

Ο ΠΕΡΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΝΟΜΟΣ
(Νόμοι 90 του 1972, 56 του 1982, 7 του 1990, 28 του 1991, 91(I) του 1992,
55(I) του 1993, 72(I) του 1998, 59(I) του 1999, 142(I) του 1999, 241(I) του
2002, 29(I) του 2005, 135(I) του 2006, 11(I) του 2007, 46(I) του 2011,
76(I) του 2011, 130(I) του 2011, 164(I) του 2011 και 33(I) του 2012)

Εντολή 3/2011
Εντολή σύμφωνα με το άρθρο 6 του Νόμου

Ο Υπουργός Εσωτερικών, ασκώντας τις εξουσίες που παρέχονται σε αυτόν με βάση το άρθρο 6 του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου, εκδίδει την παρούσα Εντολή με σκοπό τον καθορισμό Προτύπων για Παροχή και Διαμόρφωση Χώρων Στάθμευσης, τα οποία θα εφαρμόζονται κατά τη διαδικασία άσκησης πολεοδομικού έλεγχου της ανάπτυξης σε περιοχές Τοπικών Σχεδίων ή Σχεδίων Περιοχής.

2. Τα ακόλουθα πρότυπα για παροχή και διαμόρφωση χώρων στάθμευσης για οχήματα, προνοούν τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό χώρων στάθμευσης για κάθε είδος ανάπτυξης, καθώς και τα λειτουργικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά των χώρων στάθμευσης και της πρόσβασης/ διόδου προς αυτούς.

3. ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΟΡΩΝ

(α) «όχημα μεγάλου μεγέθους» σημαίνει λεωφορείο, φορτηγό αυτοκίνητο και οποιοδήποτε όχημα ανάλογου μεγέθους.

(β) «ιδιωτική οδός» σημαίνει οποιαδήποτε οδό που δεν είναι «δημόσια οδός».

(γ) «τα Πρότυπα» σημαίνει τα Πρότυπα για Παροχή και Διαμόρφωση Χώρων Στάθμευσης, όπως αυτά καθορίζονται στην παρούσα Εντολή.

Επιπρόσθετα των πιο πάνω ερμηνειών, οποιοσδήποτε όρος που δεν τυγχάνει ειδικής ερμηνείας στην παρούσα Εντολή έχει την έννοια, την οποία αποδίδει σε αυτόν το εκάστοτε Σχέδιο Ανάπτυξης που ισχύει στην αντίστοιχη περιοχή.

4. ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

4.1 Το περιεχόμενο της παρούσας Εντολής αποσκοπεί, μέσω της εφαρμογής των σχετικών προτύπων, στην, κατά τα το δυνατό, ικανοποίηση των αναγκών στάθμευσης των επιμέρους αναπτύξεων και στη διασφάλιση της αποτροπής της παράνομης στάθμευσης οχημάτων επί του οδοστρώματος, εκτός στις περιπτώσεις όπου προβλέπεται ειδικά από σχετικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (καθορισμένες θέσεις παρόδιας στάθμευσης), και παράλληλα, συμβαδίζει με τη δεδηλωμένη κυβερνητική πολιτική ενθάρρυνσης/ προώθησης της χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και άλλων εναλλακτικών μέσων διακίνησης (ποδήλατο, πεζοκίνηση).

4.2 Σε σχέση με τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας, η Πολεοδομική Αρχή θα εφαρμόζει τα ακόλουθα πρότυπα για παροχή χώρων στάθμευσης. Νοείται ότι σε περίπτωση που στο ισχύον Σχέδιο Ανάπτυξης υπάρχουν οποιεσδήποτε γενικές ή ειδικές πρόνοιες για παροχή διαφορετικού αριθμού χώρων στάθμευσης από τα ακόλουθα πρότυπα, θα υπερισχύουν οι πρόνοιες του Σχεδίου Ανάπτυξης.

1. ΟΙΚΙΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ

Θα απαιτούνται τα ακόλουθα ανάλογα με την περίπτωση:

- (α) Ένας (1) χώρος στάθμευσης, τουλάχιστον, για κάθε μονάδα κατοικίας.
- (β) Για οικιστικές αναπτύξεις που περιλαμβάνουν πέραν των πέντε (5) κατοικιών σε οριζόντια διάταξη θα απαιτείται πρόσθετα με τους χώρους στάθμευσης της παραγράφου 1(α) πιο πάνω και ένας (1) κοινόχρηστος χώρος στάθμευσης για επισκέπτες για κάθε έξι (6) μονάδες κατοικίας ή μέρος τούτων, και προκειμένου για πολυκατοικία κατακόρυφης οικοδομικά μορφής που περιλαμβάνει πέραν των εννέα (9) διαμερισμάτων θα απαιτείται ένας (1) τέτοιος χώρος στάθμευσης για κάθε δέκα (10) μονάδες κατοικίας (διαμερίσματα) ή μέρος τούτων.
- (γ) Για κάθε οικιστική μονάδα με ωφέλιμο εμβαδόν πέραν των 150 τ.μ., η οποία χωροθετείται εκτός των ορίων του αστικού κέντρου, ιστορικών πυρήνων ή άλλων πυκνοκατοικημένων περιοχών όπου επικρατεί το συνεχές σύστημα δόμησης, θα απαιτείται πρόσθετα με τους χώρους στάθμευσης της παραγράφου 1(α) και 1(β) πιο πάνω, ένας (1) επιπλέον χώρος στάθμευσης ανά μονάδα κατοικίας.

Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να μην απαιτεί ανεξάρτητη πρόσβαση προς και από τον επιπρόσθετο χώρο στάθμευσης και να επιτρέπει τη στάθμευση σε σειρά (το ένα όχημα πίσω από το άλλο), νοουμένου ότι δεν θα επηρεάζεται η οδική ασφάλεια και λειτουργικότητα του οδικού δικτύου (ειδικότερα στις περιπτώσεις δρόμων πρωταρχικής σημασίας και βασικών συλλεκτήριων δρόμων), καθώς και του ιδίου του χώρου στάθμευσης.

2. ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ

Θα απαιτούνται τα ακόλουθα ανάλογα με την περίπτωση:

- (α) **Καταστήματα**
(εξαιρουμένων των καταστημάτων πώλησης έτοιμων φαγητών)
Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 60 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας λιανικού εμπορίου.

Σε περίπτωση ανάπτυξης με περισσότερα του ενός καταστήματα, διαιρείται το συνολικό εμβαδόν της ανάπτυξης διά 60 τ.μ. και λαμβάνεται υπόψη ο πλησιέστερος ακέραιος αριθμός, αλλά σε οποιαδήποτε περίπτωση τουλάχιστον ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε μονάδα καταστήματος.

(β) Γραφεία

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 60 τ.μ. επιφάνειας γραφείου ή μέρος τούτων, αλλά σε οποιαδήποτε περίπτωση τουλάχιστον ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε μονάδα γραφείου.

Σε περίπτωση ανάπτυξης με περισσότερα του ενός γραφεία, ο υπολογισμός γίνεται με παρόμοιο τρόπο ως τα καταστήματα πιο πάνω.

(γ) Καφετερίες, Εστιατόρια, Καφενεία και άλλες παρόμοιες χρήσεις.

(i) Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ. ή μέρος τούτων της επιφάνειας όπου διεξάγονται κύριες λειτουργίες της επιχείρησης (περιλαμβανομένων και υπαίθριων χώρων όπου υπάρχουν) και ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 60 τ.μ. ή μέρος τούτων της επιφάνειας όπου διεξάγονται βοηθητικές λειτουργίες.

(ii) Για καφενεία στους πυρήνες των οικισμών θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 45 τ.μ. ή μέρος τούτων της επιφάνειας όπου διεξάγονται κύριες λειτουργίες της επιχείρησης (περιλαμβανομένων των υπαίθριων χώρων όπου υπάρχουν) και ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 60 τ.μ. ή μέρος τούτων της επιφάνειας όπου διεξάγονται βοηθητικές λειτουργίες.

Στις περιπτώσεις όπου διαπιστώνεται αντικειμενική δυσκολία για την ικανοποίηση των πιο πάνω προτύπων, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να εφαρμόζει τις πρόνοιες των παραγράφων 24 και 26 της παρούσας Εντολής.

(δ) Σνακ μπαρ, Μπυραρίες, Δισκοθήκες Μουσικοχορευτικά Κέντρα, Αίθουσες Δεξιώσεων και άλλες παρόμοιες χρήσεις

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 15 τ.μ. ή μέρος τούτων της επιφάνειας όπου διεξάγονται κύριες λειτουργίες της επιχείρησης (περιλαμβανομένων και υπαίθριων χώρων εστίασης όπου υπάρχουν) και ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 60 τ. μ. ή μέρος τούτων της επιφάνειας όπου διεξάγονται βοηθητικές λειτουργίες.

Για όλες τις περιπτώσεις των υποπαραγράφων 2 (α) μέχρι και 2 (δ) πιο πάνω θα ισχύουν οι ακόλουθες γενικές επιφυλάξεις:

- (i) Οι κοινόχρηστοι χώροι της οικοδομής (κλιμακοστάσια και διάδρομοι) δεν συνυπολογίζονται στο εμβαδόν καταστημάτων και γραφείων για σκοπούς υπολογισμού των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης.
- (ii) Στη συνολική επιφάνεια λιανικού εμπορίου θα συνυπολογίζονται και οι αποθηκευτικοί ή/και άλλοι βοηθητικοί χώροι.
- (iii) Στην υπολογιζόμενη επιφάνεια συμπεριλαμβάνεται και η επιφάνεια δαπέδου που καλύπτουν οι εξωτερικοί τοίχοι.
- (iv) Για τις περιπτώσεις (γ) και (δ) πιο πάνω, στην «επιφάνεια όπου διεξάγονται κύριες λειτουργίες της επιχείρησης» περιλαμβάνεται μόνο το σύνολο των κύριων χώρων που χρησιμοποιούνται από τους πελάτες σε καλυμμένους και υπαίθριους χώρους. Σε περίπτωση που οι χώροι αυτοί αποδεδειγμένα δεν χρησιμοποιούνται ταυτόχρονα η συνολική επιφάνεια μειώνεται κατά 30%. Νοείται ότι σε οποιαδήποτε περίπτωση θα ικανοποιούνται πλήρως οι ανάγκες σε χώρους στάθμευσης του μεγαλύτερου από τους ανωτέρω δυο χώρους. Στους κυρίους χώρους περιλαμβάνονται κατά κύριο λόγο οι χώροι τοποθέτησης καθισμάτων και τραπεζιών, χορού, διακίνησης των πελατών και μπαρ.
- (v) Σε περίπτωση εμπορικών αναπτύξεων και γραφείων με συνολική επιφάνεια μεγαλύτερη των 2.000 τ.μ. που είναι δυνατό να επιτραπούν εκτός των περιοχών που καθορίζονται για εμπορική ανάπτυξη σύμφωνα με τη σχετική πολιτική του ισχύοντος Τοπικού Σχεδίου, θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 30 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας λιανικού εμπορίου ή γραφείου.
- (vi) Σε εμπορικές αναπτύξεις η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να απαιτήσει, επιπρόσθετα προς τους χώρους στάθμευσης, επαρκή και κατάλληλα διαρρυθμισμένο χώρο για φορτοεκφορτώσεις μέσα στο οικόπεδο/τεμάχιο, ανάλογα με τις ανάγκες λειτουργίας κάθε τύπου καταστήματος, καθώς και ικανοποιητικές ρυθμίσεις σε σχέση με τις συγκεκριμένες εισόδους/εξόδους από και προς την εμπορική ανάπτυξη.
- (vii) Ποσοστό από τον απαιτούμενο αριθμό χώρων στάθμευσης θα διατίθεται και διαμορφώνεται στο ισόγειο. Το ποσοστό

αυτό θα συσχετίζεται με τον τύπο και τη λειτουργία του καταστήματος και τις απαιτούμενες συνθήκες οδικής ασφάλειας.

3. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ

Θα απαιτούνται τα ακόλουθα, ανάλογα με την περίπτωση:

(α) Ξενοδοχεία

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε

- (i) δύο (2) δωμάτια για ξενοδοχεία πέντε (5) αστέρων,
- (ii) τρία (3) δωμάτια για ξενοδοχεία τεσσάρων (4) αστέρων,
- (iii) τέσσερα (4) δωμάτια για ξενοδοχεία άλλων κατηγοριών.

(β) Οργανωμένα Διαμερίσματα

Ανεξάρτητα από την κατηγορία του καταλύματος, θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε δύο (2) διαμερίσματα.

(γ) Τουριστικά Χωριά

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε δύο (2) τουριστικές μονάδες (διαμερίσματα).

(δ) Τουριστικές Επαύλεις

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε έπαυλη.

(ε) Τουριστικά Καταλύματα σε παραδοσιακές οικοδομές

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε δύο (2) μονάδες.

Νοείται ότι, στις περιπτώσεις (α), (β) και (γ) πιο πάνω, η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί επιπρόσθετα ένα (1) χώρο στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ. ή μέρος τούτων της καθαρής επιφάνειας των ακόλουθων κοινόχρηστων διευκολύνσεων: εστιατόριο, καφετερία, μπαρ, αίθουσες χορού, δεξιώσεων, συσκέψεων, εκθέσεων και δισκοθήκες. Επιπρόσθετα η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί και επαρκείς χώρους στάθμευσης για μεγάλα οχήματα (π.χ. λεωφορεία, μίνιμπας, κλπ), ανάλογα με την κάθε περίπτωση και σύμφωνα με τις ειδικές λειτουργικές ανάγκες της κάθε επιμέρους ανάπτυξης.

4. ΑΠΟΘΗΚΕΣ

Για αυτοτελείς αποθήκες και αυτοτελείς αποθηκευτικούς χώρους θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 200 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας, αλλά σε οποιαδήποτε περίπτωση

τουλάχιστον ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε αποθηκευτική μονάδα. Οι μισοί χώροι στάθμευσης θα προορίζονται για στάθμευση οχημάτων μεγάλου μεγέθους σύμφωνα με τις λειτουργικές ανάγκες κάθε τύπου αποθήκης.

Νοείται ότι η Πολεοδομική Αρχή μπορεί επιπρόσθετα να απαιτήσει επαρκή χώρο για φορτοεκφορτώσεις μέσα στο οικόπεδο/ τεμάχιο, ανάλογα με την κάθε περίπτωση και σύμφωνα με τις λειτουργικές ανάγκες κάθε τύπου αποθήκης.

5. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ

Θα απαιτούνται τα ακόλουθα, ανάλογα με την περίπτωση:

(α) Βιομηχανικές αναπτύξεις

- (i) Προκειμένου για βιομηχανικές αναπτύξεις με εμβαδόν μέχρι 900 τ.μ., ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 100 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας (περιλαμβάνονται οι ημιώροφοι, οι κοινόχρηστοι, οι βοηθητικοί και οι αποθηκευτικοί χώροι της βιομηχανικής οικοδομής). Πρόσθετα, θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 200 τ.μ. ή μέρος τούτων της υπαίθριας επιφάνειας του γηπέδου όπου διεξάγεται η επιχείρηση.
- (ii) Προκειμένου για βιομηχανικές αναπτύξεις με εμβαδόν μεγαλύτερο των 900 τ.μ., ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 150 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας (περιλαμβάνονται οι ημιώροφοι, οι κοινόχρηστοι, οι βοηθητικοί και οι αποθηκευτικοί χώροι της βιομηχανικής οικοδομής). Πρόσθετα, θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 250 τ.μ. ή μέρος τούτων της υπαίθριας επιφάνειας του γηπέδου όπου διεξάγεται η επιχείρηση.

(β) Βιοτεχνικές Αναπτύξεις

- (i) Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 60 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας βιοτεχνίας (περιλαμβάνονται και οι βοηθητικοί και αποθηκευτικοί χώροι), αλλά οπωσδήποτε ένας (1) τουλάχιστον χώρος στάθμευσης για κάθε βιοτεχνική μονάδα.
- (ii) Σε περίπτωση συνεργείου επιδιόρθωσης οχημάτων (επισκευή, συντήρηση, βαφή, ίσιωμα, ηλεκτρολογικά, επιδιόρθωση ελαστικών, ταπετσαρίες), τρεις (3) χώροι στάθμευσης για κάθε μονάδα συνεργείου συνολικής επιφάνειας (συμπεριλαμβανομένων βοηθητικών και αποθηκευτικών χώρων) μέχρι 60 τ.μ. Για κάθε πρόσθετο εμβαδόν 60 τ.μ. ή μέρος τούτων θα απαιτείται ένας (1) επιπρόσθετος χώρος στάθμευσης.

Επιπρόσθετα των πιο πάνω θα ισχύουν οι ακόλουθες γενικές επιφυλάξεις:

(α) Η Πολεοδομική Αρχή μπορεί, κατά την κρίση της, να απαιτεί επιπρόσθετους χώρους στάθμευσης οχημάτων προς ικανοποίηση τυχόν αυξημένων αναγκών στάθμευσης προσωπικού, ανάλογα με την κάθε περίπτωση και σύμφωνα με τις λειτουργικές ανάγκες κάθε βιομηχανικής/ βιοτεχνικής μονάδας.

(β) Επιπρόσθετα, η Πολεοδομική Αρχή μπορεί, κατά την κρίση, της να απαιτεί επιπρόσθετους χώρους για στάθμευση οχημάτων μεγάλου μεγέθους και επαρκή χώρο για φορτοεκφορτώσεις μέσα στο οικόπεδο/τεμάχιο, ανάλογα με την κάθε περίπτωση και σύμφωνα με τις λειτουργικές ανάγκες κάθε βιομηχανικής/ βιοτεχνικής μονάδας.

6. ΟΙΚΟΠΕΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Στις οικοπεδοποιήσεις θα απαιτούνται/εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

(α) Σε οικοπεδοποιήσεις πέντε (5) μέχρι εννέα (9) κανονικών οικοπέδων θα απαιτείται τουλάχιστον ένας (1) δημόσιος χώρος στάθμευσης, ενώ, σε οικοπεδοποιήσεις δέκα (10) μέχρι δεκατεσσάρων (14) κανονικών οικοπέδων θα απαιτούνται τουλάχιστον δύο (2) δημόσιοι χώροι στάθμευσης. Σε οικοπεδοποιήσεις με περισσότερα από 14 οικόπεδα θα απαιτείται επιπρόσθετα ένας (1) δημόσιος χώρος στάθμευσης για κάθε τρία (3) οικόπεδα πέραν των 14 οικοπέδων ή μέρος τούτων, δηλαδή θα απαιτούνται δύο (2) δημόσιοι χώροι στάθμευσης για διαχωρισμούς με 10 - 14 κανονικά οικόπεδα, τρεις (3) δημόσιοι χώροι στάθμευσης για 15 - 17 κανονικά οικόπεδα κ.ο.κ.

Νοείται ότι σε περίπτωση διαχωρισμού οικοπέδων με εμβαδόν μεγαλύτερο από εκείνο των κανονικών οικοπέδων, θα απαιτούνται κατ' αναλογία πρόσθετοι χώροι στάθμευσης, με βάση τον αριθμό των κανονικών οικοπέδων που θα μπορούσαν να δημιουργηθούν.

(β) Σε οικοπεδοποίηση κανονικών βιομηχανικών/βιοτεχνικών οικοπέδων θα απαιτούνται δημόσιοι χώροι στάθμευσης για ιδιωτικά οχήματα και εμπορικά οχήματα ή/και φορτηγά αυτοκίνητα ή/και βαρέα οχήματα, ανάλογα με τις ανάγκες κάθε Βιομηχανικής/Βιοτεχνικής Ζώνης/Περιοχής. Συγκεκριμένα, για δέκα (10) μέχρι δεκατέσσερα (14) οικόπεδα θα απαιτούνται δύο (2) χώροι στάθμευσης και για κάθε τρία (3) οικόπεδα ή μέρος τούτων πέραν των 14 θα απαιτείται ένας (1) επιπρόσθετος δημόσιος χώρος στάθμευσης. Σε Βιομηχανικές/ Βιοτεχνικές Ζώνες/Περιοχές οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης θα

χωροθετούνται κυρίως σε πλατείες, σε δημόσιους δρόμους υπό μορφή κολπίσκου (lay-by), σε συσχετισμό με χώρους πρασίνου και οπωσδήποτε σε σημεία όπου κατά την κρίση της Πολεοδομικής Αρχής δεν θα δημιουργούνται προβλήματα κυκλοφοριακής λειτουργικότητας, οδικής ασφάλειας και επηρεασμού της πρόσβασης σε επιμέρους ιδιοκτησίες.

- (γ) Στο συνολικό ποσοστό γης που θα παραχωρείται από την προς ανάπτυξη ιδιοκτησία κατά την έκδοση πολεοδομικής άδειας με βάση την παράγραφο 3.2 του Παραρτήματος Β των Τοπικών Σχεδίων για τη δημιουργία δημόσιου χώρου πρασίνου, θα συμπεριλαμβάνεται και το εμβαδόν γης που θα διατίθεται για τους δημόσιους χώρους στάθμευσης που αναφέρονται στις υποπαραγράφους 6(α) και (β) πιο πάνω. Επιπρόσθετα των πιο πάνω θα ισχύει η ακόλουθη γενική επιφύλαξη:

Οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης της παραγράφου αυτής θα χωροθετούνται κατά τρόπο ώστε κατά την κρίση της Πολεοδομικής Αρχής να εξυπηρετείται καλύτερα η περιοχή, κατά προτίμηση σε συνδυασμό με χώρους πρασίνου και πλατείες. Επιπλέον θα διασφαλίζεται ότι δεν θα δημιουργούν προβλήματα κυκλοφοριακής λειτουργικότητας και οδικής ασφάλειας ή επηρεασμού της πρόσβασης σε επιμέρους ιδιοκτησίες.

7. ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΙ - ΘΕΑΤΡΑ

Για κινηματογράφους και θέατρα (περιλαμβάνονται και οι υπαίθριες διευκολύνσεις) θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε πέντε (5) καθίσματα θεατών.

8. ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ - ΚΛΙΝΙΚΕΣ

Για Νοσοκομεία θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ. ή μέρος τούτων και για κλινικές ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 30 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας της οικοδομής.

9. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Για εκπαιδευτικά ιδρύματα θα απαιτούνται τα ακόλουθα, ανάλογα με την περίπτωση:

(α) Δημοτικά Σχολεία και Νηπιαγωγεία

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε αίθουσα διδασκαλίας και πρόσθετα ένας (1) χώρος στάθμευσης για επισκέπτες για κάθε δύο (2) αίθουσες διδασκαλίας.

(β) Σχολεία Μέσης Εκπαίδευσης

Δύο (2) χώροι στάθμευσης για κάθε αίθουσα διδασκαλίας. Ο

ένας (1) θα διατίθεται για επισκέπτες. Πρόσθετα, θα απαιτείται επαρκής χώρος στάθμευσης για ποδήλατα και μοτοποδήλατα.

(γ) Τριτοβάθμια Εκπαίδευση

Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης εντός του Αστικού Κέντρου/Κεντρικής Εμπορικής Περιοχής:

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε πέντε (5) φοιτητές, αλλά τουλάχιστον τέσσερις (4) χώροι στάθμευσης για κάθε αίθουσα διδασκαλίας, από τους οποίους ο ένας θα διατίθεται για επισκέπτες. Επιπρόσθετα, θα απαιτούνται ειδικά διαμορφωμένοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα συνολικού αριθμού που αντιστοιχεί στο 10% (πρόσθετα) των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης οχημάτων, καθώς και επαρκής χώρος στάθμευσης για μοτοποδήλατα.

Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης εκτός του Αστικού Κέντρου/Κεντρικής Εμπορικής Περιοχής:

Ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε τρεις (3) φοιτητές, αλλά τουλάχιστον τέσσερις (4) χώροι στάθμευσης για κάθε αίθουσα διδασκαλίας, από τους οποίους ο ένας θα διατίθεται για επισκέπτες. Επιπρόσθετα, θα απαιτούνται ειδικά διαμορφωμένοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα συνολικού αριθμού που αντιστοιχεί στο 10% (πρόσθετα) των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης οχημάτων, καθώς και επαρκής χώρος στάθμευσης για μοτοποδήλατα.

(δ) Φροντιστήρια

Δυο (2) χώροι στάθμευσης για κάθε αίθουσα διδασκαλίας. Πρόσθετα, θα απαιτείται επαρκής χώρος στάθμευσης για ποδήλατα και μοτοποδήλατα.

Νοείται ότι για όλα τα πιο πάνω σχολεία/εκπαιδευτήρια θα προνοείται κατάλληλη κυκλοφοριακή ρύθμιση και επαρκής χώρος μέσα στο γήπεδο του σχολείου για επιβίβαση και αποβίβαση από ιδιωτικά αυτοκίνητα και λεωφορεία, ανάλογα με το μέγεθος του σχολείου και/ή τις ανάγκες του εκπαιδευτηρίου.

10. ΒΡΕΦΟΚΟΜΙΚΟΙ / ΠΑΙΔΟΚΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΙ ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΑ

Θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 60 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας της οικοδομής. Θα απαιτείται επίσης κατάλληλη κυκλοφοριακή ρύθμιση για επιβίβαση και αποβίβαση από οχήματα.

11. ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΣΤΑΔΙΑ – ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΑ – ΓΗΠΕΔΑ – ΚΟΛΥΜΒΗΤΗΡΙΑ)

Θα απαιτούνται τα ακόλουθα ανάλογα με την περίπτωση:

- (α) Για καλυμμένες ή υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις με κερκίδες (δημόσια ή ιδιωτικά αθλητικά κέντρα που αναμένεται να φιλοξενούν αγώνες και εκδηλώσεις αθλητικού (ή και άλλου) χαρακτήρα) η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί ένα (1) χώρο στάθμευσης αυτοκινήτου για κάθε είκοσι (20) θέσεις για καθήμενους θεατές, και επιπρόσθετα 10% των ανωτέρω χώρων στάθμευσης θα απαιτείται για ποδήλατα και μοτοποδήλατα. Επιπρόσθετα, θα απαιτείται επαρκής χώρος στάθμευσης μεγάλων οχημάτων (π.χ. λεωφορεία, μίνιμπας, κλπ), ανάλογα με τις λειτουργικές ανάγκες της κάθε περίπτωσης.
- (β) Για καλυμμένες ή υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις χωρίς κερκίδες (διάφοροι χώροι άθλησης που προσφέρουν ιδιωτική / προσωπική άθληση / αναψυχή και έχουν τη μορφή λέσχης, όπως ιδιωτικά γυμναστήρια, κολυμβητήρια και χώροι αθλοπαιδιών) θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 50 τ.μ. ή μέρος τούτων της επιφάνειας άθλησης. Επιπρόσθετα, θα απαιτείται επαρκής χώρος στάθμευσης μεγάλων οχημάτων (π.χ. λεωφορεία, μίνιμπας, κλπ), ανάλογα με τις λειτουργικές ανάγκες κάθε περίπτωσης.

Στις περιπτώσεις δημοτικών ή κοινοτικών αθλητικών εγκαταστάσεων με ή χωρίς κερκίδες που χωροθετούνται στους πυρήνες των οικισμών, όπου η διαθέσιμη γη είναι γενικά περιορισμένη, η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να απαιτεί μειωμένο αριθμό χώρων στάθμευσης, ανάλογα με την περίπτωση.

- (γ) Ειδικά για σχολές γυμναστικής/ομαδικής εκγύμνασης χωρίς όργανα (π.χ. αερόμπικ, γιόκα, πολεμικές τέχνες κλπ) και χορού θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ. ή μέρος τούτων του συνολικού εμβαδού του χώρου και όλων των εγκαταστάσεων.

Νοείται ότι στις περιπτώσεις όπου αναπτύξεις αφορούν συνδυασμό των χρήσεων που περιγράφονται στις υποπαραγράφους (β) και (γ) πιο πάνω (π.χ. ιδιωτικό γυμναστήριο στο ισόγειο και σχολή γυμναστικής/ομαδικής εκγύμνασης στον όροφο), η Πολεοδομική Αρχή θα χειρίζεται τις περιπτώσεις αυτές ως μεικτές χρήσεις και θα εφαρμόζει αθροιστικά τα αντίστοιχα πρότυπα της παρούσας παραγράφου.

- (δ) Για σχολές μπαλέτου θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 30 τ.μ. αιθουσών διδασκαλίας ή μέρος τούτων.

Νοείται ότι για τις περιπτώσεις των υποπαραγράφων (α) έως (δ) πιο πάνω και εφόσον οι απαιτήσεις για χώρους στάθμευσης υπερβαίνουν τους 200, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να απαιτήσει όπως ο

αιτητής υποβάλει μελέτη για τον τρόπο διακίνησης οχημάτων εντός του χώρου στάθμευσης και επίσης για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην περιοχή.

12. ΙΠΠΟΔΡΟΜΙΑ

Θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε πέντε (5) θέσεις για καθήμενους θεατές. Πρόσθετα, θα απαιτείται επαρκής χώρος στάθμευσης για ποδήλατα και μοτοποδήλατα.

13. ΛΟΥΝΑ ΠΑΡΚ – ΣΦΑΙΡΙΣΤΗΡΙΑ - ΚΕΝΤΡΑ ΠΑΙΓΝΙΔΙΩΝ

Θα απαιτείται γενικά ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας όλων των χώρων και υποστατικών. Πρόσθετα, θα απαιτείται επαρκής χώρος στάθμευσης ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων. Ειδικά για σφαιριστήρια (αίθουσες μπιλιάρδου) και αίθουσες μπόουλινγκ θα απαιτούνται δύο (2) χώροι στάθμευσης για κάθε τραπέζι μπιλιάρδου ή διάδρομο μπόουλινγκ, αντίστοιχα.

Νοείται ότι στις περιπτώσεις όπου αναπτύξεις αφορούν συνδυασμό των πιο πάνω χρήσεων (π.χ. λούνα παρκ με αίθουσες μπιλιάρδου και ηλεκτρονικών παιχνιδιών), η Πολεοδομική Αρχή θα χειρίζεται τις περιπτώσεις αυτές ως μεικτές χρήσεις και θα εφαρμόζει αθροιστικά τα αντίστοιχα πρότυπα της παρούσας παραγράφου.

14. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε πέντε (5) καθίσματα στις αίθουσες του δικαστηρίου. Επιπρόσθετα, θα απαιτούνται χώροι στάθμευσης για άλλες συναφείς χρήσεις (πχ. καφετερία, βιβλιοθήκη, κ.ο.κ.), σύμφωνα με τα πρότυπα που καθορίζονται για κάθε χρήση ξεχωριστά.

15. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ/ ΙΔΡΥΜΑΤΑ (ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΕΣ - ΜΟΥΣΕΙΑ – ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΕΣ – ΓΚΑΛΕΡΙ)

(α) Για βιβλιοθήκες, μουσεία, πινακοθήκες και άλλους συναφείς πολιτιστικούς χώρους/ ιδρύματα θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 50 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας.

(β) Για γκαλερί και για άλλους παρόμοιους εκθεσιακούς χώρους που φιλοξενούν εκδηλώσεις (π.χ. εγκαίνια συλλογής έργων τέχνης) θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 30 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας.

Επιπρόσθετα, η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί και επαρκείς χώρους στάθμευσης για λεωφορεία/ μίνιμπας και για δίκυκλα, ανάλογα με την κάθε περίπτωση και σύμφωνα με τις ειδικές λειτουργικές ανάγκες της

συγκεκριμένης ανάπτυξης.

16. ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ

Θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 10 καθίσματα. Για εκκλησίες χωρίς καθίσματα θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 20 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας της εκκλησίας.

17. ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΩΛΗΣΗΣ ΕΤΟΙΜΩΝ ΦΑΓΗΤΩΝ – ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΣΤΟΙΧΗΜΑΤΩΝ

(α) Για κατάστημα πώλησης έτοιμων φαγητών που προορίζεται για κατανάλωση εκτός του καταστήματος, χωρίς κατ' οίκον παράδοση («takeaway» μόνο) θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 15 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας της οικοδομής.

(β) Για κατάστημα πώλησης έτοιμων φαγητών που προορίζεται για κατανάλωση εκτός του καταστήματος, με κατ' οίκον παράδοση («takeaway» και «delivery») θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 25 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας της οικοδομής.

(γ) Για πρακτορεία στοιχημάτων, θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 15 τ.μ. ή μέρος τούτων της συνολικής επιφάνειας της οικοδομής.

Νοείται ότι, για τις περιπτώσεις αναπτύξεων που περιγράφονται στις υποπαραγράφους (α) και (β) πιο πάνω, θα πρέπει να ξεκαθαρίζεται στο Έντυπο Αίτησης για χορήγηση πολεοδομικής άδειας, κατά πόσο η ανάπτυξη αφορά «takeaway» μόνο ή «takeaway» και «delivery».

Νοείται, επίσης, ότι για όλες τις περιπτώσεις αναπτύξεων που περιγράφονται στις υποπαραγράφους (α), (β) και (γ) πιο πάνω, ποσοστό τουλάχιστον 50% του απαιτούμενου αριθμού χώρων στάθμευσης θα διατίθεται και διαρρυθμίζεται στο ισόγειο. Η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί επιπρόσθετα και επαρκή χώρο στάθμευσης για δίκυκλα, ανάλογα με την περίπτωση.

18. ΣΤΑΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΑΞΙ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε όχημα της επιχείρησης. Επιπλέον, θα υπολογίζεται για το γραφειακό χώρο ο απαιτούμενος αριθμός χώρων στάθμευσης με τον ίδιο τρόπο που υπολογίζεται για Γραφεία.

19. ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΔΕΜΑΤΩΝ

Θα απαιτείται ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε όχημα της επιχείρησης και επιπλέον ένας (1) χώρος στάθμευσης για κάθε 15 τ.μ. καλυμμένου χώρου επιχείρησης.

20. ΑΛΛΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ

Σε περίπτωση που η αίτηση για πολεοδομική άδεια αφορά κατηγορία ανάπτυξης για την οποία δεν γίνεται αναφορά στις πιο πάνω παραγράφους, η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί αριθμό χώρων στάθμευσης ανάλογο με τον απαιτούμενο για την πλησιέστερη, από άποψη λειτουργίας/αναγκών, καθοριζόμενη κατηγορία ανάπτυξης και την αναμενόμενη προσέλευση οχημάτων από τη λειτουργία της προτεινόμενης ανάπτυξης.

21. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ (ΑΜΕΑ)

(α) Σε περιπτώσεις δημόσιων χώρων στάθμευσης για οικοπεδοποιήσεις, ποσοστό τουλάχιστον 5% από τους απαιτούμενους χώρους στάθμευσης θα διατίθεται για τη στάθμευση οχημάτων ΑΜΕΑ, και για τους υπόλοιπους τύπους αναπτύξεων θα διατίθεται ανάλογο ποσοστό όπως αυτό καθορίζεται από τους περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών (Τροποποιητικούς) Κανονισμούς του 1999.

(β) Για οικιστικές αναπτύξεις, οι χώροι στάθμευσης ΑΜΕΑ (όπως προκύπτουν σύμφωνα με τους περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών (Τροποποιητικούς) Κανονισμούς του 1999), θα είναι πρόσθετοι των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης κανονικών οχημάτων με βάση τα παρόντα πρότυπα.

Νοείται ότι σε περιπτώσεις νόμιμα υφιστάμενων οικοδομών όπου η πλήρης εφαρμογή των προτύπων για οχήματα ΑΜΕΑ είναι ανέφικτη, θα απαιτείται μόνο η μερική εφαρμογή τους.

Νοείται περαιτέρω ότι για τον πιο πάνω σκοπό, πριν από τη χορήγηση της Πολεοδομικής Άδειας, θα εξασφαλίζεται η έγκριση της αρμόδιας αρχής, όπως αυτή καθορίζεται στην επιφύλαξη του Κανονισμού 61Η (1)(η) των προαναφερόμενων Κανονισμών.

22. ΓΕΝΙΚΑ

(α) Για αναπτύξεις που περιλαμβάνουν περισσότερες της μίας από τις χρήσεις που αναφέρονται πιο πάνω, οι χώροι στάθμευσης θα είναι το άθροισμα των χώρων που απαιτούνται για κάθε επιμέρους χρήση ξεχωριστά με βάση τα παρόντα πρότυπα.

(β) Σε περίπτωση που ορισμένες από τις επιμέρους χρήσεις που περιλαμβάνονται σε συγκεκριμένη σύνθετη ανάπτυξη αποδεδειγμένα λειτουργούν σε διαφορετικές ώρες/περιόδους της

μέρας, ο συνολικός αριθμός των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης θα μπορεί να είναι ίσος με το μεγαλύτερο αριθμό των χώρων που απαιτούνται συνολικά για τις χρήσεις που λειτουργούν ταυτόχρονα.

- (γ) Σε περίπτωση που ο συνολικός απαιτούμενος αριθμός χώρων στάθμευσης είναι ίσος ή μεγαλύτερος από τον αριθμό των οικιστικών μονάδων (διαμερισμάτων), η τιτλοποίηση ενός (1) χώρου στάθμευσης για κάθε μία (1) οικιστική μονάδα θα επιτρέπεται μόνο εφόσον οι υπόλοιποι χώροι στάθμευσης ικανοποιούν πλήρως τις απαιτήσεις των προτύπων για τις υπόλοιπες μονάδες, για τυχόν επισκέπτες ή για άλλες χρήσεις.
- (δ) Σε περίπτωση εμπορικών αναπτύξεων και γραφείων, όταν ο συνολικός απαιτούμενος αριθμός χώρων στάθμευσης είναι ίσος ή μεγαλύτερος του αριθμού των επιμέρους καταστημάτων ή γραφείων, θα επιτρέπεται η τιτλοποίηση ενός (1) χώρου στάθμευσης για κάθε μία (1) μονάδα καταστήματος ή γραφείου. Οι υπόλοιποι χώροι στάθμευσης, εφόσον υπάρχουν, θα τιτλοποιούνται κατ' αναλογία του υπόλοιπου εμβαδού του δικαιούχου καταστήματος ή γραφείου υπό μορφή δικαιώματος χρήσης ή θα μένουν κοινόχρηστοι.
- (ε) Για αναπτύξεις των κατηγοριών των παραγράφων 7 μέχρι και 19 πιο πάνω, θα επιδιώκεται να διατίθεται και διαμορφώνεται κολπίσκος (lay-by) εντός των ορίων του τεμαχίου για βραχυχρόνια στάθμευση και για ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση. Τέτοιος κολπίσκος είναι δυνατόν να απαιτείται και για τους τύπους αναπτύξεων που εμπίπτουν στις κατηγορίες 1 μέχρι 6 πιο πάνω και ιδιαίτερα για εμπορικές αναπτύξεις/ καταστήματα άμεσης/ ταχείας εξυπηρέτησης ή συχνής τροφοδοσίας, όπως φρουταρίες, αρτοποιεία, αρτοπωλεία, περίπτερα, φαρμακεία, τράπεζες και παρόμοιου τύπου αναπτύξεις.
- (στ) Στα πλαίσια προώθησης της ποδηλατοκίνησης, για κάθε νέα ανάπτυξη, ανεξαρτήτως τύπου, με συνολικό εμβαδόν (το οποίο υπολογίζεται στο συντελεστή δόμησης) μεγαλύτερο των 1200 τ.μ., θα απαιτούνται ειδικά διαμορφωμένοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα συνολικού αριθμού που αντιστοιχεί στο 5% (πρόσθετα) των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης οχημάτων. Αναφορικά με τα γεωμετρικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των χώρων στάθμευσης ποδηλάτων, θα ακολουθούνται τα εκάστοτε σχετικά εγκεκριμένα Πρότυπα Γεωμετρικού Σχεδιασμού του Τμήματος Δημοσίων Έργων.
- (ζ) Η Πολεοδομική Αρχή μπορεί, κατά την κρίση της, να απαιτεί επιπρόσθετους χώρους στάθμευσης οχημάτων προς ικανοποίηση τυχόν αυξημένων αναγκών στάθμευσης προσωπικού, ανάλογα με την κάθε περίπτωση και σύμφωνα με

τις λειτουργικές ανάγκες της εκάστοτε ανάπτυξης.

23. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΑΙ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Οι χώροι στάθμευσης που θα απαιτούνται με βάση τα ανωτέρω πρότυπα θα έχουν τα ακόλουθα λειτουργικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά και προδιαγραφές. Νοείται ότι οι διαστάσεις χώρων στάθμευσης και διαδρόμων / διόδων πρόσβασης σε χώρους στάθμευσης που προδιαγράφονται πιο κάτω αναφέρονται σε καθαρές/ελεύθερες (από κάθε σταθερό αντικείμενο) διαστάσεις. Σχετικά είναι επίσης τα καθοδηγητικά ενδεικτικά διαγράμματα του Παραρτήματος 1:

- (α) Σε περίπτωση που σύμφωνα με τα πιο πάνω πρότυπα, απαιτείται χώρος στάθμευσης για οχήματα μεγάλου μεγέθους, ο αναγκαίος επιπρόσθετος χώρος θα καθορίζεται από την Πολεοδομική Αρχή.
- (β) Στα σχέδια που υποβάλλονται για πολεοδομική άδεια θα καθορίζονται με λεπτομέρεια, εκτός των άλλων, και οι είσοδοι / έξοδοι οχημάτων, καθώς και οι δίοδοι από και προς τους χώρους στάθμευσης.
- (γ) Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει τη διαμόρφωση περισσότερων της μιας εισόδου/εξόδου οχημάτων σε κάθε ιδιοκτησία, νοουμένου ότι δε θα επηρεάζονται δυσμενώς οι συνθήκες οδικής ασφάλειας και οι ανέσεις στην περιοχή.
- (δ) Οι ελάχιστες διαστάσεις ιδιωτικού χώρου στάθμευσης οχήματος σε υπαίθριο ή κλειστό χώρο θα είναι 4,80μ X 2,40μ. Η Πολεοδομική Αρχή θα επιτρέπει όπως ποσοστό μέχρι 20% των χώρων στάθμευσης έχει ελάχιστες διαστάσεις 4,00 X 2,30 μέτρα μόνο σε βιομηχανικές, βιοτεχνικές και τουριστικές αναπτύξεις, και αναπτύξεις αναψυχής/ψυχαγωγίας. Οι χώροι για τη στάθμευση οχημάτων αναπήρων θα έχουν ελάχιστες διαστάσεις 5,00μ X 3,30μ. Οι ελάχιστες διαστάσεις δημόσιων χώρων στάθμευσης οχημάτων ή χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση θα είναι 2,50μ X 5,00μ για υπό γωνία (30 μέχρι 90 μοιρών) στάθμευση και 2,50μ X 6,00μ για παράλληλη (διαδοχική) στάθμευση.
- (ε) Κατά κανόνα:
 - (i) για λόγους οδικής ασφάλειας, η έξοδος οχημάτων από το χώρο στάθμευσης της ανάπτυξης προς δημόσιο δρόμο θα γίνεται με κίνηση των οχημάτων προς τα εμπρός, και
 - (ii) το σχήμα και η θέση του χώρου στάθμευσης και ο γύρω χώρος θα είναι κατάλληλα και επαρκή για την ανεξάρτητη διακίνηση, είσοδο και έξοδο του οχήματος προς και από το

χώρο στάθμευσης.

Κατ' εξαίρεση όμως:

- (i) σε μονοκατοικίες μέχρι και τετρακατοικίες η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει την έξοδο οχημάτων από τους χώρους στάθμευσης προς δημόσιο δρόμο με κίνηση προς τα πίσω, νοουμένου ότι δεν θα επηρεάζεται η οδική ασφάλεια και λειτουργικότητα του παρακείμενου οδικού δικτύου,
 - (ii) σε διπλοκατοικίες μέχρι τετρακατοικίες, όπου δεν θα συνυπάρχει άλλη χρήση, θα επιτρέπεται η τοποθέτηση μέχρι δύο οχημάτων κατά τρόπο που το ένα όχημα να μη διαθέτει ανεξάρτητη διακίνηση, και
 - (iii) σε περιπτώσεις οριζόντιας εν σειρά οικιστικής ανάπτυξης που θα περιλαμβάνει μέχρι οκτώ (8) κατοικίες που θα διαθέτουν κύριες εισόδους/εξόδους κατά μήκος δημόσιου δρόμου (εξαιρουμένου δρόμου πρωταρχικής σημασίας ή καθορισμένου Άξονα Δραστηριότητας οποιασδήποτε Κατηγορίας ή βασικού συλλεκτήριου δρόμου), η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει την έξοδο οχημάτων από μεμονωμένους χώρους στάθμευσης στο δημόσιο δρόμο με κίνηση προς τα πίσω, νοουμένου ότι δεν θα επηρεάζεται η οδική ασφάλεια και λειτουργικότητα του παρακείμενου οδικού δικτύου.
- (στ) Κατά κανόνα, δεν θα επιτρέπεται η χωροθέτηση του χώρου στάθμευσης σε απόσταση μικρότερη των 2,00 μ. από δρόμο κυκλοφορίας οχημάτων, εκτός από τις περιπτώσεις που θα αφορούν οργανωμένους και ομαδοποιημένους χώρους στάθμευσης ή άλλες ειδικές περιπτώσεις κατά τις οποίες η Πολεοδομική Αρχή θα ικανοποιείται ότι δεν θα επηρεασθεί δυσμενώς η οδική ασφάλεια.

Επιπρόσθετα, για λόγους οδικής ασφάλειας και λειτουργικότητας του οδικού δικτύου, δεν θα επιτρέπεται, κατά κανόνα, η χωροθέτηση θέσης στάθμευσης, στα πλαίσια οργανωμένου χώρου εκτός οδού χωρητικότητας πέραν των 5 οχημάτων, σε κάθετη απόσταση μικρότερη των 5 μέτρων από σημεία οχηματικών προσβάσεων (οδικό σύνορο τεμαχίου). Η πιο πάνω ελάχιστη απόσταση θα αυξάνεται στα 10 μέτρα για χώρους στάθμευσης πέραν των 30 οχημάτων, τα σημεία πρόσβασης των οποίων εφάπτονται σε δρόμους του πρωταρχικού και βασικού δευτερεύοντος οδικού δικτύου. Νοείται ότι, σε περιπτώσεις χώρων στάθμευσης σε οικιστικές ή άλλες αναπτύξεις μικρής κλίμακας, οι πιο πάνω αποστάσεις δυνατόν να μειώνονται ανάλογα με την περίπτωση και για περιορισμένο αριθμό

οχημάτων.

- (ζ) Ο διάδρομος διακίνησης οχημάτων σε πορεία στροφής προς και από θέση στάθμευσης, για υπαίθριους και για καλυμμένους χώρους στάθμευσης μέσα στην οικοδομή θα είναι πλήρως ελεύθερος, σε όλο το μήκος και πλάτος, από οικοδομικές κολώνες ή οποιαδήποτε άλλα σταθερά αντικείμενα. Το ελεύθερο πλάτος του διαδρόμου διακίνησης οχημάτων εντός του οργανωμένου χώρου στάθμευσης θα είναι τουλάχιστον 5,50 μ.
- (η) Το κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) ή η δίοδος προς χώρο στάθμευσης θα έχει ελάχιστη εξωτερική ακτίνα στροφής 6,50 μ. για δημόσιους και 6,00 μ., για ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης και ελάχιστο πλάτος 2,75 μ. σε ευθεία και 3,50 μ. για δημόσιους και 3,00 μ. για ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης σε στροφή, όταν προνοούνται δύο ράμπες ή δίοδοι (μία για είσοδο και μία για έξοδο οχημάτων). Όταν προνοείται μόνο μια ράμπα ή δίοδος για χώρους στάθμευσης με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 15 οχημάτων, το ελάχιστο πλάτος της ράμπας ή δίοδου θα αυξάνεται σε 5,50 μ. Νοείται ότι σε περίπτωση που σε κάποιο σημείο κατά μήκος της ράμπας ή της δίοδου δημιουργείται κολπίσκος για την ομαλή και ασφαλή ταυτόχρονη διακίνηση οχημάτων με αντίθετη κατεύθυνση, η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να επιτρέψει πλάτος ράμπας ή δίοδου μικρότερο των 5,50 μ.

Σε όλες τις πιο πάνω περιπτώσεις η μέγιστη κλίση της ράμπας θα είναι με αναλογία μέχρι 1:5 (20%). Για ράμπες με κλίση ίση ή μεγαλύτερη του 12% (και μέχρι 20%) θα απαιτείται κατάλληλη μεταβατική κλίση ή στρογγύλευση στην αρχή και στο τέλος της ράμπας, της τάξης του 6% ή ακτίνας 20 μ., αντίστοιχα. Σε περιπτώσεις που η ανωτέρω ράμπα ή η δίοδος είναι η μοναδική είσοδος/έξοδος για πεζούς ή άτομα με ειδικές ανάγκες προς και από το χώρο στάθμευσης, τα ανωτέρω πλάτη, ανάλογα με την περίπτωση, θα αυξάνονται κατά 0,60 μ. μέχρι και 1,00 μ., ενώ για ράμπες η μέγιστη κλίση θα είναι με αναλογία μέχρι 1:8,5 (12%). Σε όλες τις περιπτώσεις η αφετηρία της κλίσης της ράμπας θα βρίσκεται τουλάχιστον 3,00 μ. από το οδικό σύνορο του τεμαχίου και 6,00 μ. από το όριο του οδοστρώματος στις περιπτώσεις αναπτύξεων που εφάπτονται δρόμων πρωταρχικής σημασίας.

Νοείται ότι σε περιπτώσεις που δεν επηρεάζεται η οδική ασφάλεια και η κλίση της ράμπας είναι μικρότερη του 8%, είναι δυνατό αυτή να αρχίζει σε ελάχιστη απόσταση 2,50 μ. από το οδικό σύνορο του τεμαχίου.

Νοείται, περαιτέρω, ότι σε χώρους στάθμευσης μπορεί να επιτραπεί η χρήση ανελκυστήρα αυτοκίνητων, νοουμένου ότι η Πολεοδομική Αρχή ικανοποιείται από τον τρόπο λειτουργίας του ανελκυστήρα και του χώρου στάθμευσης γενικότερα.

- (θ) Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, εφόσον θα διασφαλίζονται άνετες, λειτουργικές και ασφαλείς συνθήκες στάθμευσης ανάλογες με εκείνες των συμβατικών διαρρυθμίσεων, είναι δυνατό να επιτρέπεται η λειτουργία χώρων στάθμευσης με αυτοματοποιημένο σύστημα, νοουμένου ότι η λειτουργία τους θα ρυθμίζεται κατά ικανοποιητικό τρόπο, χωρίς να δημιουργούνται οποιαδήποτε κυκλοφοριακά ή περιβαλλοντικά προβλήματα ή άλλα προβλήματα οχληρίας στην περιβάλλουσα περιοχή. Τα λειτουργικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πιο πάνω χώρων στάθμευσης θα εξετάζονται αναλόγως της περίπτωσης, σε συνδυασμό με τις πρόνοιες της παραγράφου 23 των παρόντων Προτύπων, όπου αυτές εφαρμόζονται. Εξυπακούεται ότι η λειτουργία του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού των χώρων αυτών θα διέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς και πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και άλλων αρμόδιων φορέων. Για σκοπούς χωροθέτησης αυτόνομων πολυώροφων/ πολυεπίπεδων χώρων αυτοματοποιημένης στάθμευσης θα ισχύουν γενικά οι αντίστοιχες χωροθετικές πολιτικές, πρόνοιες ή και σχέδια παροχής κινήτρων που εφαρμόζονται για τους αντίστοιχους συμβατικούς χώρους. Θα πρέπει, επίσης, να διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία των πιο πάνω συστημάτων, στη βάση συμφωνίας με βάση τις πρόνοιες του άρθρου 43 του Νόμου. Νοείται, τέλος, ότι οι ειδικότερες πρόνοιες του ισχύοντος Σχεδίου Ανάπτυξης που αφορούν στη χωροθέτηση χώρων στάθμευσης στο ισόγειο της ανάπτυξης θα εφαρμόζονται και στην περίπτωση των πιο πάνω συστημάτων.
- (ι) Η εσωτερική διάταξη / κυκλοφοριακή διαρρύθμιση οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού, τα σημεία πρόσβασης των οποίων εφάπτονται σε δρόμους του πρωταρχικού και βασικού δευτερεύοντος οδικού δικτύου, θα είναι τέτοια ώστε να μην δημιουργούνται προβλήματα οδικής ασφάλειας και λειτουργικότητας στο οδικό δίκτυο.
- (κ) Σε περιπτώσεις οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού που εφάπτονται φωτοελεγχόμενης ή άλλης κύριας συμβολής, τα σημεία οχηματικής πρόσβασης θα χωροθετούνται στον δευτερεύοντα δρόμο και θα απέχουν τουλάχιστον 25μ από τον κύριο δρόμο. Σε κάθε περίπτωση, θα ζητούνται σχετικές απόψεις από το Τμήμα Δημοσίων Έργων.

24. ΜΕΙΩΣΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

- (1) Στις ακόλουθες περιπτώσεις η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να απαιτήσει λιγότερους χώρους στάθμευσης από αυτούς που προκύπτουν σύμφωνα με τα ανωτέρω πρότυπα ή καθόλου χώρους στάθμευσης:

- (α) Σε σχέση με μετατροπή ή προσθήκη σε νόμιμη οικοδομή που ανεγέρθηκε πριν την 1/12/90, εφόσον συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (i) Οι διαστάσεις και το εμβαδόν του τεμαχίου στο οποίο ανεγέρθηκε η οικοδομή δεν ελαττώθηκαν μετά την ημερομηνία έκδοσης της άδειας οικοδομής ή μετά την ημερομηνία έναρξης της ανέγερσης της οικοδομής, οποιαδήποτε από τις δύο ημερομηνίες προηγείται.
- Για τους σκοπούς της παρούσας πρόνοιας, δεν θα θεωρείται ως ελάττωση των διαστάσεων ή μείωση του εμβαδού του τεμαχίου οποιαδήποτε επουσιώδης αναπροσαρμογή των συνόρων του τεμαχίου ή οποιαδήποτε ελάττωση ή μείωση που οφείλεται σε Διοικητική Πράξη.
- (ii) Η προσθήκη στην οικοδομή είναι σύμφωνη με τον ισχύοντα συντελεστή δόμησης και το ποσοστό κάλυψης της αντίστοιχης Πολεοδομικής Ζώνης και περιλαμβάνει καθ' ύψος επέκταση μόνο μέχρι δύο (2) ορόφους ή/και μικρή αναγκαία οριζόντια επέκταση που δεν θα επηρεάσει τους απαιτούμενους χώρους στάθμευσης.
- (iii) Η υφιστάμενη και προτεινόμενη οικοδομή ικανοποιούν τους Κανονισμούς για στάθμευση οχημάτων που ίσχυαν κατά την ημερομηνία έκδοσης της σχετικής άδειας.
- (iv) Η Πολεοδομική Αρχή θα ικανοποιηθεί ότι η υφιστάμενη οικοδομή δύναται να υποβαστάξει την προτεινόμενη προσθήκη χωρίς να καθίσταται αναγκαία οποιαδήποτε ενίσχυση, συμπλήρωση ή τροποποίηση του φέροντος οργανισμού της.
- (v) Η χρήση της υφιστάμενης οικοδομής παραμένει η ίδια ως η αρχικά εγκριθείσα.
- (β) Σε σχέση με τροποποίηση ή και προσθήκη ή αλλαγή χρήσης σε διατηρητέα οικοδομή ή αρχαίο μνημείο, ή σε οικοδομή που κηρύσσεται ως παραδοσιακή από τον ΚΟΤ, υπό την προϋπόθεση ότι η ανάπτυξη είναι πολεοδομικά επιθυμητή και διαπιστώνεται εξ' αντικειμένου δυσκολία για την ικανοποίηση των σχετικών προτύπων.
- (γ) Σε περίπτωση ανέγερσης μονοκατοικίας με μέγιστο εμβαδό μέχρι 150 τ.μ. σε πυκνοκατοικημένη περιοχή, με την προϋπόθεση ότι διαπιστώνεται εξ' αντικειμένου δυσκολία για την ικανοποίηση των σχετικών προτύπων.
- (δ) Σε περιπτώσεις καφενείων σε παραδοσιακούς πυρήνες

οικισμών.

- (ε) Σε περίπτωση τροποποίησης ή προσθήκης σε διατηρητέα οικοδομή που χρησιμοποιείται ως κατοικία, η Πολεοδομική Αρχή δεν θα απαιτεί τη διασφάλιση χώρου στάθμευσης, εάν διαπιστώνεται αντικειμενική δυσκολία για την ικανοποίηση των σχετικών προτύπων.
- (στ) Σε περίπτωση περιορισμένης επέκτασης ή τροποποίησης διατηρητέας ή παραδοσιακής κατοικίας, η οποία θεωρείται αναγκαία από λειτουργική άποψη για εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών στέγασης, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να μην απαιτεί τη διασφάλιση χώρου στάθμευσης, όταν αυτό κρίνεται αντικειμενικά δύσκολο, λόγω του μεγέθους του τεμαχίου/οικοπέδου ή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου μέσω του οποίου διασφαλίζεται η προσπέλαση στην οικοδομή.
- (ζ) Για νέες οικοδομές και για την τροποποίηση ή προσθήκη ή αλλαγή χρήσης υφιστάμενων οικοδομών στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο/ Κεντρικές Εμπορικές Περιοχές, σε πεζοδρομημένες περιοχές, σε Περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα και σε ιστορικούς πυρήνες οικισμών, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να απαιτεί χώρους στάθμευσης λιγότερους ή και καθόλου, από τους καθοριζόμενους, όταν η χρήση και η μορφή της νέας ανάπτυξης είναι πολεοδομικά επιθυμητές και συμβάλλουν στην υλοποίηση των στόχων του ισχύοντος Σχεδίου Ανάπτυξης για τη συγκεκριμένη περιοχή, αφού εξασφαλίσει και η σύμφωνη γνώμη της Τοπικής Αρχής, ως ακολούθως:
 - (i) Για ανάπτυξη σε τεμάχιο που βρίσκεται στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο / Κεντρικές Εμπορικές Περιοχές, όπου επικρατεί η συνεχής δόμηση, είναι δυνατό να απαιτούνται χώροι στάθμευσης μέχρι και κατά 50% λιγότεροι από τους καθοριζόμενους, όταν αποδεδειγμένα υπάρχει δυσκολία για την ικανοποίηση των προτύπων.
 - (ii) Για ανάπτυξη σε τεμάχιο που βρίσκεται σε άλλα από τα πιο πάνω τμήματα του Αστικού Εμπορικού Κέντρου / Κεντρικών Εμπορικών Περιοχών, είναι δυνατό να απαιτούνται χώροι στάθμευσης μέχρι και κατά 30% λιγότεροι από τους καθοριζόμενους, όταν αποδεδειγμένα υπάρχει δυσκολία για την ικανοποίηση των προτύπων.
 - (iii) Για ανάπτυξη σε τεμάχιο που εμπίπτει σε ιστορικό πυρήνα οικισμού ή σε Περιοχή Ειδικού Χαρακτήρα, όπου επικρατεί η συνεχής δόμηση, είναι δυνατό να απαιτούνται χώροι στάθμευσης μέχρι και κατά 40% λιγότεροι από τους καθοριζόμενους, όταν αποδεδειγμένα υπάρχει δυσκολία

για την ικανοποίηση των προτύπων.

- (iv) Για ανάπτυξη σε τεμάχιο που εμπίπτει σε πεζοδρομημένες περιοχές στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, σε Κεντρικές Εμπορικές Περιοχές ή σε Περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα και η οποία αφορά επιθυμητή/ επιτρεπόμενη χρήση σύμφωνα με τις πρόνοιες του οικείου Σχεδίου Ανάπτυξης, είναι δυνατό να μην απαιτούνται χώροι στάθμευσης, όταν αποδεδειγμένα υπάρχει δυσκολία για την ικανοποίηση των προτύπων.
 - (η) Η Πολεοδομική Αρχή, αφού εξασφαλίσει τη σύμφωνη γνώμη της Τοπικής Αρχής, είναι δυνατόν να μην απαιτεί χώρους στάθμευσης για οικιστική ανάπτυξη (μέχρι δύο κατοικίες), σε περιπτώσεις όπου η παραδοσιακή δομή του οικισμού δεν επιτρέπει την άνετη και ασφαλή διακίνηση οχημάτων και νοουμένου ότι παρέχεται η δυνατότητα στάθμευσης σε δημόσιους χώρους σε λογικά αποδεκτή απόσταση από την ανάπτυξη.
 - (θ) Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να μην απαιτεί την παροχή χώρων στάθμευσης σε περιπτώσεις νόμιμα υφιστάμενων αναπτύξεων ή αναπτύξεων για τις οποίες έχει υποβληθεί σχετική αίτηση, όταν και για όσο χρονικό διάστημα ο υπόγειος χώρος της ανάπτυξης θα χρησιμοποιείται για τη στέγαση των υπηρεσιών της Πολιτικής Άμυνας. Στις περιπτώσεις αυτές, το εμβαδόν του υπόγειου χώρου που θα χρησιμοποιείται για τη στέγαση υπηρεσιών της Πολιτικής Άμυνας θα συνεχίσει να μην υπολογίζεται στο συντελεστή δόμησης της ανάπτυξης.
 - (ι) Σε περίπτωση οριζόντιας επέκτασης παραδοσιακής κατοικίας, η οποία θεωρείται αναγκαία από λειτουργική άποψη για εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών στέγασης, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να μην απαιτεί τη διασφάλιση χώρου στάθμευσης, όταν αυτό κρίνεται αντικειμενικά δύσκολο, λόγω του μεγέθους του τεμαχίου/ οικοπέδου ή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου μέσω του οποίου διασφαλίζεται η προσπέλαση στην οικοδομή.
- (3) Όταν υπάρχει εξ' αντικειμένου δυσκολία για ικανοποίηση των απαιτήσεων σε χώρους στάθμευσης αναφορικά με συγκεκριμένη ανάπτυξη, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να αποδεχθεί όπως χρησιμοποιείται άλλο τεμάχιο πλησίον για σκοπούς στάθμευσης σε σχέση με την ανάπτυξη, εφόσον κρίνει ότι αυτό είναι κατάλληλο από πολεοδομική άποψη. Νοείται ότι η χρησιμοποίηση του πιο πάνω άλλου τεμαχίου σε σχέση με την προτεινόμενη ανάπτυξη θα πρέπει να κατοχυρώνεται και διασφαλίζεται νομικά με κατάλληλους όρους, ώστε να υλοποιείται σε καθορισμένο χρονικό διάστημα και πριν την υποβολή αίτησης για εξασφάλιση άδειας οικοδομής.

- (4) Νοείται ότι στις περιπτώσεις όπου, μετά από έγκριση της Ειδικής Τεχνικής Επιτροπής, μια ανάπτυξη επωφελείται από το εκάστοτε ισχύον *Σχέδιο Παροχής Κινήτρων για Δημιουργία Δημόσιων Χώρων Στάθμευσης*, κατά κανόνα, δεν θα μπορούν ταυτόχρονα να εφαρμόζονται οι πρόνοιες της παρούσας παραγράφου για απαίτηση λιγότερων ή και καθόλου, από αυτούς που απαιτούνται με βάση της πρόνοιες της παρούσας Εντολής, χώρους στάθμευσης. Το αντίθετο επίσης ισχύει.

25. ΑΥΞΗΣΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Σε ειδικές περιπτώσεις, όπως αυτές καθορίζονται σε σχετικές πρόνοιες του ισχύοντος Σχεδίου Ανάπτυξης, καθώς και σε περιπτώσεις αναπτύξεων μεγάλης κλίμακας ή αναπτύξεων που εκτιμάται ότι θα προσελκύουν ιδιαίτερα αυξημένους αριθμούς χρηστών ανά μονάδα επιφάνειας, η Πολεοδομική Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα της ανάπτυξης και τα ειδικά κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και τον βαθμό επηρεασμού των ανέσεων της ευρύτερης περιοχής, είναι δυνατό να απαιτεί αριθμό χώρων στάθμευσης ουσιαστικά μεγαλύτερο των καθοριζόμενων στα Πρότυπα, με βασικό κριτήριο την ικανοποίηση των αναγκών στάθμευσης που δημιουργεί η κάθε ανάπτυξη.

26. ΕΞΑΓΟΡΑ

Κατ' εξαίρεση και όταν υπάρχει εξ' αντικειμένου δυσκολία για την υλοποίηση των ανωτέρω προτύπων ή όταν καθορίζεται σχετικά στα πλαίσια οποιωνδήποτε σχεδίων παροχής κινήτρων που αναφέρονται σε χώρους στάθμευσης μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει την εξαγορά της υποχρέωσης για το σύνολο ή μέρος του αριθμού χώρων στάθμευσης που απαιτούνται με βάση τα πρότυπα ή μέρος αυτών, αφού προηγηθεί συμφωνία με βάση τις πρόνοιες του άρθρου 43 του Νόμου, σύμφωνα με τις ακόλουθες ρυθμίσεις:

- (1) Ο μέγιστος αριθμός χώρων στάθμευσης που μπορούν να εξαγοραστούν με βάση την παρούσα πρόνοια ισούται με τη διαφορά μεταξύ του αριθμού των χώρων στάθμευσης που απαιτούνται με βάση τα παρόντα πρότυπα και του αντίστοιχου αριθμού χώρων στάθμευσης που μπορούν να χωροθετηθούν με ικανοποιητικό τρόπο στο τεμάχιο της προτιθέμενης ανάπτυξης.
- (2) Η ανωτέρω πρόνοια θα μπορεί να εφαρμόζεται εφόσον η Πολεοδομική Αρχή κρίνει ότι συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - (α) Η ανάπτυξη είναι επιθυμητή και σκόπιμη από πολεοδομική και χωροταξική άποψη, ιδιαίτερα όσον αφορά την εφαρμογή της ευρύτερης κυκλοφοριακής πολιτικής,

- (β) η αυστηρή εφαρμογή των προτύπων θα είναι υπέρμετρα ή δυσανάλογα επιζήμια για την υλοποίηση της ανάπτυξης,
 - (γ) έχουν εξαντληθεί όλες οι δυνατότητες για εξασφάλιση των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης μέσα στο τεμάχιο της ανάπτυξης.
- (3) Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να εφαρμόζει τη διαδικασία της εξαγοράς των χώρων στάθμευσης σε σχέση με προτεινόμενη ανάπτυξη σε τεμάχιο που εμπίπτει στις ακόλουθες περιοχές:
- (α) Στα Αστικά Εμπορικά Κέντρα ή στις Κεντρικές Εμπορικές Περιοχές.
 - (β) Σε Άξονες Δραστηριότητας και σε Περιφερειακά Εμπορικά Κέντρα, μόνο σε περιπτώσεις αλλαγής χρήσης ή προσθηκών/ επεκτάσεων σε νόμιμες οικοδομές.
 - (γ) Σε περιοχές που έχουν πεζοδρομηθεί ή/και που πρόκειται να πεζοδρομηθούν.
 - (δ) Στους ιστορικούς πυρήνες οικισμών, σε Περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα όπου επικρατεί το συνεχές σύστημα δόμησης, και σε περίπτωση διατηρητέων οικοδομών, αρχαίων μνημείων και οικοδομών που κηρύσσονται ως παραδοσιακές από τον ΚΟΤ.
 - (ε) Σε περιοχές όπου υπάρχουν έντονες υψομετρικές κλίσεις του εδάφους όταν η δημιουργία χώρων στάθμευσης είναι αδύνατη ή αναμένεται ότι θα δημιουργήσει υπέρμετρα δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον, λόγω μεγάλων υψομετρικών κλίσεων.
 - (στ) Σε περιπτώσεις ανάπτυξης οικοπέδου/τεμαχίου που εμπίπτει σε Άξονα Δραστηριότητας Κατηγορίας I και III, το οποίο μετά από υλοποίηση σχεδίου ρυμοτομίας έχει επηρεασθεί σε βαθμό που καθιστά αδύνατη την ταυτόχρονη ορθολογική του ανάπτυξη και την ικανοποίηση των προτύπων για χώρους στάθμευσης.
- (4) Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατόν επίσης να εφαρμόζει τη διαδικασία της εξαγοράς των χώρων στάθμευσης σε σχέση με προτεινόμενη ανάπτυξη που αφορά αναγνωρισμένη σχολή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος Σχεδίου Ανάπτυξης), εφόσον, αποδεδειγμένα, δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση άλλου παραπλήσιου τεμαχίου για σκοπούς στάθμευσης.

- (5) Γενικά η εν λόγω πολιτική θα εφαρμόζεται με τρόπο ώστε να μην δημιουργούνται προβλήματα μειωμένης προσφοράς στάθμευσης, ιδιαίτερα σε δρόμους πρωταρχικής σημασίας και βασικούς συλλεκτήριους δρόμους που είναι καθορισμένοι ως άξονες εμπορικής δραστηριότητας.

5. Η παρούσα Εντολή τίθεται σε εφαρμογή από τις 22.7.2013 και αντικαθιστά την Εντολή 3/2011 που είχε εκδοθεί στις 11.6.2012, η οποία θεωρείται ως μη ισχύουσα από την ανωτέρω ημερομηνία εφαρμογής.

Σωκράτης Χάσιος
Υπουργός Εσωτερικών

Έγινε στις 17.7.2013
Αρ. Φακ. Υ.Ε. 5.33.1.9/6

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 - Λειτουργικά και Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά: Καθοδηγητικά Ενδεικτικά Διαγράμματα (1/6)

ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Επιτρέπεται η χωροθέτηση των χώρων στάθμευσης σε ελάχιστη απόσταση 2μ. από το δρόμο και επιτρέπεται η έξοδος οχημάτων προς το δημόσιο δρόμο με την όπισθεν μόνον σε περιπτώσεις μονοκατοικίας μέχρι τετρακατοικίας και σε ορισμένες περιπτώσεις οριζόντιας εν σειρά μέχρι οκτώ (8) κατοικιών.

Επιτρέπεται η χωροθέτηση δύο

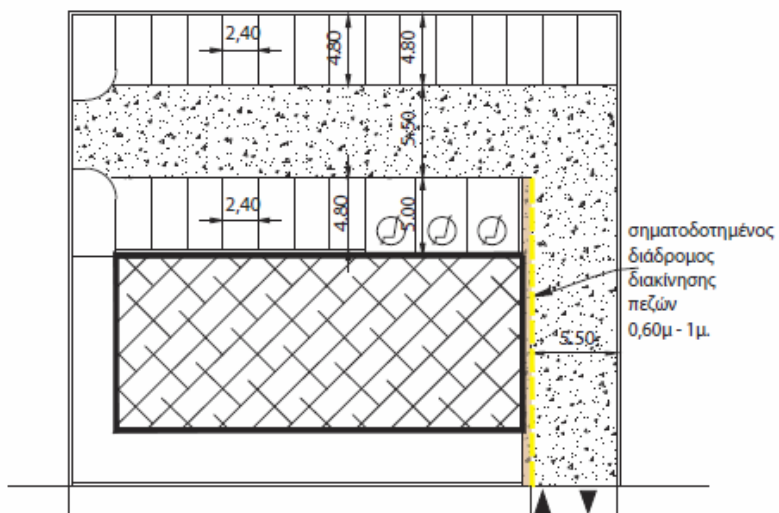
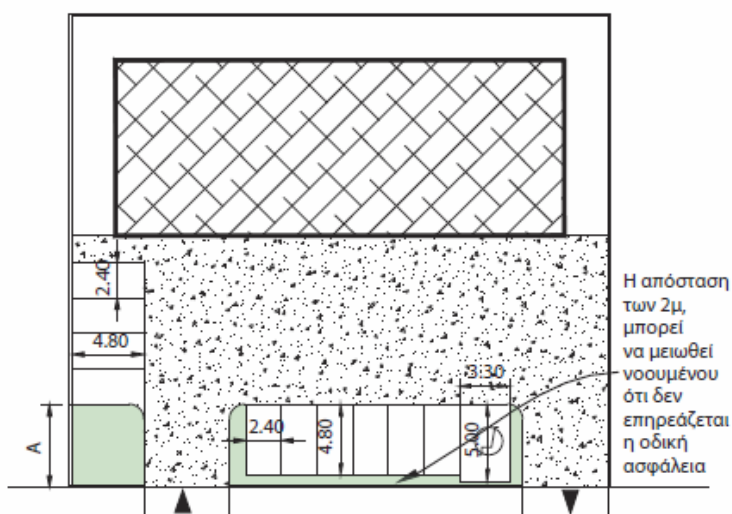
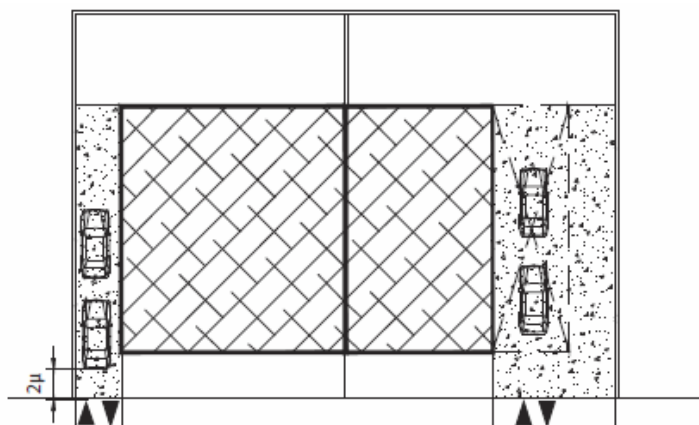
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

α) Απαιτείται η ανεξάρτητη διακίνηση κάθε οχήματος και η έξοδος στο δημόσιο δρόμο με την έμπροσθεν.

β) Επιτρέπονται ομαδοποιημένοι χώροι στάθμευσης και σε λιγότερη απόσταση των 2μ. από το δρόμο.

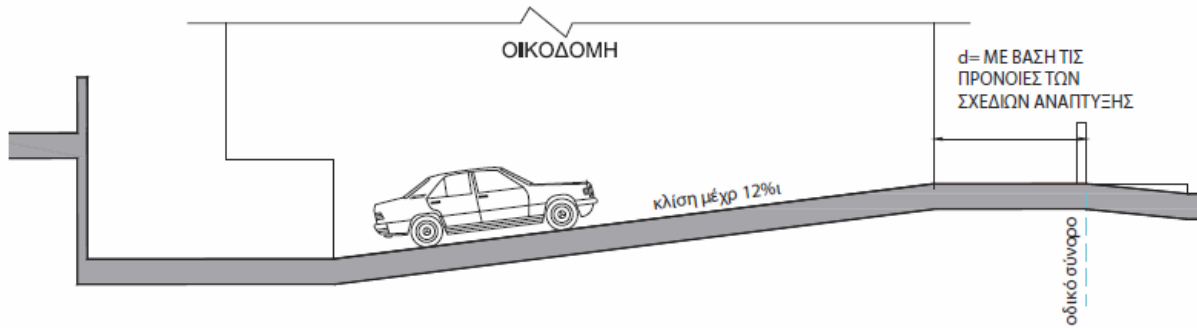
γ) Σε περίπτωση οργανωμένου / ομαδοποιημένου χώρου στάθμευσης οχημάτων, χωρητικότητας πέραν των 5 οχημάτων, κατά κανόνα απαιτείται κάθετη απόσταση (Α) 5μ. από τα σημεία οχηματικών προσβάσεων. Η πιο πάνω απόσταση (Α) θα αυξάνεται στα 10μ. στην περίπτωση χώρου στάθμευσης με χωρητικότητα πέραν των 30 οχημάτων, τα σημεία πρόσβασης των οποίων εφάπτονται σε δρόμους του πρωταρχικού και βασικού δευτερεύοντος οδικού δικτύου.

Σε περιπτώσεις που η ράμπα ή η δίοδος είναι η μοναδική είσοδος/ έξοδος για πεζούς ή άτομα με ειδικές ανάγκες προς και από το χώρο στάθμευσης, τα ανωτέρω πλάτη, ανάλογα με την περίπτωση, θα αυξάνονται κατά 0,60 μ. μέχρι και 1μ.



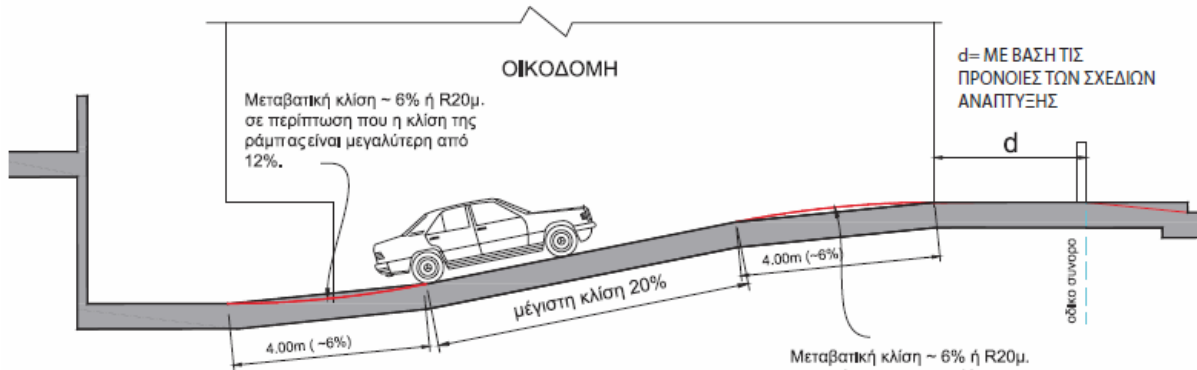
**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 - Λειτουργικά και Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά:
Καθοδηγητικά Ενδεικτικά Διαγράμματα (2/6)**

(Ράμπες/ Δίοδοι)



Κλίση ράμπας μέχρι 1:5 (20%).
Η κλίση μειώνεται στα 1:8,5(12%) όταν η ράμπα αποτελεί τη μοναδική πρόσβαση πεζών προς το χώρο στάθμευσης.

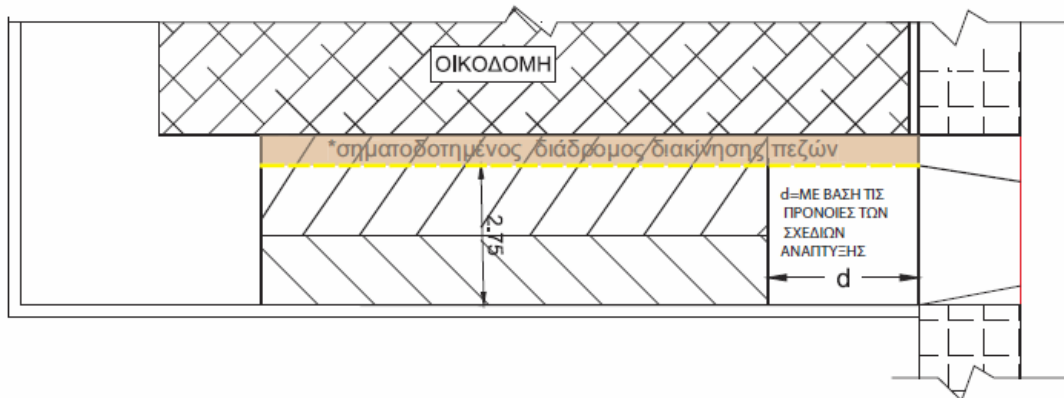
d=ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΠΡΟΝΟΙΕΣ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



Μεταβατική κλίση ~ 6% ή R20μ.
σε περίπτωση που η κλίση της ράμπας είναι μεγαλύτερη από 12%.

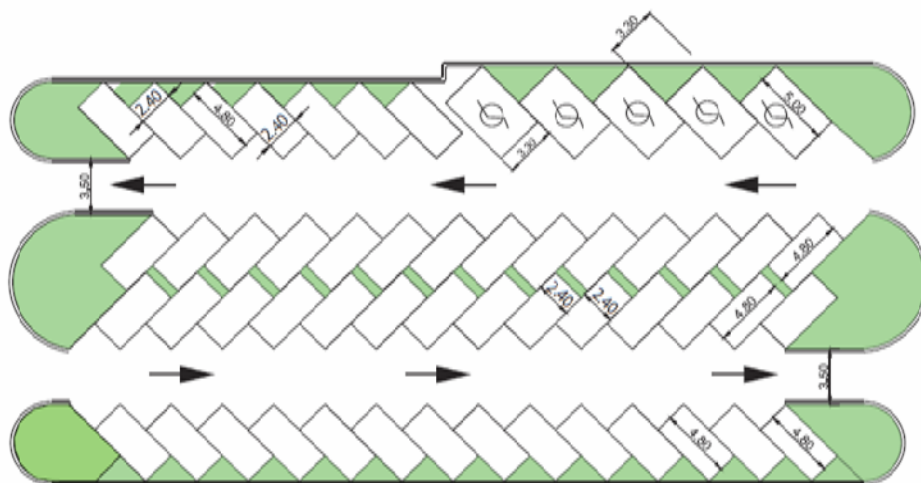
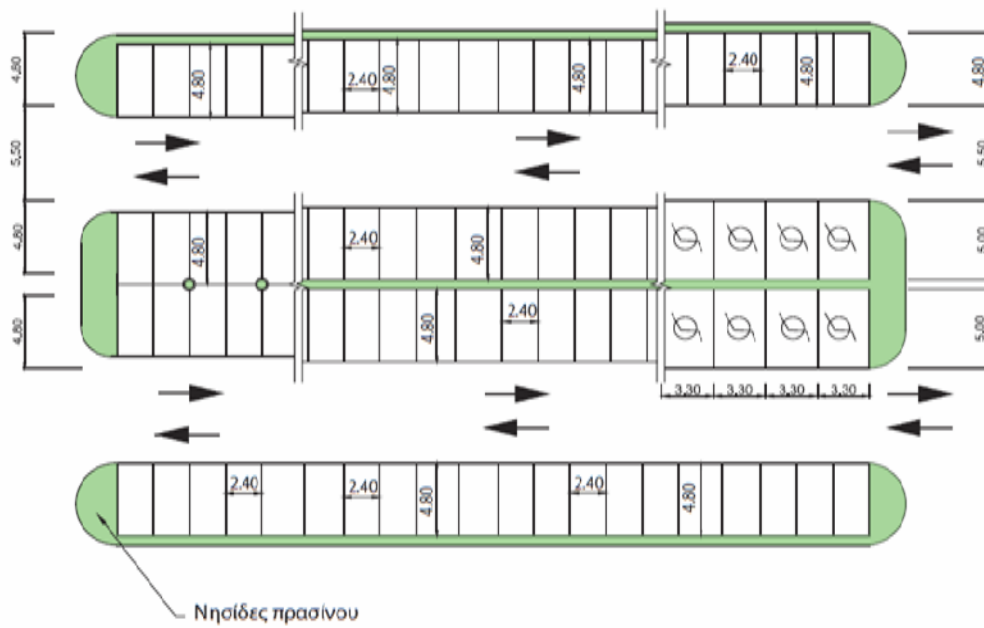
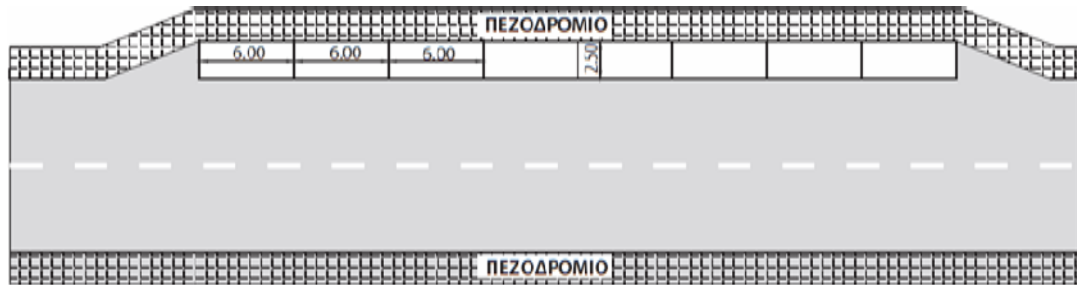
Κλίση ράμπας μέχρι 1:5 (20%).
Η κλίση μειώνεται στα 1:8,5 (12%) όταν η ράμπα αποτελεί τη μοναδική πρόσβαση πεζών προς το χώρο στάθμευσης.

Μεταβατική κλίση ~ 6% ή R20μ.
σε περίπτωση που η κλίση της ράμπας είναι μεγαλύτερη από 12%.



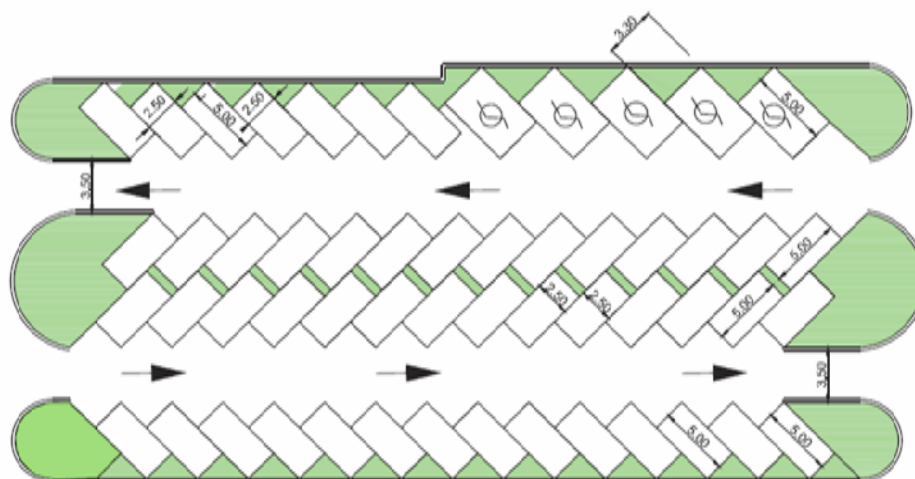
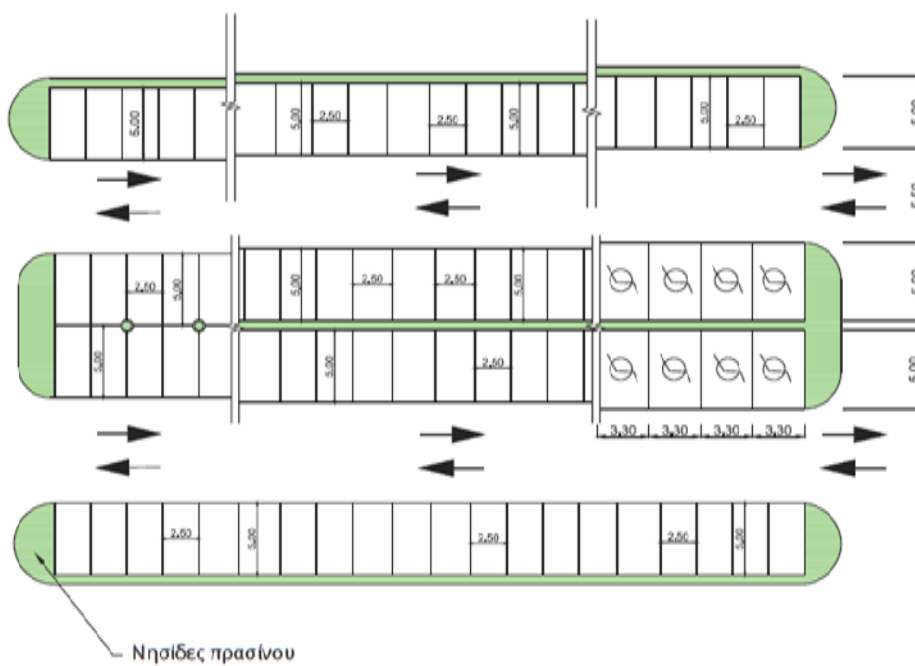
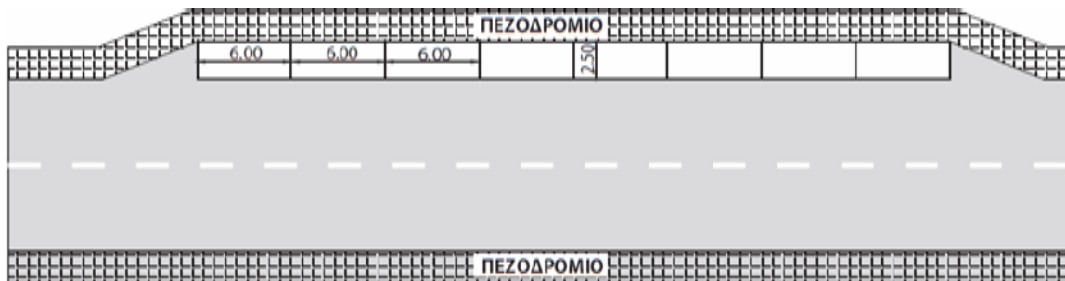
**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 - Λειτουργικά και Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά:
Καθοδηγητικά Ενδεικτικά Διαγράμματα (3/6)**

(Ιδιωτικοί Χώροι Στάθμευσης)

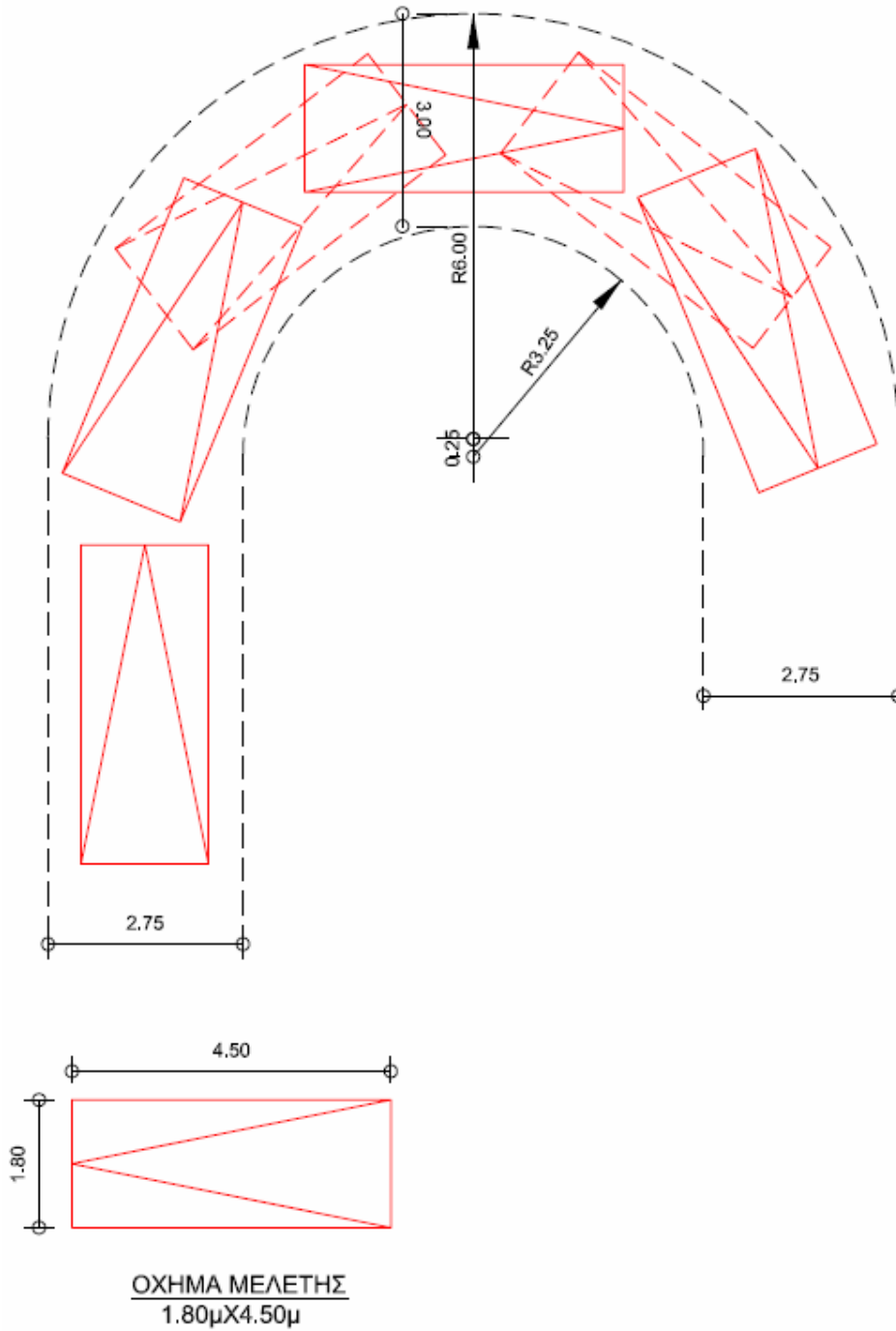


**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 - Λειτουργικά και Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά:
Καθοδηγητικά Ενδεικτικά Διαγράμματα (4/6)**

(Δημόσιοι Χώροι Στάθμευσης)

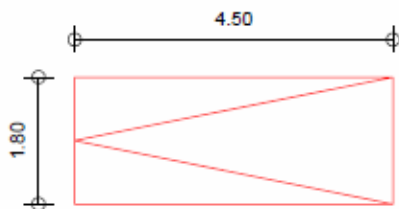
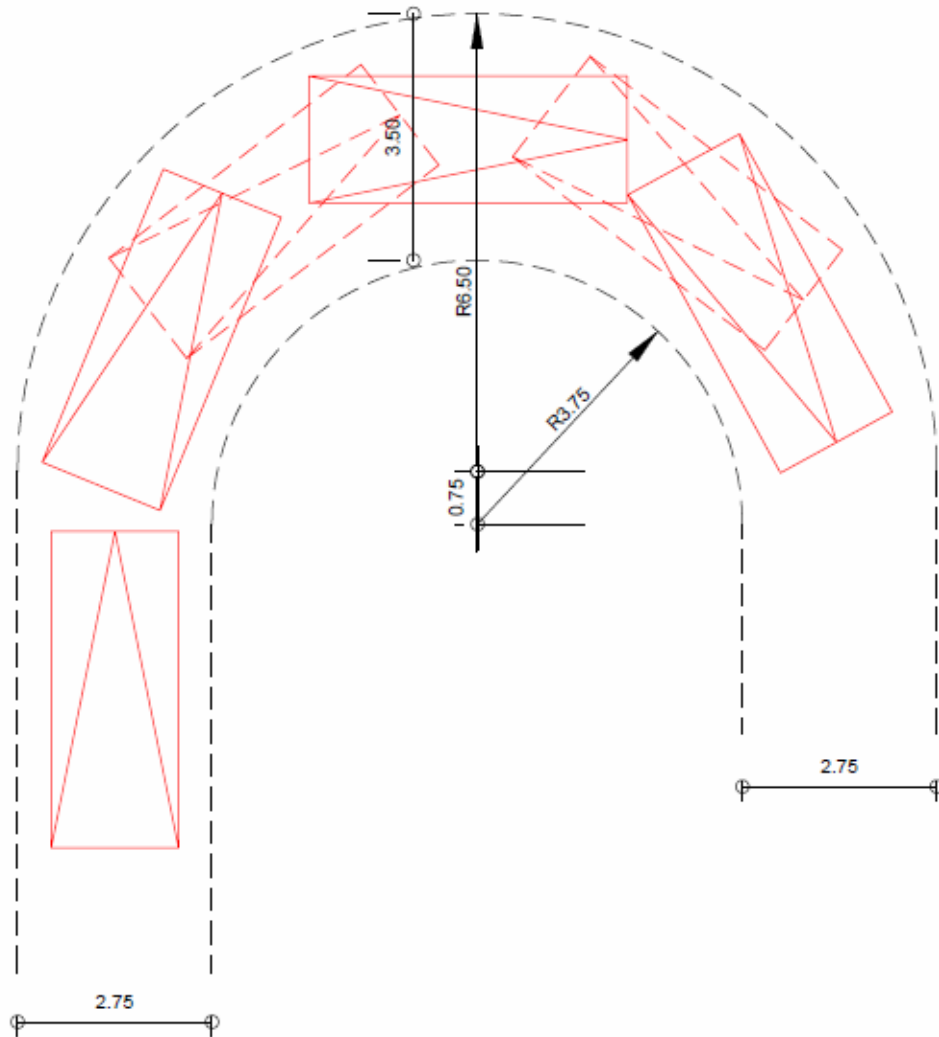


**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 - Λειτουργικά και Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά:
Καθοδηγητικά Ενδεικτικά Διαγράμματα (5/6)**



**ΠΡΟΤΥΠΑ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΡΑΜΠΑ/ΔΙΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
(ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ)**

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 - Λειτουργικά και Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά:
Καθοδηγητικά Ενδεικτικά Διαγράμματα (6/6)**



ΟΧΗΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ
1.80μΧ4.50μ

**ΠΡΟΤΥΠΑ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΡΑΜΠΑ/ΔΙΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
(ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ)**