είναι τεκμηριωμένα απαραίτητη για λόγους ευελιξίας και αντιμετώπισης ειδικών ή μη προβλέψιμων συνθηκών. Η διακριτική ευχέρεια οφείλει να είναι σαφώς και εμφανώς διακριτή στα κείμενα των Τοπικών Σχεδίων και να συνοδεύεται από αρχές διαφάνειας (π.χ. συνοπτική δημοσίευση σε ανοικτό ψηφιακό αρχείο των περιπτώσεων άσκησης διακριτικής ευχέρειας), τεκμηρίωσης και λογοδοσίας προς το κοινό, ώστε να διασφαλίζεται η αμεροληψία και να περιορίζεται ο κίνδυνος αυθαιρεσιών, ειδικότερα σε περιπτώσεις μεγάλων αναπτύξεων, όπου διακυβεύονται σημαντικά οικονομικά οφέλη ή/και εμπλεκόμενα συμφέροντα.

Οι πιο πάνω κατευθύνσεις εξειδικεύονται και ενισχύονται περαιτέρω μέσα από τεκμηριωμένες εισηγήσεις της Επιτροπής «Ασφαλές και Βιώσιμο Δομημένο Περιβάλλον», οι οποίες εστιάζουν, μεταξύ άλλων, στην περιβαλλοντική ανθεκτικότητα, την αστική ασφάλεια, την πρόληψη κινδύνων και τη βιώσιμη διαχείριση του δομημένου περιβάλλοντος στις τέσσερις μεγάλες αστικές περιοχές της Κύπρου, ολοκληρώνοντας το πλαίσιο αρχών για τη νέα γενιά Τοπικών Σχεδίων. Τονίζεται η ανάγκη τα Τοπικά Σχέδια να εντάσσονται σε ένα ενιαίο, υπερτοπικό στρατηγικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού σε επίπεδο νήσου (π.χ. Σχέδιο για τη Νήσο), ώστε να διασφαλίζεται η συνοχή πολιτικών, ο συντονισμός των αναπτυξιακών κατευθύνσεων και η αποφυγή ανταγωνιστικών ή αντικρουόμενων ρυθμίσεων μεταξύ αστικών περιοχών.

Τα νέα Τοπικά Σχέδια που βρίσκονται σε επαφή με την γραμμή κατάπαυσης του πυρός θα πρέπει με έξυπνο τρόπο να ενσωματώσουν αποτελεσματικά την υφιστάμενη πολεοδομική πραγματικότητα και την λειτουργία του διαιρεμένου χώρου ως προς τη διαχείριση πρακτικών προβλημάτων και την βελτίωση των ανέσεων των ακριτικών περιοχών. Συγκεκριμένα η λειτουργία των υφιστάμενων και ενδεχόμενων νέων σημείων διέλευσης θα πρέπει να θεωρηθούν ως προσωρινά μεν, κομβικά δε στοιχεία της ανάπτυξης της πόλης. Παράλληλα θα πρέπει να υπάρξουν κατάλληλες πολιτικές και πρόνοιες που να βασίζονται στο όραμα για την επανένωση του εδάφους της Νήσου.

Η αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων πραγματοποιείται σε μια περίοδο κατά την οποία η κλιματική πολιτική δεν αποτελεί πλέον «παράλληλο» πεδίο πολιτικής, αλλά δεσμευτικό πλαίσιο που επηρεάζει το σύνολο των αναπτυξιακών επιλογών. Το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ), οι ευρωπαϊκές δεσμεύσεις για μείωση εκπομπών και η πορεία προς κλιματική ουδετερότητα μετατρέπουν τον χωρικό σχεδιασμό σε βασικό μηχανισμό υλοποίησης – όχι απλής ευθυγράμμισης. Στο πλαίσιο αυτό, αναδείχθηκε ότι τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να αντιμετωπίζονται ως εργαλεία κλιματικής πολιτικής, καθώς καθορίζουν τη χωρική διάρθρωση της πόλης, τα πρότυπα μετακίνησης, την κατανάλωση ενέργειας, τη δυνατότητα αναβάθμισης του κτιριακού αποθέματος και την έκταση/ένταση της διάχυσης. Με άλλα λόγια, οι εθνικοί κλιματικοί στόχοι δεν μπορούν να επιτευχθούν με τεχνικές «διορθώσεις» (π.χ. μεμονωμένες ενεργειακές αναβαθμίσεις ή αποσπασματικά έργα), αν το βασικό χωρικό μοντέλο παραμένει αυτοκινητοκεντρικό και ενεργοβόρο.

Η επιλογή χωρικού μοντέλου αποτελεί την πιο κρίσιμη κλιματική επιλογή των Τοπικών Σχεδίων. Η διάχυτη και γραμμική ανάπτυξη παράγει αυξημένες μετακινήσεις, μεγαλύτερη κατανάλωση ενέργειας, υψηλότερες ανάγκες υποδομών και αυξημένο κόστος λειτουργίας. Αντίθετα, η συμπαγής και πολυκεντρική πόλη επιτρέπει μικρότερες αποστάσεις, μεγαλύτερη βιωσιμότητα της δημόσιας συγκοινωνίας, ενίσχυση ενεργής κινητικότητας και πιο αποτελεσματική αξιοποίηση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος. Αναδείχθηκε ότι ο κλιματικός στόχος πρέπει να «μεταφράζεται» χωρικά σε κέντρα, άξονες, πυκνότητες και ζώνες αναζωογόνησης, με σαφή ιεράρχηση και περιορισμό επεκτάσεων σε νέα γη. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει με ρητές και τεκμηριωμένες αποφάσεις να προσδιοριστούν από την αρχή τα ελάχιστα επιθυμητά εμβαδά νέων επεκτάσεων ή και το πλήρες πάγωμά τους.

Ο τομέας των μετακινήσεων αποτελεί καθοριστικό παράγοντα εκπομπών και ταυτόχρονα πεδίο όπου τα Τοπικά Σχέδια έχουν άμεση επιρροή. Η μείωση εκπομπών δεν επιτυγχάνεται μόνο με αλλαγή τεχνολογίας στόλου, αλλά κυρίως με αλλαγή του χωρικού και κινητικού προτύπου. Στο πλαίσιο αυτό, τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να ενσωματώνουν δεσμευτικά Transit-Oriented Development (TOD), δηλαδή συσχέτιση αυξημένων πυκνοτήτων και μικτών χρήσεων με υψηλή προσβασιμότητα σε ΜΜΜ, ώστε η ανάπτυξη να στηρίζει (και όχι να υπονομεύει) τη δημόσια συγκοινωνία, καθώς και LEZ/ZEZ (Ζώνες Χαμηλών/Μηδενικών Εκπομπών) ως πολεοδομικό εργαλείο που συνδυάζει ρύθμιση πρόσβασης, ανακατανομή δημόσιου χώρου, ενίσχυση ΜΜΜ και ενεργής κινητικότητας. Επιπλέον, απαιτείται πολιτική στάθμευσης με ανώτατα όρια (parking maximums), ιδίως σε περιοχές υψηλής προσβασιμότητας, ώστε να αποφεύγεται η παραγωγή επιπλέον αυτοκινητοκίνησης, καθώς και ρήτρες συγκοινωνιακής επάρκειας και δείκτες προσβασιμότητας (PTAL/TAL), με σύνδεση δικαιωμάτων ανάπτυξης με μετρήσιμη πρόσβαση σε ΜΜΜ. Τα νέα Τοπικά Σχέδια θα πρέπει σε μια λογική ενοποίησης του κυκλοφοριακού με τον πολεοδομικό σχεδιασμό να εντάξουν δομικές συγκοινωνιακές παρεμβάσεις (π.χ. τραμ) που συζητούνται και διαμορφώνονται σήμερα και να μην αναμένουν από τις αναθεωρήσεις των ΣΒΑΚ που πιθανόν να έρθουν μετά από χρόνια να καθορίσουν το πολεοδομικό όραμα για τις μετακινήσεις.

Η κλιματική πολιτική δεν αφορά μόνο την κινητικότητα. Το υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα αποτελεί κρίσιμο πεδίο τόσο για τη μείωση ενεργειακής κατανάλωσης όσο και για τη μείωση «ενσωματωμένου άνθρακα» (embodied carbon) μέσω περιορισμού νέων κατασκευών. Αναδείχθηκε ότι τα Τοπικά Σχέδια πρέπει να μετατοπίσουν το βάρος από την επέκταση σε νέα γη προς την ενεργοποίηση, επανάχρηση και ενεργειακή αναβάθμιση του υφιστάμενου αποθέματος, με πακέτα κινήτρων και σαφείς μηχανισμούς εφαρμογής, όπως συνδυασμένα κίνητρα για ενεργειακή αναβάθμιση, προσβασιμότητα, ασφάλεια και μορφολογική αποκατάσταση.

Καθοριστική προϋπόθεση αποτελεί η θέσπιση μηχανισμού παρακολούθησης, ώστε οι κλιματικές πρόνοιες να μην παραμείνουν ευχολόγια. Προτείνεται τα Τοπικά Σχέδια να ενσωματώνουν δείκτες εκπομπών (ιδίως από μετακινήσεις), δείκτες μεριδίων μετακίνησης, δείκτες αναβάθμισης κτιριακού αποθέματος και GIS-βασισμένη παρακολούθηση εφαρμογής. Συμπερασματικά, χωρίς «κλιματικοποιημένα» Τοπικά Σχέδια, με δεσμευτική σύνδεση κινητικότητας-πυκνότητων-κτιριακού αποθέματος, οι εθνικοί στόχοι του ΕΣΕΚ δεν μπορούν να υλοποιηθούν σε πραγματικό χρόνο και κλίμακα.

Η δημόσια υγεία συνδέεται άμεσα με τον τρόπο που σχεδιάζεται και λειτουργεί η πόλη. Τα Τοπικά Σχέδια καθορίζουν την έκθεση των κατοίκων σε θερμικό στρες, ρύπανση, θόρυβο και κινδύνους οδικής ασφάλειας, αλλά και τις δυνατότητες για καθημερινή φυσική δραστηριότητα, κοινωνική επαφή και ψυχική ευημερία. Στο πλαίσιο αυτό, η υγεία δεν αποτελεί «θεματική» ανάμεσα σε άλλες, αλλά κριτήριο ποιότητας ζωής που πρέπει να ενσωματώνεται στις στρατηγικές επιλογές.

Οι κυπριακές πόλεις αντιμετωπίζουν εντεινόμενα φαινόμενα θερμικής καταπόνησης, τα οποία επηρεάζουν δυσανάλογα ηλικιωμένους, παιδιά και ευάλωτες ομάδες. Τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να ενσωματώνουν πράσινη υποδομή και σκίαση ως «υποδομή υγείας», μέσω συνεκτικών δικτύων σκίασης/δέντρων σε βασικές πεζές διαδρομές, αποσφράγισης επιφανειών και ενίσχυσης διαπερατών υλικών, προτεραιότητας σε δροσερές διαδρομές προς σχολεία, στάσεις ΜΜΜ και βασικές υπηρεσίες, και ελάχιστων προδιαγραφών σκίασης σε αναπλάσεις και εμπορικές οδούς.

Η υπερεξάρτηση από το Ι.Χ. δεν αποτελεί μόνο ζήτημα κινητικότητας ή κλίματος, αλλά και άμεση απειλή για τη δημόσια υγεία. Τα Τοπικά Σχέδια πρέπει να μειώνουν την έκθεση σε ρύπους και θόρυβο μέσω περιορισμού διαμπερούς κυκλοφορίας σε κέντρα και γειτονιές, προώθησης LEZ/ZEZ, ανακατανομής οδικού χώρου υπέρ ενεργής κινητικότητας και ΜΜΜ, και προστασίας ευαίσθητων χρήσεων (σχολεία, δομές υγείας) από υψηλή κυκλοφοριακή επιβάρυνση.

Η οδική ασφάλεια πρέπει να ενσωματώνεται ως δεσμευτική παράμετρος σχεδιασμού και όχι ως τεχνικό παράρτημα. Στο πλαίσιο αυτό, αναδείχθηκε η ανάγκη καθιέρωσης 30 χλμ/ώρα ως κανόνα σε γειτονιές, ασφαλών διαβάσεων και συνεχών πεζοδρομίων, «Complete Streets» ως προτύπου για νέες και αναβαθμιζόμενες οδούς, και ειδικών ρυθμίσεων γύρω από σχολεία (Σχολικές Οδοί).

Η δυνατότητα να περπατάς καθημερινά με ασφάλεια και άνεση αποτελεί βασικό δείκτη ευημερίας. Τα Τοπικά Σχέδια επηρεάζουν άμεσα τη φυσική δραστηριότητα (walking/cycling) και την ψυχική υγεία μέσω μίξης χρήσεων και εγγύτητας

υπηρεσιών (πόλη 15 λεπτών), ποιοτικού δημόσιου χώρου για κοινωνική συναναστροφή, πρόσβασης σε πράσινο και μικρές «ανάσες» σε πυκνές περιοχές, καθώς και αισθητικής, αναγνωσιμότητας και αίσθησης ασφάλειας στον δημόσιο χώρο. Η δημόσια υγεία μπορεί να λειτουργήσει ως κοινό πλαίσιο που συνέχει τη βιώσιμη κινητικότητα, την πράσινη υποδομή και την κοινωνική συνοχή σε ένα ενιαίο επίπεδο ποιότητας ζωής.

Η κοινωνική ανθεκτικότητα αφορά την ικανότητα μιας πόλης να απορροφά κρίσεις και μεταβολές (κλιματικές, οικονομικές, δημογραφικές), χωρίς να εντείνει ανισότητες και αποκλεισμούς. Τα Τοπικά Σχέδια, ως βασικό εργαλείο χωρικής πολιτικής, μπορούν είτε να ενισχύσουν τη συνοχή είτε να παγιώσουν χωρικές και κοινωνικές ανισότητες. Στο πλαίσιο της αναθεώρησης, αναδείχθηκε η ανάγκη η κοινωνική ανθεκτικότητα να ενσωματωθεί στρατηγικά, όχι ως «κοινωνικό κεφάλαιο», αλλά ως δομική χωρική επιλογή.

Κρίσιμη διάσταση είναι η διασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στον αστικό χώρο για ηλικιωμένους, άτομα με αναπηρίες, παιδιά, οικονομικά ευάλωτους και άτομα χωρίς πρόσβαση σε Ι.Χ. Αυτό προϋποθέτει συνεχή, άνετα και προσβάσιμα πεζοδρόμια, καθώς και αύξηση του πλάτους πεζοδρομίων εις βάρος του πλάτους λωρίδων κυκλοφορίας οχημάτων (αναθεώρηση γεωμετρικών χαρακτηριστικών δρόμων), προσβάσιμες στάσεις και διαδρομές προς βασικές υπηρεσίες, χωρική εγγύτητα κοινωνικών υποδομών και προτεραιοποίηση παρεμβάσεων σε περιοχές υστέρησης.

Η γήρανση του πληθυσμού καθιστά αναγκαία τη μετάβαση σε γειτονιές όπου η καθημερινή ζωή δεν προϋποθέτει τη χρήση αυτοκινήτου και όπου διασφαλίζεται η δυνατότητα αυτόνομης, αξιοπρεπούς διαβίωσης για όλες τις ηλικιακές ομάδες. Τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να ενισχύουν «γειτονιές φροντίδας» με εύκολη και ισότιμη πρόσβαση σε πρωτοβάθμια υγεία, κοινωνικές υπηρεσίες, βασικές εξυπηρετήσεις και πράσινο, ασφαλείς, συνεχείς και σκιασμένες διαδρομές μικρών αποστάσεων κατάλληλες για ηλικιωμένους, άτομα με μειωμένη κινητικότητα και παιδιά, καθώς και πολυλειτουργικά community hubs (π.χ. σχολεία και δημόσιες υποδομές που λειτουργούν και ως κόμβοι γειτονιάς). Παράλληλα, τα Τοπικά Σχέδια πρέπει να αναγνωρίζουν και να παρεμβαίνουν έγκαιρα σε περιοχές που παρουσιάζουν ή τείνουν να παρουσιάσουν φαινόμενα κοινωνικής απομόνωσης, χωρικής υποβάθμισης ή γκετοποίησης, ιδίως σε γειτονιές με υψηλή συγκέντρωση ηλικιωμένων, χαμηλά εισοδήματα ή ελλιπή πρόσβαση σε υπηρεσίες. Η ενίσχυση της μικτής χρήσης γης, της προσιτής στέγης, της παρουσίας καθημερινών δραστηριοτήτων και της ποιότητας του δημόσιου χώρου αποτελεί κρίσιμο εργαλείο για την αποτροπή του κοινωνικού αποκλεισμού και τη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής σε τοπικό επίπεδο.

Σε περιοχές με αυξημένη πολυπολιτισμικότητα, ο δημόσιος χώρος, οι καθημερινές εξυπηρετήσεις και οι χώροι συνάντησης αποκτούν ακόμα πιο ιδιαίτερη σημασία. Η κοινωνική συνοχή ενισχύεται όταν ο σχεδιασμός δημιουργεί ασφαλείς και ελκυστικούς χώρους συνύπαρξης, διασφαλίζει ισότιμη πρόσβαση σε κοινωνικές και πολιτιστικές υποδομές και αποφεύγει χωρικές μορφές αποκλεισμού ή «νησίδες» υποβάθμισης.

Η κοινωνική ανθεκτικότητα συνδέεται με τη δυνατότητα κάθε κατοίκου να καλύπτει βασικές ανάγκες (εργασία, σχολείο, υγεία, ψώνια, πράσινο) με λογικό χρόνο και

κόστος. Εδώ η χωρική πολιτική συναντά τη μίξη χρήσεων, τα κέντρα γειτονιάς, τη βιώσιμη κινητικότητα και την ισόρροπη κατανομή κοινωνικών υποδομών.

Επιπρόσθετα θα πρέπει να εξεταστούν ιδέες συνεχούς παραγωγής πολεοδομικής πολιτικής όπως η θεσμοθέτηση μέσω των Τοπικών Σχεδίων της σύνταξης τριετούς στρατηγικής πολεοδομικής και χωρικής ανάπτυξης και στέγασης από τον Υπουργό Εσωτερικών με μετρήσιμους δείκτες (KPIs), που θα αποτελούν και το πλαίσιο δράσης του Πολεοδομικού Συμβουλίου ειδικά ως προς την παρακολούθηση των Σχεδίων. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να υπάρξει ανάληψη από το Πολεοδομικό Συμβούλιο της πλήρους ευθύνης για τον συντονισμό του χωρικού σχεδιασμού ολόκληρης της επικράτειας (Σχέδιο για τη Νήσο, Τοπικά Σχέδια, Δήλωση Πολιτικής, Σχέδια Περιοχής). Στο σημείο αυτό παρατίθενται οι θέσεις από παλαιότερο εργαστήριο του ΕΤΕΚ για τη λειτουργία του Πολεοδομικού Συμβουλίου:

Καθορισμός ελάχιστου αριθμού ατόμων ειδικότητας Πολεοδόμου – Χωροτάκτη που θα πρέπει να υπηρετούν ως μέλη του Συμβουλίου. Διορισμένος Πρόεδρος πενταετούς θητείας, με αντιμισθία και πλήρη απασχόληση. Αυξημένα καθήκοντα με ορατότητα στον δημόσιο βίο και στα ηλεκτρονικά μέσα, καθώς και λογοδοσία πεπραγμένων ανά πενταετία. Δημιουργία υπηρεσίας με προσοντούχους λειτουργούς που να υποστηρίζει αποκλειστικά το Πολεοδομικό Συμβούλιο. Ανάπτυξη και συνεχής χρηματοδότηση της πολεοδομικής έρευνας που θα υποστηρίξει την τεκμηριωμένη πολεοδομία (evidence-based planning). Εκπόνηση μελέτης για ριζική αναδόμηση του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου, με στόχο να εισαχθεί ουσιαστικότερα η επιστημονική τεκμηρίωση, η δημόσια και ανοικτή διαβούλευση, η διαφάνεια, η λογοδοσία και η αποτελεσματικότητα, προς όφελος της έγκυρης και ταχείας λήψης πολεοδομικών αποφάσεων. Λειτουργία υπηρεσίας πολεοδομικού επιθεωρητή (planning inspectorate), ο οποίος να είναι ο διαμεσολαβητής σε ζητήματα διαφορών φυσικών ή νομικών προσώπων με τις πολεοδομικές αρχές, αντί της ιεραρχικής προσφυγής.

4. Θεματικές Ενότητες

Η εργασία του εργαστηρίου οργανώθηκε σε δύο συμπληρωματικά και αλληλένδετα επίπεδα: αφενός στη διατύπωση στρατηγικών κατευθύνσεων για την αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων και αφετέρου στην ανάδειξη υλοποιήσιμων μέτρων και εργαλείων εφαρμογής.

Οι συζητήσεις αναπτύχθηκαν γύρω από επτά θεματικές ενότητες, οι οποίες συγκροτούν το βασικό πλαίσιο αναφοράς της παρούσας ενότητας. Για κάθε θεματική εξετάστηκαν τόσο οι βασικές αρχές και στρατηγικές κατευθύνσεις όσο και συγκεκριμένες παρεμβάσεις, με στόχο τη γεφύρωση του στρατηγικού οράματος με την πρακτική εφαρμογή, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες των αστικών περιοχών. υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες κάθε αστικής περιοχής.

Θεματική 1: Όραμα, στρατηγικό πλαίσιο και χωρική δομή

Η Θεματική 1 έχει ως στόχο τη σύνταξη ενός στρατηγικού πλαισίου εκπόνησης των Τοπικών Σχεδίων, το οποίο να βασίζεται σε ένα σαφές και εύκολα μεταδίδσιμο στους πολίτες όραμα. Το όραμα αυτό πρέπει να στηρίζεται σε ποσοτικά και μετρήσιμα στοιχεία που να συνδέονται με τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας και να

αναφέρεται σε μια συνεκτική αντίληψη για τη χωρική δομή και την επιθυμητή ανάπτυξη της γης σε στρατηγική κλίμακα στη Νήσο.

Σε δεύτερο επίπεδο, ένα τέτοιο όραμα θα πρέπει να προάγει την αλλαγή στο σύστημα αστικής κινητικότητας, τον καθορισμό ξεχωριστών και διακριτών ρόλων και προτεραιοτήτων κάθε αστικού κέντρου, καθώς και μια πολυκεντρική δομή που να αντανakλάται στην οργάνωση των χρήσεων και λειτουργιών του κάθε πολεοδομικού συγκροτήματος.

Διαχρονικά, τα Τοπικά Σχέδια στην Κύπρο έχουν λειτουργήσει κυρίως ως κανονιστικά εργαλεία ρύθμισης της δόμησης, χωρίς συσχέτιση με επιθυμητές πληθυσμιακές πυκνότητες, σαφή αναπτυξιακή κατεύθυνση, χωρική ιεράρχηση ή μηχανισμούς υλοποίησης και παρακολούθησης. Στο σημερινό κοινωνικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό πλαίσιο, καθίσταται αναγκαίο τα Τοπικά Σχέδια να υπερβούν αυτόν τον περιορισμένο ρόλο και να λειτουργήσουν ως ολοκληρωμένα εργαλεία στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού, που καθοδηγούν συνειδητά τη μελλοντική εξέλιξη των πόλεων.

Βασικός άξονας του αναθεωρημένου πλαισίου είναι η υιοθέτηση ενός χωρικού προτύπου που θα πρέπει να προωθεί τη συμπαγή και πολυκεντρική πόλη, με σκοπό τον περιορισμό της άναρχης εξάπλωσης του αστικού χώρου, τη μείωση των μετακινήσεων και την ενδυνάμωση της χωρικής, κοινωνικής και λειτουργικής συνοχής.

Η μέχρι σήμερα κυριαρχία στον σχεδιασμό γραμμικών, αποσπασματικών και ασύνδετων μεταξύ τους επεκτάσεων, όπου κυρίαρχο και πρωτεύοντα ρόλο έχει το αυτοκίνητο και σε πολύ μικρότερο βαθμό ο πεζός, σε συνδυασμό με τον έντονο κατακερματισμό των χρήσεων γης, έχουν οδηγήσει στη δημιουργία αστικών περιοχών με χαμηλής ποιότητας περιβάλλον, με αυξημένη εξάρτηση από το ιδιωτικό όχημα και με υποβάθμιση ή και ανυπαρξία του δημόσιου χώρου. Η έννοια του οργανωμένου και συνεκτικού πολεοδομικού ιστού μοιάζει να έχει χαθεί (ή να έχει περιοριστεί μόνο στα ιστορικά κέντρα/πυρήνες) και η «πολεοδόμηση» θυμίζει περισσότερο «ρυμοτόμηση», με άναρχη παράταξη κτηρίων πάνω σε δρόμους.

Η αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων θα πρέπει να στοχεύσει στην ανατροπή αυτής της πορείας, μέσω ξεκάθαρων χωρικών κατευθύνσεων και ιεραρχήσεων, ακόμη και με αναθεώρηση του συστήματος δόμησης, έστω πιλοτικά σε κάποιες περιοχές. Το συνεχές σύστημα δόμησης θα πρέπει να επανεξεταστεί με νέους όρους και νέα δεδομένα, ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα τόσο το ιδιωτικό όχημα όσο και τον πεζό. Στόχος είναι η πόλη και τα αστικά κέντρα να ξανακερδίσουν την απολεσθείσα συνεκτικότητα, τη διαβάθμιση χώρων, τις διαφορετικές ποιότητες, την ποικιλομορφία και την ιδιαίτερη ξεχωριστή ταυτότητα ανά περιοχή. Ως πρώτο βήμα θα μπορούσε να είναι η υιοθέτηση πιλοτικών σχεδιαστικών εφαρμογών, που να στοχεύουν στην αντιμετώπιση των αστοχιών σχεδιαστικών πρακτικών προηγούμενων δεκαετιών, μέσα στο πλαίσιο των νέων στόχων που τίθενται για ποιοτικό περιβάλλον και συνεκτικές πόλεις, με όλα τα θετικά συνεπακόλουθα.

Η αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων επιδιώκει να αναστρέψει αυτή την πορεία μέσω ξεκάθαρων χωρικών κατευθύνσεων και ιεραρχήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίστηκε η ανάγκη το όραμα κάθε πόλης να είναι χωρικά εξειδικευμένο και προσαρμοσμένο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τις προσκλήσεις ανάπτυξης, τις

πιέσεις ανάπτυξης και τις προοπτικές της. Η υιοθέτηση γενικευμένων και ομοιόμορφων κατευθύνσεων για όλες τις πόλεις οδηγεί σε απώλεια στρατηγικού προσανατολισμού και αναποτελεσματική εφαρμογή.

Αντίθετα, το Τοπικό Σχέδιο οφείλει να αποτυπώνει με σαφήνεια τον ρόλο της κάθε πόλης σε υπερτοπικό επίπεδο, καθώς και την εσωτερική της χωρική οργάνωση, μέσα από τον καθορισμό κέντρων, αξόνων ανάπτυξης, περιοχών αναζωογόνησης και ζωνών προστασίας ή συγκράτησης της ανάπτυξης. Ο ρόλος αυτός δεν μπορεί να προκύπτει αποσπασματικά ή αυθαίρετα σε τοπικό επίπεδο, αλλά πρέπει να υιοθετείται και να υπηρετείται στο πλαίσιο μιας ευρύτερης, συντονισμένης χωροταξικής διεργασίας σε εθνικό επίπεδο. Κατά συνέπεια, το κάθε Τοπικό Σχέδιο δεν μπορεί αυτοτελώς να «επινοεί» τον ρόλο της πόλης, αλλά καλείται να τον εξειδικεύει και να τον υλοποιεί σε συνοχή με τον εθνικό και περιφερειακό χωρικό σχεδιασμό.

Η πολυκεντρική οργάνωση αναδείχθηκε ως βασικός στρατηγικός άξονας, όχι μόνο ως αφηρημένη αρχή αλλά ως συγκεκριμένο χωρικό μοντέλο. Τα Τοπικά Σχέδια καλούνται να καθορίσουν σαφώς μητροπολιτικά, δημοτικά και τοπικά κέντρα γειτονιάς, με διαφοροποιημένο ρόλο, επίπεδο εξυπηρέτησεων και ένταση ανάπτυξης. Ο καθορισμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την υφιστάμενη δυναμική των χρήσεων επί του εδάφους και τα ιδιαίτερα περιβαλλοντικά και πολιτιστικά στοιχεία.

Η πολυκεντρικότητα συνδέεται άμεσα με τη βελτίωση της καθημερινότητας των κατοίκων, καθώς επιτρέπει τη χωρική εγγύτητα βασικών υπηρεσιών, ενισχύει τη βιώσιμη κινητικότητα και αποσυμφορεί τα εμπορικά και διοικητικά κέντρα. Τονίστηκε ότι η απλή ονομαστική αναφορά σε κέντρα χωρίς σαφή καθορισμό χρήσεων, πυκνοτήτων και σχέσεων με το συγκοινωνιακό δίκτυο δεν επαρκεί και οδηγεί σε αποσπασματικές παρεμβάσεις.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη θεσμική και δεσμευτική σύνδεση της χωρικής δομής (αστικό πλέγμα ή/και πολεοδομικός ιστός με διαβαθμισμένες ποιότητες χώρων και χωρικών σχέσεων) με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Η οργάνωση των χρήσεων γης, των πυκνοτήτων και των αξόνων δραστηριότητας οφείλει να ευθυγραμμίζεται με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και να υποστηρίζει λειτουργικές γειτονιές, προσβάσιμες καθημερινές υπηρεσίες και την αρχή της «πόλης των 15 λεπτών». Η προσβασιμότητα μέσω δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς και πεζής και ποδηλατικής μετακίνησης, αναδείχθηκε ως κρίσιμο κριτήριο, το οποίο θα πρέπει να εντάσσεται ανάμεσα στους βασικούς συντελεστές χωρικού σχεδιασμού.

Παράλληλα, αναδείχθηκε ο στρατηγικός ρόλος υπερτοπικών πόλων και ειδικών περιοχών, όπως λιμάνια/μαρίνες, παραλιακές ζώνες, πανεπιστήμια, μεγάλοι συγκοινωνιακοί κόμβοι και περιοχές μεγάλης κλίμακας οικονομικών δραστηριοτήτων. Οι περιοχές αυτές λειτουργούν ως ενεργοποιητές αστικής ανάπτυξης και οφείλουν να εντάσσονται σε μια σαφή και συνεκτική χωρική οργάνωση, με καθορισμένες κατευθύνσεις ως προς τις χρήσεις, τις εντάσεις, τη δημόσια πρόσβαση, τον ρόλο του δημόσιου χώρου και τη σύνδεσή τους με το ευρύτερο αστικό και συγκοινωνιακό δίκτυο.

Σε επίπεδο εργαλείων εφαρμογής, προτάθηκε η θεσμοθέτηση Ειδικών Περιοχών Ανάπλασης σε υποβαθμισμένες ή στρατηγικής σημασίας ζώνες, ως μέσο

στοχευμένης και συντονισμένης παρέμβασης. Οι περιοχές αυτές μπορούν να λειτουργήσουν ως πιλότοι αστικής αναζωογόνησης, υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύονται από σαφές πλαίσιο χρήσεων, οριοθετημένες πολεοδομικές διευκολύνσεις, πρόνοιες για προσιτή κατοικία, ποιοτικό δημόσιο χώρο και πράσινες υποδομές, αλλά και κίνητρα που ξεφεύγουν από το στενό πολεοδομικό πλαίσιο και έχουν να κάνουν με φορολογία, παροχή υποδομών κινητικότητας κ.λπ. Να αξιολογηθεί η επέκταση αντίστοιχων ρυθμίσεων και προνοιών όπως αυτές που παρουσιάζονται στο Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λευκωσίας, όπου σε συγκεκριμένες περιοχές επιτρέπεται η απευθείας Εξαγορά Συντελεστή Δόμησης (ΣΔ), με το οικονομικό αντιστάθμισμα να διοχετεύεται σε ταμεία για την προσιτή στέγη.

Κρίσιμη παράμετρος του στρατηγικού πλαισίου αποτελεί η ανάγκη το όραμα και η αρχιτεκτονική της πόλης να βασίζονται σε επικαιροποιημένη και τεκμηριωμένη αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης. Η συστηματική συλλογή, καταγραφή και διαχείριση κρίσιμων πολεοδομικών δεδομένων, που σήμερα αδυνατεί η Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου και το Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας να παρέχουν μέσω GIS, και που αφορούν τις χρήσεις γης, το κτιριακό απόθεμα, τα κενά και υποχρησιμοποιούμενα κτίρια, τη φέρουσα ικανότητα των υποδομών, την οικονομική απόδοση και τους κοινωνικούς δείκτες μικρών γεωγραφικών περιοχών, καθώς και την προσβασιμότητα, αποτελεί προϋπόθεση για ρεαλιστικές και εφαρμόσιμες στρατηγικές επιλογές. Χωρίς αυτή τη βάση, το όραμα κινδυνεύει να παραμείνει αποκομμένο από τις πραγματικές ανάγκες και δυνατότητες των πόλεων.

Τέλος, τονίστηκε ότι τα Τοπικά Σχέδια πρέπει να εντάσσονται σε ένα ενιαίο υπερτοπικό στρατηγικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού σε επίπεδο νήσου, ώστε να διασφαλίζεται η συνοχή πολιτικών, ο συντονισμός των αναπτυξιακών κατευθύνσεων και η αποφυγή ανταγωνιστικών ή αντικρουόμενων ρυθμίσεων μεταξύ αστικών περιοχών. Το υπερτοπικό αυτό πλαίσιο δεν αναιρεί τη διαφοροποίηση και την ταυτότητα κάθε πόλης, αλλά λειτουργεί ως κοινή στρατηγική βάση, πάνω στην οποία εξειδικεύεται το όραμα και η χωρική δομή των επιμέρους Τοπικών Σχεδίων.

Προτάσεις εφαρμογής:

- *Επικοινωνία, συνέργεια και ανατροφοδότηση κατά τη διαδικασία αναθεώρησης μεταξύ των Τοπικών Σχεδίων και του Σχεδίου για τη Νήσο.*
 - *Καθορισμός πολύ σαφών και αυστηρών κριτηρίων επέκτασης ή δημιουργίας νέων πολεοδομικών ζωνών και προσπάθεια για μηδενική ή σχεδόν μηδενική επέκταση των οικιστικών ζωνών.*
 - *Καθορισμός των ιδιαιτεροτήτων και μετρήσιμων δεικτών κάθε πόλης ως προς τον οικονομικό και αναπτυξιακό της χαρακτήρα, με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις φιλοδοξίες των πολιτών της.*
 - *Αποδοχή και μέτρηση του αντίκτυπου της αναπόφευκτου μετάβασης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στις δημόσιες συγκοινωνίες και στα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, καθώς και των ποσοτικών δεικτών για την επίτευξη μιας συμπαγούς πόλης (πυκνότητες, μοτίβα χρήσεων, ρυθμός ανάπτυξης ζωνών κ.λπ.) που αυτή η αλλαγή επιτρέπει.*
 - *Δημιουργία ψηφιακής βάσης πολεοδομικών δεδομένων και συνεχής παρακολούθηση από εξειδικευμένες υπηρεσίες ή/και το ΣΟΠ.*
-

Θεματική 2: Χρήσεις γης και πολεοδομικές ζώνες

Η Θεματική 2 στοχεύει σε πολιτικές που να διαθέτουν εργαλεία, στόχους και μετρήσιμους δείκτες, ώστε να μειώσουν την αστική εξάπλωση και να αυξήσουν στρατηγικά τις πληθυσμιακές πυκνότητες των αστικών περιοχών, διασφαλίζοντας παράλληλα τις ανέσεις και την ποιότητα ζωής των περιοίκων.

Σε αυτό το πλαίσιο, αναδεικνύεται η ανάγκη για τεκμηριωμένη αύξηση των συντελεστών ανάπτυξης, για μίξη χρήσεων και για μεγαλύτερη ευχέρεια και ευελιξία των πολεοδομικών ζωνών, ειδικά των οικιστικών, ώστε να μπορούν να φιλοξενούν ανέσεις και εξυπηρετήσεις σε απόσταση βαδίσματος από τους τόπους κατοικίας. Η πρωτοβουλία αυτή θα πρέπει παράλληλα να μειώσει την πολυπλοκότητα και τη μεγάλη διαβάθμιση σε πολλές κατηγορίες πολεοδομικών ζωνών, χωρίς ουσιαστικό και πραγματιστικό αντίκρισμα.

Η συζήτηση για τις χρήσεις γης και τις πολεοδομικές ζώνες ανέδειξε με σαφήνεια ότι το υφιστάμενο σύστημα χωρικών ρυθμίσεων παρουσιάζει σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, τα οποία υπονομεύουν τη συνοχή, τη λειτουργικότητα και την προβλεψιμότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού. Στο ίδιο πνεύμα με τις διαχρονικές θέσεις του ΕΤΕΚ, επιβεβαιώθηκε ότι ο μεγάλος αριθμός πολεοδομικών ζωνών, υποζωνών, εξαιρέσεων και κατά περίπτωση ρυθμίσεων καθιστά τα Τοπικά Σχέδια δυσνόητα τόσο για τους μελετητές και τις αρμόδιες αρχές όσο και για τους πολίτες, δημιουργώντας αβεβαιότητα, ασάφεια στην εφαρμογή και αυξημένο περιθώριο διαφορετικών ερμηνειών.

Κεντρική διαπίστωση αποτέλεσε ότι οι πολεοδομικές ζώνες δεν μπορούν πλέον να κωδικοποιούνται ως στατικές και αποσπασματικές κατηγορίες, αλλά οφείλουν να λειτουργούν ως δυναμικά εργαλεία χωρικής πολιτικής, άμεσα συνδεδεμένα με το όραμα, τη χωρική δομή και τις στρατηγικές κατευθύνσεις κάθε Τοπικού Σχεδίου. Η ανάγκη ουσιαστικής επικαιροποίησης των ζωνών προκύπτει από τις μεταβαλλόμενες κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές συνθήκες των πόλεων, καθώς και από την απαίτηση για πιο βιώσιμα, ανθεκτικά και λειτουργικά αστικά πρότυπα.

Η πολυπλοκότητα του συστήματος ζωνών και η πιθανή απλοποίησή του φαίνεται να βασίζεται στην πρόθεση ρύθμισης πάρα πολλών παραμέτρων, με ανάγκη διαφορετικής διαχείρισης. Οι χρήσεις γης θα πρέπει να αποσυνδεθούν από τις πολεοδομικές ζώνες (συντελεστή δόμησης και κάλυψης), που κυρίως προδιαγράφουν την αστική μορφολογία. Η πολεοδομική ζώνη πρέπει να δίνει έμφαση στον καθορισμό της μορφολογικής ταυτότητας αστικών περιοχών (περιοχών χαρακτήρα).

Οι περιοχές αυτές μπορούν να βασίζονται σε συγκεκριμένα και διαφοροποιημένα μορφολογικά πρότυπα (διαφοροποιημένους συνδυασμούς συντελεστή δόμησης και/ή κάλυψης, επιτρεπόμενου ύψους, τυπολογιών δόμησης – συνεχούς, ελεύθερης κ.λπ.) και να έχουν μακροπρόθεσμη ισχύ. Παράλληλα, αλλά ανεξάρτητα, θα καθορίζονται τα μοτίβα χρήσεων γης, με βραχυπρόθεσμη ισχύ και μεγαλύτερη ευελιξία. Η ταυτότητα του δομημένου χώρου πρέπει να αποτελεί

διαχρονική και σταθερή παράμετρο, ενώ οι χρήσεις θα πρέπει να προσαρμόζονται σε κοινωνικοοικονομικές αλλαγές δύο ή και τριών ετών.

Ο διαχωρισμός αυτός συμβάλλει αυτόματα στην απλοποίηση των πολεοδομικών ζωνών και προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στη διαχείριση δύο παραγόντων που, διαχρονικά, έχουν διαφορετικές ανάγκες αναθεώρησης. Βασικός στρατηγικός άξονας αναδείχθηκε η ενίσχυση και διεύρυνση των ζωνών μεικτής χρήσης, ως θεμελιώδες εργαλείο για τη δημιουργία ζωντανών και πολυλειτουργικών αστικών περιοχών.

Τονίστηκε ότι η μονολειτουργικότητα των ζωνών, ειδικά των οικιστικών, έχει συμβάλει καθοριστικά στην αύξηση των καθημερινών μετακινήσεων, στη διάχυση της ανάπτυξης και στην αποδυνάμωση της τοπικής ζωής. Αντίθετα, η μίξη χρήσεων, όταν σχεδιάζεται με σαφήνεια, στην αρμόζουσα κλίμακα και με κατάλληλη υποστήριξη από υποδομές, ενισχύει την εγγύτητα κατοικίας, εργασίας και υπηρεσιών, μειώνει την εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, στηρίζει την τοπική οικονομία και βελτιώνει την καθημερινότητα των κατοίκων.

Παράλληλα, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στη στρατηγική χωροθέτηση ζωνών αυξημένης πυκνότητας και συγκέντρωσης της ανάπτυξης σε περιοχές υψηλής προσβασιμότητας ή επιθυμητής από το Τοπικό Σχέδιο υψηλής προσβασιμότητας, ιδίως κατά μήκος υφιστάμενων ή επιθυμητών αξόνων δημόσιας συγκοινωνίας και γύρω από βασικούς συγκοινωνιακούς κόμβους μετεπιβίβασης, οι οποίοι θα πρέπει να καθοριστούν με τελεσίδικο τρόπο. Υπογραμμίστηκε ότι η συγκέντρωση μεγαλύτερων συγκεντρώσεων ανάπτυξης σε τέτοιες περιοχές αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των δημόσιων συγκοινωνιών και για τη μετάβαση σε πιο βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας.

Η προσέγγιση αυτή οφείλει να εφαρμόζεται με σαφή και αντικειμενικά κριτήρια, αξιοποιώντας δημιουργικά τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, και αποφεύγοντας γενικευμένες ή ασχεδίαστες αυξήσεις των συντελεστών δόμησης που να επιβαρύνουν οδικά δίκτυα για τα οποία δεν υπάρχει πρόβλεψη ή επιθυμία για αυξημένη συγκοινωνία.

Σε επίπεδο ρυθμιστικού πλαισίου, προτάθηκε ο εξορθολογισμός και η τυποποίηση των πολεοδομικών ζωνών, μέσω της μείωσης και ενοποίησης των κατηγοριών τους, ώστε να προκύψει ένα πιο απλό, κατανοητό και συγκρίσιμο σύστημα ζωνών για όλες τις πόλεις.

Η ύπαρξη λιγότερων και πιο σαφών ζωνών κρίθηκε απαραίτητη για την ενίσχυση της διαφάνειας, της προβλεψιμότητας και της συνεπούς εφαρμογής των Τοπικών Σχεδίων, περιορίζοντας τις ειδικές ρυθμίσεις και τις αποσπασματικές παρεκκλίσεις που διαχρονικά υπονομεύουν τον στρατηγικό σχεδιασμό. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στον καθορισμό σαφών, αντικειμενικών και δεσμευτικών κριτηρίων για τις περιοχές με ψηλά κτίρια και μεγάλες πυκνότητες.

Τονίστηκε ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν πρέπει να λειτουργούν ως απομονωμένα κίνητρα ανάπτυξης (σημειώνεται το κακό αποτέλεσμα των πολιτικών και των κινήτρων για τα ψηλά κτήρια), αλλά να εντάσσονται σε μια ολιστική στρατηγική ανάπτυξης, συνδεδεμένη με τη φέρουσα ικανότητα των υποδομών, την ποιότητα του δημόσιου χώρου, την προσβασιμότητα μέσω βιώσιμων μέσων μετακίνησης, την

εικόνα που οι τοπικές κοινωνίες επιθυμούν για τις πόλεις τους και την παροχή κοινωνικών και περιβαλλοντικών αντισταθμιστικών ωφελημάτων. Στόχος είναι η ενίσχυση της πολυκεντρικότητας χωρίς αλλοίωση της κλίμακας και του χαρακτήρα των γειτονιών. Η πολυκεντρικότητα ή πολυκομβικότητα θα πρέπει να ενισχυθεί χωρίς να αποδυναμώνονται τα τέσσερα μεγάλα κέντρα πόλεων που σήμερα αντιμετωπίζουν προβλήματα εγκατάλειψης από κατοίκους και επιθυμητές χρήσεις.

Αυτό υπονοεί τον καθορισμό περιοχών προτίμησης και την ενεργοποίηση συστήματος κριτηρίων για τις θετικές επιπτώσεις στην πόλη από τα ψηλά κτίρια και όχι μόνο για την αντιμετώπιση των αρνητικών τους επιπτώσεων. Τέτοιες θετικές επιπτώσεις είναι: (1) η δυνατότητα εντατικοποίησης της δραστηριότητας (μέσω αυξημένων πυκνοτήτων και μίξης χρήσεων), (2) η δυνατότητα ανάπλασης υποβαθμισμένων περιοχών και (3) η ικανότητα αναβάθμισης της εικόνας της πόλης σε σχέση με συγκεκριμένη κοινωνικοοικονομική στρατηγική πόλεων.

Στο ίδιο πλαίσιο, καταγράφηκε σαφής αντίθεση στην περαιτέρω επέκταση των πολεοδομικών ζωνών, με έμφαση στην ανάγκη αξιοποίησης, αναδιοργάνωσης και αναβάθμισης του υφιστάμενου αστικού ιστού. Υπογραμμίστηκε ότι η μη τεκμηριωμένη επέκταση σε νέα γη επιβαρύνει τις υποδομές, αυξάνει το κόστος συντήρησης και ενισχύει τη διάχυση της ανάπτυξης, ενώ δεν αντιμετωπίζει τα διαρθρωτικά προβλήματα των πόλεων με κύριο αυτό της κυκλοφορίας και κινητικότητας.

Τέλος, τονίστηκε ότι ο υπερβολικά σχολαστικός έλεγχος των υπό αδειοδότηση αναπτύξεων μέσω εκτεταμένων κανονιστικών ρυθμίσεων δεν οδηγεί απαραίτητα σε ποιοτικότερο δομημένο περιβάλλον, αλλά πολλές φορές επιφέρει το αντίθετο αποτέλεσμα. Αντίθετα, απαιτείται ένα πιο ευέλικτο και στρατηγικό πλαίσιο σχεδιασμού, το οποίο να θέτει σαφείς κανόνες σε επίπεδο ζώνης και γειτονιάς, αφήνοντας στο επίπεδο του οικοπέδου το αναμενόμενο περιθώριο για ποιοτικό αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, αλλά θέτοντας όρια που να έχουν ουσιαστικό λόγο και αποτέλεσμα.

Για παράδειγμα, οι επιπτώσεις στις ανέσεις των όμορων ιδιοκτησιών μπορούν να διασφαλιστούν με τον καθορισμό ενός μέγιστου ιδεατού στερεού, εντός του οποίου να υπάρχει ευελιξία υψών και δόμησης. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να συμβάλει τόσο στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου όσο και στη μείωση της γραφειοκρατίας και των καθυστερήσεων στην αδειοδότηση.

Με βάση τα πιο πάνω, οι χρήσεις γης και οι πολεοδομικές ζώνες αναδεικνύονται ως κρίσιμο πεδίο στρατηγικής παρέμβασης στη διαδικασία αναθεώρησης των Τοπικών Σχεδίων. Η μετάβαση σε ένα πιο απλό, σαφές και συνεκτικό σύστημα ζωνών, πλήρως ευθυγραμμισμένο με το όραμα και τη βιώσιμη κινητικότητα, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη δημιουργία λειτουργικών, ανθεκτικών και ανθρωποκεντρικών πόλεων.

Προτάσεις εφαρμογής;

- Μεγαλύτερη ευελιξία και απλοποίηση του συστημάτων των πολεοδομικών ζωνών μπορεί να επιτευχθεί μέσω της αλλαγής και της αποσύνδεσης του ελέγχου των χρήσεων γης από τους αναπτυξιακούς συντελεστές (κάλυψη / δόμηση) σε δυο παράλληλα αλλά όχι ταυτόσημα συστήματα ελέγχου .
 - Εισαγωγή της έννοιας των γειτονιών με συνεκτικό μορφολογικό χαρακτήρα (*character areas* που να οριοθετηθούν από το Τοπικό Σχέδιο με πολεοδομικά κριτήρια), ως βάση για τον επαναπροσδιορισμό των στρατηγικά καθορισμένων ζωνών υψηλής αστικής πυκνότητας, σε συνάρτηση με τη θέση τους στο δίκτυο συγκοινωνιών και τις άλλες αστικές υποδομές.
 - Καθορισμό ποιοτικών μορφολογικών κανόνων σχεδιασμού του αστικού χώρου, μέσω ειδικών μελετών και οδηγιών διαχείρισής τους.
 - Το εμπόριο και οι υπηρεσίες αναπτύχθηκαν διαχρονικά κατά μήκος εκτεταμένων γραμμικών αξόνων που ταυτίστηκαν με την κυκλοφορία, με αποτέλεσμα τη δημιουργία αραιών και συχνά προβληματικών εμπορικών μετώπων. Τα νέα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να αντιμετωπίσουν αυτή τη σύγκρουση επανακαθορίζοντας τα ενεργά τμήματα των αξόνων ως κέντρα γειτονιάς, μέσω μείωσης της διαμπερούς κυκλοφορίας, έργων ανάπλασης, ενίσχυσης της πεζής και ποδηλατικής προσβασιμότητας και στήριξης του τοπικού εμπορίου σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς
 - Τα κέντρα γειτονιάς θα πρέπει να εμπλουτιστούν με χρήσεις πολιτισμού, πρασίνου και δημόσιου χώρου, καθώς και με υποδομές βιώσιμης κινητικότητας, σε συνδυασμό με επανεξέταση της παρόδιας στάθμευσης που είναι κρίσιμη για το καθημερινό εμπόριο και αναθεώρηση των ελάχιστων απαιτήσεων στάθμευσης σε περιοχές με επαρκή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, στο πλαίσιο ενός συνολικού επανακαθορισμού των εμπορικών ζωνών και κέντρων στους νέους Δήμους
-

Θεματική 3: Οικιστική ανάπτυξη και αστική αναζωογόνηση

Η Θεματική 3 στοχεύει στην προσιότερη κατοικία με προτεραιότητα στα κέντρα και τις κεντρικές αστικές περιοχές.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με πιο ευνοϊκές πρόνοιες που να αφορούν τη μείωση των απαιτήσεων σε χώρους στάθμευσης, συνέργειες και μοντέλα με τον ΚΟΑΓ, καθώς και την εισαγωγή εργαλείων αστικής αναζωογόνησης που να περιλαμβάνουν, πέραν του φυσικού σχεδιασμού, και σοβαρά οικονομικά και φορολογικά μέτρα.

Η αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων αναδεικνύει την οικιστική πολιτική και την αστική αναζωογόνηση και αναβάθμιση ως κρίσιμους πυλώνες για τη βιωσιμότητα και τη συνοχή των πόλεων, με αφετηρία τη διαπίστωση ότι το υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα γηράσκει, υποβαθμίζεται και σε σημαντικό βαθμό παραμένει αναξιοποίητο ή λειτουργικά ανεπαρκές.

Η εικόνα αυτή αποτυπώνεται ως αδυναμία του σημερινού μοντέλου ανάπτυξης, καθώς μεγάλα τμήματα, κυρίως του κεντρικού αστικού ιστού, χαρακτηρίζονται από εγκαταλελειμμένες οικοδομές, κτίρια χωρίς σύγχρονες προδιαγραφές και ελλείψεις

προσβασιμότητας, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται η ασφάλεια και η ελκυστικότητα των γειτονιών και να εντείνονται κοινωνικές και χωρικές ανισότητες.

Σε αυτό το πλαίσιο, τίθεται ως στρατηγικής σημασίας η ενεργοποίηση/βελτίωση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος (διευκολύνοντας προσθήκες, μετατροπές και αναβαθμίσεις) έναντι της περαιτέρω επέκτασης σε νέα γη. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω της χρήσης νέων πολεοδομικών-οικονομικών εργαλείων (πολεοδομικά και οικονομικά κίνητρα), νέων σύγχρονων πολιτικών και απλοποιημένων διαδικασιών εφαρμογής.

Παράλληλα, υπογραμμίζεται ότι οι χαμηλές ή κακώς οργανωμένες πυκνότητες οδηγούν σε σπατάλη γης και υποδομών, αυξημένες ανάγκες μετακίνησης και υψηλότερο κόστος λειτουργίας και συντήρησης δικτύων. Η αναθεώρηση καλείται να θέσει πιο ορθολογική βάση, με καθορισμό ορίων και πυκνοτήτων δόμησης ανάλογα με τη φέρουσα ικανότητα κάθε περιοχής (η οποία, όπου χρειάζεται να αυξηθεί, θα πρέπει να συνοδεύεται με αντίστοιχες δημόσιες υποδομές), αλλά και με σαφή χωρική πολιτική για τον χαρακτήρα της κάθε ζώνης, διασφαλίζοντας περιοχές χαμηλής πυκνότητας δόμησης ή/ και πληθυσμού για ανεξάρτητες μονοκατοικίες, περιοχές με μεικτή τυπολογία κτιρίων κατοικίας και περιοχές που θα ενθαρρύνουν την πλήρη κατάληψη από πολυκατοικίες ή και ψηλά κτίρια.

Κεντρικό ζήτημα αναδείχθηκε η προσιτή κατοικία, η οποία αντιμετωπίζεται όχι ως δευτερεύον κοινωνικό θέμα αλλά ως βασική συνιστώσα της «υγιούς πόλης». Στις εισηγήσεις καταγράφεται ρητά η ανάγκη ενίσχυσης της ανάμειξης οικονομικών στρωμάτων ως ευρωπαϊκή πρακτική, η παροχή κινήτρων για ανάπτυξη προσιτής κατοικίας σε ήδη δομημένες περιοχές και η διερεύνηση λύσεων τύπου *leasing* (αντί αποκλειστικής έμφασης στην αγορά), με στόχο να διευρυνθεί η πραγματική πρόσβαση σε αξιοπρεπή στέγη.

Επιπλέον, προτείνεται η αξιοποίηση μοντέλων συνεργειών (π.χ. συνδυασμός στέγασης μέσω ΚΟΑΓ με εμπορικές χρήσεις), ώστε να βελτιώνεται η οικονομική βιωσιμότητα των κτιριακών υποδομών στέγασης χωρίς να υπονομεύεται ο κοινωνικός τους ρόλος. Στο ίδιο πνεύμα, αναφέρεται ως ζητούμενο η ενίσχυση προσιτής κατοικίας περιμετρικά της Λευκωσίας, σε συγκεκριμένες περιοχές όπως Καϊμακλί, Στρόβολος, Άγιος Ανδρέας και Άγιος Δομέτιος, κάτι που υπογραμμίζει τη σημασία χωρικής στόχευσης των πολιτικών στέγασης και όχι γενικών διακηρύξεων.

Η αστική αναζωογόνηση ως έννοια θα πρέπει άμεσα να συνδεθεί με χρηματοδοτούμενα σχέδια αποκατάστασης και επανένταξης εγκαταλελειμμένων οικοδομών στο ενεργό κτιριακό απόθεμα, ως μέτρο άμεσης κοινωνικής ωφέλειας. Ενδεικτικά προτείνονται κίνητρα για επιδιόρθωση εγκαταλελειμμένων οικοδομών και αξιοποίησή τους μέσω παραχώρησης με χαμηλό ενοίκιο σε νέα ζευγάρια, προσέγγιση που ταυτόχρονα μειώνει την πίεση στην αγορά, ενεργοποιεί υποβαθμισμένα τμήματα του ιστού και περιορίζει τη διάχυση.

Σημαντικές είναι και οι διευκολύνσεις που μπορούν να αφορούν χαλάρωση σειράς προνοιών (στάθμευση, κάλυψη κ.λπ.), προκειμένου μεγάλες κενές κατοικίες να μετατραπούν σε συγκροτήματα δύο ή περισσότερων μονάδων.

Συμπληρωματικά, η Επιτροπή «Ασφαλές και Βιώσιμο Δομημένο Περιβάλλον» εισηγείται ένα πακέτο κινήτρων/χορηγιών προς ιδιοκτήτες εγκαταλελειμμένων

οικοδομών για αποκατάσταση, καθώς και ευρύτερες κατευθυντήριες γραμμές για επανάχρηση, αναβάθμιση και προστασία του υφιστάμενου ανενεργού κτιριακού αποθέματος, με συνεπακόλουθα οφέλη τον περιορισμό των αναγκών για νέα υλικά και νέες κατασκευές, άρα και προς περιβαλλοντικό όφελος.

Σε επίπεδο στρατηγικών κατευθύνσεων, η οικιστική πολιτική περιγράφεται ως συνεκτικό πλέγμα που οφείλει να ενισχύει: (α) την επανάχρηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος, (β) την αναδιοργάνωση πυκνοτήτων και μίξης χρήσεων σε κατάλληλες θέσεις, (γ) την προστασία και αναβάθμιση της κατοίκησης στις γειτονιές και (δ) την κοινωνική ισορροπία και την πρόσβαση σε προσιτή στέγαση.

Οι κατευθύνσεις αυτές μεταφράζονται σε πιο εφαρμόσιμη δέσμη μέτρων, με έμφαση στην ανακαίνιση, την ενεργειακή αναβάθμιση και την επανάχρηση ως βασική στρατηγική αστικής αναζωογόνησης και κυκλικής οικονομίας. Η λογική ενισχύεται από τη θέση ότι τα κίνητρα πρέπει να κατευθύνονται πρωτίστως σε έργα αναβάθμισης/επανάχρησης και όχι να λειτουργούν ως μοχλοί επέκτασης σε νέα γη, ενώ προκρίνεται και η μορφή «πακέτων αναβάθμισης» (ενεργειακή απόδοση + προσβασιμότητα + ασφάλεια + αισθητική/μορφολογική αποκατάσταση), ώστε το αποτέλεσμα να είναι ουσιαστικό και μετρήσιμο.

Ιδιαίτερη δυναμική καταγράφεται για την επανάχρηση/μετατροπή παλαιών βιομηχανικών, αποθηκευτικών ή εμπορικών κτιρίων και άλλων ανενεργών υποδομών σε ζωντανούς χώρους μεικτής χρήσης (κατοικία, εργασία, υπηρεσίες), ως εργαλείο αναζωογόνησης υποβαθμισμένων περιοχών και επανένταξης «αστικών θυλάκων» στο λειτουργικό σώμα της πόλης.

Παράλληλα, εισάγεται ως στοχευμένη κατεύθυνση η αξιοποίηση υφιστάμενων κτιρίων κοντά σε πανεπιστήμια, με ενδεικτική εφαρμογή τη δημιουργία νέων φοιτητικών εστιών μέσω κινήτρων επανάχρησης, ώστε να συνδεθεί η στεγαστική πολιτική με πραγματικές ανάγκες (φοιτητική στέγη), αλλά και με τους στόχους της συμπαγούς πόλης.

Συμπληρωματικά, αναδεικνύεται η ανάγκη ενιαίου πλαισίου κινήτρων και χρηματοδοτικών εργαλείων για την ενεργοποίηση κενού αποθέματος και τη στήριξη επενδύσεων σε υποβαθμισμένες γειτονιές, ώστε η αναβάθμιση να μη λειτουργεί αποκλειστικά υπέρ ήδη ισχυρών περιοχών αλλά να ενισχύει τη χωρική δικαιοσύνη και τη συνοχή.

Η κατεύθυνση αυτή συνδέεται με την ευρύτερη αρχή ότι η κατοικία αποτελεί «κύτταρο της πόλης» και ότι όλα γύρω της οφείλουν να οργανώνονται συμβατά και αρμονικά. Συνεπώς, ο οικιστικός σχεδιασμός πρέπει να ενσωματώνει παράλληλες απαιτήσεις ποιότητας δημόσιου χώρου, προσβασιμότητας και καθημερινών εξυπηρετήσεων.

Προκαταρκτικές ασκήσεις που έγιναν από μέλη του ΕΤΕΚ διαπιστώνουν ότι οι φορολογικές και άλλες επιβαρύνσεις ανά μονάδα κατοικίας σε κεντρικές ζώνες ψηλών και μέσων συντελεστών είναι σημαντικά πιο αυξημένες από περιφερειακές και προαστικές περιοχές με χαμηλότερες αξίες γης. Αυτό αποτελεί μια μόνιμη, ισχυρή πίεση για απόκεντρη επέκταση της ανάπτυξης. Τα Τοπικά Σχέδια πρέπει να δηλώσουν την αδυναμία τους να διαχειριστούν με επιτυχία αυτή την πρόκληση

χωρίς την ουσιαστική συνδρομή άλλων φορολογικών εργαλείων και να εισάγουν πρόνοια για καθορισμό, από κοινού με το Υπουργείο Οικονομικών, περιοχών πολεοδομικής προτεραιότητας προσιτής στέγης, με κίνητρα που να αφορούν το ΦΠΑ, τον Φόρο Κεφαλαιουχικών Κερδών και άλλα τέλη και επιβαρύνσεις.

Τέλος, κρίσιμο ζήτημα εφαρμογής αποτελεί η απλοποίηση και επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης για έργα αναβάθμισης και επανάχρησης (που δεν περιορίζεται αποκλειστικά στην χρήση κατοικίας). Η αναθεώρηση οφείλει να περιορίσει την αβεβαιότητα και τη διοικητική επιβάρυνση που σήμερα λειτουργούν αποτρεπτικά για ιδιοκτήτες και επενδυτές και οδηγούν σε περαιτέρω εγκατάλειψη. Στον ίδιο άξονα, τεκμηριώνεται η ανάγκη τα μέτρα αναζωογόνησης να συνοδεύονται από σαφή πλαίσια ελέγχου, τεχνικές προϋποθέσεις και διαφάνεια, ώστε να μειώνονται οι ασάφειες και οι αποκλίσεις κατά την εφαρμογή.

Με βάση τα πιο πάνω, η οικιστική ανάπτυξη και η αστική αναζωογόνηση στα νέα Τοπικά Σχέδια προσανατολίζονται σε μια μετατόπιση από την ποσοτική επέκταση προς την ποιοτική αναβάθμιση: επανάχρηση και ενεργοποίηση κενού αποθέματος, ορθολογική πυκνότητα με βάση τη φέρουσα ικανότητα, δεσμευτική ενσωμάτωση πολιτικών προσιτής κατοικίας και στοχευμένα κίνητρα/χορηγίες που παράγουν άμεσο κοινωνικό, περιβαλλοντικό και χωρικό όφελος.

Προτάσεις εφαρμογής:

- *Καθορισμός περιοχών προτεραιότητας/ κινήτρων για την αναβάθμιση και την επανάχρηση υφιστάμενων αδειών κτιρίων, ως βασική στρατηγική κατεύθυνση της οικιστικής πολιτικής, θα πρέπει να αποσκοπούν στην ενεργοποίηση των υφιστάμενων οικιστικών περιοχών και στην αξιοποίηση και αναβάθμιση του υπάρχοντος κτιριακού αποθέματος, με στόχο τον περιορισμό της επέκτασης των πόλεων.*
 - *Παράλληλα, απαιτείται η διατύπωση προτάσεων για κριτήρια και μηχανισμούς ενεργοποίησης της αδρανούς γης τόσο στα κέντρα όσο και στην περιφέρεια (φορολογία, πολεοδομικά κίνητρα άμεσης ανάπτυξης που να λήγουν οριστικά αν δεν τύχουν εκμετάλλευσης έγκαιρα κλπ.)*
 - *Επιπλέον, θα πρέπει να επιδιωχθεί η αύξηση των πυκνοτήτων και η ενίσχυση της μίξης χρήσεων γης, προκειμένου να ενισχυθεί η λειτουργικότητα και η ζωντάνια των περιοχών, χωρίς να υποβαθμίζεται το επίπεδο διαβίωσης και οι ανέσεις των κατοίκων (μεγαλύτερη ευελιξία ένταξης χρήσεων υγείας/ εκπαίδευσης/ πολιτισμού/ αθλητισμού και καθημερινού μικροεμπορίου εντός οικιστικών ζωνών).*
 - *Η αξιοποίηση του πολεοδομικού κέρδους από αναβαθμίσεις συντελεστών (planning gain) μπορεί να χρηματοδοτήσει προσιτή στέγη.*
 - *Τέλος, συνιστάται η επανεξέταση των τυπολογιών κατοικιών και η εισαγωγή νέων, όπως οι μορφές συλλογικής κατοίκησης (π.χ. διαμέρισμα με ανεξάρτητα δωμάτια, εστίες μονηρών νοικοκυριών για εργαζόμενους στα πρότυπα των φοιτητικών εστιών, διαίρεση υφιστάμενων μονοκατοικιών σε κατοικίες με ανεξάρτητα δωμάτια) με σημαντικά κίνητρα και μειωμένες απαιτήσεις στάθμευσης, για πιο αποτελεσματική χρήση του κτισμένου χώρου.*
-

Θεματική 4: Βιώσιμη αστική κινητικότητα και μεταφορές

Η Θεματική 4 στοχεύει στην ενσωμάτωση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού στον πυρήνα των Τοπικών Σχεδίων, η οποία αναδείχθηκε ως κομβική προϋπόθεση ώστε ο χωρικός σχεδιασμός να αποκτήσει συνοχή, εφαρμόσιμη κανονιστική ισχύ και πραγματική συμβολή στους κλιματικούς στόχους. Τα τεχνικά υπομνήματα καταγράφουν ότι τα υφιστάμενα Τοπικά Σχέδια των μεγάλων πόλεων παραμένουν σε μεγάλο βαθμό αυτοκινητοκεντρικά, δεν ενσωματώνουν δεσμευτικά πρόνοιες των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και δεν συνδέονται ουσιαστικά με τις υποχρεώσεις του ΕΣΕΚ, με αποτέλεσμα ασυνέπειες πολιτικών, κυκλοφοριακό κορεσμό και υποβάθμιση του δημόσιου χώρου. Βασική κατεύθυνση αποτελεί η ενσωμάτωση, μετά από διαβούλευση και οριστικοποίηση, θεμελιωδών προνοιών/εισηγήσεων/έργων των ΣΒΑΚ στα Τοπικά Σχέδια. Προτείνεται τα δίκτυα που ορίζουν τα ΣΒΑΚ (δημόσια συγκοινωνία, ποδηλατικές και κύριες πεζές διαδρομές, τερματικοί σταθμοί και σταθμοί μετεπιβίβασης δημόσιων μεταφορών) να εντάσσονται στα Τοπικά Σχέδια ως νομικά δεσμευτικά στοιχεία, ώστε να εξασφαλίζεται συνέπεια από τον στρατηγικό σχεδιασμό μέχρι την αδειοδότηση και την υλοποίηση. Στο ίδιο πλαίσιο, αναδεικνύεται η ανάγκη θεσμικής «ιεραρχίας» σχεδιασμού, όπου οι κλιματικές δεσμεύσεις και οι υποδομές βιώσιμης μετακίνησης παύουν να είναι ουραγοί της ανάπτυξης και καθίστανται δεσμευτικά προαπαιτούμενα. Η λογική των ενδιάμεσων στάδιων πριν την ουσιαστική μετάβαση σε μια κοινωνία βιώσιμης κινητικότητας αποτέλεσε για χρόνια μια δικαιολογία αναμονής και απουσίας ουσιαστικής αλλαγής. Όταν η πολεοδομία αποφασίσει να μην διαθέσει χώρο για στάθμευση ή κίνηση οχημάτων για να δώσει για παράδειγμα περισσότερο δημόσιο ή ωφέλιμο χώρο ή προσιτή στέγη, και με αυτή την απόφαση θα προκληθούν διάφορα προβλήματα θα αναγκαστεί στη συνέχεια ο συγκοινωνιακός/ κυκλοφοριακός σχεδιασμός να τα επιλύσει. Το αντίστροφο δυστυχώς εφαρμόζεται για δεκαετίες και δεν φέρει αποτέλεσμα.

Κεντρική αρχή είναι η σαφής ιεράρχηση των μέσων μετακίνησης, με προτεραιότητα στον πεζό, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η ιεράρχηση αυτή αντιμετωπίζεται ως νομικά δεσμευτικό πλαίσιο (όχι απλώς κατευθυντήρια γραμμή), συνδεδεμένο με την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και την αναβάθμιση των κέντρων. Κατά συνέπεια, απαιτείται αλλαγή στον τρόπο σχεδιασμού των δρόμων και των πεζοδρομίων, στα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, στις στρόφες κ.λπ.. Παράλληλα, υποστηρίζεται η υποχρεωτική υιοθέτηση της προσέγγισης «Ολοκληρωμένων Οδών (Complete Streets)» ως προδιαγραφή για κάθε νέα ή αναβαθμιζόμενη οδό: νέες τυπολογίες/διατομές, υποδομές για πεζούς και ποδήλατο, πράσινη σκίαση και ανακατανομή οδικού χώρου υπέρ της δημόσιας συγκοινωνίας. Για τον σκοπό αυτό μπορούν να υποδειχθούν περιοχές-πilotοί όπου να εκπονηθούν πρότυπα πιλοτικά έργα, σε συνδυασμό ίσως με την επανεξέταση του συνεχούς συστήματος δόμησης υπό νέους όρους και νέες πολεοδομικές ρυθμίσεις όσον αφορά αποστάσεις από σύνορα, δημόσιο δρόμο, μέγεθος οικοπέδων κ.λπ.

Η πολιτική στάθμευσης αναδεικνύεται ως κρίσιμο εργαλείο μετασχηματισμού της κινητικότητας. Τονίζεται η ανάγκη μετάβασης από την παραδοσιακή λογική των ελάχιστων απαιτήσεων σε ανώτατα όρια (parking maximums), ειδικά σε περιοχές

υφιστάμενης ή επιθυμητής υψηλής συγκοινωνιακή εξυπηρέτησης, ώστε η στάθμευση να μην «παράγει» επιπλέον εξάρτηση από το Ι.Χ. και να μην ανταγωνίζεται τον δημόσιο χώρο. Τα νέα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να δώσουν τη δυνατότητα απαλλαγής οικιστικών μονάδων συγκεκριμένου μεγέθους και συγκεκριμένων περιοχών από την υποχρεωτική παροχή θέσης στάθμευσης, απαλλάσσοντας από το πρόσθετο κόστος την κατηγορία των ενοίκων ή ιδιοκτητών που επιθυμεί να εξυπηρετείται μόνιμα ή περιστασιακά από λειτουργικά εναλλακτικά μέσα μετακίνησης (συμπεριλαμβανομένου και του οχήματος βραχυχρόνιας μίσθωσης). Στο ίδιο πνεύμα, προτάσσεται η πιο συστηματική διαχείριση της πρόσβασης στα κέντρα μέσω ρυθμίσεων κυκλοφορίας και περιφερειακής οργάνωσης της στάθμευσης (κόμβοι/hubs σε κατάλληλες θέσεις, με λειτουργική σύνδεση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και ασφαλή δίκτυα πεζών), ως μέρος μιας συνολικής στρατηγικής ανακατανομής χώρου και όχι αποσπασματικών παρεμβάσεων.

Η θεσμοθέτηση Ζωνών Χαμηλών Εκπομπών (LEZ), με προοπτική μετάβασης σε Ζώνες Μηδενικών Εκπομπών (ZEZ), παρουσιάζεται ως ολοκληρωμένο εργαλείο αστικής αναβάθμισης: μείωση ρύπανσης/συμφόρησης, ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και της ενεργής κινητικότητας, με ταυτόχρονη πρόβλεψη για την αστική εφοδιαστική αλυσίδα ώστε να είναι εφαρμόσιμες στην πράξη.

Η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας τεκμηριώνεται ως δεσμευτικό σύνολο υποδομών και ρυθμίσεων: λεωφορειολωρίδες στους κύριους άξονες, προτεραιότητα στη σηματοδότηση (TSP), υψηλές συχνότητες και ενοποιημένο δίκτυο κορμού. Παράλληλα, αναδεικνύεται η ανάγκη σχεδιασμού μέσων υψηλότερης χωρητικότητας: αφενός με δεσμευτικούς διαδρόμους τραμ και ζώνες TOD γύρω από στάσεις (ως χωρικό εργαλείο που «δένει» χρήσεις/πυκνότητες με μεταφορική υποδομή), αφετέρου με λύσεις τύπου BRT εκεί όπου τεκμηριώνεται ως κατάλληλη επιλογή. Όσο περισσότερες τεχνικές παράμετροι βιώσιμης κινητικότητας ενσωματώνονται στα Τοπικά Σχέδια, τόσο μεγαλώνει η δέσμευση του κράτους για υλοποίησή τους και αυτό κατευθύνει ορθά τους επενδυτές ανάπτυξης γης στα πλαίσια ενός σταθερού και μακροχρόνιου προγραμματισμού. Επειδή σε Λευκωσία και Λεμεσό ωριμάζει η συζήτηση για τραμ, τα νέα Τοπικά Σχέδια θα πρέπει να θέσουν ως στόχο την ενσωμάτωση μιας τέτοιας προοπτικής στις πρόνοιες και πολιτικές τους, παραπέμποντας και σε μελλοντικές επικαιροποιήσεις των ΣΒΑΚ.

Κρίσιμη τομή είναι η σύνδεση των πολεοδομικών δικαιωμάτων με μετρήσιμη προσβασιμότητα στη δημόσια συγκοινωνία. Προτείνεται να αξιολογείται κάθε ζώνη μέσω δείκτη προσβασιμότητας (PTAL/TAL) και να επιτρέπονται αυξημένα δικαιώματα ανάπτυξης μόνο όπου υπάρχει (ή δεσμευτικά προγραμματίζεται) επαρκής δημόσια συγκοινωνία σε λειτουργικό χρόνο, ώστε να αποφεύγεται η παραγωγή νέας κυκλοφορίας που επιβαρύνει το οδικό δίκτυο. Συμπληρωματικά, υπογραμμίζεται η ανάγκη αναθεώρησης των παραδοσιακών κυκλοφοριακών μελετών/κριτηρίων, ώστε η αξιολόγηση μεγάλων αναπτύξεων να μετατοπίζεται από την εξυπηρέτηση οχημάτων προς τη μείωση της ανάγκης χρήσης αυτοκινήτου μέσω ολοκληρωμένων σχεδίων μετακινήσεων.

Η σχολική κινητικότητα αναγνωρίζεται ως πεδίο άμεσης δράσης λόγω της σημαντικής συμβολής της στην πρωινή συμφόρηση. Προτείνεται υποχρεωτικό

πλαίσιο με σχέδια σχολικής κινητικότητας ανά σχολείο, εφαρμογή «Σχολικών Οδών», ολοκληρωμένο σύστημα σχολικών λεωφορείων και ασφαλείς πεζές/ποδηλατικές συνδέσεις, με προτεραιότητα σχεδιασμού γύρω από σχολεία και κρίσιμες υποδομές. Παράλληλα, οι κύριες διαδρομές πεζών από και προς τα σχολεία θα μπορούσαν να ενταχθούν σε λογικές αναπλάσεων του τοπικού οδικού δικτύου, μίξης χρήσεων, αλλαγής ωραρίων και αύξησης πυκνοτήτων.

Η αστική εφοδιαστική αντιμετωπίζεται ως η «μεγάλη απουσία» των υφιστάμενων Τοπικών Σχεδίων, παρότι αποτελεί αναγκαία συνθήκη για λειτουργικά κέντρα και για την εφαρμογή LEZ/ZEZ. Προτείνεται η δημιουργία Κέντρων Ενοποίησης Αστικών Φορτίων (UCC), micro-hubs εντός πόλης, ηλεκτρικές παραδόσεις τελευταίου μιλίου και υποχρεωτικά σχέδια εξυπηρέτησης/παραδόσεων για μεγάλες αναπτύξεις. Θα πρέπει να εξεταστούν οι προϋποθέσεις αδειοδότησης micro-hubs και data centers εντός οικιστικών περιοχών.

Τέλος, τονίζεται ότι χωρίς μηχανισμό παρακολούθησης οι πολιτικές αποδυναμώνονται στην εφαρμογή. Προτείνεται εθνικός μηχανισμός λογοδοσίας με ενιαίο GIS και υποχρεωτικούς δείκτες (μερίδια μετακινήσεων, απόδοση δημόσιας συγκοινωνίας, ρύπανση, TAL/PTAL, οδική ασφάλεια, ενεργή κινητικότητα), καθώς και ετήσια έκθεση αξιολόγησης για τους δήμους. Με βάση τα παραπάνω, η βιώσιμη αστική κινητικότητα δεν προσεγγίζεται ως «κεφάλαιο μεταφορών», αλλά ως ο βασικός μηχανισμός που οργανώνει τη χωρική δομή, καθορίζει τις επιτρεπόμενες εντάσεις, ανακατανέμει τον δημόσιο χώρο και μετατρέπει τα Τοπικά Σχέδια σε πραγματικά εργαλεία υλοποίησης κλιματικής, κοινωνικής και οικονομικής ανθεκτικότητας.

Προτάσεις εφαρμογής:

- Να ενταχθούν ρητά και με σαφήνεια οι πολιτικές και τα έργα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στα Τοπικά Σχέδια, με βάση μια ουσιαστική και αμφίδρομη αξιολόγηση των θέσεων και των δύο.
 - Να ενσωματωθούν οι προτάσεις για τραμ, καθώς και άλλες προτάσεις κινητικότητας που ωριμάζουν την περίοδο αυτή και δεν περιλαμβάνονται στα ΣΒΑΚ, ειδικά στα Τοπικά Σχέδια Λευκωσίας και Λεμεσού και να ενημερωθούν οι πολιτικές πυκνότητας και χρήσεων γης ανάλογα.
 - Να υιοθετηθούν τα μέγιστα όρια χώρων στάθμευσης αντί για τα ελάχιστα και, για συγκεκριμένες ζώνες, να μην απαιτούνται χώροι στάθμευσης για ποσοστό μονάδων κατοικίας μικρού εμβαδού, με παράλληλη εισαγωγή προτάσεων για εναλλακτικά συστήματα μετακίνησης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο (όπως κοινή χρήση αυτοκινήτων, συστήματα ενοικίασης κ.λπ.).
 - Στο κέντρο, να υιοθετήσουν τα Τοπικά Σχέδια μέτρα ήπιας διαχείρισης της κυκλοφορίας και στην στάθμευση του αυτοκινήτου (πεζοποιήσεις, κοινωτικά πάρκινγκ στην περιφέρεια κ.λπ.), με στόχο τη μείωση των ρύπων και την περιβαλλοντική αναβάθμιση του περιορισμένου δημόσιου χώρου.
-

Θεματική 5: Περιβάλλον, πράσινη υποδομή και κλιματική ανθεκτικότητα

Η Θεματική 6 εισηγείται την αλλαγή στον τρόπο αντιμετώπισης του πρασίνου και της σχετικής υποδομής, ώστε από σημειακές και αποσπασματικές οντότητες να ενσωματωθεί ως ένα συνεχές δίκτυο περιβαλλοντικών και κοινωνικών υποδομών σε ολόκληρο το αστικό σύμπλεγμα. Η συζήτηση ανέδειξε με σαφήνεια ότι το περιβάλλον, η πράσινη υποδομή και η κλιματική ανθεκτικότητα δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται ως «παράρτημα» των Τοπικών Σχεδίων, αλλά οφείλουν να ενσωματώνονται ως ισότιμη και δεσμευτική υποδομή, όπως ακριβώς οι τεχνικές και οι συγκοινωνιακές. Στο υλικό του ΕΤΕΚ υπογραμμίζεται ότι η νέα γενιά Τοπικών Σχεδίων πρέπει να προτάσσει πράσινο και κλιματικά ανθεκτικό σχεδιασμό, με έμφαση στις αστικές πράσινες υποδομές, στη σκίαση και στην ορθολογική διαχείριση των ομβρίων.

Παράλληλα, τεκμηριώνεται ότι οι θεματικές των Τοπικών Σχεδίων πρέπει να «δένουν» μεταξύ τους σε ένα ενιαίο, συνεκτικό πλαίσιο, ώστε οι πράσινες παρεμβάσεις να μην μένουν αποσπασματικές, αλλά να λειτουργούν ως οργανικό και οργανωτικό υπόβαθρο της καθημερινότητας. Κεντρική μετατόπιση που προτάθηκε είναι η μετάβαση από το «πράσινο σημειακά» (μικροί, διάσπαρτοι χώροι χωρίς σύνδεση) σε συνεκτική πράσινη υποδομή δικτύων: γραμμικά πάρκα, πράσινες διαδρομές και συνεχείς ζώνες σκίασης που συνέχουν τον αστικό ιστό και εξυπηρετούν ταυτόχρονα περιβαλλοντικούς και κινητικούς στόχους. Ως πρακτικές προτεραιότητες καταγράφονται η αποσφράγιση λωρίδων γης για μείωση της θερμικής νησίδας και ενίσχυση της απορρόφησης ομβρίων, καθώς και η δημιουργία μικρών γραμμικών πάρκων που συνδέονται σε δίκτυα και περιλαμβάνουν βασικούς προορισμούς καθημερινότητας (δημόσια πάρκα, σχολεία και άλλες δημόσιες υποδομές).

Η λογική αυτή ενισχύεται από την πρόταση να τεθεί ρητό όριο σφράγισης εδάφους σε κάθε ανάπτυξη, μέσα από εξειδικευμένη μελέτη και συγκεκριμένες πρόνοιες, ώστε να αποφεύγεται η πλήρης επικάλυψη του αδόμητου χώρου με σκληρές επιφάνειες, κάτι που επιβαρύνει το μικροκλίμα και αυξάνει τον κίνδυνο πλημμυρών (οι πλημμυρισμένοι δρόμοι αποτελούν συχνό φαινόμενο στις πόλεις της Κύπρου). Στο ίδιο πνεύμα, προτείνεται οι παρεμβάσεις δροσιάς/σκίασης να οργανώνονται ως συνεχές σύστημα και να μην περιορίζονται σε αποσπασματικές φυτεύσεις. Προτείνεται ρητά η δημιουργία πιο πλατιών πεζοδρομίων με φύτευση δέντρων για σκίαση, ως μέτρο που λειτουργεί ταυτόχρονα υπέρ του μικροκλίματος και υπέρ της καθημερινής μετακίνησης, καθώς και μια ουσιαστική διασύνδεση της πράσινης υποδομής με τον τρόπο που σχεδιάζονται οι δρόμοι και ο δημόσιος χώρος. Στο υλικό του εργαστηρίου, η μείωση ταχύτητας στα 30 χλμ./ώρα και η μετατροπή δρόμων τοπικής εξυπηρέτησης σε shared spaces προτείνονται ως μέτρα που υποστηρίζουν ένα πιο βιώσιμο και ανθεκτικό αστικό περιβάλλον, ιδίως όταν συνοδεύονται από δενδροφύτευση, σκίαση και ανακατανομή χώρου υπέρ πεζών και ήπιας κινητικότητας.

Καταγράφηκε επίσης η αξιοποίηση συγκριτικών παραδειγμάτων (π.χ. greenbelts) ως αναφορά για τη δημιουργία συνεκτικών πράσινων ζωνών που δεν λειτουργούν μόνο ως «πάρκα», αλλά και ως χωρικά όρια, οικολογικοί διάδρομοι και πλαίσιο

ανθεκτικότητας. Ιδιαίτερα κρίσιμο σκέλος αποτέλεσε η διαχείριση ομβρίων και η προσαρμογή σε ακραία φαινόμενα. Η κατεύθυνση που τεκμηριώνεται είναι ότι ο «πράσινος και κλιματικά ανθεκτικός σχεδιασμός» πρέπει να περιλαμβάνει ορθολογική διαχείριση ομβρίων ως βασική συνιστώσα και όχι ως τεχνική λεπτομέρεια. Στο πλαίσιο αυτό, τα Τοπικά Σχέδια χρειάζεται να ενσωματώσουν κανόνες που να συνδέουν άμεσα τις νέες αναπτύξεις και τις αναπλάσεις με πρακτικές μείωσης απορροής (μέσω περιορισμού σφράγισης και αποσφράγισης), αλλά και με ολοκληρωμένες λύσεις επιφανειών/υλικών και μικρής κλίμακας μπλε-πράσινων υποδομών.

Ως προς τη σημερινή πολεοδομική πρακτική, επισημαίνεται ότι η διαδικασία παροχής/παραγωγής και διαχείρισης πράσινων χώρων κατά τη διάρκεια πολεοδομικής διαμόρφωσης νέων αστικών περιοχών υστερεί ουσιαστικά σε σύγκριση με εδραιωμένες ευρωπαϊκές πρακτικές δεκαετιών. Αυτό αφορά ζητήματα σχεδιασμού και πολεοδόμησης, αλλά και ζητήματα διαχείρισης, όπως η έλλειψη εθνικής στρατηγικής, θεσμοθετημένης πολιτικής και προδιαγραφών. Πρόκειται λιγότερο για ζήτημα λειτουργικότητας του χώρου και περισσότερο για θέμα απουσίας συστήματος μέτρησης αναγκών (π.χ. ποσοστό δομήσιμου χώρου αντί τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο), αποσπασματικής διακυβέρνησης και ανυπαρξίας συστημάτων παρακολούθησης. Παράλληλα, παρατηρούνται ανισότητες στην πρόσβαση σε πράσινες υποδομές, με σοβαρή έλλειψη πρασίνου σε ορισμένες περιοχές, καθώς και ανεπαρκής διαχείριση και συντήρηση, με αρνητικές επιπτώσεις τόσο στην ποιότητα όσο και στη λειτουργικότητα των ανοικτών χώρων.

Για να μπορέσει η επόμενη γενιά Τοπικών Σχεδίων να επιφέρει το επιθυμητό στρατηγικό όραμα σε Δημόσιες και Συλλογικές Υποδομές, είναι ανάγκη να βελτιστοποιηθεί η εφαρμογή της νομοθεσίας για τον Αστικό Αναδασμό – όπου μια ιδιωτική περιουσία θα ανταλλάσσεται με άλλη αντίστοιχης αξίας (σε άλλη περιοχή, και ενδεχομένως σε άλλη επαρχία), με στόχο τη δημιουργία συγκροτημένων δημοσίων ή ιδιωτικών χώρων για συλλογικές υποδομές.

Προτάσεις αναβάθμισης της πολεοδομικής πρακτικής σχεδιασμού και προδιαγραφής πρασίνου αστικού χώρου, συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων προϋποθέσεων, εισηγούνται τα πιο κάτω:

1. Διαμόρφωση εθνικής στρατηγικής για τις αστικές πράσινες υποδομές, με σαφή καθορισμό τυπολογιών, στόχων, προδιαγραφών σχεδιασμού και πλαισίου υλοποίησης σε στρατηγική κλίμακα.
2. Υποχρεωτικός σχεδιασμός Τοπικών Σχεδίων Πρασίνου (Local Green Plans), τα οποία να κατατίθενται με κάθε αναθεώρηση Τοπικού Σχεδίου, ιδιαίτερα σε περιοχές επεκτάσεων και στην περιφέρεια των πόλεων (μητροπολιτικά πάρκα, πράσινες ζώνες, πράσινες διαδρομές κ.λπ.), στη βάση συγκεκριμένων προδιαγραφών. Αυτό προϋποθέτει, ως πρόθεση εποικοδομητικής αναθεώρησης του υφιστάμενου πλαισίου:

- Εθνικό Μητρώο Πρασίνου με GIS: πράσινη απογραφή σε όλους τους δήμους (όπως ISTAT/ISPRA στην Ιταλία).
- Θεμελιώδη αναθεώρηση της πολιτικής παραχώρησης πρασίνου από αναπτύξεις μεσαίας και μεγάλης κλίμακας (planning gain). Αυτό

προϋποθέτει αλλαγή μεθοδολογίας μέτρησης: αντί για ποσοστό επί του οικοπέδου, δείκτες ανά κάτοικο/πυκνότητα (π.χ. μ² πρασίνου ανά κάτοικο, κανονιστικό πλαίσιο πρόσβασης ≤300 μ., όπως στη Δανία/Ολλανδία) και καθορισμό τυπολογιών πρασίνου, σχετικών με τις τυπικές μορφολογίες και την κλιματολογική ταυτότητα των κυπριακών πόλεων.

- Δείκτες ποιότητας: αξιολόγηση όχι μόνο με έκταση αλλά και με λειτουργικότητα (οικολογική συνδεσιμότητα, προσβασιμότητα, κοινωνική χρήση) και συστηματική παρακολούθηση μέσω GIS, πράσινων απογραφών και δεικτών ποιότητας.
- Κίνητρα για ιδιωτικό πράσινο: πράσινες στέγες, κάθετοι κήποι, επιδοτήσεις για διατήρηση αυλών.
- Σύνδεση με κινητικότητα και ανθεκτικότητα: πράσινοι διάδρομοι ως δίκτυα για πεζούς/ποδηλάτες και ως οικολογικές υποδομές για διαχείριση θερμότητας και υδάτων.
- Θεσμοθετημένη ενίσχυση συμμετοχικού σχεδιασμού για εμπλοκή πολιτών και κοινοτήτων.
- Διασύνδεση πρασίνου με άλλες πολιτικές (υγεία, κοινωνική συνοχή, βιώσιμη κινητικότητα, κλιματική προσαρμογή) και προώθηση πολυλειτουργικότητας: συνδυασμός πράσινων και μπλε υποδομών (υδάτινα στοιχεία), ενεργητικής μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο) και κοινωνικών χρήσεων.

Έτσι, η κλιματική ανθεκτικότητα δεν αντιμετωπίζεται μόνο ως «περιβάλλον», αλλά ως ολοκληρωμένος σχεδιασμός για αναβάθμιση του δημόσιου χώρου που βελτιώνει την ποιότητα ζωής, την υγεία και την κοινωνική συνοχή.

Προτάσεις εφαρμογής:

- Δημιουργία Εθνικού Μητρώου Δημόσιων Χώρων Πρασίνου με χρήση GIS, πλήρης απογραφή του πρασίνου σε όλους τους δήμους και θέσπιση τυπολογιών πρασίνου και δεικτών ποιότητας.
 - Σχεδιασμός ενιαίου δικτύου (green grid) δημόσιων χώρων πρασίνου, πεζοδρόμων, κέντρων γειτονιάς, σχολείων, πάρκων, χώρων πολιτισμού κλπ.) που να καλύπτει όλη την έκταση των πολεοδομικών συγκροτημάτων με βάση της αρχής των 3 λεπτών βάρδισης από την κάθε κατοικία προς το δίκτυο.
 - Εξασφάλιση δημόσιας ή ιδιωτικής γης και σχεδιασμός μελλοντικών μεσαίου μεγέθους αστικών πάρκων (urban parks) που να καλύπτουν όλες τις οικιστικές περιοχές και να εξασφαλίζουν τη δημιουργία πράσινων ζωνών εντός των κεντρικών περιοχών και των επεκτάσεων της πόλης.
 - Εισήγηση νέου κανονιστικού πλαισίου σχετικά με τη σύνταξη χώρων πρασίνου σε επίπεδο γειτονιάς (District/Neighborhood Parks), με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα για τη δυνατότητα πρόσβασης σε απόσταση 300 μέτρων από κάθε οικιστική μονάδα.
 - Εισήγηση μηχανισμών υποστήριξης δήμων και κοινοτήτων για τη διαχείριση, ανακατανομή και ορθολογικοποίηση των υφιστάμενων υποδομών πρασίνου.
-

Θεματική 6: Οικονομική δραστηριότητα και παραγωγικοί τομείς

Η Θεματική 5 έχει ως στόχο να καταστήσει, σε πολεοδομικό επίπεδο, τις οικονομικές δραστηριότητες βιώσιμες, καθώς και κοινωνικά και περιβαλλοντικά επωφελείς για τις πόλεις. Θα πρέπει να εντοπιστούν οι πηγές των κατά παρέκκλιση αναπτύξεων που αφορούν εμπορικούς και παραγωγικούς τομείς και να επιλυθούν μέσω κατάλληλων ζωνών και προδιαγεγραμμένων εναλλακτικών στρατηγικής χωροθέτησης. Παράλληλα, θα πρέπει να καταγραφούν οι πραγματικές συγκεντρώσεις οικονομικών δραστηριοτήτων και να αναδειχθούν σε κέντρα υπηρεσιών διαφόρων επιπέδων, τα οποία να εξοπλιστούν με κατάλληλες υποδομές. Οι άξονες δραστηριότητας θα πρέπει να εξοπλιστούν με πρόνοιες για την επέκταση του δημόσιου χώρου και των πεζοδρομίων, καθώς και για την ενίσχυση της ελκυστικότητάς τους ως προορισμών, η οποία σήμερα επισκιάζεται από την άκαμπτη κυκλοφοριακή τους λειτουργία. Γίνεται επίσης αναφορά στον νέο ρόλο των οικιστικών περιοχών ως χώρων πολλαπλών χρήσεων και δραστηριοτήτων, καθώς και στην ανάγκη για νέες περιοχές και ζώνες που θα καλύψουν τις σύγχρονες ανάγκες της μεταβαλλόμενης οικονομίας.

Η συζήτηση για την οικονομική δραστηριότητα και τους παραγωγικούς τομείς ανέδειξε ότι ο χωρικός/πολεοδομικός σχεδιασμός δεν μπορεί να αντιμετωπίζει την οικονομία ως «παράγωγο» των ζωνών, αλλά ως στρατηγικό ζητούμενο που οργανώνεται χωρικά: πού χωροθετούνται οι θέσεις εργασίας, πώς ενισχύεται η τοπική επιχειρηματικότητα, πώς μειώνονται οι αναγκαστικές μετακινήσεις και πώς περιορίζονται οι ασυμβατότητες χρήσεων. Στο ίδιο πνεύμα, επιβεβαιώθηκε ότι τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να περάσουν από την απλή κανονιστική αποτύπωση χρήσεων σε συνεκτικό αναπτυξιακό αφήγημα που συνδέει κέντρα, άξονες, πόλους γνώσης, τουρισμό, παραγωγή και εφοδιαστική, με όρους βιωσιμότητας και ποιότητας ζωής.

Τονίστηκε ότι τα εμπορικά κέντρα, οι πανεπιστημιακές περιοχές και οι τουριστικές ζώνες αποτελούν κρίσιμους οικονομικούς «πυλώνες», αλλά για να λειτουργήσουν παραγωγικά χρειάζονται σαφές χωρικό πλαίσιο (κατευθύνσεις χρήσεων/εντάσεων, δημόσια πρόσβαση, σύνδεση με τον αστικό ιστό και δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας), αντί να εξελίσσονται μέσω αποσπασματικών παρεκκλίσεων. Ειδικά για τις παράκτιες/τουριστικές ζώνες (με άμεση αναφορά και στη Λεμεσό), επισημάνθηκε η ανάγκη επανεξέτασης του επιθυμητού χαρακτήρα περιοχών που προορίζονταν για ήπια τουριστική/παραθεριστική ανάπτυξη, ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις χρήσεων και ασύμβατες πιέσεις.

Η συζήτηση ανέδειξε ότι η άναρχη εγκατάσταση εμπορικών/γραφειακών χρήσεων ή τη δεισιδυσή τους σε βιομηχανικές ή άλλες ζώνες παράγει δυσανάλογα κυκλοφοριακά και λειτουργικά προβλήματα και ότι τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να διαμορφώσουν πολυκεντρική οικονομική γεωγραφία, με κέντρα πόλης, κέντρα δήμων/γειτονιάς και περιφερειακά μητροπολιτικά κέντρα, βάσει κριτηρίων βέλτιστης χωροθέτησης. Υπογραμμίστηκε ότι οι νέοι Δήμοι (μετά τη μεταρρύθμιση) πρέπει να αποκτήσουν οργανωμένο κέντρο Δήμου εντός μιας ευρύτερης πολυκεντρικής στρατηγικής, ώστε να εξασφαλίζεται εγγύτητα εξυπηρετήσεων και να μην εξαρτάται η καθημερινότητα από μακρινές μετακινήσεις. Παράλληλα, σε κείμενο για το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού επισημάνθηκε ότι, πέρα από τους εκτενείς άξονες δραστηριότητας, δεν υπάρχουν επαρκώς καθορισμένα περιφερειακά

κέντρα, ενώ υπάρχουν περιστατικές περιοχές χωρίς πρόβλεψη για καθημερινή εξυπηρέτηση, ζήτημα που πρέπει να μελετηθεί μετά από αποτύπωση.

Ως ιδιαίτερα ρεαλιστικό εργαλείο χωρικής οικονομικής οργάνωσης αναδείχθηκε η προοπτική το ζωτικό τμήμα των άξωνων δραστηριότητας να αναβαθμιστεί σε «γραμμικό εμπορικό κέντρο γειτονιάς», δεδομένου ότι σε πολλούς δρόμους έχουν ήδη παγιωθεί ως συγκεντρώσεις καθημερινών εξυπηρετήσεων. Προτάθηκε να αναβαθμιστούν επιλεγμένα τμήματα δρόμων (όπου ήδη υπάρχει κρίσιμη μάζα χρήσεων) και να ενισχυθούν στοχευμένα οι εμπορικές/γραφειακές χρήσεις με κίνητρα και σχέδια ανάπλασης. Ταυτόχρονα, τονίστηκε ότι η οικονομική λειτουργικότητα των εμπορικών δρόμων εξαρτάται άμεσα από τον ανασχεδιασμό του δημόσιου χώρου, με έμφαση στην άνετη και ανεμπόδιστη κίνηση του πεζού. Σήμερα, μεγάλο μέρος της διατομής των δρόμων καταναλώνεται από υπερτοπική κυκλοφορία και παρόδια στάθμευση, μειώνοντας την ελκυστικότητα και εμποδίζοντας τη συνέχεια ποικιλίας χρήσεων. Προτάθηκε κυκλοφοριακή αναδιαμόρφωση/υποβάθμιση της κυκλοφοριακής σημασίας σε δρόμους με έντονη εμπορικότητα, ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες για πεζούς/ποδηλάτες και να λειτουργούν ως πραγματικοί τοπικοί προορισμοί. Συμπληρωματικά, προτάθηκε η καθιέρωση ειδικών προτύπων για εμπορικές οδούς (επαρκή πεζοδρόμια, δυνατότητα ποδηλάτου/μικροκινητικότητας, σκίαση με δέντρα, αστικός εξοπλισμός), ώστε το οικονομικό αποτέλεσμα (παραμονή, προσβασιμότητα, ασφάλεια) να στηρίζεται σε ποιοτικό χώρο και όχι μόνο σε συντελεστές ανάπτυξης.

Αναδείχθηκε η ανάγκη ενίσχυσης της οικονομίας της γειτονιάς, όπου οι μικτές ζώνες μπορούν να επανεισάγουν εργασία/δραστηριότητες (χωρίς να συνοδεύονται απαραίτητα από οχήματα και πρόσθετη στάθμευση) μέσα στις οικιστικές περιοχές, στηρίζοντας μικρομεσαίες επιχειρήσεις, τοπικές αλυσίδες αξίας και δημιουργικούς κλάδους. Καταγράφηκαν επίσης προτάσεις για συμπληρωματικές μορφές αστικής παραγωγής και ανθεκτικότητας, όπως υπόδειξη χώρων για αγορές μικροπαραγωγών, πλαίσιο για αστικές καλλιέργειες από ομάδες γειτονιάς και ενθάρρυνση αστικής μελισσοκομίας, όπου αυτό είναι συμβατό. Στο ίδιο πνεύμα προτείνεται μια καθολική πολιτική που να επιτρέπει συνδυασμό επιχειρηματικότητας-κατοικίας-δημιουργικών δραστηριοτήτων σε περισσότερες περιοχές, με κατάλληλους όρους συμβατότητας.

Ως κατεύθυνση διαφοροποίησης της οικονομικής βάσης και δημιουργίας ποιοτικών θέσεων εργασίας, καταγράφηκε η δημιουργία ζωνών καινοτομίας (innovation districts) κοντά σε πανεπιστήμια, σε περιοχές με καλή προσβασιμότητα, ώστε η ανάπτυξη να μην αναπαράγει αυτοκινητοκεντρικά πρότυπα και να συνδέεται λειτουργικά με την πόλη.

Η συζήτηση υπογράμμισε την ανάγκη αναδιάρθρωσης βιομηχανικών ζωνών και περιοχών χονδρεμπορίου, αποθήκευσης και διαμετακόμισης με βάση σύγχρονες παραγωγικές ανάγκες και περιβαλλοντική συμβατότητα. Ειδικότερα για τη Λεμεσό επισημάνθηκε ως κρίσιμο πρόβλημα η ύπαρξη περιοχών που αποχαρακτηρίστηκαν από βιομηχανικές ζώνες, αλλά εξακολουθούν να φιλοξενούν οχληρές/βιομηχανικές χρήσεις (με ερωτήματα νομιμότητας σε κάποιες περιπτώσεις), οι οποίες εμποδίζουν τη μετεξέλιξη της περιοχής. Παρότι το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού προβλέπει πολιτική που ενθαρρύνει την κατάργηση/μεταστέγαση/αντικατάσταση οχληρών χρήσεων και ολοκληρωμένα Σχέδια Περιοχής ή Master Plan για πρώην βιομηχανικές ζώνες,

καταγράφεται ότι στην πράξη μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα, με αποτέλεσμα επιδείνωση της κατάστασης, γεγονός που ενισχύει την ανάγκη για δεσμευτικό phasing, κίνητρα μετεγκατάστασης και συγκεκριμένα εργαλεία εφαρμογής.

Τέλος, προτάθηκε ένα πακέτο υλοποιήσιμων μέτρων για την αναζωογόνηση εμπορικών κέντρων που συνδέει άμεσα οικονομία και ποιότητα ζωής: πεζοδρομήσεις, μέτρα περιορισμού/άρσης κυκλοφοριακού θορύβου, ομαδοποίηση επιχειρήσεων και ήπια μορφή νυχτερινής οικονομίας, ως εργαλεία ενίσχυσης της ελκυστικότητας και της βιωσιμότητας των κέντρων. Με βάση τα πιο πάνω, τα Τοπικά Σχέδια καλούνται να οργανώσουν την οικονομική ανάπτυξη μέσα από ιεραρχημένα κέντρα και αναβαθμισμένους άξονες, να στηρίξουν μικτή και παραγωγική γειτονιά, να προωθήσουν καινοτομία κοντά σε ιδρύματα έρευνας και εκπαίδευσης και να επιλύσουν με κατάλληλους μηχανισμούς τις ζώνες μετάβασης (βιομηχανία-πόλη), ώστε η οικονομία να ενισχύεται χωρίς να υπονομεύει τη λειτουργικότητα, την κινητικότητα και τον δημόσιο χώρο.

Προτάσεις εφαρμογής:

- *Διαφάνεια και σαφήνεια στο πλαίσιο των ποσοτικών και ποιοτικών κριτηρίων για τον καθορισμό της καταλληλότητας της κλίμακας και του χαρακτήρα ειδικών/εξειδικευμένων/ μεγάλων και σύνθετων αναπτύξεων, καθώς και των κριτηρίων χωροθέτησής τους.*
- *Με τον ίδιο τρόπο Η καθ' ύψος ανάπτυξη θα πρέπει να εντάσσεται σε σαφώς καθορισμένες περιοχές προτίμησης και να αξιολογείται βάσει κριτηρίων συμβατότητας με τη μορφολογία, τις υποδομές και την ποιότητα του δημόσιου χώρου. Απαιτείται μια στρατηγική προσέγγιση που να συνδέει τα ψηλά κτίρια/περιοχές ψηλής πυκνότητας με σχετικές πολιτικές υποδομών όπως τη βιώσιμη κινητικότητα, την κοινωνική και περιβαλλοντική αντιστάθμιση και τη συνολική εικόνα της πόλης.*
- *Εξέταση της εισαγωγής προκαταρκτικής πολεοδομικής άδειας (outline planning permission) για μεγάλες ή και μεσαίες αναπτύξεις, η οποία θα λειτουργεί τόσο ως λεπτομερής περιγραφή όσο και ως εργαλείο μείωσης του αναπτυξιακού κινδύνου.*

Θεματική 7: Κοινωνική υποδομή, πολιτιστική κληρονομιά και ποιότητα ζωής.

Οι προβληματισμοί που θέτει η Θεματική 7 συνδέονται με τη Θεματική 6, με την έννοια ότι ένα δίκτυο πρασίνου, αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμού πρέπει να σχεδιαστεί, να θεσμοθετηθεί, να εξοπλιστεί με υποδομές και να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά της κάθε πόλης. Σε αυτή την έννοια, η προστασία και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και της σύγχρονης αισθητικής των πόλεων, απαιτεί μια δυναμική στρατηγική που, στη βάση του οράματος, να κατευθύνει την αλλαγή και την αναβάθμιση της εικόνας των πόλεων. Βασικό εργαλείο θα μπορούσε να είναι η σύνταξη και εφαρμογή σύγχρονων προδιαγραφών, στα πρότυπα του urban coding άλλων χωρών.

Η ενότητα ανέδειξε τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει ο στοχευμένος σχεδιασμός στη διαμόρφωση της καθημερινής εμπειρίας των κατοίκων, της κοινωνικής συνοχής και της συνολικής ανθεκτικότητας των πόλεων. Επιβεβαιώθηκε η θέση ότι η ποιότητα ζωής δεν αποτελεί αφηρημένο ή υποκειμενικό ζητούμενο, αλλά απορρέει άμεσα από τον τρόπο με τον οποίο τα Τοπικά Σχέδια εξασφαλίζουν ισότιμη πρόσβαση σε κοινωνικές και πολιτιστικές υποδομές, ποιοτικό δημόσιο χώρο και ασφαλείς, προσβάσιμες και ελκυστικές γειτονιές.

Υπογραμμίστηκε η ανάγκη επαρκούς, ισόρροπης και χωρικά δίκαιης κατανομής βασικών κοινωνικών υποδομών, όπως σχολεία, υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας, κοινωνικές δομές, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώροι πολιτισμού. Οι ανισότητες στην πρόσβαση σε τέτοιες υποδομές εντείνουν κοινωνικούς αποκλεισμούς, επιβαρύνουν δυσανάλογα ευάλωτες ομάδες και μειώνουν τη λειτουργικότητα των γειτονιών. Για τον λόγο αυτό, επισημάνθηκε ότι η κοινωνική υποδομή πρέπει να ενσωματώνεται στον πυρήνα των Τοπικών Σχεδίων ως βασικός άξονας χωρικής πολιτικής και όχι ως δευτερεύουσα ή αποσπασματική πρόβλεψη. Στο πλαίσιο αυτό, το Τοπικό Σχέδιο οφείλει να υποδεικνύει και να επιλύει σε πολεοδομικό επίπεδο την τρέχουσα ή μελλοντική ανάγκη μιας περιοχής για εγγύτητα σε σχολείο (δημόσιο ή ιδιωτικό), ανεξάρτητα από τον βραχυχρόνιο προγραμματισμό του Υπουργείου Παιδείας. Η πολιτική της απρογραμμάτιστης χωροθέτησης εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (κυρίως ιδιωτικών) σε γεωργική περιαστική γη έχει δημιουργήσει τεράστια προβλήματα στην κυκλοφορία, τη στάθμευση και την κοινωνική οργάνωση των ίδιων των μαθητών, αναιρώντας κάθε πολιτική για συμπαγή πόλη, και συνεπώς δεν θεωρείται επιτυχημένη πρακτική που θα πρέπει να συνεχιστεί. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να επανεξεταστούν τα ειδικά πρότυπα των σχολικών κτιρίων, αλλά και κίνητρα χωροθέτησης ιδιωτικών σχολείων με συνοδευτικές χρήσεις και κατάλληλη κυκλοφοριακή διαχείριση, σε οικιστικές περιοχές.

Παράλληλα, αναδείχθηκε η ανάγκη ουσιαστικής προστασίας, ανάδειξης και ενεργοποίησης των ιστορικών κέντρων, της πολιτιστικής κληρονομιάς και των παραδοσιακών πυρήνων, όχι μόνο ως μνημειακών συνόλων, αλλά ως ζωντανών και λειτουργικών τμημάτων της σύγχρονης πόλης. Τονίστηκε ότι η πολιτιστική κληρονομιά μπορεί να αποτελέσει ισχυρό μοχλό κοινωνικής, πολιτιστικής και οικονομικής αναζωογόνησης, υπό την προϋπόθεση ότι εντάσσεται σε συνεκτικό χωρικό πλαίσιο που συνδυάζει σύγχρονες χρήσεις, ποιοτικό δημόσιο χώρο και βιώσιμες μορφές κινητικότητας. Η αναβάθμιση της αστικής αισθητικής, η ενίσχυση της αναγνωσιμότητας και η συνολική εμπειρία του δημόσιου χώρου αναγνωρίστηκαν ως κρίσιμοι παράγοντες για την ταυτότητα και την ελκυστικότητα των πόλεων.

Σε επίπεδο υλοποιήσιμων κατευθύνσεων, προτάθηκε η δημιουργία ενιαίων και συνεκτικών δικτύων πολιτιστικών διαδρομών σε κάθε πόλη, που θα συνδέουν μνημεία, ιστορικά σύνολα, χώρους πολιτισμού και βασικούς δημόσιους χώρους. Οι διαδρομές αυτές μπορούν να λειτουργήσουν ως εργαλεία χωρικής συνοχής και καθημερινής χρήσης του πολιτιστικού αποθέματος, ιδιαίτερα όταν συνοδεύονται από παρεμβάσεις αναβάθμισης του δημόσιου χώρου, καθολικής προσβασιμότητας και σαφούς προτεραιότητας στον πεζό και τις ήπιες μετακινήσεις.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη χωρική και λειτουργική αναβάθμιση των σχολείων και λοιπών δημόσιων υποδομών, ώστε να λειτουργούν ως πολυλειτουργικοί κόμβοι

γειτονιάς (community hubs). Τονίστηκε ότι οι υποδομές αυτές μπορούν να φιλοξενούν πολιτιστικές, κοινωνικές, εκπαιδευτικές και αθλητικές δραστηριότητες πέραν του βασικού τους ρόλου, ενισχύοντας την κοινωνική αλληλεπίδραση, τη διαγενεακή συνύπαρξη και την ενεργοποίηση της τοπικής κοινότητας, ιδίως σε περιοχές με έλλειψη δημόσιων χώρων.

Παράλληλα, αναδείχθηκε η ανάγκη αναβίωσης των ιστορικών κέντρων/ πυρήνων και παραδοσιακών περιοχών μέσω στοχευμένων κινήτρων για κατοίκηση, ενίσχυσης δημιουργικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και σχεδιασμού με σαφή προτεραιότητα στον πεζό. Υπογραμμίστηκε ότι οι πολιτικές αυτές πρέπει να αποσκοπούν στην αποφυγή της μονολειτουργικότητας και της υπερβολικής τουριστικοποίησης, διασφαλίζοντας ισορροπημένο μίγμα χρήσεων και πληθυσμών, ώστε τα ιστορικά κέντρα να παραμένουν ζωντανά και λειτουργικά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Τέλος, τονίστηκε η ανάγκη εφαρμογής στοχευμένων πολιτικών κοινωνικής ένταξης σε περιοχές με αυξημένη πολυπολιτισμικότητα, με στόχο την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, της ισότιμης συμμετοχής στον αστικό χώρο και της αίσθησης του ανήκειν. Οι πολιτικές αυτές συνδέονται άμεσα με τον σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, την προσβασιμότητα σε κοινωνικές και πολιτιστικές υποδομές και τη δημιουργία χώρων συνάντησης και καθημερινής αλληλεπίδρασης σε ιδιωτικές αναπτύξεις με κατάλληλα κίνητρα.

Οι συζητήσεις ανέδειξαν επίσης προτεραιότητες που διαπερνούν το σύνολο των Τοπικών Σχεδίων, όπως η προώθηση της συμπαγούς πόλης, η διασφάλιση δίκαιης πρόσβασης σε πράσινο, βασικές υπηρεσίες και βιώσιμες μετακινήσεις, καθώς και η ενίσχυση της κλιματικής ανθεκτικότητας. Κρίσιμη κρίθηκε η καθιέρωση σαφών δεικτών και μηχανισμών παρακολούθησης (monitoring), ώστε η πρόοδος και η αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων να αξιολογούνται συστηματικά. Οι πιο πάνω κατευθύνσεις συνάδουν με τις εισηγήσεις των αρμόδιων Επιτροπών του ΕΤΕΚ και ολοκληρώνουν ένα συνεκτικό πλαίσιο πολιτικών, όπου η κοινωνική υποδομή, η πολιτιστική κληρονομιά και ο ποιοτικός δημόσιος χώρος αντιμετωπίζονται ως θεμελιώδη στοιχεία ενός βιώσιμου, ανθεκτικού και κοινωνικά δίκαιου αστικού σχεδιασμού.

Προτάσεις εφαρμογής:

- Ορθολογικός σχεδιασμός και πλήρης κάλυψη κάθε περιοχής σε βασικές κοινωνικές υποδομές και χρήσεων (σχολεία, υγειονομικές υπηρεσίες, αθλητικοί χώροι, χώροι αναψυχής κ.λπ.) με βάση πολεοδομικά πρότυπα (κλίμακας και διάταξης), καθώς και διασφάλιση της απαιτούμενης έκτασης γης, ανεξάρτητα από τις πρακτικές άλλων κυβερνητικών υπηρεσιών.
- Ενεργοποίηση μηχανισμών εξασφάλισης ιδιωτικής γης σε υφιστάμενες ζώνες ανάπτυξης για βασικές κοινωνικές υποδομές, με τρόπο ρεαλιστικό και εφαρμόσιμο.
- Υλοποίηση μέτρων ανάπλασης των παραδοσιακών κέντρων/ πυρήνων.
- Επισήμανση και επιβολή της ανάγκης εκπόνησης Σχεδίων Περιοχής και Masterplans σε περιοχές που απαιτούν αναβάθμιση, οργάνωση ή εφαρμογή ειδικών πολιτικών.
- Συσχέτιση της αναθεώρησης Τοπικών Σχεδίων με τα Σχέδια Περιοχής και ανάπτυξη μηχανισμών συνέργειας για την επίτευξη αναπτυξιακών στόχων (Τα

5. Ειδικές ανάγκες ανά πόλη

Η αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων οφείλει να διατηρεί ένα κοινό, συνεκτικό στρατηγικό πλαίσιο για όλες τις αστικές περιοχές, αποφεύγοντας όμως οριζόντιες, «ενιαίες» λύσεις που δεν ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες χωρικές και λειτουργικές συνθήκες κάθε πόλης. Η χωρική εξειδίκευση αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση ώστε οι στρατηγικές κατευθύνσεις να μεταφραστούν σε εφαρμόσιμες πολιτικές και να προκύψουν σαφείς προτεραιότητες ανά αστική περιοχή. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα ενότητα αποτυπώνει για κάθε μία από τις τέσσερις κύριες αστικές περιοχές (Λευκωσία, Λεμεσός, Λάρνακα, Πάφος): (α) βασική διάγνωση κρίσιμων χωρικών/λειτουργικών ζητημάτων, (β) κύριες ευκαιρίες και καταλύτες αστικής αναβάθμισης, (γ) ιεράρχηση προτεραιοτήτων με άμεση σχέση με την ποιότητα ζωής, (δ) ενδεικτικές κατευθύνσεις μέτρων πενταετίας που μπορούν να ενσωματωθούν σε Τοπικό Σχέδιο, ΣΒΑΚ και εργαλεία εφαρμογής, και (ε) ενδεικτικούς δείκτες παρακολούθησης, ώστε το Σχέδιο να μεταβεί από «κείμενο κανονισμών» σε μηχανισμό υλοποίησης.

Λευκωσία: επανένωση αστικού ιστού, αναζωογόνηση κέντρου-γειτονιών και δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας

(α) Διάγνωση – κρίσιμα ζητήματα. Η Λευκωσία εμφανίζει έντονες χωρικές ασυνέχειες και κατακερματισμό χρήσεων γης, που επηρεάζουν τη συνοχή του αστικού ιστού και εντείνουν την εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Καταγράφεται γηρασμένο κτιριακό απόθεμα και χαμηλές πυκνότητες σε τμήματα του ιστού, παράλληλα με πιέσεις ανάπτυξης που δεν μεταφράζονται σε αναβάθμιση του δημόσιου χώρου (πιθανόν να είναι η πόλη με τις μεγαλύτερες επεκτάσεις και την χειρότερη μορφή της αστικής διάχυσης). Ιδιαίτερο ζήτημα αποτελεί η υποβάθμιση περιοχών σε άμεση συνάφεια με την Πράσινη Γραμμή και η αδυναμία συγκρότησης συνεχών δικτύων ζωής και μετακίνησης (πεζής/ποδηλατικής/δημόσιας συγκοινωνίας) που να συνδέουν κέντρο, γειτονίες και βασικούς προορισμούς καθημερινότητας. Ταυτόχρονα, οι ελλείψεις σε συνεκτικό πράσινο και σκίαση εντείνουν τη θερμική καταπόνηση και περιορίζουν τη χρήση του δημόσιου χώρου. Σημειώνεται επίσης η ιδιαιτερότητα της κατοχής και οι μεγάλες γεωργικές και άλλες ζώνες που εμπίπτουν στη Νεκρή Ζώνη.

(β) Ευκαιρίες – καταλύτες. Κρίσιμοι καταλύτες αναβάθμισης αποτελούν: η ενίσχυση του ιστορικού/διοικητικού κέντρου ως πυκνού, πολυλειτουργικού κόμβου, η αξιοποίηση κενών/ανενεργών κτιρίων για κατοίκηση και κοινωνικές υποδομές, η συγκρότηση δικτύων «15 λεπτών» σε επιλεγμένες γειτονίες, η ευθυγράμμιση πυκνοτήτων και μίξης χρήσεων με δημόσια συγκοινωνία και βασικούς διαδρόμους μετακίνησης, η δημιουργία συνεχούς πράσινης-σκιασμένης υποδομής σε επίπεδο πόλης και γειτονιάς, καθώς και η λελογισμένη και περιβαλλοντικά βιώσιμη διαχείριση των περιοχών που εμπίπτουν στη Νεκρή Ζώνη.

(γ) Ιεράρχηση προτεραιοτήτων.

1. Συνεκτική χωρική δομή με καθορισμό κέντρων (μητροπολιτικού/δημοτικών/γειτονιάς) και σαφή ρόλο ανά κέντρο και αποφυγή επεκτάσεων στις οικιστικές ζώνες.
2. Δεσμευτική ενσωμάτωση προνοιών του ΣΒΑΚ στο Τοπικό Σχέδιο (κύριοι διάδρομοι δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλατικοί/πεζοί άξονες, πρότυπα οδών, σταθμοί μέσων μαζικής μεταφοράς).
3. Αστική αναζωογόνηση μέσω ενεργοποίησης αποθέματος: επανάχρηση/αναβάθμιση κτιρίων, με έμφαση σε κατοίκηση και προσιτή στέγαση.
4. Δίκτυο πράσινης υποδομής και σκίασης ως ισότιμη υποδομή (όχι αποσπασματικά έργα).
5. Διαφάνεια στη διακριτική ευχέρεια και απλοποίηση/καθαροποίηση ρυθμίσεων.

(δ) Ενδεικτικές κατευθύνσεις μέτρων πενταετίας. Θεσμοθέτηση Ειδικών Περιοχών Ανάπλασης σε υποβαθμισμένες ζώνες/κρίσιμους κόμβους με πακέτο παρεμβάσεων (δημόσιος χώρος, πράσινο, προσβασιμότητα, επανάχρηση κτιρίων) με έμφαση στην ανάπτυξη τεχνολογικού πάρκου, μετάβαση σε parking maximums σε περιοχές υψηλής προσβασιμότητας και ανάπτυξη κόμβων/hubs περιφερειακής στάθμευσης, καθιέρωση προτύπων Complete Streets για κύριους άξονες και «γειτονιές 30 km/h» με σκίαση και ασφαλείς διαβάσεις, κίνητρα για προσιτή κατοικία μέσω επανάχρησης, leasing/μίσθωσης και αξιοποίησης εγκαταλελειμμένων οικοδομών (με σαφείς όρους ελέγχου), καθώς και δημιουργία συνεχών σκιασμένων διαδρομών που συνδέουν σχολεία-πάρκα-κέντρα γειτονιάς.

(ε) Ενδεικτικοί δείκτες παρακολούθησης. Μερίδιο μετακινήσεων (πεζή/ποδήλατο/δημόσια συγκοινωνία/Ι.Χ.) σε επιλεγμένους άξονες, μήκος συνεκτικών σκιασμένων διαδρομών και «πράσινων συνδέσεων», ποσοστό επανάχρησης/αναβάθμισης κτιριακού αποθέματος σε περιοχές προτεραιότητας, αριθμός κατοικιών προσιτής στέγασης που παράγονται μέσω κινήτρων/επανάχρησης και δείκτες οδικής ασφάλειας (ατυχήματα/ταχύτητες) σε ζώνες 30 km/h.

Λεμεσός: συγκράτηση διάχυσης, εξισορρόπηση παραλιακής γραμμικότητας και μετάβαση σε πολυκεντρικό μοντέλο

(α) Διάγνωση – κρίσιμα ζητήματα. Η Λεμεσός χαρακτηρίζεται από ισχυρές πιέσεις ανάπτυξης και συνεχή διεύρυνση του αστικού ιστού, κυρίως με την διχοτόμηση της πόλης και την μελλοντική ανάπτυξη ενός ισχυρού βόρειου εκτεταμένου θύλακα που αυξάνει το κόστος υποδομών και εντείνει την εξάρτηση από το Ι.Χ. Η γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος της παραλιακής ζώνης και βασικών αξόνων, σε συνδυασμό με διάχυση εμπορικών δραστηριοτήτων, υπονομεύει τη χωρική συνοχή και παράγει ανισοκατανομή εξυπηρετήσεων. Επιπλέον, οι μεταβατικές ζώνες (π.χ. πρώην/υφιστάμενες βιομηχανικές και οχληρές χρήσεις) δημιουργούν ασυμβατότητες με κατοίκηση και λειτουργούν ως εμπόδιο για ολοκληρωμένη αναζωογόνηση. Η πίεση ανάπτυξης δεν συνοδεύεται πάντοτε από

ανάλογη αναβάθμιση δημόσιου χώρου, πράσινης υποδομής και υποδομών βιώσιμης κινητικότητας.

(β) Ευκαιρίες – καταλύτες. Ενίσχυση της πολυκεντρικότητας (κέντρα δήμων/γειτονιών και οργανωμένοι άξονες δραστηριότητας με ποιότητα δρόμου), αναβάθμιση μεταβατικών ζωνών (πρώην βιομηχανικών/οχληρών χρήσεων) μέσω Σχεδίων Περιοχής και phasing, θέσπιση λογικής TOD σε περιοχές υψηλής προσβασιμότητας με σύνδεση εντάσεων ανάπτυξης με δημόσια συγκοινωνία, καθώς και δίκτυα πράσινης υποδομής/σκίασης που αντιμετωπίζουν τη θερμική καταπόνηση και καθιστούν τη βιώσιμη μετακίνηση ελκυστική.

(γ) Ιεράρχηση προτεραιοτήτων.

1. Περιορισμός διάχυσης (σημειώνεται ότι μεγάλο τμήμα της διάχυσης πραγματοποιείται σε περιοχές εκτός των ορίων του Σχεδίου Ανάπτυξης) και προτεραιότητα στην αναβάθμιση/πύκνωση όπου τεκμηριώνεται φέρουσα ικανότητα.
2. Δέσμη εφαρμογής για πολυκεντρικότητα: κέντρα και άξονες δραστηριότητας με δημόσιο χώρο και προσβασιμότητα.
3. Μεταβατικές ζώνες βιομηχανίας-πόλης: δεσμευτικό phasing, κίνητρα μετεγκατάστασης/αντικατάστασης οχληρών χρήσεων.
4. Parking maximums και διαχείριση πρόσβασης στο κέντρο/παραλιακή ζώνη, με hubs στάθμευσης.
5. Συνεκτική πράσινη υποδομή (δίκτυα και όχι «σημεία»).

(δ) Ενδεικτικές κατευθύνσεις μέτρων πενταετίας. Θεσμοθέτηση Σχεδίων Περιοχής για κρίσιμες μεταβατικές ζώνες με σαφείς χρήσεις, όρους συμβατότητας και στάδια υλοποίησης, εντοπισμός/οριοθέτηση/ανάδειξη αξόνων δραστηριότητας σε γραμμικά κέντρα γειτονιάς με υποχρεωτικά/δεσμευτικά πρότυπα δρόμου, ρυθμίσεις πυκνοτήτων ανάπτυξης με βάση την προσβασιμότητα σε δημόσια συγκοινωνία (λογική TAL/PTAL) και «ρήτρες κοινωνικοπολιτικής επάρκειας», πακέτο παρεμβάσεων δημόσιου χώρου σε επιλεγμένες περιοχές (σκίαση, αποσφράγιση, πράσινες συνδέσεις, ασφαλείς διασταυρώσεις) και πλαίσιο για αστική εφοδιαστική (micro-hubs/UCC) ώστε να είναι εφαρμόσιμες πολιτικές LEZ/ZEZ.

(ε) Ενδεικτικοί δείκτες παρακολούθησης. Μεγαλύτερες πυκνότητες εκεί όπου προσφέρεται (ιδίως σε περιοχές υψηλής προσβασιμότητας) αντί για νέες επεκτάσεις, σε συνδυασμό με τον αριθμό και το ποσοστό μονάδων προσιτής στέγης που υλοποιούνται στις ίδιες περιοχές. Ο δείκτης αυτός θα πρέπει να εφαρμόζεται οριζόντια σε όλες τις πόλεις, καθώς το ζήτημα της προσιτής στέγης αποτελεί σήμερα ένα από τα κρίσιμότερα αστικά προβλήματα και δεν αποτυπώνεται επαρκώς στους υφιστάμενους δείκτες. Παράλληλα, κρίνεται αναγκαία η ομογενοποίηση και τυποποίηση των βασικών δεικτών, ώστε να είναι απολύτως συγκρίσιμοι μεταξύ των πόλεων. Η διαφοροποίηση θα μπορούσε να περιορίζεται σε 1–2 ειδικούς δείκτες ανά πόλη, οι οποίοι θα αντανakλούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ή τις ειδικές προκλήσεις της, και αυτό θα πρέπει να δηλώνεται με σαφήνεια στο πλαίσιο αξιολόγησης. Συμπληρωματικά, δείκτες για το επίπεδο εφαρμογής phasing σε μεταβατικές ζώνες (έργα/μετεγκαταστάσεις/αντικαταστάσεις χρήσεων), μερίδιο

μετακινήσεων και ταχύτητες/ασφάλεια σε άξονες δραστηριότητας, πρόοδος πράσινης υποδομής (μήκος συνεχών σκιασμένων/πράσινων διαδρομών) και μεταβολή προσφοράς στάθμευσης στο κέντρο (από «ελάχιστα» σε «ανώτατα»).

Λάρνακα: αντιμετώπιση χωρικών ασυνεχειών, ισορροπία χρήσεων και ανάδειξη περιβαλλοντικά ευαίσθητων ζωνών

(α) Διάγνωση – κρίσιμα ζητήματα. Στη Λάρνακα καταγράφονται ισχυρές χωρικές ασυνέχειες μεταξύ κέντρου, παραλίας και γειτονιών, καθώς και συγκέντρωση οχημάτων χρήσεων σε εγγύτητα με τον αστικό ιστό, γεγονός που δημιουργεί ασυμβατότητες και περιορίζει τη δυνατότητα αναβάθμισης. Παράλληλα, περιοχές περιβαλλοντικής ευαισθησίας (όπως οι ζώνες γύρω από τις Αλυκές) αντιμετωπίζουν πιέσεις και χρειάζονται σαφή, συνεκτικά πλαίσια προστασίας, ανάδειξης και ήπιας προσβασιμότητας. Η ενίσχυση πράσινων/σκιασμένων συνδέσεων είναι κρίσιμη τόσο για κλιματική ανθεκτικότητα όσο και για βιώσιμη κινητικότητα.

(β) Ιεράρχηση προτεραιοτήτων. Χωρική συνέχεια κέντρου-παραλίας-γειτονιών με δίκτυα ήπιας σύνδεσης μέσω συνεχών δικτύων δημόσιου χώρου και ήπιας κινητικότητας, επανακαθορισμός/αναδιάρθρωση ζωνών με στόχο συμβατότητα χρήσεων και ενίσχυση μεικτών ζωνών, ανάδειξη περιβαλλοντικών ζωνών ως πόρων ποιότητας ζωής (με ισορροπία προστασίας-προσβασιμότητας), ενίσχυση κέντρων γειτονιάς και καθημερινών εξυπηρετήσεων για μείωση μετακινήσεων, αναδιάρθρωση οχημάτων/ασύμβατων χρήσεων με σχέδια μετάβασης και σαφή εργαλεία εφαρμογής, προστασία και ανάδειξη ευαίσθητων περιβαλλοντικών ζωνών με ειδική αναφορά στις Αλυκές, σε υγροτόπους και σε δασικά/αστικά οικοσυστήματα, πολυκεντρικότητα σε κλίμακα γειτονιάς και ενίσχυση μεικτών χρήσεων, καθώς και πρότυπα δρόμων (Complete Streets, 30 km/h) ως οριζόντιο εργαλείο.

(δ) Ενδεικτικές κατευθύνσεις μέτρων πενταετίας. Χαρτογράφηση και θεσμοθέτηση βασικών πράσινων-σκιασμένων διαδρομών που συνδέουν κύριους προορισμούς, Σχέδια Περιοχής για ζώνες σύγκρουσης χρήσεων (οχηλές-κατοικία) με όρους μετάβασης και χρονικό ορίζοντα, εφαρμογή ορίων σφράγισης εδάφους και μπλε-πράσινων λύσεων σε αναπλάσεις/νέες αναπτύξεις, ενίσχυση μεικτών ζωνών σε επιλεγμένα σημεία με υψηλή προσβασιμότητα και εγγύτητα σε εξυπηρετήσεις και πολιτική στάθμευσης με ανώτατα όρια όπου υπάρχει ή προγραμματίζεται επαρκής δημόσια συγκοινωνία.

(ε) Ενδεικτικοί δείκτες παρακολούθησης. Δείκτες συνέχειας δικτύων ήπιας κινητικότητας (km διαδρομών, «σπασίματα», ασφάλεια διαβάσεων), πρόοδος αναδιάρθρωσης ασύμβατων χρήσεων (αριθμός/έκταση ρυθμισμένων μεταβατικών ζωνών), έκταση αποσφράγισης/μπλε-πράσινων παρεμβάσεων σε αναπλάσεις, μερίδιο μετακινήσεων για καθημερινές εξυπηρετήσεις σε επιλεγμένες γειτονιές και δείκτες θερμικής άνεσης σε επιλεγμένους δημόσιους χώρους (μέσω σκίασης και πρασίνου), οι οποίοι θα πρέπει να εφαρμόζονται υποχρεωτικά σε όλες τις πόλεις, με ιδιαίτερη έμφαση σε εκείνες που αντιμετωπίζουν εντονότερα φαινόμενα θερμικής καταπόνησης, όπως η Λευκωσία. Η απουσία του δείκτη από ορισμένα αστικά κέντρα δεν δικαιολογείται, καθώς η θερμική άνεση αποτελεί κρίσιμη παράμετρο ποιότητας του δημόσιου χώρου και ανθεκτικότητας στην κλιματική

αλλαγή. Τυχόν διαφοροποίηση δεν θα πρέπει να αφορά την ύπαρξη του δείκτη, αλλά το βάθος ανάλυσης ή την επιλογή πρόσθετων, συμπληρωματικών δεικτών, ανάλογα με τα ιδιαίτερα κλιματικά χαρακτηριστικά κάθε πόλης.

Πάφος: οργάνωση σαφούς πολεοδομικού πυρήνα, προστασία ταυτότητας και ισορροπία τουρισμού–καθημερινής πόλης

(α) Διάγνωση – κρίσιμα ζητήματα. Η Πάφος παρουσιάζει διάχυτη και σε μεγάλο βαθμό γραμμική ανάπτυξη χωρίς σαφή πολεοδομικό πυρήνα που να οργανώνει την καθημερινότητα, με αποτέλεσμα λειτουργικές ασυνέχειες και αυξημένες μετακινήσεις. Η ισχυρή εξάρτηση από τον τουρισμό δημιουργεί πιέσεις μονολειτουργικότητας και εποχικότητας, ενώ η υποβάθμιση παραδοσιακών πυρήνων περιορίζει την ταυτότητα και την κοινωνική/οικονομική ζωντάνια της πόλης σε ετήσια βάση. Η ανάγκη ενίσχυσης δημόσιου χώρου, κοινωνικών υποδομών και βιώσιμης κινητικότητας είναι καθοριστική, ώστε να ισορροπήσει η τουριστική λειτουργία με την «πόλη των κατοίκων».

(β) Ευκαιρίες – καταλύτες. Ενίσχυση κεντρικότητας και δικτύου περιφερειακών κέντρων και κέντρων γειτονιάς, αναζωογόνηση παραδοσιακών/ιστορικών πυρήνων μέσω κατοίκησης, δημιουργικών χρήσεων και ποιοτικού δημόσιου χώρου, με καθοριστικό παράγοντα την κλίμακα, τις πυκνότητες, τις σχέσεις ανοικτού (αδόμητου) – κλειστού (δομημένου) και το αποτύπωμα των κτιρίων σε σχέση με τον ελεύθερο χώρο, οργάνωση τουριστικών ζωνών με σαφή πλαίσια συμβατότητας, προσβασιμότητας και δημόσιας πρόσβασης και μετάβαση σε δίκτυα ήπιας κινητικότητας για καθημερινές διαδρομές και επισκέπτες.

(γ) Ιεράρχηση προτεραιοτήτων.

1. Σαφής χωρική δομή: ορισμός κέντρου/υποκέντρων/κέντρων γειτονιάς με ρόλους και κλίμακες.
2. Αντιστροφή διάχυσης: ενίσχυση αναβάθμισης/επανάχρησης έναντι νέας επέκτασης.
3. Ιστορικοί–παραδοσιακοί πυρήνες ως ζωντανοί τόποι κατοίκησης (όχι μόνο τουρισμός).
4. Βιώσιμη κινητικότητα ως εργαλείο τουριστικής και καθημερινής λειτουργίας (ασφάλεια, προσβασιμότητα, δημόσιος χώρος).
5. Κοινωνική υποδομή και καθημερινές εξυπηρετήσεις για ανθεκτικότητα όλο τον χρόνο.

(δ) Ενδεικτικές κατευθύνσεις μέτρων πενταετίας. Πακέτα κινήτρων για ανακαίνιση/επανάχρηση σε ιστορικούς/παραδοσιακούς πυρήνες με στόχο την κατοίκηση και τις μεικτές χρήσεις, καθορισμός περιοχών προτεραιότητας αναζωογόνησης (Special Regeneration Areas) με δημόσιο χώρο, σκίαση και προσβασιμότητα, εφαρμογή της «πόλης των 15 λεπτών» σε επιλεγμένες γειτονιές μέσω ενίσχυσης καθημερινών εξυπηρετήσεων και ασφαλών διαδρομών, διαχείριση στάθμευσης και πρόσβασης σε περιοχές αυξημένης επισκεψιμότητας ώστε ο δημόσιος χώρος να μην υποκαθίσταται από Ι.Χ. και πολιτιστικές διαδρομές/δίκτυα δημόσιου χώρου που συνδέουν ιστορικά σημεία και κύριους δημόσιους χώρους.

(ε) Ενδεικτικοί δείκτες παρακολούθησης. Ποσοστό επανάχρησης/αναβάθμισης κτιρίων σε ζώνες αναζωογόνησης, μερίδιο κατοίκησης/μεικτών χρήσεων σε ιστορικούς πυρήνες (αποφυγή μονολειτουργικότητας), δείκτες προσβασιμότητας σε βασικές εξυπηρετήσεις (χρόνος/απόσταση) σε επιλεγμένες γειτονιές, μήκος και ποιότητα δικτύων ήπιας κινητικότητας και ασφάλεια (διαβάσεις, ταχύτητες) και δείκτες χρήσης δημόσιου χώρου (ενδεικτικά μέσω παρατηρήσεων/συστηματικών καταγραφών).

Καταληκτικά, η χωρική εξειδίκευση ανά πόλη δεν αναιρεί την ανάγκη κοινού εθνικού στρατηγικού πλαισίου, αλλά εξασφαλίζει ότι οι πολιτικές των Τοπικών Σχεδίων θα είναι στοχευμένες, εφαρμόσιμες και μετρήσιμες. Μέσα από σαφείς προτεραιότητες, εργαλεία εφαρμογής και δείκτες παρακολούθησης, τα Τοπικά Σχέδια μπορούν να μετατραπούν σε αποτελεσματικά εργαλεία βελτίωσης της ποιότητας ζωής και ενίσχυσης της ανθεκτικότητας των κυπριακών πόλεων.

6. Θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο εφαρμογής των Τοπικών Σχεδίων

Η αναθεώρηση των Τοπικών Σχεδίων δεν μπορεί να περιοριστεί στη διατύπωση οράματος, στρατηγικών κατευθύνσεων και επιμέρους πολιτικών, χωρίς παράλληλη πρόβλεψη ενός σαφούς, λειτουργικού και θεσμικά κατοχυρωμένου πλαισίου εφαρμογής. Από τη συζήτηση του εργαστηρίου, αλλά και από τη διαχρονική εμπειρία του ΕΤΕΚ, προκύπτει ότι ένα από τα βασικότερα προβλήματα του ισχύοντος συστήματος χωρικού σχεδιασμού δεν είναι μόνο τι προβλέπεται στα Τοπικά Σχέδια, αλλά πώς, από ποιους και με ποια εργαλεία αυτά εφαρμόζονται και παρακολουθούνται στην πράξη. Η απουσία ξεκάθαρης κατανομής αρμοδιοτήτων, η πολυπλοκότητα των διοικητικών διαδικασιών, η εκτεταμένη χρήση παρεκκλίσεων και η έλλειψη μηχανισμών θεσμικής συνέχειας έχουν οδηγήσει διαχρονικά σε αποσπασματικές αποφάσεις, αβεβαιότητα δικαίου και υπονόμηση του στρατηγικού χαρακτήρα των Τοπικών Σχεδίων. Στο νέο πλαίσιο, καθίσταται αναγκαίο τα Τοπικά Σχέδια να συνοδεύονται από σαφές θεσμικό και διοικητικό υπόβαθρο, το οποίο θα διασφαλίζει συνέπεια πολιτικών, διαφάνεια, λογοδοσία και προβλεψιμότητα.

Πέρα από το περιεχόμενο των Σχεδίων η έγκαιρη και ευέλικτη τροποποίηση τους είναι ένα μεγάλο ζήτημα ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή που ο χρόνος και οι εξελίξεις στην οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον επιταχύνονται. Τα νέα Σχέδια δεν πρέπει να έχουν την ακαμψία των προηγούμενων τα οποία θα τροποποιηθούν αφού περάσει η δεκαπενταετία, πράγμα εξαιρετικά προβληματικό.

Η πρόσφατη διοικητική μεταρρύθμιση της τοπικής αυτοδιοίκησης αναδιαμορφώνει ουσιαστικά το πεδίο εφαρμογής των Τοπικών Σχεδίων και καθιστά επιτακτική την ανάγκη επαναπροσδιορισμού των ρόλων και αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων. Το Υπουργείο Εσωτερικών οφείλει να διατηρεί τον κεντρικό στρατηγικό και εποπτικό ρόλο στον χωρικό σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό, η αρμοδιότητά του δεν περιορίζεται στην έγκριση των Τοπικών Σχεδίων, αλλά επεκτείνεται στη διασφάλιση της συνοχής τους με το υπερτοπικό στρατηγικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού (ανοικτοί δίαυλοι και συνάφεια με το υπό εκπόνηση Σχέδιο για τη Νήσο), τις εθνικές δεσμεύσεις για το κλίμα, την ενέργεια και τη

βιώσιμη κινητικότητα, καθώς και τις βασικές αρχές βιώσιμης και ανθεκτικής αστικής ανάπτυξης. Συχνά οι ρυθμίσεις στις περιαστικές περιοχές που εντάσσονται σε άλλα Τοπικά Σχέδια ή στην Δήλωση Πολιτικής ανατρέπουν ή ζημιώνουν στόχους και στρατηγικές των μεγάλων Τοπικών Σχεδίων. Το ΥΠΕΣ καλείται επίσης να διασφαλίζει τη θεσμική συνέχεια των πολιτικών, αποτρέποντας συχνές και αποσπασματικές τροποποιήσεις που αλλοιώνουν τον στρατηγικό χαρακτήρα των Τοπικών Σχεδίων.

Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως διατηρεί κομβικό ρόλο ως τεχνικός και θεσμικός φορέας εφαρμογής. Ωστόσο, από τη συζήτηση αναδείχθηκε η ανάγκη σαφέστερου διαχωρισμού μεταξύ στρατηγικού σχεδιασμού και κατευθύνσεων πολιτικής, αφενός, και διοικητικής εφαρμογής, ελέγχου και αδειοδότησης, αφετέρου. Τονίστηκε ότι η Πολεοδομική Αρχή πρέπει να λειτουργεί με σαφή, αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια, βασισμένα στα Τοπικά Σχέδια, περιορίζοντας την υπερβολική εξάρτηση από κατά περίπτωση κρίσεις, ιδιαίτερα στις μικρές κλίμακας αναπτύξεις. Αντίθετα, αφού οικοδομηθεί ένας διαδικτυακός μηχανισμός πλήρους διαφάνειας, θα πρέπει να ενισχυθεί η διακριτική ευχέρεια και η ευελιξία για μεγάλες αναπτύξεις που να έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν ως πρότυπα αστικής αναγέννησης. Η ευελιξία θα πρέπει να διατηρηθεί παράλληλα με την ύπαρξη καθαρών κανόνων και πλήρους διαφάνειας και λογοδοσίας μειώνει τον κίνδυνο άνισης μεταχείρισης και ενισχύει την αξιοπιστία του σχεδιασμού. Παράλληλα θα πρέπει να νέα Τοπικά Σχέδια να θέσουν κατευθύνσεις για το πρακτικό μέρος της λειτουργίας του συστήματος Ιππόδαμος το οποία θα πρέπει να διέπεται από ένα πλαίσιο αδειοδότησης ψηλότερων ταχυτήτων, με απλούστευση κάποιων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Μετά τη μεταρρύθμιση, οι νέοι, διευρυμένοι Δήμοι αποκτούν ενισχυμένο ρόλο στη διαμόρφωση και υλοποίηση τοπικών πολιτικών. Στο πλαίσιο αυτό, οι Δήμοι καλούνται να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο στην εφαρμογή των Τοπικών Σχεδίων, να συντονίζουν έργα δημόσιου χώρου, κοινωνικών υποδομών και πράσινων παρεμβάσεων και να συμμετέχουν συστηματικά στη διαδικασία παρακολούθησης και αξιολόγησης. Η ενίσχυση του ρόλου των Δήμων προϋποθέτει σαφή καθορισμό αρμοδιοτήτων, επαρκή τεχνική υποστήριξη και θεσμική συνεργασία με το Τμήμα Πολεοδομίας, καθώς και με τους ΕΟΑ, ώστε να αποφεύγονται επικαλύψεις ή κενά ευθύνης.

Η εκτεταμένη χρήση παρεκκλίσεων αναγνωρίστηκε ως ένα από τα πιο κρίσιμα δομικά προβλήματα του ισχύοντος συστήματος. Οι παρεκκλίσεις, ενώ θεσμοθετήθηκαν ως εργαλείο ευελιξίας, στην πράξη έχουν συχνά λειτουργήσει ως μηχανισμός υπονόμησης του σχεδιασμού, καθότι υπάρχει η εντύπωση—η οποία θα πρέπει να διερευνηθεί—ότι είτε σε μεμονωμένες μεγάλες αναπτύξεις είτε σωρευτικά και σταδιακά ανατρέπονται μέσω της παρέκκλισης ουσιώδεις στρατηγικές των σχεδίων ανάπτυξης. Στο νέο πλαίσιο προτείνεται σαφής οριοθέτηση των περιπτώσεων όπου επιτρέπονται παρεκκλίσεις και μεταφορά θεμάτων—όταν ιδιαίτερα αφορούν μεγάλες κλίμακας αναπτύξεις—στη διακριτική ευχέρεια της Πολεοδομικής Αρχής, η οποία όμως θα πρέπει να υποστηρίζεται από ένα σύστημα διαφάνειας και λογοδοσίας (π.χ. στα πρότυπα των ΜΕΕΠ). Προτείνεται επίσης η σύνδεσή τους με συγκεκριμένα, μετρήσιμα δημόσια ανταποδοτικά οφέλη

(π.χ. σχεδιασμένος δημόσιος χώρος, πράσινες υποδομές, κοινωνική κατοικία), καθώς και πλήρης τεκμηρίωση και διαφάνεια στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Αντίστοιχα, οι διαδικασίες τροποποίησης Τοπικών Σχεδίων πρέπει να αποκτήσουν σαφή ιεράρχηση και χρονικό ορίζοντα, ώστε να αποφεύγονται συχνές αλλαγές πολιτικής χωρίς στρατηγική αξιολόγηση. Η τροποποίηση ενός Τοπικού Σχεδίου οφείλει να βασίζεται σε τεκμηριωμένη αποτίμηση επιπτώσεων και όχι σε αποσπασματικές πιέσεις.

Κρίσιμο ζήτημα που αναδείχθηκε στο εργαστήριο είναι η έλλειψη θεσμικής συνέχειας. Τα Τοπικά Σχέδια συχνά αναθεωρούνται ή τροποποιούνται χωρίς συστηματική αξιολόγηση της προηγούμενης φάσης εφαρμογής, με αποτέλεσμα απώλεια στρατηγικού προσανατολισμού, αβεβαιότητα για επενδυτές και πολίτες και δυσπιστία απέναντι στον χωρικό σχεδιασμό. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η καθιέρωση συστήματος συλλογής και παρακολούθησης κρίσιμων πολεοδομικών δεδομένων, υποχρεωτικών εκθέσεων παρακολούθησης εφαρμογής ανά πενταετία, σαφών δεικτών επίδοσης (KPIs) για βασικές πολιτικές (κινητικότητα, πράσινο, κατοικία, δημόσιος χώρος) και θεσμικής αξιολόγησης πριν από κάθε σημαντική τροποποίηση. Η θεσμική συνέχεια δεν αναιρεί την ανάγκη προσαρμογής των πολιτικών, αλλά διασφαλίζει ότι οι αλλαγές βασίζονται σε δεδομένα, αξιολόγηση και δημόσιο συμφέρον.

Το ΕΤΕΚ αναδεικνύεται ως κρίσιμος θεσμικός συνομιλητής και εγγυητής ποιότητας στον χωρικό σχεδιασμό. Ο ρόλος του δεν περιορίζεται στη διατύπωση θέσεων, αλλά επεκτείνεται στην τεκμηριωμένη παρακολούθηση της εφαρμογής των Τοπικών Σχεδίων, στη συμβολή στον δημόσιο διάλογο με επιστημονικά και τεχνικά δεδομένα και στη διαρκή αξιολόγηση των επιπτώσεων των πολεοδομικών πολιτικών στην ποιότητα ζωής. Η ενίσχυση του θεσμικού ρόλου του ΕΤΕΚ συμβάλλει στη διαφάνεια, στη λογοδοσία και στη διατήρηση της στρατηγικής συνέπειας του χωρικού σχεδιασμού στον χρόνο.

Η επιτυχία των νέων Τοπικών Σχεδίων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το αν θα συνοδευτούν από ένα σαφές, λειτουργικό και θεσμικά κατοχυρωμένο πλαίσιο εφαρμογής και παρακολούθησης. Η ξεκάθαρη κατανομή ρόλων (συγκέντρωση όλων των Σχεδίων Ανάπτυξης κάτω από το Πολεοδομικό Συμβούλιο), ο εξορθολογισμός των διαδικασιών παρεκκλίσεων και τροποποιήσεων, καθώς και η θεσμοθέτηση μηχανισμών συνέχειας και παρακολούθησης αποτελούν βασικές προϋποθέσεις ώστε τα Τοπικά Σχέδια να λειτουργήσουν ως πραγματικά εργαλεία στρατηγικού σχεδιασμού και όχι ως κανονιστικά κείμενα χωρίς σταθερό προσανατολισμό.

7.Τοπικά Σχέδια και Μεταρρύθμιση Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Η πρόσφατη μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης συνιστά μία από τις σημαντικότερες θεσμικές αλλαγές των τελευταίων δεκαετιών και επηρεάζει άμεσα τον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζονται, εφαρμόζονται και αξιολογούνται τα Τοπικά Σχέδια. Η δημιουργία νέων, διευρυμένων Δήμων, μέσα από συνενώσεις πρώην δήμων και κοινοτήτων, δεν αποτελεί απλώς διοικητική αναδιάρθρωση, αλλά μεταβάλλει ουσιαστικά το χωρικό, κοινωνικό και λειτουργικό υπόβαθρο των αστικών και περιφερειακών περιοχών. Στο πλαίσιο αυτό, αναδείχθηκε στο εργαστήριο

ότι τα νέα Τοπικά Σχέδια δεν μπορούν να βασιστούν σε λογικές και παραδοχές που προϋποθέτουν μικρότερες, ομοιογενείς διοικητικές ενότητες. Αντίθετα, καλούνται να απαντήσουν σε ένα νέο, πιο σύνθετο χωρικό σύστημα, το οποίο περιλαμβάνει διαφορετικούς οικιστικούς πυρήνες, ιστορικά κέντρα, προάστια, πρώην κοινότητες, περιοχές με διαφορετικά πολεοδομικά καθεστώτα και ανόμοια επίπεδα υποδομών και εξυπηρέτησεων. Η μεταρρύθμιση, επομένως, καθιστά επιτακτική την ανάγκη επαναπροσδιορισμού του ρόλου των Τοπικών Σχεδίων ως εργαλείων ενοποίησης, συνοχής και χωρικής δικαιοσύνης εντός των νέων διοικητικών ορίων.

Η συνένωση πολλαπλών οντοτήτων σε έναν ενιαίο Δήμο δημιουργεί την πρόκληση – αλλά και την ευκαιρία – διαμόρφωσης μιας νέας χωρικής ταυτότητας. Από τη συζήτηση προέκυψε ότι τα Τοπικά Σχέδια μπορούν να οικοδομήσουν μια χωρική ταυτότητα για τους νέους οργανισμούς, μέσα από ιεράρχηση κέντρων και ενίσχυση κοινών αναφορών στον δημόσιο χώρο κ.λπ. Τα Τοπικά Σχέδια καλούνται να λειτουργήσουν ως βασικό εργαλείο αυτής της διαδικασίας, αποτυπώνοντας τον ρόλο κάθε πρώην δήμου ή κοινότητας στο νέο σύνολο, τις μεταξύ τους σχέσεις (λειτουργικές, συγκοινωνιακές, κοινωνικές) και το πώς συγκροτείται η νέα πολεοδομική ταυτότητα του Δήμου. Η απουσία τέτοιας προσέγγισης ενέχει τον κίνδυνο οι νέοι Δήμοι να παραμείνουν απλώς διοικητικές συγκολλήσεις χωρίς πραγματική χωρική ταυτότητα και κοινωνική συνοχή, αναπαράγοντας ανταγωνισμούς, ανισότητες και αποσπασματικές πολιτικές.

Κεντρικό ζήτημα που αναδείχθηκε είναι ο επανακαθορισμός των κέντρων στους νέους Δήμους. Η ύπαρξη ενός μόνο «ιστορικού» ή «παραδοσιακού» κέντρου δεν επαρκεί πλέον για να εξυπηρετήσει εκτεταμένες και πολυδιάστατες διοικητικές ενότητες. Στο πλαίσιο αυτό, τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να καθορίσουν σαφώς το κεντρικό διοικητικό και λειτουργικό κέντρο κάθε Δήμου, να αναγνωρίσουν και να ενισχύσουν δευτερεύοντα δημοτικά κέντρα και να οργανώσουν ένα δίκτυο τοπικών κέντρων γειτονιάς. Η πολυκεντρική αυτή προσέγγιση συμβάλλει στη βελτίωση της καθημερινής εξυπηρέτησης των κατοίκων, στη μείωση των αναγκών μετακίνησης και στην αποσυμφόρηση των ιστορικών ή υπερφορτισμένων κέντρων. Τονίστηκε ότι τα κέντρα γειτονιάς δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως δευτερεύουσες παρεμβάσεις, αλλά ως βασικές χωρικές οντότητες κοινωνικής ζωής, που συνδέονται με σχολεία, κοινωνικές υποδομές, τοπικό εμπόριο, δημόσιο χώρο και πράσινες διαδρομές.

Σημειώνεται ότι η υπαναχώρηση από την ένταξη όσο το δυνατόν περισσότερων περιφερειακών κοινοτήτων στα όρια των υπό εκπόνηση τεσσάρων Τοπικών Σχεδίων αποτελεί σοβαρό πρόβλημα και θα έχει επιπτώσεις σε πολλά επίπεδα.

Ιδιαίτερη πρόκληση συνιστά η συνένωση περιοχών που διέπονται από διαφορετικά Τοπικά Σχέδια, ζώνες, όρους δόμησης και καθεστώτα προστασίας. Σε πολλές περιπτώσεις, εντός του ίδιου νέου Δήμου συνυπάρχουν περιοχές με υψηλές εντάσεις και πυκνότητες, περιοχές χαμηλής δόμησης ή ημιαγροτικού χαρακτήρα, παλαιοί οικισμοί με ειδικά καθεστώτα, νεότερες επεκτάσεις με διαφορετικές πολεοδομικές λογικές, ενεργές ή ανενεργές γεωργικές εκτάσεις και φυσικές περιοχές, καθώς και κτηνοτροφικές ζώνες/περιοχές με οικιστικές ή άλλες ζώνες ανάπτυξης. Η απουσία εναρμόνισης αυτών των καθεστώτων δημιουργεί ανισότητες, ασυνέχειες στον αστικό ιστό και δυσκολίες στην εφαρμογή ενιαίας πολιτικής. Από τη συζήτηση προέκυψε ότι τα νέα Τοπικά Σχέδια πρέπει να

αντιμετωπίσουν συνειδητά αυτές τις αντιφάσεις, όχι με οριζόντια εξίσωση των όρων, αλλά με σαφή χωρική ιεράρχηση, τεκμηριωμένες μεταβατικές ρυθμίσεις και σαφή χρονοδιαγράμματα εναρμόνισης. Η ενοποίηση των πολεοδομικών καθεστώτων αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για τη λειτουργικότητα των νέων Δήμων και για την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης των πολιτών στον χωρικό σχεδιασμό.

Ένα από τα πιο κρίσιμα ζητήματα που ανέδειξε η μεταρρύθμιση είναι η ύπαρξη έντονων ενδοδημοτικών ανισοτήτων. Οι νέοι Δήμοι περιλαμβάνουν συχνά περιοχές με διαφορετικό επίπεδο υποδομών, άνιση πρόσβαση σε κοινωνικές υπηρεσίες και δημόσιο χώρο, διαφοροποιημένες περιβαλλοντικές συνθήκες και ανόμοια αναπτυξιακή δυναμική. Τα Τοπικά Σχέδια καλούνται να λειτουργήσουν ως εργαλείο χωρικής εξισορρόπησης, εντοπίζοντας περιοχές υστέρησης και θέτοντας ως προτεραιότητα παρεμβάσεις με κοινωνικό και χωρικό όφελος. Η προσέγγιση αυτή συνδέεται άμεσα με την έννοια της χωρικής δικαιοσύνης και της ισότιμης πρόσβασης όλων των κατοίκων σε βασικές υποδομές, πράσινο, μετακινήσεις και ποιοτικό δημόσιο χώρο. Η μη αντιμετώπιση των ανισοτήτων αυτών ενέχει τον κίνδυνο εδραίωσης ενός διπλού μοντέλου πόλης: περιοχές με συνεχή επενδυτική και πολεοδομική ενίσχυση και άλλες που παραμένουν στο περιθώριο της αναπτυξιακής διαδικασίας.

Συνολικά, η μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης καθιστά αναγκαία μια ουσιαστική επαναθεμελίωση του ρόλου των Τοπικών Σχεδίων. Τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να λειτουργήσουν ως εργαλεία ενοποίησης, συνοχής και στρατηγικού επαναπροσδιορισμού των νέων Δήμων, υπερβαίνοντας τον ρόλο τους ως απλών κανονιστικών κειμένων.

8. Επόμενα βήματα

Οι θεματικές ενότητες καθορίζονται ως προς τις αρχές τους και τις βασικές προτεραιότητες, ενώ η τεκμηρίωσή τους θα συνεχίσει να απασχολεί το ΕΤΕΚ, με ιδιαίτερη έμφαση στην πιο σαφή αναφορά στον αναμενόμενο αντίκτυπό τους στην ποιότητα ζωής, στη λειτουργικότητα του αστικού χώρου και στη βιωσιμότητα των πόλεων.

Προκαταρκτικές θέσεις *‘πρακτικής εφαρμογής’* αναφέρονται στο τέλος κάθε θεματικής ενότητας και εκφράζουν, σε αυτό το στάδιο, την ανάγκη προσδιορισμού ρεαλιστικών και υλοποιήσιμων μέτρων, με σαφή ορίζοντα εφαρμογής εντός πενταετίας, ώστε οι προτάσεις να μπορούν να μεταφραστούν σε πρακτικές πολιτικές και παρεμβάσεις. Τα μέτρα αυτά θεωρούνται κλειδιά, αλλά από μόνα τους και χωρίς μια συνολικά επικέντρωση και ιεράρχηση στόχων, δεν είναι επαρκή.

Σε επόμενα στάδια της διαδικασίας προβλέπεται η κατάθεση πρόσθετων γραπτών απόψεων μέσω διαδικασιών για περαιτέρω επεξεργασία των συμπερασμάτων των εργαστηρίων και με τη συνεχή συνεργασία των μελών τους.

Η υποστήριξη από πλευράς ΕΤΕΚ της διαδικασίας αναθεώρησης των Τοπικών Σχεδίων θα συνεχίσει να ενισχύει παρέχοντας προτάσεις, εισηγήσεις και ιδέες για βελτίωση του θεσμού και του τρόπου ενημέρωσής του.