



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ

Μ Α
Α Ν
Ρ Δ
Ι Ρ
Ν Ε
Α Ο
Υ

ΕΠΙΒΑΛΙΩΝ

Α Σ
Ρ Α
Η Π
Σ Ο
Υ Ν
Α Κ
Η Η
Σ Σ

‘LIMASSOL MARINA’
Η ΑΛΛΗ ΟΨΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

*Ευχαριστώ τον επιβλέπων καθηγητή μου κ. Άρη Σαλονιάκη
για την υποστήριξη καθώς και όλους όσους
με βοήθησαν για την εκπόνηση
της παρούσας εργασίας.*

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναφέρεται στο ρόλο της μαρίνας, τη συμβολή της στην πόλη και την αναπτυξιακή της προοπτική, σε συνδυασμό με τις επιδράσεις που ασκούνται χωρικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά. Συγκεκριμένα, εστιάζει στη μαρίνα της Λεμεσού Κύπρου, στην αναγκαιότητα τέτοιου είδους έργων για την πόλη, καθώς και στις επιπτώσεις που αναμένεται να επιφέρει η δημιουργία αυτής. Επίσης, παρακολουθεί τη διαχρονική πορεία της πόλης, τα διάφορα πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και αναπτυξιακά προβλήματα που την χαρακτηρίζουν και τους μελλοντικούς στόχους που τίθενται, όπως αυτοί αναφέρονται στο Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού και στο Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού. Τέλος, μελετώντας όλους τους παράγοντες και τις σταθερές γύρω από το θέμα, σε παραλληλία με απόψεις ειδικών, προτείνεται ένα εναλλακτικό σενάριο όσον αφορά τη χωροθέτηση και τη λειτουργική μορφή της μαρίνας.

Λέξεις κλειδιά: Λεμεσός, μαρίνα, ανάπτυξη, τουρισμός

ABSTRACT

The present dissertation is concentrated in the role of marina, its importance in the city (metropolitan area), as well as its development prospect, in relevance to the territorial, ecological and economical consequences. Characteristically, the emphasis is stressed in Limassol-Cyprus Marina and more specifically, to the vitality of constructions of this nature and magnitude; accentuating, synchronously, the numerous negative aftereffects. Additionally, the study monitors the city's progression, as well as its particular environmental, developmental, and urban planning issues, highlighting, simultaneously, prospective objectives, as they are attributed in the "Local Plan of Limassol" and the "Area Center Plan of Limassol". Lastly, through comprehensive examination and evaluation of the relevant factors and variables affecting the issue, parallel to a presentation of an array of distinctive expertise advices, an alternative scenario is proposed, concerning the layout and practicability of the marina.

Key words: Limassol, marina, development, tourism.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	11
1.1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΘΕΣΗΣ ΜΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ.....	12
1.1.1 Οικονομικοί και γεωγραφικοί παράγοντες του τόπου.....	12
1.1.2 Κλιματολογικά, μετεωρολογικά και υδρολογικά στοιχεία	12
1.1.3 Μορφολογία εδάφους, ακτών και πυθμένα	13
1.1.4 Τεχνικά και κατασκευαστικά δεδομένα	14
1.2 ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	14
1.2.1 Οικονομικά και Κοινωνικά οφέλη του τουρισμού.....	15
1.2.2 Απαιτήσεις θαλάσσιου τουρισμού για προσέλκυση επισκεπτών.....	18
1.2.3 Λειτουργίες μαρίνας.....	19
1.2.4 Παραδείγματα.....	20
1.2.5 Συμπεράσματα.....	23
1.3 ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	24
1.3.1 Πηγές ρύπανσης	25
1.3.2 Μέτρα προστασίας	27
1.3.3 Συμπεράσματα.....	29
1.4 ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ.....	30
1.4.1 Παράκτιος Χώρος και Διαχείριση.....	30
1.4.2 Αστικός σχεδιασμός και ανάπλαση θαλάσσιων μετώπων	31
1.4.3 Παράμετροι της ανάπλασης	33
1.4.4 Παραδείγματα.....	35
1.4.5 Συμπεράσματα.....	40
2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	42
2.1 Η ΠΟΛΗ	42
2.1.1 Ιστορική αναδρομή.....	42

2.1.1.1	Βυζαντινά και Μεσαιωνικά χρόνια	42
2.1.1.2	Περίοδος Φραγκοκρατίας	43
2.1.1.3	Οθωμανική περίοδος.....	44
2.1.1.4	Βενετική Περίοδος	45
2.1.1.5	Τα χρόνια της ανεξαρτησίας	49
2.1.1.6	Περίοδος μετά την Τούρκικη Εισβολή	50
2.1.2	Ανασκόπηση παραλιακού μετώπου	52
2.2	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	61
2.2.1	Το τουριστικό κλίμα παγκοσμίως	61
2.2.2	Το τουριστικό κλίμα στην Κύπρο	64
2.2.3	Προοπτικές Θαλάσσιου τουρισμού	69
2.2.3.1	Υπάρχουσες μαρίνες στην Κύπρο.....	71
2.2.3.2	Τουριστικό κλίμα στη μαρίνα της Λάρνακας	72
3	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.....	75
3.1	ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΑΡΙΝΕΣ	75
3.1.1	Στην Κύπρο	75
3.2	ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΜΕΣΟΥ	76
3.2.1	Τομείς Ανάπτυξης	78
3.2.1.1	Πληθυσμός και απασχόληση.....	78
3.2.1.2	Κυκλοφοριακή πολιτική.....	79
3.2.1.3	Οικιστική Ανάπτυξη.....	83
3.2.1.4	Εμπορική Ανάπτυξη και Γραφεία	85
3.2.1.5	Βιομηχανική και Βιοτεχνική Ανάπτυξη.....	86
3.2.1.6	Τουριστική ανάπτυξη	88
3.2.1.7	Περιβάλλον – Τοπίο.....	89
3.2.1.8	Κύριες Αστικές Λειτουργίες	90
3.2.1.9	Πολεοδομικό Πρόγραμμα μαρίνας Λεμεσού.....	91
3.2.2	Συμπεράσματα	96
3.3	ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ	98
3.3.1	Χρήσεις Γής.....	99
3.3.2	Κυκλοφοριακή πολιτική.....	101
3.3.3	Πυκνότητα Ανάπτυξης – Πολεοδομικές ζώνες.....	104

3.3.4	Λειτουργική και Χωρική δομή	104
4	ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ	105
4.1	ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	105
4.1.1	Προϊστορία του έργου	106
4.2	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	107
4.2.1	Περιοχή μελέτης.....	108
4.2.2	Εγκαταστάσεις προτεινόμενου έργου.....	112
4.2.2.1	Οικιστικές Εγκαταστάσεις	112
4.2.2.2	Εμπορικές/ Γραφειακές Εγκαταστάσεις.....	113
4.2.2.3	Πολιτιστικές Εγκαταστάσεις.....	113
4.2.2.4	Λειτουργικές Εγκαταστάσεις	113
4.2.2.5	Θαλάσσιες Εγκαταστάσεις.....	114
4.3	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	116
4.3.1	Πολεοδομικές επιπτώσεις.....	116
4.3.1.1	Χρήσεις Γης	116
4.3.1.2	Υποδομές.....	117
4.3.1.3	Κυκλοφοριακά	118
4.3.2	Επιπτώσεις ως προς την εικόνα της πόλης.....	122
4.3.3	Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	122
4.3.3.1	Θαλάσσια Ρύπανση	123
4.3.3.2	Ατμοσφαιρική Ρύπανση	125
4.3.3.3	Κυματισμός	130
4.3.4	Επιπτώσεις ως προς την τουριστική ανάπτυξη	134
4.3.4.1	Επάρκεια εξυπηρετήσεων	134
4.3.5	Συμπεράσματα.....	134
5	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ	136
5.1	Τοποθεσία – Χωροθέτηση	137
5.1.1	Προσβασιμότητα	137
5.1.1.1	Οδικό δίκτυο	137
5.1.1.2	Δημόσια συγκοινωνία	138
5.1.1.3	Ποδηλατοδρόμοι – Πεζόδρομοι.....	138

5.1.2	Περιβάλλον.....	139
5.1.3	Τουριστική ανάπτυξη	139
5.2	Το ίδιο το έργο	142
5.2.1	Θαλάσσια και χερσαία έκταση.....	142
5.2.2	Άξονες Σχεδιασμού	142
5.2.3	Στόχος και σκοπός του έργου.....	144
5.2.4	Προτεινόμενες Χρήσεις.....	145
5.2.5	Θέσεις ελλιμενισμού	149
5.3	Συμπερασματικά	150
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ		151
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		154
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....		162

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Μαρίνα Αλίμου	21
Εικόνα 2: Μαρίνα Φαλήρου	22
Εικόνα 3: Μαρίνα Portland στη Βρετανία.....	23
Εικόνα 4 : Ανάπλαση λιμανιού Βαλτιμόρης – Inner Harbor	36
Εικόνα 5: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης	38
Εικόνα 6 : Περιοχή ανάπλασης Docklands Λονδίνου.....	40
Εικόνα 7: Το λιμάνι και η πόλη της Λεμεσού τα βυζαντινά χρόνια	43
Εικόνα 8 : Η Λεμεσός κατά τη μεσαιωνική περίοδο (1590).....	44
Εικόνα : 9 Το δίκτυο των πόλεων στην Κύπρο	52
Εικόνα 10: Εξέλιξη οδικού δικτύου	53
Εικόνα 11: Πορεία σχεδίασης	143

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2.1.1.6-1: Αφίξεις τουριστών Παγκόσμια	62
Διάγραμμα 2.1.1.6-2: Διεθνής αφίξεις τουριστών.....	64
Διάγραμμα 2.1.1.6-1: Ετήσια τουριστική κίνηση στην Κύπρο	66
Διάγραμμα 2.1.1.6-2: Ποσοστό αφίξεων τουριστών ανά χώρα προέλευσης	68
Διάγραμμα 2.1.1.6-1: Οι διαδρομές των σκαφών προς την Κύπρο	70
Διάγραμμα 2.2.3.2-1: Ποσοστά κατά εθνικότητα επισκεπτών στη μαρίνα Λάρνακας.....	73
Διάγραμμα 2.2.3.2-2: Ναυτική κίνηση ανά μήνα στη μαρίνα Λάρνακας.....	73
Διάγραμμα 4.3.1.3-1: Κατανομή τρόπων μεταφοράς στην πόλη της Λεμεσού.....	119
Διάγραμμα 4.3.3.3-1: Ταχύτητα ανέμων στην περιοχή (C) του χάρτη 4-11.....	133

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1.1-1: Πληθυσμός Λεμεσού 1881 - 1946.....	47
Πίνακας 2.2.1-1: Απόδοση προορισμών στην ευρωπαϊκή αγορά 2008	63
Πίνακας 2.2.2-1: Τουριστική κίνηση στην Κύπρο	65
Πίνακας 2.2.2-2: Έσοδα από τον τουρισμό στην Κύπρο	67
Πίνακας 2.2.3-1: Υπάρχουσες μαρίνες στην Κύπρο	72
Πίνακας 4.2.2-1: Έκταση χρήσεων γης εντός της ΑΠΜ.....	112

Πίνακας 4.2.2-2: Οικιστικές Εγκαταστάσεις Προτεινόμενου Έργου	112
Πίνακας 4.3.3-1: Αποτελέσματα Μετρήσεων Στάθμης Θορύβου	129
Πίνακας 4.3.3-2: Ύψη και περιοδικότητα ανέμων στο σημείο Α.....	131
Πίνακας 4.3.3-3: Ύψη και περιοδικότητα ανέμων στο σημείο Β	132
Πίνακας 4.3.3-4: Ύψη και περιοδικότητα ανέμων στο σημείο C	132
Πίνακας 5.2.5-1: Προτεινόμενος αριθμός και μήκος θέσεων ελλιμενισμού.....	149

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 2.1.1.3 - 2.1.1-1 : Η Λεμεσός το 1878	45
Χάρτης 2.1.1-2: Χάρτης της Λεμεσού το 1883- δομή της πόλης	48
Χάρτης 2.1.2-1: Ενότητες παραλιακού μετώπου	55
Χάρτης 2.1.2-2: Χρήσεις γης ενότητας Α	57
Χάρτης 2.1.2-3 : Χρήσεις γης ενότητας Β	59
Χάρτης 2.1.2-4: Χρήσεις γης ενότητας Γ.....	61
Χάρτης 2.2.3-1: Ανταγωνιστικές μαρίνες για την Κύπρο	70
Χάρτης 3.2.1-1: Διάνοξη και βελτίωση κύριου οδικού δικτύου στη Λεμεσό.....	81
Χάρτης 3.2.1-2:Χάρτης προτεινόμενων ποδηλατοδρόμων	82
Χάρτης 3.2.2-1: Χρήσεις γης στη Λεμεσό	97
Χάρτης 4.2.1-1: Κτηματικά σχέδια στα οποία εμπίπτει η περιοχή μελέτης	109
Χάρτης 4.2.1-2: Κτηματικός χάρτης περιοχής μελέτης	110
Χάρτης 4.2.1-3: Ευρύτερη περιοχή μελέτης σε σχέση με την Λεμεσό.....	111
Χάρτης 4.2.2-1: Γενικό σχέδιο προτεινόμενου έργου.....	115
Χάρτης 4.3.1-1: Κυκλοφοριακή κίνηση στο βασικό κεντρικό δίκτυο της πόλης.....	121
Χάρτης 4.3.3-1: Επιφανειακά νερά	125
Χάρτης 4.3.3-2: Μέσες ετήσιες συγκεντρώσεις NO ₂	126
Χάρτης 4.3.3-3: Μέσες ετήσιες συγκεντρώσεις Βενζόλης	127
Χάρτης 4.3.3-4: Ετήσιες συγκεντρώσεις PM ₁₀ συμπεριλαμβανομένων ειδικών	128
Χάρτης 4.3.3-5: Σημεία μέτρησης θορύβου.....	130
Χάρτης 4.3.3-6: Σημεία μέτρησης ταχύτητας ανέμων	131
Χάρτης 4.3.5-1: Νέα θέση χωροθέτησης της μαρίνας	137

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

ECOTEC (Economic Impact Assessment of Kings Lynn Marina)

IPK (International Tourism Consulting Group)

PIANC (Permanent International Association of Navigation Congress)

UNWTO (United World Tourism Organization)

ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν)

ΓΣΟ (Γυμναστικός Σύλλογος Ολύμπια)

ΕΕ (Ευρωπαϊκή Ένωση)

ΕΟΤ (Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού)

ΚΟΤ (Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού)

ΚΔΑ (Κοινή Διυπουργική Απόφαση)

ΚΕΠ (Κεντρική Εμπορική Περιοχή)

ΜΜΜ (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς)

ΣΠΚΛ (Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού)

ΤΣΛ (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού)

ΥΣΤΑΤ (Στατιστική Υπηρεσία Κυπριακής Δημοκρατίας)

ΦΕΚ (Εφημερίδα της Κυβέρνησης)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η τάση για αναζήτηση όλο και περισσότερων εναλλακτικών μορφών ψυχαγωγίας, σε συνδυασμό με την αύξηση του ελεύθερου χρόνου, είχαν ως αποτέλεσμα της εξάρσης των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα όπως ιστιοπλοΐα κα.. Το έναυσμα στη δημιουργία κατάλληλων χώρων (μαρίνες) για την κάλυψη των αναγκών αυτών, έδωσε η Αμερική τη δεκαετία του 70', ακλουθώντας την η Ευρώπη.

Ολοένα σήμερα ο αριθμός των σκαφών αυξάνεται, με αποτέλεσμα την ανάγκη κατασκευής περισσότερων μαρίνων για την εξυπηρέτησή τους. Όμως με την αύξηση του αριθμού των μαρίνων, αυξάνονται και οι απαιτήσεις για την ποιότητα και τις προσφερόμενες υπηρεσίες αυτών. Έτσι, οι μαρίνες σε όλο τον κόσμο, έχουν να ανταγωνιστούν η μία την άλλη.

Καμία μαρίνα δεν είναι ικανή να επιβιώσει οικονομικά μόνο από την ενοικίαση θέσεων. Απαραίτητο είναι να συμπεριφερθούν και άλλες υπηρεσίες και δραστηριότητες, που να σχετίζονται με αυτήν.

Πλέον, οι μαρίνες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των περιοχών όπου εγκαθίστανται, αφού αποτελούν ένα είδος τουριστικού προϊόντος, ενισχύοντας τις τοπικές κοινωνίες και οικονομίες. Αποτελούν αναπτυξιακό εργαλείο, αφού καθιστούν την περιοχή εγκατάστασής τους ως σημείο αναφοράς αστικού τοπίου και πόλο έλξης, προσελκύοντας επενδύσεις κάθε τύπου και κλίμακας. Τα κλειδιά για τη συγκέντρωση αυτών των οφελών, βρίσκονται στην κατάλληλη επιλογή περιοχών, τη λεπτομερή αξιολόγηση αυτών και τον περιεκτικό θαλάσσιο εξοπλισμό, σε συνδυασμό πάντα με την προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος.

Η Μεσόγειος αποτελεί ένα χώρο ιδανικό για τέτοιου είδους αναπτύξεις λόγω της μορφολογίας και των κλιματικών συνθηκών της. Την τελευταία εικοσαετία η Δυτική Μεσόγειος παρέχει υψηλής στάθμης εξυπηρετήσεις σε αυτό τον τομέα, καθιστώντας την ως σημαντικό θαλάσσιο τουριστικό προορισμό.

Ο ναυτικός τουρισμός είναι ένας τομέας στον οποίο η Κύπρος υστερεί έναντι γειτονικών χωρών (όπως η Ελλάδα, το Ισραήλ και η Τουρκία) οι οποίες έχουν αναπτύξει τον τομέα αυτό σε πολύ ψηλότερα επίπεδα. Για το λόγο αυτό, η ανάπτυξη μαρίνων και άλλων ναυτικών έργων στο νησί κρίνεται αναγκαία για την διατήρηση και βελτίωση της τουριστικής βιομηχανίας. Με κάποια καθυστέρηση στην όλη διαδικασία, αποφασίστηκε η

ανάπτυξη ενός δικτύου μαρίνων στην χώρα, με σκοπό να εμπλουτιστεί το τουριστικό της προϊόν.

Προτείνεται αρχικά η κατασκευή μαρίνας στην πόλη της Λεμεσού, χωρητικότητας 1000 σκαφών, έργο του οποίου την κατασκευή έχει αναλάβει η εταιρία ‘Limassol Marina’ και την μετέπειτα εκμετάλλευση του για 53 χρόνια.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναδείξει τη σημασία της μαρίνας για την πόλη, το κοινωνικό, περιβαλλοντικό καθώς και οικονομικό αντίκτυπο που θα παρουσιάσει το έργο στη γενικότερη εικόνα και ζωή της Λεμεσού. Επίσης διερευνά τις πολυδιάστατες επιπτώσεις που προκύπτουν από την κατασκευή της ‘Limassol Marina’ και παρουσιάζει λύσεις και εναλλακτικές προτάσεις για την καλύτερη προσαρμογή της στο χαρακτήρα της πόλης.

Η συγκεκριμένη τοποθέτηση έχει ως στόχο να εισάγει τον αναγνώστη στο κλίμα της παρούσας εργασίας, η οποία διερευνά και αναλύει τους λόγους και τις αιτίες που οδηγούν στην παρουσίαση μιας εναλλακτικής πρότασης για την κατασκευή της μαρίνας της Λεμεσού, όπου πιστεύεται να είναι βιώσιμη και πιο ανταγωνιστική σε σχέση με το προτεινόμενο σχέδιο.

Αναλυτικότερα, η παρούσα διπλωματική διαρθρώνεται σε πέντε βασικά κεφάλαια. Στο πρώτο αναφέρεται ο γενικότερος ρόλος της μαρίνας και η συμβολή της στην ανάπτυξη της πόλης μέσω συσχετισμών με περιβαλλοντικούς, οικονομικούς, και χωροταξικούς όρων. Παρουσιάζονται κάποια διεθνή παραδείγματα κατασκευής μαρίνων και ανάπτυξης θαλάσσιων μετώπων. Στο δεύτερο κεφάλαιο, υπάρχει εκτενής περιγραφή της περιοχής μελέτης καθώς και ιστορική αναδρομή της. Ανάλυση της τουριστικής δραστηριότητας και τις προοπτικές θαλάσσιου τουρισμού μέσα από τη αναφορά των ήδη υπάρχοντων μαρίνων. Στο τρίτο κεφάλαιο, αναφέρεται στο νομοθετικό πλαίσιο που υπάγονται οι μαρίνες και τα δύο βασικά αναπτυξιακά σχέδια της Λεμεσού. Μέσω αυτών των σχεδίων, σκοπός είναι να παρουσιαστούν τα προβλήματα και οι στόχοι που τίθενται για την ορθή αναπτυξιακή πολιτική της περιοχής. Η περιγραφή του έργου και ο εντοπισμός προβλημάτων, οι παραλήψεις και οι επιπτώσεις, σε σχέση με το προτεινόμενο σχέδιο, αναφέρονται στο τέταρτο κεφάλαιο, δίνοντας έμφαση στις πολεοδομικές, περιβαλλοντικές και αναπτυξιακές επιπτώσεις. Μέσα από αυτές και σε συνδυασμό με τα προαναφερόμενα κεφάλαια, παρουσιάζεται στο πέμπτο κεφάλαιο μια εναλλακτική πρόταση για την κατασκευή και χωροθέτηση του έργου της μαρίνας Λεμεσού. Τα συμπεράσματα που απορρέουν από την

μελέτη αυτή παρουσιάζονται στο έκτο κεφάλαιο. Στο τελευταίο μέρος παρατίθενται τα απαραίτητα παραρτήματα για την καλύτερη κατανόηση του κειμένου και η βιβλιογραφική τεκμηρίωση

1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων αποτελεί σχετικά πρόσφατη καινοτομία η οποία προήλθε από την άνοδο, σε σχετικά ψηλά επίπεδα, του βιοτικού επιπέδου μιας τάξης ανθρώπων (Γοσποδίνη, 2006). Τα λιμάνια αυτά έχουν σκοπό να φιλοξενούν και να παρέχουν υπηρεσίες σε μικρά σκάφη ή πλοία αναψυχής (κότερα, ταχύπλοα, θαλαμηγούς) ακόμα και σε βάρκες ερασιτεχνικής αλιείας.

Η πρώτη ιδέα μετατροπής της μαρίνας σε πόλο ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων εφαρμόστηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ). Το 1968 μόνο το 6% των πλοιοκτητών χρησιμοποιούσε τις μαρίνες λόγω του μεγάλου κόστους αγκυροβολίας. Τα δεδομένα έχουν αλλάξει έκτοτε, αφού εάν συνυπολογιστούν οι φθορές που προκαλούνται στη βάρκα από την κακοκαιρία κατά τη χειμερινή περίοδο και τη διαδικασία της απόσυρσης από τη θάλασσα, τότε το κόστος για πρόσδεση αποδεικνύεται λογικό, νοουμένου ότι συμπεριλαμβάνονται σε αυτό ευκολίες για τον πλοιοκτήτη (ψυχαγωγίας, ξεκούρασης κ.α) (Adie, 1984:10).

Πλέον, η ιστιοπλοΐα έχει αναπτυχθεί σαν δραστηριότητα οικογενειακού ψυχαγωγικού χαρακτήρα που μεταφέρεται από γενιά σε γενιά, λόγω των ευκολιών που παρέχονται στους λιμένες αναψυχής σήμερα. Παράλληλα ο τρόπος ζωής, όπου με την αύξηση της ευημερίας αυξάνεται και το ποσοστό του ελεύθερου χρόνου, δίνει τη δυνατότητα της ανάπτυξης δραστηριοτήτων αυτού του είδους (Adie, 1984: 12).

Στην Αμερική το ποσοστό των πλοιοκτητών και των σκαφών αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς και ιδιαίτερα την περίοδο του 1994 με 2000. Αυτό το ρεύμα ακολουθούν σήμερα πολλές από τις Ευρωπαϊκές χώρες αλλά και τις Αραβικές όπως Αίγυπτος και Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Κύριος στόχος της μαρίνας είναι η εξυπηρέτηση μεγάλων πολυτελών σκαφών και η ως εκ τούτου, προσέλκυση επισκεπτών για δραστηριότητες αναψυχής, μέσω της δημιουργίας ενός ζωντανού παραθαλάσσιου εμπορικού και πολιτιστικού κέντρου. Μια μαρίνα είναι δυνατόν να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι μιας πόλης, ως χώρος αθλητικών δραστηριοτήτων και μπορεί να προσελκύσει μεγάλα ιδιωτικά σκάφη και ανθρώπους που ενεργοποιούνται δυναμικά στον θαλάσσιο τουρισμό (Δασκαλάκης, 1999:38-39).

Κατά γενικό κανόνα είναι τεχνητά λιμάνια άρτια εξοπλισμένα με εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, όπως εξοπλισμένες θέσεις παραβολής, χερσαίους χώρους για φύλαξη σκαφών και ανεφοδιασμό καυσίμων, εμπορικά κέντρα, εστιατόριο, ξενώνες και άλλες ναυταθλητικές δραστηριότητες. Σε μια εγκατάσταση θαλάσσιου τουρισμού περιλαμβάνονται τόσο χώροι νερού για ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, όσο και χώροι ξηράς που αποτελούν πόλους ψυχαγωγίας και πολιτιστικών εκδηλώσεων και κέντρα ανάπτυξης αθλητικών δραστηριοτήτων (Δασκαλάκης, 1999: 38-39).

1.1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΘΕΣΗΣ ΜΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

Η επιλογή θέσης μιας μαρίνας καθορίζεται συνήθως βάση των εξής στοιχείων:

1.1.1 Οικονομικοί και γεωγραφικοί παράγοντες του τόπου

Τα οικονομικά κίνητρα προβάλλονται ως βαρύνουσας σημασίας στο σχεδιασμό ενός λιμένα αναψυχής δεδομένου ότι είναι αυτά που θα εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητά του. Η επιλογή της θέσης πρέπει να γίνεται συναρτήσει της ζήτησης στη συγκεκριμένη περιοχή για θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και της γενικότερης τουριστικής ανάπτυξης και ύπαρξης υποδομών για τη υποδοχή των επισκεπτών (Δασκαλάκης, 1999:53). Σύμφωνα με την Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC¹, 1979), η κατασκευή υπηρεσιών για μαρίνες κρίνεται άσκοπη από τη στιγμή που δεν θα χρησιμοποιηθούν επαρκώς λόγω έλλειψης ζήτησης. Εντούτοις δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου με τη δημιουργία μαρίνων, επιτεύχθηκε οικονομική και τουριστική άνοδος της περιοχής όπου χωροθετήθηκαν, αφού με αυτό τον τρόπο αναζωογονήθηκαν οι περιοχές και γενικότερα προσδόθηκε σε αυτές ένας διαφορετικός χαρακτήρας.

1.1.2 Κλιματολογικά, μετεωρολογικά και υδρολογικά στοιχεία

Εκτός όμως από τους οικονομικούς παράγοντες, οι κλιματολογικές, μετεωρολογικές και υδρολογικές συνθήκες πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη, δεδομένου ότι οι δυσμενείς συνθήκες είναι ικανές να καθηλώσουν τα πλοία και να προκαλέσουν ζημιές στη μαρίνα. Για παράδειγμα, ομιχλώδεις περιοχές κρίνονται εξ αρχής ακατάλληλες (Δασκαλάκης,

¹ Η PIANC είναι η παγκόσμια οργάνωση που παρέχει καθοδήγηση για την αειφόρο δημιουργία υποδομών μεταφορών για τους λιμένες και πλωτούς διόδους. Είναι το φόρουμ στο οποίο οι επαγγελματίες σε όλο τον κόσμο ενώνουν τις δυνάμεις τους για την παροχή συμβουλών εμπειρογνομών για την οικονομικά αποδοτική, αξιόπιστη και βιώσιμη υποδομή για να διευκολυνθεί η ανάπτυξη των πλωτών μεταφορών. Ιδρύθηκε το 1885 και εξακολουθεί να είναι ο πρώτος εταίρος για την κυβέρνηση και τον ιδιωτικό τομέα στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη και συντήρηση των λιμένων, των οδών και των παράκτιων περιοχών.

1999: 53). Επίσης, το μέγεθος των πλημμύρων και των παλιρροιών παίζουν αποφασιστικό ρόλο στον καθορισμό της θέσης ενός τουριστικού λιμένα. Οι αποθέσεις μεγάλων ποσοτήτων φερτών υλών και η υπερύψωση ή πτώση της στάθμης των νερών σε μεγάλη κλίμακα αποτελούν σοβαρά μειονεκτήματα, τα οποία αν και μπορούν τεχνικά να αντιμετωπισθούν, αποτελούν ανεπιθύμητους και αντιοικονομικούς παράγοντες επιρροής. Και αυτό γιατί οι δαπάνες διατήρησης των βαθών είναι συνεχείς και έτσι περιορίζεται η χρονική χρήση της μαρίνας (Adie, 1984: 16). Το βασικότερο είναι ότι ο λιμένας πρέπει να σχεδιαστεί σωστά, ώστε το μεγαλύτερο ύψος κυμάτων στο εσωτερικό της λεκάνης να μην ξεπερνά τα 300mm (PIANC, 1979).

Μια τοποθεσία με ένα φυσικό κόλπο που είναι αρκετά προστατευμένη, τουλάχιστον από τους δυσμενέστερους ανέμους και από τα ισχυρότερα κύματα και ρεύματα, αποτελεί σίγουρα την καλύτερη λύση. Μία καλή επιλογή αποτελούν τα εσωτερικά ή ενδοχώρια λιμάνια σε ποτάμια και λίμνες, λόγω του χαμηλού κόστους κατασκευής σε αντίθεση με τα παραθαλάσσια. Σε περίπτωση όμως που μια τέτοια θέση δεν υπάρχει, τότε η τεχνική προστασία καλείται να αντικαταστήσει τη φυσική με την κατασκευή κυματοθραυστών (PIANC, 1979, Abraham, 2000).

1.1.3 Μορφολογία εδάφους, ακτών και πυθμένα

Σημαντικό παράγοντα στην εκλογή της θέσης διαδραματίζουν η μορφή, η φύση και η σύσταση του εδάφους των ακτών και του πυθμένα. Θέσεις σε απόκρημνες ακτές αποκλείονται εφόσον δεν θα υπάρχει δυνατότητα σχηματισμού, έστω και με προσχώσεις, μεγάλων προκυμαίων. Σε περιοχές στις οποίες η κλήση του πυθμένα είναι μεγάλη και τα βάθη υπερβολικά, η θεμελίωση των έργων γίνεται υπέρμετρα αντιοικονομική. Σε τέτοιες περιπτώσεις πρέπει να αναζητηθεί ευνοϊκότερη θέση και αν αυτό δεν είναι δυνατόν, να αναπτυχθεί κατά μήκος της γραμμής (Adie, 1984: 17, Abraham, 2000).

Εάν πάλι ο πυθμένας είναι αβαθής και βραχώδης, η εκβάθυνση της λεκάνης γίνεται πολύ δαπανηρή και επιβάλλεται η προώθηση της μαρίνας προς τη θάλασσα σε μεγαλύτερα βάθη. Μειονεκτικοί είναι επίσης και οι πολύ μαλακοί πυθμένες με πολύ μικρή αντοχή εδάφους, γιατί απαιτούν πολύ δαπανηρές θεμελιώσεις τόσο των θαλάσσιων όσο και των κτιριακών λιμενικών εγκαταστάσεων. Μεγάλα είναι εξάλλου τα προβλήματα που δημιουργούνται σε αναπεπταμένες αμμώδεις ακτές, όπου οι παρασύρσεις από τα ρεύματα προκαλούν προσαμμώσεις και διαβρώσεις μεγάλης έκτασης. Οι συνεχείς αυτές παρασύρσεις απειλούν πολλές φορές και την ολοκληρωτική πρόσχωση της λεκάνης και

όλων των έργων του λιμένα, ενώ η προστασία από τον παραπάνω κίνδυνο είναι αρκετά δαπανηρή (Δασκαλάκης, 1999: 55, Abraham, 2000).

Τέλος η γεωλογική και γεωτεχνική έρευνα του εδάφους, η εργαστηριακή ανάλυση και η υδραυλική σε ομοιώματα μελέτη, αποτελούν σήμερα την πρώτη και την πιο αναγκαία φάση ενεργειών εφαρμογής, για την επιλογή της θέσης κατασκευής ενός νέου τουριστικού λιμένα ή για την επέκταση ενός παλιού (Δασκαλάκης, 1999:55).

1.1.4 Τεχνικά και κατασκευαστικά δεδομένα

Σύμφωνα με τον Conrad Hilton, ο σημαντικότερος παράγοντας που εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα και την κερδοφορία μιας μαρίνας, είναι η τοποθεσία² (Adie, 1984:16).

Πάντως η πιο σίγουρη επιλογή για τη θέση μιας μαρίνας, είναι η χωροθέτηση αυτής σε παλιά εγκαταλελειμμένα λιμάνια, όπου υπάρχουν ήδη οι εγκαταστάσεις (αποβάθρες, προβλήτες, αποθήκες, οδικό δίκτυο) και η βασική υποδομή (εκβάθυνση) όπου είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν (Adie, 1984:17). Το μόνο πρόβλημα που προκύπτει σε αυτή την περίπτωση, είναι η συντηρητικότητα που θα έχει το σχέδιο της μαρίνας αφού δεν θα μπορούν να κατασκευαστούν εξεζητημένα πράγματα λόγω των περιορισμών από τις υπάρχουσες κατασκευές (Adie, 1984:18).

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, δεν μπορούμε να καταλήξουμε σε μια τυποποιημένη λύση. Πρέπει να σημειώσουμε ότι οι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη και οι χειριστές μαρίνων αντιμετωπίζουν επίσης προκλήσεις στο να προσελκύσουν και να διατηρήσουν την πελατεία τους. Οι ιδανικές περιοχές μαρίνων γίνονται λιγότερες, οι κυβερνητικοί κανονισμοί γίνονται πιεστικοί και οι πελάτες αναμένουν περισσότερα. Επομένως οι σχεδιαστές μαρίνων θα πρέπει να είναι ‘οπλισμένοι’ με δημιουργικότητα, ευστροφία και να δώσουν ιδιαίτερη έμφαση στην τεχνολογία και καινοτομία, ώστε να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις μελλοντικές προκλήσεις (www.technomarine.ca).

1.2 ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο τουρισμός είναι ο μεγαλύτερος επιχειρησιακός τομέας της παγκόσμιας οικονομίας καθώς αποτελεί 10% του παγκόσμιου ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν). Δημιουργεί θέσεις εργασίας, εισόδημα, ενισχύει τη διατήρηση της φυσικής και πολιτιστικής

² Η απάντηση που έδωσε ο C. Hilton όταν ρωτήθηκε σχετικά με τους σημαντικότερους παράγοντες που οδηγούν ένα ξενοδοχείο (με μαρίνα) στην κερδοφορία ήταν: «*Location, Location and Location*».

κληρονομιάς, την ανάπτυξη υποδομών, που με τη σειρά τους έχουν κοινωνικά και οικονομικά οφέλη.

Η γρήγορη ανάπτυξη του τουρισμού τα τελευταία χρόνια, (από το 1985, ο τουρισμός αυξάνεται κατά μέσο όρο 9% το χρόνο) (WTO 1), έκανε επιτακτική την ανάγκη για ένα ολοκληρωμένο πακέτο προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών. Οι λιμένες σκαφών αναψυχής αποτελούν σημαντικά έργα υποδομής για την ανάπτυξη του τουρισμού μιας χώρας.

Με τη δημιουργία λιμένων αναψυχής, επιτυγχάνεται η ανάπτυξη του παράκτιου τουρισμού που σαν επακόλουθο έχει την ανάπτυξη της πόλης λόγω των επενδύσεων που γίνονται σε ακίνητα. Αμφίδρομη είναι όμως η σχέση μεταξύ του παράκτιου τουρισμού και αυτών που επενδύουν σε ακίνητα (Vargas, 2007). Με λίγα λόγια, οι μαρίνες μετατρέπονται σε ένα εμπορεύσιμο τουριστικό αξιοθέατο.

Πιο κάτω αναφέρονται κάποιοι στόχοι που επιδιώκονται με τη δημιουργία των μαρίνων (Χατζημαρκάκη, 2007):

- Η ανάπτυξη της πόλης ως τουριστικού προορισμού.
- Η προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού / προσέλκυση τουριστών από θαλάσσης και η ικανοποίηση των αναγκών ελλειμνισμού τους.
- Η ανάδειξη του παραλιακού μετώπου της πόλης, η εξέλιξη/αναβίωση της ναυτικής παράδοσης της πόλης και η ανάπτυξη της σχέσης Πόλης-Θάλασσας.
- Η τόνωση της εμπορικής και τουριστικής κίνησης της πόλης και η προσέλκυση τουρισμού υψηλού επιπέδου, η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και η αύξηση θέσεων εργασίας.
- Η προώθηση ναυταθλητικών δραστηριοτήτων και η αναβάθμιση της χωρικής και λειτουργικής τους οργάνωσης.
- Η δικτύωση των μαρίνων με τις υπόλοιπες μαρίνες της Ευρώπης.
- Η δημιουργία ευκαιριών για συνδυασμένες δραστηριότητες αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.

1.2.1 Οικονομικά και Κοινωνικά οφέλη του τουρισμού

Σημαντικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη μπορούν να δημιουργηθούν τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μέσω των τουριστικών λιμένων. Αυτά τα οφέλη μπορούν να ενισχυθούν ακόμα

περισσότερο μέσω ενός λειτουργικού, οικονομικώς αποδοτικού και περιβαλλοντικά συμβατού σχεδιασμού.

Συνοπτικά μπορούν να παρατηρηθούν τα πιο κάτω οφέλη:

Κοινωνικά οφέλη του τουρισμού

- Δημιουργία θέσεων εργασίας.
- Αυξημένη δυναμική του εμπορίου και της βιοτεχνίας.
- Βελτίωση των υποδομών και βασικών υπηρεσιών.
- Επίτευξη συνεργασιών με άλλες χώρες.
- Βελτίωση του περιβάλλοντος και της πόλης γενικότερα.

Οικονομικά οφέλη του τουρισμού

- Αύξηση βιοτικού επιπέδου
- Προσέλκυση νέων βιομηχανιών
- Δημιουργία μιας ισχυρής οικονομίας
- Αύξηση εσόδων

Οι μαρίνες παρέχουν το περιβάλλον και την πρόσβαση σε θαλάσσια μέτωπα για όλα τα είδη τουριστών. Επιπλέον καθώς οι εγκαταστάσεις μαρίνων απαιτούν την κατασκευή κατοικιών για την εξυπηρέτηση των υπαλλήλων, ωθούν με αυτό τον τρόπο τόσο τους κατοίκους όσο και τους τουρίστες στην αγορά ακινήτων, με αποτέλεσμα την στήριξη της περιοχής και την αύξηση των τιμών στα ακίνητα. Όλο και περισσότερο, οι μαρίνες γίνονται σημείο εστίασης θέσεων κατοικίας και γραφείων, αυξάνοντας έτσι, την αξία της γης (παραδείγματα στο εξωτερικό παρατηρήθηκε αύξηση στις τιμές από 25% μέχρι 75%). Έτσι μια υποβαθμισμένη περιοχή μετατρέπεται σε πόλο έλξης (Honey και Krantz, 2007).

Πολλές είναι οι περιπτώσεις όπου η κατασκευή μαρίνων είχε θετικό αντίκτυπο στην αναζωογόνηση παραμελημένων και περιβαλλοντικά υποβαθμισμένων περιοχών, αφού δρουν ως όργανο για τη βελτίωση της τοπικής ποιότητας της ζωής. Η ανάπτυξη και η επέκταση μιας μαρίνας σε ένα αστικό περιβάλλον ενισχύει συχνά την ελκυστικότητα μιας τοποθεσίας, δρώντας ως τοπικός πόλος έλξης και προσελκύοντας τουρισμό (ECOTEC, 2007). Επιπλέον, οι μαρίνες είναι συχνά κέντρα γύρω από τα οποία ολόκληρα δίκτυα από ξενοδοχεία, εστιατόρια και επιχειρήσεις αναπτύσσονται, προσθέτοντας αίγλη στην περιοχή. Επομένως, η μαρίνα προσφέρει συγκριτικά τουριστικά πλεονεκτήματα σε αυτές

τις περιοχές. Η παρουσία της οδηγεί στην αύξηση των εσόδων και βοηθά την ανάπτυξη της τοποθεσίας γενικότερα.

Οι μαρίνες παράγουν άμεσο εισόδημα στην περιοχή, λόγω των πωλήσεων που πραγματοποιούνται (μελέτες δείχνουν ότι μεταξύ 40% και 60% όλων των σχετιζόμενων θαλασσιών προϊόντων, πωλούνται μέσω των μαρίνων) και έμμεσα στην ευρύτερη κοινότητα (σε περιπτώσεις όπου στη μαρίνα διοργανώνονται εκδηλώσεις και διάφορα φεστιβάλ που έχουν να κάνουν με το νερό, είναι δυνατόν να παράγουν επιπρόσθετο εισόδημα το οποίο εγχέεται στην περιβάλλουσα κοινοτική οικονομία) (Natchez, 1993). Η κατασκευή και η λειτουργία τους ελκύει πολλές κυβερνήσεις, αφού αποτελεί πηγή πρόσθετων εισοδημάτων για αυτήν, μέσω της φορολόγησης της ιδιοκτησίας και του εισοδήματος (ICOMIA, 2005).

Με την κατασκευή μαρίνων, δημιουργείται μια αλυσίδα απαιτήσεων για αναψυχή άλλα και υπηρεσιών (εστιατόρια, μπουτίκ, σταθμοί καυσίμων και ξενοδοχεία) κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, αναπαράγοντας με αυτό τον τρόπο την οικονομία στις κοντινές στο κέντρο της πόλης επιχειρησιακές περιοχές (Stone, 2000).

Οικονομικά οφέλη δημιουργούνται παρόλα αυτά και κατά την κατασκευή του έργου, συνεισφέροντας σημαντικά στις εθνικές και τοπικές οικονομίες μιας χώρας. Μελέτες που έγιναν στις ΗΠΑ, έδειξαν ότι περίπου το 65% του κόστους δημιουργίας μιας μαρίνας αποδίδεται στην εργασία. Για παράδειγμα, εάν η αξία του έργου είναι 3 εκατομμύρια ευρώ, τότε τα 1.95 εκατομμύρια, ίσως και περισσότερα, αποδίδονται στη τοπική οικονομία (συμπεριλαμβανομένου εργατικό δυναμικό, μέχρι προμηθευτές υλικών) (ICOMIA, 2005).

Τέλος, οι θέσεις εργασίας που προκύπτουν από τη λειτουργία της μαρίνας είναι ικανές να μειώσουν κατά πολύ την ανεργία σε μια πόλη, αφού για τη λειτουργία 100 θέσεων ελλιμενισμού, δημιουργούνται 3 θέσεις εργασίας (Honey και Krantz, 2007). Εκτός από τις άμεσες εργασίες, η μαρίνα είναι επίσης πιθανό να υποστηρίξει την απασχόληση με άλλους τρόπους, μέσω της αγοράς τοπικών αγαθών και υπηρεσιών άμεσα σχετικών με τις βάρκες όπως την επισκευή και την συντήρηση τους, την ασφάλεια τους, καθώς επίσης και οι δαπάνες των επισκεπτών για τρόφιμα και ποτά και άλλες μη σχετικές δαπάνες (ECOTEC, 2007).

Τα στοιχεία υποστηρίζουν την άποψη ότι οι μαρίνες παρέχουν σημαντικές οικονομικές επιδράσεις στις τοπικές κοινωνίες. Υποστηρίζουν τις εργασίες άμεσα, και έμμεσα, είτε μέσω των πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων, είτε μέσω της δυνατότητάς τους να

ενεργήσουν ως συστάδα για άλλες επιχειρήσεις, ιδιαίτερα θαλάσσιες επιχειρήσεις που προσφέρουν τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες στους ιδιοκτήτες βαρκών. Προσελκύει, επίσης, και άλλες κατασκευαστικές εταιρίες.

Επιπλέον οι μαρίνες έχουν καταλυτική επίδραση στη γενική οικονομία, με την ώθηση της βιομηχανίας, του τουρισμού και του ελεύθερου χρόνου. Μια καλά σχεδιασμένη ανάπτυξη μπορεί να αναζωογονήσει τα τοπικά κέντρα των πόλεων και να χρησιμεύσει ως πόλος έλξης για επιχειρήσεις άλλων τομέων.

1.2.2 Απαιτήσεις θαλάσσιου τουρισμού για προσέλκυση επισκεπτών

Το προσφερόμενο προϊόν του θαλάσσιου τουρισμού δεν είναι ούτε το σκάφος ούτε η θέση ελλιμενισμού, αλλά ένα ολοκληρωμένο πακέτο τουριστικών υπηρεσιών που περιέχει εκτός των άλλων τα βιώματα και τις θετικές εμπειρίες που απεκόμισε ο πελάτης από τις διακοπές του.

Θετικά στοιχεία για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι (Καραγιώργος, 2002):

1. Το κατάλληλο θαλάσσιο περιβάλλον (καιρός, διαμόρφωση ακτών)
2. Η τουριστική υποδομή (μαρίνες, λιμενίσκοι, εξυπηρετήσεις)
3. Η επιχειρηματική πρωτοβουλία (σκάφη, οργάνωση βάσεων, διαφήμιση)
4. Η ευκολία και το κόστος άφιξης στο λιμένα εκκίνησης της κρουαζιέρας (αεροδρόμια, πτήσεις charter)

Για να είναι μια μαρίνα ελκυστική, δεν απαιτεί μόνο μια απλή κατασκευή για πρόσδεση, έστω και αν αυτή πληροί όλους τους κανόνες. Οι πλοιοκτήτες και γενικά οι επισκέπτες, απαιτούν μια σειρά από δραστηριότητες, σε γειτνίαση με το μέρος ελλιμενισμού, που αυτό αφορά διάφορες δραστηριότητες, όπως κολύμβηση, θαλάσσιο σκι, τοξοβολία, ψάρεμα, κωπηλασία, κατάδυση και απαιτούν για την εγκατάστασή τους ελάχιστη δαπάνη τόσο σε χώρο όσο και χρήμα για τους συμμετέχοντες.

Εναλλακτικά σε περιόδους όπου ο καιρός δεν το επιτρέπει, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων όπως τένις, γκολφ και άλλες συναφείς δραστηριότητες, είναι μια πολύ καλή λύση τόσο για τους επενδυτές όσο και για τους επισκέπτες. Εντούτοις, αυτά δεν απαιτούν εγκαταστάσεις μέσα στη μαρίνα, αλλά κοντά σε αυτήν (Adie, 1984: 44).

Εκτός από τα προαναφερθέντα, μια σειρά από άλλες διευκολύνσεις που χρειάζεται να υπάρχουν έτσι ώστε να εγγυάται η προσέλκυση επισκεπτών, είναι τα κέντρα διασκέδασης, κοινοτικά – συνεδριακά – εκθεσιακά κέντρα, η συγκέντρωση μιας ομάδας ιστορικών

σκαφών, τα ξενοδοχεία, η κατοικία, τα μουσεία, τα εστιατόρια, η αγορά και το εμπόριο (Adie, 1984: 49-52).

Ενώ τα πιο πάνω αποτελούν χρήσεις εξωτερικές που αφορούν την πόλη και το σχεδιασμό της, μπορούν να συμπεριληφθούν και κάποιες άλλες χρήσεις εντός της μαρίνας. Ο λόγος γίνεται για τα ενυδρεία, όπου σε όλες τις περιπτώσεις αποτελούν πόλο έλξης για μικρούς και μεγάλους (Adie, 1984: 53).

1.2.3 Λειτουργίες μαρίνας

Οι προδιαγραφές μιας μαρίνας δεν περιορίζονται μόνο στην εξασφάλιση ασφαλούς αγκυροβόλησης, αλλά και σε ένα πλήθος παραγόντων απαραίτητων και επιβεβλημένων για την προστασία του περιβάλλοντος. Οι λειτουργίες και οι δραστηριότητες μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά το περιβάλλον εάν δεν τηρηθούν τα απαραίτητα μέτρα που έχουν προβλεφθεί και θεσμοθετηθεί.

Σύμφωνα με τις προδιαγραφές της (PIANC, 1979), **Παράρτημα Z**, η έκταση που καταλαμβάνει ο θαλάσσιος χώρος μιας μαρίνας, απαιτείται να καταλαμβάνει και ο χερσαίος χώρος. Δηλαδή η αναλογία πρέπει να είναι 1:1. Από την άλλη για να υπολογιστεί η θαλάσσια έκταση, χρησιμοποιείται η εξής αναλογία: αριθμός σκαφών που επιθυμείται X 150m²

- Θέσεις Στάθμευσης

Οι απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης αναλογούν στο 1.2 οχήματα ανά θέση ελλιμενισμού. Το μέγεθος του σκάφους και οι επιπρόσθετες υπηρεσίες, λαμβάνονται υπόψη για αύξηση του αριθμού αυτού.

- Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις

Πρέπει να εξασφαλίζεται η παροχή ρεύματος – νερού, τηλεφωνική σύνδεση ανά σκάφος, όπου η απόσταση από κάθε σκάφος δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 20m.

- Ηλεκτροφωτισμός και σωστικά μέσα

Ηλεκτροφωτισμός κρηπιδωμάτων και χερσαίου χώρου της μαρίνας, για την αποφυγή ατυχημάτων στο χώρο της μαρίνας και για τη διευκόλυνση των εξυπηρετούμενων. Επίσης πρώτες βοήθειες σε περίπτωση ατυχημάτων, όπως και τηλεφωνικές συνδέσεις σε περίπτωση ανάγκης.

- Αποθήκη καυσίμων

Κάυσιμα όπως πετρέλαιο και βενζίνη πρέπει να παρέχονται. Απαραίτητη προϋπόθεση η κατασκευή πυρασφάλειας (για κάθε 500 σκάφη αντιστοιχούν 2 σταθμοί)

- Χώρος φύλαξης και επιδιόρθωσης σκαφών

Δεν είναι απαραίτητο να υπάρχουν, αλλά σε μεγάλου μεγέθους μαρίνες θα ήταν καλό.

- Εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας και αναψυχής

Όπως καταστήματα, εστιατόρια, διάφορες εγκαταστάσεις για αθλητικές δραστηριότητες και καταλύματα.

- Προστασία από ρύπανση

Παροχή υπηρεσιών όπως πλυντήρια, αποχωρητήρια, ντους, και κάδους απορριμμάτων γενικά στο χώρο.

- Χώρος υποδοχής, λιμεναρχείο, τελωνείο
- Ασφάλεια και περιφρούρηση

1.2.4 Παραδείγματα

1. Η περίπτωση της μαρίνας Αλίμου

Η μαρίνα Αλίμου είναι η μεγαλύτερη μαρίνα του Σαρωνικού Κόλπου. Βρίσκεται κοντά στο κέντρο της πόλης και εξυπηρετείται από ένα πυκνό δίκτυο συγκοινωνιών. Λειτουργεί ως χώρος ελλιμενισμού ιστιοπλοϊκών σκαφών αναψυχής, μέχρι και 40 μέτρων. Ο χερσαίος χώρος έχει συνολική έκταση 171.030 τ.μ., ο θαλάσσιος 250.000 τ.μ. και οι λιμενοβραχίονες έχουν μήκος 1.170 μέτρα. Από τις 2.850 θέσεις για σκάφη αναψυχής που διαθέτουν συνολικά οι μαρίνες της Αττικής, οι 1000 βρίσκονται στον Άλιμο.

Το 70% του διαθέσιμου χώρου καταλαμβάνεται από επαγγελματικά σκάφη και το 30% από ιδιωτικά. Στην ξηρά μπορούν να εξυπηρετηθούν έως 600 σκάφη για επισκευή ή συντήρηση.

Αποτελεί μία ζώνη σχετικά ήπιας χρήσης και μικρής όχλησης, παρά το μεγάλο της μέγεθος. Η μαρίνα, στη δυτική πλευρά της παραλίας προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες θαλάσσιας αναψυχής για ιδιωτικά σκάφη (Καρύδης, κ.α, 2001). Τα λίγα μικρά αναψυκτήρια, οι υπαίθριες διαμορφώσεις και οι προβλήτες δίνουν τη δυνατότητα

περιπάτου. Ακόμη και με τη σημερινή της μορφή η μαρίνα αποτελεί έναν πόλο υπαίθριας αναψυχής, υπερτοπικής και τοπικής κλίμακας, παρά την προβληματική σύνδεση της με τον γειτονικό αστικό ιστό λόγω της ύπαρξης της λεωφόρου Ποσειδώνος.

Κάτω από το δρόμο οργανώνεται μια πολύ μεγάλη σε έκταση μαρίνα (που συνδυάζεται και με μονάδα χειμερινής συντήρησης σκαφών) ανοικτοί ελεύθεροι χώροι περίπατου και αναψυχής και ακτές κολύμβησης (ακτή του ΕΟΤ και ελεύθερη παραλία). Πρόκειται, για τεχνητό περιβάλλον που έχει προκύψει από επιχωματώσεις. Η περιοχή του Αλίμου, παρ' ότι περιέχει τμήματα με ενδιαφέρουσα διαμόρφωση, περιέχει και τμήματα όπως η περιοχή της μαρίνας, στην οποία αναπτύσσεται φράγμα στη θέα προς τη θάλασσα, από τα κατάρτια των ιστιοπλοϊκών σκαφών.

Παρ' όλη την έκταση και την δυνατότητα που μπορεί να παρέχει η μαρίνα και δεδομένου ότι αποτελεί σημαντική πηγή εκμετάλλευσης δεν έχει αξιοποιηθεί κατάλληλα. Υπάρχουν πολλά προβλήματα, καθώς δεν επαρκούν οι στοιχειώδεις υποδομές καθαριότητας, φύλαξης και ασφάλειας, οι εγκαταστάσεις παροχής νερού, ρεύματος τηλεφώνου, καυσίμων και άλλες υπηρεσίες που απουσιάζουν πλήρως. Ύστερα από τη λειτουργία του τραμ, η είσοδος- έξοδος στη μαρίνα έγινε ακόμα πιο προβληματική, προκαλώντας συχνά κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ακόμα πιο σημαντικό είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο χερσαίο τμήμα καλύπτεται είτε από κέντρα αναψυχής, κατά μήκος του παραλιακού δρόμου που αποκόπτουν την επαφή με τη θάλασσα, είτε παραμένει ανεκμετάλλευτο, εγκαταλειμμένο, όπου βλέπει κανείς τροχόσπιτα, κοντέινερ κλπ. Στο τμήμα αυτό της παραλιακής δεν υπάρχει ικανός και καθορισμένος χώρος κίνησης-περιπάτου για τους πεζούς (Καραγεώργου, 2007).

Εικόνα 1: Μαρίνα Αλίμου



Πηγή: <http://www.alimos-marina.gr>

2. Η περίπτωση της μαρίνας Φαλήρου

Ο Τουριστικός Λιμένας Φαλήρου αποτελεί μια από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Η παροχή υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών αποτελεί βασική επιδίωξη της μαρίνας καθιστώντας την επάξια ανταγωνιστή των αντίστοιχων λιμένων της Αττικής. Βρίσκεται σε απόσταση 6 χιλιομέτρων από το κέντρο της Αθήνας και η κατασκευή της ολοκληρώθηκε το 2004. Διαθέτει άμεση πρόσβαση στα αστικά κέντρα μέσω ανισόπεδων κόμβων και δρόμων ταχείας κυκλοφορίας, ενώ εξυπηρετείται από πυκνό δίκτυο αστικών συγκοινωνιών (τραμ, μετρό, αστικά λεωφορεία).

Η μαρίνα Φαλήρου εξυπηρετεί θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής. Η λιμενική υποδομή της διαθέτει μεγάλα βάθη κοντά στις προβλήτες τα οποία κυμαίνονται μεταξύ 5 και 6 μέτρων. Έτσι ευνοείται η υποδοχή σκαφών με ιδιαίτερες προδιαγραφές. Η Μαρίνα διαθέτει δυναμικότητα ελλιμενισμού 232 σκαφών, μήκους έως και 130μ (<http://www.etasa.gr/page.aspx?itemID=SPG167>).

Στους εσωτερικούς χερσαίους χώρους της μαρίνας προβλέφθηκαν 300 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων σε όλα τα κρηπιδώματα, χώροι πρασίνου, καθώς και εμπορικά καταστήματα για την εξυπηρέτηση των τουριστών.

Η μαρίνα διαθέτει ένα από τα πλέον σύγχρονα συστήματα συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων των ελλιμενιζόμενων σκαφών που λειτουργούν με τεχνολογία κενού, ώστε η πλειονότητα των σκαφών σε κάθε θέση ελλιμενισμού να εξυπηρετείται για την αποκομιδή αποβλήτων(<http://www.faliro-marina.gr>).

Εικόνα 2: Μαρίνα Φαλήρου



Πηγή: <http://www.faliro-marina.gr>

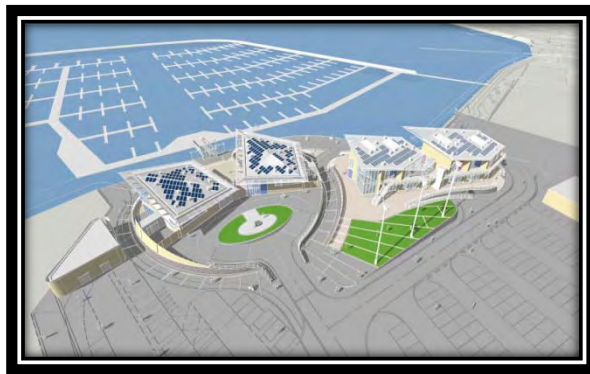
3. Η περίπτωση της μαρίνας του Portland στη Βρετανία

Το σχέδιο της μαρίνας του Portland στην αποβάθρα Ospray (Dorset, UK), το οποίο έχει εγκριθεί και προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2010, χαρακτηρίζεται από εγκαταστάσεις ολυμπιακών προδιαγραφών ώστε να φιλοξενήσουν τους ολυμπιακούς και παραολυμπιακούς αγώνες του Λονδίνου το 2012. Η αναγέννηση της αποβάθρας θα περιλαμβάνει την εθνική ιστιοπλοϊκή ακαδημία του Weymouth και του Portland, η οποία θα φιλοξενήσει τα γεγονότα ιστιοπλοΐας κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Η μαρίνα περιλαμβάνει έναν μακρύ κυματοθραύστη πετρών μήκους 860 μέτρων, με περίπου 560 επιπλέον αγκυροβόλια, συσσωρευμένες διαβάσεις πεζών για πρόσβαση και γέφυρες συνδέσεων, εκβαθυμένο κανάλι, κτήρια, καταστήματα και αγορά.

Αυτό το πρόγραμμα θα είναι η μεγαλύτερη ενιαία μαρίνα που κατασκευάζεται στην Αγγλία από το 1993. Η ανάπτυξη της θα δημιουργήσει ένα νέο δημόσιο χώρο στην προκυμαία (με πολυάριθμους χώρους πρασίνου), μια μαρίνα πρώτης κατηγορίας καθώς επίσης και εγκαταστάσεις εστιατορίων, λιανικής πώλησης και επιχειρήσεων (Architecture news, 2007).

Εικόνα 3: Μαρίνα Portland στη Βρετανία



Πηγή: Architecture news, 2007

1.2.5 Συμπεράσματα

Η αύξηση του πληθυσμού και η ανάπτυξη στην παράκτια περιοχή σε συνδυασμό με τις αυξήσεις στον ελεύθερο χρόνο και την έμφαση στις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου, έχουν οδηγήσει σε μια σειρά από απαιτήσεις για το θαλάσσιο τουρισμό και άλλες μορφές αναψυχής. Αυτό με τη σειρά του έχει δημιουργήσει τις τεράστιες ευκαιρίες για την εξέλιξη των μαρίνων, τα οφέλη των οποίων καρπώνονται δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, καθώς

επίσης και οι τοπικές και περιφερειακές κοινότητες στις αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες όλου του κόσμου. Τα κλειδιά για τη συγκέντρωση αυτών των οφελών, βρίσκονται στην κατάλληλη επιλογή περιοχών, τη λεπτομερή αξιολόγηση αυτών και τον περιεκτικό θαλάσσιο εξοπλισμό.

Μέσα από την περιγραφή μερικών μαρίνων, παρουσιάζονται οι υπηρεσίες που απαιτούνται για τη σωστή λειτουργία τους και έτσι μπορεί να προσδιοριστεί σε ποιο βαθμό χρειάζεται να υπάρχουν τέτοιες λιμενικές εγκαταστάσεις, ποιο είναι το ζητούμενο από την ύπαρξη των λιμένων αναψυχής και το κατά πόσο η λειτουργία μιας μαρίνας φαίνεται να έχει λάβει υπόψη της την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο σχεδιασμός των τουριστικών λιμένων αποτελεί μια πολύπλοκη διαδικασία η οποία περιλαμβάνει πολλές παραμέτρους, τεχνικά και φυσικά χαρακτηριστικά. Το κύριο μέλημα του σχεδιασμού θα πρέπει να είναι η όσο το δυνατόν ομαλότερη ένταξη ενός τέτοιου έργου στο περιβάλλον.

Όπως έχει αποδειχθεί από παραδείγματα μαρίνων του εξωτερικού, η ένταξη τέτοιου είδους λιμένα έχει συμβάλει στην ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες χωροθετούνται. Ένας άρτια οργανωμένος και σχεδιασμένος λιμένας έχει τη δυνατότητα να προσφέρει στην περιοχή που βρίσκεται πολλαπλές ευκαιρίες ανάπτυξης, καθώς προσελκύει μεγάλο αριθμό τουριστών από διάφορα μέρη, γεγονός που αυτομάτως μετατρέπεται σε εισροή εισοδημάτων για τους κατοίκους της περιοχής.

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι οι τουριστικοί λιμένες να διαθέτουν ένα ικανοποιητικό αριθμό εξυπηρετήσεων που θα καλύπτει τις ανάγκες ακόμα και των πιο απαιτητικών τουριστών.

1.3 ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η παράκτια ζώνη αντιστοιχεί σε ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο και σύνθετο οικοσύστημα ενώ ικανοποιεί πλήθος διαφορετικών και συχνά ανταγωνιστικών χρήσεων γης (Charlier, 1995). Η ανάπτυξή της πρέπει να είναι το αποτέλεσμα μιας ολιστικής προσέγγισης κάτω από την ομπρέλα της βιωσιμότητας ενώ ιδιαίτερη σημασία αποκτά η συνεκτίμηση της φέρουσας ικανότητας του οικοσυστήματος.

Ο θαλάσσιος τουρισμός οφείλει να συμφωνεί με υψηλά ποιοτικά πρότυπα, ικανοποιώντας τις καταναλωτικές ανάγκες των χρηστών. Προς μια βιώσιμη ανάπτυξη με μακροπρόθεσμο κέρδος, βελτιωμένη ανταγωνιστικότητα και μεγαλύτερα ποσοστά απασχόλησης, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η διατήρηση του παράκτιου περιβάλλοντος, του χερσαίου και του θαλάσσιου.

Το οικοσύστημα κάθε μαρίνας είναι ο αποδέκτης πολλών και ποικίλων ρύπων. Ρύποι διαφεύγουν κατά τη διαδικασία ανεφοδιασμού με καύσιμα καθώς επίσης και κατά τις εργασίες συντήρησης και καθαρισμού των σκαφών (McMahon, 1989). Συγχρόνως, τόσο τα οικιακά απόβλητα όπως και κάθε άλλης μορφής απόβλητα και λύματα (π.χ. υγρά μπαταριών, αντιψυκτικά κατάλοιπα, βοθρολύμματα κλπ.) που παράγονται πάνω στο σκάφος εύκολα καταλήγουν στο θαλάσσιο περιβάλλον. Επί πλέον, οι ποικίλες αποπλύσεις από τις χερσαίες παράκτιες περιοχές της μαρίνας που εξυπηρετούν ανάγκες στάθμευσης, συντήρησης και επισκευής σκαφών και οι οποίες αντιστοιχούν σε αυξημένο ρυπαντικό φορτίο, τελικά προστίθενται στο θαλάσσιο οικοσύστημα της μαρίνας. Για τους παραπάνω λόγους, μια μαρίνα μπορεί να αποτελέσει χώρο περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

1.3.1 Πηγές ρύπανσης

Η κατασκευή ενός λιμένα αναψυχής, όπως και κάθε άλλου λιμένα, συνιστάται στη δημιουργία ενός συνόλου έργων, τα οποία με τη δομή τους αλλοιώνουν την περιοχή όπου κατασκευάζεται και με τη λειτουργία τους τροποποιούν την περιβαλλοντική ισορροπία. Είναι πολύ σημαντικό επομένως να ερευνηθούν όλες αυτές οι φυσικές αλλοιώσεις και οι περιβαλλοντικές μεταβολές που υφίστανται η περιοχή κατά τη διάρκεια κατασκευής και λειτουργίας του λιμένα.

Κατά τη διάρκεια της κατασκευής η διάσθρωση λιθορριπών στον πυθμένα και η τοποθέτηση φυσικών ή τεχνικών ογκόλιθων για την κατασκευή των εξωτερικών λιμενικών έργων προστασίας (κυματοθραύστες, μόλοι κ.α) προκαλούν την καταστροφή κάθε μορφής ζωής στον θαλάσσιο πυθμένα (Αντωνόπουλος, 1995: 62). Κατ' αυτόν τον τρόπο, φύκια, βενθικοί και άλλοι οργανισμοί, εξαφανίζονται οριστικά αν και η καταστροφή αυτή είναι σχετικά περιορισμένη χωρικά. Πιο σημαντική είναι η διασπορά λεπτόκοκκων ιζημάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον, σαν αποτέλεσμα είτε των επιχώσεων, των αναγκαίων για τη δημιουργία χερσαίων χώρων, είτε των αναγκαίων βυθηκορήσεων και εκσκαφών του πυθμένα για την απόκτηση του επιθυμητού βάθους. Τα λεπτόκοκκα αυτά ιζήματα, παρασυρόμενα από τους υδροδυναμικούς παράγοντες μεταφέρονται σε διάφορες

αποστάσεις ανάλογα με την κοκκομετρία τους και καλύπτουν την χλωρίδα και πανίδα του πυθμένα της περιοχής περί του μελλοντικού λιμένα αναψυχής (Αντωνόπουλος, 1995: 63).

Οι επιπτώσεις της κατασκευής λιμενοβραχίονα και κυματοθραυστών, δεν περιορίζονται μόνο στη θαλάσσια ρύπανση, άλλα και την αλλοίωση του χώρου του λατομείου από όπου θα υπάρξει αφαίρεση αδρανών υλικών (Κοτρωνάρου, 1995: 14).

Οι αλλαγές αυτές έχουν άμεσες επιπτώσεις στους θαλάσσιους οργανισμούς της περιοχής, όπως αλλαγή στην σύνθεση του φυτοπλαγκτού, τροποποίηση της χλωρίδας και της πανίδας από αυτή του αμμώδους πυθμένα σε αυτή που αναπτύσσεται λιθορριπές και τα άλλα πετρώδη υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή ενός λιμενικού έργου (Seabloom, κ.α, 1993).

Η διάταξη των εξωτερικών λιμενικών έργων και οι αλλαγές στην υδροδυναμική των κυματισμών, έχουν σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία ζωνών τοπικών διαβρώσεων ή και προσχώσεων στην ακτή, στις οποίες αναπτύσσονται νέες βιοκοινωνίες θαλάσσιων οργανισμών. Επίσης στην περιοχή άμεσης γειτνίασης με τον τουριστικό λιμένα μπορεί να παρατηρηθούν φαινόμενα ευτροφισμού και αυξήσεως των μικροφυκών λόγω τροποποίησης της πορείας των ρευμάτων και των κυμάτων (Τσάκα, 2002), αλλά και της δράσης των βιομηχανικών παραγόντων, οι οποίοι μετατρέπονται σε θρεπτικά άλατα, όπως φωσφορικά, νιτρικά, νιτρώδη, που έχουν σαν συνέπεια αναερόβιες συνθήκες και απελευθέρωση υδρόθειου (Κοτρωνάρου, 1995: 15-16).

Τέλος, πρέπει να προβλέπονται οι τυχόν τροποποιήσεις της τοπικής δυναμικής των αερίων μαζών. Συχνά οι δραστηριότητες ενός λιμένα αναψυχής και ιδιαίτερα η χρηματοδότηση της κατασκευής του, σχετίζονται με μία παρακείμενη οικιστική ανάπτυξη (εμπορική και αναψυχή). Εάν τα κτίρια που θα κατασκευαστούν δίπλα στον λιμένα εμποδίζουν τους επικρατούντες ανέμους να φθάσουν σε αυτόν, τότε η οξυγόνωση και η ανανέωση της λιμενολεκάνης λόγω των ανεμογενών επιφανειακών ρευμάτων, καθίσταται προβληματική και είναι πιθανή η δημιουργία ‘νεκρών’ ζωνών (Αντωνόπουλος, 1995: 64).

Από τα πιο πάνω φαίνεται να υπάρχει σύγκρουση μεταξύ της φυσικής κατάστασης μιας περιοχής και των διευκολύνσεων στις οποίες αποβλέπουν οι κατασκευαστές και χρήστες ενός λιμένα αναψυχής. Οι τελευταίοι επιθυμούν να βρουν στο λιμένα ήσυχια νερά, ενώ για την ανανέωση και την οξυγόνωση του θαλάσσιου νερού απαιτούνται οι αντίθετες συνθήκες. Ο μόνος τρόπος για να ξεπεραστούν αυτές οι αντιθέσεις, είναι ο σχεδιασμός

έργων προσαρμοσμένων κατά το δυνατό στις επικρατούσες μετεωρολογικές και υδρολογικές συνθήκες.

Μεταβολές στο θαλάσσιο περιβάλλον θα συμβούν κατά τη λειτουργία ενός λιμένα αναψυχής ως συνέπεια των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν σε αυτόν και γύρω από αυτόν.

Τα ρυπαντικά φορτία που παράγονται σε έναν λιμένα αναψυχής είναι αυτά που συνήθως συναντώνται περί τις λιμενικές εγκαταστάσεις: οργανική ύλη, ζώσα και αδρανής. Τα απόβλητα των τουαλετών των σκαφών αλλά και τα υγρά απόβλητα είναι πλούσια σε οργανική ύλη (Αντωνόπουλος, 1995: 64 - 65).

Ενδεικτικά αναφέρονται ως μορφές ζώσας οργανικής ύλης τα βακτηρίδια, όπως κολοβακτηρίδια, στρεπτόκοκκοι, σταφυλόκοκκοι, σαλμονέλες, κλπ. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα βακτηρίδια προσκολλημένα σε οργανικά σωματίδια, έχουν την τάση να καθίζονται στον πυθμένα, που έτσι αποκτά τη μορφή μιας τεράστιας λεκάνης καθιζήσεων, αν τα σχετικά ρεύματα που ανανεώνουν τα νερά είναι ασθενή. Οι αντιβακτηριδιακές λειτουργίες όμως του ιδίου του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι συνήθως επαρκείς, ώστε οι ποσότητες των μικροοργανισμών στις λιμενολεκάνες να παραμένουν σε ανεκτά επίπεδα, δεδομένου ότι τα νερά ενός λιμένα δεν προορίζονται για κολύμβηση (Λίμπου, 2006).

Τα πιο πάνω φαινόμενα επιτείνονται λόγω παρουσίας και άλλων ρυπαντών όπως απορρυπαντικών, υδρογονανθράκων και βαρέων μετάλλων και η τοξικότητα αυτών είναι επικίνδυνη, ενώ υδρογονάνθρακες διαφεύγουν σε κάθε ξεκίνημα της μηχανής των σκαφών. Τα βαρέα μέταλλα προέρχονται από τα υφαλοχρώματα των σκαφών και έχουν αποδεδειγμένα τοξικές επιδράσεις στους θαλάσσιους οργανισμούς, όπου εκτείνονται και έξω από τα όρια του λιμένα με τη βοήθεια των κυμάτων. Σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις και τις εθνικές νομοθεσίες, τα χρησιμοποιημένα λάδια συλλέγονται σε δοχεία και δεν ρίπτονται στη θάλασσα (Λίμπου, 2006).

1.3.2 Μέτρα προστασίας

Όσον αφορά τις προαναφερόμενες αρνητικές επιπτώσεις, αυτές μπορούν να μετριαστούν ή και να απαλειφθούν τελείως με τη λήψη ορισμένων μέτρων, κατά την κατασκευή και λειτουργία της μαρίνας.

Κατά τη φάση κατασκευής, η επιλογή της θέσης των έργων πρέπει να σέβεται την βιοκοινωνία της περιοχής. Στον προσανατολισμό των εξωτερικών έργων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η θαλάσσια υδροδυναμική, ώστε να διευκολύνεται η ανανέωση των

υδάτων και να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ευτροφισμού. Κάποιοι αγωγοί σωστά τοποθετημένοι μπορούν να συμβάλουν στον σκοπό αυτό με μηχανικό τρόπο. Τέλος, η μελέτη συχνότητας των ανέμων μπορεί να οδηγήσει στον σωστό σχεδιασμό όσον αφορά τις κτιριακές εγκαταστάσεις στην ξηρά ώστε να αερίζονται κατάλληλα (Seabloom, κ.α, 1993).

Κατά την κατασκευή πρέπει να εμποδίζεται η διασπορά των σε αιώρηση λεπτόκοκκων ιζημάτων, που δημιουργούνται κατά την εκσκαφή ή επίχωση, για αποφυγή επηρεασμού των θαλάσσιων οργανισμών. Επίσης, η κατασκευή εξωτερικών έργων με πρανή πρέπει να μελετάται σε βάθος και να διερευνώνται και λύσεις έργων με κατακόρυφα μέτωπα, ώστε να μειώνεται η ζώνη του πυθμένα και ιδιαίτερα η χλωρίδα αυτού που θα υποστεί τις άμεσες επιδράσεις από τη θεμελίωση των έργων.

Όσον αφορά τη ρύπανση από βακτηρίδια, λύσεις όπως απευθείας σύνδεση όλων των σκαφών με δίκτυο αποχέτευσης της πόλης που εφαρμόστηκε σε μεγάλες μαρίνες της μεσογείου, δεν αποδίδει αρκετά, συμπεριλαμβανομένου και του οικονομικού κόστους. Η συλλογή των αποβλήτων των σκαφών με απλές αντλίες σε προκαθορισμένες θέσεις του λιμένα, φαίνεται να είναι η καλύτερη δυνατή λύση (Κοτρωνάρου, 1995, Στάμου, 2008). Η χρήση απορρυπαντικών πρέπει να απαγορευτεί ή τουλάχιστον όσα απόβλητα περιέχουν απορρυπαντικά πρέπει να συλλέγονται και να οδηγούνται για περεταίρω επεξεργασία. Τα απορρυπαντικά δεν είναι πάντα βιοδιασπώμενα και ως εκ τούτου προκαλούν μεγάλες ζημιές στη χλωρίδα και την πανίδα. Όσον αφορά τα υφαλοχρώματα, ο αυστηρός έλεγχος και η απαγόρευση χρήσης είναι η μόνη λύση. (Seabloom, κ.α, 1993, Στάμου, 2008)

Εκτός από τα προληπτικά μέτρα απαραίτητη είναι η ύπαρξη της υλικοτεχνικής υποδομής, του τεχνολογικού εξοπλισμού αλλά και σχετικής γνώσης χειρισμού που θα εξασφαλίζουν ετοιμότητα και επιτυχή αντιμετώπιση σε περίπτωση ατυχήματος. Η δυνατότητα ενημέρωσης, η πρόσβαση στην πληροφόρηση και τη γνώση με τη διανομή κατάλληλων φυλλαδίων και την οργάνωση κύκλου επιμορφωτικών σεμιναρίων θα οδηγήσουν σε αύξηση της συνειδητοποίησης του προβλήματος και της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης. Πολιτιστικό κριτήριο αποτελεί σήμερα η ελαχιστοποίηση των παραγόμενων αποβλήτων και προς την κατεύθυνση αυτή οφείλει να προσανατολιστεί μια σύγχρονη μαρίνα που αναπτύσσεται μέσα στα πλαίσια της βιώσιμης θεώρησης. Συγχρόνως, η συστηματική παρακολούθηση και καταγραφή των τιμών συγκεκριμένων φυσικοχημικών παραμέτρων δημιουργεί μια βάση δεδομένων για τον έλεγχο της περιβαλλοντικής ποιότητας.

1.3.3 Συμπεράσματα

Η βιώσιμη ανάπτυξη των μαρίνων στοχεύει σε οικονομικά οφέλη με κοινωνικά αποδεκτές επιλογές και ενσωμάτωση μιας περιβαλλοντικής θεώρησης. Απαιτείται μια πολιτική διαχείρισης που συνυπολογίζει το άμεσο και έμμεσο, βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο οικονομικό κόστος από την περιβαλλοντική υποβάθμιση με συνεκτίμηση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων. Η πολυπλοκότητα λόγω συνύπαρξης ετερογενών παραμέτρων, κάνει περισσότερο αναγκαία τη θεώρηση της ολιστικής προσέγγισης. Οι μαρίνες οφείλουν να υιοθετήσουν πολιτικές, στρατηγικές και πρακτικές (Dolgen, κ.α, 2003, Murphy και Cardew, 1987, Harvey και Swift, 1990) με δυνατότητα αποτελεσματικής μείωσης ή και αναστολής επιλογών και δραστηριοτήτων απειλητικών για το παράκτιο σύστημα. Χρήσιμη είναι η δημιουργία ενός καταλόγου μέτρων και επιλογών που από οικονομικής άποψης είναι δυνατόν να εφαρμοσθούν και να συμβάλλουν αποφασιστικά στον έλεγχο και τον περιορισμό της προσθήκης ρυπαντικού φορτίου στο παράκτιο οικοσύστημα. Η δημιουργία οικονομικών κινήτρων είναι μια προσπάθεια ενθάρρυνσης των διαχειριστών μαρίνων να στραφούν σε επιλογές αποδυνάμωσης των πηγών ρύπανσης και μείωσης των αντίστοιχων ρυπαντικών φορτίων.

Η βιωσιμότητα κάθε μαρίνας εξαρτάται από την ύπαρξη καθαρού νερού και την επιβεβαίωση των χρηστών για ποιοτικά περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Οι διαχειριστές μαρίνων μπορούν να επιλέξουν και να εφαρμόσουν μέτρα και πολιτικές που απαγορεύουν ή περιορίζουν κάποιες δραστηριότητες, ενώ ταυτόχρονα ενθαρρύνουν κάποιες άλλες. Οι επιλογές που στοχεύουν σε «καθαρές» διαδικασίες και μηχανισμούς και σε προσεκτική διάθεση των παραγόμενων αποβλήτων προτιμώντας την ανακύκλωση και την επανάχρηση αυτών, οδηγούν σε μείωση του κόστους διάθεσης και απομάκρυνσής τους, αύξηση των εισοδημάτων (λόγω της επανάχρησης) και μπορούν να προωθηθούν σε συνεργασία με τους χρήστες, ώστε αυτοί να ευαισθητοποιηθούν. Στόχοι ενός τέτοιου διαχειριστικού προτύπου είναι η ελαχιστοποίηση της ποσότητας των ρύπων που απελευθερώνονται στο περιβάλλον, η μείωση της ποσότητας των μεταφερόμενων ρύπων και η επεξεργασία των ρύπων πριν την απελευθέρωσή τους στο περιβάλλον.

1.4 ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ

1.4.1 Παράκτιος Χώρος και Διαχείριση

Η παράκτια ζώνη είναι η πιο εύκολα αναπτυσσόμενη περιοχή σε παγκόσμια κλίμακα. Πολλές πόλεις οργανώθηκαν κοντά στη θάλασσα εκμεταλλευόμενες τα πλεονεκτήματα που αυτή προσφέρει, για να καλύψουν αρχικά τις βασικές τους ανάγκες για τροφή, ενώ στη συνέχεια οι παράκτιες πόλεις γνώρισαν την οικονομική άνθιση αφού ανέπτυξαν το εμπόριο μέσω θαλάσσης. Με το πέρασμα των αιώνων τα πλεονεκτήματα πολλαπλασιάστηκαν αφού ο άνθρωπος εκμεταλλεύτηκε τις παράκτιες περιοχές δημιουργώντας χώρους αναψυχής, καλλιέργειες, βιομηχανίες. Αυτός είναι και ο λόγος που σήμερα η παράκτια ζώνη προσελκύει συνεχώς και περισσότερο κόσμο.

Στις μέρες μας, έχει δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στο σχεδιασμό και στη διαχείριση της παράκτιας ζώνης. Ο σχεδιασμός μπορεί να είναι είτε στρατηγικός, είτε λειτουργικός. Γενικά, ο στρατηγικός σχεδιασμός προβάλλει ένα πλαίσιο με στοιχεία που έχουν οριστεί για την πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου σκοπού και αντικειμένου και ο τρόπος που αυτό θα επιτευχθεί. Όταν αναφερόμαστε σε στρατηγικό σχεδιασμό της ακτής, διακρίνουμε δύο κατηγορίες: τον γεωγραφικό σχεδιασμό που εστιάζει σε σχέδια που αφορούν την περιοχή και τον σχεδιασμό που αφορά τη χρήση της γης. Οι σκοποί του λειτουργικού σχεδιασμού καθοδηγούνται από τις διεθνείς, εθνικές και περιφερειακές ανάγκες προσαρμοσμένες όμως στις τοπικές συνθήκες της περιοχής (Οικονόμου, 2002).

Αυτό που κανείς παρατηρεί είναι ότι οι περισσότερες χρήσεις αφορούν την οικονομική εκμετάλλευση των ακτών και μάλιστα στις μέρες μας ιδιαίτερη άνθιση γνωρίζει ο τουρισμός. Ο τουρισμός αποτελεί στις μέρες μας έναν από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους τομείς σε παγκόσμια κλίμακα και μάλιστα είναι ένα ισχυρό μέσο για την εθνική ανάπτυξη ιδιαίτερα σε μικρές παράκτιες ή νησιωτικές χώρες. Επιπλέον όμως, είναι υπεύθυνος για την κοινωνική αναστάτωση και περιβαλλοντική καταστροφή της παράκτιας ζώνης. Η μείωση της βιοποικιλότητας, η εξάντληση των πόρων, η εμφάνιση προβλημάτων υγείας στον άνθρωπο είναι τα αποτελέσματα από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τουρισμού. Πάντως το σίγουρο είναι ότι ένας πετυχημένος τουριστικός σχεδιασμός, επιδιώκει την μεγιστοποίηση των οικονομικών ωφελειών, μέσα από την τουριστική ανάπτυξη ενώ παράλληλα προφυλάσσει το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής από αλλοιώσεις (Τσάκα, 2002).

Ένα αστικό θαλάσσιο μέτωπο πρέπει καταρχάς να περιλαμβάνει λειτουργίες που να δείχνουν την αστικότητα της περιοχής αλλά ταυτόχρονα να μην αποκόβουν τον αστικό ιστό από τη θάλασσα. Η σχέση των κατοίκων μιας αστικής παράκτιας πόλης με το θαλάσσιο στοιχείο είναι άρρηκτη. Το αστικό θαλάσσιο μέτωπο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ζώνη αναψυχής και περιπάτου. Η περίπτωση της ύπαρξης φυσικής παραλίας για ένα σύγχρονο αστικό κέντρο υφίσταται αλλά είτε είναι απομακρυσμένη είτε αφορά ένα μικρό μήκος παραλίας (Χατζημαρκάκη, 2007).

Λόγω του ευαίσθητου χαρακτήρα της παραλιακής ζώνης μιας πόλης, οι λειτουργίες που θα έπρεπε να επιτρέπονται σε αυτήν, πρέπει πρώτα από όλα να είναι ήπιας μορφής. Σίγουρα δηλαδή αντενδείκνυνται βιομηχανικές - βιοτεχνικές και τέτοιες οχλούσες χρήσεις. Ο λόγος είναι ότι τα αστικά παραθαλάσσια μέτωπα έχουν πολλές κατοικίες και οι βαριές χρήσεις απλά θα υποβάθμιζαν το τοπίο. Είναι δεκτό και κατανοητό το θαλάσσιο μέτωπο να περιλαμβάνει εμπορικές και λειτουργίες αναψυχής όχι όμως σε υπερβολικό αριθμό και όγκο. Δεν πρέπει να χάνεται η θέα προς τη θάλασσα και να αποκόπτεται ο εσωτερικός ιστός της πόλης από αυτή (Τσάκα, 2002).

Η υποβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και κατ' επέκταση η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής μας, αποτελούν χαρακτηριστικά της ζωής στην πόλη. Η ανεπάρκεια αστικού πρασίνου, η εξαφάνιση των φυσικών στοιχείων του τοπίου δείχνουν ότι οι σύγχρονες πόλεις, βρίσκονται στο μεταίχμιο της δόξας τους. Στα δεκάδες καθημερινά κοινά προβλήματα έρχεται να προστεθεί ακόμα ένα, αυτό της υποβάθμισης των ακτών στο αστικό τοπίο.

Οι περισσότερες πόλεις σήμερα βρίσκονται σε ρήξη με το φυσικό περιβάλλον. Το θαλασσινό τοπίο είναι τμήμα αυτού του περιβάλλοντος και ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός παράκτιων αστικών περιοχών οφείλει να λαμβάνει υπόψη την αποκατάσταση αυτής της σχέσης πόλης – θάλασσας (Οικονόμου και Αγγελίδης, 2005).

1.4.2 Αστικός σχεδιασμός και ανάπλαση θαλάσσιων μετώπων

Ο αστικός σχεδιασμός αποτελεί σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης για όλες τις ομάδες πόλεων (μητροπόλεις, μεγάλες πόλεις, μικρές πόλεις) και ο ρόλος του διαφοροποιείται σε σχέση με τις χωρικές ιδιαιτερότητες και την αναπτυξιακή προοπτική που έχει κάθε πόλη (Gospodini, 2002). Στις μέρες μας, η έννοια της ‘αστικής ανάπλασης’ έχει αποκτήσει, διαχρονικά, διαφορετικό περιεχόμενο καθώς οι στόχοι, το θεματικό εύρος και η έμφαση

των παρεμβάσεων της προσδιορίζονται κάθε φορά από τα κατά περίπτωση πολεοδομικά ή/και χωρικά προβλήματα, αλλά και από γενικότερες παραμέτρους, όπως οι μεταβαλλόμενοι ρόλοι των πόλεων ή τα ευρύτερα κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα. Στη σύγχρονη εποχή, το περιεχόμενο και η διαδικασία της αστικής ανάπλασης (θεωρητικά) είναι άμεσα συνυφασμένα (Παπανδρέου, 2006):

- Με τις διαρθρωτικές αλλαγές που συντελούνται στον τομέα της οικονομίας και επακόλουθα την επανεκτίμηση του ρόλου των μητροπόλεων ως τόπων χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων αιχμής.
- Με την εταιρική σχέση δημόσιου - ιδιωτικού τομέα όσον αφορά στη χρηματοδότηση των παρεμβάσεων και ευρύτερα στη διακυβέρνηση/διαχείριση αυτών.
- Με κοινωνικά ζητήματα, όπως ο κοινωνικός διαχωρισμός, ο κοινωνικός αποκλεισμός, κ.ά.
- Με τη φυσική απαξίωση του αστικού χώρου και κατ’ επέκταση τις απαιτήσεις σε ‘νέα’ γη και ‘νέες’ ιδιοκτησίες.
- Με την αναζήτηση/επιδίωξη περιβάλλοντος ‘ποιότητας’ και βιώσιμης ανάπτυξης,
- Με την αύξηση του ελεύθερου χρόνου και συνακόλουθα των δραστηριοτήτων αναψυχής.
- Με την ανάδυση νέων αισθητικών προτύπων και γενικότερα με μεγαλύτερη έμφαση σε ζητήματα εικόνας, συμβολισμού και αισθητικής.

Όσον αφορά την ανάπλαση των αστικών θαλασσίων μετώπων, αποτελεί ένα νέο, διεθνώς καθιερωμένο, πεδίο αιχμής του αστικού σχεδιασμού. Η αναγκαιότητα ανάπλασης των αστικών θαλασσίων μετώπων και η γένεση του φαινομένου συνδέονται με (α) την εγκατάλειψη της αρχικής χρήσης του χώρου (κατά κανόνα της λιμενικής του λειτουργίας), (β) την αποβιομηχανοποίηση της ευρύτερης χωρικής ενότητας στην οποία εντάσσονται, (γ) την επιθυμία για (περισσότερους) ‘ελεύθερους’ - ‘ανοιχτούς’ χώρους (Gospodini, 2002).

Το φαινόμενο της ανάπλασης παραλιακών περιοχών έχει εξαπλωθεί σε όλο τον πλανήτη. Με αφετηρία το 1965, απαριθμούνται εκατοντάδες αναπλάσεις σε όλο τον κόσμο. Ενδιαφέρον άρχισε να εκδηλώνεται για αναπλάσεις παραλιακών περιοχών αρχικά στη Β. Αμερική κατά τη δεκαετία του ’70. Η παραπάνω τάση μεταφέρθηκε στην Ευρώπη τη δεκαετία του ’80 (Γοσποδίνη, 2006, Craig και Fagence, 1995: 8).

Το θαλάσσιο αστικό μέτωπο συχνά περιλαμβάνει μεγάλες εκτάσεις δημόσιας αστικής γης που είναι χρηστικά απαξιωμένες και κατά αυτήν την έννοια ‘ελεύθερες’ προς επανασχεδιασμό και αναβίωση. Με αυτό σαν δεδομένο, μπορεί να αξιοποιηθεί για τουριστικούς σκοπούς, αφού ο χώρος θεωρείται υψηλής αξιοποίησης λόγω της προσεγγισιμότητας του τόσο μέσω θαλάσσης όσο και ξηράς και της περιβαλλοντικής ιδιαιτερότητας του χώρου λόγω της επαφής της πόλης και του νερού. Έτσι οι επεμβάσεις που μπορούν να γίνουν στο απευθύνονται σε ένα συνεχή δημόσιο υπαίθριο χώρο σημαντικού εμβαδού ο οποίος είναι αξιοποιήσιμος για μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακές παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού. Στη διεθνή εμπειρία και τη βιβλιογραφία παρουσιάζουν τη μίξη των χρήσεων και ειδικότερα τις δραστηριότητες δημιουργικής ψυχαγωγίας ως σημαντικότερους θετικούς παράγοντες για την επιτυχία της ανάπλασης αστικών θαλασσίων μετώπων (Gospodini, 2002) .

1.4.3 Παράμετροι της ανάπλασης

Οι λόγοι που οδήγησαν στην αναγκαιότητα της ανάπλασης των αστικών θαλασσίων μετώπων ήταν κυρίως οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί και λόγοι διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς.

- Οικονομικοί λόγοι

Μια μαζική αποβιομηχάνιση των λιμενικών περιοχών ξεκίνησε στις πιο ανεπτυγμένες χώρες και εξαπλώνεται. Αυτό είναι συχνά αποτέλεσμα των τεχνολογικών αλλαγών που προκάλεσαν τη μετακίνηση και εγκατάσταση των λιμανιών μακριά από τις ιστορικά διαμορφωμένες θέσεις τους, όπως ίσως και τις μετατοπίσεις των παραδοσιακών βιομηχανιών από τις παράκτιες τοποθεσίες. Επιπλέον, υπήρξε απελευθέρωση θαλάσσιων εκτάσεων εξαιτίας της μετακίνησης των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων. Η μετακίνηση των βιομηχανιών δεν έγινε μόνο από πόλη σε προάστιο, αλλά και από χώρα σε χώρα, όπως για παράδειγμα από την Ιαπωνία στην Ταιβάν ή από τη Βόρεια Αμερική στο Μεξικό (Been & Rigby, 1994, σσ. 12-13). Τέλος καθοριστικός παράγοντας υπήρξε και η καταστροφή των λιμανιών από το 2^ο παγκόσμιο πόλεμο, με αποτέλεσμα πολλές εκτάσεις να απαιτούν ανοικοδόμηση. Το επακόλουθο όλων αυτών για τα κέντρα των πόλεων ήταν το άνοιγμα τους παγκοσμίως, λόγω της επέκτασης προς αυτές τις περιοχές (Γοσποδίνη, 2006).

- Κοινωνικές ανάγκες

Σήμερα οι άνθρωποι επιθυμούν περισσότερο ανοικτό χώρο για αναψυχή και φυσικές δραστηριότητες. Με την άνοδο του οικονομικού επιπέδου και αλλαγή των προτύπων

εργασίας, προέκυψε περισσότερος ελεύθερος χρόνος για διασκέδαση και περισσότερη κινητικότητα, που μαζί προκάλεσαν διόγκωση του τουρισμού και εμφάνιση των εναλλακτικών του μορφών. Έτσι απαιτούνται εγκαταστάσεις προσεγμένες κατά μήκος των αστικών μετώπων προς το νερό, που εξασφαλίζουν πολιτιστικό πλούτο στους κατοίκους της περιοχής, και έλξη παραδοσιακού αλλά και περιφερειακού τουρισμού. Σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες, καλώς ή κακώς, δίνεται αυξανόμενη έμφαση στη διασκέδαση, γεγονός που αντανακλάται σε πολλά προγράμματα παραθαλάσσιας ανάπλασης (Γοσποδίνη & Μπεριάτος, 2006).

- Περιβαλλοντικές απαιτήσεις

Από το 1970 και μετά δόθηκε έμφαση στις αναπτυγμένες χώρες και στα θέματα καθαρισμού του νερού και γενικά των υδάτινων αποθεμάτων κυρίως για λόγους δημόσιας υγείας αλλά και για την προσέλκυση νέων επενδύσεων στις παραθαλάσσιες περιοχές (Been και Rigby, 1996: 17).

- Μέριμνα για την ιστορική κληρονομιά

Στην ιστορική συντήρηση και στις προσαρμοσμένες χρήσεις που ξαναδόθηκαν στα κτίρια – κληρονομιά, έχει δοθεί ολοένα αυξανόμενη έμφαση σε πολλές χώρες από το 1970 και έπειτα. Οι πόλεις, προκειμένου να προσελκύσουν πολιτιστικό τουρισμό έδωσαν ιδιαίτερη σημασία σε θέματα συντήρησης και αποκατάστασης των ιστορικών στοιχείων τους (Been και Rigby, 1996: 17). Ίσως και στο πρόσφατο φαινόμενο των αστικών λιμενικών ζωνών, το ενοποιητικό στοιχείο παγκόσμια είναι η επιθυμία του κοινού να βρίσκεται κοντά στο ιστορικό στοιχείο και την ιστορική συνέχεια (Hoyle, 1996, :141). Τα τελευταία χρόνια, μετά από πολλές μελέτες και πρωτοβουλίες, η ανάγκη για διατήρηση της ιστορικής κληρονομιάς των λιμανιών είναι αποδεκτή για τοποθεσίες όπου, αστικά κέντρα μεγάλης ιστορικής σημασίας και λιμάνια βρίσκονται δίπλα – δίπλα. Οι απόψεις για την ανάπτυξη αυτή διαφέρουν ανάλογα με τον τόπο και τον ρόλο που η πολιτιστική κληρονομιά παίζει στις αναπτυξιακές στρατηγικές και στα σχέδια για ανανέωση (Been και Rigby, 1996: 18).

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες ενισχύονται από το βασικότερο παράγοντα ανάπλασης παραλιακών περιοχών, ο οποίος είναι η επιθυμία του ανθρώπου να βρίσκεται κοντά στο νερό. Το νερό αποτελεί βασικό στοιχείο έλξης σε όλους τους πολιτισμούς και σε όλες τις κοινωνικές τάξεις από τα αρχαία χρόνια μέχρι σήμερα. Έτσι η ύπαρξη της δυνατότητας επανάκτησης αυτής της σχέσης στους κατοίκους μιας παραλιακής πόλης αποτελεί σημαντικό κίνητρο αναγέννησης αυτών των περιοχών.

1.4.4 Παραδείγματα

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφερθούμε σε περιοχές όπου οι πόλεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις ακτογραμμές τους. Η δομή πολλών τέτοιων πόλεων παγκόσμια, είναι δεμένη με τα σώματα του νερού που προκάλεσαν ή/και βοήθησαν την γέννηση και τη μεταγενέστερη ανάπτυξή τους. Θα ασχοληθούμε λοιπόν με πόλεις που είναι φημισμένες για τον παραποτάμιο – παραθαλάσσιο χαρακτήρα τους, στην προσπάθεια της έρευνας, ανάλυσης και αξιολόγησης της μέχρι σήμερα αναζωογόνησής τους. Οι προσπάθειες της ανάπλασης των πόλεων δεν ήταν πάντοτε πετυχημένες, παρόλα αυτά επηρέασαν το χαρακτήρα και την αναπτυξιακή πορεία της κάθε μίας.

1. Η περίπτωση της Βαλτιμόρης

Η ανανέωση του παραλιακού μετώπου μπορεί να θεωρηθεί σαν το κλειδί της οικονομικής ανάπτυξης της μεταβιομηχανικής πόλης, σε όλο τον κόσμο. Σαν μοντέλο αυτού του φαινομένου αποτελεί το παράδειγμα της Βαλτιμόρης, η οποία ήταν μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές πόλεις των ΗΠΑ (Hoyle και Pinder, 1992).

Η πόλη αυτή το 1946 έχασε το 30% του πληθυσμού της λόγω της κρίσης που υπήρχε στις αστικές περιοχές μετά το τέλος του 2^{ου} παγκοσμίου πολέμου. Οι εναπομείναντες κάτοικοι εγκατέλειψαν τα παράλια και μετακινήθηκαν προς το εσωτερικό της πόλης. Έρευνες που έγιναν το 1953 για τις συνθήκες που επικρατούσαν, έδειξαν ότι αν η κατάσταση συνεχιζόταν θα υπήρξε περεταίρω υποβάθμιση της γης, επομένως επιβαλλόταν να γίνει άμεσα κάτι. Αυτή η έρευνα αφύπνισε τους αρμόδιους και μέσα σε μια 35ετία κατάφεραν να ολοκληρωθούν πάνω από 100 αναπτυξιακά έργα κυμαινόμενα από μουσεία μέχρι και ξενοδοχεία (35 ορόφων) (Craig και Fagence, 1995: 16).

Τελικά, πάνω από 12 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα γης χρησιμοποιήθηκαν για τις κατασκευές και πάνω από 3 δισεκατομμύρια δολάρια επενδύθηκαν για ιδιωτικές κρατικές και μη κερδοσκοπικές κατασκευές. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της αξίας της γης γύρω στα 600% και δημιουργήθηκαν πέραν των 15.000 θέσεων εργασίας (Chunson, 2008).

Μια ένεση αναζωογόνησης στην περιοχή έδωσε η δημιουργία τουριστικών παροχών που δεν προϋπήρχαν. Ο τουρισμός ανήλθε στου 14.000.000 εσωτερικού τουρισμού και στα 6.000.000 εξωτερικού τουρισμού, οι οποίοι πρόσφεραν στην πόλη το πόσο των 3 δισεκατομμυρίων δολαρίων το 1999, παρότι ο πρωταρχικός στόχος των αναπλάσεων ήταν

η ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας και η εξασφάλιση δημόσιων υπαίθριων χώρων και όχι ο τουρισμός και η αναψυχή (Craig και Fagence, 1995: 20-22).

Η Βαλτιμόρη είναι ένα πετυχημένο παράδειγμα, από το οποίο έχουν εμπνευστεί πολλά αλλά σχέδια όπως το Darling Harbor στο Σίδνεϋ και η Βαρκελώνη. Αυτή η πολυετής προσπάθεια απέσπασε πάνω από 40 τοπικά και παγκόσμια βραβεία για τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό και την εφαρμογή (Hoyle και Pinder, 1992).

Εικόνα 4 : Ανάπλαση λιμανιού Βαλτιμόρης – Inner Harbor



Πηγή: www.marinalife.com/images/company/5053_062508024719.jpg

2. Η περίπτωση του Rotterdam

Το Rotterdam αντίθετα με τα περισσότερα διεθνή λιμάνια κατάφερε να επιβιώσει ως ένα σημαντικό βιομηχανικό κέντρο εξαιτίας της συγκέντρωσης του μεγαλύτερου ποσοστού των συγκοινωνιακών μεταφορών (πλοία, τρένα, εμπορικά φορτηγά) έξω από το κέντρο της πόλης. Εξέφρασε τον μοντερνισμό του στις αρχές της 1960 με τον πανύψηλο πύργο του, την ψηλότερη κατασκευή της Ολλανδίας. Ήταν μία έκφραση της φιλοδοξίας της πόλης, τοποθετημένη σε ένα πάρκο, δείχνοντας ικανή να ξεπεράσει την μέχρι τότε εικόνα της βιομηχανοποιημένης πόλης. Το πέρας του 2^{ου} παγκόσμιου πολέμου βρίσκει την πόλη κατεστραμμένη και η ανάγκη για σχεδιασμό και ανακατασκευή ήταν επιτακτική (Marshall, 2001).

Το πρωταρχικό σχέδιο για την κατεστραμμένη πόλη ήρθε το 1946, οπότε και θεωρήθηκε ότι το υδάτινο μέτωπο θα έπρεπε να στραφεί κυρίως στο ναυτιλιακό τομέα. Δύο διαφορετικές όψεις για το μέλλον του υδάτινου μετώπου στο Rotterdam αναπτύχθηκαν στα τέλη του 1970 και στις αρχές του 1980. Στην φάση σχεδίου και προμελέτης, έγινε ένας ανασχεδιασμός του Oude Haven (του παλιού λιμανιού), που περιλάμβανε την πεζοδρόμηση του χώρου του υδάτινου μετώπου (Waterfront), την χρήση παλιών πλοίων ως πολιτιστικά κέντρα και την κατασκευή ενός μουσείου ναυτιλίας (Marshall, 2001).

Η αστική πολιτική είχε ως στόχο την παρεμπόδιση του διαμελισμού και τη μείωση του πληθυσμού της πόλης. Δόθηκε έμφαση στην κατασκευή κατοικίας στις όχθες της εκβολής και στις αποβάθρες, δηλαδή στις περιοχές όπου η επικρατούσα χρήση ήταν το εμπόριο. Από αυτές τις μελέτες, η πιο σημαντική ήταν η δημιουργία κατοικιών στις παλιές αποβάθρες. Στην δεξιά όχθη κτίστηκαν κατοικίες από ιδιωτικούς φορείς και στην αριστερή δημόσιες κατοικίες (Venreusel, 1990: 117 -121).

Στο τέλος της δεκαετίας του 1980 οι παραπάνω μελέτες συνέβαλαν στην οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική οργάνωση της πόλης, με γραφειακούς χώρους και εμπορικά κέντρα ψυχαγωγίας και τουρισμού, εμπνευσμένα από αμερικάνικα πρότυπα, που ήταν πρωτοστάτες σε αυτό τον τομέα (Venreusel, 1990: 117- 121).

Οι παραπάνω παρεμβάσεις έγιναν στα πλαίσια ενός μίγματος εμπνευσμένου από την ιστορία αλλά εφαρμοσμένου με την πιο σύγχρονη αρχιτεκτονική, αναδεικνύοντας το υδάτινο μέτωπο ως ένα χώρο ψυχαγωγίας για την πόλη.

3. Η περίπτωση της Βαρκελώνης

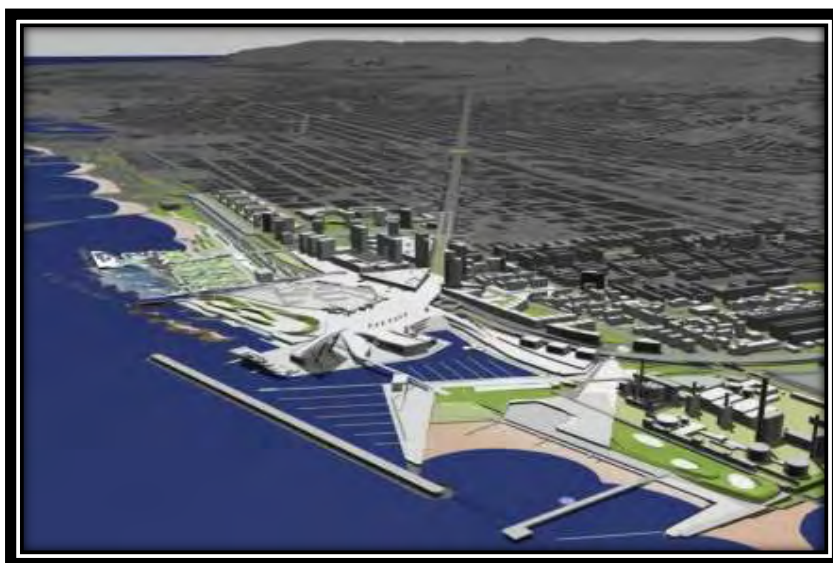
Η Βαρκελώνη προετοιμάζε την στροφή της πόλης προς τη θάλασσα επί μία εικοσαετία με κατάλληλα συστήματα διοίκησης (δημιουργήθηκε μητροπολιτική περιοχή) και εκμεταλλεύτηκε τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 ως καταλύτη για τη αποπεράτωση των σχεδίων της (Gospodini, 2002, Chunson, 2008)

Το παραλιακό μέτωπο, αποτελούσε βιομηχανική περιοχή από το 19^ο αιώνα και συγκέντρωνε βιομηχανικά κτίρια και εργατικές κατοικίες, αποτελώντας κέντρα της ισπανικής βιομηχανικής επανάστασης (Αναγνωστάρα και Δούμα, 2007: 10-13). Η περιοχή είχε εγκαταλειφτεί από τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις και είχαν πλέον απομείνει βιομηχανικά κτίρια, όπως η παλιά ψαραγορά, οι στρατώνες, οι γυναικείες φυλακές και μια παραλία υποβαθμισμένη (Αναγνωστάρα και Δούμα, 2007: 33-34).

Το σχετικά πρόσφατο έργο μεγάλου μεγέθους εκτείνεται σε μήκος 6.000 μέτρων, αλλάζοντας καθολικά τη φυσιογνωμία της πόλης και αποτελώντας πόλο έλξης τουρισμού. Ο συνδυασμός διάφορων χρήσεων, έντονης αρχιτεκτονικότητας και τέχνης κυριαρχούν σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου, δίνοντας μια καινούρια ταυτότητα στην πόλη που δεν θυμίζει καθόλου την παλιά βιομηχανοποιημένη πόλη. Η κοινωνική, οικονομική και οικολογική άνοδος που τελικά επιτεύχθηκαν, ήταν οι πρωταρχικοί στόχοι του όλου σχεδιασμού (Αναγνωστάρα και Δούμα, 2007: 36).

Η θάλασσα για τη Βαρκελώνη, όπως και για τις περισσότερες πόλεις- λιμάνια, είναι ένα στοιχείο άρρηκτα συνδεδεμένο με την φυσιογνωμία και την ταυτότητα της πόλης. Η Βαρκελώνη κατάφερε να αναπλάσει το παράκτιο μέτωπό της αναδεικνύοντας τα παλιά και εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κτίρια. Η διαδικασία της ανάπλασης μάλιστα, συνεχίστηκε και μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων και έτσι η Βαρκελώνη σήμερα συγκαταλέγεται στις πρώτες τουριστικές προτιμήσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη διάρκεια του έτους των Ολυμπιακών Αγώνων οι τουρίστες ήταν 1,8 εκατ. και το 2003 καταγράφηκαν 3,9 εκατ.

Εικόνα 5: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης



Πηγή: <http://images.google.com>

4. Dockland στο Λονδίνο

Τα Docklands Λονδίνου είναι το μεγαλύτερο σε κλίμακα σχέδιο ανάπτυξης παραλιακών περιοχών στον κόσμο και παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες. Στην ουσία είναι ένα αποτυχημένο παράδειγμα, το οποίο στη δεκαετία του '80 αποτελούσε πρότυπο αναπλάσεων, αλλά κατά τη δεκαετία του '90 αποτελούσε το σύμβολο της αναπτυξιακής

διαδικασίας που περιθωριοποιεί το σχεδιασμό και την κοινωνική πρόνοια, ενώ θέτει το κέρδος ως μόνη κινητήρια δύναμη της αστικής ανάπτυξης (Malone, 1997, Gospodini, 2002).

Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκε ένας οργανισμός (London Dockland Development Corporation) ο οποίος χρηματοδοτούταν από την κυβέρνηση. Κύρια χαρακτηριστικά του ήταν η έμφαση στις δυνάμεις της αγοράς για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και η αδιαφορία για τα ενδιαφέροντα της τοπικής διοίκησης και του τοπικού πληθυσμού (Craig και Fagence, 1995).

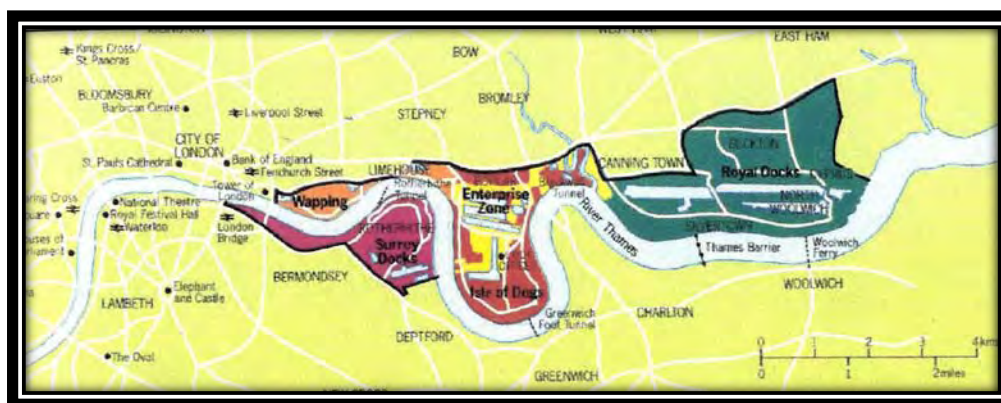
Έτσι, προσπαθώντας να ικανοποιήσει το σκοπό του και να ακολουθήσει τις δυνάμεις της αγοράς, προώθησε την κατασκευή εμπορικών κέντρων, πολυτελών διαμερισμάτων και χώρους γραφείων. Στα αρχικά στάδια, η κατασκευή είχε θετικά αποτελέσματα, καθώς οι τιμές της γης αυξήθηκαν. Παρόλα αυτά, δεν είχε προβλεφθεί η ζήτηση και το έργο χρεοκόπησε.

Εκτός από την οικονομική αναποτελεσματικότητα, τα Docklands δεν κατάφεραν να μειώσουν την ανεργία, γιατί το εργατικό δυναμικό προερχόταν από άλλες περιοχές του Λονδίνου και κυρίως γιατί η κυβέρνηση δεν είχε δώσει έμφαση σε προγράμματα κατάρτισης. Επιπλέον, επιδείνωσε τις στεγαστικές συνθήκες του τοπικού πληθυσμού, δίνοντας σημασία στη δημιουργία πολυτελών κατοικιών, μειώνοντας τη σημασία που έδινε μέχρι τότε η τοπική διοίκηση στην αποκατάσταση των αστέγων. Τέλος, τα Docklands χαρακτηρίζονται από περιθωριοποίηση του σχεδιασμού και άνιση χωρική ανάπτυξη, καθώς συνυπήρχαν ανεπτυγμένες και μη περιοχές, ενώ απουσίαζε η σύνδεση μεταξύ τους και με το κεντρικό Λονδίνο μέσω δημόσιων συγκοινωνιών (Gospodini, 2002).

Το σημαντικότερο είναι, ότι μέχρι το 1987, ο τουρισμός δεν αποτελούσε τον πρωταρχικό στόχο. Έτσι το 1988 αποφασίστηκε η δημιουργία συγκεκριμένων «προορισμών επισκεπτών» που θα είχε θετικό αντίκτυπο, όπως δημιουργία και λειτουργία εμπορικών καταστημάτων, εστιατορίων, κέντρων νυχτερινής διασκέδασης και ξενοδοχείων. Στη συνέχεια, το 1990 εισήγαγαν ένα σχέδιο που ονομαζόταν «Art Action», το οποίο συμπεριλάμβανε οργάνωση εκθέσεων, προώθηση δημόσιας τέχνης, δημιουργία νέων γκαλερί, συναυλιών κ.α. Συνειδητοποιώντας ότι για να προσελκύσει σημαντικό αριθμό επισκεπτών έπρεπε να προσφέρει ένα διεθνώς μοναδικό συνδυασμό δραστηριοτήτων, χρησιμοποίησε την ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά των Docklands (Craig και Fagence, 1995).

Παρόλες τις επενδύσεις που έγιναν για τον τουρισμό, τα Docklands δεν κατάφεραν να προσελκύσουν το απαιτούμενο μέγεθος. Σύμφωνα με τον Stephen J. Page «το κύριο εμπόδιο στην ανάπτυξη του τουρισμού ήταν η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού μεταφορών και τουρισμού, και η αποτυχία εξασφάλισης άμεσης πρόσβασης σε μια μεγάλη αγορά επισκεπτών λόγω της αποσπασματικής δραστηριότητας που στερούνταν συνέχεια».

Εικόνα 6 : Περιοχή ανάπτυξης Docklands Λονδίνου



Πηγή: <http://images.google.gr>

1.4.5 Συμπεράσματα

Από την ανωτέρω παρουσίαση των στοιχείων για τις πόλεις, προκύπτουν αρκετά χρήσιμα συμπεράσματα. Οι αιτίες και οι αφορμές για την μελέτη και πραγματοποίηση τέτοιων επεμβάσεων διαφέρουν από πόλη σε πόλη και από χώρα σε χώρα, το ίδιο και οι σκοποί και στόχοι των προγραμμάτων. Αυτό που για τη μία περίπτωση αποτελεί στόχο, για την άλλη αποτελεί παράδειγμα προς αποφυγή. Όλα αυτά εξαρτώνται από την ιστορική, κοινωνική και οικονομική πορεία κάθε πόλης. Σε όλες όμως τις περιπτώσεις ένας είναι ο κοινός στόχος: να αναδειχθεί κάθε περιοχή σε πιο ελκυστική για τους κατοίκους της και για τους ξένους, άρα και σε πιο ανταγωνιστική τοποθεσία, ως προς τις χρήσεις γης και τα κτήρια, ώστε να προσελκύσουν λειτουργίες και ανθρώπους (επενδυτές και κατοίκους) και να φιλοξενήσουν δραστηριότητες (εργασίας, ψυχαγωγίας, πολιτισμού, εμπορίου). Θα λέγαμε ότι κάθε πρόγραμμα σκοπεύει να εκμεταλλευτεί στο έπακρο κάθε δυνατότητα μιας περιοχής και μάλιστα πόλης – λιμάνι για να δημιουργήσει έναν πόλο έλξης.

Το αν τελικά αυτό γίνεται πραγματικότητα εξαρτάται από πλήθος συγκυριών ενδογενών και εξωγενών, κυρίως στην εποχή της παγκοσμιοποιημένης κοινωνίας. Για παράδειγμα η περίπτωση του Λονδίνου που έχει προκαλέσει λόγω του μεγέθους του, αποτελεί ένα αποτυχημένο παράδειγμα αφού δόθηκε έμφαση στο μονολειτουργικό χαρακτήρα των χρήσεων. Αντιθέτως η περίπτωση της Βαλτιμόρης, όπου επιτεύχθηκε κατά 100% ο

αρχικός στόχος, δημιούργησε ένα μίγμα πολλαπλών δραστηριοτήτων οι οποίες καλύπτουν όλα τα ενδιαφέροντα και δίνουν ζωή στην περιοχή όλο το εικοσιτετράωρο.

Συμπερασματικά διαπιστώνεται ότι ένα πρόγραμμα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του όλους τους παράγοντες, όπως κοινωνικοί, οικονομικοί ή/και πολιτικοί και να στοχεύει στην ικανοποίηση πολλαπλών στόχων, όπως βελτίωση της ποιότητας ζωής, προσέλκυση επενδύσεων, ικανοποίηση κοινωνικών αναγκών και οικονομική αναγέννηση.

2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 Η ΠΟΛΗ

2.1.1 Ιστορική αναδρομή

Η Λεμεσός υπήρξε παραδοσιακά σημαντικός σταθμός στην Ανατολική Μεσόγειο στις επαφές ανάμεσα στη Δύση και την Ανατολή, κυρίως την εποχή όπου οι σταυροφόροι ταξιδεύουν προς τους Αγίους Τόπους ανοίγοντας εμπορικούς δρόμους (Σολομωνίδου, 2008).

Η Λεμεσός κατά καιρούς καταστράφηκε τόσο από φυσικά αίτια, όσο και από εχθρικές επιδρομές, με αποτέλεσμα να μην έχει διατηρήσει πολλά εμφανή δείγματα από το παρελθόν (Σεργίδης, 2003:2).

Η μεγάλη τάση ανοικοδόμησης των πρόσφατων χρόνων και οι ελλείψεις που υπάρχουν στην προβολή της ιστορίας της, συνέτειναν στο να παραμείνει άγνωστη για πολλούς η ιστορική συνέχεια της πόλης στο χώρο και το χρόνο. Τα νέα κτίρια και το σύγχρονο ανθρωπογενές περιβάλλον γενικά, έχουν την τάση να απομακρύνουν την πόλη από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Η μεγάλη αλλαγή του 1960 δεν αποτέλεσε απαραίτητα όφελος στην πόλη.

Ενώ πολλά έχουν χαθεί από το χαρακτήρα της παλιάς πόλης, διατηρούνται γειτονιές, οδοί, περιοχές και μεμονωμένα κτίσματα ή ακόμα και μεμονωμένα δομικά στοιχεία που παρέχουν ενδείξεις και πληροφορίες για τη δομή της πόλης στο παρελθόν.

Παρακάτω αναφέρονται κλιμακωτά οι χρονικές περίοδοι, οι οποίες έχουν σημαδέψει την αναπτυξιακή πορεία της Λεμεσού.

2.1.1.1 Βυζαντινά και Μεσαιωνικά χρόνια

Κατά την περίοδο 330 – 1192 μ.Χ. η Λεμεσός αποτελούσε ένα συγκροτημένο οικισμό, με βάση τα βυζαντινά πρότυπα, με κεντρικά κτίρια, συγκεκριμένο πολεοδομικό ιστό, υποδομή και αμυντικές εγκαταστάσεις. Το λιμάνι αποτελούσε νευραλγικό σημείο (σταθμός) για τις εμπορικές δραστηριότητες των τότε εμπόρων της Μεσογείου και της Μ. Ανατολής. Έτσι σηματοδοτείται η αναδόμηση και η καθολική αλλαγή της όψης και του χαρακτήρα της πόλης, δίνοντάς της με αυτό τον τρόπο μια νέα ταυτότητα (Παταπίου, 2006:153-155)

Εικόνα 7: Το λιμάνι και η πόλη της Λεμεσού τα βυζαντινά χρόνια

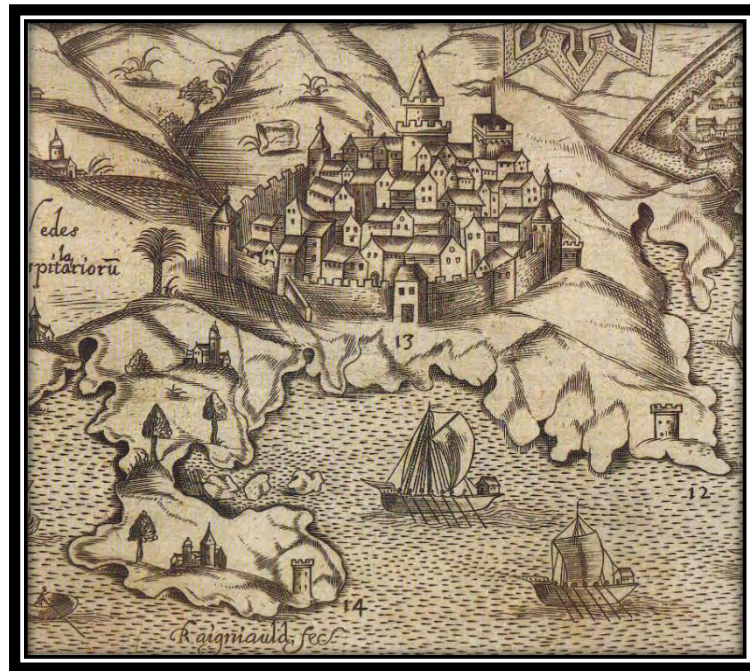
Πηγή: Παταπίου, 2006

2.1.1.2 Περίοδος Φραγκοκρατίας

Η όψη της πόλης αλλάζει σταδιακά από το 1192 μ.Χ. μέχρι το 1489 μ.Χ. και ταυτόχρονα παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο, τις οχυρώσεις καθώς και στα κτίρια. Την περίοδο αυτή χρονολογείται και η κατασκευή του Κάστρου³ της Λεμεσού στο κέντρο της πόλης καθώς και πολλών ορθόδοξων εκκλησιών (Σεργίδης, 2003:45-56. Επίσης το λιμάνι αποκτά πλούσια εμπορική δραστηριότητα, ενώ κατασκευάζονται αρχοντικά που περιβάλλονται από οχυρωματικά έργα (Σεργίδης, 2006:173-174).

Η περίοδος που ακολουθεί δεν είναι καθόλου ευνοϊκή καθώς σηματοδοτείται από φυσικές καταστροφές και επιδρομές. Το 1330 μ.Χ. η πόλη καταστρέφεται από πλημμύρες σε συνδυασμό με αλληπάλληλους σεισμούς και επιδρομές κατακτητών. Ως επί τω πλείστω, η οικονομική αφαίμαξη που υπέστη συντέλεσε στην κατακόρυφη πτώση του βιοτικού επιπέδου του λαού. Έτσι η πόλη μετατρέπεται και πάλι την περίοδο της Ενετοκρατίας (1489 - 1570 μ.Χ) στην αρχική της μορφή, με ένα κατεστραμμένο λιμάνι και μια ερειπωμένη πόλη, χάνοντας την αίγλη της (Σεργίδης, 2006:177-178).

³ Στο Φράγκικο Βασίλειο της Κύπρου, τα κάστρα ήταν λίγα σε αριθμό και έμοιαζαν περισσότερο σαν οχυρωμένους στρατώνες παρά σαν οχυρωμένα ανάκτορα όπως σε άλλες χώρες. Σήμερα αποτελεί σημείο αναφοράς για την πόλη και πόλο έλξης.

Εικόνα 8 : Η Λεμεσός κατά τη μεσαιωνική περίοδο (1590)

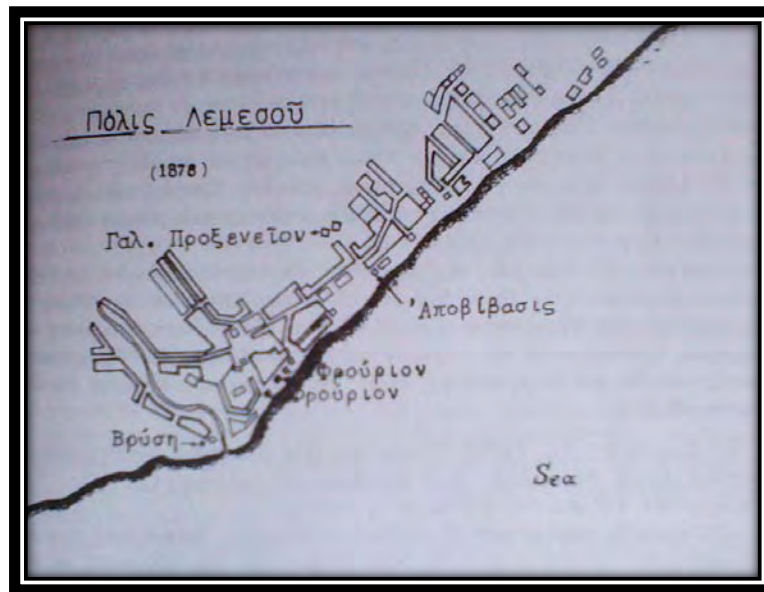
Πηγή: Σεργίδης, 2006

2.1.1.3 Οθωμανική περίοδος

Το 1570 η πόλη ξαναρχίζει να αναπτύσσεται εμπορικά, επεκτείνεται προς τα ανατολικά, ενώ το λιμάνι της κατατάσσεται ως το δεύτερο πιο ασφαλές λιμάνι της Κύπρου (Μαραγκού, 2006).

Και ενώ υπήρχε μια συνεχής εξελικτική πορεία, το 1821 και για τα επόμενα περίπου 15 χρόνια επικρατεί περίοδος αδράνειας, λόγω της μεγάλης καταστροφής που επικρατεί στην Ελληνική επικράτεια, παραλύοντας με αυτό τον τρόπο κάθε εμπορική δραστηριότητα (Πιλαβάκη, 1997:59). Από το 1835 και έπειτα η κατάσταση βελτιώνεται και στα μέσα του 19^{ου} αιώνα ο πληθυσμός της πόλης αυξάνεται στις 2.500. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, ιδρύεται το 1844 η πρώτη οινοβιομηχανία, ανατολικά της πόλης. Η ανάπτυξη έκτοτε είναι ταχύτατη καθώς ο πληθυσμός αυξάνεται στις 4.000- 4.500 κατοίκους, μετατρέποντας την πόλη σε σημαντικό κόμβο εμπορίας μετά τη Λάρνακα⁴ (Σολομωνίδου, 2008).

⁴ Η Λεμεσός τότε σε σύγκριση με τη Λάρνακα ήταν μία ασήμαντη πόλη, με καθόλου οικοδομικό ενδιαφέρον.

Χάρτης 2.1.1.3 - 2.1.1-1 : Η Λεμεσός το 1878

Πηγή: Πιλαβάκη, 1997

Η αρχιτεκτονική των σπιτιών ήταν λιτή, δρόμοι δεν υπήρχαν παρά μόνο μονοπάτια στενά και ακανόνιστα. Δεν υπήρχαν αμαξόδρομοι αλλά ούτε και χαλινόδρομοι⁵ για το λόγο ότι δεν υπήρχαν άμαξες, αφού το μόνο μεταφορικό τους μέσο εκείνη την περίοδο ήταν τα μουλάρια (Πιλαβάκη, 1997:160-165).

Η κοινωνική κίνηση ήταν μικρή και μονότονη, όχι μόνο στη Λεμεσό αλλά και στις υπόλοιπες πόλεις της Κύπρου, αφού δεν παρουσίαζαν κανένα αξιοθέατο, ούτε μαγαζιά για ψυχαγωγία, θέατρα κλπ (Πιλαβάκης, 1997:168-170).

Το τέλος της Τουρκοκρατίας βρίσκει τη Λεμεσό με ανανεωμένο πρόσωπο να αναμένει την νέα εποχή που ανατέλλει, με μια πιο ευρωπαϊκή εμφάνιση από κάθε άλλη πόλη της Κύπρου.

2.1.1.4 Βενετική Περίοδος

Η πρόοδος που επιτελέστηκε μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα ήταν ιδιαίτερα σημαντική, εφόσον σε διάστημα μισού περίπου αιώνα η Λεμεσός κατόρθωσε να αφήσει πίσω της μια σχεδόν πρωτόγονη κατάσταση και να επιτύχει ικανοποιητική πρόοδο και αρκετά ψηλό επίπεδο πολιτισμού.

⁵ Με αυτό τον τρόπο ονόμαζαν οι κάτοικοι τους μικρούς δρόμους των πόλεων.

Η Αγγλική κατοχή στην Κύπρο είναι ένας πολύ σημαντικός σταθμός στην ιστορία του νησιού. Κατά την περίοδο του 1878 οι συνθήκες απασχόλησης και οι δυνατότητες ανάπτυξης βελτιώνονται, το εμπόριο⁶ κατέχει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομία της πόλης, αν και στερείται «τεχνητού λιμανιού» (Σιγαλού & Φωκαΐδης, 2005:38), με τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα να είναι το κρασί, η κουμανταρία⁷, η σταφίδα, τα χαρούπια και ο αμίαντος (Πιλαβάκη, 1997:157 και Παπαπολυβίου 2006:195).

Παράλληλα αρχίζει η ανακατασκευή του λιμανιού και της αποβάθρας, καθώς και η θεμελίωση τελωνίου για τη διευκόλυνση των διαδικασιών εισαγωγής και εξαγωγής. Δημιουργούνται όλο ένα και περισσότερες βιομηχανίες και επιχειρήσεις στην περιφέρεια της πόλης.

Η σταδιακή ευημερία αντικατοπτρίζεται και στην αρχιτεκτονική των κτισμάτων, όπου γίνονται πιο επιβλητικά με την εισαγωγή ξενόφερτων τεχνικών. Η πόλη πέρα από τις οικονομικές της δραστηριότητες και την ανάγκη ανάπτυξης λειτουργικών κελυφών και δικτύων εξυπηρέτησης τους, αρχίζει εντονότερα τώρα να στρέφεται προς τον εμπλουτισμό των κοινωνικών και πολιτιστικών της δραστηριοτήτων, με διαμόρφωση ολοένα και περισσότερων μεσευρωπαϊκών αστικών εκφάνσεων (Πιλαβάκη, 1997:172-174).

Το 1900 παρατηρείται ουσιαστική ανοικοδόμηση, ανακαίνιση και εξωραϊσμός της Λεμεσού, με την ανάπτυξη των επικοινωνιών, των συγκοινωνιών, του ηλεκτροφωτισμού και της τηλεφωνίας. Παράλληλη ανάπτυξη της ξενοδοχειακής και μεταποιητικής βιομηχανίας, του εμπορίου και της τραπεζικής δραστηριότητας που διευκόλυνε την οικονομικό-εμπορική κίνηση (Σολομωνίδου, 2008:25-26 και Πιλαβάκη, 1997:187).

Επίσης, παρουσιάζεται μια αξιόλογη πληθυσμιακή εξέλιξη με την πάροδο των χρόνων, που επιταχύνεται τα αμέσως επόμενα χρόνια, με αποτέλεσμα να αποτελέσει τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη του νησιού μετά τη Λευκωσία. Φυσικό επακόλουθο είναι μια μικρή επέκταση της πόλης προς βόρεια και μια πιο μεγάλη στα ανατολικά και δυτικά (Σολομωνίδου, 2008:27 και Πιλαβάκη, 1997:198).

⁶ Εμπόριο πραγματοποιείται με τις γειτονικές χώρες κυρίως Αίγυπτο, Συρία και Παλαιστίνη.

⁷ Παραδοσιακό κυπριακό κρασί το οποίο παράγεται από μαύρα σταφύλια μεγάλης ωρίμανσης. Κύριο εξαγωγικό προϊόν.

Πίνακας 2.1.1-1: Πληθυσμός Λεμεσού 1881 - 1946

ΕΤΟΣ	1881	1891	1901	1911	1921	1931	1946
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	6.131	7.388	8.298	10.302	13.108	15.066	22.799

Πηγή: Παπαπολυβίου, 2006

Αρχίζει έτσι να δίνεται μεγάλη σημασία στη ρυμοτομία και την διαπλάτυνση των δρόμων με ριζικές επισκευές σε όλους τους δρόμους της πόλης (Σολομωνίδου, 2008:19-33).

Το 1912 άρχισε η κατασκευή της πρώτης φάσης του μώλου και της προκυμαίας στο παραλιακό μέτωπο της Λεμεσού. Η ολοκλήρωση των έργων γίνεται το 1914 και οι χώροι αυτοί παρουσιάζονται ως οι πλέον πολυσύχναστοι της πόλης (Πιλαβάκη, 1997:80-81).

Το δυτικό παραλιακό τμήμα της κατακλυζόταν από οιοβιομηχανίες, όπου μέχρι και σήμερα λειτουργούν, επίσης από καπνεργοστάσια και κεραμοποιεία και άλλου είδους βιομηχανίες, αναδεικνύοντας την Λεμεσό ως την πρώτη βιομηχανική πόλη του νησιού (Πιλαβάκη, 1997:195-201 και Περσιάνης, 2007:127).

Παρά την γενικότερη ανάπτυξη παρατηρούνται προβλήματα στο περιβάλλον και συγκρούσεις χρήσεων γης λόγω των βιομηχανιών που εγκαθίστανται στο χώρο. Αρχίζει να δημιουργείται με αυτό τον τρόπο η ανάγκη προγραμματισμού και σχεδιασμού της πόλης που πετυχαίνεται το 1930 με τον Γεώργιο Σ. Φραγκούδη⁸ ο οποίος εισηγείται τον πολεοδομικό σχεδιασμό (Σολομωνίδου, 2008:36-37). Την ίδια περίοδο (1930), αναπτύσσεται ως βασικός εμπορικός δρόμος της πόλης και αγοράς η οδός Ελευθερίας, ο οποίος αποτελούσε τον άξονα κεντρικών λειτουργιών και την κύρια δίοδο προς το λιμάνι (Πιλαβάκη, 1997: 87-88).

⁸ Κοσμογυρισμένος Λεμεσιανός δημοσιολόγος, πολιτειολόγος, πρώην βουλευτής Αθηνών και ιδρυτής της Παντείου σχολής Αθηνών.

Χάρτης 2.1.1-2: Χάρτης της Λεμεσού το 1883- δομή της πόλης

Πηγή: Σεργίδης, 2006

Κτίζονται διάφορα τοπόσημα⁹ που σημάδευσαν την εμφάνιση και τη λειτουργία της πόλης. Κάποια από τα προαναφερόμενα κτήρια εξακολουθούν μέχρι σήμερα να αποτελούν σήμα κατατεθέν της αρχιτεκτονικής της πόλης. (Σολομωνίδου, 2008, σσ. 36-39)

Πέραν αυτών, υπήρχε πρόνοια για την ετοιμασία σχεδίων για γενικότερη ανάπλαση της πόλης πάνω στη Βάση Σχεδίου Πόλης. Η δημιουργία πλατειών και το κτίσιμο εργατικών κατοικιών ήταν δύο από τα πολλά θέματα που προτείνονταν να αντιμετωπιστούν στο σχέδιο αυτό (Σολομωνίδου, 2008:43).

Ο Patrick Abercrombie σε μια προκαταρκτική του μελέτη το 1947:

« Προβλέπει την επέκταση της πόλης βόρεια πάνω (Λεωφόρος Μακαρίου σήμερα) από τον παρακαμπτήριο και σημειώνει πως η επέκταση της πόλης πρέπει να σχεδιαστεί πολύ προσεκτικά. Προτείνει πώς η λεωφόρος δεν πρέπει να έχει απευθείας πρόσβαση σε οικόπεδα και βορειότερα της θα πρέπει να προγραμματιστούν και σχεδιαστούν 3-4 οικιστικές γειτονιές

⁹ Τα τοπόσημα που χτίστηκαν ήταν: ο Μητροπολιτικό Μέγαρο στην παραλία, ο ιερός ναός της Αγ. Τριάδος, η σχολή των καθολικών καλογριών στην οδό Αγ. Ανδρέου, το κινηματοθέατρο Ριάλτο και τέλος η Γ' Αστική Σχολή.

που στην κάθε μια να υπάρχει ένα κέντρο και να διαχωρίζονται μεταξύ τους με χώρους πρασίνου. Προτείνει τη δημιουργία του λιμανιού στο ανατολικό κομμάτι, κοντά στη βιομηχανική ζώνη που έχει δημιουργηθεί. Παράλληλα συνιστά τη μελέτη και της υφιστάμενης δομής της πόλης και τη συμπλήρωση των κενών χώρων που βρίσκονται μέσα σε αυτή. Απαραίτητη είναι η ανασκευή της πόλης ώστε να αποφασιστεί πιο θα αποτελεί το εμπορικό της κέντρο, έτσι ώστε να αποδεσμευθεί από την έλευση οχημάτων. Μακροπρόθεσμα επιβάλλεται η επαναδιοργάνωση του οδικού δικτύου και η δημιουργία ελεύθερων χώρων και πρασίνου και τέλος δημόσιους χώρους στάθμευσης» (Σολομωνίδου, 2008:43-44).

Το 1953 καταρτίζεται το «Πρόγραμμα Βελτιώσεως Λεμεσού», με σχέδια, κείμενα, προτάσεις, κοστολογήσεις, με σκοπό τη μελλοντική βελτίωση της πόλης. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα παρουσιάζεται πρωτοποριακό, αφού προτείνεται κατασκευή υπονόμων, δημιουργία πεζοδρόμων σε συνδυασμό με τη βελτίωση της ρυμοτομίας της πόλης, δημιουργία νέων οδών και η ασφαλιτοστρωση των δρόμων.

Η βελτίωση της προκυμαίας προτείνεται με την απαλλαγή του τμήματος των δημοτικών ορίων από όλα τα ακίνητα που βρίσκονταν μεταξύ του δρόμου και της θάλασσας, την επίτευξη της ανέγερσης νέων κτιρίων στην απέναντι βόρεια πλευρά του δρόμου και την απαλλοτρίωση όλης της γης μεταξύ της οδού Λευκωσίας – Λεμεσού και της παραλίας μέχρι των δημοτικών ορίων, για να μετατραπεί σε πλαζ και τόπο για περιπάτους. Με την εφαρμογή του προγράμματος αυτού επιτεύχθηκε η σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα και η περίφημη ακτή Ολυμπίων.

Κατά τη χρονική περίοδο 1953-1956 κατασκευάστηκαν βραχίονες και λιμενικά έργα και δημιουργήθηκε το παλιό κλειστό λιμανάκι της πόλης που χρησιμοποιούταν τόσο για εμπορικούς όσο και για επιβατικούς σκοπούς, χωρίς όμως τη δυνατότητα να φιλοξενεί μεγάλα πλοία.

2.1.1.5 Τα χρόνια της ανεξαρτησίας

Από το 1960 και έπειτα η πόλη ανανεωμένη όσο ποτέ άλλοτε, φθάνει σε πληθυσμό στις 51.000 περίπου, μαζί με τις περιστατικές περιοχές και το 1970 τις 72.000. Πρόκειται για το μεγαλύτερο ρυθμό αύξησης που υπέστη η πόλη μέχρι τότε. Παρόλα αυτά ο χαρακτήρας των κεντρικών περιοχών της πόλης δεν μεταβάλλεται ουσιαστικά. Η πόλη πλέον επιτάσσει προγραμματισμό και έναν εξολοκλήρου σχεδιασμό, λόγω της χωρίς σχεδιασμό ανάπτυξής

της μέχρι σήμερα, δημιουργώντας πολλαπλά περιβαλλοντικά προβλήματα (Σολομωνίδου, 2008:46-50).

Το 1973 γίνεται σχεδιασμός για δημιουργία αποχετευτικού συστήματος, επέκταση των δημοτικών ορίων, μελέτες για αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος, δημιουργία ακόμα μίας δημοτικής αγοράς για χονδρικές πωλήσεις κοντά στη βιομηχανική περιοχή και τέλος η αποπεράτωση της κατασκευής νέου λιμανιού στο δυτικό τμήμα της πόλης. Η μετεγκατάσταση του λιμανιού στη νέα τοποθεσία έξω από την πόλη, μείωσε τη σημασία του παλιού λιμανιού αλλά και την αίγλη της περιοχής. Από την άλλη, αυτό συνεισέφερε στη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης, η οποία λειτουργούσε ήδη παράλληλα ως διοικητικό κέντρο και κέντρο υπηρεσιών και εμπορίου (Σολομωνίδου, 2008:46-50).

2.1.1.6 Περίοδος μετά την Τούρκικη Εισβολή

Η πόλη απειλείται από τη συνεχή και άναρχη ανοικοδόμηση, όπου μπροστά στη μανία του σύγχρονου υποχωρούν πολλά αξιόλογα κτίρια. Οι νέες περιοχές της πόλης, φιλοδοξούν να ακολουθήσουν τα πρότυπα μίας «κηπούπολης», αλλά λόγω των πολλών κενών οικοπέδων και τις ασύνδετες αρχιτεκτονικές μορφές των κτιρίων στερούνται ενός ιδιαίτερου χρώματος και χαρακτήρα.

Συνέπεια της εισβολής ήταν η απότομη αύξηση του πληθυσμού σε 101.900 στα τέλη του 1976, με συνέπεια την επέκταση της πόλης προς τα ανατολικά κατά μήκος της παραλίας. Επακόλουθο αυτού του γεγονότος είναι η καθολική καταστροφή του παραδοσιακού χαρακτήρα και η διακοπή της ιστορικής συνέχειας (ιδιαίτερα στο αστικό κέντρο και το παραλιακό μέτωπο) που μέχρι προσφάτως διατηρούσε η πόλη.

Το 1991 αρχίζει μια καθολική βελτίωση και επανόρθωση, για δημιουργία μίας πιο βιώσιμης πόλης. Δίνεται μεγάλη βαρύτητα στη δημιουργία έργων υποδομής όπως για παράδειγμα τη διάνοιξη και βελτίωση του οδικού δικτύου, στη δημιουργία χώρων στάθμευσης και στην υλοποίηση του κεντρικού αποχετευτικού συστήματος λυμάτων και ομβρίων.

Ειδικότερα για την περιοχή των δημοτικών ορίων Λεμεσού γίνονται ενέργειες για αναζωογόνηση του κέντρου της πόλης και μερική πεζοδρόμηση. Η διατήρηση και η αξιοποίηση των κτηριακών συγκροτημάτων του παρελθόντος ολοένα και εδραιώνεται, με την καθοδήγηση πλέων συγκεκριμένων μελετών (Κεφάλαιο 4).

Η βιομηχανία της πόλης διασπείρεται στις οργανωμένες από το κράτος βιομηχανικές περιοχές και ζώνες. Οι οιοβιομηχανίες παραμένουν στην αρχική τους θέση, πραγματοποιώντας επεκτάσεις και τεχνολογικές βελτιώσεις.

Το 2000 ξεκίνησε η εξυγίανση της Λεμεσού με την ανάπλαση του χώρου του Γυμναστικός Σύλλογος «Τα Ολύμπια» (ΓΣΟ), την αναμόρφωση του παλιού λιμανιού, τον σχεδιασμό της Ακταίας οδού, την αναμόρφωση της περιοχής του Κάστρου, του κέντρου της πόλης, την κατασκευή της μαρίνας, και κυρίως τη δημιουργία του Πανεπιστημίου.

Η Λεμεσός σήμερα πέρα από τις υπόλοιπες πολυσχιδείς δραστηριότητες και λειτουργίες της έχει διαμορφωθεί ως ένα διεθνές κέντρο ναυτιλιακών και οικονομικών δραστηριοτήτων που προσφέρει συνεχώς νέες θέσεις εργασίας.

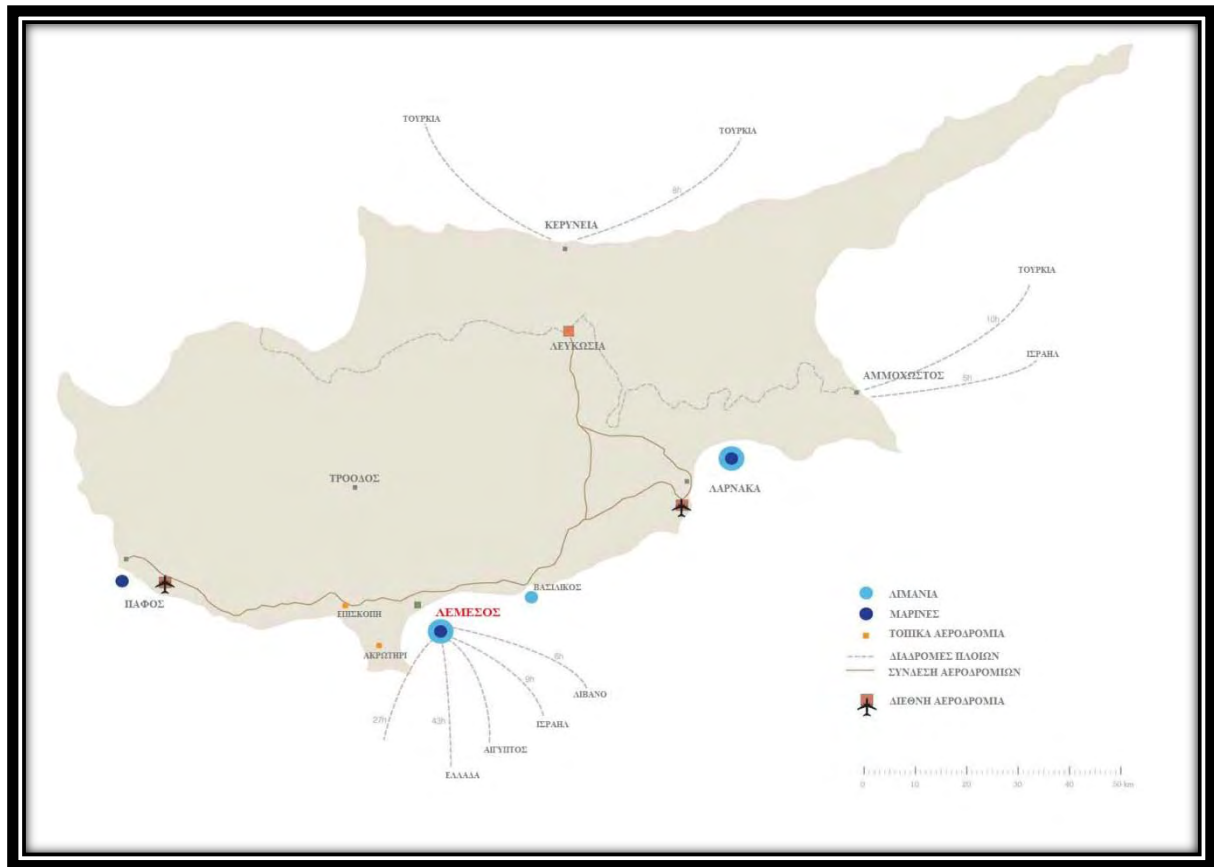
Σήμερα, Σύμφωνα με στοιχεία από την Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου (Απογραφή πληθυσμού 2001) η επαρχία Λεμεσού αποτελείται από 196.553 κατοίκους. Οι κύριες οικονομικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή, όπως καταγράφονται στην Απογραφή Επιχειρήσεων της Στατιστικής Υπηρεσίας Κύπρου για το έτος 2008, επικεντρώνονται στους τομείς των υπηρεσιών, των κατασκευών, του εμπορίου και των μεταποιητικών βιομηχανιών. Οι κυριότεροι χώροι απασχόλησης βρίσκονται στο κέντρο της πόλης και στους άξονες δραστηριότητας, στις κυβερνητικές βιομηχανικές περιοχές, στη μεικτή βιομηχανική ζώνη, στην περιοχή του Λιμανιού και στην τουριστική περιοχή κατά μήκος της παραλίας βορειοανατολικά της Λεμεσού.

Ο τομέας του τουρισμού όπως φαίνεται και στην παράγραφο 3.3 αναμφισβήτητα αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες της πόλης της Λεμεσού που αναπτύχθηκε κατά την τελευταία εικοσαετία. Στον τομέα της απασχόλησης ο τουρισμός, με όλες τις συναφείς του υπηρεσίες (τομέας ξενοδοχείων, εστιατορίων, τουριστικών καταστημάτων και άλλες επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό), απασχολεί το μεγαλύτερο αριθμό οικονομικά ενεργού πληθυσμού σε σύγκριση με άλλες αστικές περιοχές της Κύπρου. Στον τομέα της προσφοράς τουριστικών κλινών η Επαρχία Λεμεσού είναι από τις σημαντικότερες κατέχοντας ένα μερίδιο της τάξης του 20% της παγκύπριας προσφοράς κλινών.

Παρόλο που η περιοχή Λεμεσού αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς της Κύπρου, η μορφή της πόλης δεν εξειδικεύεται αποκλειστικά στην τουριστική βιομηχανία. Η ανοδική πορεία της βιομηχανικής παραγωγής (εξαιρούμενες οι οιοβιομηχανίες) συνεχίστηκε και κατά τα τελευταία χρόνια με τρόπο έτσι ώστε σήμερα ο τομέας αυτός να αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες της Λεμεσού.

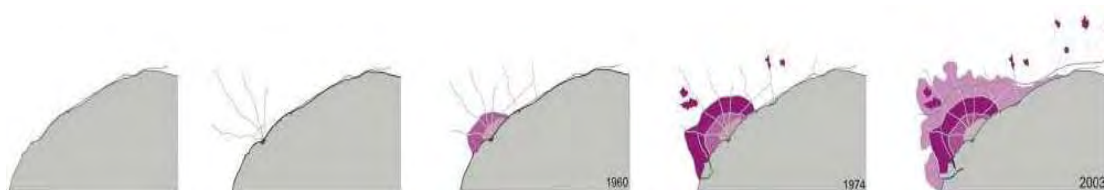
2.1.2 Ανασκόπηση παραλιακού μετώπου

Εικόνα : 9 Το δίκτυο των πόλεων στην Κύπρο



Πηγή: Μαρίνα Ανδρέου

Σήμερα η Λεμεσός, αποτελεί το βασικό λιμάνι της Κύπρου και το νοτιότερο λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε, δημιουργεί νέα δεδομένα, σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο και εντάσσει την Λεμεσό –ως λιμάνι- σε ένα σημαντικό δίκτυο υποδομών, εξυπηρετώντας τόσο το διαμετακομιστικό εμπόριο, αλλά και το τουριστικό ρεύμα. Ταυτόχρονα η πόλη εξελίσσεται σε σημαντικό τουριστικό προορισμό, ενώ κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού τριπλασιάζει τον πληθυσμό της, φαινόμενο που θέτει το ερώτημα κατά πόσον η πόλη και ο δημόσιος χώρος σχεδιάζεται για τους πολίτες ή για τους επισκέπτες της.

Εικόνα 10: Εξέλιξη οδικού δικτύου

Πηγή: Μαρίνα Ανδρέου

Η αστική δομή πόλης ακολουθεί γενικά το "ακτινωτό" πρότυπο. Ξεκινώντας από την περιοχή του Λιμανιού, του Κάστρου και τον άμεσο τους περίγυρο, η πόλη επεκτάθηκε σε πρώτο στάδιο ανατολικά κατά μήκος της παραλίας και στην άμεση ενδοχώρα μέχρι την οδό Ανεξαρτησίας. Αυτός ο κάθετος προς την παραλία δρόμος που συνδέει απευθείας το κέντρο με τα προάστια αποτέλεσε τον κύριο άξονα επέκτασης της πόλης προς την ενδοχώρα. Οι περιοχές μεταξύ των ακτινωτών δρόμων αναπτύχθηκαν με αρκετή καθυστέρηση ενώ τμήματα τους παραμένουν κενά μέχρι σήμερα. Αξίζει να τονιστεί ότι η παραπέρα επέκταση της πόλης ανατολικά, υπό μορφή παραλιακής τουριστικής ανάπτυξης, εντατικοποιείται τα τελευταία χρόνια. Από τα 7.100 μέτρων παραλιακού μετώπου που βρίσκεται εντός των δημοτικών ορίων, μόνο το 3.000 μέτρα ανήκουν σε δημόσια χρήση (42%), ενώ το υπόλοιπο 58% είναι δεσμευμένα από το λιμάνι και για βιομηχανικές χρήσεις (Χαραλαμπους, 2006).

Η περιοχή μέσα σε μια τριακονταετία αλλάζει χαρακτήρα. Το 1963 το μεγαλύτερο τμήμα της αποτελείται από αγροτεμάχια. Οι πρώτες βιομηχανίες εμφανίζονται ανατολικά του παλιού λιμανιού της πόλης, ενώ οι κατοικίες κτίζονται κατά μήκος οδικών αξόνων και σε απόσταση από τη θάλασσα. Η πόλη τότε δεν είχε δυναμική ανάπτυξης, καθώς οι υπό διαμόρφωση τουριστικές περιοχές βρίσκονταν κυρίως στο βόρειο τμήμα της Κύπρου, ενώ κύριο λιμάνι αποτελούσε η Αμμόχωστος.

Το αστικό σύμπλεγμα της Λεμεσού συγκεντρώνει ένα δυναμικό σύνολο δραστηριοτήτων, λειτουργιών και υπηρεσιών που αφορούν όλους τους τομείς της οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό οφείλεται στο ότι:

- Βρίσκεται στο κέντρο μιας πλούσιας σε γεωργική παραγωγή ενδοχώρα.
- Διαθέτει το μεγαλύτερο και το πιο σύγχρονο λιμάνι της Κύπρου.
- Είναι επίκεντρο εμπορικών συναλλαγών και παροχής υπηρεσιών σε διεθνή κλίμακα.
- Περιβάλλεται από παραλίες, χώρους αρχαιοτήτων και άλλες φυσικές καλλονές, που συμβάλλουν στην προσέλκυση μεγάλου αριθμού τουριστών και επισκεπτών.

Αποτελεί κέντρο πολιτιστικών δραστηριοτήτων και εκδηλώσεων λόγω της μακρόχρονης παράδοσης της σε αυτά τα θέματα. (Μπέρου και Χαραλαμπους, 2006)

Στο **Χάρτη 2.1.2-1** παρουσιάζεται η διαφοροποίηση του παραλιακού μετώπου. Αυτό διασπάται σε 3 ενότητες και η κάθε μία αναπτύσσεται με μεγάλες διαφοροποιήσεις από τις άλλες. Ξεκινώντας από ανατολικά, με όριο την ιδιωτική μαρίνα του St.Rafael, καταλήγουμε στο δυτικό άκρο με όριο το νέο λιμάνι της Λεμεσού καλύπτοντας μια απόσταση 17.000 χλμ. περίπου (Demetriou A., 1980). Ενδιάμεσα βρίσκονται μια σειρά από αναπτυξιακά έργα τα οποία θέτουν την περιοχή ως πόλο έλξης τόσο για τον απλό επισκέπτη όσο και για τον κάτοικο της πόλης.

Χάρτης 2.1.2-1: Ενότητες παραλιακού μετώπου



Πηγή: Μαρίνα Ανδρέου

Ενότητα Α¹⁰

Στο ανατολικό τμήμα, παρουσιάζεται υποβάθμιση του παραλιακού μετώπου λόγω του μεγάλου μεγέθους παρεμβάσεων κατά μήκος της ακτογραμμής, με μεγάλη κλίμακα ξενοδοχειακές μονάδες (**Παράρτημα Β**). Η απαίτηση για απόκτηση περισσότερης γης προκειμένου να καλυφθούν, είτε αναπτυξιακοί στόχοι, είτε μεγάλα αστικά έργα, οδήγησαν, μέσω ιδιωτικών συμφερόντων, στη δημιουργία ενός τείχους ανάπτυξης από ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις παράλληλα με την ακτογραμμή, που αλλοίωσαν οριστικά τη φυσική διάταξη της. Οι ανοικτοί ελεύθεροι χώροι απουσιάζουν από το την ακτογραμμή, διακόποντας με αυτό τον τρόπο τη συνέχεια και τη σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα.

Οι χρήσεις που καταλαμβάνει το θαλάσσιος μέτωπο στο μεγαλύτερο μέρος του είναι ελάχιστες. Η κατάληψη σημαντικών τμημάτων της ευρύτερης ενδοχώρας από λειτουργίες που δεν έχουν σχέση με τη θάλασσα, δημιουργούν ασυνέχειες στο δίκτυο. Ακόμη και η οπτική επαφή με τη θάλασσα είναι προβληματική και μάλιστα από σημεία πολυσύχναστα. Τέλος, ο βαθμός προσπελασιμότητας των λειτουργιών που είναι χωροθετημένες στην παράκτια ζώνη είναι, όπως ήδη αναφέρθηκε, γενικά περιορισμένος.

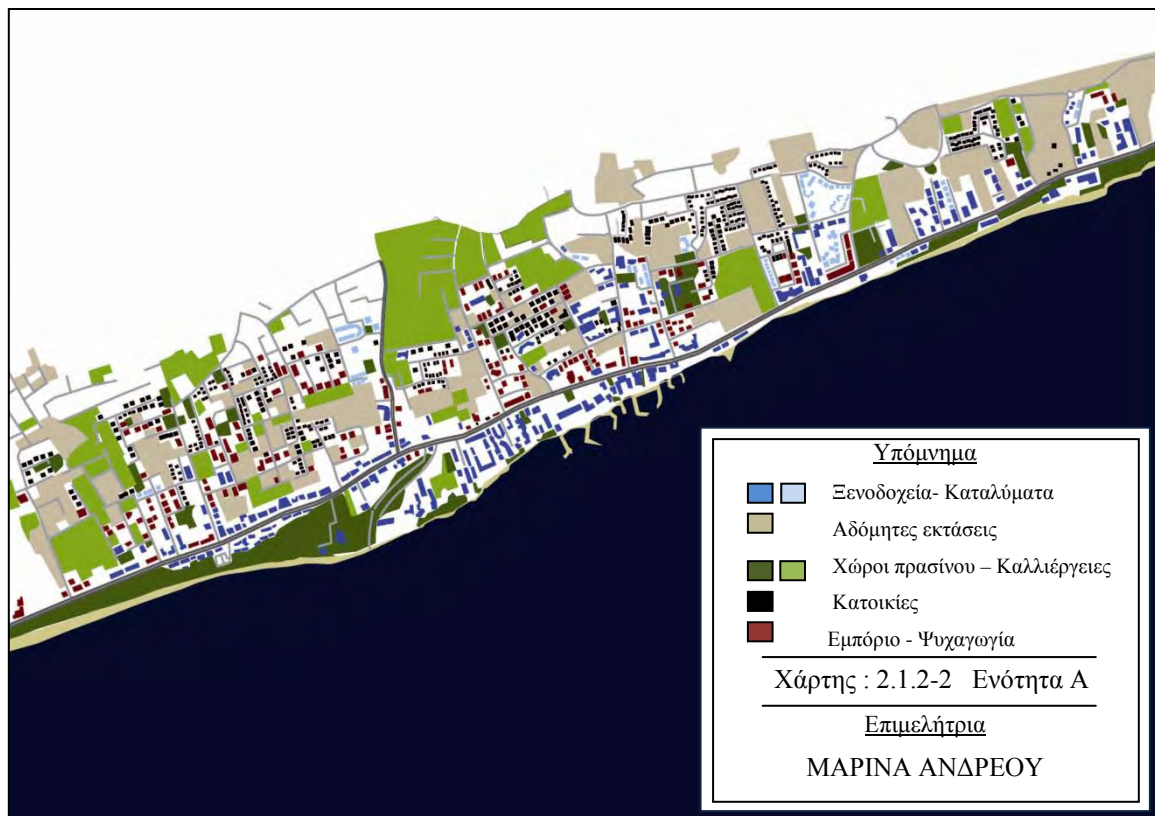
Μειώνεται έτσι η δυνατότητα να λειτουργήσει η παραλία ως προνομιακός χώρος μεταξύ ξηράς και θάλασσας, καθώς και η δυνατότητα επέκτασης ορισμένων λειτουργιών στο θαλάσσιο χώρο. Δεν είναι τυχαίο το ότι όλες οι δραστηριότητες που συνδέονται με τη θάλασσα περιορίζονται σε μια στενή ζώνη παράλληλη προς την ακτογραμμή και δεν επεκτείνονται σε εγκαταστάσεις μέσα στη θάλασσα.

Εντούτοις, η περιοχή πέραν των προβλημάτων που παρουσιάζει, συνδέεται επαρκώς τόσο με την κεντρική εμπορική περιοχή της πόλης, μέσω του παραλιακού οδικού άξονα τετραπλής κατεύθυνσης, όσο και με τα προάστια μέσω βελτιωμένων οδικών αξόνων. Παρουσιάζεται να είναι η πλέον ανεπτυγμένη περιοχή της Λεμεσού, με σύγχρονο αρχιτεκτονικό κτιριακό όγκο, περιλαμβάνοντας τουριστικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής. Η πυκνή δόμηση δεν είναι ωστόσο χαρακτηριστικό της ζώνης βόρεια του παραλιακού δρόμο, σε αντίθεση με τη νότια.

¹⁰ Φωτογραφίες της περιοχής βρίσκονται στο παράρτημα 2

Παρόλη την ύπαρξη ξενοδοχειακών μονάδων σε όλο το μήκος του παραθαλάσσιου μετώπου, δεν παρουσιάζεται οποιοδήποτε πρόβλημα στην ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η περιοχή ενδείκνυται για κολύμβηση, προσελκύοντας μεγάλο ποσοστό τουριστών αλλά και ντόπιων κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

Χάρτης 2.1.2-2: Χρήσεις γης ενότητας Α



Ενότητα Β

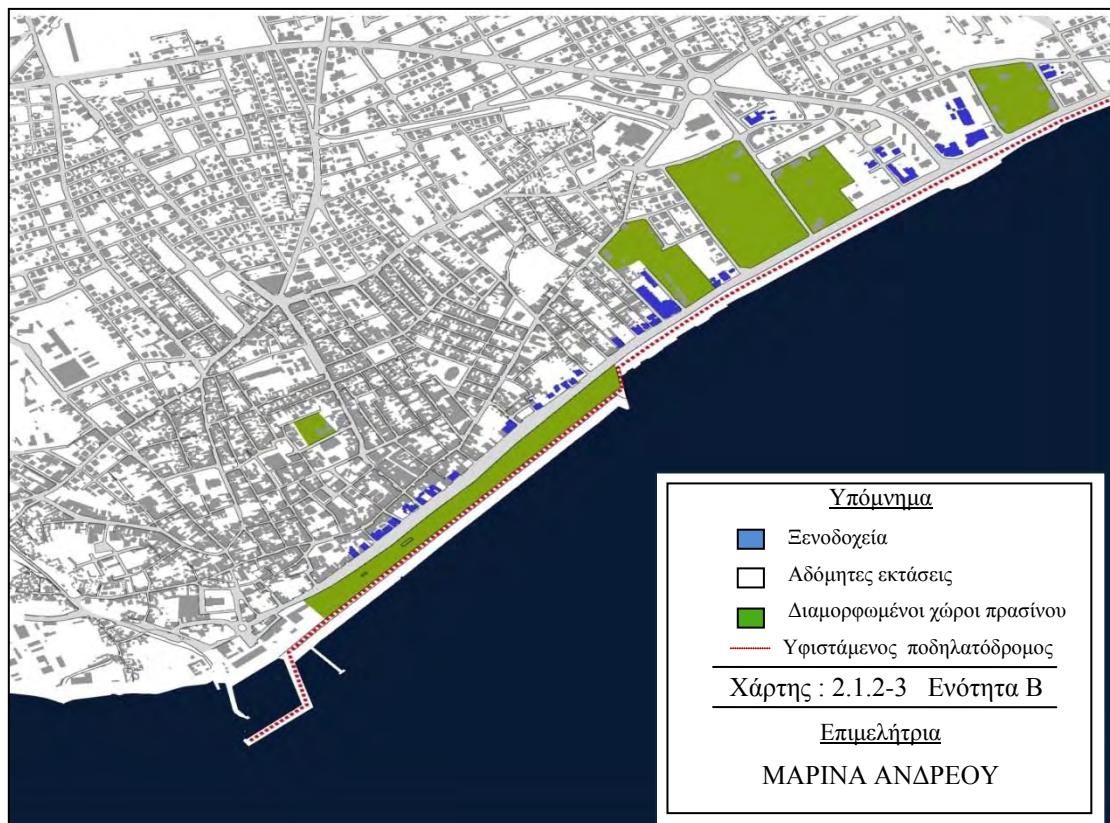
Στην ενότητα αυτή, το παραλιακό μέτωπο εμφανίζεται λιγότερο επιβαρυνμένο σε σχέση με την εικόνα που παρουσίαζε το προηγούμενο (**Παράρτημα Γ**). Μεγάλα τμήματά της εξακολουθούν να προσφέρονται στους χρήστες, μέσα από μεγάλους βαθμούς ελευθερίας και μέσα από εκδοχές που επιτρέπουν την άνετη εξοικείωση με τα χωρικά δεδομένα και την «κατάκτηση» της περιοχής. Χαρακτηριστικό στοιχείο ο «μώλος» (χώρος της επίχωσης), όπου αποτελεί το μεγαλύτερο σε έκταση διαμορφωμένο ελεύθερο χώρο πρασίνου σε όλη την ακτογραμμή, θέτοντάς τον ως πόλο έλξης. Επίσης μεγάλος αριθμός από παραλίες κατάλληλες για κολύμβηση και αθλητικές εγκαταστάσεις χαρακτηρίζουν την περιοχή.

Σε αντίθεση με την ενότητα Α, η περιοχή βόρεια του παραλιακού δόμου χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση και στενό – προβληματικό οδικό δίκτυο, λόγω του ότι η περιοχή αυτή αποτελεί το εμπορικό και παραδοσιακό κέντρο της πόλης. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τον ιστορικό πυρήνα, όλες της δημόσιες υπηρεσίες και το Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου (με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται το οδικό δίκτυο).

Η ύπαρξη ελλιπής σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με το εσωτερικό των γειτονικών περιοχών, και συγκεκριμένα με την κεντρική εμπορική περιοχή Λεμεσού αναμένεται να αποκατασταθεί με μια σειρά από αναπτυξιακά έργα που θα γίνουν, με σκοπό να επαναφέρουν τη σύνδεση και τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα (μέσω ενός δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων). Στις διαδικασίες προγραμματισμού και σχεδιασμού που ακολουθήθηκαν στη διάρκεια τελευταίων δεκαετιών για την ανάπτυξη της παραλίας, παρουσιάζεται ένα συνεκτικό και μακρόπνοο πλαίσιο δράσης, με μηχανισμούς ελέγχου των επιμέρους τομέων δράσης.

Ένα από τα κύρια σημεία στην περιοχή, είναι το παλιό λιμάνι, το οποίο πλαισιώνεται από την επίχωση στο ανατολικό μέρος, από το Ιστορικό και κατ' επέκταση το εμπορικό κέντρο της πόλης στο βόρειο τμήμα, και δυτικά από την πρώην συνοικία του Αγίου Αντωνίου, με μια σειρά εργοστασίων καθ' όλο το δυτικό παραλιακό μέτωπο μέχρι και το νέο Λιμάνι.

Χάρτης 2.1.2-3 : Χρήσεις γης ενότητας Β



Ενότητα Γ

Στην ενότητα αυτή, παρουσιάζεται η περιοχή μεταξύ των δύο λιμανιών (2.500 χλμ). Η περιοχή αποτελεί την πρώτη βιομηχανική ζώνη. Σε αυτήν εγκαταστάθηκαν όλες οι ιστορικές οινοβιομηχανίες που διατήρησαν την παραδοσιακή σχέση της πόλης με την ενδοχώρα και την παραγωγή κρασιού.

Η περιοχή χαρακτηρίζεται ως βιομηχανική και πλήρως υποβαθμισμένη περιβαλλοντικά, τόσο στο χερσαίο χώρο της όσο και στο θαλάσσιο (εικόνες της περιοχής παρουσιάζονται στο **Παράρτημα Δ**) και αποτελεί την περιοχή επέμβασης για τη δημιουργία της μαρίνας. Η περιοχή βρίσκεται ήδη σε στάδιο μετασχηματισμού. Αφενός η πόλη πιέζει προς την κατεύθυνση της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής σε σχέση και με τη μετατροπή του παλιού λιμανιού σε πόλο αναψυχής.

Κύριες χρήσεις αποτελούν τα εργοστάσια, οι αποθήκες καθώς και τα κτήρια γραφείων πάνω στους οδικούς άξονες που αποτελούν και όρια της περιοχής. Ανάμεσα στις εγκαταστάσεις βρίσκονται ελεύθεροι χώροι και αποσπάσματα αγροτικής γης. Μικρός είναι ο αριθμός των κατοικιών που έχει εγκατασταθεί κοντά

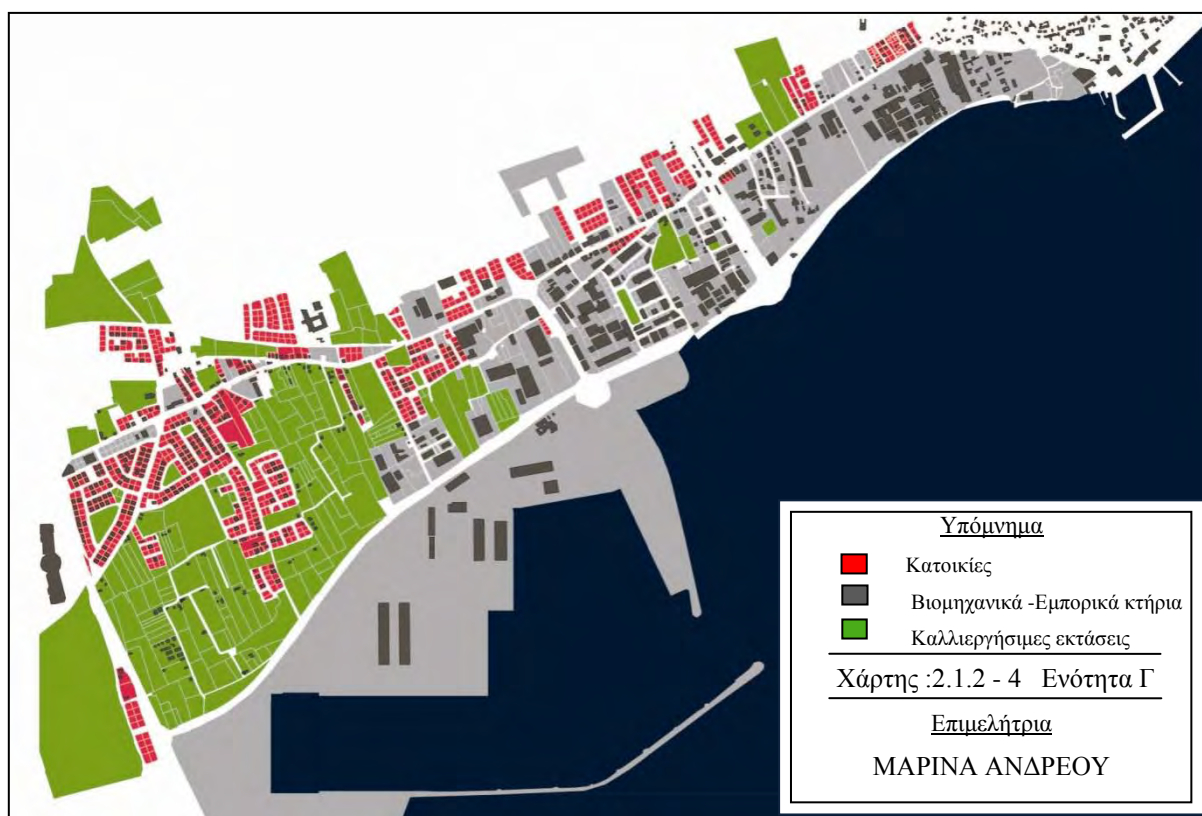
στον ποταμό Γαρύλλη, ενώ πάνω στην παραλία βρίσκονται διάσπαρτα πρόχειρα κατάλοιπα καρνάγιου, που αποτελεί τη μόνη σχετική με τη θάλασσα λειτουργία που έχει παραμείνει.

Στο καρνάγιο της Λεμεσού λειτουργούν 7 επιχειρήσεις που ασχολούνται κυρίως με την επισκευή και συντήρηση σκαφών. Σε μικρότερο βαθμό ασχολούνται με την κατασκευή ιδιόκτητων σχεδίων. Οι εγκαταστάσεις του καρνάγιου απλώνονται πάνω από την παραλία και δημιουργούν μια ενιαία ζώνη μαζί με τα σκάφη, που αραιώνει την καλοκαιρινή και πυκνώνει τη χειμερινή περίοδο.

Η παρουσία των βιομηχανικών δραστηριοτήτων έχει κατακερματίσει το φαινομενικά συνεχές όριο της ακτογραμμής όπως το αντιλαμβανόμαστε από το χάρτη και τις αεροφωτογραφίες. Η περιοχή αυτή είχε κρατηθεί «έξω» από το ευρύτερη πεδίο δράσης της πόλης για πολλά χρόνια. Σήμερα η κατάσταση αλλάζει και η αναπτυξιακή πορεία της περιοχής είναι ο πρωταρχικός στόχος, τόσο του δήμου όσο και της κυβέρνησης.

Σχέδια έχουν προταθεί για την κατασκευή μαρίνας στην περιοχή και την ανάπλαση γενικά του παραλιακού μετώπου, μετατρέποντας το σε πόλο έλξης και ανάπτυξης. Η δημιουργία δημόσιων διαμορφωμένων χώρων πρασίνου και αναψυχής επιβάλλεται, μέσα από τα σχέδια (Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού - ΣΠΚΛ και Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού - ΤΣΛ).

Χάρτης 2.1.2-4: Χρήσεις γης ενότητας Γ

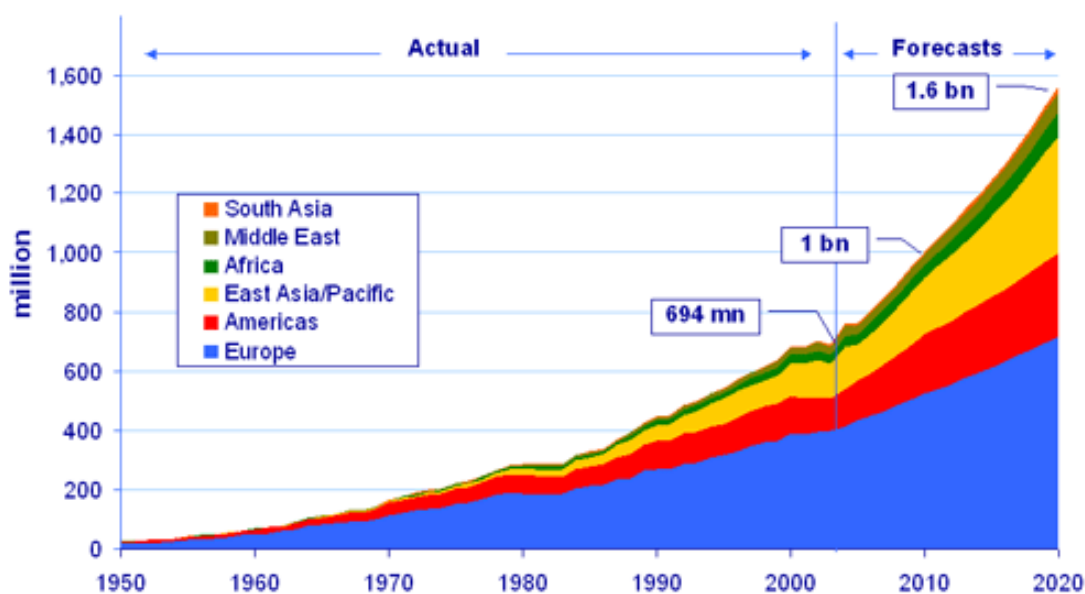


2.2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

2.2.1 Το τουριστικό κλίμα παγκοσμίως

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (WTO) προβλέπει ότι οι διεθνείς αφίξεις αναμένονται να φθάσουν σχεδόν το 1.6 δισεκατομμύριο μέχρι το έτος 2020. Από τις παγκόσμιες αφίξεις το 2020, 1.2 δισεκατομμύριο προβλέπεται να είναι ενδοπεριφερειακές και 378 εκατομμύρια να αφορούν μεγάλης απόστασης ταξίδια. Οι τρεις κύριοι προορισμοί ενδέχεται να είναι η Ευρώπη (717 εκατομμύριο αφίξεις τουριστών), Ανατολική Ασία και ο Ειρηνικός (397 εκατομμύρια) και η Αμερική (282 εκατομμύρια), ακολουθούμενος από την Αφρική, τη Μέση Ανατολή και τη Νότια Ασία. (Honey και Krantz, 2007).

Διάγραμμα 2.1.1.6-1: Αφίξεις τουριστών Παγκόσμια



Πηγή: WTO-1

Παρόλα αυτά, η Ευρώπη και η Βόρεια Αμερική παραμένουν οι κορυφαίοι προορισμοί διεθνώς, αντιπροσωπεύοντας περίπου 65% όλων των διεθνών τουριστικών αφίξεων. Η Ευρώπη θα διατηρήσει το υψηλότερο μερίδιο των παγκόσμιων αφίξεων, αν και θα υπάρξει μια πτώση από 60% το 1995 σε 46% το 2020. Η ανατολική Ασία και ο Ειρηνικός, η Μέση Ανατολή και η Αφρική, αφ' ενός προβλέπονται να καταγράψουν ποσοστά αύξησης πάνω από 5% το χρόνο, έναντι του παγκόσμιου μέσου όρου 4.1%. Επιπλέον, ο τύπος ταξιδιού που αφορά μεγάλες αποστάσεις, προβλέπεται να αυξηθεί ακόμα γρηγορότερα παγκοσμίως, κατά 5.4% το χρόνο κατά τη διάρκεια της περιόδου 1995-2020, ενώ το ενδοπεριφερειακό ταξίδι προβάλλεται για να αυξηθεί στις 3.8% (Honey και Krantz, 2007).

Το 84% των τουριστών προέρχεται από την Ευρώπη, κυρίως από τις βόρειες και δυτικές χώρες. Η Γερμανία αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά και την ακολουθούν το ΗΒ, η Γαλλία και η Ολλανδία. Περίπου το 80% των τουριστών της Μεσογείου επιλέγουν την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία ή την Ελλάδα (WTO, World Tourism Organization). Η Κύπρος δεν συγκαταλέγεται μέσα στους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς σύμφωνα με τα ξένα στατιστικά δεδομένα. Παρόλα αυτά καταγράφηκε αύξηση του 1-4% στον τουρισμό της (IPK-1).

Πίνακας 2.2.1-1: Απόδοση προορισμών στην ευρωπαϊκή αγορά 2008

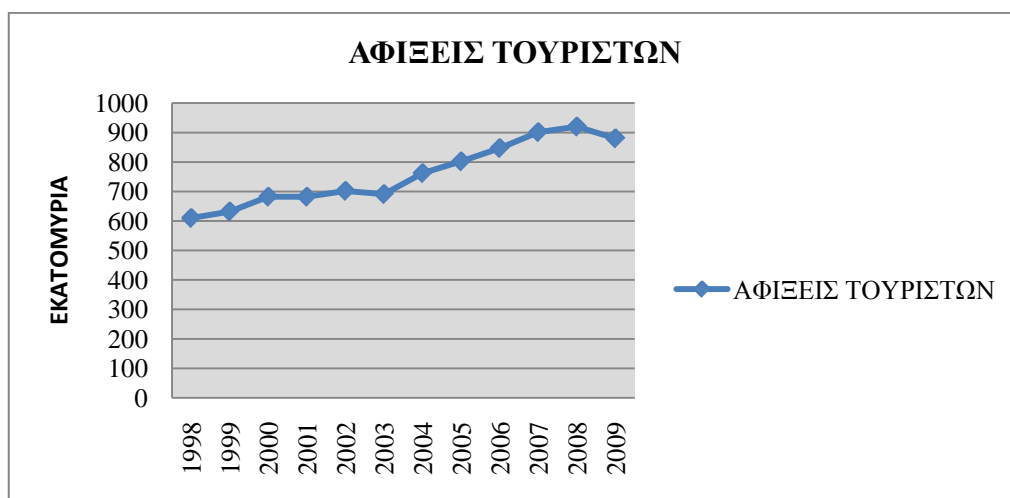
ΑΠΟΔΟΣΗ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ			
2008			
Αύξηση > 10%	Αύξηση 5-10 %	Αύξηση 1-4%	Μείωση
Βουλγαρία	Σουηδία	Γαλλία	Η.Β
	Ισλανδία	Δανία	Ιρλανδία
	Γερμανία	Κύπρος	Κάτω Χώρες
	Αυστρία	Φινλανδία	Βέλγιο
	Πορτογαλία		Ισπανία
	Μάλτα		Ιταλία
	Σλοβενία		Ρουμανία
	Εσθονία		Ελλάδα
	Λετονία		Τσεχία
			Πολωνία
			Νορβηγία

Πηγή: IPK- 2, ίδια επεξεργασία

Στοιχεία που συντάσσονται από τον WTO για τους πρώτους οκτώ μήνες του 2008, παρουσιάζει αιχμηρή επιβράδυνση στις διεθνείς αφίξεις τουριστών στους τελευταίους μήνες. Οι αφίξεις αυξήθηκαν κατά 8.3% το πρώτο τρίμηνο του 2008, αλλά κατά μόνο 2.6% στο δεύτερο τέταρτο και, σύμφωνα με τους προσωρινούς μέχρι τώρα διαθέσιμους αριθμούς, από μόνο 1-2% τον Ιούλιο και τον Αύγουστο. Επιπλέον, οι προκαταρκτικές ενδείξεις δείχνουν πτώσεις τους μήνες Σεπτεμβρίου και Οκτώβριο.

Οι διεθνείς αφίξεις τουριστών έχουν μειωθεί παγκοσμίως κατά 4% το 2009 σε 880 εκατομμύρια. Η αύξηση επέστρεψε το τελευταίο τρίμηνο του 2009, μετά από 14 μήνες των αρνητικών αποτελεσμάτων. (WTO - 1)

Διάγραμμα 2.1.1.6-2: Διεθνής αφίξεις τουριστών



Πηγή: WTO – 2, ίδια επεξεργασία

2.2.2 Το τουριστικό κλίμα στην Κύπρο

Η απαρχή του τουρισμού στην Κύπρο τοποθετείται στις αρχές του 1960. Ενώ ο τουρισμός αυξανόταν με σταθερούς ρυθμούς, η τουρκική κατοχή του 1974 πάγωσε τα πάντα. Η οικονομική δραστηριότητα μένει στάσιμη. Παρόλα αυτά ο τομέας του τουρισμού είναι αυτός που υπέστη το μεγαλύτερο πλήγμα, αφού οι κυριότερες ανεπτυγμένες πόλεις - θέρετρα (Αμμόχωστος και Κερύνεια), στις οποίες υπήρχε το 70% των τουριστικών καταλυμάτων και το 40% των δραστηριοτήτων αναψυχής, ήταν υπό κατοχή (James Franklin Ltd., 2001:C83).

Μετά από αυτό το γεγονός, η Λεμεσός μετατρέπεται σε κύριο εμπορικό και τουριστικό κέντρο. Η πολιτιστική δραστηριότητα της πόλης αναπτύσσεται κατακόρυφα (Αναξαγόρου, 2006:277-283). Η πόλη οικοδομείται με πολλά πολυτελή ξενοδοχεία, που τα περισσότερα χωροθετούνται κατά μήκος της ακτογραμμής (15 Km) στα ανατολικά παράλια της Λεμεσού (James Franklin Ltd., 2001:C109). Πλέον θεωρείται ως το σημαντικότερο τουριστικό κέντρο της Κύπρου.

Ο τομέας του τουρισμού αναμφισβήτητα αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες της πόλης της Λεμεσού που αναπτύχθηκε κατά την τελευταία εικοσαετία. Στον τομέα της απασχόλησης ο τουρισμός, με όλες τις συναφείς του υπηρεσίες (τομέας ξενοδοχείων, εστιατορίων, τουριστικών καταστημάτων και άλλες επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό), απασχολεί το μεγαλύτερο αριθμό οικονομικά ενεργού πληθυσμού σε σύγκριση με άλλες αστικές περιοχές της Κύπρου. Στον τομέα της προσφοράς τουριστικών κλινών η

Επαρχία Λεμεσού είναι από τις σημαντικότερες κατέχοντας ένα μερίδιο της τάξης του 20% της παγκύπριας προσφοράς κλινών. Το τουριστικό ρεύμα προς την Κύπρο άρχισε να αισθάνεται ισχυρές πιέσεις λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης.

Σύμφωνα με στοιχεία από τη Στατιστική Υπηρεσία της Κυπριακής Δημοκρατίας (ΥΣΤΑΤ) (Πίνακας 2.2.2-1), για την περίοδο Ιανουαρίου – Δεκεμβρίου 2009 οι αφίξεις τουριστών ανήλθαν σε 2.141.193 σε σύγκριση με 2.403.750 την αντίστοιχη περίοδο του 2008, σημειώνοντας μείωση 10,9%.(ΥΣΤΑΤ)

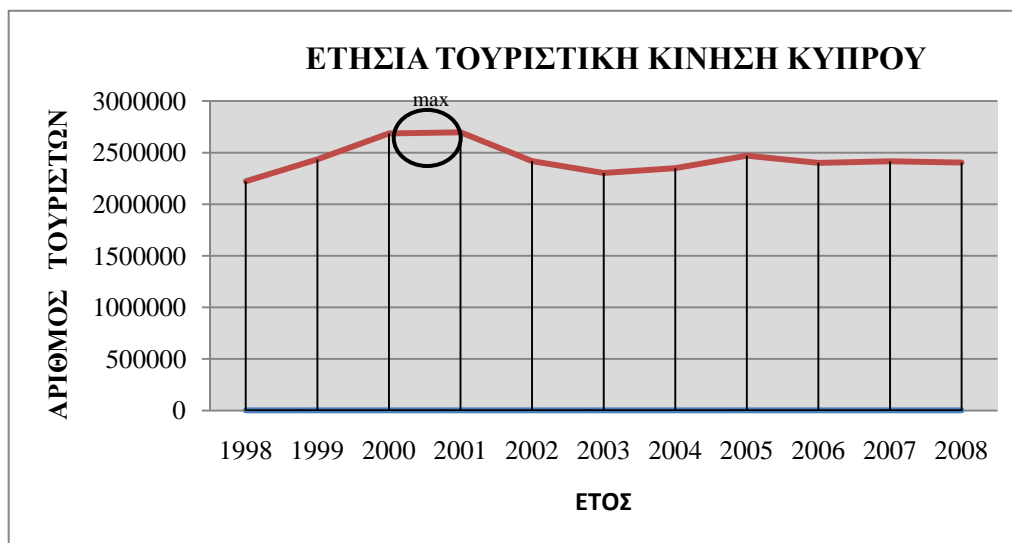
Ο τουρισμός αποτελεί σημαντική δραστηριότητα στην οικονομία της Κύπρου, αφού η άμεση συνεισφορά του στο ΑΕΠ υπολογίσθηκε στο 9,8% και η συνεισφορά της γενικότερης τουριστικής οικονομίας στο 21,5%. Μετά την πτώση της τάξης του 15,2% που σημείωσε η τουριστική κίνηση κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους, άρχισαν να εμφανίζονται τα πρώτα σημεία ανάκαμψης τον Απρίλιο, κατά τον οποίο οι αφίξεις ανήλθαν σε 181.395, ήταν δηλαδή στο ίδιο περίπου επίπεδο με τις αφίξεις του αντίστοιχου μήνα του 2008. Σύμφωνα με στοιχεία της ΥΣΤΑΤ, κατά το πρώτο τετράμηνο του έτους, η τουριστική κίνηση με σύνολο αφίξεων 375.521 σημείωσε πτώση κατά 9,5% έναντι του αντίστοιχου τετραμήνου του 2008. (ΥΣΤΑΤ)

Πίνακας 2.2.2-1: Τουριστική κίνηση στην Κύπρο

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ		
ΕΤΟΣ	ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΗ	ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ %
1998	2.222.766	
1999	2.434.285	0,1
2000	2.686.202	10,3
2001	2.696.732	0,4
2002	2.418.238	-10,3
2003	2.303.247	-4,8
2004	2.349.012	2,0
2005	2.470.063	5,2
2006	2.400.924	-2,8
2007	2.416.081	0,6
2008	2.403.750	-0,5
2009	2.141.193	-10,9

Πηγή: ΥΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 2.1.1.6-1: Ετήσια τουριστική κίνηση στην Κύπρο



Πηγή: ΥΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Το 2005, ο αριθμός των εισερχόμενων τουριστών στην Κύπρο ανήλθε σε 2.470.063 παρουσιάζοντας αύξηση 5,2% σε σχέση με το 2004. Η χαμηλή ανάκαμψη οφείλεται στις αφίξεις από το ΗΒ, από το οποίο προέρχεται το 56,3% των τουριστών, οι οποίες σημείωσαν μικρή άνοδο 4,4%. Η ανάκαμψη της ρωσικής, γερμανικής και γαλλικής αγοράς συνεχίστηκε και το 2005 σημειώνοντας άνοδο 16,4%, 13,1% και 12,8% αντίστοιχα ενώ οι αφίξεις από την ελληνική αγορά σημείωσαν μικρή μείωση κατά 2,4%) (ΥΣΤΑΤ).

Τα έσοδα από τον τουρισμό το 2005 ανήλθαν στα 1.725.000 ευρώ σε σύγκριση με 1.693.620 ευρώ που ήταν το 2004, σημειώνοντας αύξηση 2,4%. Ωστόσο, η αύξηση του ανταγωνισμού, η αδυναμία εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντος και οι διεθνείς εξελίξεις δημιούργησαν αρκετά προβλήματα στον τουρισμό της Κύπρου. Αποτέλεσμα των εν λόγω αδυναμιών ήταν η κάμψη στις τουριστικές αφίξεις το 2004 (-5,1%), η οποία ανατράπηκε μερικώς το 2005 (ΥΣΤΑΤ).

Οι αφίξεις τουριστών το Δεκέμβριο 2007 ανήλθαν σε 73.742, σημειώθηκε δηλαδή αύξηση 3,8%. Το Δεκέμβριο σημειώθηκε αύξηση 4,3% στις αφίξεις τουριστών από την Ελλάδα, όπως επίσης και αύξηση 2,8% από τη Γερμανία και 10,6% αύξηση από τη Ρωσία. Αντίθετα, μείωση κατά 1,7% σημειώθηκε στις αφίξεις τουριστών από το ΗΒ. Για την περίοδο Ιανουαρίου – Δεκεμβρίου 2007 οι αφίξεις τουριστών ανήλθαν σε 2.416.081, σημειώνοντας αύξηση 0,6% (ΥΣΤΑΤ).

Οι αφίξεις τουριστών τον Αύγουστο 2008 ανήλθαν σε 328.100, σημειώθηκε δηλαδή μείωση 3,7%. Τον Αύγουστο σημειώθηκε μείωση 4,6% στις αφίξεις τουριστών από το ΗΒ και 19,0% μείωση από τη Γερμανία. Αντίθετα αύξηση 22,9% στις αφίξεις τουριστών σημειώθηκε από τη Ρωσία και 6,0% από τη Σουηδία. Για την περίοδο Ιανουαρίου – Αυγούστου 2008 οι αφίξεις τουριστών ανήλθαν σε 1.660.506, σημειώνοντας αύξηση 0,2% (ΥΣΤΑΤ).

Οι αφίξεις τουριστών τον Ιούλιο 2009 ανήλθαν σε 304.126, σημειώθηκε δηλαδή μείωση 11,2%. Τον Ιούλιο σημειώθηκε μείωση 16,8% στις αφίξεις τουριστών από το ΗΒ, 15,6% μείωση από τη Ρωσία και 8,2% μείωση από τη Σουηδία. Αντίθετα αύξηση 6,4% σημειώθηκε από την Ελλάδα. Για την περίοδο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2009 οι αφίξεις τουριστών ανήλθαν σε 1.187.128, σημειώνοντας μείωση 10,9% (ΥΣΤΑΤ).

Πίνακας 2.2.2-2: Έσοδα από τον τουρισμό στην Κύπρο

ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ		
ΕΤΟΣ	ΕΣΟΔΑ (€)	ΔΙΑΚΙΜΑΝΣΗ %
2004	1.693.620	
2005	1.725.000	1,8
2006	1.755.300	1,7
2007	1.858.100	5,5
2008	1.792.800	-3,6
2009	1.493.200	-20,1

Πηγή: ΥΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

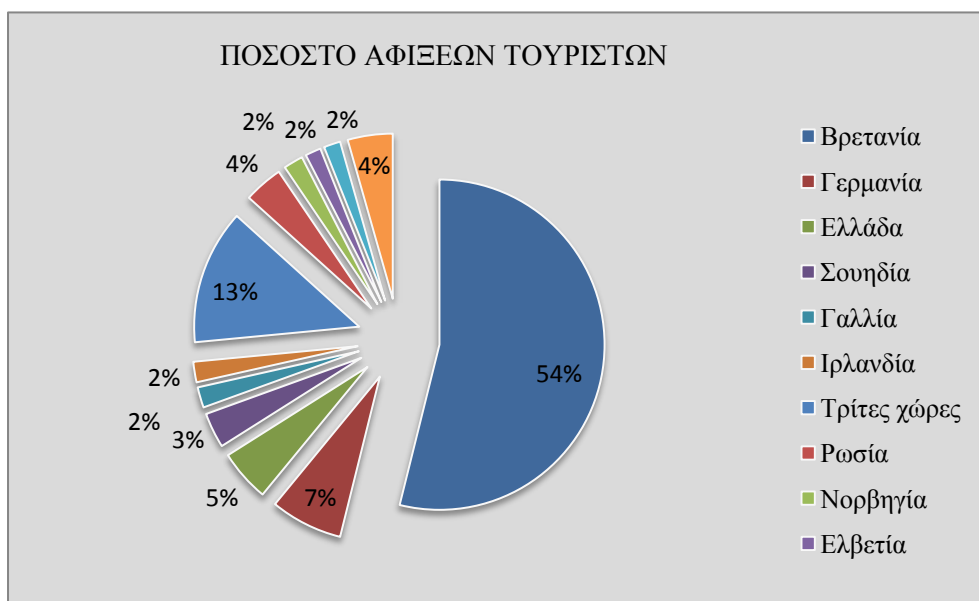
Μέσα σε αυτή τη δεκαετία παρατηρείται ένα σκαμπανέβασμα στο τουριστικό ρεύμα με τη μεγαλύτερη άφιξη να παρουσιάζεται το έτος 2001 με 269.6732 τουρίστες. Από τότε υπήρχε μια μείωση της τάξης του 10% σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα. Πιθανή αιτία της παραπάνω εξέλιξης είναι ο κορεσμός των δυνατοτήτων του συγκεκριμένου τουριστικού προϊόντος της Κύπρου.

Όπως επισημαίνεται δε από τους ξενοδόχους, κατά την τελευταία πενταετία παρατηρείται μια ανεξέλεγκτη μαζικοποίηση του τουριστικού ρεύματος στην Κύπρο. Η πλειοψηφία των τουριστών είναι μεσαίας και χαμηλής εισοδηματικής τάξης, ενώ απουσιάζει η στρατηγική για την προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος.

Λόγω του γεγονότος αυτού, εκπονήθηκαν νέα κυβερνητικά σχέδια προκειμένου να επιλυθούν ορισμένα από τα δομικά προβλήματα της τουριστικής βιομηχανία, τα οποία μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν:

- Τη δημιουργία νέων και σύγχρονων αεροδρομίων στη Λάρνακα και την Πάφο, τα οποία αναμένεται να ολοκληρωθούν και να παραδοθούν για χρήση στο κοινό σε τρία χρόνια.
- Τη χορήγηση αδειών για την ίδρυση νέων γηπέδων γκολφ σε διάφορες περιοχές της Κύπρου.
- Την προώθηση του σχεδιασμού για την ίδρυση σύγχρονων μαρίνων, μία εκ των οποίων αποτελεί και η μαρίνα της Λεμεσού, ενώ σε εκκρεμότητα παραμένει το ζήτημα της προώθησης νομοθεσίας για την ίδρυση καζίνο στην Κύπρο (σημειώνεται ότι στα κατεχόμενα λειτουργούν ήδη 18 καζίνο).

Διάγραμμα 2.1.1.6-2: Ποσοστό αφίξεων τουριστών ανά χώρα προέλευσης



Πηγή: ΥΣΤΑΤ, ιδία επεξεργασία

Συμπερασματικά, μέσα σε αυτό το πλαίσιο των διεθνών εξελίξεων, ο τουρισμός είναι σήμερα και θα συνεχίσει να είναι στο μέλλον, μια σημαντική πηγή εισοδήματος και απασχόλησης στην Κύπρο. Κατά συνέπεια, η ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού θα συμβάλει στη γενική βελτίωση της ποιότητας και τη σειρά της προσφοράς και της ζήτησης τουρισμού

2.2.3 Προοπτικές Θαλάσσιου τουρισμού

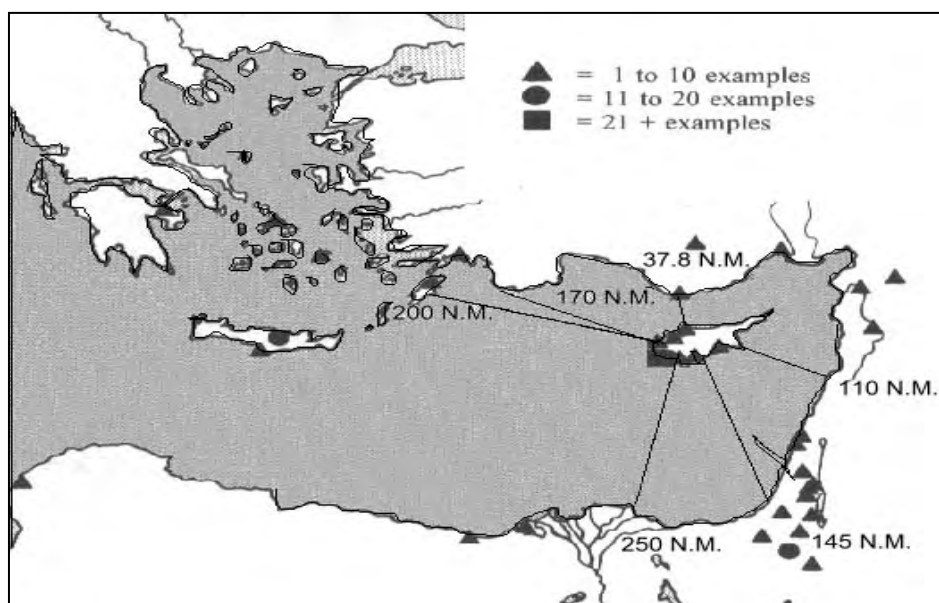
Η Κύπρος, ένας καθιερωμένος τόπος προορισμού τουριστών, επιδιώκει να στηρίξει μια ανταγωνιστικότητα σχετικά με άλλους δημοφιλείς προορισμούς με την προώθηση μιας πολιτικής για την αναβάθμιση του τουριστικού της προϊόντος, μέσω της κατασκευής δικτύου μαρίνων για να καλύψει όλη την ακτογραμμή. Στρατηγικό ρόλο όσον αφορά την ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού έχει το Υπουργικό συμβούλιο, το οποίο παίρνει και τις αποφάσεις και ο ΚΟΤ(Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού), σαν συντονιστικός οργανισμός.

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε για τον ΚΟΤ με θέμα την υπάρχουσα κατάσταση και της μελλοντικής απαίτησης σε λιμένες αναψυχής, απαιτούνται περίπου 4.800, σαν πρώτο σενάριο και 8.000, σαν δεύτερο σενάριο, αγκυροβόλια μέχρι το έτος 2013, ώστε να καλύψουν τις απαιτήσεις (Rogan και Antonopoulos, 1995).

Ο θαλάσσιος τουρισμός, ως επακόλουθο της γενικότερης τάσης της τελευταίας εικοσαετίας στη λεκάνη της Δυτικής Μεσογείου, αποτελεί έναν από τους σύγχρονους και αναπτυσσόμενους τομείς στην Κύπρο (Υφαντή, 2008).

Η Ανατολική Μεσόγειος παρέχει αξιόλογες δυνατότητες ανάπτυξης σε αυτό τον τομέα. Η Κύπρος όμως έχει να ανταγωνιστεί τόσο την Ελλάδα όσο και την Τουρκία (κατέχει μερίδιο στις ναυτικές δραστηριότητες τουρισμού στη Μεσόγειο γύρω στο 1.8%), όπου πρόσφατα ανέπτυξε και επέκτεινε το εθνικό σύστημα τουριστικών λιμένων. Το Ισραήλ (κατέχει μερίδιο στις ναυτικές δραστηριότητες τουρισμού στη Μεσόγειο γύρω στο 0.5%) και ο Λίβανος κατασκευάζουν μαρίνες σε απόσταση 103,00 χλμ. από τα παράλια της Κύπρου, με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός να μεγαλώνει χρόνο με το χρόνο (Rogan και Chrysanthou, 1993).

Χάρτης 2.2.3-1: Ανταγωνιστικές μαρίνες για την Κύπρο



Πηγή: Rogan και Chrysanthou, 1993

Με τη δημιουργία ενός δικτύου μαρίνων στην Κύπρο επιδιώκεται η ενίσχυση της οικονομίας της χώρας, η ενίσχυση της θέσης της ως σταυροδρόμι και η παροχή εισόδων στη θάλασσα για τον εσωτερικό τουρισμό του νησιού. Ωστόσο, η δημιουργία μαρίνων δεν εγγυάται μια σίγουρη επιτυχία στην περιοχή άμεσης επιρροής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Αμερική όπου από τις 11.000 μαρίνες που διαθέτει συνολικά μόνο οι 2.500 θεωρούνται κερδοφόρες. Στην Γαλλία από τις 120.000 επίσημες θέσεις σκαφών μέσα σε 180 Μαρίνες πέραν του 70% είναι Δημόσιες ή Κρατικές. Από αυτές το 10% περίπου υποφέρουν από αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα σαν συνέπεια του κακού σχεδιασμού (Καριόλου, 2004)

Διάγραμμα 2.1.1.6-1: Οι διαδρομές των σκαφών προς την Κύπρο



Πηγή: ΚΟΤ, 2004, Ιδία επεξεργασία

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2003 από τον ΚΟΤ, οι επισκέπτες των μαρίνων στην Κύπρο φτάνουν μέσω τριών θαλάσσιων οδών. Το 70% περνάει από το Αιγαίο πέλαγος και Κιλικία¹¹. Το 22% από την Ακτή Λεβαντίνης που αποτελούν την Ανατολική Μεσόγειο δηλαδή το Λίβανο, τη Συρία και το Ισραήλ. Τέλος από τη Διώρυγα του Σουέζ και την Ερυθρά θάλασσα από όπου περνάνε περίπου το 8% των σκαφών αναψυχής (ΚΟΤ, 2004).

2.2.3.1 Υπάρχουσες μαρίνες στην Κύπρο

Οι κύριες οργανωμένες μαρίνες σήμερα στην Κύπρο αποτελούν η μαρίνα της Λάρνακας και η Sheraton μαρίνα στη Λεμεσό.

Η μαρίνα της Λάρνακας έχει χωρητικότητα 420 σκάφη, εκ των οποίων τα 155 περίπου είναι ξένα. Τα έσοδα της ανέρχονται στα 750.000 ευρώ ετησίως και τα έξοδα στα 375.000 ευρώ ετησίως. Τα έσοδα στην οικονομία της πόλης της Λάρνακας από τα 155 ξένα σκάφη υπολογίζονται να είναι 715.000 ευρώ περίπου ετησίως. Παρατηρείται σε αυτή την περίπτωση έμπρακτα η αποδοτικότητα της μαρίνας στην οικονομία της πόλης όπου εγκαθίστανται, γεγονός που την καθιστά βιώσιμη. (Καριόλου, 2004).

Η μαρίνα του Sheraton, κατασκευάστηκε για την εξυπηρέτηση του ομώνυμου ξενοδοχείου, τοποθετημένη 8 χλμ. δυτικά της Λεμεσού. Τη μαρίνα εκμίσθωσε η κυβέρνηση για 99 χρόνια στην αντίστοιχη εταιρία. Τη μαρίνα χρησιμοποιούν πρωτίστως οι πελάτες του ξενοδοχείου, όπου έχουν πλήρη χρήση όλων των εγκαταστάσεων. Είναι πλήρης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου (50% από ξένους και 50% από Κύπριους). Μπορεί να εξυπηρετήσει σκάφη έως και 30μ (Rogan A., 1993). Έχει διαπιστωθεί ότι η συγκεκριμένη μαρίνα δεν είναι βιώσιμη και αυτό υφίσταται λόγω του μικρού της μεγέθους και όχι στη μείωση της ελκυστικότητας της. Τα έξοδα της είναι σχεδόν διπλάσια από τα έσοδα. Το γεγονός ότι αποτελεί ξενοδοχειακή μαρίνα, την καθιστά βιώσιμη (Καριόλου Α., 2009).

¹¹ Πρόκειται για τα νοτιοανατολικότερα παράλια της Μικράς Ασίας έναντι της Κύπρου.

Πίνακας 2.2.3-1: Υπάρχουσες μαρίνες στην Κύπρο

ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΜΑΡΙΝΑ ΛΑΡΝΑΚΑΣ	ΜΑΡΙΝΑ ST.RAFAEL
Αριθμός σκαφών	420 θέσεις	230 θέσεις
Έτος κατασκευής	1976	1986
Έκταση	190.000 m ²	-
Αναλογία ξηράς - θαλασσας	0.9 : 1	-
Βαθος νερού	1,5 – 5 m	-
Εξοπλισμός	Πλήρης	Βασικός
Ιδιοκτησία	Κρατική	Ιδιωτική

Πηγή: Καριόλου,2004, ίδια επεξεργασία

2.2.3.2 Τουριστικό κλίμα στη μαρίνα της Λάρνακας

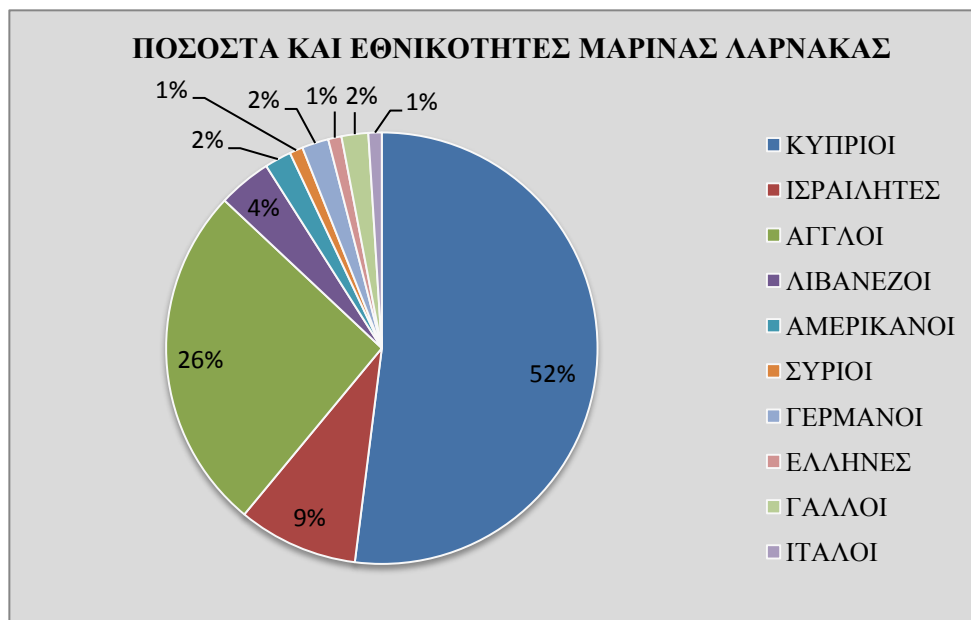
Παρατηρήθηκε ότι το ποσοστό των ξένων επισκεπτών είναι αρκετά αυξημένο κατέχοντας το 55% των θέσεων, αφού το 45% το κατέχουν οι Κύπριοι. Παρόλα αυτά και εδώ το ποσοστό των Βρετανών είναι αυξημένο όπως γενικότερα παρατηρείται στη ζήτηση και των υπόλοιπων τουριστικών υπηρεσιών του νησιού. Γενικά το συνολικό ποσοστό των ευρωπαίων επισκεπτών είναι της τάξης του 32% , των Αμερικανών στο 2% και των Ανατολικών χωρών στο 14% (Rogan και Chrysanthou, 1993).

Οι μήνες με τη μεγαλύτερη ναυτική κίνηση είναι οι καλοκαιρινοί και ειδικότερα ο Μάιος και ο Αύγουστος. Οι χειμερινοί μήνες έχουν έως και μηδενική κίνηση από επισκέπτες, εντούτοις τις θέσεις τις εκμεταλλεύονται Κύπριοι. Από το Μάρτιο παρατηρούνται οι πρώτες αφίξεις σε ξένους επισκέπτες. Το σύνολο των αφίξεων σε σκάφη είναι 593 (ξένων) και οι συνολικές αναχωρήσεις (από Κύπριους) 587 (ΚΟΤ, 2004).

Ένα μεγάλο ποσοστό των σκαφών βρίσκεται στους χώρους φύλαξης στη στεριά κατά τους χειμερινούς μήνες (37%), παρόλα αυτά και την καλοκαιρινή περίοδο, τουλάχιστο το 22% λόγω έλλειψης θέσεων στο νερό (ΚΟΤ). Την καλοκαιρινή

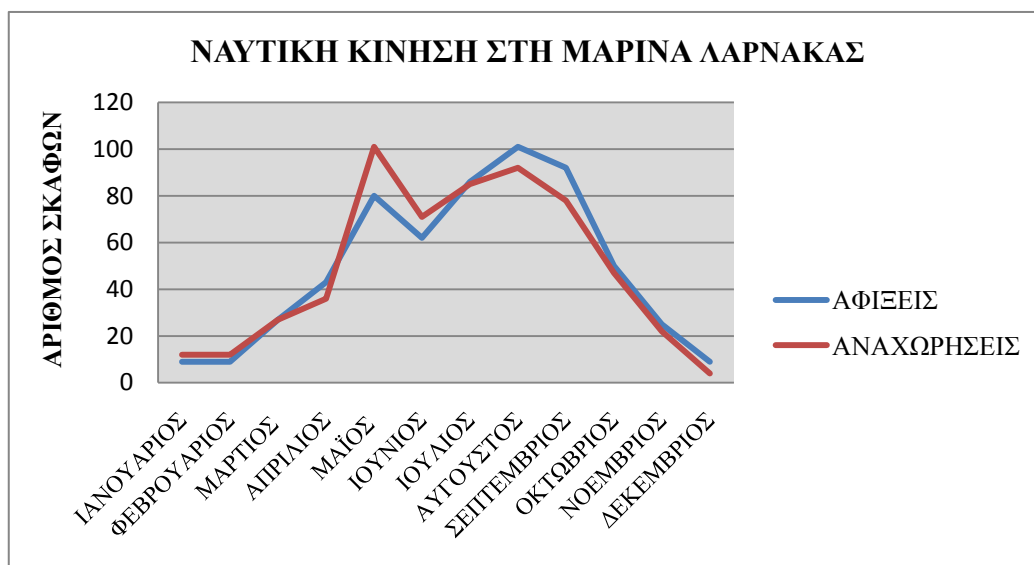
περίοδο τοποθετούνται επιπρόσθετες θέσεις, για να εξυπηρετήσουν τις απαιτήσεις (Καριόλου, 2004).

Διάγραμμα 2.2.3.2-1: Ποσοστά κατά εθνικότητα επισκεπτών στη μαρίνα Λάρνακας



Πηγή: ΚΟΤ, 2004, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 2.2.3.2-2: Ναυτική κίνηση ανά μήνα στη μαρίνα Λάρνακας



Πηγή: ΚΟΤ, 2004 , Ιδία επεξεργασία

Παρόλα αυτά στη Κυπριακή Δημοκρατία λειτουργούν μόνο 2 μαρίνες, μια ιδιωτική και μια δημόσια. Η μία είναι η μαρίνα της Λάρνακας, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω,

με χωρητικότητα 420 σκαφών εκ των οποίων μόνο οι 280 είναι στη θάλασσα και οι υπόλοιπες στη ξηρά. Η δεύτερη μαρίνα του St.Raphael που είναι ιδιωτική, βρίσκεται στη πόλη της Λεμεσού και είναι χωρητικότητας 230 θέσεων συνολικά. (Rogan και Antonopoulos, 1995).

Και οι δύο μαρίνες είναι ολόχρονα πλήρης με αποτέλεσμα να μην μπορεί να εξυπηρετήσει επιπλέον απαιτήσεις της τάξης του 10%.

- Ευρωπαϊκή Αγορά

Το έτος 2004 ταξίδευαν στην Μεσόγειο 2.075.400 σκάφη αναψυχής και στην Ευρώπη 5.990.000 (Malta Maritime Authority, 2009). Το Κυπριακό μερίδιο θα ήταν 0.16%, δηλαδή 2.736 θέσεις ξένων σκαφών. Το 2009 έπλεαν περίπου 6,5 εκατομμύρια σκάφη ενώ οι θέσεις σε μαρίνες της Μεσογείου είναι μόνο περίπου 1,5 εκατομμύριο. Εντούτοις ακόμη και σήμερα η Κύπρος διαθέτει μόνο 650 θέσεις (Καριόλου, 2004).

- Μόνιμα αγκυροβόλια

Στα παραπάνω θα πρέπει να προστεθεί και η κατακόρυφη αύξηση των Κυπριακών σκαφών της τάξης του 10% κάθε χρόνο, επομένως η αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού είναι επιτακτική. Από τα 900 κυπριακά σκάφη που υπήρχαν το 1992, σήμερα υπάρχουν 11.800 περίπου (Rogan και Chrysanthou, 1993). Αυτό το γεγονός αντικατοπτρίζει πρώτον την οικονομική έξαρση της χώρας τα τελευταία χρόνια και του ψηλού βιοτικού επιπέδου και δεύτερον την σχέση που έχει οι κάτοικοι με τη θάλασσα.

Με όσα υποθηκών παραπάνω καταλήγουμε στο συμπέρασμα, ότι η δημιουργία ενός δικτύου μαρίνων στην Κύπρο κρίνεται αναγκαία και επιτακτική, ώστε να λύσει τα προβλήματα ανεπάρκειας που προκύπτουν (τόσο από τις εσωτερικές όσο και από τις εξωτερικές απαιτήσεις για ελλιμενισμό).

3 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Στόχος του κεφαλαίου αυτού, είναι η ανάλυση των σχεδίων, με σκοπό να εντοπιστούν τα προβλήματα της πόλης, στους κύριους αναπτυξιακούς τομείς, οι προοπτικές και οι στόχοι που τίθενται για το άμεσο μέλλον. Μέσα από αυτή τη θεώρηση, θα αποδοθεί μια πλήρης εικόνα για τη Λεμεσό, χρησιμεύοντας ως εργαλείο για εμπεριστατωμένη κριτική και συσχετισμό με το προτεινόμενο έργο.

3.1 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

3.1.1 Στην Κύπρο

Μέχρι το 1990 ο έλεγχος της ανάπτυξης στην Κύπρο στηριζόταν στον Περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών Νόμο και στους σχετικούς Κανονισμούς. Η Νομοθεσία αυτή δεν παρείχε επαρκείς δυνατότητες για αποτελεσματικό έλεγχο των πολεοδομικών πτυχών της ανάπτυξης, ούτε και τα μέσα που θα επέτρεπαν την άσκηση χωροθετικής πολιτικής ή την έμμεση παρέμβαση στις διεργασίες της αγοράς γης. Ο ρόλος του δημόσιου τομέα ήταν κατά βάση ρυθμιστικός και αρνητικός σε χαρακτήρα, μια και υπήρχε μόνο δυνατότητα για αντίδραση σε ερεθίσματα και πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα.

Ενόψει των έντονων αναπτυξιακών πιέσεων που προκαλούνται από τη φυσική αύξηση του πληθυσμού, την αστικοποίηση και την ανάπτυξη του τουρισμού, η Κυπριακή Πολιτεία αποφάσισε να εφαρμόσει πολεοδομική και χωροταξική Νομοθεσία έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ορθολογική οργάνωση της φυσικής ανάπτυξης και την επαρκή προστασία του περιβάλλοντος. Για το λόγο αυτό ψηφίστηκε ο Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος του 1972 (Ν.90/1972) και οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του και τέθηκαν σε πλήρη εφαρμογή την 1η Δεκεμβρίου 1990 (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2006α).

Το 1977 δια νόμου, η κατασκευή μαρίνων εξαιρέθηκε από τον γενικό νόμο Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας του 1972, λόγω ουσιαστικότερης και στενότερης «παρακολούθησης» τόσο των κοινωνικών, πολιτισμικών όσο και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (θετικών & αρνητικών) κατασκευής των. Έτσι ψηφίστηκε από την Κυπριακή Πολιτεία ο νόμος Περί Ρυθμίσεων Μαρίνων του 1977

(Ν.4/1977)¹², ο οποίος καθορίζει, δια νόμου, την λειτουργία μιας μαρίνας, περιλαμβανομένης της διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της. Ο άνωθεν νόμος τροποποιήθηκε το 2002 από τον Ν.155/2002.

Ειδικότερα, για την κατασκευή της μαρίνας της Λεμεσού υπάρχουν δυο (2) συγκεκριμένες τροποποιήσεις του Ν.155/2002 και είναι:

1. Ε.Ε. Παρ. ΙΙΙ (Ι) Αρ. 4173 , 9.2.2007, αρ.63¹.
2. Ε.Ε. Παρ. ΙΙΙ (Ι) Αρ. 4377 , 31.7.2009, αρ. 304¹.

Και οι δυο (2) τροποποιήσεις αφορούν την χωροθέτηση της μαρίνας της Λεμεσού τόσο στο θαλάσσιο χώρο όσο και στον χώρο της ξηράς. Επίσης δίνεται πίνακας της περιοχής της θάλασσας στην Επαρχία Λεμεσού, στην οποία είναι σημειωμένη η ανωτέρω χωροθετημένη περιοχή στο Ειδικό Κυβερνητικό Χωρομετρικό Σχέδιο.

3.2 ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΜΕΣΟΥ

Το παρόν σχέδιο είναι βασισμένο στις πρόνοιες του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου. Αποτελεί σχέδιο στρατηγικού χαρακτήρα που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, ένα ευρύ φάσμα προνοιών που αναφέρονται σε μεγάλη ποικιλία τύπων ανάπτυξης, δικτύων υποδομής, προτύπων, επιτρεπόμενων μεγεθών και έντασης της ανάπτυξης και κατά κανόνα αφορούν ευρείς γεωγραφικές περιοχές που λειτουργούν ως ενιαία σύνολα στο χώρο. Αποτελεί το κατεξοχήν πολεοδομικό σχέδιο και καθορίζει την ένταση της ανάπτυξης μεταφράζοντας τους ποσοτικοποιημένους στόχους των περιφερειακών σχεδίων σε συγκεκριμένες πολιτικές.

Η όλη φιλοσοφία του Τ.Σ.Λ βασίζεται στον καθορισμό και την εφαρμογή του κατάλληλου πλαισίου μακροπρόθεσμης πολεοδομικής πολιτικής που θα επιτρέψει την ορθολογική μελλοντική ανάπτυξη της Λεμεσού¹³.

¹² Ο κύριος Νόμος Περί Ρυθμίσεως Μαρίνων, Ν.4/1977, καθώς και οι τροποποιήσεις του Ν.155/2002 που αφορούν την μαρίνα της Λεμεσού δίνονται στο Παράρτημα Ε.

¹³ Στο Τοπικό Σχέδιο περιλαμβάνονται οι περιοχές των Δήμων Λεμεσού, Μέσα Γειτονιάς, Αγ. Αθανασίου, Κάτω Πολεμιδιών και Γερμασόγειας. Τμήματα των περιοχών των κοινοτικών συμβουλίων Αγ.Τύχωνα, Παρεκκλησιάς και Πύργου, Μουτταγιάκας, Μονής και Μοναγρουλίου και

Στο παρόν σχέδιο, αρχικά, εντοπίζονται τα αναπτυξιακά προβλήματα που δημιουργήθηκαν ως αποτέλεσμα της απότομης πληθυσμιακής αύξησης της πόλης. Αυτά αφορούν την αστική δομή, τις χρήσεις γης, τη διάσπαρτη ανάπτυξη, την τουριστική ανάπτυξη, το λιμάνι και τις βιομηχανίες, την υποδομή, το κυκλοφοριακό, τους ελεύθερους χώρους, την αρχιτεκτονική κληρονομιά και την αστική εικόνα. Για το σκοπό της επίλυσης των προβλημάτων, τίθεται Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης, που αποτελεί ουσιαστικά τον κεντρικό κορμό του Γ.Σ.Α και από αυτή προκύπτουν οι επιμέρους πρόνοιες πολιτικής που αναφέρονται εξειδικευμένα σε διάφορους τομείς ανάπτυξης, και κάποιοι βασικοί στόχοι.

Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης

Στηρίζεται στην αρχή της οργανωμένης και ενοποιημένης ανάπτυξης της Ευρύτερης Λεμεσού. Η στρατηγική αυτή συνδυάζεται με τη δεδηλωμένη πολιτική για αποθάρρυνση της διασποράς των διαφόρων τύπων ανάπτυξης σε περιοχές άλλες από τις καθοριζόμενες και εδράζεται ουσιαστικά στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, που αποτελεί αναπτυξιακό προσανατολισμό και φιλοσοφία της Ε.Ε

Βασικοί στόχοι

- I. Η διασφάλιση και προαγωγή οργανωμένης και ενοποιημένης αστικής ανάπτυξης.
- II. Η ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης με τρόπο που να διασφαλίζεται η καλύτερη οικονομική και λειτουργική οργάνωση, ο διαχωρισμός μη συμβατών χρήσεων και η παροχή ποικιλίας συμβατών χρήσεων.
- III. Η υιοθέτηση λύσεων εφικτών σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση και τις δεσμεύσεις και η εφαρμογή ευέλικτων και ελαστικών μέτρων πολιτικής.
- IV. Η ορθολογική οργάνωση και η ποιοτική αναβάθμιση των περιοχών κατοικίας.
- V. Η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την υλοποίηση οικιστικών αναπτύξεων για όλα τα εισοδηματικά στρώματα .
- VI. Η εφαρμογή μιας σύγχρονης πολυδιάστατης κυκλοφοριακής πολιτικής (κατάλληλες περιφερειακές οδικές συνδέσεις, κατανομή και οργάνωση

οι περιοχές των Κοινωτικών Συμβουλίων Ύψωνα, Πάνω Πολεμιδιών και Τσερκέζ Τσιφλίκ, όπως φαίνεται και στον πιο κάτω χάρτη.

ενδοαστικής τροχαίας κίνησης, εξειδικευμένες ρυθμίσεις στις προβληματικές οι ευαίσθητες περιοχές).

- VII. Η διατήρηση και ενδυνάμωση του αστικού κέντρου και ειδικότερα της Κεντρικής Εμπορικής Περιοχής.
- VIII. Η διασφάλιση κατάλληλων, επαρκών, ισόρροπα κατανομημένων και ιεραρχημένων τοπικών πυρήνων για ικανοποίηση των άμεσων και καθημερινών αναγκών των περιοχών κατοικίας στους τομείς της εκπαίδευσης, του εμπορίου και των πολιτιστικών και κοινοτικών υπηρεσιών.
- IX. Η ορθολογική και προγραμματισμένη σε μακροπρόθεσμη βάση αξιοποίηση των τουριστικών δυνατοτήτων της περιοχής του Τ.Σ.Λ με έμφαση στην ποιοτική αναβάθμιση και ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος, στα έργα υποδομής, στις παρεμφερείς διευκολύνσεις και στις νέες εναλλακτικές και εξειδικευμένες μορφές τουρισμού.
- X. Η συγκέντρωση και οργάνωση της βιομηχανικής και βιοτεχνικής ανάπτυξης σε καθορισμένες περιοχές, η διασφάλιση αποδοτικής λειτουργίας των εγκαταστάσεων του λιμανιού και η δημιουργία αρμονικής σχέσης των δραστηριοτήτων αυτών με τις άλλες χρήσεις της πόλης.
- XI. Η διαφύλαξη στοιχείων και περιοχών ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος.
- XII. Η προστασία και σταδιακή αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος.
- XIII. Η αύξηση των δυνατοτήτων για αναψυχή και ψυχαγωγία του συνόλου του αστικού πληθυσμού και ο εμπλουτισμός κατάλληλων υφιστάμενων χώρων με την εξασφάλιση και ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και ιεραρχημένου συστήματος χώρων πρασίνου και δικτύων πεζοδρόμων και προσβάσεων προς την παραλία.

3.2.1 Τομείς Ανάπτυξης

3.2.1.1 Πληθυσμός και απασχόληση

Παρατηρούνται φυγοκεντρικές τάσεις του πληθυσμού, γεγονός το οποίο θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία του αστικού συγκροτήματος. Αυτό οφείλεται στη σχετική συμπλήρωση της ανοικοδόμησης στην περιοχή, στον πεπαλαιωμένο τους χαρακτήρα, στη γήρανση του πληθυσμού σε συνδυασμό με την αδυναμία

προσέλκυσης νέων κατοίκων, καθώς και στην αδυναμία αναβίωσης του αστικού κέντρου ως πόλου εξυπηρέτησης και ως χώρου διαμονής.

3.2.1.2 Κυκλοφοριακή πολιτική

Στο Τ.Σ.Α προδιαγράφεται μία σύνθετη και πολυδιάστατη κυκλοφοριακή πολιτική, που περιλαμβάνει πλειάδα μέτρων και έργων υποδομής, με στόχο την ισόρροπη εξυπηρέτηση των αναγκών λειτουργίας του συνόλου της πόλης και όλων των μορφών διακίνησης. Αυτή περιλαμβάνει τις κατάλληλες οδικές συνδέσεις εθνικής και περιφερειακής σημασίας, την ιεράρχηση, κατανομή και οργάνωση της ενδοαστικής τροχαίας κίνησης, καθώς και εξειδικευμένες ρυθμίσεις στις προβληματικές ή ευαίσθητες περιοχές του αστικού συγκροτήματος.

Στόχος αυτής της πολιτικής είναι η εξυπηρέτηση και η σύνδεση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και τη μείωση της ανισότητας μεταξύ αστικών περιοχών που πλεονεκτούν από άποψη προσπελασιμότητας και εκείνων που μειονεκτούν σημαντικά στον τομέα αυτό.

Προκύπτουν πολλά προβλήματα από το υφιστάμενο ακτινωτό δίκτυο, όπως η απουσία δημόσιας συγκοινωνίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, χώρους στάθμευσης, η απουσία ιεράρχησης του δικτύου, δυσκολία προσπέλασης του αστικού κέντρου και μετατροπή αρκετών βασικών δρόμων σε εμπορικούς άξονες.

Οι βασικές κατευθύνσεις στον τομέα, για ενίσχυση της ποιότητας ζωής, των δυνατοτήτων χωροθέτησης των διαφόρων αστικών χρήσεων και την αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος, περιλαμβάνουν κύρια τον κατάλληλο προγραμματισμό, σχεδιασμό και εφαρμογή βιώσιμων, προσβάσιμων και οικονομικά προσιτών αστικών μεταφορών, με συντονισμένες συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορών, μεταξύ των πόλεων και πόλης-περιφέρειας και την εξυπηρέτηση των περιοχών στέγασης, εργασίας και αναψυχής, συμπεριλαμβανομένης και της περιοχής του νέου λιμανιού, δυτικά του παλιού. Επιπλέον, ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να αποδοθεί στη διαχείριση της κυκλοφορίας και στη διασύνδεση των τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής για ποδηλάτες και πεζούς.

Η προώθηση ολοκληρωμένου σχεδιασμού και υλοποίησης των κύριων οδικών αρτηριών, η σύνδεση τους με τους δευτερεύοντες δρόμους, και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός, όπου κρίνεται αναγκαίο, των βασικών δευτερευόντων δρόμων για καλύτερη εξυπηρέτηση των περιβαλλοντικών περιοχών, θα ενισχύσει τις

προσπάθειες δημιουργίας πρόσβασης για αναπτύξεις σε περικλειστές περιοχές ανάπτυξης, μια εκ των οποίων αποτελεί και η περιοχή μεταξύ των δύο λιμένων.

Χάρτης 3.2.1-1: Διάνοξη και βελτίωση κύριου οδικού δικτύου στη Λεμεσό



Πηγή: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2006α

Χάρτης 3.2.1-2:Χάρτης προτεινόμενων ποδηλατοδρόμων



Πηγή: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2006α

3.2.1.3 Οικιστική Ανάπτυξη

Η οικιστική ανάπτυξη και οι καθοριζόμενες οικιστικές ζώνες, ειδικά η έκταση και η ποιότητα της οργάνωσης τους, αποτελούν στοιχεία κρίσιμης σημασίας για τις περιοχές του Τ.Σ.Λ και παραμέτρους αξιολόγησης των δυνατοτήτων και προοπτικών υλοποίησης της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης. Ο καθορισμός οικιστικών ζωνών σε ένα Σχέδιο Ανάπτυξης αποτελεί το βασικό στοιχείο της πολεοδομικής οργάνωσης, με βάση το οποίο θα καθοριστούν οι άλλες χρήσεις.

Κεντρικοί στόχοι της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης και των εξειδικευμένων μέτρων πολιτικής που εφαρμόζονται στον τομέα της στέγασης είναι, πέραν της συμπαγούς και οργανωμένης οικιστικής ανάπτυξης στις καθορισμένες περιοχές κατοικίας, η συγκράτηση και διατήρηση του πληθυσμού στις υποβαθμισμένες παραδοσιακές περιοχές κατοικίας και η διασφάλιση των δυνατοτήτων επιλογής και στέγασης όλων των εισοδηματικών στρωμάτων του πληθυσμού μέσα στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης.

Τα βασικότερα από τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί στον τομέα αυτό είναι:

- Η αδυναμία έγκαιρης δημιουργίας του τοπικού οδικού δικτύου και άλλων ουσιαστικών δικτύων, υπηρεσιών και υποδομών σε μεγάλα τμήματα των οικιστικών ζωνών έχουν ως αποτέλεσμα την ασύνδετη ανάπτυξη, που περιορίζει τις προοπτικές και δυνατότητες ορθολογικής οργάνωσης τους.
- Η αδυναμία ενεργοποίησης της γης που εμπίπτει σε οικιστικές ζώνες και υιοθέτησης αποτελεσματικής δέσμης κινήτρων ή/και αντικινήτρων.
- Οι δυσκολίες έγκαιρης υλοποίησης των βασικών στοιχείων οργάνωσης και τοπικής εξυπηρέτησης των οικιστικών ζωνών, ώστε αυτές να αποκτήσουν λειτουργική αυτοτέλεια.
- Οι σχετικά χαμηλοί συντελεστές ανάπτυξης στις κεντρικές αστικές περιοχές, καθώς και σε ορισμένες άλλες περιοχές της πόλης, όπου η απουσία κινήτρων και υποδομών για οικιστική ανάπτυξη, αφήνει αναξιοποίητη τη δυνητική χωρητικότητά τους.

Οι γενικές κατευθύνσεις που θα ακολουθηθούν για αντιμετώπιση των πιο πάνω προβλημάτων είναι, μεταξύ άλλων:

- Σωστά προγραμματισμένες επεκτάσεις των οικιστικών ζωνών, σε περιοχές που είναι πλέον ώριμες για ανάπτυξη με βάση σχεδιασμένα οδικά δίκτυα, και

με γνώμονα την ολοκλήρωση οδικών δικτύων και τη δυνατότητα παροχής των αναγκαίων υπηρεσιών. Προτίμηση θα δοθεί σε περιοχές που ήδη περιβάλλονται από καθορισμένες οικιστικές ζώνες ή βρίσκονται κοντά στα όρια τους.

- Επαναξιολόγηση των ισχυόντων συντελεστών ανάπτυξης σε επιλεγμένες περιοχές του Τ.Σ.Α, στη βάση ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού, και η προσαρμογή τους στα ιδιαίτερα δεδομένα της κάθε περιοχής. Παράλληλα με τον συντελεστή δόμησης, και για σκοπούς ελέγχου των πυκνοτήτων θα πρέπει να επαναξιολογηθούν και τα καθορισμένα ελάχιστα εμβαδά οικιστικών μονάδων.
- Εκτέλεση έργων και παροχή κινήτρων/ δυνατοτήτων για την ορθολογική οργάνωση των οικιστικών ζωνών, και αξιοποίηση της διαθέσιμης γης εντός των καθορισμένων ορίων τους.
- Εισαγωγή μέτρων για την ουσιαστική και ριζική αντιμετώπιση των δυσκολιών που προκύπτουν από τον τρόπο λειτουργίας της αγοράς γης, που έχει επιπτώσεις στη δυνατότητα εξεύρεσης γης για στέγαση των κοινωνικών ομάδων με χαμηλά και μέσα εισοδήματα.
- Μελέτη τρόπων υλοποίησης των βασικών συστατικών οργάνωσης και τοπικής εξυπηρέτησης των οικιστικών ζωνών, ώστε να λειτουργούν με την επιδιωκόμενη χωροδομική αυτοτέλεια, και επαναξιολόγηση της πολιτικής για τις επιτρεπόμενες χρήσεις εντός οικιστικών ζωνών με στόχο τη διεύρυνση τους, στον βαθμό που δεν θα δημιουργούν ουσιώδεις αρνητικές επιπτώσεις στις ανέσεις της πρωτεύουσας χρήσης. Γενικά, μελέτη των συστατικών λειτουργίας των οικιστικών περιοχών, για βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος και των ανέσεων των κατοίκων.
- Ενθάρρυνση της οικιστικής ανάπτυξης στο παραδοσιακό αστικό κέντρο και σε άλλες υποβαθμισμένες αστικές περιοχές, μέσω της παροχής συγκεκριμένων κινήτρων.
- Δημιουργία συνθηκών για την προσέλκυση και άλλων φορέων στην παραγωγή κοινωνικής κατοικίας.

3.2.1.4 Εμπορική Ανάπτυξη και Γραφεία

Οι πρόνοιες του Τ.Σ.Α που αναφέρονται στην εμπορική ανάπτυξη αποσκοπούν στη συγκέντρωση των εμπορικών δραστηριοτήτων στους χώρους που καθορίζονται για τον σκοπό αυτό, καθώς και στην αποθάρρυνση της μη ελεγχόμενης ανέγερσης και χρήσης εμπορικών υποστατικών στον ευρύτερο αστικό χώρο. Οι πρόνοιες αποσκοπούν πρώτιστα στην ενίσχυση της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης του Σχεδίου, και περαιτέρω:

- Στην ιεραρχημένη και ισόρροπη κατανομή εμπορικών διευκολύνσεων στο σύνολο της αστικής περιοχής με κριτήριο τη βέλτιστη εξυπηρέτηση του αστικού πληθυσμού και της ευρύτερης περιφέρειας, αλλά και την αποφυγή άσκοπων και επιβαρυντικών διακινήσεων.
- Στον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων στις ανέσεις των οικιστικών περιοχών.
- Στην ενίσχυση και ενδυνάμωση των περιοχών συγκέντρωσης εμπορικής δραστηριότητας, ώστε αυτές να εξελιχθούν σταδιακά σε περιοχές αναφοράς και επίκεντρα επιμέρους αστικών ενοτήτων.
- Στην ελεγχόμενη αλλά και ταυτόχρονα ευέλικτη δυνατότητα ανάπτυξης σύνθετων και μεγάλων γραφειακών χρήσεων οι οποίες να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες τάσεις και προοπτικές του αστικού συγκροτήματος.

Τα βασικότερα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί στον τομέα της εμπορικής ανάπτυξης είναι:

- Η αδυναμία ορθολογικής αντιμετώπισης των αιτήσεων για τη δημιουργία μεγάλων ενιαίων εμπορικών συγκροτημάτων, λόγω απουσίας κατάλληλων χωροθετικών πολιτικών.
- Η υποβάθμιση και τα προβλήματα λειτουργίας του Αστικού Κέντρου, λόγω έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων, έλλειψης χώρων στάθμευσης, έλλειψης ενδιαφέροντος για τον εκσυγχρονισμό / ανακαίνιση των παραδοσιακών και άλλων οικοδομών, και αδυναμίας του δημόσιου τομέα (Τοπική Αυτοδιοίκηση) να επενδύσει στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

- Αδυναμία παραγωγής μεγάλης κλίμακας γραφειακών αναπτύξεων για τη στέγαση μεγάλων ιδιωτικών Εταιρειών ή Οργανισμών του ευρύτερου δημόσιου τομέα.
- Αδυναμία στην ενεργοποίηση των αποθεμάτων γης στα καθορισμένα Τοπικά Εμπορικά Κέντρα.

Οι γενικές κατευθύνσεις που προτείνονται για αντιμετώπιση των πιο πάνω προβλημάτων είναι μεταξύ άλλων:

- Εισαγωγή κινήτρων και πολιτικών προς ενθάρρυνση της εντατικοποίησης της εμπορικής δραστηριότητας στο αστικό κέντρο, με ταυτόχρονη δημιουργία ανοικτών αστικών χώρων υψηλής ποιότητας.
- Εισαγωγή χωροθετικών πολιτικών για την υλοποίηση εναλλακτικών κατηγοριών εμπορικής ανάπτυξης, που προκύπτουν από σύγχρονες τάσεις και ανάγκες του αστικού πληθυσμού, και η ενθάρρυνση σε ισόρροπη βάση της προώθησης νέων τύπων αναπτύξεων εξειδικευμένων και σύνθετων αστικών χρήσεων στις κατάλληλες περιοχές.
- Εισαγωγή χωροθετικής πολιτικής για την ενθάρρυνση αναπτύξεων που σχετίζονται με την έρευνα και την καινοτομία.
- Επανεξέταση της χωροθετικής πολιτικής κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας, σε περιοχές σημαντικών κυκλοφοριακών κόμβων και σε άλλες επιλεγμένες αστικές περιοχές με στόχο τη μείωση αχρειαστων περιορισμών και πολιτικών που λειτουργούν ως αντικίνητρα.
- Επανεξέταση των περιορισμών που προκύπτουν από την ισχύουσα πολιτική για διείσδυση εμπορικών και γραφειακών χρήσεων και τη μείωση του συντελεστή ανάπτυξης σε περιπτώσεις χωροθέτησης χρήσεων άλλων από τις επικρατούσες σε επιμέρους Ζώνες Ανάπτυξης.
- Εξέταση και εισαγωγή κατάλληλων προνοιών για επίλυση των προβλημάτων που προκύπτουν από τη μη ορθολογική ανάμειξη χρήσεων.

3.2.1.5 Βιομηχανική και Βιοτεχνική Ανάπτυξη

Παρά τα γενικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζονται τα τελευταία χρόνια στον τομέα της βιομηχανικής και βιοτεχνικής ανάπτυξης, ο ευρύτερος τομέας συνεχίζει να αποτελεί σημαντικό τομέα οικονομικής δραστηριότητας σε τοπικό και εθνικό

επίπεδο. Ο ευρύτερος βιομηχανικός τομέας έχει εξαιρετικά μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της Λεμεσού, δεδομένου ότι σε αυτόν απασχολείται σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού και δημιουργεί σημαντική εισροή εισοδημάτων συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην οικονομική ευρωστία της περιοχής του Σχεδίου.

Παράλληλα ο δευτερογενής τομέας της τοπικής οικονομίας συναρτάται και με τις εξαγωγικές δραστηριότητες του λιμανιού, γεγονός που προσδίδει στο αστικό συγκρότημα Λεμεσό χωροθετικά πλεονεκτήματα για εγκατάσταση βιομηχανιών έναντι άλλων περιοχών της Κύπρου. Για τους ανωτέρω λόγους, αναγνωρίζεται πλήρως η σημασία της βιομηχανίας, της βιοτεχνίας και των αποθηκών, ως χρήσης υποστήριξης τόσο της βιομηχανίας όσο και της εμπορικής δραστηριότητας. Ωστόσο, στην περιοχή του αστικού συμπλέγματος Λεμεσού παρατηρείται στο παρόν στάδιο σχετική δυσκολία στη διάθεση βιομηχανικής και βιοτεχνικής γης.

Για υλοποίηση της ευρύτερης κυβερνητικής πολιτικής σε σχέση με τον βιομηχανικό τομέα, όπως προδιαγράφεται στο «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης», στο Τ.Σ.Α πρέπει να περιλαμβάνονται πολιτικές χωροθέτησης και φυσικής ανάπτυξης που να διευκολύνουν τη συνέχιση και αναβάθμιση της συμβολής του τομέα στην οικονομία, σε ένα νέο σύγχρονο πλαίσιο, με ενίσχυση του πολυκεντρικού προτύπου οργάνωσης στον αστικό χώρο. Βασικός στόχος θα είναι η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων διαφόρων επιμέρους περιοχών. Νοείται ότι καθοριστική είναι η παράλληλη ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις δραστηριότητες του τομέα.

Στόχοι του Σχεδίου για τον τομέα της βιομηχανίας και βιοτεχνίας, πέραν της αξιολόγησης της αναγκαιότητας καθορισμού νέων Βιομηχανικών και Βιοτεχνικών Ζωνών, είναι η εισαγωγή χωροθετικών πολιτικών, καθώς και μέτρων και κινήτρων, ώστε να διευκολυνθούν:

- η παραγωγή προϊόντων υψηλής ποιοτικής στάθμης με την εισαγωγή υψηλής τεχνολογίας,
- η συγχώνευση μικρών βιομηχανικών εγκαταστάσεων,
- η αναδιάρθρωση, τεχνολογική αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων παραγωγικών μονάδων,
- ο περιορισμός των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον, και η προώθηση συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης,

- η ίδρυση διαφόρων κέντρων έρευνας για ανάπτυξη της έρευνας και τεχνολογίας,
- η μεταστέγαση υφιστάμενων βιοτεχνικών αναπτύξεων σε καθορισμένες Βιοτεχνικές Ζώνες και Περιοχές και η αποκατάσταση του καταπονημένου περιβάλλοντος.

Παράλληλα, θα πρέπει να επαναξιολογηθούν σημαντικά ζητήματα όπως η ικανοποίηση των αυξημένων αναγκών ειδικά για αποθηκευτικές αναπτύξεις, η οποία παρατηρείται στη Λεμεσό, η έλλειψη βασικών έργων υποδομής σε καθορισμένες Βιομηχανικές και Βιοτεχνικές Ζώνες, το ύψος των καθορισμένων συντελεστών ανάπτυξης, η ενδεχόμενη δημιουργία νέων Ζωνών Ελεύθερου Εμπορίου, η απροθυμία ιδιοκτητών να διαθέσουν γη στην ελεύθερη αγορά και η σημαντική αύξηση των τιμών γης σε καθορισμένες Ζώνες.

3.2.1.6 Τουριστική ανάπτυξη

Όσον αφορά τον τομέα του τουρισμού, που αναμφισβήτητα αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες, θα προωθηθεί η ορθολογική οργάνωση και η προγραμματισμένη ανάπτυξη στο πλαίσιο της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Κύπρου γενικότερα, και του αστικού συγκροτήματος Λεμεσού ξεχωριστά.

Τα βασικότερα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί στον τομέα είναι μεταξύ άλλων το σχετικά ψηλό ποσοστό μη αποδοτικών τουριστικών καταλυμάτων, οι αυθαίρετες προσθηκομετατροπές σε πολλές τουριστικές μονάδες, και η έλλειψη έργων υποδομής, παρεμφερών τουριστικών έργων, υπηρεσιών πολιτισμού, και χώρων για ψυχαγωγικές δραστηριότητες, στις καθορισμένες Τουριστικές Ζώνες.

Στην παρούσα φάση κρίνεται απαραίτητη η ποιοτική αναβάθμιση και η βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα με την προσαρμογή, τον εμπλουτισμό και τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, με βάση τα νέα δεδομένα και τάσεις της τουριστικής αγοράς νέων εναλλακτικών και εξειδικευμένων μορφών τουρισμού και την προσέλκυση σημαντικών, για την εθνική οικονομία, τουριστικών επενδύσεων. Επιπλέον, κρίνεται απαραίτητη η επίλυση των θεσμικών προβλημάτων τα οποία παρουσιάζονται στην δημιουργία υψηλής ποιότητας μικρών αστικών ξενοδοχείων.

Τα πιο πάνω συνάδουν με το περιεχόμενο του Αναθεωρημένου Στρατηγικού Σχεδίου Τουριστικής Ανάπτυξης (2003-2010), στα πλαίσια του οποίου προωθείται η εφαρμογή ενός μοντέλου αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης. Σημαντική στην παρούσα φάση κρίνεται η ρύθμιση της τουριστικής ανάπτυξης και στις κεντρικές περιοχές των πόλεων, με βάση κριτήρια και προϋποθέσεις που πρέπει να καθορισθούν, καθώς και η αξιοποίηση αξιόλογων παραδοσιακών περιοχών και οικοδομών για τουριστικούς σκοπούς.

Επιπρόσθετα, στο Τ.Σ.Λ πρέπει να ενσωματωθούν πολιτικές που αποσκοπούν στη διαφοροποίηση του αποθέματος τουριστικών κλινών και διαμορφώθηκαν με σχετικές Αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου στο μεσοδιάστημα από την τελευταία τροποποίηση του Σχεδίου.

3.2.1.7 Περιβάλλον – Τοπίο

Το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο μέσα από τις πρόνοιες του οποίου κατά ένα ολοκληρωμένο και συστηματικό τρόπο, επιτυγχάνεται η προστασία και η βελτίωση του περιβάλλοντος της πόλης και των ευρύτερων περιοχών. Βασικός στόχος του Τ.Σ.Λ στον τομέα του περιβάλλοντος είναι η αποτελεσματική προστασία, αναβάθμιση και διαχείριση των φυσικών πόρων, του περιβάλλοντος, της βιοποικιλότητας, του τοπίου και της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ο πυρήνας της αειφόρου ανάπτυξης, και αποτελεί ένα από τους βασικούς στόχους της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης.

Άλλος βασικός στόχος είναι η ανάδειξη των μοναδικής αξίας φυσικών και πολιτιστικών πόρων των αστικών περιοχών και της μακραίωνης ιστορίας τους, που συνιστούν αναμφισβήτητο συγκριτικό πλεονέκτημα ορισμένων περιοχών του κάθε συγκροτήματος και της Κύπρου γενικά.

Στους βασικούς στόχους για το περιβάλλον επίσης περιλαμβάνεται:

- Η διασφάλιση της δυνατότητας κατάλληλης χωροθέτησης των υποδομών που είναι αναγκαίες για την ορθή και βιώσιμη διαχείριση των στερεών, επικίνδυνων και υγρών αποβλήτων.
- Η συγκράτηση πιέσεων επιδείνωσης της ποιότητας του αέρα και της ατμόσφαιρας γενικότερα, και η εισαγωγή πολιτικής για την αντιμετώπιση της αισθητικής, ηχητικής και ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

- Η αποτροπή πιέσεων στις ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές και στις περιοχές αξιόλογου τοπίου, ειδικότερα στις παράκτιες περιοχές, και η υιοθέτηση πολιτικής για προστασία της παραλίας τόσο από ανθρώπινες, όσο και από φυσικές επεμβάσεις (διαβρώσεις κ.λπ.).
- Η αναβάθμιση και αναζωογόνηση του δομημένου περιβάλλοντος, και της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Η αύξηση των ανοικτών ελεύθερων χώρων στο σύνολο των περιοχών των Σχεδίων, η αξιοποίηση των υφιστάμενων ελεύθερων χώρων, και η δημιουργία Περιφερειακών ή/και Εθνικών πάρκων σε κατάλληλες περιοχές, μέσω διαδικασιών ανταλλαγής ιδιωτικής με κρατική γη, μεταφορά αναπτυξιακών δικαιωμάτων κοκ.

3.2.1.8 Κύριες Αστικές Λειτουργίες

1. Παλιό Λιμάνι

Το παλιό λιμάνι της Πόλης, αν και έχει αλλάξει το χαρακτήρα που διατηρούσε τα παλιά χρόνια, έχει σήμερα αποκτήσει σημαντική ιδιαιτερότητα λόγω της θέσης του που γειτνιάζει με την Κεντρική Εμπορική Περιοχή (ΚΕΠ). Επιβάλλεται έτσι η ορθολογική του αξιοποίηση, και μετατροπή του σε ψαρολίμανο και αγκυροβόλιο παραδοσιακού χαρακτήρα, με ταυτόχρονη σύνδεση του με την περιοχή του κάστρου και της επίχωσης.

Βασικός στόχος του Τ.Σ.Λ είναι η οργανική σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα, με τρόπο που οι λειτουργίες αυτές αποτελέσουν αναπόσπαστο μέρος του αστικού κέντρου. Προβλέπεται λοιπόν, η βελτίωση της προσπελασιμότητας, δημιουργία χώρων στάθμευσης, απόδοση στο χώρο συμπληρωματικών χρήσεων που να υποστηρίζουν τον πρωταρχικό του χαρακτήρα και να μην ανταγωνίζονται τις χρήσεις του κέντρου της πόλης.

2. Χωροθέτηση μαρίνας

Η δημιουργία μαρίνας βρίσκεται εδώ και πολλά χρόνια στον σχεδιασμό της πόλης της Λεμεσού και παρουσιάζεται και στο τελευταίο Τ.Σ.Λ όπου το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, προνοεί τη χωροθέτηση της Μαρίνας στο δυτικό μέρος του παλιού λιμανιού. Η περιοχή του δυτικού παραλιακού μετώπου, που εκτείνεται παράλληλα με τη λεωφόρο Φραγκλίνου Ρούσβελτ, από το παλιό μέχρι το νέο λιμάνι, έχει καταργηθεί από Μεικτή Βιομηχανική Ζώνη που ήταν προηγουμένως.

Παράλληλα, η περιοχή αυτή έχει χαρακτηριστεί στο Τ.Σ.Α ως περιοχή εμπορικής και οικιστικής ανάπτυξης και βρίσκεται στη συνέχεια των τουριστικών ζωνών, της περιοχής Αμαθούντας, και των άλλων περιοχών τουρισμού και κατοικίας ανατολικά του αστικού κέντρου και στην περιοχή Ζακακιού.

Η προώθηση του έργου υποστηρίζεται ότι θα βοηθήσει στον εξωραϊσμό του χώρου με νέες χρήσεις πιο συμβατές με τις κεντρικές λειτουργίες της πόλης, συμβάλλοντας κατ' επέκταση στην αναζωογόνηση και αναβάθμιση ολόκληρου του αστικού κέντρου. Τα νέα στοιχεία ενδιαφέροντος της περιοχής όπως η μαρίνα, η μετατροπή του παλιού λιμανιού σε ψαρολίμανο, οι προτεινόμενες πεζοδρομήσεις γύρω από το κάστρο, οι παραδοσιακές γειτονίες με τα αξιόλογα κτίρια του ιστορικού κέντρου, θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τους ξένους και ντόπιους επισκέπτες, με ενδιαφέροντα εμπορικής, κοινωνικής και πολιτιστικής φύσεως.

Για τον χώρο της Μαρίνας, έχουν καθοριστεί οι πολεοδομικές και χωροταξικές παράμετροι για ανάπτυξη της Μαρίνας Λεμεσού. Ο χώρος προβλέπεται να έχει άμεση σχέση με τη θάλασσα, να εξυπηρετεί τους κατοίκους και χρήστες του κέντρου της πόλης, να συνδυάζει σημαντικούς ελεύθερους χώρους και να είναι προσπελάσιμος στο ευρύτερο κοινό.

3.2.1.9 Πολεοδομικό Πρόγραμμα μαρίνας Λεμεσού

Ο χερσαίος χώρος της μαρίνας Λεμεσού, είναι έκτασης περίπου 50.000 τ.μ. Ο χώρος βρίσκεται δυτικά του παλιού Λιμανιού/ Ψαρολίμανου, σε επαφή με τον παραδοσιακό πυρήνα της πόλης, και συνδέεται με την Λεωφόρο Ακταίας.

Η μαρίνα προγραμματίζεται να είναι χωρητικότητας 1.000 σκαφών και θα εξυπηρετήσει τη στρατηγική προώθησης του ναυτικού τουρισμού στην Κύπρο. Για την υλοποίηση της Μαρίνας κρίνεται αναγκαία η παραχώρηση κινήτρων, όπως αυτά περιγράφονται στη συνέχεια, και έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα μελέτης βιωσιμότητας.

Για την ανέγερση και αξιοποίηση της μαρίνας θα ισχύει συντελεστής δόμησης 1,00:1, ο οποίος θα υπολογισθεί με βάση το εμβαδόν του καθορισμένου στο παρόν Σχέδιο χερσαίου χώρου, μετά την παραχώρηση του απαραίτητου δημόσιου οδικού δικτύου. Σε καμία περίπτωση, εντούτοις, το δομήσιμο εμβαδόν της ανάπτυξης δεν θα υπερβαίνει τα 38.000 τ.μ. Ο χερσαίος χώρος της μαρίνας μπορεί να επεκταθεί με κατάλληλη επίχωση για σκοπούς καλύτερης λειτουργίας και υλοποίησης του έργου.

Δομήσιμο εμβαδόν μέχρι της τάξεως των 25.000 τ.μ. μπορεί να επιτραπεί στον πιο πάνω καθορισμένο χερσαίο χώρο της μαρίνας, ενώ δομήσιμο εμβαδόν μέχρι της τάξης των 15.000 τ.μ. μπορεί να επιτραπεί στο χώρο της επίχωσης που θα δημιουργηθεί. Σημειώνεται ότι σχετικά μεγαλύτερο ποσοστό δομήσιμου εμβαδού θα μπορούσε να επιτραπεί στο χώρο της επίχωσης (μέχρι 17.000 τ.μ.) ή και ανάλογα στον χερσαίο χώρο, μόνον εφόσον η συνολική ανάπτυξη είναι ισορροπημένη και αισθητικά αποδεκτή. Νοείται ότι το ποσοστό κάλυψης της ανάπτυξης δεν θα υπερβαίνει το 0,30:1, υπολογιζόμενο στον καθορισμένο χερσαίο χώρο.

Ο αριθμός ορόφων των κτιριακών εγκαταστάσεων δεν θα υπερβαίνει κατά κανόνα τους δύο. Σε επιλεγμένα κτίρια και εγκαταστάσεις θα μπορούσαν να επιτραπούν κατ’ εξαίρεση επιπρόσθετοι όροφοι, προκειμένου να δοθεί ευελιξία στον σχεδιασμό του έργου και δυνατότητα να επιτευχθεί έργο υψηλής αισθητικής στάθμης.

Σε δύο ως τρία κατάλληλα σημεία του χώρου της μαρίνας θα δημιουργηθούν ιδιωτικοί χώροι πρασίνου μ συνολικής έκτασης 15% περίπου του καθορισμένου χερσαίου χώρου. Οι χώροι πρασίνου θα διαμορφωθούν κατάλληλα προς ικανοποίηση της Πολεοδομικής Αρχής και θα συντηρούνται σε ικανοποιητική κατάσταση. Οι χώροι θα χρησιμοποιούνται ελεύθερα από το κοινό για σκοπούς αναψυχής, ψυχαγωγίας.

Χρήσεις Γης:

Οι χρήσεις γης οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για τη λειτουργία της Μαρίνας είναι οι ακόλουθες:

- Κτίριο εισόδου
- Κτίριο υποδοχής (μετανάστευσης, τελωνείο, υγειονομικός έλεγχος, έλεγχος συναλλάγματος)
- Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής
- Πλυντήρια, στεγνωτήρια, αποθήκες ιστίων
- Πρώτες βοήθειες
- Κτίρια διοίκησης και Κυβερνητικές υπηρεσίες
- Εργαστήρια
- Αποθηκευτικός χώρος για εξυπηρέτηση σκαφών

- Σταθμός καυσίμων
- Σταθμός βιολογικής επεξεργασίας λυμάτων
- Δεξαμενές απόρριψης μηχανέλαιων
- Δεξαμενές τοξικών/χημικών ουσιών
- Χώρος στάθμευσης οχημάτων (υπέργειος/υπόγειος/επιφανειακός)
- Χερσαίος χώρος στάθμευσης σκαφών
- Χώρος επισκευών

Όλες οι οικοδομές για τη στέγαση των ανωτέρω χρήσεων δεν υπολογίζονται στον συντελεστή δόμησης, ποσοστό κάλυψης και μέγιστο επιτρεπόμενο δομήσιμο εμβαδό, νοουμένου ότι το συνολικό εμβαδό τους δεν ξεπερνά τα 2.500τ.μ. Οποιοδήποτε επιπρόσθετο εμβαδό θα υπολογίζεται στο συντελεστή δόμησης, το ποσοστό κάλυψης και το δομήσιμο εμβαδόν.

Εφόσον το κτίριο του Τρακασόλ αξιοποιηθεί για πολιτιστικούς σκοπούς, τότε το συνολικό επιτρεπόμενο δομήσιμο εμβαδόν της ανάπτυξης καθορίζεται στις 40.000 τ.μ. Νοείται ότι, στην περίπτωση αυτή το κτίριο του Τρακασόλ, μέχρι 80% του συνολικού εμβαδού του, δεν θα υπολογίζεται στο συντελεστή δόμησης, ποσοστό κάλυψης και επιτρεπόμενο δομήσιμο εμβαδόν (40.000 τ.μ.). Νοείται επίσης ότι το υπόλοιπο εμβαδό του κτιρίου (20%) θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για εμπορικούς/ ψυχαγωγικούς σκοπούς για υποστήριξη της πολιτιστικής χρήσης.

Ταυτόχρονα με τη δημιουργία Μαρίνας, θα επιτραπεί και η ανέγερση συμπληρωματικών χρήσεων με στόχο την εξυπηρέτηση των χρηστών και της ευρύτερης περιοχής, ως ακολούθως:

Από το πιο πάνω συνολικό επιτρεπόμενο δομήσιμο εμβαδόν της ανάπτυξης, 500 τ.μ. θα διατεθούν για τη δημιουργία αναπτύξεων όπως αθλητικού κέντρου ή κλειστού γυμναστηρίου, ή άλλη επιθυμητή ανάπτυξη πολιτιστικής υποδομής.

- Μέχρι 85% του υπόλοιπου συνολικού δομήσιμου εμβαδού είναι δυνατό να διατεθεί για την ανέγερση οικιστικών μονάδων ή τουριστικού χωριού/τουριστικών επαύλεων ή ξενοδοχείου, όπως προνοεί η περί Ξενοδοχείων και Τουριστικών Καταλυμάτων Νομοθεσία, ή συνδυασμός των πιο πάνω.

- Μέχρι 15% του υπόλοιπου συνολικού δομήσιμου εμβαδού είναι δυνατό να επιτραπεί για την ανέγερση μικρών καταστημάτων (μέχρι 20), εστιατορίων, μικρών ταβερνών και άλλων κέντρων αναψυχής (δισκοθήκη, μουσικοχορευτικό κέντρο κλπ), καθώς και γραφείων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες και λειτουργίες της μαρίνας. Συνολικά οι πιο πάνω χρήσεις θα είναι ισορροπημένες, ούτως ώστε να μην επηρεάζεται η εμπορικότητα του αστικού κέντρου και των γύρω περιοχών της Μαρίνας.
- Μικρές διαφοροποιήσεις στις πιο πάνω αναλογίες θα μπορούσαν να γίνουν αποδεκτές εφόσον η συνολική ανάπτυξη είναι ισορροπημένη με την ανάμιξη σε ικανοποιητικό βαθμό διαφόρων επιθυμητών χρήσεων.

Όλες οι πιο πάνω αναφερόμενες χρήσεις υπολογίζονται στον συντελεστή δόμησης ποσοστό κάλυψης και μέγιστο επιτρεπόμενο δομήσιμο εμβαδόν.

Χώροι Στάθμευσης:

Θα προβλέπονται ικανοποιητικοί χώροι στάθμευσης, ως ακολούθως:

- Ένας χώρος στάθμευσης για κάθε 2 σκάφη.
- Επιπρόσθετοι χώροι στάθμευσης για τις χρήσεις που περιγράφονται πιο πάνω.
- Οι χώροι στάθμευσης να είναι κατά το δυνατό σε ομάδες με άνετο ενδιάμεσο ελεύθερο, διαμορφωμένο χώρο, ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία μεγάλων σκληρών επιφανειών.

Χωροθέτηση Εγκαταστάσεων και Ποιότητα Ανάπτυξης:

Η αξιοποίηση ολόκληρου του χώρου της μαρίνας και η αρχιτεκτονική σύλληψη του έργου θα είναι πολύ ψηλής στάθμης και ιδιαίτερα:

- Η χωροθέτηση των διαφόρων εγκαταστάσεων και κτιρίων θα πρέπει να γίνει κατά τρόπο που να διασφαλίζονται ικανοποιητικές οπτικές φυγές/ανοίγματα προς τη θάλασσα, ώστε να αποφεύγεται η εντύπωση συνεχούς δόμησης κατά μήκος της παραλίας.
- Ο χώρος της Μαρίνας θα είναι διαμορφωμένος με υλικά και στοιχεία ψηλών προδιαγραφών, θα δημιουργούνται κατά τόπους μικρά υπαίθρια καθιστικά με φύτευση, με βασική επιδίωξη να μη δίδεται η εντύπωση ενός μεγάλου δομημένου χώρου με σκληρές επιφάνειες και μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα.

- Οι οικοδομές θα δημιουργούν όπου είναι δυνατόν επιμέρους συγκροτήματα με εσωτερικές πλατείες, κήπους, υπαίθρια καθιστικά κλπ. Για σκοπούς επίτευξης υψηλής αρχιτεκτονικής σύνθεσης και αξιοποίησης του υγρού στοιχείου θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή η χωροθέτηση κτιρίων και χρήσεων πλησίον της θάλασσας.
- Ο χώρος του Καρνάγιου της Μαρίνας με τα εργαστήρια συντήρησης/επιδιόρθωσης σκαφών και οι απαιτούμενοι χώροι για τη στάθμευση τους, να χωροθετηθούν σε κατάλληλο χώρο και κατά τρόπο που να μην επηρεάζουν την αισθητική και την λειτουργικότητα του ευρύτερου χώρου της Μαρίνας.
- Στη μαρίνα θα περιληφθεί παραλιακός πεζόδρομος κατάλληλα διαμορφωμένος και φωταγωγημένος, ο οποίος θα είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί ελεύθερα από το κοινό. Ο παραλιακός πεζόδρομος θα είναι όπου είναι δυνατό κατά μήκος και σε μικρή απόσταση από την παραλία, ώστε να διασφαλίζεται η ανεμπόδιστη σχέση πεζού και θάλασσας. Ο πεζόδρομος αυτός θα συνδέεται με τη γύρω περιβάλλουσα περιοχή και με τους ελεύθερους διαμορφωμένους χώρους της ανάπτυξης.
- Στο χώρο της Μαρίνας γενικά, θα έχει ελεύθερη πρόσβαση και διακίνηση το κοινό, με εξαίρεση τους χώρους που πρέπει να ελέγχονται, για λόγους ασφάλειας.
- Πριν από την εκτέλεση οποιωνδήποτε έργων, θα υποβληθούν στην Πολεοδομική Αρχή προκαταρκτικά σχέδια της χωροθέτησης των κτιρίων και αξιοποίησης και διαμόρφωσης του χώρου, όπου θα δείχνονται ευκρινώς οι βασικές προτάσεις με βάση τις οποίες θα γίνουν τα τελικά σχέδια και κατασκευαστικές λεπτομέρειες. Τα σχέδια αυτά, καθώς και το πρόγραμμα ανάπτυξης, θα πρέπει να εγκριθούν από τις αρμόδιες υπηρεσίες πριν από την έναρξη ετοιμασίας των τελικών σχεδίων. Στο στάδιο αυτό, θα πρέπει επίσης να υποβληθούν οι απαραίτητες περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές μελέτες και για το σκοπό αυτό θα πρέπει να γίνει σχετική πρόνοια στις προσφορές.

3. Νέο Λιμάνι

Το νέο λιμάνι βρίσκεται στη νοτιοδυτική πλευρά της πόλης, και αποτελεί το πιο σύγχρονο λιμάνι της Κύπρου. Με την υφιστάμενη του μορφή και μέγεθος εξυπηρετεί

την διακίνηση εμπορευμάτων σε παγκόσμια κλίμακα και επιβατών μεταξύ Ανατολικής Μεσογείου μέχρι και την Ιταλία.

Τα προβλήματα όμως δεν απουσιάζουν λόγω της γειτνίασης με τον αστικό ιστό της πόλης. Αυτά αφορούν τις απαιτήσεις για υπηρεσίες και δραστηριότητες που αφορούν το λιμάνι και είναι σε γειτνίαση με αυτό, δημιουργία κυκλοφοριακού φόρτου από τη διακίνηση βαρέων οχημάτων, διακοπή της συνέχειας του παραλιακού μετώπου, και πρόκληση περιβαλλοντικής και θαλάσσιας ρύπανσης.

Σε αυτές τις περιπτώσεις προτείνονται μέτρα όπως, η διαμόρφωση του πρωτεύοντος οδικού δικτύου, τη ρύθμιση της κυκλοφορίας με τον καθορισμό διαδρομών για τα βαρέα οχήματα, καθορισμός αξόνων εμπορικής δραστηριότητας κοντά στο λιμάνι και τη δημιουργία Βιομηχανικών Αποθηκευτικών Ζωνών και Ζωνών Οικονομικών Δραστηριοτήτων. Τέλος προτείνεται δενδροφύτευση του χώρου του νέου Λιμανιού.

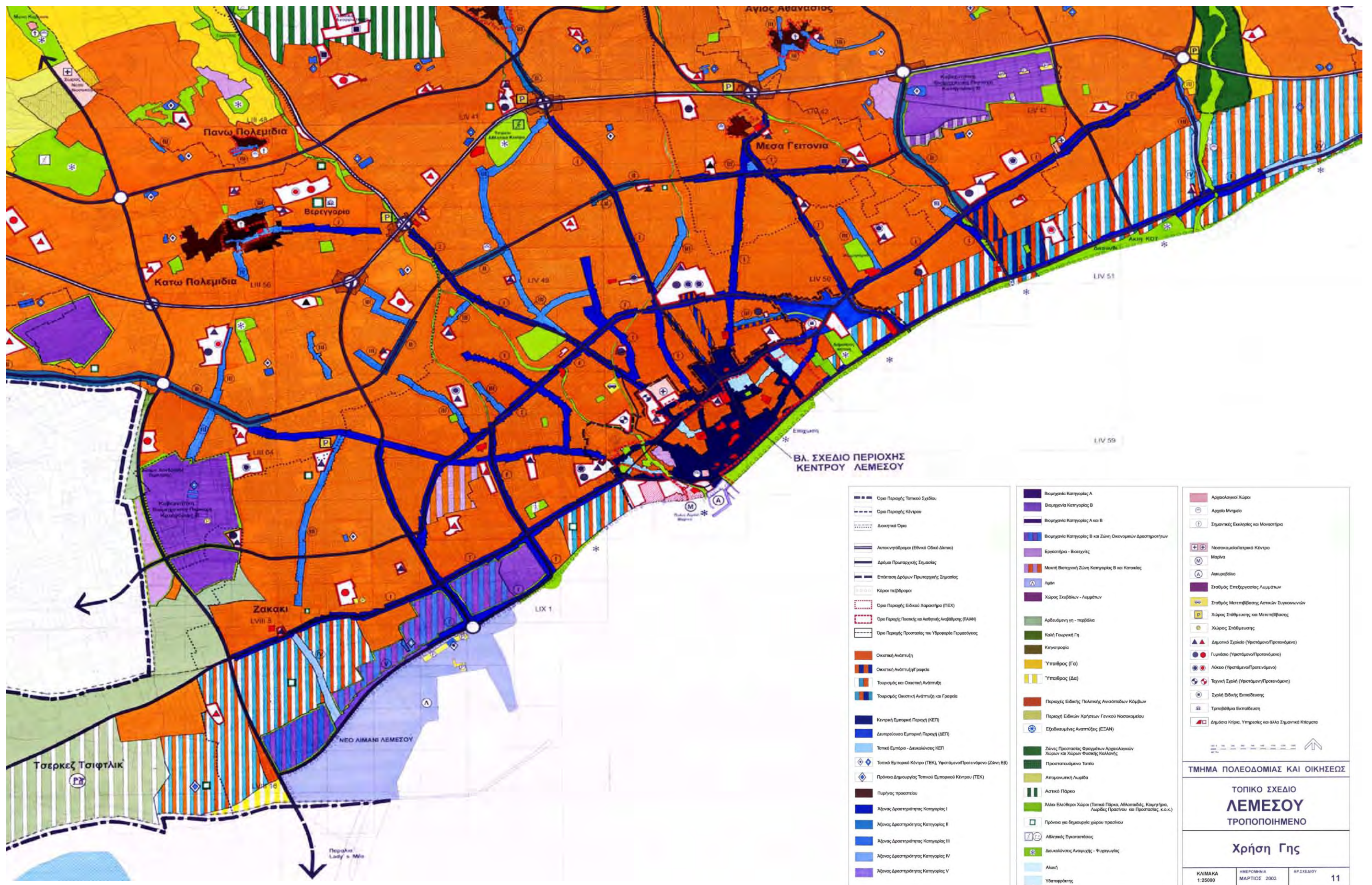
3.2.2 Συμπεράσματα

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

Το σχέδιο αυτό, αποτελεί ένα είδος στρατηγικού σχεδίου, θέτοντας περιορισμούς και δίνοντας κατευθύνσεις, επιδιώκει μια ισόρροπη ανάπτυξη και κατανομή χρήσεων στην πόλη, ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις.

Οι παρούσες εισηγήσεις δεν μπορούν να αποτελούν παρά μόνο το έναυσμα για μια σοβαρή και ολοκληρωμένη μελέτη που θα πρέπει να γίνει, και η οποία θα πρέπει να καταπιαστεί αναλυτικά όχι μόνο με δύο ή τρεις τύπους δρόμων, αλλά με όλη την πόλη, την κάθε γειτονιά με τις ιδιαιτερότητες της ξεχωριστά, τις πλατείες, τους πνεύμονες πρασίνου, τους εμπορικούς άξονες. Η σημερινή εικόνα της πόλης είναι υποβαθμισμένη και δεν ανταποκρίνεται στα επιθυμητά επίπεδα. Η ριζική αλλαγή βραχυπρόθεσμα είναι ανέφικτη, είναι όμως δυνατή η σταδιακή βελτίωση με βάση ένα προγραμματισμένο σχέδιο που θα πρέπει να καταρτιστεί.

Χάρτης 3.2.2-1: Χρήσεις γης στη Λεμεσό



3.3 ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει μέτρα πολιτικής και πρόνοιες, σημαντικά λεπτομερέστερα από αυτά που περιέχονται στο Τοπικό Σχέδιο, ώστε το κέντρο να αντιμετωπιστεί χωριστά αλλά και σε συνδυασμό με την υπόλοιπη πόλη, λαμβάνοντας υπόψη τις δικές του ιδιομορφίες και ανάγκες. Στα όρια της περιοχής αυτής εμπίπτει και το κατασκευαστικό έργο της μαρίνας, που αποτελεί και το αντικείμενο της μελέτης.

Τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει το κέντρο της πόλης είναι:

1. Ο ανταγωνισμός από άλλες περιοχές, εμπορικές, τουριστικές κλπ, επηρεάζει τη βιωσιμότητα του κέντρου.
2. Η έλλειψη προβολής και συμβολισμού του κέντρου, επηρεάζουν την ενότητα, αναγνωσιμότητα και αστική φυσιογνωμία του κέντρου.
3. Η φυσική υποβάθμιση του κέντρου, η αρχιτεκτονική ανομοιογένεια, και η μη επιτυχής ένταξη νέων κτιρίων μειώνουν την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και την αισθητική συνοχή του χώρου.
4. Η φθορά και η κατεδάφιση αξιόλογων κτιρίων παραδοσιακής αρχιτεκτονικής περιορίζουν τις δυνατότητες προβολής του κέντρου και διακόπτουν την ιστορική του συνέχεια.
5. Η εγκατάλειψη τμημάτων οδηγεί στο μαρασμό του κέντρου.
6. Το περιορισμένο σε χωρητικότητα ακτινωτό οδικό δίκτυο και η ανεπάρκεια συναφών διευκολύνσεων, όπως είναι οι χώροι στάθμευσης, οι πεζόδρομοι και τα δημόσια μέσα μεταφοράς, μειώνουν την προσπελασιμότητα της περιοχής και δημιουργούν κυκλοφοριακή συμφόρηση.
7. Η συνύπαρξη ασύμβατων χρήσεων γης και η ανεξέλεγκτη επέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων δημιουργούν προβλήματα υπολειτουργίας της περιοχής και εκτοπίζουν σταδιακά τις παραδοσιακές χρήσεις.
8. Η φυσική και οπτική αποκοπή του κέντρου από τη θάλασσα περιορίζει τις δυνατότητες ορθολογικού σχεδιασμού και αξιοποίησης του σε σχέση με τον παραλιακό χώρο.

Γενική στρατηγική

Η ανασυγκρότηση, αναβάθμιση και βιώσιμη ανάπτυξη του κέντρου της Λεμεσού σε ένα ενιαίο πολυσύνθετο χώρο που θα αποτελείται από λειτουργικά επιμέρους περιοχές, θα

συνιστά το πρωταρχικό κέντρο εμπορίου και παροχής υπηρεσιών, και θα διατηρεί το δικό του συμβολισμό και χαρακτήρα.

3.3.1 Χρήσεις Γής

Επιδιώκεται η συγκέντρωση, ενοποίηση και ιεράρχηση της εμπορικής δραστηριότητας σε συμπαγείς περιοχές για σκοπούς αποδοτικότερης οργάνωσης εξυπηρέτησης, ποιοτικής αναβάθμισης τους και σήμανσης τους καθώς και η αναβάθμιση βασικών πόλων έλξης όπως παλιό λιμάνι και αγορά.

Οι χρήσεις γης που χαρακτηρίζουν τον πολεοδομικό ιστό του κέντρου παρουσιάζονται στο **Χάρτη 3.3.1-1** που ακολουθεί. Η περιοχή του κέντρου φαίνεται να συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό δημοσίων και ιδιωτικών υπηρεσιών. Τα δημόσια κτίρια παρέμειναν και επεκτάθηκαν στους κεντρικούς και αρχικούς τους χώρους με αποτέλεσμα να αυξάνονται ταυτόχρονα και τα λειτουργικά τους προβλήματα.

Στον ιδιωτικό τομέα έχει παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια, μια τάση επιστροφής στο κέντρο με αποτέλεσμα, εκτός της μεγάλης συγκέντρωσης των εμπορικών δραστηριοτήτων, να διευρύνονται οι οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες στο χώρο, εκτοπίζοντας σταδιακά την κατοικία και ανατρέποντας το σωστό λειτουργικό ισοζύγιο της περιοχής.

Ήδη η κατάσταση που επικρατεί στο κέντρο λόγω της συγκέντρωσης όλων των λειτουργιών είναι αρκετά προβληματική λόγω της απουσίας σημαντικών βελτιωτικών έργων. Εάν προστεθούν και άλλες νέες λειτουργίες με την κατασκευή της μαρίνας και των συναφών χερσαίων και άλλων εγκαταστάσεων, χωρίς να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα εξυγίανσης, τότε η κατάσταση θα χειροτερεύσει.

Η απρογραμματίστη ανάμειξη χρήσεων και ιδιαίτερα η εγκατάσταση οχληρών χρήσεων σε περιοχές με αναπτύξεις ήπιας μορφής, η απουσία οποιασδήποτε πολιτικής προώθησης επιθυμητών χρήσεων, η λειτουργική ανομοιογένεια και η απουσία ταυτότητας σε συνδυασμό με τη σχετική έλλειψη διαμορφωμένων ελεύθερων χώρων ψυχαγωγίας, άθλησης και πρασίνου καθώς και χρήσεων πολιτιστικών δημιουργούν προβλήματα στη περιοχή.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οριο Σχεδίου Περιοχής
- Πυρηνός ΚΕΠ
- Κεντρική Εμπορική Περιοχή
- Δευτερεύουσα Εμπορική Περιοχή
- Τοπικό Εμπόριο / Διευκολύνσεις
- Αξόνες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι
- Εμπόριο & Εργαστήρια
- Εμπόριο Πολιτιστικές Δραστηριότητες/Αναψυχή
- Βιοτεχνική Ζώνη
- Οικιστική Αναπτυξη
- Τουρισμός & Οικιστική Αναπτυξη
- Χώρος Μαρinas
- Ψαρολιμάνο
- Δημόσια Κτίρια και Υπηρεσίες
- Εκπαίδευση (Δημοτική / Τεχνική / Ειδική Εκπαίδευση)
- Δημόσιοι Ανοικτοί Χώροι - Αθλοπαίδες - Παρκα
- Χώροι Σταθμευσης (Ακρίβεις / Ενδεικτικοί)
- Αρχαιολογικός Χώρος Καστρου



ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΚΑΙΜΑΚΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ
1 : 10000	Φεβρουάριος 2010	3.3.1-1

ΜΑΡΙΝΑ ΑΝΔΡΕΟΥ

3.3.2 Κυκλοφοριακή πολιτική

Οι στόχοι του σχεδίου όσον αφορά τον τομέα αυτό είναι:

4. Ουσιαστική βελτίωση της προσπελασιμότητας της περιοχής, δίδοντας έμφαση στην εύκολη πρόσβαση λεωφορείων και πεζών και διαχωρίζοντας κατά το δυνατό τη διακίνηση πεζών και οχημάτων.
5. Συμπλήρωση και σαφής ιεράρχηση του οδικού δικτύου με τρόπο ώστε να υπάρχει αποτελεσματική διοχέτευση της κυκλοφορίας στους επιλεγμένους κύριους άξονες.
6. Εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης για τον περιορισμό φόρτων και ταχυτήτων, που θα εξασφαλίζουν περιμετρική κυκλοφορία οχημάτων, χώρους στάθμευσης, συμπαγείς πεζοδρομημένες περιοχές και διασφάλιση του οικιστικού χαρακτήρα ορισμένων περιοχών.
7. Ανασυγκρότηση του δικτύου Δημόσιας Συγκοινωνίας με τρόπο που να μη εμποδίζεται από τα άλλα μέσα και να εξυπηρετεί όλη την έκταση του κέντρου πόλης.

Το σχέδιο λοιπόν προβλέπει συμπληρώσεις στο οδικό δίκτυο, θεσμοθέτηση νέας ιεράρχησης, παρεμβάσεις κυκλοφοριακής διαχείρισης / ύφεσης (πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας), μέτρα για την αύξηση της ελκυστικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας, δημιουργία δικτύων κίνησης πεζών και ποδηλάτων και παρεμβάσεις στην προσφορά στάθμευσης.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου που προβλέπεται, φαίνεται στον **Χάρτη 3.3.2.-1**, που ακολουθεί. Το οδικό δίκτυο στο κέντρο μονοδρομείται πλήρως με κυριότερη παρέμβαση τη μονοδρόμηση της οδού Ανεξαρτησίας. Ο μακροπρόθεσμος στόχος για αυτή την οδό, που φιλοξενεί μεγάλο αριθμό εμπορικών χρήσεων, είναι η πεζοδρόμησή της.

Αξιολογώντας τα δεδομένα της κυκλοφοριακής ανάλυσης, προκύπτει ότι η εφαρμογή του Σχεδίου Περιοχής βελτιώνει σε γενικές γραμμές την κυκλοφοριακή λειτουργία στο οδικό δίκτυο της πόλης. Ωστόσο, ορισμένες διασταυρώσεις παραμένουν σε κορεσμό.

Το Σχέδιο Περιοχής περιλαμβάνει και μια σειρά άλλων παρεμβάσεων, κυριότερες από τις οποίες, όσον αφορά την παρούσα μελέτη, είναι:

- Δρομολόγηση μικρών λεωφορείων για σύνδεση του εμπορικού πυρήνα με περιοχές κατοικίας και χώρους στάθμευσης, που βρίσκονται περιμετρικά του κέντρου (το μέτρο δεν περιλαμβάνεται στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του Σχεδίου).
- Δημιουργία ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας για αστικά λεωφορεία (το μέτρο δεν περιλαμβάνεται στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του Σχεδίου).
- Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων.
- Εφαρμογή Πολιτικής Στάθμευσης με έμφαση κυρίως στην κατασκευή ενός αριθμού γκαράζ.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οριο Σχεδίου Περιοχής
- Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας
- Βασικό Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
- Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
- Τοπικό Οδικό Δίκτυο
- Πεζοί και Αυτοκίνητα
- Προτεινόμενοι Πεζοδρόμοι
- Παραλιακή
- Χωροί Σταθμεύσης (Βασικοί/Δευτερεύοντες)



ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΕΝΤΡΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΚΑΙΜΑΚΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ
1 : 10000	Φεβρουάριος 2010	3.3.2.-1

ΜΑΡΙΝΑ ΑΝΔΡΕΟΥ

3.3.3 Πυκνότητα Ανάπτυξης – Πολεοδομικές ζώνες

Η ανέγερση μεγάλων οικοδομικών όγκων και υψηλών πυκνοτήτων στον παραδοσιακό πυρήνα της πόλης, δημιουργεί σοβαρές αντιφάσεις με την όλη φιλοσοφία της διατήρησης του παραδοσιακού χαρακτήρα, εγκλωβίζοντας τον κεντρικό ιστό και αποκόπτοντας τος τον από το θαλάσσιο μέτωπο. Έτσι επιδιώκεται η τοπική μείωση των ψηλών συντελεστών ανάπτυξης, ούτως ώστε να επιτευχθεί εξισορρόπηση και ορθότερη διαβάθμιση μεταξύ τους. Η εξασφάλιση περισσότερων ανοιγμάτων προς τη θάλασσα σε σημεία / περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος κατά μήκος του παραλιακού μετώπου.

3.3.4 Λειτουργική και Χωρική δομή

Στο κέντρο της πόλης βρίσκονται μια σειρά από σημεία αναφοράς - τοπόσημα και επιδιώκεται η δημιουργία νέων πόλων δραστηριότητας σε συγκεκριμένα στρατηγικά σημεία του κέντρου και της παραλίας, που αποσκοπούν στην δημιουργία οπτικών και λειτουργικών συνδέσεων μεταξύ τους.

Οι πόλοι αναφοράς και δραστηριότητας κατά μήκος της παραλίας (μαρίνα και ψαρολίμανο) θα συνδέονται άμεσα με την περιοχή του κάστρου και τους υπόλοιπους πόλους (Γ.Σ.Ο, Δημοτικός κήπος, Εναέριο) με δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.

Συγκεκριμένα για το χώρο της μαρίνας ισχύει ότι έχει προηγηθεί στο Τοπικό Σχέδιο. Γενικά προβλέπεται η άμεση σύνδεση της περιοχής με τη θάλασσα και θα προσφέρει εξυπηρέτηση στους χρήστες του κέντρου, παρέχοντας σημαντικούς ελεύθερους χώρους και θα είναι προσπελάσιμος στο ευρύ κοινό. Τα υπόλοιπα τμήματα που γειτνιάζουν με το χώρο της μαρίνας, καθορίζονται στο σχέδιο χρήσεων γης ως Περιοχές Ειδικού Προγράμματος Ανάπτυξης. Σε αυτές τις περιοχές δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε ανάπτυξη μέχρι να ετοιμαστεί ένα ειδικό πρόγραμμα με χρήσεις που να μην είναι ανταγωνιστικές για τη μαρίνα και την κεντρική εμπορική περιοχή.

Σε αυτή την ενότητα περιλαμβάνεται και πολιτική για την αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής ομοιογένειας ώστε να αναπτυχθεί η φυσική ενότητα και συνέχεια του χώρου.

4 ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ

4.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Στα πλαίσια της ανάπτυξης τουριστικού ρεύματος, το Κυπριακό Κράτος έχει αποφασίσει τη δημιουργία μαρίνων σε διάφορες τοποθεσίες. Η Κύπρος αντιμετωπίζει σοβαρό ανταγωνισμό στον τομέα του τουρισμού από γειτονικές χώρες και επομένως εκτιμάται ότι η δημιουργία μαρίνων θα αποτελέσει ένα επιπλέον κίνητρο για την προσέλωση επισκεπτών και παράλληλα θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του τουριστικού τομέα.

Ο ναυτικός τουρισμός είναι ένας τομέας στον οποίο η Κύπρος υστερεί έναντι γειτονικών χωρών όπως η Ελλάδα, το Ισραήλ και η Τουρκία. Για το λόγο αυτό, η ανάπτυξη μαρίνων και άλλων ναυτιλιακών έργων στο νησί κρίνεται αναγκαία για τη διατήρηση και βελτίωση της τουριστικής βιομηχανίας (Rogan, A. και Chrysanthou, A., 1993).

Η ανάγκη για δημιουργία ενός τέτοιου έργου είναι επιτακτική. Ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, το 1987 διαπίστωσε τον υπερκορεσμό της μαρίνας Λάρνακας κατά ποσοστό 120%. Το 1989 εισηγήθηκαν την αύξηση της χωρητικότητας από 400 σε 900 σκάφη, παρόλα αυτά ήταν αδύνατη λόγω νομικών προβλημάτων που παρουσιάστηκαν (Λ.Καριόλου, 2009). Μελέτη που έγινε από την εταιρία A.Rogan Associates, έδειξε ότι για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες του νησιού, απαιτείται η άμεση ενδυνάμωση του ναυτικού τουρισμού με τη δημιουργία 4.000 θέσεων ελλιμενισμού σαν πρώτο σενάριο και 8.000 σαν δεύτερο σενάριο (Rogan, A. και Chrysanthou, A., 1993 : 11).

Έτσι απαραίτητη ήταν η δημιουργία μαρίνας στην Λεμεσό ώστε να απορροφήσει το πλεονάζων ενδιαφέρον για ελλιμενισμό (Λ.Καριόλου, 2009). Εδώ και τρεις δεκαετίες συζητιέται και σχεδιάζεται η κατασκευή της μαρίνας. Ήδη, εν έτη 2009 τα έργα δε έχουν ακόμη αρχίσει, παρόλο που έχουν προνοηθεί από το Τ.Σ.Λ. και από το Σ.Π.Κ.Λ.

Βασική χρήση της μαρίνας, όπως περιγράφεται στα σχέδια, θα είναι η εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής η οποία θα επιτυγχάνεται πρώτιστος με την στάθμευση σκαφών στην θάλασσα και την ξηρά. Η μαρίνα θα παρέχει ακόμα υποδομές και εγκαταστάσεις ψυχαγωγικού, εμπορικού και πολιτιστικού χαρακτήρα για την ενσωμάτωση της αναψυχής στον ναυτικό τουρισμό. Η υλοποίηση του προτεινόμενου έργου έχει σαν άμεσο στόχο,

εκτός από την αναβάθμιση του ναυτικού τουρισμού, την ταυτόχρονη αξιοποίηση της περιοχής του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού. Επειδή η περιοχή αυτή είναι μια από τις σημαντικότερες της Λεμεσού, θεωρείται αναγκαία η προώθηση νέων σχεδίων ανάπτυξης που θα έχουν κεντρικούς άξονες την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας των κατοίκων και χρηστών της περιοχής και την παροχή ανέσεων σε αυτούς (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2006β).

4.1.1 Προϊστορία του έργου

Η κατασκευή μαρίνας στη Λεμεσό και συγκεκριμένα στην περιοχή του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού, προτάθηκε από την μελέτη του Οίκου Α.Ρογκάν και Συνεργάτες (1993) η οποία είχε σαν στόχο τη στρατηγική ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού στην Κύπρο. Η ιδέα αυτή έχει έκτοτε απασχολήσει εκτεταμένα τόσο τις αρμόδιες κρατικές αρχές (Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως) όσο και τις τοπικές αρχές (Δήμο Λεμεσού) και ιδιώτες επενδυτές. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το θέμα έχουν επίσης επιδείξει το Τμήμα Αλιείας και η Αρχή Λιμένων (Α.Καριόλου, 2009). Για το συγκεκριμένο έργο και γενικά την ανάπλαση της περιοχής του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού έχουν γίνει διάφορες μελέτες στο παρελθόν και έχουν κατατεθεί πολυάριθμες εισηγήσεις σχετικά με την κατασκευή της μαρίνας και του εξωραϊσμού της περιοχής. Σε όλα σχεδόν τα σχέδια και τις εισηγήσεις, η κατασκευή της μαρίνας έχει διαφανεί να αποτελεί ένα σημαντικό έργο το οποίο εντάσσεται στο ευρύτερο σχεδιασμό της περιοχής και παρουσιάζεται σαν ένα από τα σοβαρότερα έργα που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της περιοχής.

Το 2002, ο ΚΟΤ προχώρησε με την προκήρυξη προσφορών για την ανάπτυξη, λειτουργία, διαχείριση και εκμετάλλευση της μαρίνας Λεμεσού στον χώρο δυτικά του παλιού λιμανιού μέχρι το τεμάχιο γης μέσα στο οποίο λειτουργούσε το κεραμείο Λεμεσού (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2006α).

Τον Ιανουάριο του 2008, το συμβούλιο προσφορών του υπουργείου Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, κατακύρωσε την κατασκευή και λειτουργία του Προτεινόμενου Έργου στην εταιρεία ‘Lemesos Marina Ltd’ η οποία και θα αναλάβει την κατασκευή της μαρίνας και την διαχείριση της για περίοδο 53 ετών. Με τη λήξη αυτής της περιόδου ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος και όλες οι εγκαταστάσεις, έργα και εξοπλισμοί περιέρχονται στην κυριότητα του κράτους. Η εταιρία θα συνεχίσει για τα επόμενα χρόνια να διεκδικεί ένα ποσοστό των κερδών (Ιάσονος, 2008).

4.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ¹⁴

Η παρούσα μελέτη αφορά την κατασκευή μαρίνας χωρητικότητας 600 σκαφών η οποία περιλαμβάνει όλες τις αναγκαίες χερσαίες εγκαταστάσεις που θα υποστηρίζουν τη λειτουργία της. Τα τεχνικά σχέδια που έχουν ετοιμαστεί στα πλαίσια αυτής της μελέτης προνοούν μεταξύ άλλων την κατασκευή λιμενοβραχιόνων, προβλητών και χώρο ελλιμενισμού και στάθμευσης για 600 σκάφη, χώρο στάθμευσης 1.340 οχημάτων, χώρο επισκευής σκαφών, γραφεία διεύθυνσης και διοίκησης, χώρο πρασίνου, εγκαταστάσεις ελέγχου στην είσοδο της μαρίνας και άλλες δευτερεύουσας σημασίας χερσαίες εγκαταστάσεις.

Η εγκατάσταση του προτεινόμενου έργου έχει χωροθετηθεί στη χερσαία περιοχή που περικλείεται μεταξύ του ποταμού Βαθειά και Γαρύλλη, της οδού Τζελάλ Μπαγιάρ και της οδού Κεραμέως.

Οι κυριότερες κατασκευαστικές εργασίες του Έργου περιλαμβάνουν την κατασκευή κυματοθραυστών, την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, τη δημιουργία των επιχώσεων, την κατασκευή του κεντρικού προβλήτα και των αποβάθρων, την εγκατάσταση δημόσιας υποδομής και την ολοκλήρωση των χερσαίων εγκαταστάσεων. Μετά την κατασκευή της, η μαρίνα θα αποτελείται από περίπου:

- 34000 μ²οικιστικών αναπτύξεων
- 6000 μ²εμπορικών αναπτύξεων
- 3000 μ²πολιτιστικών αναπτύξεων
- 2500 μ²λειτουργικών εγκαταστάσεων
- 40000 μ²επιχώσεων
- 45000 μ²κυματοθραυστών
- 140000 μ²θαλάσσιου χώρου

Για τη λειτουργία της μαρίνας θεωρείται αναγκαία η εγκατάσταση συστήματος παροχής καυσίμων καθώς επίσης και συστήματος συλλογής λυμάτων από τα σκάφη. Προβλέπεται, επίσης, η δημιουργία κατάλληλα διαρρυθμισμένου χώρου για τη συλλογή τοξικών υγρών αποβλήτων (χρησιμοποιημένα λιπαντικά, διαλυτικά, βαφές και άλλα υγρά συντήρησης σκαφών) στο χερσαίο χώρο της μαρίνας.

¹⁴ Πηγή: Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον για τη μαρίνα Λεμεσού (Νικολαΐδης Π. , 2008)

Το σημαντικότερο χερσαίο επιφανειακό στοιχείο με υδρολογική σημασία στη περιοχή μελέτης, είναι ο ποταμός Βαθειάς και Γαρύλλης που εκβάλλει δυτικά του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού. Ο ποταμός αυτός είναι αποδέκτης των ομβρίων μιας σημαντικής έκτασης της αστικής περιοχής Λεμεσού.

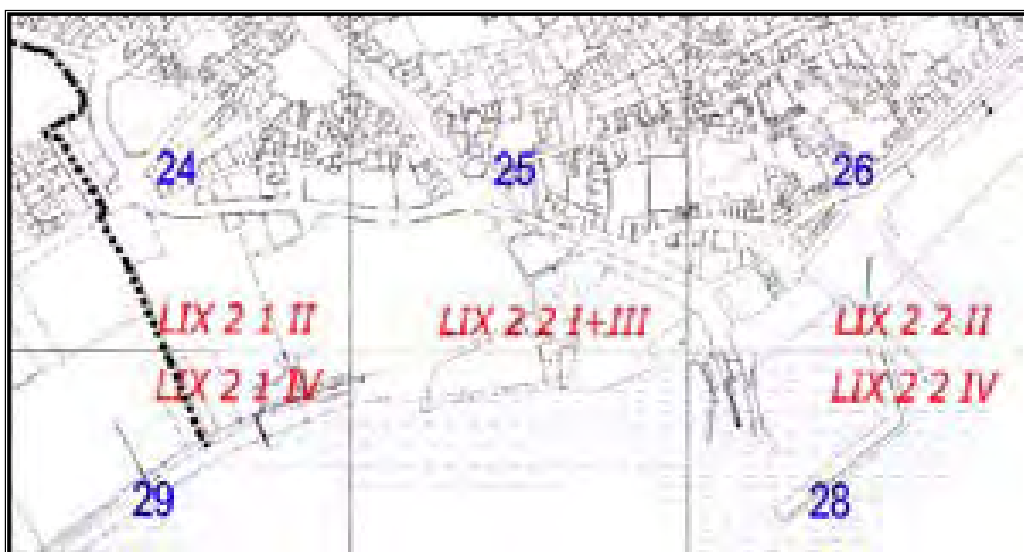
Το Τμήμα Αρχαιοτήτων έχει ενημερώσει την ομάδα εργασίας ότι τα υποστρώματα στην περιοχή νότια του Ναού Αγίου Αντωνίου και δυτικά του παλιού λιμανιού Λεμεσού, παρουσιάζουν αρχαιολογικό ενδιαφέρον. Στην περιοχή του παλιού λιμανιού υπάρχουν επίσης διάφορα διατηρητέα κτίρια. Οι αποθήκες Τρακασόλ περιλαμβάνονται στη λίστα των διατηρητέων κτιρίων.

Στην περιοχή μελέτης υπάρχει η αναγκαία δημόσια υποδομή (ηλεκτρικό δίκτυο, δίκτυο τηλεπικοινωνίας, κεντρικό αποχετευτικό σύστημα, δίκτυο υδροδότησης) που μπορεί να υποστηρίξει επαρκώς τη λειτουργία των εγκαταστάσεων της μαρίνας.

Το οδικό δίκτυο στην ευρύτερη περιοχή μελέτης είναι σχεδόν πλήρως ανεπτυγμένο. Εξαιρέση αποτελούν η περιοχή που περιλαμβάνει τα τεμάχια γης μέσα στα οποία θα κατασκευαστεί η μαρίνα. Το οδικό δίκτυο στην περιοχή αυτή δεν είναι ολοκληρωμένο και η διακίνηση γίνεται μέσω χωμάτινων δρόμων. Οι σημαντικότερες οδικές αρτηρίες της περιοχής μελέτης είναι η Λεωφόρος Φρανγκλίνου Ρούσβελτ , η οδός Κιοπροουλουζάντε και η οδός Τζ. Μπαγιάρ.

4.2.1 Περιοχή μελέτης

Ο χώρος κατασκευής του Προτεινόμενου Έργου έχει επιλεγεί με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου (Κ.Δ.Π 63/2007) σύμφωνα με τον Περί Ρυθμίσεως Μαρίνων Νόμο του 1997 έως 2002. Με βάση το υπουργικό διάταγμα, ο χώρος της μαρίνας περιλαμβάνει τα τεμάχια 86 και 82 Φ/Σχ. LIX 2.2 I&III, 241 Φ/Σχ. LIX 2.1 I&III. Όλα τα τεμάχια στα οποία εμπίπτει το Έργο είναι κρατικά.

Χάρτης 4.2.1-1: Κτηματικά σχέδια στα οποία εμπίπτει η περιοχή μελέτης

Πηγή: Νικολαΐδης, 2008

Η Ευρύτερη Περιοχή Μελέτης (ΕΠΜ) για το Προτεινόμενο Έργο αποτελεί μέρος του θαλάσσιου και χερσαίου χώρου δυτικά του παλαιού λιμανιού Λεμεσού. Η ΕΠΜ έχει καθοριστεί από τον ΚΟΤ μετά από σχετική Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον που διενεργήθηκε το 2000. Ανατολικό όριο της περιοχής μελέτης αποτελεί το παλιό λιμάνι Λεμεσού και η οδός ‘Κιοπρουλουζάντε’. Βόρειο όριο αποτελεί η οδός ‘Τζελάλ Μπαγιάρ’ ενώ δυτικό όριο αποτελεί το κεραμείο της Λεμεσού.

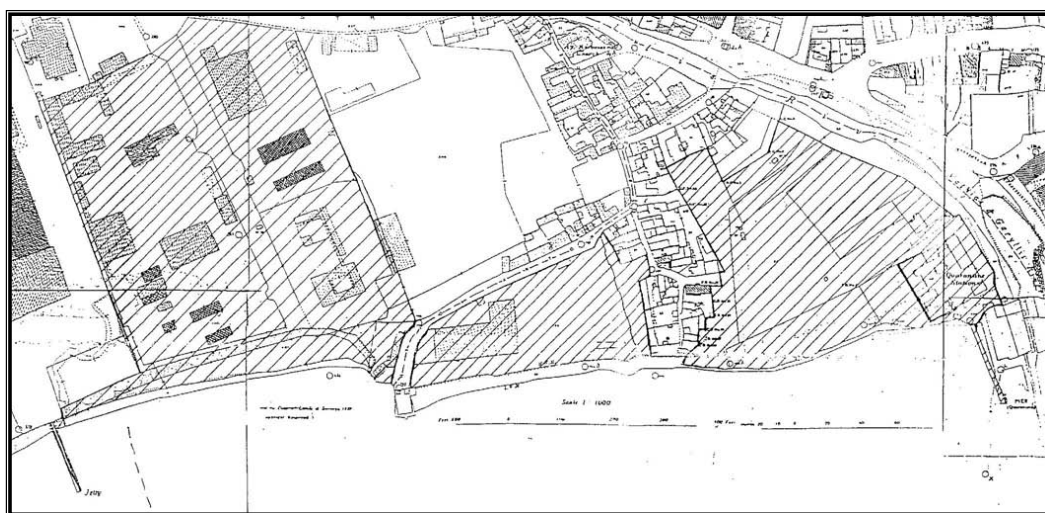
Η Άμεση Περιοχή Μελέτης (ΑΠΜ) περιλαμβάνει όλο το θαλάσσιο και χερσαίο χώρο εντός του οποίου προτίθεται να εγκατασταθεί το Προτεινόμενο Έργο. Ο χώρος αυτός αρχίζει από το δυτικό άκρο του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού και φτάνει μέχρι το ανατολικότερο όριο του τεμαχίου που είναι κατασκευασμένες οι εγκαταστάσεις του Κεραμείου Λεμεσού. Το μήκος της ΑΠΜ φτάνει το μισό περίπου χιλιόμετρο και το πλάτος της από την ακτογραμμή μέχρι τις οδούς Τζελάλ Μπαγιάρ και Κιοπρουλουζάντε κυμαίνεται γύρω στα διακόσια μέτρα.

Εντός της ΑΠΜ βρίσκονται οι ακόλουθες αναπτύξεις:

- Κτηριακές εγκαταστάσεις Ναυτικής Σχολής Hanseatic
- Κτήριο αποθηκών Τρακασόλ
- Κυβερνητικά γραφεία και εγκαταστάσεις
- Αναξιοποίητη γη

Η παραλιακή περιοχή που γειτνιάζει με την ΑΠΜ δυτικά, χρησιμοποιείται σε μεγάλο ποσοστό της από διάφορες βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Η παραλία της περιοχής δεν προσφέρεται για λουόμενους και δεν έχει αξιοποιηθεί για τουριστικούς σκοπούς λόγω του βιομηχανικού της χαρακτήρα. Η χερσαία περιοχή της ΑΠΜ είναι πολύ υποβαθμισμένη και χρησιμοποιείται συχνά από το κοινό για απόθεση αγρήστων υλικών. Εξάλλου στην περιοχή εκβάλλει ο Ποταμός Βαθείας και Γαρύλλης του οποίου η κοίτη είναι σε άσχημη οικολογική κατάσταση λόγω της παρουσίας στερεών απορριμμάτων.

Χάρτης 4.2.1-2: Κτηματικός χάρτης περιοχής μελέτης



Πηγή: Νικολαΐδης, 2008

Χάρτης 4.2.1-3: Ευρύτερη περιοχή μελέτης σε σχέση με την Λεμεσό



4.2.2 Εγκαταστάσεις προτεινόμενου έργου¹⁵

Το Προτεινόμενο Έργο αποτελεί μία σύνθετη ανάπτυξη η οποία συνδυάζει τόσο θαλάσσιες όσο και χερσαίες εγκαταστάσεις καθώς και ένα μεγάλο αριθμό χρήσεων και κατασκευών. Το έργο θα περιλαμβάνει εκτός από την μαρίνα, αναπτύξεις ψυχαγωγικού, εμπορικού, οικιστικού και πολιτισμικού χαρακτήρα.

Η οικιστική ανάπτυξη επικεντρώνεται στο δυτικό τμήμα της ΑΠΜ τόσο σε χερσαίο όσο και σε ανακτιμένο από τον θαλάσσιο χώρο έδαφος (επίχωση). Στο κεντρικό και ανατολικό μέρος της περιοχής μελέτης τοποθετούνται κυρίως εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής. Στο βορειοανατολικό άκρο της ΑΠΜ και συγκεκριμένα στην περιοχή των αποθηκών Τρακασόλ θα δημιουργηθούν πολιτιστικές εγκαταστάσεις ενώ εκεί θα μεταστεγαστεί και η ναυτική σχολή Hanseatic η οποία αυτή τη στιγμή βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της ΑΠΜ. Η συνολική χερσαία έκταση την οποία θα καταλαμβάνει το προτεινόμενο έργο ανέρχεται περίπου στις 50.000m². Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει συνοπτικά και κατά προσέγγιση την κατανομή των χρήσεων εντός της ΑΠΜ και ο χάρτης 6, τη γενική διαρρύθμιση του χώρου.

Πίνακας 4.2.2-1: Έκταση χρήσεων γης εντός της ΑΠΜ

Είδος Ανάπτυξης	Οικιστικές	Εμπορικές	Πολιτιστικές	Λειτουργικές
Εμβαδόν m ²	34.000	6.000	3.000	2.500

Πηγή: Νικολαΐδης, 2008

4.2.2.1 Οικιστικές Εγκαταστάσεις

Το προτεινόμενο έργο θα περιλαμβάνει 8 συνολικά συγκροτήματα οικιστικών μονάδων τα οποία παρουσιάζονται στον **Πίνακα 4.2.2-2** και το **Χάρτη 4.2.2-1** (Κόκκινο και Μωβ χρώμα).

Πίνακας 4.2.2-2: Οικιστικές Εγκαταστάσεις Προτεινόμενου Έργου

Τύπος Οικοδομής	Όροφοι	Τετραγωνικά (m ²)	Ύψος (m)
A	5	10.000	15

¹⁵ Εικόνες του έργου στο **Παράρτημα Η**.

B1,B2,B3	2	13.000	6
D1,D2	3	2.100	9
D3	5	8.000	15
K	-	900	-
ΣΥΝΟΛΟ		34.000 m ²	

Πηγή: Νικολαΐδης, 2008

Τα συγκροτήματα B1, B2&B3 και D3 θα ανεγερθούν σε επιχώσεις εντός του θαλάσσιου χώρου την περιοχής μελέτης.

4.2.2.2 Εμπορικές/ Γραφειακές Εγκαταστάσεις

Οι εγκαταστάσεις αυτές τοποθετούνται κυρίως στο κέντρο της ΑΠΜ στα συγκροτήματα E και F. Οι εμπορικές αναπτύξεις θα είναι τέτοιου τύπου ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες των χρηστών της μαρίνας αλλά να μην δρουν ανταγωνιστικά με το εμπορικό κέντρο της πόλης. Οι εγκαταστάσεις αυτές έχουν συνολικό εμβαδό 6000τ.μ και παρουσιάζονται στο **Χάρτη 4.2.2-1** με κίτρινο χρώμα.

4.2.2.3 Πολιτιστικές Εγκαταστάσεις

Σύμφωνα με τα σχέδια του εργοδότη οι κτηριακές εγκαταστάσεις των αποθηκών Τρακασόλ και ο γειτονικός χώρος, θα συντηρηθούν και θα ανακαινιστούν έτσι ώστε να φιλοξενήσουν δημόσιες και πολιτιστικές λειτουργίες. Το κτήριο από μόνο του παρουσιάζει πολιτιστικό ενδιαφέρον και θα επισκευαστεί σύμφωνα με τις οδηγίες του τμήματος αρχαιοτήτων έτσι ώστε να διατηρήσει τον χαρακτήρα του. Ο χώρος αυτός (**Χάρτης 4.2.2-1** - Μπλε χρώμα) καταλαμβάνει έκταση περίπου 3000τ.μ και οι λειτουργίες που θα φιλοξενήσει περιλαμβάνουν εκθεσιακούς χώρους, τη ναυτιλιακή σχολή Hanseatic κτλ.

4.2.2.4 Λειτουργικές Εγκαταστάσεις

Οι λειτουργικές εγκαταστάσεις του Προτεινόμενου Έργου περιλαμβάνουν τις εγκαταστάσεις που φιλοξενούν διεργασίες αναγκαίες για την ομαλή λειτουργία της μαρίνας καθώς και τους κοινόχρηστους χώρους και παρουσιάζονται στο **Χάρτη 4.2.2-1** με πορτοκαλί χρώμα:

- Σταθμό καυσίμων
- Χώρο συντήρησης, επισκευής και αποθήκευσης σκαφών (καρνάγιο)
- Γραφεία διοίκησης/ διεύθυνσης
- Δημόσιοι χώροι υγιεινής και Πρώτες βοήθειες
- Εγκαταστάσεις ελέγχου εισόδου
- Χώροι στάθμευσης

Συγκεκριμένα, προβλέπεται η διάθεση μισού (0.5) χώρου στάθμευσης για κάθε σκάφος το οποίο θα σταθμεύει στην μαρίνα. Οι χώροι στάθμευσης οργανώθηκαν στο βαθμό που ήταν εφικτό, σε μικρές ομάδες έτσι ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία μεγάλων σκληρών επιφανειών ενώ προβλέπεται και η διαμόρφωσή τους τόσο για σκοπούς απόκρυψης όσο και για σκοπούς αισθητικής. Στο βόρειο άκρο του Προτεινομένου Έργου θα κατασκευαστεί κεντρικός χώρος στάθμευσης με τέσσερα επίπεδα. Εκτιμάται ότι στο Προτεινόμενο έργο θα υπάρχουν συνολικά 1340 χώροι στάθμευσης. Στο Σχεδιάγραμμα 5.4 υποδεικνύεται η προτεινόμενη χωροθέτηση των χώρων στάθμευσης του έργου, όπως:

- Εγκαταστάσεις διαχείρισης μηχανέλαιων και τοξικών αποβλήτων
- Εγκαταστάσεις πυρασφάλειας
- Εγκαταστάσεις εφεδρικών συστημάτων ηλεκτροδότησης

4.2.2.5 Θαλάσσιες Εγκαταστάσεις

Το θαλάσσιο μέρος της ΑΠΜ του Προτεινόμενου Έργου είναι περίπου 140 000 μ². Στον χώρο αυτό θα τοποθετηθούν όλες οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις του Έργου και θα μπορούν να διακινούνται τα σκάφη.

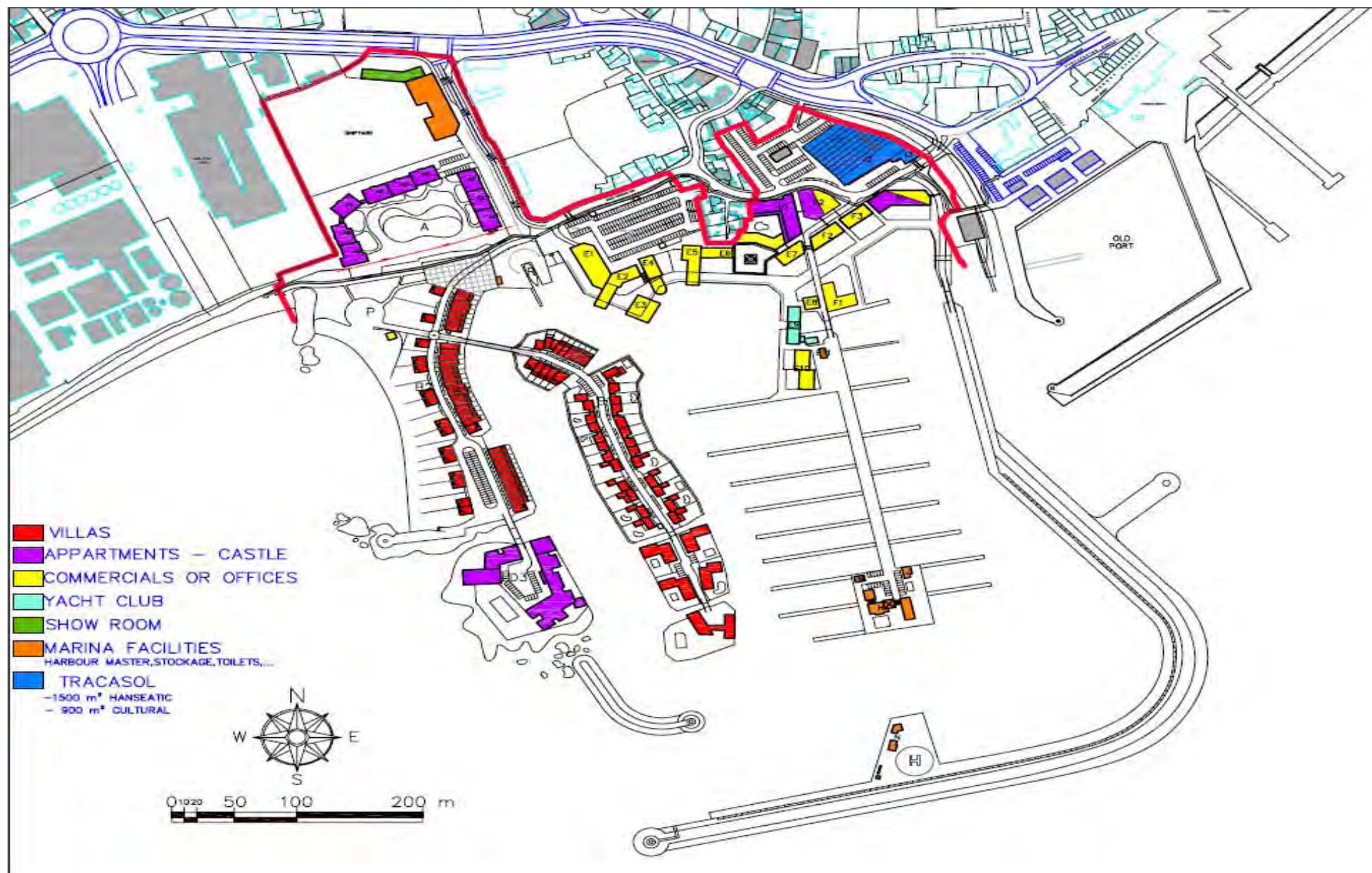
Οι κυριότερες θαλάσσιες εγκαταστάσεις του Προτεινόμενου Έργου περιλαμβάνουν:

- Χώρο ελλιμενισμού σκαφών

Το προτεινόμενο έργο έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει 1000 σκάφη, 600 σκάφη στους χώρους ελλιμενισμού και 400 σκάφη στους χερσαίους χώρους αποθήκευσης σκαφών.

- Κυματοθραύστες
- Κεντρικό Προβλήτα και Αποβάθρες
- Προβλήτα Πρόσδεσης Νεοαφικνυομένων Σκαφών
- Κρηπιδώματα
- Φάρους

Χάρτης 4.2.2-1: Γενικό σχέδιο προτεινόμενου έργου



4.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ένα πρόγραμμα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του όλους τους παράγοντες (κοινωνικοί, οικονομικοί, πολιτικοί) και να στοχεύει στην ικανοποίηση πολλαπλών στόχων όπως βελτίωση της ποιότητας ζωής, προσέλκυση επενδύσεων, προστασία του περιβάλλοντος, ικανοποίηση κοινωνικών αναγκών και οικονομική αναγέννηση. Δεν πρέπει ένα σχέδιο να κατευθύνεται μόνο από την φιλοδοξία της οικονομικής ανάπτυξης. Με την κατασκευή της μαρίνας στο χώρο που έχει επιλεγεί, πολλοί από τους παραπάνω στόχους είτε δε λαμβάνονται υπόψη, είτε δεν εκπληρώνονται σε ικανοποιητικό επίπεδο.

4.3.1 Πολεοδομικές επιπτώσεις

4.3.1.1 Χρήσεις Γης

Τα υπό κατασκευή έργα, όπως η ανάπλαση του δυτικού παραλιακού μετώπου, η αναδιαμόρφωση του παλιού λιμανιού – ψαρολιμανιού και η ολοκλήρωση των έργων της επίχωσης – μόλος, στόχος των οποίων είναι η αναβάθμιση του οδικού δικτύου, η διαμόρφωση πλατειών και πλακοστρώσεων, η ενδυνάμωση της ασφαλούς και συνεχούς διακίνησης πεζών και ποδηλατιστών και η δημιουργία πεζοδρόμου παράλληλα με τη θάλασσα, ώστε να επιτευχθεί η λειτουργική σχέση μεταξύ κέντρου πόλης και θάλασσας, έρχονται σε εμφαντική αντίθεση με την προτεινόμενη χωροθέτηση της μαρίνας (Στρατής, 2009). Αυτό συμβαίνει γιατί με την χωροθέτηση της μαρίνας στη συγκεκριμένη περιοχή αποκόπτεται η συνέχεια της ακτογραμμής και η σύνδεση του δυτικού παραλιακού μετώπου με το ανατολικό, κάτι που επιδιώκεται να εφαρμοστεί μέσω των σχεδίων που περιγράφηκαν στο Κεφάλαιο 3.

Επίσης δεν ακολουθήθηκε σωστή χωροθετική πολιτική για τα κέντρα ψυχαγωγίας (μυυραρίες, εστιατόρια, μουσικό-χορευτικά κέντρα κλπ.) και τα εμπορικά καταστήματα, τα οποία δημιουργούν εκτός από σημαντικές ηχητικές επιβαρύνσεις στην περιοχή και έντονο ανταγωνισμό με τις ήδη υπάρχουσες εμπορικές υποδομές του κέντρου της πόλης. Θα έπρεπε να χωροθετούνται σε επιλεγμένες περιοχές και να ικανοποιούν συγκεκριμένα κριτήρια και προϋποθέσεις έτσι ώστε να μην ανταγωνίζονται τις χρήσεις του κέντρου.

Ακόμα, υποστηρίζεται από το Δήμαρχο Λεμεσού Ανδρέα Χρίστου, ότι *‘με την ολοκλήρωση της μαρίνας, θα υπάρξει μια τεράστια ανάπτυξη σε όλη την πόλη, αλλά ειδικότερα στην περιοχή δυτικά του παλιού λιμανιού, η οποία έμεινε λίγο στάσιμη. Στόχος είναι η μετατροπή της σε οικονομικό κέντρο της Λεμεσού και η ανάπτυξη των δυτικών συνοικιών.’* (Αβραμίδου, 2009)

Το έργο όμως δεν αναμένεται να έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Με τη χωροθέτηση του στο συγκεκριμένο σημείο απομονώνεται το υπόλοιπο δυτικό κομμάτι και συνεχίζει να αποτελεί δευτερεύουσα επιλογή ανάπτυξης, αφού σύμφωνα με την πολιτική του Σ.Π.Κ.Α. θα υπάρξει συγκέντρωση και ενοποίηση της εμπορικής δραστηριότητας σε συμπαγείς περιοχές για σκοπούς αποδοτικότερης οργάνωσης. Επομένως θα υπάρξει προσθήκη πόλου έλξης στην ήδη συμπαγή και ανεπτυγμένη περιοχή κέντρου και όχι δημιουργία νέου στις δυτικές συνοικίες, πράγμα που είναι και το ζητούμενο.

4.3.1.2 Υποδομές

Σύμφωνα με το Σ.Π.Κ.Α. και το Τ. Σ. Λ παρατηρείται έλλειψη διαμορφωμένων ελεύθερων χώρων ψυχαγωγίας, άθλησης και πρασίνου καθώς και αναψυχής στο κέντρο της πόλης. Το πρόβλημα επιδεινώνεται, καθώς και στην κατασκευή της μαρίνας το δομήσιμο εμβαδό που έπρεπε να διατεθεί για τη δημιουργία αναπτύξεων αναψυχής/ψυχαγωγίας, όπως αθλητικά κέντρα, κλειστά γυμναστήρια, γήπεδα *bowling*, *aquarium*, ναυτική λέσχη, παιδικό σταθμό κλπ, ή και για άλλες επιθυμητές αναπτύξεις όπως συνεδριακό κέντρο δεν υφίσταται. Για την ακρίβεια, οι παραπάνω υποδομές θα έπρεπε να καταλαμβάνουν έκταση περίπου 10.000 τ.μ. Αντί αυτού, η συγκεκριμένη έκταση χρησιμοποιείται για οικιστικές (ξενοδοχεία, βίλες) και εμπορικές (καταστήματα, εστιατόρια, γραφεία) υποδομές, ερχόμενο σε άμεση αντίθεση με την πολιτική των Σχεδίων που ορίζουν ότι : «Μικρές διαφοροποιήσεις στις πιο πάνω αναλογίες θα μπορούσαν να γίνουν αποδεκτές εφόσον η συνολική ανάπτυξη είναι ισορροπημένη με την ανάμιξη σε ικανοποιητικό βαθμό διαφόρων επιθυμητών χρήσεων». (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2006β)

Όσον αφορά τους χώρους πρασίνου, ορίζεται από το Σχέδιο ότι σε δύο ως τρία κατάλληλα σημεία του χώρου της μαρίνας θα δημιουργηθούν ιδιωτικοί χώροι πρασίνου (πάρκα) συνολικής έκτασης 15% περίπου, δηλαδή 7.500 τ.μ. του καθορισμένου χερσαίου χώρου. Οι χώροι πρασίνου θα διαμορφωθούν κατάλληλα προς ικανοποίηση της Πολεοδομικής Αρχής. Οι χώροι θα χρησιμοποιούνται από το κοινό για σκοπούς αναψυχής και ψυχαγωγίας ελεύθερα. Παρόλα αυτά η αρμόδια κατασκευαστική εταιρεία δεν περιλαμβάνει καθόλου στο σχέδιο της τέτοιου είδους (ιδιωτικούς) ή παρεμφερής (δημόσιους) χώρους πρασίνου.

Όπως αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 3, παρατηρείται μεγάλη συγκέντρωση δραστηριοτήτων στην περιοχή του κέντρου. Η εγκατάσταση της μαρίνας θα προσελκύσει περισσότερες παρόμοιες λειτουργίες, όπως δραστηριότητες αναψυχής, εμπορικές δραστηριότητες που με

την σειρά τους θα επιτείνουν το πρόβλημα της υπερβολικής συγκέντρωσης δραστηριοτήτων συναφών και μη στην περιοχή.

Τέλος σημαντικό πρόβλημα στο σχέδιο της μαρίνας αποτελούν οι χώροι στάθμευσης. Σύμφωνα με το προτεινόμενο σχέδιο θα κατασκευαστούν «ικανοποιητικοί» χώροι στάθμευσης που θα αντιστοιχούν μια (1) θέση ανά δυο (2) σκάφη, δηλαδή αναλογία 1:0,5. Αυτή η αναλογία όμως, είναι πολύ μικρή σε σχέση με τα πρότυπα του Παγκόσμιου Οργανισμού Θαλάσσιων και Πλωτών Υποδομών (PIANC,1978) που υποδεικνύει ότι για κάθε σκάφος αντιστοιχεί το λιγότερο 1,2 θέσεις στάθμευσης. Επίσης η αναλογία αυτή προσαρμόζεται ανάλογα με το μήκος του σκάφους. Άρα αποδεικνύεται ότι οι χώροι στάθμευσης δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών της μαρίνας.

4.3.1.3 Κυκλοφοριακά

Τα βασικά προβλήματα ανάπτυξης του κέντρου της πόλης προκύπτουν λόγω του περιορισμένου σε χωρητικότητα ακτινωτού οδικού δικτύου και της ανεπάρκειας συναφών διευκολύνσεων, όπως είναι οι χώροι στάθμευσης, οι πεζόδρομοι και τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τα οποία μειώνουν την προσπελασιμότητα της περιοχής και δημιουργούν κυκλοφοριακή συμφόρηση.

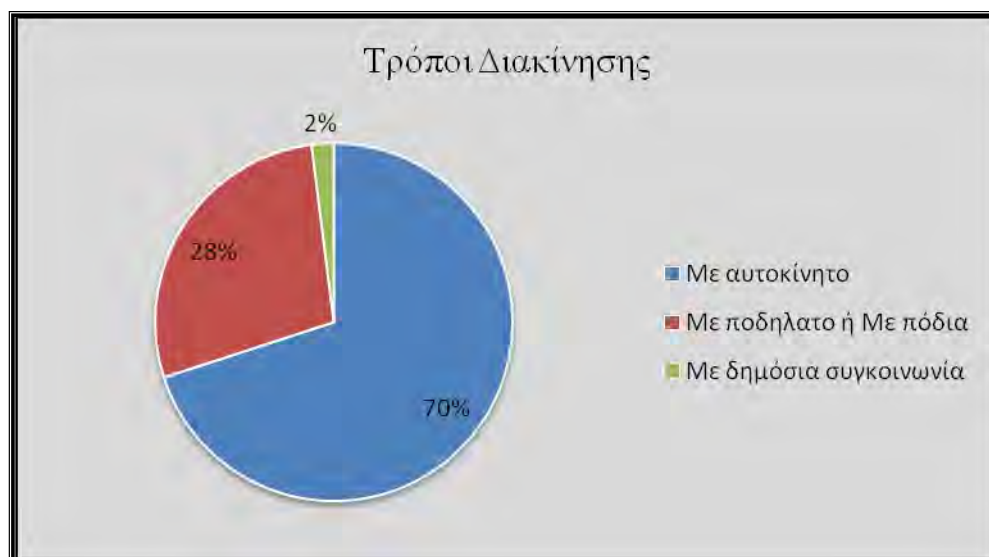
Η περιοχή του κέντρου, όπου πρόκειται να κατασκευαστεί η μαρίνα, αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης με σφαίρα επιρροής ολόκληρη την περιφέρεια και προσελκύει πολυάριθμες διακινήσεις ιδιωτικών οχημάτων, λεωφορείων και πεζών. Η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού λειτουργιών και υπηρεσιών και η σύγκλιση του οδικού δικτύου, χωρίς σημαντικές βελτιώσεις ή επεκτάσεις, έχουν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην περιοχή.

Το κέντρο της πόλης εξυπηρετείται, κατά κανόνα, από στενούς δρόμους περιορισμένης χωρητικότητας, αρκετοί από τους οποίους λειτουργούν και ως εμπορικοί άξονες, γεγονός που μειώνει επιπλέον φέρουσα ικανότητα τους. Οι κύριες οδικές αρτηρίες περιμετρικής κυκλοφορίας που συμπληρώνουν το ακτινωτό δίκτυο δεν μπορούν να αποσυμφορήσουν επαρκώς το κέντρο της Λεμεσού γιατί εξυπηρετούν ταυτόχρονα και τις ευρύτερες κυκλοφοριακές ανάγκες ολόκληρου του αστικού συγκροτήματος.

Η προβληματική διάρθρωση του οδικού δικτύου συνοδεύεται από την αυξημένη τάση χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου (**Διάγραμμα 4.3.1.3-1**), το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των αστικών συγκοινωνιών και τις σημαντικές ελλείψεις σε υποδομή (χώροι στάθμευσης, πεζοδρόμια, πεζόδρομοι κλπ). Ο συνδυασμός των παραπάνω, επιτείνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα που χαρακτηρίζεται από τη συμφόρηση της τροχαίας

κίνησης, τα οδικά δυστυχήματα, την παράνομη στάθμευση και τη ρύπανση του περιβάλλοντος.

Διάγραμμα 4.3.1.3-1: Κατανομή τρόπων μεταφοράς στην πόλη της Λεμεσού



Πηγή: Colin Buchanan & Partners, 1994

Ο κύριος δρόμος στην περιοχή αποτελείται από τις οδούς Τζ. Μπαγιάρ, Αγίας Θέκλας και Συντάγματος ο οποίος βρίσκεται στο βόρειο όριο του χώρου της ανάπτυξης. Στο παρόν στάδιο ο οδικός άξονας που συνδέει την Φρ. Ρούσβελτ με την παραλιακή λεωφόρο της πόλης είναι δρόμος δύο λωρίδων κυκλοφορίας. Ο δρόμος που αποτελεί βασικό συνδετήριο δρόμο της πόλης παρουσιάζει κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις ώρες αιχμής.

Στο προτεινόμενο σχέδιο δεν έχουν ληφθεί υπόψη τα πιο πάνω κυκλοφοριακά προβλήματα, έτσι δεν προβλέπεται οποιαδήποτε παρέμβαση για αντιμετώπιση ή έστω ελαχιστοποίηση αυτών. Αντίθετα, το έργο αναμένεται να επιδεινώσει το υπάρχων πρόβλημα κυκλοφορίας, αφού προβλέπεται αύξηση οχημάτων προς και από την συγκεκριμένη περιοχή, επομένως επιβάρυνση των οδικών αξόνων προς και από το κέντρο.

Η κυκλοφοριακή μελέτη που πραγματοποιήθηκε για το σκοπό αυτό, έχει αναλύσει τους κυκλοφοριακούς φόρτους σε συνδέσεις δρόμων της περιοχής γύρω από τη μαρίνα. Η μελέτη ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2008, με αποτέλεσμα να μην έχει συμπεριληφθεί ο φόρτος κυκλοφορίας κατά την καλοκαιρινή περίοδο, στην οποία ως γνωστόν απευθύνεται και η λειτουργία της μαρίνας. Εκτός αυτού οι μετρήσεις αφορούσαν μόνο τον ωριαίο

φόρτο μεταξύ 17:00 – 18:00, που δεν αποτελούν ώρες αιχμής, παραλείποντας να αναφέρει τη μέρα διεξαγωγής των μετρήσεων.

Ο χάρτης **Χάρτης 4.3.1.3-1** καταγράφει τη Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία. Υπάρχει μια αύξηση του αριθμού αυτού κατά 6,2% κάθε χρόνο. Έτσι μέχρι την αποπεράτωση των έργων της μαρίνας ο φόρτος αυτός θα αυξηθεί κατά πολύ.

Η εσωτερική κατανομή των ροών της κυκλοφορίας στην περιοχή του κέντρου αποδεικνύει ότι το παράκτιο οδικό δίκτυο που αποτελείται από τις οδούς Συντάγματος, Σπύρου Αραούζου, George Street, Αμαθούντος και 28 Οκτωβρίου, καθώς και Αγίου Ανδρέου υποστηρίζει τις κυριότερες ροές του κέντρου, με τη συμβολή και του περιμετρικού δρόμου της Γλάδστωνος. Έτσι, οι κύρια επιβαρημένες περιοχές είναι αυτές που βρίσκονται γύρω από την ίδια οδό Αγίου Ανδρέα και γύρω από την κεντρική οδό Ανεξαρτησίας. Ενώ η μέση ταχύτητα στο αστικό κέντρο με 18,6 χλμ/ώρα ήδη χαμηλά, οι κύριοι δρόμοι αντιπροσωπεύουν ακόμη χαμηλότερες μέσες ταχύτητες <12,5 km / h. (Colin Buchanan και Partners, 1994)

Ένα άλλο πρόβλημα που παρατηρείται έχει να κάνει με τους ποδηλατοδρόμους. Όπου αν και προνοούνται στα σχέδια ανάπτυξης, απουσιάζουν από τον ολικό σχεδιασμό της περιοχής της μαρίνας.

Ενώ όλες οι Ευρωπαϊκές πόλεις καταβάλλουν προσπάθειες για να εντάξουν στη ζωή των κατοίκων το ποδήλατο, στη Λεμεσό γίνεται ακριβώς το αντίθετο. Πρωταρχικός στόχος είναι η δημιουργία αυτοκινητοδρόμων και η εκμετάλλευση του χώρου που προοριζόταν για ποδηλατοδρόμους για την ανέγερση οικοδομών.

Χάρτης 4.3.1-1: Κυκλοφοριακή κίνηση στο βασικό κεντρικό δίκτυο της πόλης



Πηγή: Colin Buchanan και Partners, 1994

4.3.2 Επιπτώσεις ως προς την εικόνα της πόλης

‘Με πρότυπο τις Ευρωπαϊκές πόλεις που κέρδισαν ήδη το δικό τους στοίχημα, η νέα μαρίνα Λεμεσού θα συνυπάρξει αρμονικά με το χαρακτήρα της παλιάς πόλης. Οι επεμβάσεις σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να είναι ξενόφερτες και δεν πρόκειται να αλιώσουν το χαρακτήρα που διατηρεί η περιοχή. Στόχος δεν είναι να εμφανιστεί από το πουθενά μια νέα μαρίνα. Στόχος είναι η ανασυγκρότηση, αναβάθμιση και βιώσιμη ανάπτυξη της υφιστάμενης μαρίνας-ψαρολίμανο σε συνάρτηση με τη νέα. Σε ένα νέο πολυσύνθετο χώρο, που θα αποτελείται από λειτουργικές επιμέρους περιοχές. Επιδιώκουμε με μια σειρά από έργα, την αλλαγή και την ανάπτυξη της ‘Παλιάς Λεμεσού’, άλλα πάντα με σεβασμό στην ιστορία, στον πολιτισμό, τον συμβολισμό και το χαρακτήρα της πόλης μας.’ (Κωνσταντίνου, 2009)

Η συνέντευξη προέρχεται από το Δήμαρχο της Λεμεσού, Ανδρέα Χρίστου, εκφράζοντας τις προσδοκίες του όσον αφορά την πόλη και την αναπτυξιακή πορεία του κέντρου της σε συνδυασμό με το χαρακτήρα που επιθυμείται να διατηρηθεί. Τα λεγόμενα του, έρχονται σε σύγκρουση με την απόφαση δημιουργίας μαρίνας κατά τα πρότυπα του Dubai (Στρατής, 2009).

Σημαντικό ρόλο παίζει, από ότι είδαμε και στην περίπτωση άλλων χωρών στο κεφάλαιο 2, η διατήρηση της μοναδικότητας της περιοχής η οποία μπορεί να επιτευχθεί με την εκμετάλλευση ειδικών γεγονότων καθώς και με τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και των ιστορικών κτιρίων. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτή η μοναδικότητα, πρέπει να αποφευχθεί η αντιγραφή άλλων σχεδίων, καθώς η κάθε περιοχή παρουσιάζει τις δικές της ιδιαιτερότητες και έχει να επιδείξει διαφορετικά πλεονεκτήματα.

4.3.3 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις

Ολόκληρο το σύστημα εκπόνησης έργων νοσεί στον τομέα του περιβάλλοντος στην Κύπρο. Το σύστημα ελέγχου παρουσιάζεται προβληματικό και ελλιπές. Η υπηρεσία περιβάλλοντος, υπεύθυνη για τις περιβαλλοντικές μελέτες απασχολεί μόνο 30 από τα 110 άτομα που θα έπρεπε, σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Οι περιβαλλοντικές μελέτες για κάθε είδους δημόσιο έργο ανατίθενται σε εταιρίες με τις

χαμηλότερες αμοιβές, έστω και αν έχει προϋπολογιστεί διάθεση για υψηλότερο ποσό από την κυβέρνηση (Κωστακόπουλος, 2008).

Η μελέτες όλως παραδόξως εκπονούνται μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα (των 2 μηνών), και η αρμόδια υπηρεσία που την έχει αναθέσει την αποδέχεται και τη στηρίζει, έτσι ώστε να αποφύγει καθυστερήσεις (αφού ήδη η περιβαλλοντική μελέτη ανατέθηκε ‘κατόπιν εορτής’) και επιπλέον κόστος σε περιπτώσεις που η πρώτη είναι ελαττωματική και επιβάλλεται ανάθεση σε άλλη εταιρεία. Το πιο ουσιαστικό όμως, είναι πώς δεν δημοσιεύεται η πρωταρχική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην εφημερίδα της κυβερνήσεως, όπως επιβάλλει ο νόμος περί πολεοδομίας και χωροταξίας (Κωστακόπουλος, 2008).

Όπως δηλώνει ο Μιχάλης Λοϊζίδης, Μηχανικός Περιβάλλοντος και μέλος των Οικολόγων Περιβαλλοντιστών, *‘Όταν πεις στον επιχειρηματία ότι θα χρειαστεί επένδυση επιπλέον μισού εκατομμυρίου για τη προστασία του περιβάλλοντος, το πιο πιθανόν είναι να σε αποδεσμεύσει από τα καθήκοντα σου’* (Κωστακόπουλος, 2008).

Εκτός από τη γενικά κακή εικόνα, που παρουσιάζουν τα μεγάλα δημόσια έργα ως προς το περιβάλλον, στην περίπτωση της μαρίνας Λεμεσού υπάρχουν αρκετές επιπτώσεις στο περιβάλλον κατά την κατασκευή αλλά και λειτουργία της που οι πλείστοι αγνοούν και οι λίγοι εθελοτυφλούν.

Όπως είναι γνωστό, η ύπαρξη ενός λιμένα στο αστικό περιβάλλον, όχι μόνο εμπορικού αλλά και τουριστικού, έχει άμεσες επιπτώσεις σε αυτό. Παρατηρείται υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, η οποία προκαλείται από τη θαλάσσια και την ατμοσφαιρική ρύπανση. Η χωροθέτηση του λοιπόν στον ιστορικό πυρήνα της πόλης, θα επιδεινώσει την ρύπανση και θα αποτελέσει αποτρεπτικό παράγοντα στην πολιτική των σχεδίων για προσέλκυση κατοίκων στο κέντρο της πόλης.

4.3.3.1 Θαλάσσια Ρύπανση

Ένα πρόβλημα το οποίο απουσιάζει από την περιβαλλοντική μελέτη, είναι οι συνέπειες κατασκευής κτισμάτων γύρω από τη μαρίνα, σε σχέση με την ανανέωση των νερών στη λιμενολεκάνη. Όπως έχει αναφερθεί και στην ενότητα 2.5, εάν τα κτίρια που θα κατασκευαστούν δίπλα στον λιμένα εμποδίζουν τους επικρατούντες ανέμους να φθάσουν σε αυτόν, τότε η οξυγόνωση και η ανανέωση της λιμενολεκάνης λόγω των ανεμογενών επιφανειακών ρευμάτων, καθίσταται προβληματική και είναι

πιθανή η δημιουργία ‘νεκρών’ ζωνών. Από το σχέδιο κατασκευής διαπιστώνεται ο όγκος και ο αριθμός των κτιρίων περιμετρικά της μαρίνας, που σε συνδυασμό με το ύψος τους αναμένεται να προκαλέσουν προβλήματα στην ανανέωση των νερών. Σε κάθε περίπτωση, η χωροθέτηση της μαρίνας πρέπει να εξασφαλίζει την ικανοποιητική κυκλοφορία και την επαρκή ανανέωση των νερών της με φυσικούς μηχανισμούς (π.χ. άνεμος, παλίρροια, διοχέτευση φυσικών ρευμάτων μέσα στη μαρίνα) ή ακόμα και σε σπανιότερες περιπτώσεις, με τεχνικά μέσα (π.χ. άντληση νερού από την εξωτερική περιοχή), τα οποία είναι ιδιαίτερα δαπανηρά.

Επίσης σημειώνεται ότι για την κατασκευή εκτεταμένων λιμενικών έργων απαιτούνται εκατομμύρια κυβικά μέτρα εξειδικευμένων λατομευτικών υλικών. Η κατασκευή τόσων πολλών και μεγάλων λιμενικών έργων θα οδηγήσει σε κατακόρυφη αύξηση των αναγκών σε οικοδομικά υλικά και ιδιαίτερα των κατάλληλων λίθων. Σύμφωνα με μελέτες και τεχνικές έρευνες που πραγματοποιήθηκαν από το Κίνημα Οικολόγων Περιβαλλοντιστών, η Κύπρος δεν διαθέτει ούτε την απαραίτητη ποσότητα αλλά ούτε και την κατάλληλη ποιότητα τέτοιων υλικών. Προγραμματίζεται να ανοίξουν άλλα 2 λατομεία, με αποτέλεσμα το ξεγύμνωμα και την καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος. Από την απόρριψη των επιχωματώσεων και ασβεστόλιθων, (οι οποίοι κατά τη συνήθη κυπριακή πρακτική δεν θα πλένονται πρώτα και πολλοί είναι εύθρυπτοι), θα υπάρξει ολοκλήρωση της θαλάσσιας καταστροφής που επέφερε η λειτουργία και οι συνεχείς εκβαθύνσεις του εμπορικού λιμανιού, με θόλωση της θάλασσας που θα φτάσει και πέραν της τουριστικής περιοχής (Δρ.Σαζείδης, 2009, SigmaLive, 2008).

Όσον αφορά το παλιό λιμάνι, που στοχεύει να επαναλειτουργήσει μετά τις απαιτούμενες αναπλάσεις, θα υποστεί υποβάθμιση λόγω του ποταμού Γαρύλλης που θα εκβάλλει δυτικά του, και λόγω της μαρίνας που θα παρεμποδίζει την έξοδο των υδάτων του ποταμού προς την θάλασσα, με αποτέλεσμα να λιμνάζουν εντός του παλιού λιμανιού και να δημιουργούν σοβαρές και επικίνδυνες εστίες μόλυνσης (Δρ.Σαζείδης, 2009).

Χάρτης 4.3.3-1: Επιφανειακά νερά

Πηγή: Νικολαΐδης Π. , 2008

Λόγω της μεγάλης έκτασης που καταλαμβάνει το έργο της μαρίνας, αυτονόητο είναι και το μέγεθος της ρύπανσης του θαλάσσιου χώρου. Λαμβάνοντας υπόψη την κατεύθυνση των θαλάσσιων ρευμάτων προς τα ανατολικά και ότι σε απόσταση ενός χιλιομέτρου υπάρχουν παραλίες για λουόμενους η ανάγκη αντιμετώπισης των συνεπειών της ρύπανσης γίνεται όλο και πιο επιτακτική.

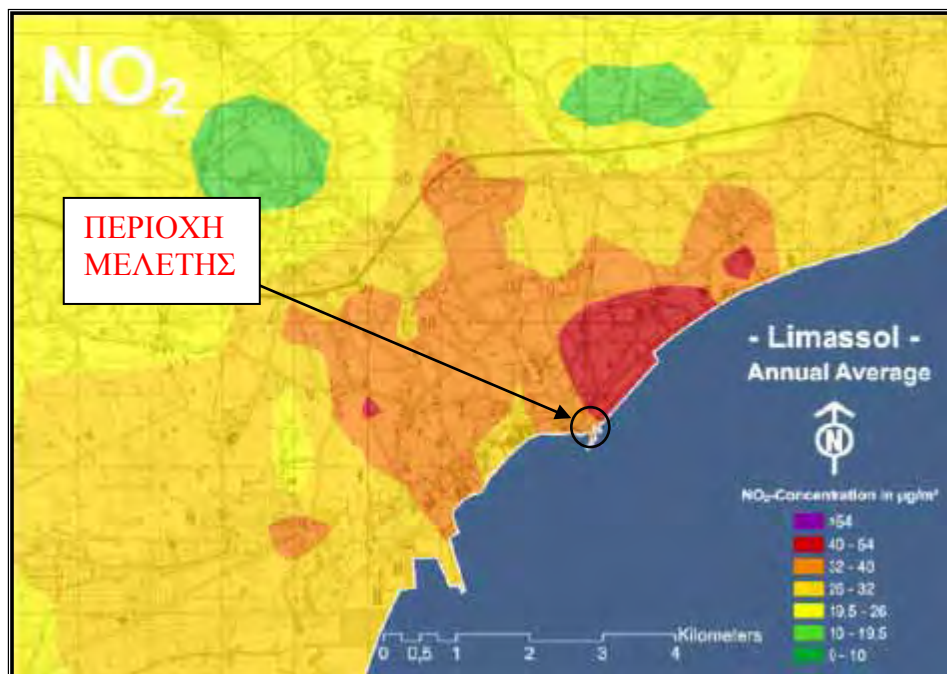
4.3.3.2 Ατμοσφαιρική Ρύπανση

Η ποιότητα της ατμόσφαιρας στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζεται στην μελέτη της UNOPS ‘Preliminary Assessment of Ambient Air Quality in Cyprus’ του 2004. Σύμφωνα με τα πορίσματα της μελέτης αυτής, οι συγκεντρώσεις των αέριων ρύπων στην περιοχή βρίσκονται σε σχετικά υψηλά επίπεδα σε σχέση με τις κανονικές συγκεντρώσεις. Αυτό φαίνεται και στα σχετικά διαγράμματα πιο κάτω.

Οι συγκεντρώσεις του Διοξειδίου του Αζώτου (NO₂) (Χάρτης 4.3.3.2-1) είναι της τάξης των 32-45mg/m³ ενώ οι κανονικές τιμές για πόλεις είναι 19.5-26mg/m³. Η κυριότερη πηγή εκπομπής NO₂ στην περιοχή είναι η κυκλοφοριακή κίνηση ενώ η διακύμανση των συγκεντρώσεων μεταξύ καλοκαιριού και χειμώνα δεν είναι ιδιαίτερα σημαντική, αφού η μείωση που θα αναμενόταν το καλοκαίρι λόγω των θαλάσσιων ανέμων, οι οποίοι

απομακρύνουν τους ρύπους από την περιοχή, αντισταθμίζεται από τη σημαντική αύξηση της κυκλοφοριακής κίνησης κατά την τουριστική περίοδο (Günter και Pfeiffer, 2004).

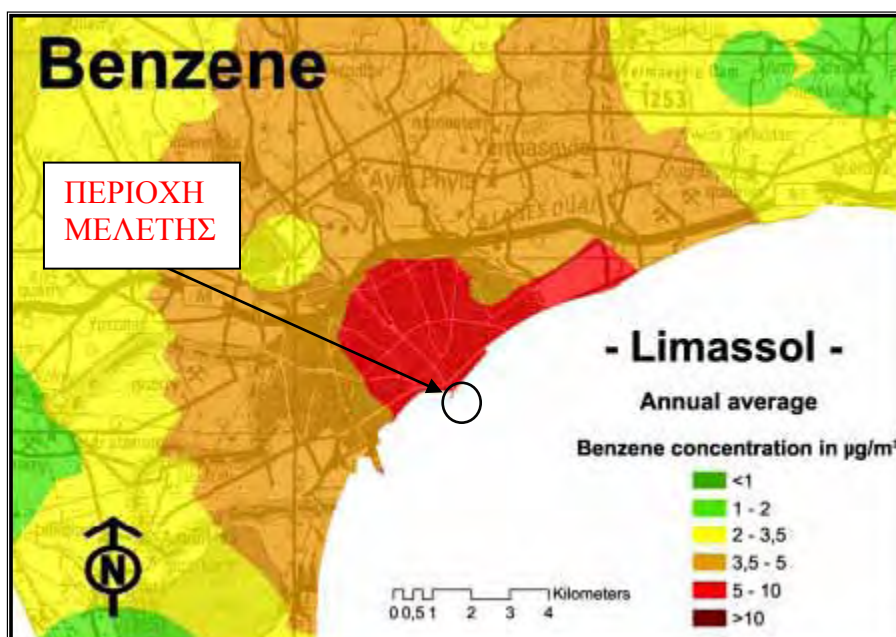
Χάρτης 4.3.3-2: Μέσες ετήσιες συγκεντρώσεις NO₂



Πηγή: Günter και Pfeiffer, 2004

Όπως και στην περίπτωση του διοξειδίου του Αζώτου, έτσι και το βενζόλιο C₆H₆, ρύπος εξαιρετικά επικίνδυνος, συστατικό της βενζίνης και αποδεδειγμένος καρκινογόνος παράγοντας, παρουσιάζεται σε υψηλές συγκεντρώσεις εντός της περιοχής (5-10mg/m³) (Günter και Pfeiffer, 2004).

Χάρτης 4.3.3-3: Μέσες ετήσιες συγκεντρώσεις Βενζόλης



Πηγή: Günter και Pfeiffer, 2004

Οι συγκεντρώσεις Αιωρούμενων Σωματιδίων PM10 που παρατηρούνται στην περιοχή φτάνουν τα 30-40mg/m³ με κίνδυνο να ξεπεράσουν το όριο των 40 mg/m³ που καθορίζεται από την ΕΕ (Günter και Pfeiffer, 2004). Τα υψηλά επίπεδα οφείλονται κυρίως στην αυξημένη κυκλοφοριακή κίνηση που παρατηρείται στο κέντρο της πόλης, στα σωματίδια άλατος από την θάλασσα αλλά και στη σκόνη που προέρχεται από τη Σαχάρα. Τα επίπεδα αιωρούμενων σωματιδίων παρουσιάζονται σημαντικά αυξημένα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω (Günter και Pfeiffer, 2004):

- Της μειωμένης φυτοκάλυψης του εδάφους
- Της ξηρασίας του εδάφους
- Της χαμηλής βροχόπτωσης
- Της αυξημένης κυκλοφορίας

Χάρτης 4.3.3-4: Ετήσιες συγκεντρώσεις PM₁₀ συμπεριλαμβανομένων ειδικών συμβάντων (Σκόνη από Σαχάρα)



Πηγή: Günter και Pfeiffer, 2004

Όσον αφορά τα επίπεδα θορύβου παρουσιάζονται αυξημένα. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν με βάση την υπάρχουσα κατάσταση της περιοχής, γεγονός που σημαίνει αύξηση τους και κατά την κατασκευή αλλά και κατά την λειτουργία¹⁶ της μαρίνας.

Όπως υποδεικνύεται από τον **Πίνακα 4.3.3.2-1** και **Χάρτη 4.3.3.2-4**, η ψηλότερη στάθμη θορύβου παρουσιάζεται στη Θέση 2 (Γωνία Τζελάλ Μπαγιάρ και Κιοπρουλουζάντε) με τιμή $Leq = 65.7 \text{ dB (A)}$. Η θέση 1 η οποία βρίσκεται στην παραλιακή ζώνη παρουσιάζει την χαμηλότερη στάθμη θορύβου ($Leq = 52.4 \text{ dB(A)}$), λόγω της απουσίας χρήσεων που παράγουν θόρυβο. Παρόμοια επίπεδα θορύβου παρουσιάζονται και εντός του Παλαιού Λιμανιού Λεμεσού ($Leq = 54.2 \text{ dB(A)}$). Η θέση 3, η οποία αντιπροσωπεύει την τυπική οικιστική χρήση, παρουσιάζει επίπεδα θορύβου

¹⁶ Μετρήσεις που έγιναν στο χώρο της ιδιωτικής μαρίνας του St.Rafael, παρουσιάζουν στάθμη θορύβου από 60dB – 75 dB. Να αναφερθεί ότι η περιοχή χωροθέτησης της συγκεκριμένης μαρίνας είναι στα προάστια, όπου δεν βάλλεται από δευτερεύοντες πηγές θορύβου (Νικολαΐδης, 2008).

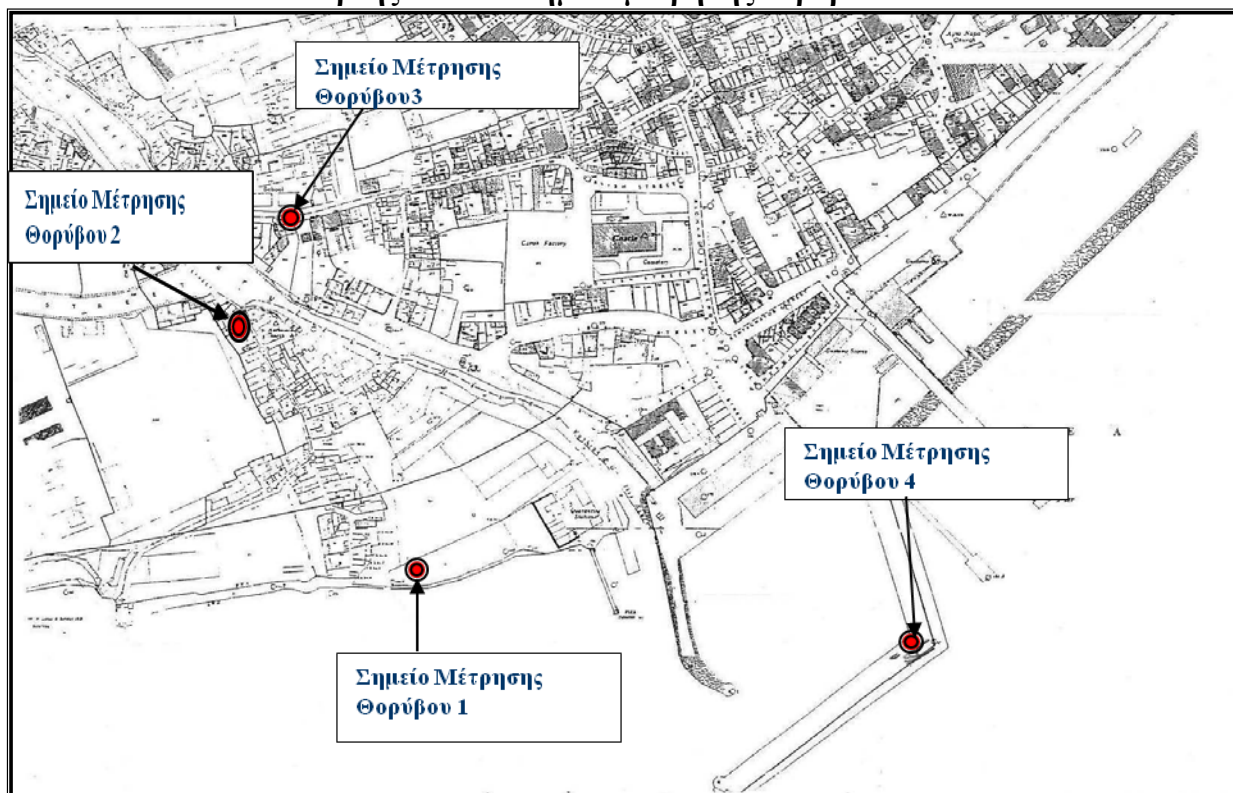
της τάξης των $L_{eq} = 55.4 \text{ dB(A)}$. Να σημειωθεί ότι το όριο θορύβου που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι στα 55 dB (Νικολαΐδης, 2008).

Πίνακας 4.3.3-1: Αποτελέσματα Μετρήσεων Στάθμης Θορύβου

Χρονική περίοδος / Θέση	L_{eq} dB(A)	Μέγιστη dB(A)	Ελάχιστη dB(A)
Θέση 1	52.4	54.2	51.7
Θέση 2	65.7	68.5	62.1
Θέση 3	55.4	56.2	54.0
Θέση 4	54.2	54.8	53.7

Πηγή: Νικολαΐδης, 2008, ίδια επεξεργασία

Χάρτης 4.3.3-5: Σημεία μέτρησης θορύβου



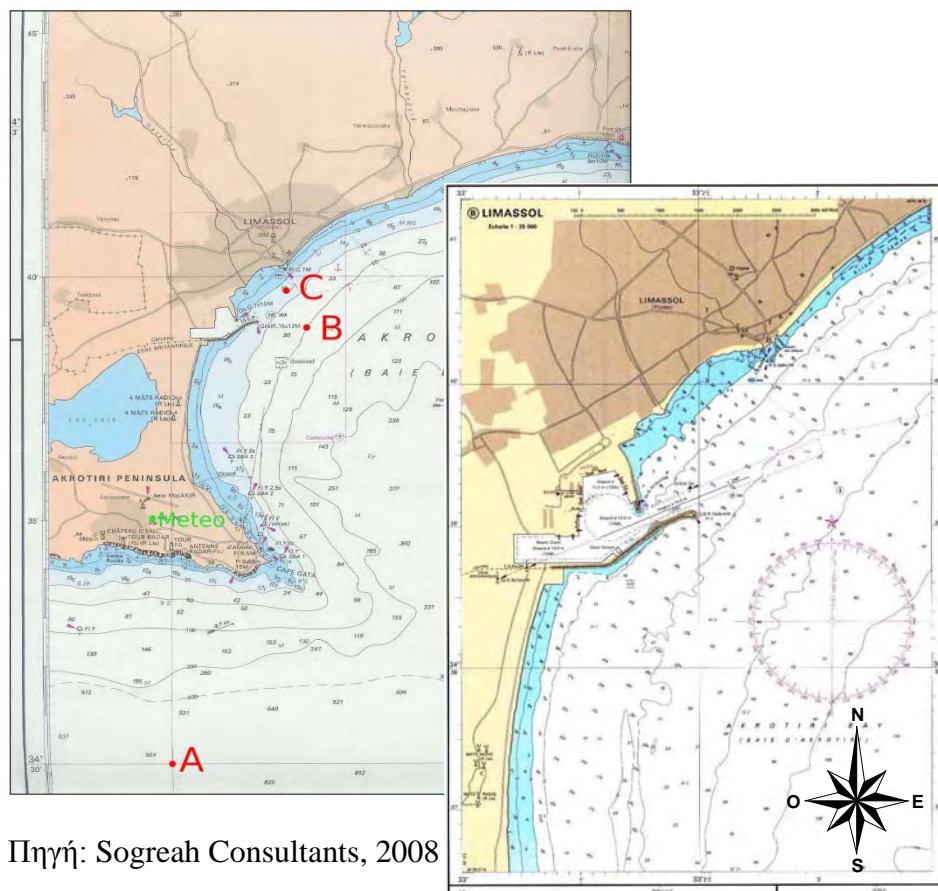
Πηγή: Νικολαΐδης, 2008

4.3.3.3 Κυματισμός

Η κατεύθυνση των κυμάτων καθώς και το ύψος τους όπως αναφέρθηκε στην παράγραφο 2.2 είναι καθοριστικοί παράγοντες για την επιλογή της θέσης μιας μαρίνας. Στην περίπτωση της μαρίνας Λεμεσού, παρουσιάζεται πρόβλημα όσον αφορά την ορθή αντιμετώπιση τους με την επιλογή προσανατολισμού του κυματοθραύστη.

Για την μέτρηση των ανέμων, κύριος παράγοντας δημιουργίας κυμάτων, τέθηκαν τρία σημεία: Α, Β και C, απόστασης 800μ, 50μ και 15μ από τη στεριά αντίστοιχα.

Χάρτης 4.3.3-6: Σημεία μέτρησης ταχύτητας ανέμων



Πηγή: Sogreah Consultants, 2008

Στον **Πίνακα 4.3.3.3-1** παρουσιάζεται το ύψος και η περιοδικότητα των κυμάτων που προκαλούνται από την ένταση και την κατεύθυνση των ανέμων στο σημείο Α του **Χάρτη 4.3.3.3-1**. Η κατεύθυνση των ανέμων η οποία προκαλεί το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι η Νοτιοδυτική (225° - 255°) και Δυτική (255° - 285°), δημιουργώντας κύματα ύψους 4.6μ μέχρι και 8.5μ.

Πίνακας 4.3.3-2: Ύψη και περιοδικότητα ανέμων στο σημείο Α

Return Period (yr)	Sector (Direction Degrees N)															
	045-075		075-105		105-135		135-165		165-195		195-225		225-255		255-285	
	Hmo (m)	Tp (s)	Hmo (m)	Tp (s)	Hmo (m)	Tp (s)	Hmo (m)	Tp (s)	Hmo (m)	Tp (s)	Hmo (m)	Tp (s)	Hmo (m)	Tp (s)	Hmo (m)	Tp (s)
1	2.7	8	2.7	8	1.9	7	1.9	7	1.9	8	3.0	10	4.6	12	4.6	12
2	3.1	8	3.0	8	2.2	7	2.1	8	2.3	9	3.7	10	5.2	13	5.2	13
5	3.6	9	3.4	9	2.6	7	2.7	8	2.7	9	4.5	11	6.1	13	6.0	14
10	4.1	9	3.8	9	2.9	8	3.0	8	2.9	9	5.1	12	6.8	14	6.8	15
50	4.9	10	4.4	10	3.6	8	3.6	9	3.6	10	6.5	12	8.2	15	8.0	15
100	5.1	10	4.6	10	3.7	9	3.9	9	3.8	10	6.9	12	8.5	15	8.5	16

Πηγή: Sogreah Consultants, 2008

Στη συνέχεια μελετήθηκε το σημείο Β του **Χάρτη 4.3.3.3-1 (Πίνακας 4.3.3.3-2)** όπου οι άνεμοι προκάλεσαν κύματα νότιας και ανατολικής κυρίως κατεύθυνσης με ύψη από 4.5μ μέχρι και 4.7μ.

Πίνακας 4.3.3-3: Ύψη και περιοδικότητα ανέμων στο σημείο Β

Return Period (yr)	Sector (Direction Degrees N)							
	075-105		105-135		135-165		165-195	
	E		ESE		SSE		S	
	Hmo (m)	Tr (s)	Hmo (m)	Tr (s)	Hmo (m)	Tr (s)	Hmo (m)	Tr (s)
1	2.3	7	1.9	7	1.7	7	2.1	8 or 14
2	2.6	8	2.1	7	2.0	7	2.4	9 or 14
5	3.1	8	2.6	7	2.3	8	3.0	9 or 14
10	3.5	9	3.0	7	2.7	9	3.4	10
50	4.2	10	3.7	8	3.3	10	4.3	11
100	4.5	10	3.9	8	3.5	10	4.7	11

Πηγή: Sogreah Consultants, 2008

Τέλος στον **Πίνακα 4.3.3.3-3** παρουσιάζονται τα στοιχεία ανάλυσης των κυμάτων που προκαλούνται από τους ανέμους στο σημείο C του **Χάρτη 4.3.3.3-1**. Παρατηρείται και σε αυτήν την περιοχή έντονη περιοδικότητα και ύψος κυμάτων (2.1 μ μέχρι 4.2μ.) σε ανατολικές, νοτιοανατολικές και νότιες κυρίως κατευθύνσεις όπως στο σημείο Β.

Πίνακας 4.3.3-4: Ύψη και περιοδικότητα ανέμων στο σημείο C

Return Period (yr)	Sector (Direction Degrees N)									
	075-105		105-135		135-165				165-195	
	E		ESE		SSE				S	
	Hmo (m)	Tr (s)	Hmo (m)	Tr (s)	Hmo (m)	Tr (s)	Hmo (m)	Tr (s)	Hmo (m)	Tr (s)
1	2.1	7	2.1	7	1.8	7	1.5	14	1.6	7
2	2.2	7	2.4	8	2.1	9	1.7	14	1.7	7
5	2.5	8	2.9	8	2.5	10	2.1	13	1.9	7
10	2.7	8	3.3	9	2.9	11	2.6	12	2.1	7
50	3.0	9	4.0	10	3.5	12	3.4	12	2.3	7
100	3.1	9	4.2	10	3.8	12	3.7	12	2.4	7

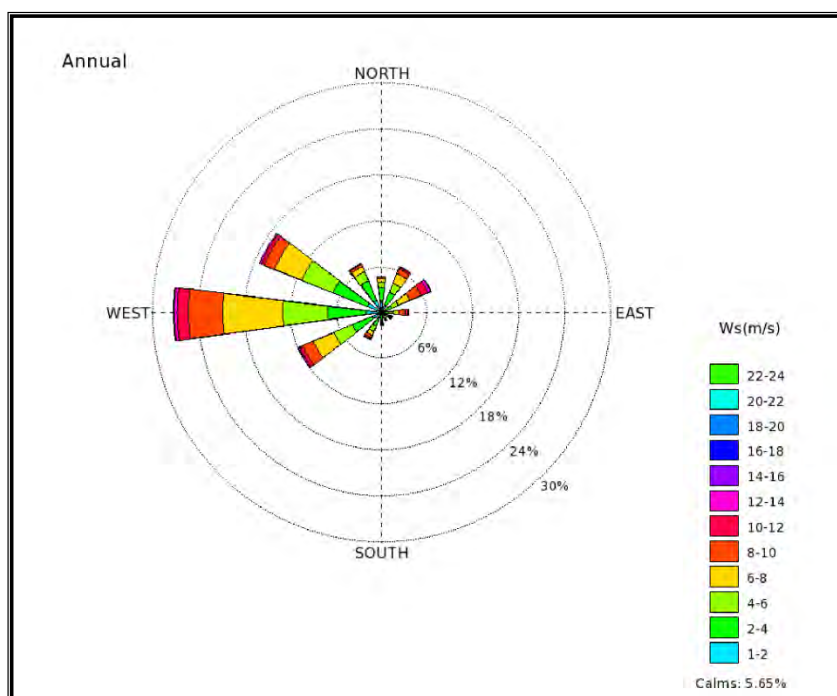
Πηγή: Sogreah Consultants, 2008

Η κατασκευάστρια εταιρεία λαμβάνοντας υπόψη τους **Πίνακες 4.3.3.3-3** και **4.3.3.3-2** και τα αποτελέσματα που παρουσιάζουν αποφάσισε την αποκοπή των ανατολικά προερχόμενων κυμάτων με την κατασκευή κυματοθραύστη με άνοιγμα προς τα δυτικά. Αυτό όμως δημιουργεί προβλήματα και εύλογες απορίες καθώς δεν λήφθηκαν υπόψη τα αποτελέσματα του σημείου Α (**Πίνακας 4.3.3.3-1**) όπου υπάρχει κυματισμός με δυτική – νοτιοδυτική κατεύθυνση και μάλιστα με μεγαλύτερο ύψος (φτάνουν τα 8.5 μ) σε σχέση με το ύψος των κυμάτων των άλλων σημείων. Επίσης με βάση μελέτη που πραγματοποίησε ο Κ.Ο.Τ, ο κόλπος του ακρωτηρίου σε συνδυασμό

με το νέο λιμάνι δεν είναι ικανά να περιορίσουν το ύψος και την περιοδικότητα των κυμάτων, λόγω έντονων δυτικών ανέμων (οι δυτικοί άνεμοι παρουσιάζονται να έχουν τη μεγαλύτερη ταχύτητα (W_s) φτάνοντας μέχρι και τα 14 m/s, **Διάγραμμα 4.3.3.3-1**) (GlobOcean, 2008). Η παραπάνω μελέτη αντικρούει το βασικό επιχείρημα της εταιρίας για τα φυσικά εμπόδια των κυμάτων που προκαλούνται από δυτικούς ανέμους. Εκτός αυτού την λανθασμένη επιλογή προσανατολισμού του κυματοθραύστη έρχεται να επιβεβαιώσουν και μαρτυρίες ψαράδων και ανθρώπων που λειτουργούν και εργάζονται στο παλιό λιμάνι και αντιμετωπίζουν καθημερινά προβλήματα με τον υπάρχον κυματοθραύστη (που έχει την ίδια κατεύθυνση με άνοιγμα προς τα δυτικά) καθώς ειδικά κατά την περίοδο του καλοκαιριού τα προβλήματα από τα δυτικώς ερχόμενα κύματα είναι πολλά και καθόλου αμελητέα. (Καριόλου και Καραγιάννης, 2009- Συνέντευξη).

Σύμφωνα με τον Adie (1984), για την κατασκευή κυματοθραυστών απαιτείται η συνεργασία Αρχιτέκτονα Μηχανικού, Πολιτικού Μηχανικού και το σημαντικότερο οι γνώσεις και η εμπειρία ενός ψαρά. Στην προκειμένη περίπτωση οι συμβουλές των ψαράδων δεν λήφθηκαν υπόψη στον σχεδιασμό του κυματοθραύστη.

Διάγραμμα 4.3.3.3-1: Ταχύτητα ανέμων στην περιοχή (C) του χάρτη 4-11



Πηγή: Rogan και Chrysanthou, 1993, Λαύκος Κ, 2009

4.3.4 Επιπτώσεις ως προς την τουριστική ανάπτυξη

4.3.4.1 Επάρκεια εξυπηρετήσεων

Σύμφωνα με την το Κεφάλαιο 2, η ζήτηση σε θέσεις ελλιμενισμού είναι μεγάλες όσο αφορά τις εσωτερικές όσο και τις εξωτερικές απαιτήσεις, έτσι οι θέσεις ελλιμενισμού πρέπει να είναι κατ’ ελάχιστο αριθμό στις 1000. Αντί αυτού ο αριθμός έχει μειωθεί στις 589 θέσεις, λόγω της αλόγιστης ανοικοδόμησης της περιοχής και τη δημιουργία επαύλεων για μεγαλύτερα κέρδη (Δρ.Σαζείδης, 2009). Το γεγονός αυτό έχει ως επακόλουθο, η αυξητική τάση που παρατηρείται στη ζήτηση θέσεων (του 10-12 % των μικρών σκαφών) να μην μπορεί να ικανοποιηθεί.

Επιπρόσθετα, οι μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού που παραχωρούνται (μεχρι 8μ)¹⁷, είναι μόνο 85 (Καριόλου Α. , 2009), γεγονός που δημιουργεί προβλήματα στον εσωτερικό θαλάσσιο τουρισμό, αφού οι απαιτήσεις για μόνιμες θέσεις είναι τετραπλάσιες.

4.3.5 Συμπεράσματα

Όπως αναφέρει και το Κίνημα Οικολόγων Περιβαλλοντιστών, *‘υποστηρίζουμε την ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού αλλά και ναυτικής κουλτούρας των Κυπρίων, μέσα όμως σε πλαίσια σωστά προγραμματισμένα, που να συμβαδίζουν με τις φυσικές παραμέτρους και δυνατότητες του τόπου μας’*.

Χωροθετώντας τη μαρίνα στο ήδη επιβαρημένο κέντρο της πόλης, οι χωρικές επιπτώσεις που θα προκύψουν είναι πολύ σημαντικές και θα έχουν σαν αποτέλεσμα την περαιτέρω υποβάθμιση της περιοχής. Οι πολεοδομικές, συγκοινωνιακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα οδηγήσουν την περιοχή στην παρακμή και θα συμβάλουν στην περαιτέρω εγκατάλειψη της από τους κάτοικους της πόλης

Το όραμα της ολοκληρωμένης ανάπτυξης και αναβάθμισης για το κέντρο της πόλης, μπορεί να υλοποιηθεί μόνο με έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, ο οποίος θα καλύπτει όλους τους τομείς που είναι αναγκαίοι για την ανάπτυξη μιας περιοχής. Πολεοδομικοί, συγκοινωνιακοί και περιβαλλοντικοί στόχοι και κατευθύνσεις πρέπει να συνδυαστούν με την ένταξη της μαρίνας στον αστικό ιστό του κέντρου, έτσι ώστε το όραμα της ολοκληρωμένης ανάπτυξης να επιτευχθεί. Παρόλα αυτά, οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να επιτευχθούν χρησιμοποιώντας ως μοναδικό εργαλείο την ένταξη της μαρίνας στον αστικό ιστό του κέντρου της πόλης. Είναι

¹⁷ Παγκύπρια υπάρχουν 18.000 σκάφοι μέχρι 7μ, εκ των οποίων τα μισά ανήκουν σε Λεμεσιανούς.

αναγκαίο να ληφθούν παράλληλα και τα κατάλληλα μέτρα και πολιτικές για να βοηθήσουν τόσο στην ανάπτυξη της περιοχής όσο και της μαρίνας.

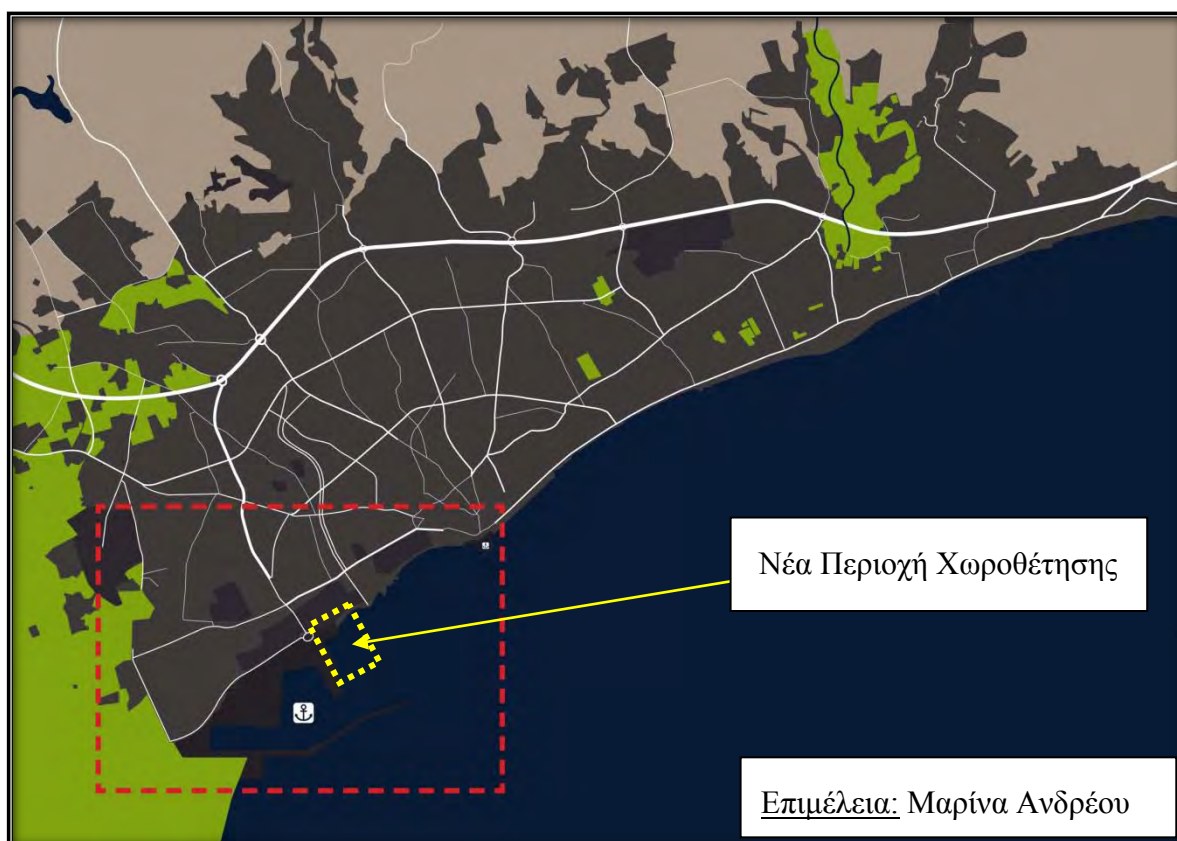
5 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει πως η κατασκευή της μαρίνας στο συγκεκριμένο χώρο θα επιφέρει κάποιες αρνητικές επιπτώσεις. Στην παρούσα φάση θα εξεταστεί και θα αναλυθεί μια εναλλακτική πρόταση, ώστε να επιτευχθεί η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα.

Είναι βασικό να αναφερθεί, ότι δεν υπάρχει μία συγκεκριμένη ή καθορισμένη λύση στο σχεδιασμό μιας μαρίνας. Οι σχεδιαστές αντιμετωπίζουν ποικίλες προκλήσεις όσον αφορά την προσέλκυση τουριστών, αφού οι κατάλληλες τοποθεσίες για μαρίνες μειώνονται, οι κανονισμοί είναι πειστικοί, οι περιορισμοί μεγάλοι ενώ οι ίδιοι οι τουρίστες αναζητούν το καλύτερο.

Η εναλλακτική πρόταση προκύπτει τόσο από τις πολεοδομικές, χωροταξικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της πόλης της Λεμεσού, όσο και από τις γενικότερες προϋποθέσεις για σωστή λειτουργία και ομαλή ένταξη της μαρίνας στον πολεοδομικό της ιστό. Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζεται η επιλεγείσα περιοχή εγκατάστασης, η οποία βρίσκεται ανατολικά του νέου λιμανιού και σε κοντινή απόσταση (περίπου 2.5 χιλιομέτρων) από το κέντρο. Είναι άμεσα συνδεδεμένη με αυτό, και εμπίπτει στα διοικητικά όρια του Δήμου Ζακακίου.

Η κατασκευή μια μαρίνας προϋποθέτει, όπως αναφέραμε και σε προηγούμενα κεφάλαια, ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό που θα λαμβάνει υπόψη την πολεοδομική και συγκοινωνιακή οργάνωση του χώρου καθώς και περιβαλλοντικά ζητήματα.

Χάρτης 4.3.5-1: Νέα θέση χωροθέτησης της μαρίνας

5.1 Τοποθεσία – Χωροθέτηση

Με το συνδυασμό του Κεφαλαίου 1, για την επιλογή κατάλληλης θέσης ενός τουριστικού λιμένα και του Κεφαλαίου 4, για τις επιπτώσεις της υπάρχουσας πρότασης, επιτυγχάνεται η εύρεση βέλτιστης θέσης για την μαρίνα.

5.1.1 Προσβασιμότητα

Σύμφωνα με την ανάλυση που έγινε στο Κεφάλαιο 4, διαπιστώθηκε πρόβλημα στην προσβασιμότητα και στο οδικό δίκτυο, παράγοντες υψίστης σημασίας για την βιωσιμότητα της μαρίνας. Η εναλλακτική χωροθέτηση, επιλέχτηκε με γνώμονα την μείωση αυτών των προβλημάτων και την όσο το δυνατό καλύτερη εξυπηρέτηση.

5.1.1.1 Οδικό δίκτυο

Ο χώρος που έχει επιλεγεί για τη χωροθέτηση της μαρίνας καλύπτεται από ένα πλήρες και ολοκληρωμένο οδικό σύστημα. Οι επεμβάσεις και τα αναπτυξιακά έργα, όπως αυτά περιγράφονται στο Κεφάλαιο 3, αναμένεται να ολοκληρωθούν στο άμεσο μέλλον και θα έχουν θετικό αντίκτυπο στην περιοχή.

Ο χώρος όπως φαίνεται και στο **Χάρτη 5.1.1-1** , συνδέεται με το αστικό κέντρο μέσω δύο βασικών οδικών αξόνων, τη Φρανγκλίνου Ρούσβελτ και την παραλιακή οδό Ακταίας που καταλήγουν στα δυτικά προάστια της πόλης και στον κόμβο του νέου λιμανιού, αντίστοιχα. Επίσης εξυπηρετείται από άλλους δύο βασικούς δευτερεύοντες άξονες, κάθετους στην περιοχή επέμβασης, τη Λεωφόρο Ομονοίας, η οποία καταλήγει στον περιφερειακό οδικό άξονα Λεμεσού - Πάφου και την Λεωφόρο Δημοκρατίας η οποία συνδέεται με τη λεωφόρο Μακαρίου του Τρίτου και τη Μισιαούλη και Καβάζογλου. Αξίζει να σημειωθεί, πώς η Λεωφόρος Ομονοίας εξυπηρετεί το εμπορικό λιμάνι λόγω της σύνδεσής της με τον περιφερειακό οδικό δίκτυο, επομένως αποκτά ιδιαίτερη σημασία και για την εξυπηρέτηση της μαρίνας.

Παρόλα αυτά, το Τοπικό σχέδιο Λεμεσού προτείνει την αναβάθμιση του οδικού δικτύου της περιοχής, και τη βελτίωση της παραλιακής οδού Ακταίας, όπου στην προκειμένη παρουσιάζεται να είναι χωμάτινος δρόμος.

5.1.1.2 Δημόσια συγκοινωνία

Το σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη βιωσιμότητα της μαρίνας. Στο σύνολο της πόλης, παρουσιάζεται ελλειμματικό. Η περιοχή επέμβασης παρόλα αυτά, καλύπτεται από τη λεωφορειακή γραμμή Νο.30, η οποία εξυπηρετεί όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου της πόλης. Εντούτοις, η χάραξη και άλλων λεωφορειακών διαδρομών κρίνεται απαραίτητη, ώστε να γίνεται εφικτή η σύνδεση της περιοχής με το σύνολο του αστικού ιστού, αλλά και με τις υπόλοιπες επαρχίες (Λάρνακα-Πάφος-Λευκωσία).

Η ανάπτυξη του συστήματος ΜΜΜ (Μέσων Μαζικής Μεταφοράς), θα συμβάλει στη μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο, που συνεπάγεται και μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον αλλά και της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης. Λόγω του ότι η μαρίνα ανταποκρίνεται κατά κύριο λόγο στις τουριστικές ανάγκες της περιοχής, η επέκταση του συστήματος ΜΜΕ κρίνεται απαραίτητη.

5.1.1.3 Ποδηλατοδρόμοι – Πεζόδρομοι

Όπως παρουσιάζεται και στο χάρτη, η ολοκλήρωση του συστήματος ποδηλατοδρόμων βραχυχρόνια, θα έχει θετικό αντίκτυπο, αφού η προσβασιμότητα στην περιοχή θα είναι εφικτή από και προς όλες τις κατευθύνσεις της πόλης, με αποτέλεσμα να μην επιβαρύνεται η μαρίνα από κυκλοφοριακό φόρτο.

Το δίκτυο των πεζοδρόμων θα ολοκληρωθεί με την αποπεράτωση των έργων ανάπλασης του παραλιακού μετώπου μεταξύ των δύο λιμανιών. Η μορφή του δεν έχει ακόμα καθοριστεί, παρόλα αυτά προβλέπεται από τα αναπτυξιακά σχέδια να συνδέει το σύστημα πεζοδρόμησης του κέντρου της πόλης με το προς ανάπτυξη παραλιακό μέτωπο.

5.1.2 Περιβάλλον

Η μεγάλη απόσταση από το κέντρο και τις ακτές κολύμβησης, καθιστούν την περιοχή κατάλληλη αφού δεν πρόκειται να επηρεάσουν τα θαλάσσια ύδατα. Δεν παρουσιάζει οποιοδήποτε περιβαλλοντικό ή κτιριακό ενδιαφέρον αλλά ούτε και προβλήματα ατμοσφαιρικής υποβάθμισης, λόγω του ότι απέχει από το αστικό κέντρο. Τα επίπεδα ρύπων είναι χαμηλά όπως αυτά παρουσιάστηκαν σε σχεδιαγράμματα στο 5ο κεφάλαιο.

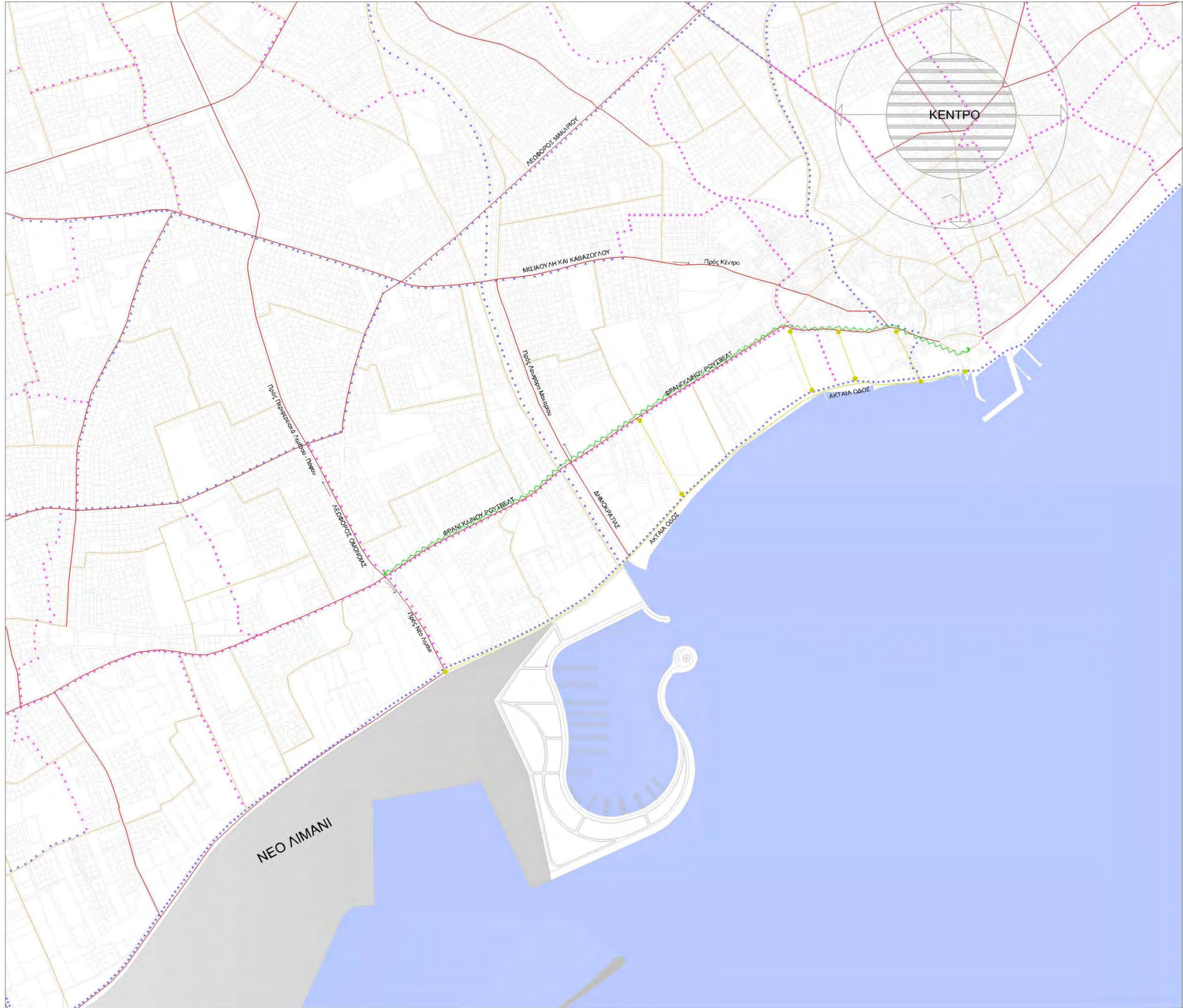
Λόγω του ότι στην περιοχή οι κύριες χρήσεις είναι βιομηχανικές και εμπορικές, η χωροθέτηση της μαρίνας δεν αναμένεται να προκαλέσει οποιοδήποτε πρόβλημα ηχορύπανσης.

Όπως αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 1, ένας σημαντικός παράγοντας στην επιλογή της κατάλληλης θέσης, είναι οι κλιματολογικές και μετεωρολογικές συνθήκες που υπάρχουν. Ο προσανατολισμός της μαρίνας είναι τέτοιος, που της επιτρέπει να χρησιμοποιεί το εμπορικό λιμάνι ως φυσικό κόλπο που την προφυλάσσει από τους δυσμενείς δυτικούς ανέμους (η επικινδυνότητα των οποίων είναι μεγάλη, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μεγάλα προβλήματα σε περιπτώσεις που δεν συνυπολογιστεί στο σχεδιασμό) και τα ισχυρά κύματα. Με λίγα λόγια, η τοποθεσία είναι απόλυτα προστατευμένη από δυτικά (εμπορικό λιμάνι) και νότια (από τον κυματοθραύστη του εμπορικού λιμανιού), που είναι και οι μόνες κατευθύνσεις που μπορούν να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους στην περιοχή.

5.1.3 Τουριστική ανάπτυξη

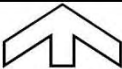
Η προτεινόμενη περιοχή δεν υστερεί καθόλου αναπτυξιακά σε σχέση με την υφιστάμενη. Η επικείμενη ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, μεταξύ των δύο λιμανιών θα παρουσιάσει, σε συνδυασμό με την κατασκευή της μαρίνας, κατακόρυφη αύξηση των επενδύσεων. Έτσι αναμένεται η ενεργοποίηση της περιοχής τόσο εμπορικά όσο και τουριστικά, δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο ένα πόλο έλξης (επίκεντρο αναψυχής και ψυχαγωγίας).

Εν ολίγοις ο στόχος που θέτει το Τ.Σ.Α για ανάπτυξη των δυτικών συνοικιών, οι οποίες χαρακτηρίζονται υποβαθμισμένες και απομόνωμένες από τον υπόλοιπο αστικό ιστό, εκπληρώνεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό σε θεωρητική βάση.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Υφιστάμενο Βασικό Δευτερεύων Οδικό
- Υφιστάμενο Δευτερεύων Οδικό
- Προτεινόμενο Οδικό
- Προτεινόμενο Κύριο Δίκτυο Ποδηλατόδρομων
- Προτεινόμενο Δευτερεύων Δίκτυο Ποδηλατόδρομων
- Λεωφορειακή Γραμμή Νο.30
- Κεντρικός Πυρήνας Πόλης



ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 15000	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ Φεβρουάριος 2010	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 5.1.1-1
ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΑΝΔΡΕΟΥ		

5.2 Το ίδιο το έργο

Για το σχεδιασμό της μαρίνας, χρησιμοποιήθηκαν ορισμένοι παράμετροι και άξονες, ώστε το έργο να είναι λειτουργικό από κάθε άποψη.

5.2.1 Θαλάσσια και χερσαία έκταση

Αρχικά υπολογίστηκε η θαλάσσια έκταση που απαιτείται να έχει η μαρίνα προκειμένου να εξυπηρετεί τουλάχιστον 1.000 σκάφη. Η αναλογία, όπως αναφέραμε και στο Κεφάλαιο 1, είναι 150τμ. για κάθε σκάφος. Δηλαδή απαιτείται μια θαλάσσια έκταση των 150.000 τμ.

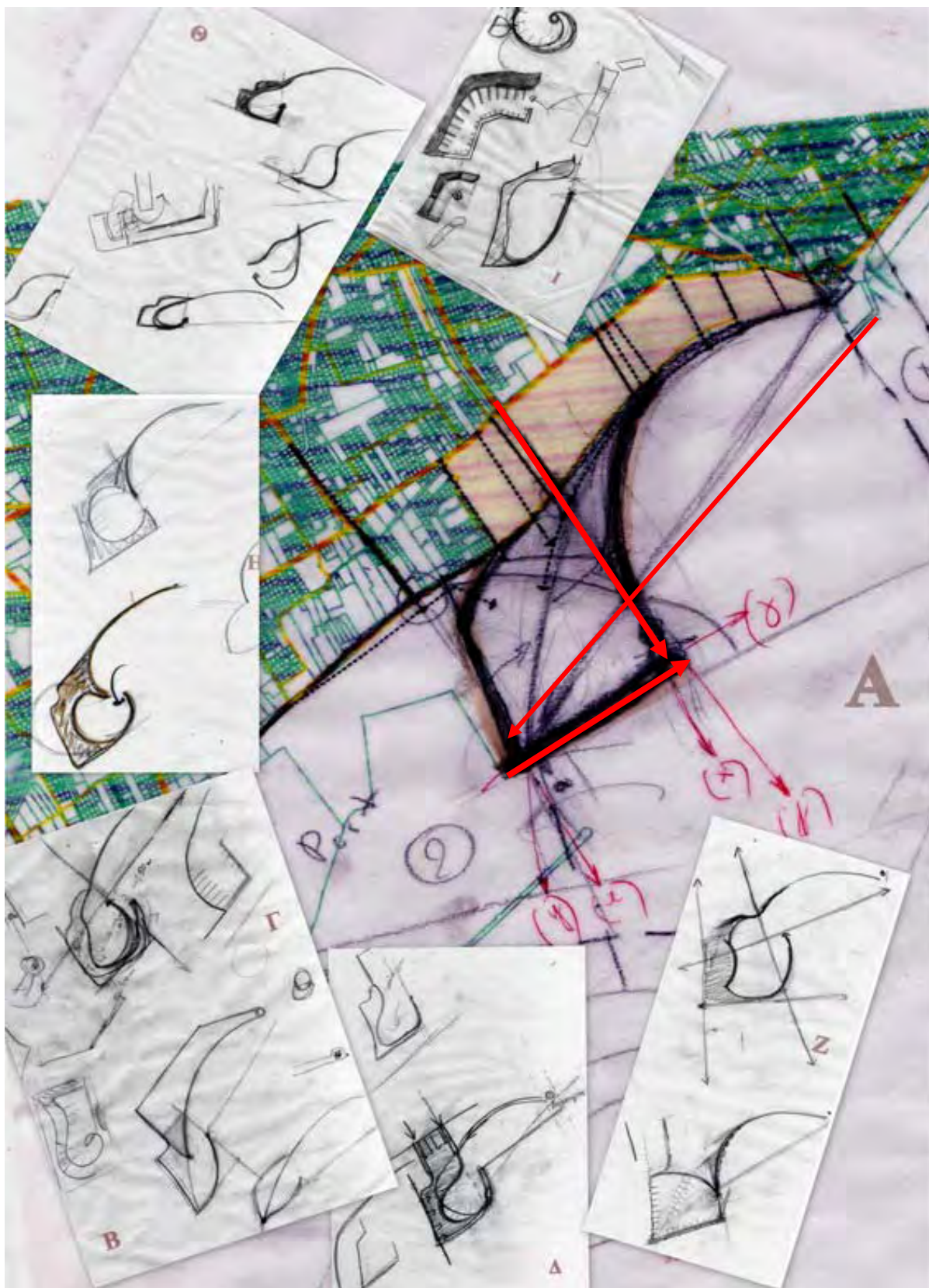
Η χερσαία έκταση που αντιστοιχεί στα 1.000 σκάφη είναι σε αναλογία 1:1 με την θαλάσσια έκταση, επομένως χερσαία έκταση 150.000 τμ. Αυτή η έκταση όμως, απευθύνεται μόνο στις υπηρεσίες που εξυπηρετούν τη μαρίνα. Η χωροθέτηση επιπρόσθετων άλλων χρήσεων συνεπάγεται αύξηση των τετραγωνικών μέτρων.

5.2.2 Άξονες Σχεδιασμού

Για τη σχεδίαση της μαρίνας, χρησιμοποιήθηκαν τρεις άξονες, ώστε η κατασκευή να αποβεί λειτουργική και να εντάσσεται ομαλά στην όλη μορφή που έχει η περιοχή. Η πορεία σχεδίασης, μέχρι το τελικό αποτέλεσμα, βασισμένη στους άξονες αυτούς, παρουσιάζεται στην **Εικόνα 11**.

- Πρώτος άξονας: Χρησιμοποιήθηκε η κύτη του ποταμού Γαρύλλη σαν πρώτο όριο, για τον καθορισμό του πλάτους της μαρίνας. Ο ποταμός πρόκειται να διαμορφωθεί από το δήμο και να αποτελέσει γραμμικό πάρκο, όπως παρουσιάζεται και στο 4^ο κεφάλαιο. Έτσι το τελείωμα του κυματοθραύστη θα βρίσκεται σε μια νοητή γραμμική συνέχεια με το πάρκο αυτό.
- Δεύτερος άξονας: Χρησιμοποιήθηκε το τελείωμα των εγκαταστάσεων του εμπορικού λιμανιού για τον καθορισμό του μήκους της μαρίνας. Προσπάθεια ήταν η κάλυψη όσο το δυνατόν περισσότερης έκτασης του εμπορικού λιμανιού, για να μην αποτελεί αντιαισθητικό σημείο στην όλη μορφή που θα πάρει η περιοχή με την αποπεράτωση του έργου.
- Τρίτος άξονας: Χρησιμοποιήθηκε μια νοητή προέκταση του κυματοθραύστη του παλιού λιμανιού ώστε να καθοριστεί το ύψος του κυματοθραύστη της μαρίνας. Αυτό το ύψος θεωρήθηκε ιδανικό, με σκοπό την ύπαρξη της απαιτούμενης προστασία από τους ανατολικούς ανέμους.

Εικόνα 11: Πορεία σχεδίασης



Πηγή: Μαρίνα Ανδρέου

5.2.3 Στόχος και σκοπός του έργου

Εκτός από την κάλυψη των αναγκών για θέσεις ελλιμενισμού, που αποτελεί και τον πρωταρχικό στόχο της μαρίνας, μια σειρά από δευτερεύοντες στόχους τείνουν να καλυφθούν με το έργο αυτό, όπως:

- Η δημιουργία ενός δονούμενου και ελκυστικού προορισμού και ενός επίκεντρου δραστηριοτήτων, μέσω της μίξης χρήσεων.
- Η προώθηση της ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή (δυτικές συνοικίες), η οποία χαρακτηρίζεται από καθυστέρηση, δίνοντας της παράλληλα μια ταυτότητα.
- Η άμεση σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα.
- Η ελευθέρωση του θαλάσσιου μετώπου μεταξύ των δύο λιμένων, για ανάπτυξη και εγκαθίδρυση ήπιων χρήσεων.
- Η δημιουργία ενός σημαντικού κομματιού δημόσιου ανοιχτού χώρου, με κλίμακα, σχεδιάγραμμα και αναλογία προσαρμοσμένα στα αστικά χαρακτηριστικά της περιοχής.
- Η δημιουργία χώρων περιπάτου για τους πεζούς κατά μήκος της προκυμαίας, συνδέοντας τις κατοικημένες περιοχές με την κύρια δημόσια σφαίρα, τον ανοιχτό χώρο και την κεντρική περιοχή.
- Η δημιουργία ενός σημαντικού πνεύμονα πρασίνου.

Έρευνες σε δύο ευρωπαϊκές πόλεις, το Bilbao της Ισπανίας και τη Θεσσαλονίκη, σχετικά με το αστικό τοπίο και τις μορφολογίες που λειτουργούν ως παράγοντες δημιουργίας/ενίσχυσης της ταυτότητας του τόπου, έδειξαν ότι τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες, η αρχιτεκτονική κληρονομιά ως παράγοντάς δημιουργίας και ενίσχυσης της ταυτότητας του τόπου τείνει να εξασθενεί στις σύγχρονες μεταμοντέρνες, πολυεθνικές και πολυπολιτισμικές κοινωνίες. Αντίθετα, ο καινοτόμος σχεδιασμός του χώρου αναδύεται ως νέο αποτελεσματικό εργαλείο για τη δημιουργία και την ενίσχυση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας και της ταυτότητας μιας πόλης. Πιο συγκεκριμένα, η έρευνα έδειξε ότι ο καινοτόμος σχεδιασμός του χώρου μπορεί να λειτουργήσει στις μεταμοντέρνες, πολυεθνικές και πολυπολιτισμικές κοινωνίες του 21ου αιώνα τόσο αποτελεσματικά όσο η αρχιτεκτονική κληρονομιά λειτουργούσε ως παράγοντας ενίσχυσης

της ταυτότητας του τόπου στις μοντέρνες, πολιτισμικά οριοθετημένες και εθνικά προσανατολισμένες ευρωπαϊκές κοινωνίες του 19ου και 20ού αιώνα.

Η κατάσταση που επικρατεί στην περιοχή, σε συνδυασμό με την αναγέννηση-αναδιαμόρφωση του παραλιακού μετώπου, παρέχει τη δυνατότητα στη μαρίνα να δημιουργήσει ένα φυσικό σημείο εστίασης και ανάπτυξης.

5.2.4 Προτεινόμενες Χρήσεις

Για την εκπλήρωση των στόχων που τέθηκαν, απαραίτητη είναι χωροθέτηση χρήσεων που να μην συγκρούονται μεταξύ τους και να είναι ταυτόχρονα συμπληρωματικές. Έτσι, οι χρήσεις που προτείνονται όπως αυτές παρουσιάζονται και στο **Χάρτη 5.2.4-1** είναι:

- Υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση της μαρίνας (σύμφωνα με τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου και Σχεδίου Κέντρου Λεμεσού)
- Χώροι πρασίνου - πάρκο
- Ξενοδοχειακά καταλύματα
- Χώροι ψυχαγωγίας και αναψυχής
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Συνεδριακό – Εκθεσιακό κέντρο

Εκμεταλλευόμενοι τη νησίδα που αποτελεί είσοδο στη μαρίνα, σχεδιάζεται ένα ενιαίο πάρκο με σκοπό την κάλυψη των αναγκών της ευρύτερης περιοχής σε πράσινο και την αποφυγή κατασκευής κτιριακών όγκων που θα αποκόπτουν τη σύνδεση της μαρίνας με την πόλη και το παραλιακό μέτωπο.

Οι χώροι ψυχαγωγίας και αναψυχής περιλαμβάνουν καφετέριες, μπαρ, εστιατόρια και κέντρα διασκέδασης. Ο χώρος βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με την πόλη, ώστε να είναι εύκολα προσβάσιμος από όλους.

Το συνεδριακό κέντρο θα είναι τοποθετημένο ανάμεσα στην ζώνη αναψυχής στα βόρεια, των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων στα νότια και των αθλητικών στα δυτικά, με σκοπό να εξυπηρετεί τις ανάγκες των επισκεπτών. Είναι επιτακτική η ανάγκη κατασκευής του, αφού τέτοιου είδους εγκαταστάσεις απουσιάζουν εξολοκλήρου από την πόλη.

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις, όπως προβλέπει Τ.Σ.Λ, θα περιλαμβάνουν γήπεδα ποδοσφαίρου και μπάσκετ, καθώς και κλειστό γυμναστήριο, εξυπηρετώντας τόσο τους

επισκέπτες της μαρίνας όσο και τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής. Τοποθετούνται στο πίσω μέρος των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων αφού αποτελούν συνέχεια και μέρος αυτών.

Οι εγκαταστάσεις της μαρίνας τοποθετούνται στο κάτω άκρο και δίπλα από τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, λόγω της οχλούσας φύσης τους. Εγκαταστάσεις όπως θέσεις εναπόθεσης σκαφών, αποθήκες, χώροι επισκευής σκαφών, μονάδα βιολογικού καθαρισμού δεν πρέπει να αναμειγνύονται με ήπιες χρήσεις.

Ένα σημείο υψίστης σημασίας δημιουργείται στην άκρη του κυματοθραύστη και αποτελεί τοπόσημο για τη μαρίνα αλλά και για την πόλη. Δημιουργείται ένα είδος παρατηρητηρίου και ελικοδρόμιο για περιπτώσεις άμεσης ανάγκης.

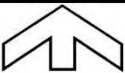
Θα υπάρχουν θέσεις παρκινγκ για όλους τους τομείς και χρήσεις και θα βρίσκονται στο πίσω μέρος για να μην αποτελούν φραγμό στη θέα των κτιρίων. Οι χώροι θα συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός παραλιακού πεζόδρομου – ποδηλατόδρομου, η άκρη της αποβάθρας θα είναι κατασκευασμένη από ξύλο και θα περιλαμβάνει τον ποδηλατόδρομο, ενώ η εσωτερική του περίμετρος θα περιέχει πράσινο και φύτεψη. Η πρόσβαση θα είναι ανοικτή για όλους ανεξαιρέτως. Το οδικό δίκτυο στη μαρίνα περιορίζεται στο πίσω μέρος και αποφεύγεται η επέκτασή του εσωτερικό της λεκάνης.

Όλα τα κτίρια έχουν ανατολικό προσανατολισμό, με στόχο τη δημιουργία ενεργών προσόψεων προς τις βασικές θέσεις (μαρίνα και πόλη) και αραιή δόμηση για μεγαλύτερη άνεση. Ο αριθμός ορόφων δεν θα ξεπερνά τους δύο για να μην αποκόπτεται η θέα προς τη θάλασσα (Χάρτης 5.2.4 -2).



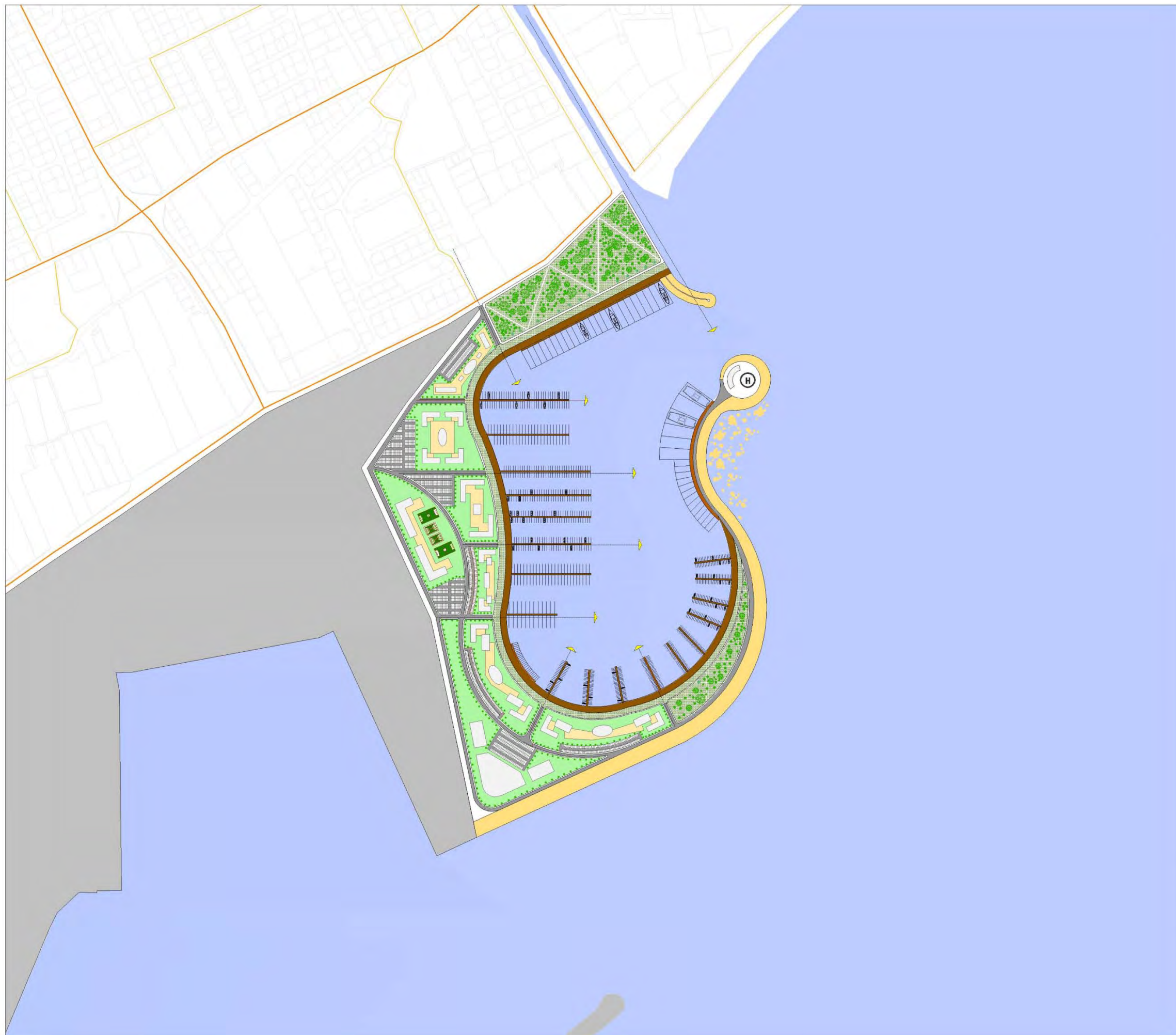
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αναψυχή
- Συνεδριακό - Εκθεσιακό κέντρο
- Αθλητισμός
- Υπηρεσίες μαρίνας
- Χώρος Πρασίνου - Πάρκο
- Ξενοδοχειακές Εγκαταστάσεις - Καταλύματα
- Κυματοθραύστης
- Πεζόδρομος
- Οδικό Δίκτυο
- Ελικοδρόμιο



ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 5000	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ Φεβρουάριος 2010	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 5.2.4-1
ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΑΝΔΡΕΟΥ		



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	Κτίρια
	Πλατεία
	Οδικό Δίκτυο
	Ξύλινος Πεζόδρομος - Ποδηλατόδρομος
	Χώρος Πρασίνου - Πάρκο
	Γρασίδι
	Κυματοθραύστης
	Θέσεις Στάθμευσης
	Ελικοδρόμιο
	Οπτικές Φυγές



ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 7000	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ Φεβρουάριος 2010	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 5.2.4-2
ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΑΝΔΡΕΟΥ		

5.2.5 Θέσεις ελλιμενισμού

Οι θέσεις ελλιμενισμού ξεπερνούν τις 1000. Το μέγεθος και ο αριθμός τους έχουν υπολογιστεί μέσω σταθερών της PIANC όπως παρουσιάζονται στο **Παράρτημα Ζ**. Η μαρίνα έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει σκάφη έως και 60 μέτρων, σε αντίθεση με τις ήδη υπάρχουσες μαρίνες. Δημιουργούνται:

Πίνακας 5.2.5-1: Προτεινόμενος αριθμός και μήκος θέσεων ελλιμενισμού

Μέγεθος(μ)	Αριθμός Θέσεων
5	50
6	150
8	250
10	250
12	150
15	70
18	30
20	20
25	20
30	20
40	15
50	8
60	6

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

5.3 Συμπερασματικά

Η περιοχή της μαρίνας καταλαμβάνει μια στρατηγικά σημαντική θέση μεταξύ των δύο λιμανιών έξω από τον κεντρικό ιστό της πόλης. Εξυπηρετείται από ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο, παρέχοντας ευκολία πρόσβασης και από άλλες επαρχίες. Ενώ η περιοχή χαρακτηριζόταν από αστική υποβάθμιση και μόλυνση των νερών, οι δυνατότητες ανάπτυξης της πλέον είναι προφανείς.

Ο σχεδιασμός έχει λάβει υπόψη του τις σχετικές τοπικές πολιτικές των σχεδίων ανάπτυξης. Η μείξη των χρήσεων σε καμία περίπτωση δεν ανταγωνίζονται τις χρήσεις του κέντρου. Στόχος εξαρχής ήταν ο προσανατολισμός ανατολικά, με σκοπό οι εγκαταστάσεις της μαρίνας να μην χάνουν τη θέα στην πόλη και τη θάλασσα, ενώ παράλληλα να αφήνουν πίσω τους το νέο λιμάνι. Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται ένα καθοριστικό σημείο στην αρχή του παραλιακού μετώπου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο ρυθμός ανάπτυξης της Λεμεσού επιταχύνθηκε απότομα με την ραγδαία αύξηση του πληθυσμού, που ήταν αποτέλεσμα της προσπάθειας για οικονομική επαναδραστηριοποίηση ιδιαίτερα στον τομέα του τουρισμού. Ο τουρισμός αποτελεί στις μέρες μας έναν από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους τομείς σε παγκόσμια κλίμακα και μάλιστα είναι ένα ισχυρό μέσο για την εθνική ανάπτυξη ιδιαίτερα σε μικρές παράκτιες ή νησιωτικές χώρες. Αυτό δημιούργησε πολλά προβλήματα στον αστικό ιστό της και ειδικότερα στην κεντρική εμπορική περιοχή – ιστορικό κέντρο. Προβλήματα όπως κυκλοφοριακή ανεπάρκεια, περιβαλλοντική υποβάθμιση, έλλειψη θεσμικού πλαισίου για ορθολογικό έλεγχο της ανάπτυξης, πρέπει να ληφθούν υπόψη ως σημαντικοί παράγοντες για την κατασκευή της μαρίνας Λεμεσού.

Η κατασκευή και ο σχεδιασμός ενός αναπτυξιακού έργου σαν τη μαρίνα, αποτελεί μία πολύπλοκη διαδικασία η οποία περιλαμβάνει πολλές παραμέτρους που σχετίζονται με φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά. Το κύριο μέλημα του σχεδιασμού, θα πρέπει να είναι η ομαλή ένταξη καθώς και ο αρμονικός συσχετισμός μεταξύ τόσο των οικονομικών όσο και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (θετικών ή αρνητικών). Όπως έχει αποδειχθεί από παραδείγματα του εξωτερικού, η ένταξη μιας μαρίνας συμβάλλει στην ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες χωροθετούνται. Αυτό επιτυγχάνεται μόνο από μία άρτια οργανωμένη και σχεδιασμένη μαρίνα, η οποία έχει τη δυνατότητα να προσφέρει στην περιοχή πολλαπλές ευκαιρίες ανάπτυξης (προσέλκυση μεγάλου αριθμού τουριστών) αλλά και να μην επιβαρύνει περιβαλλοντικά και πολεοδομικά την περιοχή.

Στα πλαίσια της ανάπτυξης του τουριστικού ρεύματος προς την Κύπρο, το Κυπριακό Κράτος έχει αποφασίσει την δημιουργία μαρίνων σε διάφορες τοποθεσίες. Η Κύπρος έχει να αντιμετωπίσει σοβαρό ανταγωνισμό στον τομέα του τουρισμού από γειτονικές χώρες και εκτιμάται ότι η δημιουργία μαρίνων θα προσφέρει ένα επιπρόσθετο κίνητρο για την προσέλκυση επισκεπτών αλλά και θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος που προσφέρει. Η πόλη της Λεμεσού έχει ανάγκη για ένταξη τέτοιου είδους έργου στον πολεοδομικό της ιστό. Αυτό απορρέει από το ότι η μαρίνα συμβαδίζει με τον τουριστικό χαρακτήρα που διαθέτει εδώ και χρόνια η πόλη και από την αναγκαιότητα για θέσεις ελλιμενισμού για την κάλυψη τόσο των εσωτερικών όσο και των εξωτερικών απαιτήσεων, που παρουσιάζονται αυξημένες.

Παρόλα αυτά οι θέσεις ελλιμενισμού δεν εγγυώνται την βιωσιμότητα μιας μαρίνας. Η εξάρτηση του έργου από τις παράπλευρες δραστηριότητες και υπηρεσίες είναι αυτές που το καθιστούν επίκεντρο για την προσέλκυση επενδύσεων. Η ανάμειξη υπηρεσιών, ξενοδοχειακών μονάδων, δραστηριοτήτων αναψυχής και αθλητισμού με μια μαρίνα δημιουργεί επιχειρηματικά σχήματα μεγάλης εμβέλειας, με αποτέλεσμα την προσέλκυση υψηλής οικονομικής στάθμης πελατειακού δυναμικού.

Επομένως η βιώσιμη ανάπτυξη των μαρίνων στοχεύει σε οικονομικά οφέλη με κοινωνικά αποδεκτές επιλογές. Αυτό όμως πρέπει να ενσωματώνεται από μια περιβαλλοντική θεώρηση. Απαιτείται μια πολιτική διαχείρισης που συνυπολογίζει το άμεσο και έμμεσο, βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο οικονομικό κόστος από την περιβαλλοντική υποβάθμιση με συνεκτίμηση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων. Η πολυπλοκότητα λόγω συνύπαρξης ετερογενών παραμέτρων, κάνει περισσότερο αναγκαία τη θεώρηση της ολιστικής προσέγγισης. Οι μαρίνες οφείλουν να υιοθετήσουν πολιτικές, στρατηγικές και πρακτικές με δυνατότητα αποτελεσματικής μείωσης ή και αναστολής επιλογών και δραστηριοτήτων απειλητικών για το παράκτιο σύστημα.

Σε όλες όμως τις περιπτώσεις ένας είναι ο κοινός στόχος: να αναδειχθεί κάθε περιοχή σε πιο ελκυστική για τους κατοίκους της και για τους ξένους, άρα και σε πιο ανταγωνιστική τοποθεσία, ως προς τις χρήσεις γης και τα κτήρια, ώστε να προσελκύσουν λειτουργίες και ανθρώπους (επενδυτές και κατοίκους) και να φιλοξενήσουν δραστηριότητες (εργασίας, ψυχαγωγίας, πολιτισμού, εμπορίου). Θα λέγαμε ότι κάθε πρόγραμμα σκοπεύει να εκμεταλλευτεί στο έπακρο κάθε δυνατότητα μιας περιοχής και μάλιστα πόλης – λιμάνι για να δημιουργήσει έναν πόλο έλξης.

Το Προτεινόμενο Έργο αποτελεί μία σύνθετη ανάπτυξη η οποία συνδυάζει τόσο θαλάσσιες εγκαταστάσεις όσο και χερσαίες αναπτύξεις καθώς και ένα μεγάλο αριθμό χρήσεων και κατασκευών. Το έργο θα περιλαμβάνει εκτός από την μαρίνα αναπτύξεις ψυχαγωγικού, εμπορικού, οικιστικού και πολιτισμικού χαρακτήρα.

Ο σχεδιασμός της μαρίνας πρέπει να λαμβάνει υπόψη του όλους τους παράγοντες είτε αυτοί είναι κοινωνικοί, οικονομικοί ή πολιτικοί και να στοχεύει στην ικανοποίηση πολλαπλών στόχων όπως βελτίωση της ποιότητας ζωής, προσέλκυση επενδύσεων, προστασία του περιβάλλοντος, ικανοποίηση κοινωνικών αναγκών και οικονομική αναγέννηση. Δεν πρέπει ένα σχέδιο να κατευθύνεται μόνο από την φιλοδοξία της οικονομικής ανάπτυξης. Με την κατασκευή της μαρίνας στον συγκεκριμένο χώρο που έχει

επιλεγεί, πολλοί από τους παραπάνω στόχους είτε δεν λαμβάνονται υπόψη, είτε δεν βρίσκονται σε ικανοποιητικά επίπεδα. Είναι εμφανή η ασυμβατότητα του χαρακτήρα και της μορφής που τελικά πήρε η μαρίνα, με τις επιδιώξεις και τα οράματα που εδώ και μισό αιώνα διατηρούσε η πόλη.

Το όραμα της ολοκληρωμένης ανάπτυξης και αναβάθμισης για το κέντρο της πόλης μέσω και της μαρίνας, μπορεί να υλοποιηθεί μόνο με έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, ο οποίος θα καλύπτει όλους τους παράγοντες που είναι αναγκαίοι για την ανάπτυξη της περιοχής. Πολεοδομικοί, συγκοινωνιακοί και περιβαλλοντικοί στόχοι και κατευθύνσεις πρέπει να συνδυαστούν με την ένταξη της μαρίνας στον αστικό ιστό του κέντρου έτσι ώστε το όραμα της ολοκληρωμένης ανάπτυξης να επιτευχθεί.

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που αναλύθηκαν για τις πολεοδομικές, χωροταξικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις, και την ομαλή ένταξη της μαρίνας στον πολεοδομικό ιστό της Λεμεσού, όσο και για τις απαιτήσεις μιας μαρίνας για τη σωστή λειτουργία της, προκύπτει η εναλλακτική πρόταση.

Είναι βασικό να αναφερθεί, ότι δεν υπάρχει μία συγκεκριμένη ή καθορισμένη λύση στο σχεδιασμό μιας μαρίνας. Εντούτοις αντιμετωπίζονται προκλήσεις όσον αφορά την προσέλκυση τουριστών, αφού οι κατάλληλες τοποθεσίες για μαρίνες μειώνονται, οι κανονισμοί είναι πιεστικοί και οι περιορισμοί μεγάλοι ενώ οι πελάτες αναζητούν το καλύτερο.

Με την εναλλακτική πρόταση επιχειρήθηκε η απόδοση ενός όσο το δυνατόν πιο άρτια δομημένου, σχεδιασμένου και οργανωμένου έργου, βασισμένο σε μια καλύτερη ισορροπία τόσο των οικονομικών όσο και των κοινωνικών και πολεοδομικών παραγόντων με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. Ελληνόγλωσση

Αβραμίδου, Μ.(2009): ‘Με τα μάτια στο μέλλον’, *InSide*, Φεβρουάριος, 55-60.

Αναγνωστάρα, Τ. και Δούμα, Ε. (2007): ‘Εκεί που η Θάλασσα Γίνεται Πόλη’, *Διπλωματική Εργασία*, Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο – Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.

Αναξαγόρου, Ν. (2006): ‘Η συμβολή του Δήμου λεμεσού στην πολιτιστική ανάπτυξη της πόλης (1960-2006)’, στο Α. Μαραγκού (επ.) *Λεμεσός: Ταξίδι στους Χρόνους μιας Πόλης*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού, 277-295.

Ανδρεου, Τ. (2006): ‘Η αρχιτεκτονική της Λεμεσού στα χρόνια της Αγγλοκρατίας’, στο Α. Μαραγκού (επ.) *Λεμεσός: Ταξίδι στους Χρόνους μιας Πόλης*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού, 205-214.

Αντωνόπουλος Μ. (1995): ‘Μελέτη Λιμενικών Εργων Ανάπτυξης Λιμένος Πατητήρι Αλονίσου’, Αθήνα: Νομαρχία Μαγνησίας.

Γοσποδίνη, Α. (2006): ‘Σκιαγραφώντας Ερμηνεύοντας και Ταξινομώντας τα Νέα Τοπία της Μεταβιομηχανικής Πόλης’, στο Α. Γοσποδίνη και Η.Μπεριάτος (επ.) *Τα Νέα Αστικά Τοπία, και η Ελληνική Πόλη*, Αθήνα: Κριτική, 27-47.

Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος, Η. (2006): ‘Τα Αναδομημένα "Διεθνό-Τοπικό-Ποιημένα" Αστικά Τοπία - Η Περίπτωση της Αθήνας 2004’ στο Α. Γοσποδίνη και Η.Μπεριάτος (επ.) *Τα Νέα Αστικά Τοπία, και η Ελληνική Πόλη*, Αθήνα: Κριτική, 169-179.

Δασκαλάκης, Μ. (1999): *Λιμάνια - Θαλάσσια κύματα - Λιμενικά έργα* (Τόμ. Α). Αθήνα: Άνωσης.

Δουδούμη, Κ. και Μουρατίδου, Γ. (2006): ‘Το Νερό στην Αρχιτεκτονική του Αστικού Τοπίου’, *Διπλωματική Εργασία*, Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο – Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.

Ιάσονος, Ι.(2008): *Ζήτημα χρόνου η έναρξη του έργου* [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.marina-limassol.com/index_marina_greek.htm> [πρόσβαση 15-12-2009]

- Καραγιώργος, Δ. (2002): ‘Βιωσιμότητα και Λειτουργία Λιμένα Αναψυχής - Η Περίπτωση της μαρίνας Ιτέας Φωκίδας’, *Διπλωματική εργασία*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας – Τμήμα Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Καριόλου, Α. (2004): ‘Coastal Recreational Tourism Management on the Island of Cyprus’. University of Malta: K.O.T.
- Καρύδης, Δ. Ν., Μαυρίδου, Μ., Πολύζος, Γ. (2001): *Προστασία και Αναβάθμιση των Ακτών του Σαρωνικού* [διαδίκτυο (online)]. Βιβλιοθήκη ΕΜΠ: Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Διαθέσιμο στο: <URL: courses.arch.ntua.gr/fsr/111889/1programme.pdf > [πρόσβαση 16-1-2010].
- ΚΟΤ (2004), ‘Θαλασσιος Τουρισμός στην Κύπρο’, Λευκωσία: Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού.
- Κοτρωνάρου, Α. (1995): ‘Επέκταση Λιμένος Σητείας’, Σητεία: Δήμος Σητείας.
- Κωνσταντίνου, Ε. (2009): ‘Πραγματικά Απίστευτο’, *Prima Lemesos*, 12, 246-248.
- Κωστακόπουλος, Γ. (2008): ‘Κυπριακή Πραγματικότητα’, *Πολίτης της Κυριακής*, 2, 31-32.
- Λίμπου, Κ. (2006): ‘Αρχές σχεδιασμού μαρίνων’, *Διπλωματική εργασία*, Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο – Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.
- Μαραγκού, Α. και Κολώτας, Τ. (1999): *Πρίν Χαθούν τα Χνάρια*. Λεμεσός: Πολιτιστικό Κέντρο Λαϊκής Τράπεζας.
- Μαραγκού, Α. (2006): *Λεμεσός: Ταξίδι στους Χρόνους Μιας Πόλης*. Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού.
- Μπέρου, Α. Γ., και Χαραλαμπους, Α. Α. (2006): ‘Διαμόρφωση - ανάπλαση - εξωραϊσμός της Ακτής Ολυμπίων στη Λεμεσό – Κύπρο’, στο Α. Μαραγκού (επ.) *Λεμεσός: Ταξίδι στους Χρόνους Μιας Πόλης*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού, 301-306.
- Νικολαΐδης, Π. (2008): ‘Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία Μαρίνας στη Λεμεσό’, Λεμεσός: Οίκο Νικολαΐδης και Συνεργάτες.
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2006α): *Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού*, Λευκωσία: Υπουργείο Εσωτερικών.

Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2006β): Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού, Λευκωσία: Υπουργείο Εσωτερικών.

Οικονόμου Α.(2002): ‘Επιδράσεις του τουρισμού στο περιβάλλον - Μελέτη περίπτωσης το Φαληράκι της Νήσου Ρόδου’, *Μεταπτυχιακή Εργασία*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 56-71.

Παπανδρέου, Α. (2006): *Οι Ελεύθεροι Χώροι της Αττικής - Το Παράκτιο Μέτωπο* [διαδίκτυο (online)]. ΙΣΤΑΜΕ:Ινστιτούτο Στρατηγικών και Αναπτυξιακών Μελετών. Διαθέσιμο στο: <URL:: <http://www.nea-poli.gr/files/pdf/Paraktio.pdf> > [πρόσβαση 28-1-2010].

Παπαπολυβίου, Π. (2006): ‘Η πολιτική ιστορία της Λεμεσού κατά τη διάρκεια της Αγγλοκρατίας’, στο Α. Μαραγκού(επ.), *Λεμεσός : Ταξίδι στους χρόνους μιας πόλης*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού, 193-204.

Παταπίου, Ν. (2006): ‘Η Λεμεσός κατά την περίοδο της Λατινοκρατίας’. στο Α. Μαραγκού(επ.), *Λεμεσός : Ταξίδι στους Χρόνους Μιας Πόλης*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού, 151-164.

Περσιάνης, Π. (2007): *Πόλεις και Πολιτισμός- Ο ρόλος των Κυπριακών Πόλεων στη Δημιουργία του Νεότερου Πολιτισμού της Κύπρου(1878-1931)*, Λεφκωσία: Intercollege.

Πιλαβάκη, Κ. (1997): *Η Λεμεσός σε Άλλους Καιρούς*, Λεμεσός: Ονήσιλος.

Πιτσιλλίδης, Μ. (1991): *Μνήμες της Λεμεσού*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού.

Προκοπίου, Ε. (2006): ‘Το κάστρο της Λεμεσού’. στο Α. Μαραγκού(επ.), *Λεμεσός : Ταξίδι στους χρόνους μιας πόλης*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού, 185-192.

Σεργίδης, Χ. (2006): ‘ Η δομή της Λεμεσού κατα το μεσαίωνα και την τουρκοκρατία,. στο Α. Μαραγκού(επ.), *Λεμεσός : Ταξίδι στους Χρόνους Μιας Πόλης*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού, 173-183.

Σεργίδης, Χ. (2003): *Η Λεμεσός μέχρι την Τουρκοκρατία*, Λεμεσός: Ίδρυμα Πανίκου Μαυρέλη.

Σιγαλού, Α., και Φωκαΐδης, Π. (2005): ‘Λεμεσός - Συσχετισμοί Πόλης Θάλασσας’, *Μεταπτυχιακή Εργασία*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Σολομωνίδου, Α. (2008): *Λεμεσός- Μνήμες Παρελθόντων Ετών*, Λεμεσός: Ο Φιλελεύθερος βιβλιοθήκη.

Στάμου, Α. (2008): *Μαρίνες:ΜΠΕ* [διαδίκτυο (online)]. Κοινό Ιεραπινίων:Τοπικά Νομίσματα. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://koinopytnas.wordpress.com/2008/07/18/%CE%BC%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CF%80%CE%B5%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BC%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%AD%CE%BB%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BF%85/>> [πρόσβαση 29-1-2010].

Τσιάκα Ι.(2002): ‘Οι Ανθρωπογενείς Επεμβάσεις στην Παράκτια Ζώνη από Ν.Φάληρο Μέχρι Βάρκιζα και Οι Περιβαλλοντικές τους Επιπτώσεις’[διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://attica.hua.gr:8080/dspace/bitstream/123456789/571/1/tsaka.pdf>> [πρόσβαση 21-12-2009]

Υφαντή, Π. Δ. (2008): ‘Ανεκμετάλλευτη η φλέβα του θαλάσσιου τουρισμού’, *Ελευθεροτυπία* , 5, 30-32.

Φούλιας, Α. (2006): ‘Πολιτική ιστορία της Λεμεσού κατα την Τουρκοκρατία’, στο Α. Μαραγκού(επ.), *Λεμεσός : Ταξίδι στους Χρόνους Μιας Πόλης*, Λεμεσός: Δήμος Λεμεσού, 167-172.

Χαραλαμπους, Χ. (2006): ‘Επέμβαση στο Παλιό Λιμάνι της Λεμεσού’, *Διπλωματική Εργασία*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.

Χατζημαρκάκη, Μ. (2007): ‘Αστικό Θαλάσσιο Μέτωπο και Μαρίνες’, *Διπλωματική Εργασία*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.

Νομοθετικά Κείμενα

Ν.4/1977 ‘Νόμος Προνοών Περί Ρυθμίσεως, Διαχείρισης, Εκμεταλλευσεως και Λειτουργίας Μαρίνων’, (ΕΦΕΚ 1330/11.2.1977).

‘Ο Περί Ρυθμίσεως Μαρίνων Νόμος’, (ΕΦΕΚ, 4377/304/31.7.2009).

B. Ξενόγλωσση

Abraham, C. (2000): *How to Create Successful Marinas* [διαδίκτυο (online)]. ICOMIA. Διαθέσιμο στο < URL:http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=How to Create Successful Marinas# > [πρόσβαση: 29-1-2010].

Adie, D. W. (1984): *Marinas - A Working Guide to their Development and Design*. New York: Nichols Publishing Company.

A.L.A Planning Partnership (2008): ‘Limassol Marina – Traffic Study ’, Limassol: Limassol Marina Ltd.

Architecture news (2007): *Atkins design of the Portland marina at Osprey Quay has been approved* [διαδίκτυο (online)]. Architecture news. Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.projectview&upload_id=1278 [πρόσβαση 10/2/2010].

Been, A. και Rigby, D. (1996): *The new Waterfront - A Worldwide Urban Success Story*. Singapore: Thames and Hudson.

Been, A. και Rigby, D. (1994): *Waterfront - Cities Reclaim Their Edge*. United States of America: McGraw- Hill Inc.

Chunson, W. (2008): *Waterfront regeneration* [διαδίκτυο (online)]. SCRIBD. Διαθέσιμο στο < URL:<http://www.scribd.com/doc/7222338/Waterfront-Regeneration> > [πρόσβαση: 29-1-2010].

Craig, S. J. και Fagence, M. (1995): *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment – An International Survey*. London: Praeger.

ECOTEC. (2007): *Economic Impact Assessment of King's Lynn Marina - A Final Report to the Borough Council of King's Lynn and West Norfolk*. [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL:<http://www.westnorfolk.gov.uk/pdf/The%20Economic%20Impact%20Assessment.pdf> > [πρόσβαση: 29-1-2010].

Demetriou A. (1980): ‘The Waterfront of Limassol Cyprus’, Limassol: Municipal Corporation of Limassol.

GlobOcean (2008): ‘Metoccean Desktop Study for the Harbour of Limassol’, Cyprus: Sogreah Cyprus.

Gospodini, A. (2002): ‘European Cities in Competition and the New Uses’ of Urban Design’, *Journal of Urban Design*, Vol.7, No.1, 59-73.

Günter, B. και Pfeiffer, H. (2004): *Preliminary Assessment of Ambient Air Quality in Cyprus*. Stuttgart: University of Stuttgart.

Honey, M. και Krantz, D. (2007): *Global Trends in Coastal Tourism*. [διαδίκτυο (online)]. Marine Program, World Wildlife: Διαθέσιμο στο <URL: http://www.responsibletravel.org/resources/documents/reports/Global_Trends_in_Coastal_Tourism_by_CESD_Jan_08_LR.pdf > [πρόσβαση: 28-1-2010].

Hoyle, B. (1996): *Cityports, Costal Zones and Regional Change - International Perspectives on Planning and Managment*. England: John Wiley and Sons Ltd.

Hoyle, B. και Pinder, D. (1992): *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven Press.

ICOMIA (2005): *Marinas Contribution to the Economy in the United States* [διαδίκτυο (online)]. ICOMIA. Διαθέσιμο στο: <URL:http://www.icomia.com/library/library.asp?Page=15&view=Category&LC_ID=13&FT_ID=&CT_ID=&sort=# > [πρόσβαση: 28-1-2010].

James Franklin Ltd. (2001): *Moving to and Living in Cyprus - A Definitive Guide to the Republic of Cyprus*. limassol: James Franklin Ltd.

Malta Maritime Authority (2009): *Development of Yachting Facilities in Malta* [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: <URL:<https://opm.gov.mt/file.aspx?f=1289>> [πρόσβαση: 5-2-2010].

Marshall, R. (2001): *Waterfront in Post-Industrial Cities*. London: Spoon Press.

Natchez, D. (1993): *The Economic Benefits of Encouraging Tourism and Access Through Functional* [διαδίκτυο (online)]. ICOMIA: Διαθέσιμο στο: <URL:http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=THE ECONOMIC BENEFITS OF > [πρόσβαση: 28-1-2010].

PIANC (1979): *Standards for the Constraction, Equipment and Operation of Yacht Harbours and Marinas with Special Reference to The Environment - International commission for sports and pleasure navigation*. Belgium: Navigare.

Rogan, A. και Antonopoulos, C. (1995): *Development of nautical tourism in Cyprus* [διαδίκτυο (online)]. WIT eLibrary : Διαθέσιμο στο: <URL: <http://library.witpress.com/pages/PaperInfo.asp?PaperID=10213> > [πρόσβαση: 12-12-2009].

Rogan, A. και Chrysanthou, A. (1993): ‘Master Plan Development Strategy Study for Nautical Tourism in Cyprus’, Athens: Cyprus Tourist Organisation.

Savitach, H.V. (1991): *Post-industrial cities*. Princeton, New Jersey: Princeton, University Press.

Seabloom, R.W., G. Plews and F.Cox. (1993): ‘Environmental considerations in marinas’, In: W.R. Blain (ed.) *Marina Developments*, Boston: Computational Mechanics Publ,79-102.

SigmaLive (2008): *Ερωτήματα για τη μαρίνα Λεμεσού* [διαδίκτυο (online)]. Ειδήσεις Sigma: Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.sigmalive.com/news/local/51648>> [πρόσβαση: 12-1-2010].

Sogreah Consultants (2008a): ‘Limassol Marina-Outline Project Design Criteria and Operational Requirements- Report R2A’, limassol: lemesos Marina ltd.

Sogreah Consultants (2008b): ‘Limassol Marina- Outline Design- Marina Layout- Validation Report R1’, limassol: lemesos Marina ltd

Stone, R. (2000): *The Key Role of Marinas in Nautical Tourism* [διαδίκτυο (online)]. ICOMIA: Διαθέσιμο στο: <URL:http://www.icomia.com/library/library.asp?Page=21&view=Category&LC_ID=13&FT_ID=&CT_ID=&sort=#>[πρόσβαση: 12-12-2010].

Vargas, E.(2007): *Coastal and Marine Tourism in Costa Rica, Panama and Nicaragua* [διαδίκτυο (online)]. Center on Ecotourism and Sustainable Development: Διαθέσιμο στο: <URL:http://www.responsibletravel.org/resources/documents/reports/FINAL_REPORT_Erick_Vargas_Jan_08.pdf>[πρόσβαση: 20-8-2009].

Venreusel, J. (1990): *Antwerp - Reshaping a city*. Chicago: Blonde Artprinting International.

Γ. Ιστοσελίδες

Techno Marine [πρόσβαση 2-12-2009]

< <http://www.technomarine.ca/>

Στατιστική Υπηρεσία Της Κυπριακής Δημοκρατίας

<http://www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/transport_gr/transport_gr?OpenDocument

WTO:World Tourism Organization

1<<http://www.unwto.org/facts/pub.html>

2<http://www.moodiereport.com/pdf/UNWTO_Barom10_jan10.pdf

IPK: International Tourism Consulting Group

1<<http://www.ipkinternational.com/en/business-sectors/world-european-travel-monitor-data/>

2<http://www1.messe-berlin.de/vip8_1/website/Internet/Internet/www.itb-berlin/pdf/Publikationen/worldttr2009.pdf

(Εταιρία τουριστικής ανάπτυξης, μαρίνα Φαλήρου) [πρόσβαση 15/1/2010]

Λοιποί δικτυακοί τόποι –Εικόνες [πρόσβαση 2/1/2010]

www.marinalife.com/images/company/5053_062508024719.jpg

<http://images.google.com>

<http://www.alimos-marina.gr>

<http://www.etasa.gr/page.aspx?itemID=SPG167>

Α. Συνεντεύξεις

Στρατής, Σ. (2009): Συνέντευξη στο γραφείο του στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Κύπρου, στις 23 Νοεμβρίου.

Δρ.Σαζείδης, Φ. (2009): Συνέντευξη στο γραφείο του στη Λεμεσό, στις 10 Δεκεμβρίου.

Καριόλου, Α. (2009): Συνέντευξη στο γραφείο του στον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού, στις 25 Νοεμβρίου.

Καραγιάννης, Π. (2010): Συνέντευξη στο γραφείο του στη Cybarco – Limassol Marina Ltd, στις 2 Ιανουαρίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α









ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟΝ
ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
υκ' Αρ. 1330 της 11ης ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1977

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ο περί Ρυθμίσεως Μαρίνων Νόμος του 1977 εκδίδεται διά δημοσίευσής εις την επίσημον εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας συμφώνως τω άρθρω 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 4 του 1977

ΝΟΜΟΣ ΠΡΟΝΟΩΝ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ, ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΩΝ

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συντοπικός τίτλος. 1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Ρυθμίσεως Μαρίνων Νόμος του 1977.
67 του 1979
9(I) του 1999
155(I) του 2002.

Ερμηνεία. 2. Εν τω παρόντι Νόμο, εκτός εάν άλλως προκύπτει εκ του κειμένου—

«Δημοκρατία» σημαίνει την Κυπριακήν Δημοκρατίαν·

2 του 9(I) του 1999. «δικαστήριον». Διαγράφηκε.

2 του 67 του 1979. «κυβερνήτης σκάφους» σημαίνει τον ιδιοκτήτην σκάφους αναψυχής ή οιοσδήποτε ετέρου σκάφους και περιλαμβάνει τον κυβερνήτην αυτού και τον πρόσωπον το οποίοι καθ' οιονδήποτε χρόνον έχει τον έλεγχον του σκάφους ή είναι υπεύθυνον διά τούτο·

«μαρίνα» σημαίνει οιοσδήποτε χώρον εν τη Δημοκρατία, ο κύριος σκοπός του οποίου είναι ο ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής, όστις κηρύσσεται ως μαρίνα δυνάμει του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου·

38 του 1973. «Οργανισμός Λιμένων Κύπρου» σημαίνει τον Οργανισμό τον καθιδρυθέντα δυνάμει του άρθρου 4 του περί Οργανισμού Λιμένων Κύπρου Νόμου του 1973· 205310463

2 του 67 του 1979. «Οργανισμός Τουρισμού» σημαίνει τον Κυπριακόν Οργανισμό Τουρισμού τον καθιδρυθέντα δυνάμει των διατάξεων των περί Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού Νόμων του 1969 έως 1979·
54 του 1969
50 του 1977
48 του 1978
62 του 1979.

«σκάφος» σημαίνει παντός είδους κλειστόν ναυπήγημα ανεξαρτήτως του εάν τούτο δύνανται ή δεν δύνανται να ιαχήται αυτοδυνάμει εν τη θαλάσση·

«σκάφος αναψυχής» σημαίνει σκάφος χρησιμοποιούμενον ή προοριζόμενον ίνα χρησιμοποιήται διά σκοπούς θαλάσσιας ψυχαγωγίας ή θαλάσσιον αθλημάτων, ή διά παρεμφερείς σκοπούς, ανεξαρτήτως του εάν τούτο χρησιμοποιήται ή διατίθεται προς χρήση επί σκοπώ κέρδους, δεν περιλαμβάνει, όμως, σκάφος χρησιμοποιούμενον εις τας θαλάσσιαις μεταφοράς·

«Τελεωνεία» σημαίνει το Τμήμα Τελεωνείων του Υπουργείου Οικονομικών της Κυπριακής Δημοκρατίας·

«Υπουργός» σημαίνει τον Υπουργόν Εμπορίου και Βιομηχανίας της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Κήρυξ μαρίνων.

3.—(1) Το Υπουργικόν Συμβούλιον κέκτηται εξουσίαν όπως δά διατάγματος, δημοσιευμένου εν τη επίσημη εφημερίδι της Δημοκρατίας, κηρύττει οιονδήποτε χώρον εν τη Δημοκρατία ως μαρίναν.

(2) Από της κηρύξεως μαρίνας δυνάμει του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου, τυγχάνουν εφαρμογής αναφορικάς προς την τοιαύτην μαρίναν οι διατάξεις του παρόντος Νόμου και οιονδήποτε νόμου τροποποιούντος αυτών.

(3) Εκτός εάν άλλως ήθελε καθορισθή διά κανονισμών εκδιδόμενων δυνάμει του παρόντος Νόμου, οι μαρίναι δεν θα χρησιμοποιούνται εμή μόνον αποκλειστικώς υπό σκαφών αναψυχής.

2 του 155(Γ) του 2002.
Καπ. 109.
52 του 1969
55 του 1972
50 του 1990.
102(Γ) του 1997
44(Γ) του 1998
103(Γ) του 1998
3(Γ) του 1999
24(Γ) του 1999
32(Γ) του 1999
45(Γ) του 1999
102(Γ) του 1999
40(Γ) του 2000
164(Γ) του 2000
1(Γ) του 2001
33(Γ) του 2001
58(Γ) του 2001
59(Γ) του 2001.

(4) Παρά τις διατάξεις του περί Κτήσης ακίνητης ιδιοκτησίας (Αλλοδαποί) Νόμου, το Υπουργικόν Συμβούλιον έχει εξουσία να συνάπτει Σύμβαση Δημοσίου που κατακυρώθηκε με βίση τους περί Προσφορών του Δημοσίου νόμους του 1997 μέχρι 2001, με την οποία να εκμισθώνται οιονδήποτε μαρίνα ή να αναθέται σε οιονδήποτε πρόσωπο την κατασκευή, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, τροποποίηση, διατήρηση ή λειτουργία οιασδήποτε μαρίνας.

Εξουσία
Υπουργικού
Συμβουλίου προς
εκδόσιν
Κανονισμών εν
σχέσει προς
μαρίνας.

4.—(1) Το Υπουργικόν Συμβούλιον κέκτηται εξουσίαν όπως εκδόη Κανονισμούς διά την καλύτεραν εφαρμογήν των διατάξεων του παρόντος Νόμου, ίδια δε, και άνευ επηρεασμού της γενικότητας της ανατάρω εξουσίας, περί ακάντων ή τίνων των ακολουθών θεμάτων:

(α) περί ρυθμίσεως της εν γένει λειτουργίας των μαρίνων περιλαμβανομένης της διοικήσεως διαχειρίσεως και εκμεταλλεύσεως των μαρίνων ως και του τρόπου και χρόνου χρησιμοποίησεως αυτών και των εν αινείς εγκαταστάσεων ή οργάνων ή πραγμάτων ή παρεχομένων υπηρεσιών ή διευκολύνσεων·

(β) περί του καθορισμού, της ρυθμίσεως και του ελέγχου των παρεχομένων υπηρεσιών, ή οιονδήποτε δραστηριοτήτων ενεργιών ή πράξεων εντός των μαρίνων ως και της εν γένει συμπεριφοράς εισόδου, εξόδου, κινήσεως ή παραμονής σκαφών, σχημάτων, προσώπων, ζώων και πάσης φύσεως πραγμάτων ή οργάνων εντός των μαρίνων·

(γ) περί της εκδόσεως οδηγίων αναφορικάς προς θέματα ρυθμιζόμενα διά του παρόντος Νόμου και των δυνάμει αυτού εκδιδόμενων κανονισμών.

(2) Κανονισμοί εκδιδόμενοι δυνάμει του παρόντος άρθρου δόνανται να προνοώσιν ότι η παράλειψις συμμορφώσεως προς αυτούς ή προς οδηγίας εκδιδόμενας δυνάμει αυτών συνιστά αδίκημα τιμωρούμενον διά φυλάκιστος μη υπερβαινούσης τους έξ μήνας ή διά χρηματικής ποινής μη υπερβαινούσης τας πεντακοσίας λίρας ή δι' αμφοτέρων των ποινών τούτων.

3 του 9(Γ) του 1999.
Πληρωτέα ποσά.

5.—(1) Υπό την επιφύλαξη και τηρουμένων των διατάξεων των εδαφίων (2) και (3), τα εκάστοτε πληρωτέα ποσά για τη χρήση κάθε συγκεκριμένης μαρίνας και των εγκαταστάσεων που βρίσκονται σ' αυτή για αγαθά, πράγματα, υπηρεσίας ή

διοικητικές που παρέχονται ή διατίθενται εντός αυτής ορίζονται κατ' έτος για περίοδο δώδεκα μηνών από το νομικό ή το φυσικό πρόσωπο ή το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου στο οποίο έχει ανατεθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο, δυνάμει του εδαφίου (4) του άρθρου 3, η διοίκηση, η διαχείριση, η εκμετάλλευση και η λειτουργία της μαρίνας.

(2) Γραπτή συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ της Δημοκρατίας και του προσώπου στο οποίο έχει ανατεθεί η διοίκηση, η διαχείριση, η εκμετάλλευση και η λειτουργία συγκεκριμένης μαρίνας δυνατό να καθορίζει επακριβή διαδικασία και χρόνο ορισμού των κληρωτέων, σε σχέση με την εν λόγω μαρίνα, ποσών ως και ακριβή ημερομηνία έναρξης και λήξης εκάστης δωδεκάμηνης περιόδου κληρωτής τους.

(3) Ουδέν των διαλαμβανόμενων στα εδάφια (1) και (2) συνιστά κώλυμα στη συμμετοχή στη γραπτή συμφωνία, που αναφέρεται στο εδάφιο (2), προσώπων που ορίζουν σε σχέση με συγκεκριμένη μαρίνα τον ελάχιστο αριθμό θέσεων ελλειμνισμού που κατά προτεραιότητα παραχωρούνται σε αθλητικά σκάφη κατόπιν εισήγησης του Κυπριακού Οργανισμού Αθλητισμού και εξαιρούν αυτά από την υποχρέωση κληρωτής οποιαδήποτε ή άλλων των εκάστοτε κληρωτέων ποσών.

(4) Τα εκάστοτε κληρωτέα ποσά που ορίζονται κατ' έτος, κατά τα διαλαμβανόμενα στα εδάφια (1),(2) και (3), γνωστοποιούνται γραπτώς στον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού από το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί η διοίκηση, η διαχείριση, η εκμετάλλευση και η λειτουργία της μαρίνας, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης της δωδεκάμηνης περιόδου για την οποία αυτά είναι κληρωτέα.

Κατάθεση
Κανονισμών εις
την Βουλήν.

6. Κανονισμοί εκδιδόμενοι δυνάμει του παρόντος Νόμου κατατίθενται εις την Βουλήν των Αντιπροσώπων. Εάν μετά πάροδον τριάντων ημερών από της τοιαύτης καταθέσεως η Βουλή των Αντιπροσώπων δι' αποφάσεως αυτής δεν τροποποιήσει ή ακυρώσει τους ούτω κατατεθέντας Κανονισμούς εν όλω ή εν μέρει, τότε ούτοι αμέσως μετά την πάροδον της ως άνω προθεσμίας δημοσιεύονται εν τη επίσημη εφημερίδα της Δημοκρατίας και τίθενται εν ισχύ από της τοιαύτης δημοσίευσής. Εν περιπτώσει τροποποίησης τούτων εν όλω ή εν μέρει υπό της Βουλής των Αντιπροσώπων, ούτοι δημοσιεύονται εν τη επίσημη εφημερίδα της Δημοκρατίας ως ήβελον ούτω τροποποιηθή υπ' αυτής και τίθενται εν ισχύ από της τοιαύτης δημοσίευσής.

Εξουσία
αστυνομίας
εισόδου εις σκάφη.

7. Πως αστυνομικός ή έτερον εξουσιοδοτημένον πρόσωπον κτήνητα εξουσία, εν τη ενδοκίσει των καθηκόντων του, να επιβιβασθή οπουδήποτε σκάφους καταβλόντας εις τινά μαρίναν καθ' οιονδήποτε εύλογον χρόνον και να παραμείνη επί του σκάφους μέχρι της πλήρους αποφόρσεως επιβατών της εκφορτώσεως του σκάφους ή του σπύλου αυτού και να επιστεφθή και επιθεωρήση οπουδήποτε μέρος του σκάφους.

4 του 67 του 1979.
Εξουσία
κατάληψης,
κατασχέσεως και
κρατήσεως
σκάφους κλπ.

7Α.—(1) Εν περιπτώσει καθ' ην ο κυβερνήτης σκάφους, αναφορικώς προς το οποίο οφείλονται οιαδήποτε δικαιώματα, αρνείται ή αμελεί να καταβάλει ταύτα ευθύς ως ήθελε εγγράφως κληθή προς τούτο, ο Οργανισμός Τουρισμού δύναται να προβή εις την κατάληψιν ή την κατάσχεσιν του σκάφους και των συνέργων, εξαρτήων ή επίπλων αυτού και να κρατήσει ταύτα μέχρι της αποπληρωμής ή της εξπασφάλσεως του οφειλόμενου ποσού.

(2) Μετά την τοιαύτην κατάληψιν ή την κατάσχεσιν του σκάφους και των συνέργων, εξαρτήων ή επίπλων αυτού ο Οργανισμός Τουρισμού επιδίδει εις τον κυβερνήτην του τούτου σκάφους ή, οσώας η επίδοσις είναι αδύνατος, αναρτά επί του τούτου σκάφους ειδοποίησιν περί προθέσεως εισοτήσεως του σκάφους και των συνέργων, εξαρτήων ή επίπλων αυτού και εάν εντός τριάντων ημερών από της επιδόσεως ή αναρτήσεως της τοιαύτης ειδοποίησεως δεν καταβληθεί—

(α) τα οφειλόμενα δικαιώματα και

(β) πάντα τα έξοδα τα γενόμενα διά και εν σχέσει προς την κατάληψιν, κατάσχεσιν ή κράτησιν του σκάφους, συνέργων, εξαρτήτων ή επίπλων,

ο Οργανισμός Τουρισμού κέκτηται εξουσίαν να προβή εις την εκποίησιν των καταληφθέντων ή κατασχεθέντων οποιδήποτε μέρους τούτων.

(3) Εκ του προϊόντος της τοιαύτης εκποίησης ο Οργανισμός Τουρισμού δύναται να κρατήσῃ το ποσόν των οφειλόμενων δικασμάτων και ελθόν. υποχρεούται δε να παραδώσῃ οιοδήποτε τυχόν υπόλοιπον, άμα τη απαιτήσει του, εις τον κυβερνήτην.

(4) Ανεξαρτήτως των εν τω παρόντι άρθρῳ διαλαμβανόμενων, ο Οργανισμός Τουρισμού κέκτηται εξουσίαν να δικαιοσύνη, επί δικαστηρίου, οιοδήποτε οφειλόμενα δικασμάτα ή έξοδα, ή το υπόλοιπον αυτών εφ' όσον το προϊόν της εκποίησης δεν επαρκεί διά να καλύψῃ ολόκληρον το οφειλόμενον ποσόν.

77 του 1971.

(5) Διά τους σκοπούς του παρόντος άρθρου 'σκάφος' δεν περιλαμβάνει αλιευτικόν σκάφος το οποίον είναι εγγεγραμμένον συμφάνως προς τας διατάξεις του περί Αλιευτικῶν Σκαφῶν (Νηολόγησις, Πύλῃσις, Μεταβίβασις και Υποθήκευσις) Νόμου του 1971.

Μη επηρεασμός νομοθεσίας περί Τελωνείων ή περί Οργανισμού Λιμένων Κύπρου.

8. Αι διατάξεις του παρόντος Νόμου, ή οιοδήποτε τροποποιούντος αυτών νόμος, ουδόλας θέλουν περιορίσει ή άλλως πως επηρεάσει την εκάστοτε εν ισχύϊ νομοθεσίαν περί Τελωνείων ή περί Οργανισμό Λιμένων Κύπρου.

Περιορισμός εφαρμογῆς αρισμένων νόμων.

9. Ουδεμία άδεια θα χορηγῆται υπό της αρμοδίας αρχῆς δυνάμει του περί Προστασίας της Παράλλας Νόμου και του περί Ρυθμίσεως Οδῶν και Οικοδομῶν Νόμου εις ό,τι αφορά μαρίνας άνευ της εκ των προτέρων εγγράφου συναινέσεως του Υπουργού.

Κεφ. 59

22 του 1961

17 του 1964

8 του 1972

52 του 1975.

Κεφ. 96

14 του 1959

67 του 1963

6 του 1964

65 του 1964

12 του 1969

38 του 1969

13 του 1974

28 του 1974.

Κλειστάς μαρίνες ως κλειστών.

10.—(1) Το Υπουργικόν Συμβούλιον κέκτηται εξουσίαν όπως, σκάας προς το συμφέρον της Δημοκρατίας ή προς εκτέλεσιν διεθνῶν υποχρεώσεων ταύτης ή προς το δημόσιον συμφέρον εν γένει ή προς εφαρμογήν της υπό της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας ακολουθουμένης πολιτικής ούτως απαιτήται, διά διατάγματος δημοσιευομένου εν τη εφημερίδῃ της Δημοκρατίας, κηρύττῃ απώσας τας μαρίνας εν τη Δημοκρατία ή ωρισμένην μαρίναν εξειδικευμένην εν τῷ διατάγματι ως κλειστάς διά τα εν τῷ διατάγματι περιγραφόμενα σκάφη και διά τοσαύτην χρονικὴν περίοδον ως ήθελε καθορισθῇ εν τῷ διατάγματι και επί τη δημοσίευσί του διατάγματος ουδέν τοιοῦτον σκάφος θα εισπλέῃ ή αποπλέῃ εκ της ρηθείσης μαρίνας ή παραμῆνῃ εντός αὐτῆς ως ήθελε καθορισθῇ εν τῷ διατάγματι.

5 του 67 του 1979.

(2) Ο ιδιοκτήτης και ο κυβερνήτης σκάφους, ως και παν πρόσωπον το οποίον έχει τον έλεγχον σκάφους ή είναι υπεθθόνον διά σκάφος, το οποίον κατά παράβασιν απαγορεύσεως διαταχθείσης δυνάμει του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου εισπλέῃ ή αποπλέῃ εκ κλειστῆς διά το σκάφος τούτο μαρίνας ή παραμῆνῃ εντός

αυτής, είναι ένοχοι αδικήματος, έκαστος δε υπόκειται εις φυλάκισιν μη υπερβαίνουσιν τα δύο έτη ή εις χρηματικήν ποινήν μη υπερβαίνουσιν τας δέκα χιλιάδας λίρας ή εις αμφοτέρους τας ποινάς ταύτας.

(3) Παρά τας διατάξεις οιονδήποτε εκάστοτε εν ισχύι Νόμου ο Πρόεδρος Επαρχιακού Δικαστηρίου ή ο Ανώτερος Επαρχιακός Δικαστής ή ο Επαρχιακός Δικαστής κέκτηται διά του παρόντος αρμοδιότητα όπως εκδικάζη οιονδήποτε αδίκημα δυνάμει του παρόντος άρθρου και επιβάλλη τας υπό τούτου καθοριζόμενας ποινάς.

5 του 9(Γ) του 1999.
Καταργήσεις,
Επίσημη
Εφημερίδα της
Δημοκρατίας,
Παράρτημα
Τρίτο(Γ):
20.5.1994,
9.7.1993,
1.12.1995.

5. Οι περί Ρυθμίσεως της Μαρίνας Λάρνακας (Καταβλητέα Δικασάμεντα) Κανονισμοί του 1994 και οι περί Ρυθμίσεως της Μαρίνας «LIMASSOL SHERATON MARINA» (Καταβλητέα Δικασάμεντα) Κανονισμοί του 1993 και του 1995 καταργούνται από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος των άρθρων 2 και 3 του παρόντος Νόμου σε σχέση με τη Μαρίνα Λάρνακας και τη Μαρίνα «LIMASSOL SHERATON MARINA», αντίστοιχα.

6 του 9(Γ) του 1999.
Έναρξης της ισχύος
του παρόντος
Νόμου.
Επίσημη
Εφημερίδα της
Δημοκρατίας,
Παράρτημα
Τρίτο(Γ):
21.7.1989
20.7.1990
5.2.1999.

6. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις του άρθρου 4, ο παρών Νόμος τίθεται σε ισχύ κατά την ημερομηνία που τίθεται σε ισχύ οι ειδικοί Κανονισμοί για προσφορές σε σχέση με μαρίνες, που αναφέρονται στις παραγράφους (1) και (2) του Κανονισμού 9Α των περί Ακινήτου Ιδιοκτησίας της Δημοκρατίας (Διάθεση) Κανονισμών του 1989 έως 1999.



**ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΡΙΤΟ
ΜΕΡΟΣ Ι
ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ**

Αριθμός 4377	Παρασκευή, 31 Ιουλίου 2009	1827
--------------	----------------------------	------

Αριθμός 302

ΟΙ ΠΕΡΙ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΕΩΝ ΚΥΠΕΡΟΥΝΤΑΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ 1997

Γνωστοποίηση σύμφωνα με τους Κανονισμούς 32,33,35 και 36
για καθορισμό των ετήσιων τελών

Το Συμβούλιο Αποχτετεύσεων Κυπερούντας ασκώντας τις εξουσίες που του χορηγούνται από τους Κανονισμούς 32,33,35 και 36 των περί Αποχτετεύσεων Κανονισμών του 1997, αποφάσισε και καθόρισε για το έτος 2009 τα ακόλουθα τέλη:

(α) Κάθε ιδιοκτήτης ή κάτοχος υποστατικού ή χώρου που βρίσκεται μέσα στην περιοχή του Συμβουλίου η οποία θα εξυπηρετηθεί ή μπορεί να εξυπηρετηθεί από το σύστημα αποχτετεύσεων λυμάτων του Συμβουλίου το οποίο κατασκευάστηκε ή θα κατασκευαστεί κατά τη διάρκεια της Α' Φάσης του συστήματος Αποχτετεύσεων Λυμάτων Κυπερούντας όπως καθορίζεται στα σχέδια που κατατέθηκαν στο Γραφείο του Συμβουλίου, θα καταβάλλει ετήσιο τέλος που δε θα υπερβαίνει το 6 τοις χιλίοις της εκτιμη- μένης αξίας του ακινήτου που είναι καταχωρημένη ή εγγεγραμμένη στα βιβλία του Κτηματολογίου Λεμεσού.

(β) Κάθε ιδιοκτήτης ή κάτοχος υποστατικού ή χώρου που βρίσκεται μέσα στην περιοχή του Συμβουλίου εκτός όμως της περιοχής η οποία εξυπηρετείται ή μπορεί να εξυπηρετηθεί από το σύστημα αποχτετεύσεων λυμάτων του Συμβουλίου Αποχτετεύσεων Κυπερούντας όπως καθορίζεται στα σχέδια που στο Γραφείο του Συμβουλίου, θα καταβάλλει ετήσιο τέλος που δε θα υπερβαίνει το 3 τοις χιλίοις της εκτιμημένης αξίας του ακινήτου που είναι καταχωρημένη στα βιβλία του Κτηματολογίου Λεμεσού.

(γ) Όλα τα πιο πάνω τέλη θα πρέπει να πληρωθούν από κάθε ιδιοκτήτη ή κάτοχο υποστατικού στα Γραφεία του Συμβουλίου Αποχτετεύσεων Κυπερούντας ή στη Συνεργατική Πιστωτική Εταιρεία Κυπερούντας μέχρι τις 30.11.2009.

(δ) Επιπρόσθετα, κάθε ιδιοκτήτης ή κάτοχος υποστατικού που βρίσκεται μέσα στην περιοχή του Συμβουλίου που προμηθεύεται νερό από το Κοινοτικό Συμβούλιο Κυπερούντας και εξυπηρετείται από το Σύστημα Λυμάτων του Συμβουλίου, θα καταβάλλει πρόσθετο τέλος που καταναλώθηκε κάθε διμηνία ή τριμηνία ανάλογα με την περίπτωση και το οποίο θα καταβάλλει στον ίδιο τόπο και χρόνο που καταβάλλει και το αντίστοιχο τέλος κατανάλωσης νερού.

Νοείται ότι το Συμβούλιο δύναται με δημόσια γνωστοποίηση να αλλάξει το τόπο και χρόνο καταβολής του τέλους τούτου.

21 Ιουλίου 2009

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΜΑΥΡΕΛΛΗ
ΕΠΑΡΧΟΣ

Ο ΠΕΡΙ ΔΗΜΩΝ ΝΟΜΟΣ
(ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 1985 ΕΩΣ 2009)

Κανονισμοί που εκδίδονται από το Δημοτικό Συμβούλιο Μέσα Γειτονιάς
δυνάμει των άρθρων 85(2)(ιγ) και 87(1)(δ)

Το Δημοτικό Συμβούλιο Μέσα Γειτονιάς, ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχονται από τα άρθρα 85(2)(ιγ) και 87(1)(δ) των Περί Δήμων Νόμων του 1985 έως 2009, εκδίδει τους πιο κάτω Κανονισμούς:

111 του 1985
1 του 1986
8 του 1986
25 του 1986
39 του 1986
50 του 1986
114 του 1986
121 του 1986
149 του 1986
14 του 1987
83 του 1987
185 του 1987
320 του 1987
39 του 1988
204 του 1988
119 του 1990
143 του 1991
190 του 1991
223 του 1991
40(Ι) του 1992
54(Ι) του 1992
87(Ι) του 1992
23(Ι) του 1994
37(Ι) του 1995
8(Ι) του 1996
65(Ι) του 1996
85(Ι) του 1996
20(Ι) του 1997
112(Ι) του 2001
127(Ι) του 2001
128(Ι) του 2001
139(Ι) του 2001
153(Ι) του 2001
23(Ι) του 2002
227(Ι) του 2002
47(Ι) του 2003
236(Ι) του 2004
53(Ι) του 2005
86(Ι) του 2005
118(Ι) του 2005
127(Ι) του 2005
137(Ι) του 2006
157(Ι) του 2006
25(Ι) του 2007
147(Ι) του 2007
153(Ι) του 2007
19(Ι) του 2008
73(Ι) του 2008
51(Ι) του 2009

Συνοπτικός τίτλος.

1. Οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται ως οι περί Συντάξεων και Φιλοδωρημάτων (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του Δήμου Μέσα Γειτονιάς του 2009 και θα διαβάζονται μαζί με τους περί Συντάξεων και Φιλοδωρημάτων Κανονισμούς του Δήμου Μέσα Γειτονιάς του 1998 (που στη συνέχεια θα αναφέρονται ως «οι βασικοί κανονισμοί») και οι βασικοί κανονισμοί και οι παρόντες Κανονισμοί θα αναφέρονται μαζί ως οι Περί Συντάξεων και Φιλοδωρημάτων Κανονισμοί του Δήμου Μέσα Γειτονιάς του 1998 έως 2009.

Τροποποίηση του
άρθρου 24 των
βασικών κανονισμών

2. Το άρθρο 24 των βασικών Κανονισμών τροποποιείται ως ακολούθως:

(i) Αρίθμηση του άρθρου 24 του βασικού Κανονισμού σε 24(1)

(ii) Προσθήκη της ακόλουθης δεύτερης επιφύλαξης, στο τέλος της υφιστάμενης επιφύλαξης του άρθρου 24 (1):

«Νοείται περαιτέρω ότι, το εφάπαξ ποσό που καταβάλλεται σε δημοτικό υπάλληλο, δυνάμει του παρόντος Μέρους κατά την αφυπηρέτησή του –

(α) Με ή μετά τη συμπλήρωση του εξηκοστού πρώτου έτους της ηλικίας του και με τη συμπλήρωση συντάξιμης υπηρεσίας τετρακοσίων δώδεκα ή περισσότερων μηνών, είναι ίσο με την ετήσια σύνταξη πολλαπλασιαζόμενη επί δεκατέσσερα και μισό και διαιρούμενου του ποσού που προκύπτει διά τρία,

(β) με ή μετά τη συμπλήρωση του εξηκοστού δεύτερου έτους της ηλικίας του και με τη συμπλήρωση συντάξιμης υπηρεσίας τετρακοσίων εικοσιπενσάρων ή περισσότερων μηνών, είναι ίσο με την ετήσια σύνταξη πολλαπλασιαζόμενη επί δεκαπέντε και διαιρούμενου του ποσού που προκύπτει διά τρία, και

(γ) με ή μετά τη συμπλήρωση του εξηκοστού τρίτου έτους της ηλικίας του και με τη συμπλήρωση συντάξιμης υπηρεσίας τετρακοσίων τριάντα έξι ή περισσότερων μηνών, είναι ίσο με την ετήσια σύνταξη πολλαπλασιαζόμενη επί δεκαπέντε και μισό και διαιρούμενου του ποσού που προκύπτει διά τρία.»

(iii) Προσθήκη αμέσως μετά του εδαφίου 24(1) του ακόλουθου νέου εδαφίου το οποίο αριθμείται 24(2) :

«Σε περίπτωση που ο μισθός του υπαλλήλου ευρίσκεται πάνω σε κλίμακα και ο υπάλληλος μέχρι την ημερομηνία αφυπηρέτησης ή παραίτησης ή θανάτου του έχει κερδίσει λιγότερη από το ήμισυ της επόμενης προσαύξησης της κλίμακας του, οι συντάξιμες απολαβές του λογίζονται αυξημένες κατά τόσα δωδέκατα του ποσού της προσαύξησης αυτής όσοι είναι οι μήνες κατά τους οποίους υπηρέτησε μετά τη χορήγηση της τελευταίας προσαύξησης του. Σε περίπτωση υπαλλήλου ο οποίος μέχρι την ημερομηνία της αφυπηρέτησης του έχει κερδίσει όχι λιγότερη από το ήμισυ της επόμενης προσαύξησης της κλίμακας του, οι συντάξιμες απολαβές του λογίζονται αυξημένες κατά ολόκληρο το ποσό της προσαύξησης.»

Έναρξη της ισχύος
του παρόντος
κανονισμού

3. Οι παρόντες Κανονισμοί τίθενται σε ισχύ από την 1^η Ιουλίου 2009

Ο ΠΕΡΙ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΝΟΜΟΣ
(ΝΟΜΟΙ 4 ΤΟΥ 1977, 67 ΤΟΥ 1979, 9(Ι) ΤΟΥ 1999 ΚΑΙ 155(Ι) ΤΟΥ 2002)

Διάταγμα δυνάμει του άρθρου 3(1)

Το Υπουργικό Συμβούλιο ασκώντας τις εξουσίες που παρέχονται σ' αυτό δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 3 των περί Ρυθμίσεως Μαρίνων Νόμων του 1977 έως 2002, με το παρόν Διάταγμα κηρύττει το θαλάσσιο χώρο που περιγράφεται στον πιο κάτω Πίνακα ως Μαρίνα, η οποία θα είναι γνωστή ως η Μαρίνα Λεμεσού.

ΠΙΝΑΚΑΣ

Ολόκληρη η περιοχή της θάλασσας στην Επαρχία Λεμεσού, η οποία είναι σημειωμένη με γαλάζια διακεκομμένη γραμμή στο Ειδικό Κυβερνητικό Χωρομετρικό Σχέδιο με αύξοντα αριθμό 6814.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ

PERMANENT INTERNATIONAL ASSOCIATION
OF NAVIGATION CONGRESSES

INTERNATIONAL COMMISSION FOR SPORT
AND PLEASURE NAVIGATION

Standards for the construction,
equipment and operation
of yacht harbours and marinas
with special reference
to the environment



Supplement to Bulletin N° 33 (Vol. II/1979)

General Secretariat of PIANC :
Résidence Palace, Quartier Jordaens, rue de la Loi 155
1040-BRUSSELS (Belgium)

All copyrights reserved

PERMANENT INTERNATIONAL ASSOCIATION OF NAVIGATION CONGRESSES

INTRODUCTION BY THE CHAIRMAN OF THE INTERNATIONAL COMMISSION FOR SPORT AND PLEASURE NAVIGATION

to the three reports :

- Standards for the construction, equipment and operation of Yacht Harbours and Marinas, with special reference to the Environment.
 - The layout and structure of approach and protective structures of yacht harbours.
 - Land storage of yachts.
-

New problems call for new solutions !

The development of Pleasure and Sport Navigation in the last ten years has brought about new problems, for which our specialized Commission has attempted to find new solutions, as well adapted as possible to the specific nature of the harbours.

Indeed, the sea does not change, whether it attacks major breakwaters which shelter conventional trade harbours or smaller structures intended for yacht harbours. However, in the latter case, breakwaters must often be built in shallow water, and this calls for specific solutions. The entrance of yacht harbours should also be designed to take account of the specific manoeuvring of sailing vessels. Inner harbour structures must also be adjusted to the smaller dimensions of yachts and to the specific kind of services which must be offered to yachtsmen.

In addition, the extraordinary blossoming of these harbours along the coast line has given rise to environmental problems which are the more difficult to handle because public opinion has nowadays grown over-sensitive to ecological considerations. Available space is becoming scanty and more and more attention is being paid to the possibilities to store boats on land when they are not out at sea, particularly during winter.

Engineers faced with the task of planning a yacht harbour do not find, in the abundant literature on conventional harbours, the elements of information, the structural characteristics, the dimensions which are specific to yacht harbours.

The members of the Commission have thus attempted to act as engineering consultants in charge of designing such

installations for the purpose of providing the necessary literature to maritime engineers called upon to plan a yacht harbour. It is indeed fitting that our Association should act as a guide in this field and should at the same time fill a gap in maritime technique : hence the three reports we have prepared and which have made it possible, after many years of study, to come to practical conclusions which we are honoured to submit to you today.

The first report deals with yacht harbours and marinas in their environment. It puts forward all the figures which are needed in order to determine the dimensions of the several parts of the harbour. It reviews all the surveys related to the structures as such, their equipment and their land environment. The designer of a new yacht harbour will find in this report the joint experience of the engineers and yachtsmen of all the member countries of our Association and we hope this will be of considerable help to him in his work. We are truly thankful to our reporter, Mr. D.P. BERTLIN (U.K.) : with tireless patience and an amply demonstrated competence, he managed, after several years' of work, to shape his report in such a way that all his colleagues of our Commission have unanimously supported it.

The emphasis of the second report is on the definition of the specific characteristics of harbours built in shallow water. The impact of a new structure on the coastline also entails alterations of currents, brings about siltation, sanding-up and seaweed, which must be controlled. In addition, the manoeuvres of sailing boats require specific arrangements for harbour entrances. All these elements could be adequately dealt by no other than our talented colleague, Mr. GONZALEZ ISLA (Spain), who succeeded in marrying his engineering

INTERNATIONAL COMMISSION FOR SPORT AND PLEASURE NAVIGATION

STANDARDS FOR THE CONSTRUCTION, EQUIPMENT AND OPERATION OF YACHT HARBOURS AND MARINAS WITH SPECIAL REFERENCE TO THE ENVIRONMENT (*)

CONTENTS

	Page		Page
1. Preamble	2	5.6.3. Lifesaving apparatus	
1.1. Definitions		5.6.4. Telephones and television	
1.2. Scope		5.6.5. Other services at berths	
1.3. Genesis of report		5.7. Bunkers	
2. Introduction	2	5.8. Yacht yards and repair facilities	
2.1. Subjects considered		5.9. Amenities	
2.2. Code of Practice		5.10. Fire fighting	
2.3. Design		5.10.1. Nature of risk	
3. Regulations	2	5.10.2. Co-ordination with local authorities	
3.1. Existing Regulations		5.10.3. Precautions	
3.2. Regulations studied		5.10.4. Fighting fires	
4. Environmental considerations — The yacht harbour in the context of the land development plan	2	5.10.5. Fire points	
4.1. Environmental Considerations		5.10.6. Bunkering berths	
4.2. The Town and Country Plan		5.10.7. Fire float	
4.3. Government aid		5.10.8. Instruction in fire fighting	
4.4. Choice of location		5.11. Pollution prevention	
4.4.1. Demand		5.11.1. Organic material (including sewage)	
4.4.2. Suitability of region		5.11.2. Hydrocarbons and mineral oils	
4.4.3. Blending with the landscape		5.11.3. Rubbish	
4.4.4. Protection		5.12. Security	
4.4.5. Regime		5.12.1. Patrolling	
4.4.6. Fauna and Flora		5.12.2. Lighting	
4.4.7. Saturation		5.12.3. Safe lockers	
4.4.8. Other water sport and recreational facilities		5.13. Navigation aids, tide levels, draft marks, etc.	
4.4.9. Size of Yacht Harbours		6. Advice to yachtsmen and other users of yacht harbours and marinas	6
4.5. Use of commercial and fishing harbours		6.1. Code of Conduct	
5. Conception, equipment and management	3	6.2. Directions for yachts in transit	
5.1. Yacht access		6.3. Model form of Regulations	
5.2. Land access			
5.3. General Plan			
5.4. Administration office and information bureau			
5.5. Car parks			
5.6. Services at berths			
5.6.1. Water supply			
5.6.2. Electricity			

APPENDICES

Appendix A	References	8
Appendix B	General regulations and conditions of berthing of the National Yacht Harbour Association (U.K.)	9
Appendix C	The application of the principles identified in section 4 as applied to three regions of the Netherlands	12
Appendix D	Acknowledgements	19
Appendix E	Photographs	20

(*) REPORTER: D.P. BERTLIN, M. Eng., C. Eng., F.I.C.E., F.C.I.Arb.,
Bertlin & Partners, Consulting Engineers, Congreave House, 86 Station
Road, Redhill, RH1 1PL, Surrey (United Kingdom).

1. PREAMBLE

1.1. Definitions.

In this report a yacht harbour means a harbour designed for yachts and a marina a yacht harbour combined with an integrated residential development. Yachts are defined as pleasure craft over 8 m in length, excluding houseboats.

1.2. Scope.

This report considers the Yacht Harbour and Marina from the environmental viewpoint, proposes codes of practice for their development, equipment and management and concludes with a chapter on advice to yachtsmen using yacht harbours.

1.3. Genesis of report.

P.I.A.N.C. Congress XXIII (Ottawa, 1973) recommended that the question dealt with in this report should be referred to the International Commission for Sport and Pleasure Navigation for further consideration and this paper is the result.

2. INTRODUCTION

2.1. Subjects considered.

Many yacht harbours and marinas have been built during recent years and much thought given to the desirability or otherwise of developing such facilities at particular places, as well as the scope and type of such developments which would be appropriate environmentally. The broader aspects having been settled, there remain many more detailed questions to be considered, such as their equipment and management. There is also the point of view of the yachtsman and how he should conduct himself, so that all users of the harbour should obtain the maximum relaxation and pleasure from its use.

2.2. Code of Practice.

This report is not an attempt to produce a series of model regulations but rather a code of practice and an aide memoire of aspects that should be borne in mind in developing and managing yacht harbours and marinas.

2.3. Design.

This report does not concern itself with design: the International Commission for Sport and Pleasure Navigation has already published a series of papers on different aspects of design. The latest of these is "Final Report of the International Commission for Sport and Pleasure Navigation" Annex to Bulletin No. 25 (Vol. III/1976).

3. REGULATIONS

3.1. Existing Regulations.

A number of countries have enacted regulations concerning various aspects of yacht harbours and their development and some of these have been useful in preparing this report (notably those of France, Monaco, the Netherlands, Spain and the United Kingdom). The Commission, however, is not in favour of the proliferation of statutory regulations in view of the diversity of local circumstances (and also a feeling that there are already too many regulations). Every development

should be considered on its merits, bearing in mind the standards recommended in this report.

3.2. Regulations studied.

Details of the regulations which have been made available to the Commission and which have been studied in preparing this report are listed in Appendix A.

4. ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS — THE YACHT HARBOUR IN THE CONTEXT OF THE LAND DEVELOPMENT PLAN

4.1. Environmental Considerations.

The construction of a yacht harbour or marina will inevitably have an environmental impact. Such an impact may well be to improve the environment, provided care is taken in its location and design, particularly as regards the land amenities.

Yacht harbours and marinas can often bring life and colour to a drab stretch of coast or inland waterway. They also provide access points to recreational waters at specific places. This concentration of craft and users, besides providing facilities and amenities for yachtsmen, has the advantage of freeing shore frontage for the other uses and reducing the number of access roads required. Yacht harbours also provide a valuable economic asset to the local community.

4.2. The Town and Country Plan.

National, regional and local planning does, to a varying extent, take into account the desirability of developing yachting facilities. In areas where such facilities are well developed, such as the southern coast of England, much of the Mediterranean coast and the Dutch Delta area, the facilities, which should be provided for water sports of all kinds are well understood and regional schemes have been developed.

However, in many other areas, planning officers have little knowledge of the subject and some, often encouraged by ill-informed local opposition, actively discourage such development.

Usually, on a national level, the Government lays down a policy for town and country planning and gives directions to the lower administrative levels. For example, in the Netherlands, Government planning may be classified as follows:

- (i) Formation of a structural scheme indicating outlines for future development of the country and for regional planning.
- (ii) Contributions from National Government towards creating favourable conditions for that development.
- (iii) Specific measures for implementing the plan (e.g. by subsidies).

These plans are further developed on a regional level and detailed plans prepared on the local level, stipulating how various areas are to be developed.

Yacht harbours and marinas are included in such plans or may be added to them, provided they conform to the requirements specified in para. 4.3.

4.3. Government aid.

Some countries, notably, Canada, France and the U.S.A. have a policy to promote yacht harbours and to provide

financial aid in some cases. For example, the Federal Government of Canada, subject to certain conditions, will provide breakwaters and dredging (both channel and basin) if the developer will match the cost, dollar for dollar, in terms of shore facilities.

4.4. Choice of location.

This section deals with questions to be considered in deciding the location and size of yacht harbours and marinas.

4.4.1. Demand.

Clearly it is pointless building a boating facility if it is not going to be used adequately. However, even if there is apparently limited demand when a yacht harbour or marina is built, such a development can often itself create a demand. In most parts of western Europe, within reasonable reach of a centre of population, any facility for water recreation is likely to find a ready clientele, provided it is not too expensive and it is developed to cater for a reasonably wide range of activities, such as yacht cruising and racing, canoeing, rowing, water skiing and swimming.

4.4.2. Suitability of region.

The suitability of a region for development naturally depends upon the water areas available. Inland harbours, including those associated with lakes and rivers are usually less expensive to develop than coastal ones which often need expensive breakwaters and/or locks.

However, this is not always true, as, for example, in the case of Canada, where marina developments on the Government lakes and on the St. Lawrence require more expensive breakwaters than those in the comparatively sheltered coastal zones of British Columbia. Reservoirs are increasingly being used for yachting and especially small boat sailing, sometimes being shared with fishermen.

4.4.3. Blending with the landscape.

The development of the water area of a yacht harbour or marina seldom causes problems from a landscape point of view, as, by its nature, it is not obtrusive and a collection of yachts can be quite gay and attractive. It is the treatment of the amenities which asks for the greatest care, particularly in the case of marinas. A high rise block of flats which may be quite appropriate on the Côte d'Azur, would be quite out of place on the south coast of Devon.

4.4.4. Protection.

It is essential that a yacht harbour or marina should have adequate protection. This involves predominantly protection from waves, not only in the case of coastal harbours but also with those in lakes, reservoirs, wide rivers and estuaries. A yacht harbour should be designed so that the maximum wave height never exceeds 300 mm.

4.4.5. Regime.

The effect of altering the natural regime of a coastal waterway, must be carefully studied. For example, if a yacht harbour is formed by excavating a basin with an entrance to the sea or a tidal river, problems of erosion and siltation are likely to arise. Possible salination of surrounding areas must also be considered and questions may arise regarding drainage and flood plains.

4.4.6. Fauna and Flora.

It is important to consider the ecology of the region and any effect a yacht harbour might have on its natural history.

4.4.7. Saturation.

In some yachting areas, it may be wise to limit yacht harbour development because of saturation of the water area and/or access.

An example of this is the River Hamble, in England, where planning permission has been limited so that no more than about 1,000 berths may be constructed in yacht harbours on either side of the river so that, taking into account a further 1,000 yachts on piled moorings, congestion is avoided where the Hamble meets Southampton Water. The fairway is maintained at a width of 50 m.

4.4.8. Other water sport and recreational facilities.

The effect of the development of a yacht harbour on other water recreations and sports has to be considered. Such activities include rowing, canoeing, swimming, water skiing, fishing and diving. Usually there are competing interests and separate areas should be allotted to each, though occasionally two or more may be combined. An example of the use of one area for two sports is the use of reservoirs for sailing in the winter and angling in the summer.

4.4.9. Size.

Yacht harbours vary in size from a handful of boats to those catering for several thousand. For example, there are several in America designed for over 5,000 yachts. Unless there are special circumstances it is recommended that harbours should have between 300 and 1200 berths. Below 300, capital funding and running costs are likely to be prohibitive. It is unlikely that a harbour needing extensive breakwater protection will be viable unless it is constructed for at least 500 yachts. Over 1200 yachts massed together tends to lead to a harbour losing its individuality.

4.5. Use of commercial and fishing harbours.

Yacht harbours are sometimes situated within a commercial harbour (e.g. Rotterdam, St. Malo and Ostend) or fishing harbours (e.g. Concarneau). Abandoned fishing harbours may make very good yacht harbours. Old quarries also have been used (e.g. the Beaucette Yacht Marina in Guernsey).

It is now generally (but not always) recognised that all craft, commercial and recreational, have a claim on the use of water areas but special problems, particularly of navigation, naturally arise. For example, it is clearly sensible that the authorities do not allow any further yacht harbour development in the Rotterdam area, where there is such a concentration of commercial traffic. Each case must be considered on its merits.

N.B. Three examples of how some of the foregoing principles have been applied in practice are given in Appendix C.

5. CONCEPTION, EQUIPMENT AND MANAGEMENT

The size and location of the development having been decided, the detailed planning of the harbour, the land area associated with it, land and sea approaches, etc. have to be considered.

5.1. Yacht access.

Good access from sea or waterway is necessary and this may involve both capital and maintenance dredging. However, the access may be tidal, in which case the entrance can be through a lock (e.g., Chichester, England, and Ouistreham, France) or a gate (e.g. Courseulles, France) or over a fixed tidal wall, submerged at high tide (e.g. Emsworth, England and St. Peter Port, Guernsey). The choice of which type of access to adopt depends on local conditions such as tidal range, siltation and size of harbour.

5.2. Land access.

An all-weather road with a minimum width of 5 m is essential for all but the smallest of harbours.

5.3. General Plan.

The layout of the harbour itself, i.e., the water area, has been considered in detail in other P.I.A.N.C. reports (see para. 2.3.).

In the case of a yacht harbour, the land area developed is likely to be at least as great as the water area and needs very careful planning in order to make the whole development attractive yet not wasteful in space. With a marina, the land area required is considerably larger than with a yacht harbour.

5.4. Administration office and information bureau.

There must be adequate office accommodation for the administration staff and organisation, the size of which must be in keeping with that of the harbour.

Meteorological information should be posted daily and information regarding local amenities should also be available.

Some yacht harbours present the visiting yachtsman with a booklet giving useful local information such as the location of customs, banks, hotels, restaurants, chandleries and repair shops. This practice is most useful to a yachtsman and is to be encouraged.

5.5. Car parks.

Coastal yacht harbours should normally be provided with a minimum of 1.2 car spaces per berth and inland harbours with 0.75 spaces per berth, a car space being 5 m x 2.5 m. Access to car spaces should be not less than 5 m wide. In some circumstances, for example, when a yacht harbour is near to existing adequate parking facilities, or it caters mainly for yachts in transit, these scales can be reduced. The average size of craft and the habits of users must also be taken into account.

Car parks must be adequately drained and surfaced. The surfacing, however, need not be concrete or asphalt, which are expensive and waterproof large areas which concentrates storm water runoffs. A porous surfacing suitable for parking can often be provided by using crushed stone or shells.

When car parks are near the waters edge, cars should be parked sideways on, or adequate barriers provided, to stop vehicles rolling into the water. Landscaping is most important and the careful planning of parking areas is essential if the yacht harbour is to be environmentally attractive.

5.6. Services at berths.

5.6.1. Water supply.

An adequate supply of drinking water should be provided, preferably at water supply points on piers. These should be not more than 20 m from any berth. Opaque polythene pipes are recommended as translucent hoses permit an algae growth to form within the pipe. They should be 15-40 mm depending on water pressure. The pressure must be sufficient to maintain a full bore flow when a quarter of the water points are in use.

Precautions should be taken to protect piping systems in freezing conditions. Hose reels should be provided for stowing hoses when not in use so as to avoid obstructing the fingers and piers.

5.6.2. Electricity.

Well equipped yacht harbours have electricity points on piers. Technical Committee no. 64 of the International Electrotechnical Commission (Commission Electrotechnique Internationale) has published a code for the supply of electricity to caravans, boats and yachts. It is recommended that this code should be followed. As specified in this code, the current supply should be 250 v. rating (220-240 v. operating) and 16 amps. The degree of protection should be splash proof, IP 44. Socket outlets with earth contact should be as specified in I.E.C. Publication 309 Standard Sheet 1. Current operated Earth Leakage Circuit Breakers which will cut the supply when a leakage current of 30 milliamps has occurred for 30 milliseconds should be installed in each circuit in addition to the usual fuses and circuit breakers. Each circuit should be fused separately and earthed through the earth core in the supply cable. Any metal (non-current carrying) in the distribution box must also be earthed.

Cables should be insulated and sheathed with P.V.C. If underground they must be armoured.

Distribution boxes should be sited on piers and never on fingers. They may be used as light points. Outlet sockets should be weatherproof with spring loaded covers and the voltage and current should be shown on each distribution box.

Periodic testing by a qualified electrical engineer should be carried out at least every three years.

5.6.3. Lifesaving apparatus.

Lifelabelts and safety ladders should be provided on piers to enable anyone who has fallen into the water to climb out. First aid kits should be provided, the number and location depending on the size of the yacht harbour.

5.6.4. Telephones and television.

As the demand for telephone and television connections is likely to be limited it is better to provide independent connections rather than a universal network. This can be done easily if the pier duct system is designed to be flexible.

Public telephone facilities should be provided.

5.6.5. Other services at berths.

For fire points see para. 5.10.5. For rubbish disposal see para. 5.11.3. For lighting see para. 5.12.2.

5.7. Bunkers.

Except in the case of small yacht harbours and marinas, there should be a bunkering berth with petrol and diesel pumps

and a stock of lubricating oils and bottled gas. It may also be convenient to locate hydrocarbon disposal and sewage pump-out facilities at this berth. Facilities should be provided to enable a yacht's deck filling point to be earthed prior to filling, as during filling static electricity may build up in full tanks and filling pipes.

For fire protection see para. 5.10.6.

5.8. Yacht yards and repair facilities.

Yacht yards and elaborate repair facilities are useful but not essential, though there should be some provision for emergency repairs. There should, however, in all but the smallest harbours, be facilities for getting craft in and out of the water. These may take the form of a yacht lift and dock, slipway or crane.

Where there is a sufficient tidal range a grid is a useful and inexpensive method of providing for hull maintenance and inspection.

5.9. Amenities

Shops (including chandleries), restaurants and clubs are all useful adjuncts to a yacht harbour but are not essential. If no shops are provided, some essential supplies should be stocked at bunkering berths. Night accommodation is a very welcome amenity at some harbours.

5.10 Fire fighting.

5.10.1. Nature of risk.

In a yacht harbour, fire risks are far from negligible, due to the use of hydrocarbons and gas aboard yachts. In summer, in some regions, the temperature may reach 40 °C, while the flash point of petrol is 55 °C. Not a large margin. Capacity of some fuel tanks is likely to be well over 300 litres. The least accident can therefore cause a serious conflagration. The use of more and more plastic yachts increases the risk as they are more inflammable than timber or steel boats.

5.10.2. Co-ordination with local authorities.

In planning fire fighting equipment and arrangements, the availability and proximity of local authority fire fighting appliances and the accessibility of the berths should be taken into account.

5.10.3. Precautions.

Gas cylinders should be stored upright in a cage or a ventilated building. Gas installations and storage places should be clearly marked and should not be located in places where gas can accumulate. Propane and butane cylinders should not be interchanged. Naked lights must be prohibited. Storage of gas cylinders or cans and tanks containing fuel in storage lockers ashore must not be permitted.

Fuelling vessels must always be carried out at the Bunkering Berth except for closed fuel containers being placed aboard and the filling of fixed outboard motor tanks not exceeding 5 litres capacity, when secured outboard.

5.10.4. Fighting fires.

Action should be taken with the following priority:

- (i) To save life and prevent injury
- (ii) To raise the alarm
- (iii) To extinguish the fire
- (iv) To prevent the fire from spreading.

Water fire extinguishers should not be used, at any rate in the first instance, on a craft on fire, but water hoses should be used to drench adjacent craft and piers. Burning craft should be towed away from other yachts. Clear access must be provided at shore end of pier and piers must be kept clear of dinghies, equipment and other impedimenta. Piers, pontoons, etc., should have a minimum fire resistance of half an hour.

One or more exchange telephones must be available for emergency calls. The provision, location and marking of a main isolation switch for electric circuits on piers should be agreed with the fire authority.

5.10.5. Fire points.

These should consist of a red painted cabinet with break glass access clearly marked "FIREPOINT", containing a small diameter (19 mm or 25 mm with a handle control nozzle at least 48 mm dia.) fire hose or hose reel tubing of sufficient length to reach within 6 m of each developed part of the harbour and a fire extinguisher containing 5 kg dry powder (or other suitable extinguisher).

They should be illuminated at night so as to be readily visible and so that fire fighting instructions inside the cabinet can be read.

A suitable notice would be as follows:

1. In emergency dial
Telephone located at
2. Turn a stopcock beneath hose. Run out hose, switch on nozzle.
3. Where and how a responsible person (e.g. the Berthing Master) can be contacted.

Water supply should be sufficient to deliver a jet of water at least 25 litres per minute at the nozzle to a distance of 6 m.

Hose reels must be permanently connected to the water supply.

5.10.6. Bunkering berths.

Bunkering berths should have special attention. Either two fire points or their equivalent should be installed.

5.10.7. Fire float.

In the case of a yacht harbour with over 500 berths, the provision of a fire fighting tender should be considered.

5.10.8. Instruction in fire fighting.

Personnel employed by the yacht harbour should be given training in fire fighting and the use of equipment. Regular drills should be held and a record maintained.

5.11. Pollution prevention.

5.11.1. Organic material (including sewage).

Lavatory blocks should be provided at convenient points (preferably so that no berth is more than 150 m from a lavatory).

They should be to the following scale (no. per berth):

	Male	Female
W.C.'s	1 per 50	1 per 75
Urinals	1 per 75	—
Wash basins	1 per 50	1 per 75
Showers	1 per 100	1 per 200
Deep sinks	One at each block	

The reduced scale for females is because of the greater attraction of water recreation to the average man and not because women are less clean! This is a situation which is very likely to change and needs watching. In the case of inland waterway harbours it is advisable to increase the scale of W.C.'s for females to 1 per 50, that is, the same as for men.

Each block should be provided with soap, towels and/or hand driers, hot and cold running water, toilet paper and sanitary towel disposal units. Facilities for emptying chemical closets should always be provided in inland waterway harbours and, in some cases it will be necessary to provide them in coastal harbours.

There is no epidemiological evidence that boat wastes cause disease, but some countries have introduced regulations requiring that vessels should be equipped with marine sanitary devices — not always holding tanks. Local regulations and practice should be studied and, if necessary, facilities should be provided for pumping ashore sewage from yacht's sewage tanks.

5.11.2. Hydrocarbons and mineral oils.

Containers should be provided at a number of places for disposing polluted hydrocarbon and oil. The location of these containers should be mentioned in the harbour regulations.

5.11.3. Rubbish.

Ample facilities for the disposal of rubbish are essential. Each berth should be adequately equipped with disposable bags or plastic bins with removable liners which should be fastened to the piers. They should be emptied daily. At the root of each pier there should be large containers for disposing of rubbish which is too big to go in a disposable bag. They should be screened from view but be readily accessible for clearance.

All waste receptacles should have covers, be effective in containing wet materials and be proof against dogs and rodents.

5.12. Security.

Security must be considered in the early planning stage, both as regards physical control of access (fencing, etc.) and the personnel required for guard duties. One of the advantages of a yacht harbour as compared with moorings is that it provides better security.

5.12.1. Patrolling.

A high standard of security cannot, in general, be assured unless there is a 24 hour watch and adequate supervision of security guards to make sure that they are continuously alert. A clock monitor system is useful in this context.

5.12.2. Lighting.

Good lighting is necessary not only as a yachtsman's amenity but also to assist security.

If berth lighting is adopted, a design illumination of 1 watt per linear metre of main pier is sufficient. Fluorescent fittings may be flush mounted with the service modules.

5.12.3. Safe lockers.

Lockers should be provided :

- (i) for storage of yacht gear
- (ii) for storing shore clothes.

5.13. Navigation aids, tide levels, draft marks, etc.

Navigation aids should be provided with yachts in mind and tide levels and draft marks should be large (300 mm) in SI units and be clearly visible in the approach channel.

6. ADVICE TO YACHTSMEN AND OTHER USERS OF YACHT HARBOURS AND MARINAS

6.1. Code of Conduct.

A code of conduct for yachtsmen using yacht harbours is proposed. The following is suggested :

CODE OF CONDUCT

In order to make this yacht harbour a pleasant place for all to enjoy yachtsmen are asked to observe the following regulations :

- (i) Noisy machinery, radio or other apparatus shall not be operated so as to cause a nuisance or annoyance to other users of this harbour. Engines must not be operated except when the yacht is moving or about to move. Halyards are to be secured in such a way as not to cause a noise or nuisance.
- (ii) Yachts must be kept in good and safe condition. The Berthing Master may order a yacht to leave or cause repairs to be carried out at the Yacht Master's expense.
- (iii) Dinghies and rafts should be stowed aboard a yacht unless specially provided with a berth or land storage.
- (iv) Repairs, hull painting and bunkering (except by 5 litre cans) must be carried out at the places allocated for these operations.
- (v) Navigation within the harbour is limited to arrival and departure and visiting the bunker or repair berths. Sails are not to be hoisted for movement within the harbour, which should normally be done under power.
- (vi) Maximum speed of craft within the harbour is 5 knots.
- (vii) Maximum speed of vehicles in the harbour precincts is 30 km/hr. Cars must only park in the designated spaces or car parks (discharging or picking up in proximity to a yacht or root of a pier should be permitted where car parking is some distance from the water area.
- (viii) In case of fire the first action to be taken is to save life and prevent injury. Then the alarm must be raised and the Berthing Master informed.
- (ix) Sewage is not to be pumped or thrown into the harbour. A berth is provided for pumping sewage ashore adjacent to the bunkering berth (or elsewhere) (N.B. This regulation may not be appropriate: There are a number of harbours which allow the use of yacht's W.C.'s a practice which is not detrimental to health or environment provided excrement is macerated). Rubbish must be deposited in the receptacles provided and nowhere else.
- (x) The following are not permissible :
 - (1) Fires, lamps with naked flames and smoking during bunkering or at the bunkering quay

- (2) Explosives aboard yachts (except distress signals)
- (3) Swimming or water skiing.
- (xi) Yachts must be adequately insured against loss or damage including third party claims and salvage.
- (xii) The Berthing Master has the right to move, board, re-berth or enter a yacht in case of emergency or for the safety of the yacht or the safety or convenience of other users.

6.2. Directions for yachts in transit.

Provided yachts in transit report to the Berthing Master on arrival and reasonable notice of departure is given there is usually no problem. However, standard directions may be useful, such as the following :

- (i) On entering a yacht harbour, a yacht should proceed to the quay d'accueil and the yacht master should report to the Berthing Master and, if necessary, to the customs.
- (ii) The yacht master will be allotted a berth to which he should proceed immediately.
- (iii) If a yacht has to moor alongside another yacht, the main warps must be made fast to the shore, pier or piles and springs taken to the yacht alongside which she is lying.

(iv) Notice of departure must be given as early as possible and all charges and taxes settled before leaving. The Blue Peter must be hoisted shortly before proceeding to sea.

(v) If the Berthing Master wishes to transfer a yacht from one berth to another then the yacht master must carry out such a manoeuvre accordingly. If the crew is not aboard, then the Berthing Master can carry out the move himself.

(vi) If a yacht is to be left unmanned for longer than 8 hours, then the yacht master must inform the Berthing Master where the yacht master or his deputy may be contacted.

(vii) Yachtsmen in transit are asked to conform to the Code of Conduct for permanent berth holders (see para. 6.1.).

6.3. Model form of Regulations.

The National Yacht Harbour Association of Great Britain has published for use by its members, a set of Regulations entitled « General Regulations and Conditions of Berthing as agreed with the Royal Yachting Association ». A copy of these regulations is included in the Appendix B.

NATIONAL YACHT HARBOUR ASSOCIATION

1. In these Regulations and Conditions, the Company shall mean the Company and/or its Agents to whom the application for berthing is made which may be its Associated Companies, Concessionaires, Tenants and Assignees for the operation (if any) of the Boat Repair Yard, Brokerage, or any other Harbour Facility. The expression "Harbour" shall include a Yacht Harbour, Marina, Moorings, or any other facility for berthing a yacht (other than swinging chain moorings). The expression "Owner" shall include a Charterer, Master, or Agent or other person for the time being lawfully in charge (other than the Company) of the vessel or vehicle.

2. All vessels and vehicles are berthed, moored or parked and may be moved by the Company at the sole risk of the Owner. The Company and its employees (and the firm or Company running the Boat Repair Yard (if any)) accept no responsibility for loss, damage or theft of vessels or vehicles or any articles left thereon or any accessories thereof or any other property of the Owner or others occurring from any cause whatsoever, unless such loss, damage or theft was caused by or resulted from negligence or any willful act by the Company or those for whom the Company is responsible. Owners are required to insure their vessels and the contents thereof adequately against loss or damage including third party claims and salvage so as to indemnify the Company against any claim occurring as aforesaid in connection with the vessel. The Company may require evidence of insurance to be produced.

3. (a) Except with the written consent of the Company, which may be withheld at the Company's sole discretion, no part of the Company's premises or the vessel shall be used by the Owner for any commercial purposes, including hiring, embarkation of charter parties, sale or demonstration for sale or hire of the vessel, provided that the occasional use of the vessel by a personal friend of the Owner on payment to the Owner of a contribution towards the actual running cost of the said vessel shall not be deemed a commercial purpose hereunder.

(b) The Owner shall upon request by the Company supply to the Company full details in writing of all such use under the Proviso of this Regulation.

(c) The Owner shall be permitted to arrange a private sale of not more than one vessel (such vessels usually being berthed at the Company's premises) during any one or more periods of twelve consecutive months of the Licence granted to the Owner.

In the event of such a private sale :

- (i) The Owner shall be present at all times during which the vessel is to be viewed, and he shall not be permitted to display a "For Sale" notice on his vessel whilst at the Company's premises.
- (ii) The Owner shall not be required to pay commission to the Company upon such private sale in excess of one per cent of the sale price except where prior notice has been given by the Company of a higher rate of commission.

4. No work shall be done to the vessel whilst in the Company's Harbour, Repair Yard or laying-up area except by the Company (unless with the written consent of the Company which may be withheld at the Company's sole discretion) other than minor running repairs or minor maintenance of a routine nature by the Owner, his regular crew, or members of his family, not causing any nuisance or annoyance to any other users of the Harbour, Car Park or any person residing in the vicinity.

5. The Company have the right to exercise a general lien upon any vessel and/or her gear and equipment whilst in or upon their premises or afloat at any of their berths until such time as any money due to the Company in respect of the vessel and/or gear whether on account of rental, storage, commission or berthing charges, work done or otherwise shall be paid.

6. The Company shall have the right (without prejudice to its rights in respect of subsisting breaches of this Licence by the Owner) to terminate the licence granted to the Owner in the event of the Owner failing to observe any of the regulations and conditions of berthing and upon notice specifying the breach and requiring removal of the vessel being sent by recorded delivery post to the Owner at his last known address. he will remove the vessel within 28 days. On failure to remove the vessel at the expiration of the said period of 28 days, the Company shall have the right to remove the vessel from the Harbour and thereupon shall secure it elsewhere and may charge the Owner with all costs arising out of such removal including alternative berthing fees.

7. The Company shall have the right to moor, re-berth, move, board, enter or carry out any emergency work on the vessel, if in the Company's opinion such be necessary for the safety of the vessel or the safety and/or convenience of other users of the Harbour, or for the safety of the Company's premises, plant and equipment and the Owner shall pay the Company reasonable charges for such work.

8. The Owner shall not lend or transfer the berth (this Licence being personal to the Owner, relating to a particular vessel and non-assignable) nor shall he use it for any other vessel without the prior consent of the Company.

9. The vessel shall be berthed or moored by the Owner in such a manner and position as the Company may require and unless otherwise agreed the necessary warps and fenders shall be provided by the Owner.

10. Berths may be rented for the periods published by the Company from time to time. Berth rentals will be calculated by reference to the Company's published charges. Nothing in this Licence shall entitle an Owner to the exclusive use of a particular berth.

11. All persons using any part of the Company's premises or facilities for whatsoever purpose and whether by invitation or otherwise, do so at their own risk.

12. The vessel, when entering or leaving the Harbour shall not be navigated at such a speed or in such a manner as to endanger or inconvenience other vessels in the Harbour. Vessels are at all times subject to the speed restrictions and bye-laws of Harbour, Navigation of other authorities.

13. No noisy, noxious or objectionable engines, radio, or other apparatus or machinery shall be operated within the Harbour and/or Car Park so as to cause any nuisance or annoyance to the Company, to any other users of the Harbour, Car Park or any person residing in the vicinity and the Owner undertakes for himself, his guests and all using the vessel that they shall not behave in such a way as to offend as aforesaid. Halyards shall be secured so as not to cause such nuisance or annoyance.

14. No refuse shall be thrown overboard or left on the pontoons, jetties or Car Parks, or disposed of in any way other

than in the receptacles provided by the Company or by removal from the Company's premises.

15. Dinghies, tenders and rafts shall be stowed aboard the vessel unless a berth is separately provided by the Company.

16. Owners and their crew are required to park their motor vehicles in such position and in such manner as shall from time to time be directed by the Company.

17. No items of boats, gear, fittings or equipment, supplies, stores, or the like shall be left upon the pontoons, jetties or car parks.

18. The Owner shall take all necessary precautions against the outbreak of fire in or upon his vessel (and the Owner shall

observe all statutory and local regulations relative to fire prevention (if any) which shall be exhibited at the offices of the Company). The Owner shall provide and maintain at least one fire extinguisher of a governmentally approved or BSI standard type and size in or on the vessel for immediate use in case of fire, which extinguisher shall at all times be kept instantly ready for use and in good and efficient working order. Owners shall not refuel vessels in the Harbour otherwise than in the Company's refuelling berth.

19. The foregoing General Regulations and Conditions shall apply to all Harbour users and may be altered or amended from time to time by the Company. Upon such notice of amendment being displayed at the Company's offices and served on the Owner it shall be deemed incorporated herein.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η



