

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
‘ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ’

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΚΛΕΟΒΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ
ΕΠΗΒΛΕΠΟΥΣΑ: ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ 2011



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 10096/1
Ημερ. Εισ.: 22-11-2011
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
2011
ΚΛΕ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Κατ' αρχήν, θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου κ. Άσπα Γοσποδίνη για την βοήθεια και την καθοδήγησή της κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας. Επίσης, κατά τη συλλογή δεδομένων, σημαντική ήταν η συμβολή μελών της Αρχής Λιμένων και ιδιαίτερα του κ. Σόλων Κασίνη, του φορέα Marina Lemesou JV και ιδιαίτερα του κ. Γιώργου Νικολαΐδη, μελών του Τμήματος Δημοσίων Έργων στη Λεμεσό, του Δήμου Λεμεσού και του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως, τους οποίους θέλω να ευχαριστήσω. Θα ήθελα ακόμη να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους γονείς μου, στον αδερφό μου και στους παππούδες μου, που ήταν δίπλα μου σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου, που με στήριζαν και με καθησύχαζαν σε περιόδους άγχους και ειδικότερα την υποστήριξή τους κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής. Τέλος, θα ήταν παράλειψή μου εάν δεν αναφερόμουν στις φίλες μου, για το ενδιαφέρον που έδειξαν και την ενθάρρυνση που μου έδιναν για να συνεχίσω με τη συγγραφή της εργασίας.

Βόλος, 2 Νοεμβρίου 2011

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η αστική ανάπλαση αποτελεί μια ολοκληρωμένη δράση που εφαρμόζεται κυρίως σε υποβαθμισμένες περιοχές, με σκοπό να βελτιώσει όχι μόνο την εικόνα τους αλλά και τις φυσικές, οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές τους συνθήκες. Η παρούσα διπλωματική εργασία, αφορά την ανάπλαση τμήματος του αστικού θαλάσσιου μετώπου της Λεμεσού. Αρχικά παρακολουθεί την ιστορική εξέλιξη που είχαν οι αναπλάσεις και αναφέρει παραδείγματα από τον Μεσογειακό χώρο, στον οποίο ανήκει και η πόλη της Λεμεσού. Έπειτα γίνεται μια πρώτη επαφή με την πόλη και συγκεκριμένα παρατίθενται στοιχεία που σχετίζονται με τη θέση της στον κυπριακό χώρο, με την ιστορική της πορεία, τους τομείς που συμβάλλουν στην ανάπτυξή της και διάφορα πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Η κύρια έμφαση της εργασίας δίνεται σε ένα υποβαθμισμένο τμήμα του θαλάσσιου μετώπου της Λεμεσού και μετά τον εντοπισμό των προβλημάτων που απαντώνται εκεί, επιχειρεί την παρουσίαση μιας ολοκληρωμένης πρότασης που θα ενσωματώσει το υπό μελέτη τμήμα στην κοινωνικοοικονομική ζωή της πόλης.

Λέξεις κλειδιά: Λεμεσός, θαλάσσιο μέτωπο, αστικός σχεδιασμός, αστική ανάπλαση

ABSTRACT

Urban regeneration is a comprehensive action applies mainly in deprived areas, in order to improve not only their image but also the physical, economic, social and environmental conditions. The present dissertation concerns the regeneration of a section of Limassol's urban waterfront. Primarily, it monitors the historical evolution of regeneration and gives examples from the Mediterranean area, which includes the city of Limassol. Subsequently, becomes a first contact with the city and in particular listed details related to its position on the Cypriot area, its historical course, sectors that contribute to its development and several urban attributes. The main emphasis is on a degraded section of Limassol's waterfront and after identifying the problems encountered there, attempts to present an integrated proposal that will incorporate the section under consideration to the socio-economic part of city.

Key words: Limassol, waterfront, urban design, urban regeneration

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	1
1.2. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	2
2. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ.....	4
2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	4
2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ	6
2.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ.....	9
2.4. Η ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟ ΝΕΡΟ.....	11
2.5. Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΠΟΛΗ - ΛΙΜΑΝΙ	13
2.6. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ	15
2.6.1. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ, ΙΤΑΛΙΑ.....	15
2.6.2. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ, ΙΣΠΑΝΙΑ	17
2.6.3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΕΛΛΑΔΑ	20
2.6.4. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΔΕΛΤΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ.....	22
2.7. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	24
3. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ	26
3.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ.....	26
3.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	28
3.2.1. ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	28
3.2.2. ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΦΡΑΓΚΟΚΡΑΤΙΑΣ.....	28
3.2.3. ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	30
3.2.4. ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	32
3.2.5. ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ.....	33
3.2.6. ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ.....	34

3.3. ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	35
3.4. ΒΑΣΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	37
3.4.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ.....	37
3.4.2. ΟΛΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	38
3.4.3. ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΟΜΗΣΗΣ.....	42
3.4.4. ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ.....	44
4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	46
4.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	46
4.1.1. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	46
4.1.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	47
4.1.3. ΟΛΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	50
4.2. ΠΑΛΙΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	51
4.3. ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	55
4.4. ‘ΜΑΡΙΝΑ’ ΛΕΜΕΣΟΥ.....	59
4.5. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	63
4.5.1. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	63
4.5.2. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	64
4.5.3. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ.....	64
4.6. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ.....	66
5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ.....	68
5.1. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ.....	68
5.2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	70
5.2.1. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.....	70
5.2.2. ΑΛΛΕΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	74
5.2.3. ΟΛΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ – ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ.....	75

5.3. ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	77
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	78

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2.6.1.1: Υπερυψωμένη λεωφόρος κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου.....	15
Εικόνα 2.6.1.2: Το λιμάνι της Γένοβας.....	17
Εικόνα 2.6.2.1: Τμήμα ανάπλασης θαλάσσιου μετώπου – υπογειοποίηση λεωφόρου.....	18
Εικόνα 2.6.3: Πρόταση ανάπλασης του Τογο Ιτο.....	21
Εικόνα 2.6.4: Ένα από τα σχέδια που παρουσίασε ο αρχιτέκτονας Renzo Piano για το Φαληρικό Δέλτα	23
Εικόνα 3.1: Γεωγραφική θέση Λεμεσού.....	27
Εικόνα 3.2.2: Μεσαιωνικό κάστρο Λεμεσού	30
Εικόνα 3.2.3: Η πόλη της Λεμεσού το 1878.....	31
Εικόνα 3.4.3: Δίκτυο δευτερεύοντος οδικού δικτύου και δίκτυο ποδηλατοδρόμων ...	41
Εικόνα 3.4.4: Πολεοδομικές ζώνες και συντελεστές δόμησης.....	43
Εικόνα 3.4.4: Προτεινόμενα έργα ανάπλασης στην κοίτη του ποταμού Γαρύλλη	45
Εικόνα 4.1.1: Ευρύτερη περιοχή μελέτης.....	47
Εικόνα 4.2.1: Παλιό λιμάνι Λεμεσού (πανοραμική λήψη).....	52
Εικόνα 4.2.2: General Plan παλιού λιμανιού Λεμεσού	53
Εικόνα 4.3.1: Κάτοψη υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών	57
Εικόνα 4.4.1: Master Plan ‘Μαρίνας Λεμεσού’	61
Εικόνα 4.4.2: Υπό εξέλιξη κατασκευαστικά έργα.....	62

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 4.3.1: Στοιχεία προβλήτων πρώτης φάσης..... 56

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Οριοθέτηση περιοχής μελέτης

Χάρτης 2: Χρήσεις γης

Χάρτης 3: Οδικό δίκτυο

Χάρτης 4: Προτεινόμενες περιοχές ανάπλασης

Χάρτης 5: Διαμόρφωση χώρου πρασίνου, παραλίας λουόμενων και προβλήτας

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΕΒΕΛ: Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Λεμεσού

ΤΕΠΑΚ: Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου

ΕΤΚΟ: Εταιρεία Κυπριακών Οίνων

ΚΥΤΑ: Cyprus Telecommunication Authority

ΣΟΔΑΠ: Συνεργατικός Οργανισμός Διαθέσεως Αμπελουργικών Προϊόντων Λτδ.

ΚΕΟ: Κυπριακή Εταιρεία Οινοποιίας

ΙΣΡΣ: Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων

ΚΟΤ: Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού

Γ.Σ.Ο: Γυμναστικός Σύλλογος Ολύμπια

ΒΙ.ΠΕ: Βιομηχανική Περιοχή

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Αντικείμενο της εργασίας αυτής είναι το ζήτημα της ανάπλασης τμήματος του θαλάσσιου μετώπου της Λεμεσού, προκειμένου να αναβαθμιστεί η υποβαθμισμένη εικόνα του και να μετατραπεί από μια βιομηχανική περιοχή σ' ένα θαλάσσιο μέτωπο με ποικίλες χρήσεις, που θα προσελκύουν ολοένα μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών. Η ανάπλαση αυτή θα συμβάλει στην ολοκλήρωση των έργων στο θαλάσσιο μέτωπο, στη διατήρηση της ταυτότητας του τόπου και στη συνέχιση της αναπτυξιακής πορείας αυτού και της πόλης γενικότερα.

Ο λόγος για την επιλογή αυτού του θέματος, ήταν το γεγονός της ανάπλασης τμημάτων του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, συγκεκριμένα της Ακτής Ολυμπίων και του Ακταίου, η δημιουργία της μαρίνας, η ανάπλαση του παλιού λιμανιού και η ανακαίνιση της αίθουσας επιβατών του νέου λιμανιού. Επομένως, η ανάγκη για ανάπλαση της περιοχής μελέτης κρίθηκε επιτακτική έτσι ώστε να επιτευχθεί η άρση της απομόνωσης και η ενσωμάτωση του συγκεκριμένου τμήματος στο ήδη ανεπτυγμένο θαλάσσιο μέτωπο και στην καθημερινή κοινωνική – οικονομική – πολιτιστική ζωή της πόλης.

Στόχος της εργασίας λοιπόν είναι η διερεύνηση, η ανάλυση και η παρουσίαση των παραγόντων που προκαλούν την απομόνωση και την υποβάθμιση του τμήματος που μελετάται, από το υπόλοιπο θαλάσσιο μέτωπο και από το υγρό στοιχείο. Έτσι θα γίνει μια προσπάθεια παρουσίασης των υφιστάμενων χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, ο εντοπισμός των προβλημάτων που συμβάλλουν στην απομόνωση και εν τέλει θα παρουσιαστεί μια ολοκληρωμένη πρόταση ανάπλασης, που με βάση τα παραπάνω θα βελτιώσει την εικόνα της περιοχής μελέτης και θα την ενσωματώσει στην κοινωνικοοικονομική ζωή της πόλης.

1.2. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα εργασία διαρθρώνεται σε πέντε κεφάλαια. Αφού στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια εισαγωγή για το αντικείμενο το οποίο αναλύεται και για τους στόχους τους οποίους θέτονται, στη συνέχεια παρουσιάζεται η ανάλυση των στοιχείων που αφορούν τις αναπλάσεις των θαλάσσιων μετώπων και πιο ειδικά περιγράφεται η περιοχή μελέτης και το ευρύτερο περιβάλλον της.

Συγκεκριμένα, στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στον ορισμό της ανάπλασης μέσα από διάφορες προσεγγίσεις και καταγράφονται οι βασικές αρχές τις οποίες πρέπει να ακολουθεί μια αστική ανάπλαση έτσι ώστε να συμβαδίζει με τις προκλήσεις της αστικής αλλαγής. Έπειτα ακολουθεί η ιστορική πορεία και εξέλιξη που είχαν γενικά οι αναπλάσεις και ειδικότερα αυτές των θαλάσσιων μετώπων, η σχέση που έχουν αναπτύξει οι πόλεις με το νερό και αφού παρουσιαστεί η ελληνική πραγματικότητα και η μεσογειακή πόλη – λιμάνι, στη συνέχεια αναφέρονται παραδείγματα αστικών θαλάσσιων μετώπων στο μεσογειακό χώρο. Τα παραδείγματα αφορούν τις προτάσεις ανάπλασης στη Γένοβα, τη Βαρκελώνη, τη Θεσσαλονίκη και το Φαληρικό Δέλτα στην Αθήνα.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται στοιχεία που αφορούν την πόλη της Λεμεσού. Αρχικά ορίζεται η θέση της στον κυπριακό χώρο, σκιαγραφείται η ιστορική της πορεία από την Βυζαντινή περίοδο (330 – 1192 μ.Χ) μέχρι τα χρόνια που ακολούθησαν μετά την τουρκική εισβολή καθώς αναφέρονται οι τομείς ανάπτυξης που συνέβαλαν και ακόμα συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου. Τέλος παραθέτονται τα βασικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης όπως ο πολεοδομικός ιστός, το οδικό δίκτυο, η πυκνότητα δόμησης και οι ελεύθεροι χώροι πρασίνου.

Το τέταρτο κεφάλαιο εξειδικεύεται στην περιοχή μελέτης, όπου και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση. Στο κεφάλαιο αυτό οριοθετείται η περιοχή που πρόκειται να μελετηθεί και καταγράφονται μέσα σ' αυτήν οι χρήσεις γης και το οδικό δίκτυο (μετά από επιτόπια μελέτη) καθώς συμπεριλαμβάνονται οι αντίστοιχοι χάρτες. Επίσης εξαιρετικής σημασίας θεωρούνται οι υποδομές που γειτνιάζουν με την περιοχή μελέτης, επομένως κρίνεται απαραίτητο να γίνει ιδιαίτερη αναφορά σ' αυτές. Έτσι παρουσιάζονται το παλιό και νέο λιμάνι και η μαρίνα Λεμεσού, τα έργα της οποίας είναι τώρα υπό εξέλιξη. Μετά από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης

εντοπίζονται τα προβλήματα που προκύπτουν, ως συμπεράσματα, έτσι ώστε να γίνει μια προσπάθεια εξάλειψής τους στο κεφάλαιο 5. Το κεφάλαιο συμπληρώνεται με τα προτεινόμενα έργα, αυτά δηλαδή που έχουν ήδη τεθεί υπό τη μέριμνα του Δήμου Λεμεσού και του Τμήματος Πολεοδομίας για να ληφθούν υπόψη στο επόμενο κεφάλαιο.

Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο επισημαίνονται η σκοπιμότητα και οι στόχοι της ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου. Στη συνέχεια, γίνεται η περιγραφή της πρότασης ανάπλασης και καταγράφονται αναλυτικά τα έργα που προτείνεται να διεξαχθούν για να βελτιώσουν την εικόνα της πόλης και του θαλάσσιου μετώπου, που έχουν ως στόχο να την καταστήσουν ελκυστικότερη όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε ευρωπαϊκό και σε παγκόσμιο. Η ανάπλαση πέρα από το ότι θα προσελκύσει περισσότερους επισκέπτες και τουρισμό, θα έχει εντούτοις, ως λογικό επακόλουθο, αντίκτυπο στον οικονομικό τομέα του τόπου. Συμπληρωματικά, η πρόταση ανάπλασης περιλαμβάνει το χάρτη που περιέχει τις προτεινόμενες περιοχές μέσα στις οποίες θα διεξαχθούν τα έργα, ενώ πιο συγκεκριμένα θα γίνει εστίαση στο χώρο πρασίνου και στη λωρίδα της παραλίας που οδηγεί στη νέα αποβάθρα. Εν κατακλείδι για να υλοποιηθούν τα έργα αυτά χρειάζεται ο ορισμός φορέων, δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Στο κάθε κεφάλαιο που αναλύεται συμπεριλαμβάνονται οι αντίστοιχες εικόνες, πίνακες και χάρτες, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο.

2. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ

2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Ο όρος "ανάπλαση" είναι πλέον πολυσυζητημένος, για το λόγο αυτό πολλές είναι οι έννοιες που του έχουν δοθεί.

Μια πρώτη προσέγγιση υποστηρίζει ότι η ανάπλαση αντανακλά τις υποβαθμισμένες περιοχές οι οποίες έχουν υποστεί αλλοιώσεις, υποβάθμιση, φθορές, καταστροφές κυρίως στο κέλυφος, στις χρήσεις γης και στη διάρθρωση του ανθρώπινου δυναμικού τους, και οι οποίες υπόκεινται σε παρεμβάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού. Σκοπός της ανάπλασης είναι η βελτίωση της εικόνας των περιοχών αυτών καθώς και η γενικότερη ανάπτυξή τους (Στεφάνου κ. ά, 1995).

Μια άλλη προσέγγιση υπαινίσσεται ότι η έννοια της ανάπλασης μπορεί να οριστεί με διάφορους τρόπους βάσει του επιπέδου ανάπτυξης της χώρας. Σύμφωνα με την Rossana Galdini (2005), η ανάπλαση είναι ένα ολοκληρωμένο και περιεκτικό όραμα που προβαίνει σε δράσεις οι οποίες είναι ικανές να δίνουν λύσεις στα αστικά προβλήματα και έχουν ως μακροπρόθεσμο στόχο τη βελτίωση των οικονομικών, φυσικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών συνθηκών της περιοχής που υπόκειται σε αλλαγή.

Σύμφωνα με τους Peter Roberts και Hugh Sykes (2000), η αστική ανάπλαση αποτελεί μια σφαιρική και ολοκληρωμένη θεώρηση και δράση που συμβάλλει στην επίλυση των αστικών προβλημάτων με σκοπό να επιτύχει τη βελτίωση των οικονομικών, φυσικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών συνθηκών μιας περιοχής η οποία έχει δεχθεί αλλαγές.

Η ουσία των ορισμών που δόθηκαν πιο πάνω, κρύβεται πίσω από ορισμένες βασικές αρχές τις οποίες θα πρέπει να ακολουθήσει η αστική ανάπλαση έτσι ώστε να αντανακλά τις προκλήσεις της αστικής αλλαγής και των αποτελεσμάτων που αυτή έχει. Έτσι λοιπόν οι αρχές αυτές πρέπει (Roberts & Sykes, 2000):

- Να βασίζονται σε μια λεπτομερή ανάλυση των συνθηκών που επικρατούν σε μια αστική περιοχή

- Να μπορούν να προσαρμόσουν το φυσικό ιστό, την κοινωνική δομή, την οικονομική βάση και τις περιβαλλοντικές συνθήκες μέσα σε μια αστική περιοχή
- Να επιδιώκουν την πιο πάνω προσαρμογή μέσω της δημιουργίας μιας πιο ολοκληρωμένης στρατηγικής που θα έχει ως στόχο την επίλυση των προβλημάτων που προκύπτουν
- Να εξασφαλίσουν ότι η στρατηγική αυτή καθώς επίσης και τα αποτελέσματα των προγραμμάτων εφαρμογής αναπτύσσονται παράλληλα με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης
- Να θέσουν σαφείς επιχειρησιακούς στόχους οι οποίοι θα πρέπει να ποσοτικοποιούνται, όπου κρίνεται εφικτό
- Να χρησιμοποιούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τους φυσικούς, οικονομικούς, ανθρώπινους και άλλους πόρους, συμπεριλαμβανομένης της γης και των ήδη υφιστάμενων χαρακτηριστικών του δομημένου περιβάλλοντος
- Να επιδιώξουν τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή και συνεργασία αυτών που έχουν έννομο συμφέρον στην ανάπλαση της αστικής περιοχής
- Να αναγνωρίσουν τη σημασία της μέτρησης της προόδου της εφαρμοσμένης στρατηγικής και της παρακολούθησης της επιρροής των εσωτερικών και εξωτερικών δυνάμεων που δρουν και μεταβάλλουν τις αστικές περιοχές
- Να αναθεωρούν και να προσαρμόζουν ανάλογα τα αρχικά προγράμματα εφαρμογής
- Να αναγνωρίσουν ότι οι παράγοντες της στρατηγικής ασκούν διαφορετική επιρροή στην πρόοδο της αστικής ανάπλασης και να χρησιμοποιήσουν συμπληρωματικούς μηχανισμούς υποστήριξης των αρχικών στόχων.

2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

Οι αστικές αναπλάσεις πέρασαν από διάφορες φάσεις, από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα μέχρι σήμερα. Οι πόλεις δέχτηκαν σημαντικές μεταβολές στο πρότυπο διάρθρωσης των χρήσεων γης τους, έχοντας ως επακόλουθο την ανάγκη για αστικές αναπλάσεις και αναδόμηση. Το φαινόμενο των αναπλάσεων εμφανίζεται μέσα στην μεταβιομηχανική πόλη όπου και δημιουργούνται μεγάλες χωρικές συγκεντρώσεις διαφορετικού χαρακτήρα, όπως αναλύεται πιο κάτω.

Στις **αρχές του 20^{ου} αιώνα**, στις προ-μοντέρνες ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις επικρατεί η μονοπυρηνική χωρική δομή και η μίξη στις χρήσεις γης. Σε όλες τις περιοχές η κατοικία συνυπήρχε με τις οχλούσες χρήσεις του εμπορίου και της βιομηχανίας, με υπηρεσίες, πολιτισμό και αναψυχή, ενώ όσο πλησίαζαν το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης, οι χρήσεις αυτές παρουσίαζαν μεγαλύτερα ποσοστά (Γοσποδίνη, 2006).

Ωστόσο, τη **δεκαετία του '50** έγινε η πρώτη μεταβολή στον τρόπο με τον οποίο αναπτύσσονταν οι πόλεις, αφού μέσω της διάδοσης του φονξιοναλισμού και της επικράτησης των αρχών της Χάρτας των Αθηνών, προωθήθηκε ο διαχωρισμός των χρήσεων γης υπό τη μορφή ζωνών, το λεγόμενο zoning. Μέχρι και τη δεκαετία του '70, οι Μοντέρνοι αστικοί σχηματισμοί δημιουργούνταν ως αποτέλεσμα οικιστικών επεκτάσεων, αναδόμησης και ανάπλασης αλλά και ως πόλεις – δορυφόροι μητροπολιτικών περιοχών. Στις περιοχές αυτές επικρατούσε η αμιγής κατοικία καθώς οι βιομηχανίες και οι εγκαταστάσεις μεταφορών, μεταφέρθηκαν σε ζώνες του περιαστικού χώρου (Γοσποδίνη, 2006).

Η δεύτερη μεγάλη αλλαγή που δέχθηκε ο τρόπος διαχωρισμού των χρήσεων γης, επήλθε τη **δεκαετία του '80**. Οι μεταμοντέρνες θεωρίες κατέκριναν το διαχωρισμό των χρήσεων σε ζώνες (zoning) και υποστήριζαν ότι αυτό το είδος σχεδιασμού ήταν ο λόγος για την εμφάνιση προβλημάτων στη λειτουργία των δημόσιων χώρων. Έτσι οι αστικοί σχηματισμοί, που προέκυψαν κυρίως από τις αστικές αναπλάσεις, επανήλθαν στη μίξη των χρήσεων γης.

Από τη **δεκαετία του '90**, η διάρθρωση των χρήσεων γης ακολούθησε ένα νέο πρότυπο που προέβλεπε τη δημιουργία *επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων*, τα λεγόμενα clusters. Το πρότυπο αυτό περιελάμβανε δύο είδη: α) τα *clusters*

επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας και β) τα *clusters* πολιτιστικών βιομηχανιών και χώρων κατανάλωσης. Παρόλο που το πρότυπο αυτό δεν αποτελούσε καινούργιο φαινόμενο, εντούτοις, στην εποχή της παγκοσμιοποίησης εμφανίζονται μεγαλύτερες χωρικές συγκεντρώσεις. Τα νέα επίκεντρα που δημιουργούνται χωρίζονται σε επιχειρηματικά επίκεντρα, και πολιτιστικά επίκεντρα τριών βασικών τύπων: πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης, επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας, επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το φυσικό υδάτινο στοιχείο (Γοσποδίνη, 2006).

Επιχειρηματικά επίκεντρα: Από τη δεκαετία του '90, τα επιχειρηματικά επίκεντρα εμφανίζονται ολοένα πιο πολύ και προωθούν ένα νέο πρότυπο όσον αφορά τις σχέσεις που αναπτύσσει το αστικό τοπίο με την αστική οικονομική ανάπτυξη. Οι μητροπόλεις καθώς και οι μεγάλες και μεσαίες πόλεις, θέλοντας να παραμείνουν ή/και να αναβαθμίσουν τη θέση τους στην ιεραρχία του αστικού δικτύου, δημιουργούν, μέσα από την αστική αναδόμηση, τέτοια επίκεντρα. Τα επίκεντρα αυτά χωροθετούνται στο κέντρο της πόλης και αποτελούνται από υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και συγκεκριμένα γραφεία εταιριών που παρέχουν οικονομικές υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και χαρακτηρίζονται από υψηλή τεχνολογία και τεχνογνωσία. Επιπλέον, ως συμπληρωματικές χρήσεις εντοπίζονται οι κατοικίες, τα ακριβά εμπορικά καταστήματα και εστιατόρια (Γοσποδίνη, 2006).

Πολιτιστικά επίκεντρα: Τη δεκαετία του '80, η δημιουργία πολιτιστικών επικέντρων είχε θεωρηθεί, από αρχιτέκτονες, πολεοδόμους και πολιτικούς, αφενός ως ένας τρόπος βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου και αφετέρου ως η κινητήρια δύναμη που προκαλούσε την μεγέθυνση της αστικής οικονομίας. Τα πολιτιστικά επίκεντρα προέκυπταν από την αστική ανάπλαση και αναδόμηση υποβαθμισμένων περιοχών, κυρίως παλιών βιομηχανικών περιοχών στο εσωτερικό της πόλης. Από τη δεκαετία του '90 και έπειτα, το φαινόμενο των πολιτιστικών επικέντρων αποτέλεσε την ανταγωνιστική αιχμή των πόλεων οι οποίες επιδίωκαν να διεξάγουν μεγάλα διεθνή γεγονότα έτσι ώστε να αναδειχτούν σε παγκόσμια κλίμακα (Γοσποδίνη, 2006).

Πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης: Αυτού του είδους τα πολιτιστικά επίκεντρα εντοπίζονται στα κέντρα των πόλεων και προκύπτουν μετά από ανάπλαση ή αναδόμηση. Στα κέντρα αυτά συναντώνται πολιτιστικές δραστηριότητες όπως μουσεία διαφόρων ειδών, γκαλερί, θέατρα, όπερες, αίθουσες συναυλιών και συνεδριακά κέντρα ενώ οι συμπληρωματικές χρήσεις αφορούν βιβλιοπωλεία, καφετέριες και εστιατόρια που ανεγείρονται σε παλιά διατηρητέα κτίρια.

Επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας: Τα επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας αναπτύσσονται κυρίως στα ιστορικά κέντρα των πόλεων, όπου υπήρχαν παλιές περιοχές κατοικίας, βιομηχανίας και χονδρεμπορίου, που δέχθηκαν ανάπλαση. Στα επίκεντρα αυτά υπάρχουν μουσικά κλαμπ, καφετέριες, μπαρ και εστιατόρια, καταστήματα με αντίκες, βιβλιοπωλεία, δισκοπωλεία, μικρά θέατρα, κ. ά. Αξιοσημείωτο θεωρείται το γεγονός ότι στις ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις τα επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας αποτελούν τις περιοχές με τη περισσότερη κίνηση και ζωντάνια.

Επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το φυσικό υδάτινο στοιχείο: Το φαινόμενο της ανάπλασης των αστικών θαλάσσιων μετώπων εμφανίστηκε όταν οι παλιές λιμενικές εγκαταστάσεις μεταφέρθηκαν σε νέες πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις στον περιαστικό χώρο, οπότε και απελευθερώθηκαν μεγάλες εκτάσεις. Έτσι πολλές πόλεις για να εκμεταλλευτούν τις εκτάσεις αυτές προχώρησαν στον ανασχεδιασμό τους και στη μετατροπή τους σε χώρους πολιτισμού και αναψυχής. Οι χρήσεις που κυριάρχησαν αφορούσαν δραστηριότητες που σχετίζονται με τον πολιτισμό, όπως μουσεία, θέατρα, γκαλερί, θεματικά πάρκα, κλπ, καθώς στις περιοχές αυτές επιτρεπόταν και η ανέγερση κατοικιών και γραφείων. Εκτενέστερα για την ιστορική πορεία που ακολούθησαν οι αναπλάσεις στα αστικά θαλάσσια μέτωπα αναφέρεται στο επόμενο κεφάλαιο.

2.3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ

Η ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων είναι ένα *πολεοδομικό φαινόμενο* το οποίο επικρατεί τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Η αιτία που προκάλεσε το φαινόμενο αυτό ανάγεται στην εγκατάλειψη των λιμενικών εγκαταστάσεων στα κέντρα των πόλεων και στη μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων σε σύγχρονες εγκαταστάσεις μακριά από τα θαλάσσια μέτωπα. Έτσι στους παραμένοντες κενούς χώρους των παλιών λιμενικών προβλητών και αποθηκών εφαρμόστηκε ο ανασχεδιασμός και η δημιουργία χώρων πολιτισμού και αναψυχής, όπως για παράδειγμα μουσεία, γκαλερί, αίθουσες συναυλιών (Γοσποδίνη, 2006).

Ανατρέχοντας στους αρχαίους χρόνους και στις πρώιμες πόλεις της Μεσοποταμίας, παρατηρείται ότι η ύπαρξη του νερού ήταν ένα από τα βασικότερα κριτήρια για την εγκατάσταση ενός οικισμού αφού του παρείχε πόσιμο νερό, δυνατότητες μεταφοράς υλικών και τροφίμων, γραμμή άμυνας, μέσο ενέργειας και πάνω απ' όλα δυνατότητες ανάπτυξης του εμπορίου. Έτσι με την ολοένα αυξανόμενη βελτίωση του εμπορίου οι οικισμοί άρχισαν να ειδικεύονται ως πόλεις – λιμάνια αναπτύσσοντας οικονομικές σχέσεις με άλλες πόλεις καθώς έγιναν η *καρδιά* της οικονομίας των πόλεων. Επιπλέον, τα θαλάσσια μέτωπα χρησιμοποιούνταν και ως σημεία κοινωνικής αλληλεπίδρασης, επομένως ήταν φανερό η στενή και λειτουργική σύνδεση ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι (Butuner, 2006).

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ο χαρακτήρας των αστικών θαλάσσιων μετώπων άρχισε να αλλάζει και εξαιτίας της γρήγορης εκβιομηχάνισης και της ανάπτυξης της ναυτιλιακής τεχνολογίας, τα θαλάσσια μέτωπα αποτελούσαν πια χώρους βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Το αποτέλεσμα ήταν η αντικατάσταση των ξύλινων προβλητών με τη δημιουργία βιομηχανιών, αποβάθρων και μεγάλου μεγέθους αποθηκών που συνεπάγονταν τον φυσικό και κοινωνικό διαχωρισμό ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι, την δυσκολία στην προσβασιμότητα από τους κατοίκους και την αρνητική εικόνα των πόλεων. Σύμφωνα με τους Craig-Smith and Fagence (1995), τα τελευταία 200 χρόνια τα αστικά θαλάσσια μέτωπα σχετίζονταν αποκλειστικά με τις βιομηχανικές δραστηριότητες και με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τη μεταποιητική βιομηχανία, την κατασκευή και συντήρηση σκαφών, τα συστήματα αποχέτευσης, τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Στα μέσα του 20^{ου} αιώνα, οι βιομηχανικές δραστηριότητες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις άρχισαν να μετακινούνται έξω από τα κέντρα των πόλεων αφήνοντας πίσω τους τεράστιους κενούς χώρους. Οι λόγοι της μετακίνησης αυτής ήταν η βελτίωση της τεχνολογίας, η αλλαγή της κοινωνικής ζωής, η ανάγκη για ψυχαγωγικές δραστηριότητες κλπ. Την περίοδο εκείνη, το ολοκληρωμένο μοντέλο της πόλης – λιμάνι του 19^{ου} αιώνα εξαφανίστηκε. Ως επακόλουθο, οι πόλεις και τα θαλάσσια μέτωπα δέχθηκαν σημαντικές χωρικές αλλαγές (Butuner, 2006).

Φτάνοντας στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, η ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων ήταν ένα από τα βασικότερα ζητήματα του αστικού και κλαδικού σχεδιασμού. Μέσα από την ανάπλαση αυτή βελτιώνονταν οι κοινωνικές, φυσικές και οικονομικές συνθήκες της πόλης. Έτσι τα αστικά θαλάσσια μέτωπα προσέφεραν μοναδικές δυνατότητες για καινούργιες αστικές αναπτύξεις. Καθώς η ζήτηση για ψυχαγωγικές δραστηριότητες αυξανόταν, οι αναπλάσεις των θαλάσσιων μετώπων ήταν καθοριστικές γι' αυτά, αφού αποτέλεσαν καινούργιους δημόσιους ανοικτούς χώρους των πόλεων, ένα χαρακτηριστικό που διαφέρει εντελώς από την προηγούμενη δομή τους (Butuner, 2006).

Μέσα από την ιστορική εξέλιξη των αναπλάσεων στα αστικά θαλάσσια μέτωπα, φαίνεται ότι οι οικισμοί και αργότερα οι πόλεις ανέπτυξαν μια σχέση με το νερό. Η σχέση αυτή και ειδικότερα η έννοια της πόλης – λιμάνι, αναφέρονται στο κεφάλαιο που ακολουθεί.

2.4. Η ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟ ΝΕΡΟ

Σύμφωνα με τους Brian Hoyle και David Pinder (1992) η έννοια της πόλης – λιμάνι προέρχεται από την παραδοσιακά στενή σχέση μεταξύ του λιμανιού και της πόλης, το οποίο αποτελεί μια σημαντική συνιστώσα γι' αυτήν. Μια τέτοια σχέση μπορεί να προέρχεται από τα πολύ παλιά χρόνια και να συνδέει την προέλευση και την ανάπτυξη μιας πόλης με τις θαλάσσιες εμπορικές δραστηριότητες ή μπορεί να είναι μια σχετικά πρόσφατη σχέση που πηγάζει από τη σύγχρονη τεχνολογική καινοτομία και τη σύγχρονη Ευρωπαϊκή οικονομία χώρου, που συμβολίζει μια αλληλένδετη σχέση μεταξύ της πολιτιστικής ποικιλότητας και της ιστορικής εμπειρίας. Επιπλέον η σχέση αυτή μπορεί να ποικίλει σε μεγάλο βαθμό και να είναι σύνθετη, ή μπορεί να είναι σχετικά περιορισμένη ή σχεδόν αμελητέα. Με άλλα λόγια το λιμάνι και η πόλη μπορούν να συνυπάρχουν σε μια κατάσταση σχεδόν πλήρους αλληλεξάρτησης ή έστω μιας ελάχιστης διασύνδεσης.

Μια άλλη προσέγγιση για τη σχέση αυτή, υποστηρίζει ότι το νερό υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που συνέβαλε στην ανάπτυξη των πρώιμων οικισμών. Αποτελεί ένα φυσικό πόρο που προσέφερε και συνεχίζει να προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα στις πόλεις – είναι μια πηγή για την αγροτική ανάπτυξη και το εμπόριο, ένα μέσο για μεταφορά και για βιομηχανικές χρήσεις. Έτσι οι περιοχές που βρίσκονταν πλησίον του νερού, ειδικότερα κοντά από φυσικά και προστατευτικά λιμάνια, κατέστησαν ευνοϊκές θέσεις για την δημιουργία των αρχαίων πόλεων (Butuner, 2006).

Ωστόσο, μια στενή σχέση μεταξύ των πόλεων και των λιμανιών είναι ένα θέμα που παραμένει στο προσκήνιο σε όλη την ιστορική πορεία του Ευρωπαϊκού πολιτισμού. Από τους αρχαίους Μεσογειακούς πολιτισμούς μέχρι τη σύγχρονη εποχή που κυριαρχεί η διεθνής συνεργασία και ανάπτυξη, τα λιμάνια σε κάθε πόλη χρησιμεύουν ως κόμβοι μεταφορών που διευκολύνουν την οικονομική ανάπτυξη σε διάφορες κλίμακες. Ως εκ τούτου, από χρονική και χωρική άποψη, οι Ευρωπαϊκές πόλεις – λιμάνια και οι περιοχές τις οποίες εξυπηρετούν αποτελούν ένα θεμελιώδη στοιχείο για τη χωρική οργάνωση και αναδιοργάνωση των οικονομιών και των κοινωνιών (Hoyle & Pinder, 1992).

Επιπρόσθετα η έννοια της πόλης - λιμάνι επιδέχεται βεβαίως πολλές ερμηνείες σε πολλές διαστάσεις: χωρικές και χρονικές, κοινωνικές και οικονομικές, λειτουργικές

και τεχνολογικές. Εντούτοις, σε πολλές περιπτώσεις πολιτικοί παράγοντες υπερβαίνουν άλλες εκτιμήσεις, σε διάφορες κλίμακες. Επίσης όσον αφορά το σχεδιασμό στους σύγχρονους πρακτικούς σκοπούς, οι προοπτικές του ενσωματώνουν πολλές άλλες ανησυχίες, όπως για παράδειγμα το βαθμό κατά τον οποίο ένα λιμάνι και μια πόλη επηρεάζουν το ένα το άλλο από άποψη χρήσεων γης, ή αστικών μεταφορών, ή σε σχέση με τις ευκαιρίες απασχόλησης, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν ένα κρίσιμο ζήτημα που δημιουργεί μια καλή μεταχείριση σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο (Hoyle & Pinder, 1992).

2.5. Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΠΟΛΗ - ΛΙΜΑΝΙ

Η ιστορία της Μεσογείου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιστορία των πόλεων της αφού κατά τη διάρκεια του 16^{ου} αιώνα καμία άλλη περιοχή του κόσμου δεν είχε αναπτύξει ένα τέτοιο αστικό δίκτυο. Η μεσογειακή πόλη προέρχεται από το επίκεντρο του ευρωπαϊκού πολιτισμού των αρχαίων χρόνων που δεν ακολουθεί τους συμβατικούς 'κύκλους ζωής' αλλά μεταβαίνει από την αυθόρμητη αστικοποίηση στην επιχειρηματική πόλη. Αυτό που χαρακτηρίζει τις μεσογειακές πόλεις είναι η υβριδικότητα και η συμβίωση, η ετεροτοπία και η αστυφιλία (Leontidou, 1990, Λεοντίδου, 2006).

Όσον αφορά την υβριδικότητα και τη συμβίωση, στο μεσογειακό χώρο απαντώνται διάφοροι πολιτισμοί και κοινωνικές ομάδες που δεν συναντάει κανείς στον υπόλοιπο κόσμο. Η συνύπαρξη αυτή δεν συνεπάγεται πάντα την ειρηνική συμβίωση αλλά σε πολλές περιπτώσεις δημιουργεί και διαμάχες. Έτσι στη Μεσόγειο εντοπίζονται ίσως οι περισσότερες διχασμένες πόλεις¹ του κόσμου (Λεοντίδου, 2006).

Η ετεροτοπία αφορά τη συνύπαρξη διαφορών και αντιθέσεων τόσο από κοινωνική όσο και από οικονομική σκοπιά. Ενδεικτικό παράδειγμα είναι οι κοινωνικοί αποκλεισμοί και οι συγκρούσεις των πολιτισμών στον μεσογειακό χώρο που έχουν αντίκτυπο στο αστικό τοπίο.

Ταυτόχρονα, η αστυφιλία χαρακτηρίζει σε μεγάλο βαθμό τις μεσογειακές πόλεις ειδικότερα όσον αφορά το πολεοδομικό επίπεδο. Οι πόλεις είναι συμπαγείς² και αποτελούν ασφυκτικό κλοιό για τους κατοίκους τους καθώς οι ελεύθεροι χώροι είναι λιγοστοί και οι πλατείες και τα πάρκα έχουν μικρό μέγεθος με αρκετό όμως κόσμο. Πέρα από την ύπαρξη υψηλών κτιρίων στο εσωτερικό του αστικού ιστού, υψηλά κτίρια ορθώνονται και στα θαλάσσια μέτωπα (Λεοντίδου, 2006).

Στα θαλάσσια μέτωπα των πόλεων του μεσογειακού χώρου παρατηρούνται, ίσως, παρόμοια προβλήματα όσον αφορά την υποβάθμισή τους. Στο επόμενο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι προτάσεις ανάπλασης τεσσάρων μεσογειακών πόλεων και πως αυτές κατάφεραν να εξαλείψουν τα προβλήματα που είχαν. Ορισμένες αναπλάσεις

¹ Διχασμένη πόλη αποτελεί και η Λευκωσία της Κύπρου στην οποία βρίσκεται η 'πράσινη γραμμή' που διαχωρίζει την ελεύθερη από την κατεχόμενη Κύπρο.

² Παραδείγματα αποτελούν τα *caruggi* της Γένοβας και τα σοκάκια της Νάπολης

αποτελούν παράδειγμα προς μίμηση (βλ. περίπτωση Βαρκελώνης) ενώ κάποιες άλλες αποτελούν παράδειγμα προς αποφυγή (βλ. περίπτωση Θεσσαλονίκης).

2.6. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ

2.6.1. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ, ΙΤΑΛΙΑ

Η πόλη της Γένοβας, η οποία αναπτύσσεται αμφιθεατρικά του λιμανιού της, θεωρείται ακόμα και σήμερα το πιο σημαντικό λιμάνι της Μεσογείου για μετακίνηση αγαθών και επιβατών, καθώς κατέχει μια ισχυρή παρουσία στην ευρωπαϊκή ναυτική ιστορία. Τις τελευταίες δεκαετίες μετατράπηκε από μια βιομηχανική πόλη – λιμάνι σε ένα προηγμένο κέντρο εξυπηρέτησης με πολλές επιχειρήσεις προσανατολισμένες στις τεχνολογίες πληροφοριών, στα ηλεκτρονικά και στις τηλεπικοινωνίες (Galdini, 2005).

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 η εικόνα της Γένοβας ως βιομηχανική πόλη – λιμάνι βρίσκεται υπό μεγάλη πίεση εξαιτίας της ύφεσης του λιμανιού και των προβλημάτων που χαρακτηρίζουν το θαλάσσιο μέτωπο. Το κυριότερο ίσως πρόβλημα που αποτελούσε εμπόδιο στην επαφή της πόλης με το λιμάνι ήταν μια υπερυψωμένη λεωφόρος που περνούσε κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου

Εικόνα 2.6.1.1: Υπερυψωμένη λεωφόρος κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου



Πηγή: Google,
<http://www.cepolina.com>

(βλ. εικόνα 2.6.1.1). Παρ' όλα αυτά η πόλη αντιλήφθηκε έγκαιρα την ανάγκη της για αστική ανάπλαση έτσι ώστε να την καταστήσει δυναμική στις σύγχρονες προκλήσεις. Έτσι το 1992, με αφορμή την 500^η επέτειο της ανακάλυψης της Αμερικής από τον Κολόμβο δόθηκε το έναυσμα για την ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης. Ο Renzo Piano ήταν αυτός που ανέπτυξε το γενικό σχέδιο το οποίο αφορούσε την ανακαίνιση ιστορικών κτιρίων και την κατασκευή του Συνεδριακού Κέντρου και του Ενυδρείου. Πέρα από την ύπαρξη των εγκαταστάσεων αυτών, στην περιοχή, που αποτελούσε πλέον ένα δημόσιο ανοιχτό χώρο, υπήρχε οικιστική και ξενοδοχειακή ανάπτυξη, υπήρχαν μπαρ και εστιατόρια, καταστήματα, ένα συγκρότημα με θέατρο

και κινηματογράφους, μια παιδική βιβλιοθήκη καθώς και το Μουσείο της Θάλασσας και της Ναυσιπλοΐας (Marshall, 2001). Ο στόχος των παρεμβάσεων ήταν η εκ νέου σύνδεση της πόλης με το λιμάνι και το αποτέλεσμα αυτών ήταν η απελευθέρωση ωφέλιμου δημόσιου χώρου μιας και κατεδαφίστηκαν παλιά και ασύμβατα με την περιοχή κτίρια με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν οι πιο πάνω εγκαταστάσεις. Η αναδιάταξη έφερε νέα τοπόσημα τόσο στην περιοχή όσο και στην πόλη (Καρύδης, 2006).

Ωστόσο, μετά από αυτές τις παρεμβάσεις είναι ακόμα αμφίβολο εάν η πόλη ανέκτησε τις σχέσεις της με τη θάλασσα. Έτσι το 1995 σχηματίστηκε η ανώνυμη εταιρεία Societa Porto Antico η οποία επιχείρησε νέα *αρχιτεκτονική αναδίπλωση*. Στόχος ήταν να αξιοποιηθούν και να αναβαθμιστούν οι παρεμβάσεις του 1992 για να επιτευχθεί η διεύρυνση της σχέσης της πόλης με το λιμάνι (Καρύδης, 2006). Παρ' όλα αυτά είναι και πάλι δύσκολο να διατυπωθεί ένα ασφαλές συμπέρασμα, κατά πόσο οι στόχοι των αναπλάσεων στη Γένοβα επιτεύχθηκαν.

Επιπλέον, το 1999 το συμβούλιο της πόλης ξεκίνησε μια διαδικασία η οποία θα οδηγούσε στη μετατροπή της πόλης και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας καθώς και στη βελτίωση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών συνθηκών, μέσα από το 'Σχέδιο Πόλης'. Ένας από τους στόχους ήταν το ιστορικό κέντρο να ξεπεράσει τα προβλήματά του, να αυξήσει τη βιωσιμότητά του και να καταστεί κόμβος τουριστικής κίνησης. Στην ολοκλήρωση του προγράμματος βασικός παράγοντας ήταν για μια ακόμη φορά η επανασύνδεση της πόλης με το λιμάνι που θα προέκυπτε από την ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου. Τα έργα που έλαβαν χώρα στο θαλάσσιο μέτωπο το κατέστησαν ένα από τα κυριότερα αξιοθέατα τόσο για τους τουρίστες όσο και για τους ντόπιους αφού παρείχε αναψυχή και ψυχαγωγία με εστιατόρια, μπαρ, κινηματογράφους και δημόσιους κήπους. Επιπλέον η κατασκευή του Magazzini del Cotone και η αναδόμηση του Millo έχουν αλλάξει κατά πολύ την εικόνα του θαλάσσιου μετώπου. Το πρόγραμμα επανασύνδεσης της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο θα ολοκληρωθεί το 2010 με την ολοκλήρωση του έργου Ponte Parodi (Galdini, 2005).

Το αποτέλεσμα όλων αυτών των παρεμβάσεων ήταν η ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου και κατ' επέκταση η αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου που το κατέστησε και πάλι εξαιρετικά δυναμικό (Galdini, 2005).

Εικόνα 2.6.1.2: Το λιμάνι της Γένοβας



Πηγή: Google, <http://www.epac08.org/index.php?n=Main.Genova>

2.6.2. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ, ΙΣΠΑΝΙΑ

Η περίπτωση ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης συνδέθηκε με την ανάκτηση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992 από την πόλη. Έτσι υπήρξε μια σειρά από παρεμβάσεις διαφορετικής κλίμακας και περιεχομένου, που στόχο είχαν να επανακαθορίσουν τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα και να εξασφαλίσουν την εύκολη πρόσβαση σ' αυτήν.

Η κατάσταση που επικρατούσε πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, στο θαλάσσιο μέτωπο της Βαρκελώνης, αφορούσε μια δυσάρεστη εικόνα με ένα μεγάλο άσχημο λιμάνι, σιδηρόδρομους, συνοικισμούς τσιγγάνων, σκουπίδια και δυσοσμία. Μέσα όμως από το πρόγραμμα αναβάθμισης του θαλάσσιου μετώπου, ο χαρακτήρας της πόλης άλλαξε καθώς οι σχέσεις που είχε με τη θάλασσα αναζωογονήθηκαν. Το λιμάνι μετεγκαταστάθηκε ενώ στη θέση του κατασκευάστηκε μια μεγάλη μαρίνα με εστιατόρια, ενυδρείο, κινηματογράφους, θέατρο, καταστήματα και εμπορικό κέντρο. Το τρένο και τα σκουπίδια απομακρύνθηκαν ενώ δημιουργήθηκε μια ακόμα μαρίνα, τεχνητές παραλίες, νέα στάση μετρό δίπλα από τη θάλασσα και χώροι στάθμευσης

ανάμεσα από βλάστηση έτσι ώστε να μην προκαλούν αισθητική ρύπανση. Η παραλιακή λεωφόρος που χώριζε την πόλη από τη θάλασσα υπογειοποιήθηκε και στη θέση της δημιουργήθηκε ένας δημόσιος χώρος που επέτρεπε την πρόσβαση στους πεζούς (Γεωργανάς, 2005, Busquets, 2005).

Εικόνα 2.6.2.1: Τμήμα ανάπλασης θαλάσσιου μετώπου – υπογειοποίηση λεωφόρου



Πηγή: Google, <http://en.wikipedia.org>

Κοντά στην περιοχή του παλιού λιμανιού, μια ακόμα υποβαθμισμένη περιοχή αναβαθμίστηκε με την δημιουργία του Ολυμπιακού Χωριού, το οποίο χρησίμευσε ως κατάλυμα για το μεγαλύτερο μέρος των αθλητών που συμμετείχαν στην Ολυμπιάδα του 1992. Σήμερα η περιοχή αυτή είναι ένα από τα πιο μοντέρνα και φιλόδοξα αρχιτεκτονικά τμήματα της Βαρκελώνης που εισάγει υψηλής ποιότητας αστικούς χώρους, ελκυστικές παραλίες και ως επακόλουθο προσελκύει ένα μεγάλο αριθμό τουριστών. Προσφέρει αναψυχή και ψυχαγωγία με μια σειρά από εστιατόρια, μπαρ, καφετέριες και καταστήματα καθώς διαθέτει κτίρια και υπηρεσίες, ένα από τα πιο ζωντανά πάρκα το Ciutadella, ζωολογικό κήπο κ. ά.

Επιπλέον, ένα πιο πρόσφατο και μεγάλο έργο αστικής ανάπλασης είναι αυτό του Diagonal Mar, το οποίο βρίσκεται δίπλα από το Ολυμπιακό Χωριό, και συγκεκριμένα επικεντρώνεται γύρω από τη λεωφόρο Diagonal. Στην περιοχή υπάρχουν κατοικημένες εκτάσεις, τρία κτίρια γραφείων, ξενοδοχεία, ένα εμπορικό

συγκρότημα, ένα συνεδριακό κέντρο και ένα δημόσιο πάρκο έκτασης 35 στρεμμάτων. Η ανάπτυξη αυτή είναι μέχρι σήμερα ελκυστική όχι μόνο στους τουρίστες αλλά και στους κατοίκους (Legislative Council Secretariat, 2007).

Μετά την επιτυχία των Ολυμπιακών Αγώνων δημιουργήθηκε το Φόρουμ των Πολιτισμών το 2004. Τα γεγονότα που θα διεξάγονταν μέσα από το Φόρουμ θα

χρειάζονταν το δικό τους χώρο ο οποίος εξασφαλίστηκε σε μια νέα περιοχή του θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης η οποία κάλυπτε μια σειρά από αστικά έργα. Η περιοχή αυτή βρίσκεται ανάμεσα στα δημοτικά διαμερίσματα της Βαρκελώνης και του Sant Adrià de Besòs, ενώ τα έργα που πραγματοποιήθηκαν είχαν ως στόχο να εξυπηρετήσουν μετέπειτα ολόκληρη την πόλη. Ειδικότερα, το Φόρουμ βασίστηκε στη βιώσιμη ανάπτυξη και οι αστικές λειτουργίες είχαν καθαρά

Εικόνα 2.6.2.2: Σχεδιασμός του Φόρουμ των Πολιτισμών του 2004



Πηγή: Clos, 2001

περιβαλλοντικό χαρακτήρα. Οι λειτουργίες αυτές αφορούν την αναγέννηση του ποταμού Besòs, την ανάπλαση της μονάδας καθαρισμού, την αποκατάσταση του σταθμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, την εγκατάσταση ενός φωτοβολταϊκού σταθμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και την ανάκτηση των παραλιών. Πέρα από τις λειτουργίες περιβαλλοντικού χαρακτήρα, στην περιοχή υπάρχει ένα μεγάλο συνεδριακό κέντρο, ξενοδοχεία, κατοικίες, μια πανεπιστημιούπολη και διάφορες άλλες εγκαταστάσεις (Clos, 2001).

Το αποτέλεσμα της ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης ήταν η βελτίωση της εικόνας και ειδικότερα των συνθηκών της πόλης, την οποία κατάφερε να μετατρέψει με επιτυχία τόσο σε ένα επιχειρηματικό κέντρο όσο και σε έναν σημαντικό τουριστικό προορισμό.

2.6.3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΕΛΛΑΔΑ

Η ανάδειξη της Θεσσαλονίκης ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 1997, ήταν ο λόγος για το μετασχηματισμό μιας από τις αποβάθρες του θαλάσσιου μετώπου σε έναν πολιτιστικό χώρο. Μετά από τη μετατόπιση του λιμανιού, στη θέση του παρέμεινε μια έρημη περιοχή η οποία βρισκόταν πολύ κοντά από το κέντρο της πόλης. Το σχέδιο ανάπλασης της εν λόγω περιοχής εστίασε στο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της που ήταν τα κτίρια του λιμανιού που ανάγονται στον 19^ο και 20^ο αιώνα. Εξαιτίας της σημαντικής ιστορικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, ο σχεδιασμός περιορίστηκε σε ήπιες παρεμβάσεις, κυρίως στη διατήρηση των κτιρίων και των υπαίθριων χώρων καθώς και στον επανασχεδιασμό μόνο των εσωτερικών χώρων (Karachalis and Kyriazopoulos, 2006, Gospodini, 2001).

Το σχέδιο ανάπλασης στράφηκε σε μια μονο-θεματική επανάχρηση του χώρου, και οι δραστηριότητες που δημιουργήθηκαν αφορούσαν μόνο τον πολιτισμό. Στους χώρους αυτούς υπάρχουν αίθουσες πολλαπλών χρήσεων που φιλοξενούν κυρίως εθνικά και διεθνή γεγονότα και εκδηλώσεις. Παρ' όλα αυτά, η δυναμική της συγκεκριμένης ανάπτυξης δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως και οι πολιτιστικοί χώροι δεν ενσωματώθηκαν εξολοκλήρου στο κέντρο της πόλης και στους ζωντανούς δημόσιους χώρους (Karachalis and Kyriazopoulos, 2006). Ως επακόλουθο, οι δυνατότητες ανάπτυξης της περιοχής έχουν περιοριστεί εξαιτίας του ότι οι πολιτιστικοί χώροι που δημιουργήθηκαν αποκλείουν ορισμένες ομάδες χρηστών και την μεγαλύτερη περίοδο του χρόνου παραμένουν κλειστοί.

Ένα πιο πρόσφατο σχέδιο που προτάθηκε από την Αρχή Λιμένων Θεσσαλονίκης, το 2002, έδωσε έμφαση στο ρόλο του πολιτισμού και της αναψυχής. Το σχέδιο εστίαζε στο θαλάσσιο μέτωπο και στην πολιτιστική ταυτότητα της πόλης ενώ οι δράσεις του απευθύνονταν στην εκμετάλλευση των ανοικτών χώρων για περιοδικές εκθέσεις και πολιτιστικά γεγονότα, στη δημιουργία κινηματογράφων, ενός ενυδρείου, ξενοδοχείων, μιας μαρίνας και τη λειτουργία ενός Ινστιτούτου Επιμόρφωσης Ειδικών στα Λιμάνια και τις Συνδυασμένες Μεταφορές. Μέχρι σήμερα το σχέδιο αυτό δεν έχει υλοποιηθεί και τις περισσότερες φορές η περιοχή που δέχθηκε ανάπλαση παραμένει 'σκοτεινή' και υπο-χρησιμοποιούμενη (Karachalis and Kyriazopoulos, 2006).

Επιπρόσθετα, άξια αναφοράς είναι η πρόταση ανάπλασης του αρχιτέκτονα Toyo Ito, που κέρδισε το πρώτο βραβείο από τον διαγωνισμό που διεξήγαγε ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης ‘Θεσσαλονίκη 1997’, με σκοπό την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της πόλης και την αναδιαμόρφωση της σχέσης μεταξύ της πόλης και της θάλασσας. Η πρόταση αυτή αφορούσε την ιδέα των ‘Αρχιπελάγων’ όπου προτείνεται η δημιουργία μιας οικολογικής σχέσης χωρίς να απαιτείται ο διαχωρισμός των χρήσεων γης σε ζώνες. Συγκεκριμένα, ο αρχιτέκτονας προτείνει τη δημιουργία ενός τεχνητού χώρου, υπό τη μορφή νησιών, επιδιώκοντας να εξαλείψει τα όρια μεταξύ της θάλασσας και της ξηράς. Σε ένα από αυτά τα νησιά υπάρχει σύστημα καθαρισμού του αέρα, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και ένα χώρο αναψυχής των κατοίκων εξαιτίας της ύπαρξης υπαίθριων χώρων. Επίσης, σ’ ένα άλλο νησί προσφέρονται χώροι σύγκλισης και επικοινωνίας των κατοίκων, όπως για παράδειγμα θεατρικές και αθλητικές εγκαταστάσεις. Επομένως, η πρόταση αυτή δεν προκαλεί φθορές στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά, αλλά δημιουργεί μια νέα εικόνα στην πόλη. Ωστόσο, η πρόταση ανάπλασης του Toyo Ito δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ παρά τις καλές προοπτικές που είχε (Hastaoglou, 1998).

Εικόνα 2.6.3: Πρόταση ανάπλασης του Toyo Ito



Πηγή: Google, <http://toyoiwthessalonikiswaterfront.blogspot.com/>

Συμπερασματικά, το σχέδιο ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης, που τελικά πραγματοποιήθηκε, ήρθε σε αντίφαση με τη διεθνή εμπειρία και τη βιβλιογραφία που υποστηρίζει ότι οι μικτές χρήσεις και συγκεκριμένα οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες αποτελούν τους παράγοντες κλειδιά για την επιτυχία των σχεδίων ανάπλασης των αστικών θαλάσσιων μετώπων (Gospodini, 2001).

2.6.4. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΔΕΛΤΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Η ανάπλαση του Φαληρικού Δέλτα είχε σχεδιαστεί με αφορμή την προετοιμασία των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, που ανέλαβε να διεξάγει η Αθήνα, και αποτελεί μια περιοχή που φιλοξενεί κυρίως αθλητικές – και συμπληρωματικά – πολιτιστικές δραστηριότητες (Γοσποδίνη, 2008). Η περιοχή αυτή ήταν για 40 χρόνια αποκομμένη από την πόλη της Αθήνας, έτσι στόχος της ανάπλασης είναι η σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα και η ανάκτηση του αστικού θαλάσσιου μετώπου που είχε υποβαθμιστεί εξαιτίας των επιχώσεων, των υποδομών και της δημιουργίας του αυτοκινητόδρομου. Η μελέτη ανάπλασης ανατέθηκε στον Renzo Piano (γνωστό αρχιτέκτονα και από την περίπτωση της Γένοβας), αποτελεί χορηγία του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος και το έτος ολοκλήρωσης των έργων τίθεται το 2015. Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή, η περιοχή που εκτείνεται από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι το κλειστό γυμναστήριο Tae Kwon Do, πρόκειται να μετατραπεί σε αστικό παραθαλάσσιο πάρκο (Καραγεώργου, 2011).

Σε μια έκταση 1.000 περίπου στρεμμάτων σχεδιάζεται το μεγαλύτερο κέντρο πολιτισμού της χώρας, στο οποίο θα συνυπάρχουν το Οικολογικό Πάρκο, η Εθνική Βιβλιοθήκη και η Εθνική Λυρική Σκηνή. Ειδικότερα, στο Πάρκο θα υπάρχει μια προστατευμένη πισίνα που θα περιέχει νερό από τη θάλασσα, αξιοποιώντας το υδάτινο στοιχείο για αθλητισμό και αναψυχή. Στο Πάρκο, επίσης, θα περιλαμβάνονται άλση, διαδρομές περιπάτου και ποδηλατόδρομοι, περιοχές όπου κανείς θα μπορεί να απολαμβάνει τη φύση και οι οποίες θα υποδιαιρούνται σε θεματικές ενότητες διαφόρων δραστηριοτήτων ενώ ταυτόχρονα θα υπάρχει καταδυτικό πάρκο (Καραγεώργου, 2011). Η Εθνική Βιβλιοθήκη θα αποτελεί ένα τριώροφο κτίριο 22.000 τ.μ. που θα συνδυάζει την παράδοση με την τεχνολογική καινοτομία και θα ανταποκρίνεται σε όλες τις ηλικίες και τα μορφωτικά επίπεδα. Στον ίδιο χώρο θα υπάρχουν Επιχειρηματικό Κέντρο με σταθμούς εργασίας και ασύρματη σύνδεση στο διαδίκτυο, Ερευνητικό Τμήμα που θα συγκεντρώνει όλες τις υπάρχουσες ερευνητικές συλλογές και Εκθεσιακός Χώρος με επιλεγμένα χειρόγραφα που θα εκτίθενται εκ περιτροπής. Η Εθνική Λυρική Σκηνή θα είναι ένας πολυλειτουργικός χώρος έκτασης 28.000 τ.μ. Στον χώρο αυτό θα φιλοξενούνται διάφορες καλλιτεχνικές παραστάσεις και εκδηλώσεις, θα διοργανώνονται παραγωγές

όπερας, μπαλέτου και θα διεξάγονται παιδικές και θεατρικές παραστάσεις, συναυλίες και πολυμεσικά καλλιτεχνικά προγράμματα (Θερμού, 2011).

Στην ανάπλαση που θα λάβει χώρα, πέρα από τους χώρους που προαναφέρθηκαν, θα πραγματοποιηθούν κι άλλα έργα. Συγκεκριμένα, η λεωφόρος Ποσειδώνος θα μετατοπιστεί προς τη θάλασσα καθώς ένα μεγάλο τμήμα της θα υποβιβαστεί κάτω από την επιφάνεια του πάρκου και οι δρόμοι θα εκτείνονται πλέον προς τη θάλασσα υπό τη μορφή πεζοδρόμων και θα καταλήγουν σε προκυμαίες. Επιπλέον, για να ‘διδασκεύσει’ το πάρκο στους γειτονικούς δήμους, θα πραγματοποιηθούν φυτεύσεις σε όλους τους πιθανούς διαθέσιμους χώρους. Επιπρόσθετα στο σχέδιο ανάπλασης λαμβάνονται υπόψη όλα τα βασικά προβλήματα της περιοχής και δίνεται λύση σ’ αυτά (αντιπλημμυρική προστασία, πρόσβαση, κυκλοφοριακές εξυπηρετήσεις και ρυθμίσεις, προτάσεις για τη λειτουργία του πάρκου, κλπ) (Καραγεώργου, 2011).

Το αποτέλεσμα της ανάπλασης του Φαληρικού Δέλτα θα είναι η δημιουργία ενός πράσινου πάρκου που θα βελτιώσει την εικόνα της πόλης και θα καταστεί ένας πόλος ανάπτυξης, ψυχαγωγίας, ξεκούρασης, αναψυχής και πολιτιστικής κουλτούρας.

Εικόνα 2.6.4: Ένα από τα σχέδια που παρουσίασε ο αρχιτέκτονας Renzo Piano για το Φαληρικό Δέλτα



Πηγή: Θερμού, 2011

2.7. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Στη σύγχρονη εποχή της παγκοσμιοποίησης, ο αστικός σχεδιασμός αναπτύσσεται μέσα σε ένα ενιαίο Ευρωπαϊκό σύστημα πόλεων. Μετά από την ανασκόπηση των αστικών θαλάσσιων μετώπων στο Μεσογειακό χώρο, ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην ελληνική πραγματικότητα. Οι ελληνικές πόλεις θέλοντας να είναι ανταγωνιστικές στο ενιαίο Ευρωπαϊκό σύστημα αυτό θα πρέπει να αντικαταστήσουν τις σημειακές, σταδιακές και ήπιες παρεμβάσεις τους με μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις και πρωτοποριακό φυσικό σχεδιασμό του χώρου. Τέτοιου είδους παρεμβάσεις αφορούν και τις αναπλάσεις των αστικών θαλάσσιων μετώπων που έχουν ως σκοπό τη λύση προβλημάτων περιφερειακότητας και την προώθηση της ανάπτυξης του αστικού τουρισμού. Έτσι μέσω αυτών των αναπλάσεων οι ελληνικές πόλεις έχουν τη δυνατότητα να διατηρήσουν τις σχέσεις που είχαν και έχουν με τη θάλασσα (Γοσποδίνη, 2000).

Παρόλο που αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων δεν συνέβησαν σε μεγάλο βαθμό στην Ελλάδα, εντούτοις το φαινόμενο άρχισε να εμφανίζεται με την ανάπτυξη του κεντρικού προβλήτα του Λιμένα της Θεσσαλονίκης το 1997. Έπειτα εκπονήθηκαν σχεδιαστικές προτάσεις για περιοχές τεσσάρων ακόμα ελληνικών πόλεων μέσω του Προγράμματος 'Ηρακλής' που στόχο είχε να αναβαθμίσει και να βελτιώσει την εικόνα τους και την ποιότητα ζωής του αστικού τους χώρου. Οι πόλεις που συμπεριλαμβάνονται στο Πρόγραμμα και οι αντίστοιχες περιοχές στις οποίες απευθύνονται οι προτάσεις είναι οι:

- Αθήνα: η περιοχή του Ιππόδρομου και του Φαληρικού Όρμου
- Αθήνα: η περιοχή μεταξύ των δύο σιδηροδρομικών Σταθμών
- Πάτρα: η κεντρική παραλιακή ζώνη κατά μήκος των λιμενικών εγκαταστάσεων
- Βόλος: η παραλιακή ζώνη και τμήμα του κέντρου
- Μυτιλήνη: η περιοχή της Επάνω Σκάλας

Επιπλέον έχουν προκηρυχθεί ερευνητικά προγράμματα και διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού από τοπικούς φορείς στην Πάτρα, στην Καβάλα και στο Βόλο (Γοσποδίνη, 2000).

Εντούτοις, κατά τον εν λόγω σχεδιασμό εμφανίζονται ορισμένες αδυναμίες. Αυτές σχετίζονται με τους τοπικούς φορείς, οι οποίοι παρουσιάζουν αδυναμία κατά την εφαρμογή συνολικών σχεδίων και προβαίνουν σε ερευνητικά προγράμματα και διαγωνισμούς που δεν αφορούν ολόκληρο το θαλάσσιο μέτωπο αλλά τμήμα αυτού (Σημαιοφορίδης, 1998). Το αποτέλεσμα του προκύπτον σχεδιασμού είναι η ύπαρξη σε μια μεγάλη κλίμακα δύο ή περισσότερων τμημάτων που υπέστησαν ανάπλαση από διαφορετικούς φορείς οι οποίοι δεν είχαν ποτέ συντονισμό μεταξύ τους. Μια δεύτερη αδυναμία αφορά την ακαδημαϊκή κοινότητα η οποία εστιάζει το ενδιαφέρον της κυρίως στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που παρουσιάζει το υπό μελέτη θαλάσσιο μέτωπο. Έτσι οι αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων στις ελληνικές πόλεις ακολουθούν ένα *μονοδιάστατο επανασχεδιασμό* που χαρακτηρίζεται από ήπιες παρεμβάσεις, όπως αναλύθηκε στο κεφάλαιο 2.6.3. στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης (Γοσποδίνη, 2000).

Έτσι, σύμφωνα με τον Σημαιοφορίδη Γ. (1998), οι ελληνικές πόλεις θα πρέπει να ακολουθήσουν *‘ευρυματικά και τολμηρά προγράμματα’* τα οποία θα αντικατοπτρίζουν τις κοινωνικές ανάγκες, τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου λαμβάνοντας υπόψη τον μεταβαλλόμενο κοινωνικό ιστό καθώς θα πρέπει να συμμερίζονται το μέτρο του εφικτού και της αποδοτικότητας.

3. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

3.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ

Η Λεμεσός βρίσκεται στη νότια ακτή της Κύπρου, όπως φαίνεται και στην εικόνα 3.1, καθώς η θέση της στο γεωγραφικό χώρο θεωρείται προνομιακή αφού συνορεύει στα δυτικά με την επαρχία Πάφου, ένα σημαντικό τουριστικό κέντρο, στα βόρεια με την επαρχία Λευκωσίας, την πρωτεύουσα του νησιού που ταυτόχρονα αποτελεί διοικητικό κέντρο και στα ανατολικά με την επαρχία Λάρνακας όπου βρίσκεται ο μεγαλύτερος αερολιμένας της Κύπρου. Είναι κτισμένη ανάμεσα στις αρχαίες πόλεις της Αμαθούντας και του Κουρίου και βρέχεται από την θάλασσα της Μεσογείου σχηματίζοντας δύο μεγάλους κόλπους, της Επισκοπής και του Ακρωτηρίου.

Αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη πληθυσμιακά πόλη, με 228.900 κατοίκους βάσει στοιχείων του 2008, ενώ καταλαμβάνει 1392 χλμ² και καλύπτει το 15% ολόκληρης της Κύπρου. Μετά τα γεγονότα της Τουρκικής εισβολής του 1974 και μετά το χαμό του λιμανιού της Αμμοχώστου εξελίχθηκε ως το μεγαλύτερο λιμάνι του νησιού και ως ένα από τα μεγαλύτερα της Ανατολικής Μεσογείου για διαμετακόμιση εμπορευμάτων. Από τότε η Λεμεσός συγκεντρώνει δραστηριότητες, λειτουργίες και υπηρεσίες που αφορούν τους τομείς της ναυτιλίας, του τουρισμού, του εμπορίου και της παροχής υπηρεσιών.

Η πόλη αποτελείται από πέντε Δήμους το Δ. Αγ. Αθανασίου, το Δ. Γερμασόγειας, το Δ. Κάτω Πολεμιδιών, το Δ. Λεμεσού, το Δ. Μέσα Γειτονιάς, εκ των οποίων ο Δ. Λεμεσού είναι ο μεγαλύτερος. Ορισμένες από τις κοινότητες καθώς και κάποιες περιοχές παρουσιάζουν φυσικά χαρακτηριστικά και συνθήκες ανάπτυξης που συμβάλλουν στην ανάπτυξη της πόλης. Συγκεκριμένα οι κοινότητες του Αγ. Τύχωνα και της Μουτταγιάκας συνορεύουν με την παραλιακή λωρίδα βορειοανατολικά της Λεμεσού και διαθέτουν σημαντικό τουριστικό δυναμικό. Οι κοινότητες του Τραχωνίου, του Κολοσσίου, της Ερήμης και της Επισκοπής διαθέτουν καλής ποιότητας γεωργική γη. Οι περιοχές της Γερμασόγειας, των Πολεμιδιών και του Κούρρη διαθέτουν φράγματα, η περιοχή της Αλυκής Ακρωτηρίου και οι παραλίες στο Ladies Mile και στο Governor's Beach (Ακτή του Κυβερνήτη) προσφέρονται για σκοπούς αναψυχής.

Έτσι λοιπόν, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που εντοπίζονται στην πόλη της Λεμεσού είναι: η θέση της στο κέντρο μιας πλούσιας ενδοχώρας με δυνατότητες γεωργικής παραγωγής, η ύπαρξη της παραλιακής ζώνης και η γειτνίαση με αρχαιολογικούς χώρους και άλλες φυσικές ομορφιές που συντελούν στην προσέλκυση ολοένα μεγαλύτερου αριθμού τουριστών και επισκεπτών, η παρουσία του μεγαλύτερου λιμανιού της Κύπρου όπως επίσης και η παρουσία αξιόλογης βιομηχανικής ανάπτυξης. Τέλος σημαντικό θεωρείται το γεγονός ότι αποτελεί το επίκεντρο των εμπορικών συναλλαγών και της παροχής υπηρεσιών στον παγκύπριο και στο διεθνή χώρο.

Εικόνα 3.1: Γεωγραφική θέση Λεμεσού



Πηγή: Google, <http://pieridedevelopers.com/cyprus.php?lng=GR>, Ιδία επεξεργασία

3.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ανακαλώντας το παρελθόν φαίνεται ότι η Λεμεσός πέρασε από μεγάλες καταστροφές είτε αυτές προέρχονταν από φυσικά αίτια είτε από εχθρικές επιδρομές, ακόμα και από ανθρώπινες δραστηριότητες που δεν επέτρεψαν τη διατήρηση αρκετών δειγμάτων που να μαρτυρούν το παρελθόν αυτό. Επιπλέον, η μεγάλη τάση της ανοικοδόμησης που εμφανίζεται τα τελευταία χρόνια, τα νέα κτίρια και το νέο ανθρωπογενές περιβάλλον αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες για την προβολή της ιστορίας και των μνημείων της πόλης της Λεμεσού καθώς απομακρύνουν σε μεγάλο βαθμό την πόλη από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της.

Ωστόσο, μπορεί πολλά να έχουν χαθεί από το χαρακτήρα της παλιάς πόλης αλλά διατηρούνται ακόμα γειτονιές, οδοί και περιοχές, μεμονωμένα κτίσματα και δομικά στοιχεία που μαρτυρούν το λειτουργικό τους χαρακτήρα και παρέχουν πληροφορίες για τη δομή της πόλης στο παρελθόν.

Η ιστορική εξέλιξη της Λεμεσού ανάγεται σε διάφορες χρονικές περιόδους οι οποίες έχουν σημαδέψει την αναπτυξιακή πορεία της και αναγράφονται κλιμακωτά παρακάτω.

3.2.1. ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Κατά την περίοδο 330 – 1192 μ.Χ. στοιχεία αποδεικνύουν την ύπαρξη συγκροτημένου οικισμού στην περιοχή της Λεμεσού. Ειδικότερα, η πόλη κατά την πρώιμη βυζαντινή εποχή ήταν γνωστή με το όνομα *Νεμεσός* και αποτελούσε το κύριο λιμάνι του νησιού το οποίο παρουσίαζε πλούσια εμπορική δραστηριότητα. Έτσι η παρουσία και η χρησιμοποίηση του λιμανιού ως αγκυροβόλιο ήταν ο λόγος της εξέλιξης και της μεγέθυνσης της πόλης (Σολομωνίδου, 2008 και Σεργίδης, 2003).

3.2.2. ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΦΡΑΓΚΟΚΡΑΤΙΑΣ

Η στρατηγική θέση που κατείχε η Λεμεσός στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής καθώς και η εμπορική σημασία του λιμανιού της δεν πέρασαν απαρατήρητα από τους Σταυροφόρους. Υποστηρίζεται ότι η ιστορία της Λεμεσού αρχίζει το 1191 μ.Χ. όταν ο Ριχάρδος ο Λεοντόκαρδος κατέφτασε στο νησί από το λιμάνι της πόλης την οποία και κατέλαβε, σηματοδοτώντας μ' αυτό τον τρόπο την αρχή της Φραγκοκρατίας (1191 – 1489 μ.Χ.).

Κατά τα πρώτα χρόνια της Φραγκοκρατίας λέγεται ότι η πόλη υπόκειται σε αναδόμηση και αλλάζει όψη ενώ ταυτόχρονα παρατηρούνται μεταβολές στη θέση των κύριων οδών, των οχυρώσεων, των ναών και άλλων κύριων κτιρίων της. Την ίδια εποχή φαίνεται να διέθετε μεγάλα κτίρια, στρατώνες και αρχοντικά τα οποία περικλείονταν σε οχυρωματικές περιοχές και στα οποία παρέμεναν επίσης τάγματα ιπποτών και μοναχών. Λέγεται επίσης ότι τότε στη Λεμεσό υπήρχε επισκοπική έδρα και ότι η εμπορική δραστηριότητα του λιμανιού παρείχε ιδιαίτερα προνόμια σε Γενουάτες, Πισάτες και Ενετούς εμπόρους που διέθεταν καταστήματα και άλλες ιδιοκτησίες.

Το 1330 μ.Χ. η πόλη δέχθηκε πλήγμα από πλημμύρες που συνέτειναν στις καταστροφές που συνέβαιναν κατά καιρούς, τόσο από φυσικά αίτια όπως οι σεισμοί όσο και από διάφορες επιδρομές.

Επιπλέον κατά την περίοδο της Φραγκοκρατίας το Μεσαιωνικό Κάστρο, το οποίο ανάγεται χρονικά στην προηγούμενη περίοδο, επανακατασκευάστηκε εξ' ολοκλήρου από τον βασιλιά Ιάκωβο Α' την περίοδο μεταξύ 1382 – 1398 μ.Χ. και από το γιο του βασιλιά Ιανό κατά την περίοδο 1398 – 1432 μ.Χ. στην προσπάθειά τους να απαλλαγούν από τους Γενουάτες επιδρομείς. Το κάστρο αυτό παραμένει ακόμα και σήμερα, ορθώνεται στο ιστορικό κέντρο της Λεμεσού και αποτελεί δείγμα της περιόδου αυτής.

Μετά το πέρας της περιόδου της Φραγκοκρατίας ακολουθεί η Ενετοκρατία (1489 – 1570 μ.Χ.) όπου η Λεμεσός γίνεται ένα ασήμαντο χωριό και μια ερειπωμένη αγορά που μέσα από τα ερείπιά της υποδηλώνεται η παλιά της δόξα.

Εικόνα 3.2.2: Μεσαιωνικό Κάστρο Λεμεσού



Πηγή: Google, <http://www.sigmalive.com/simerini/news/local/318969>

3.2.3. ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Η Λεμεσός βρίσκεται για πρώτη φορά υπό την κατοχή μουσουλμάνων (1570 μ.Χ.) και αποκόπτεται έτσι από τον ευρωπαϊκό χώρο και τον πολιτισμό του. Στις αρχές, μάλιστα, της Τουρκοκρατίας η Λεμεσός αποτελούσε έναν ανατολίτικο πυκνοκατοικημένο οικισμό με έλληνες εμπόρους και γεωργούς. Ο οικισμός χαρακτηριζόταν από πολύ χαμηλά σπίτια καθώς σ' αυτόν διακρίνονταν το τετράγωνο φρούριο με κανόνι και φρουρά Γενίτσαρων, το τζαμί, τα λουτρά, οι ελληνικές εκκλησίες και οι κήποι. Επιπρόσθετα, κατά μήκος της παραλίας βρίσκονταν σωροί από χαρούπια έτοιμα για εξαγωγή και γύρω από την πόλη βρίσκονταν περβόλια και αμπέλια (Σολομωνίδου, 2008).

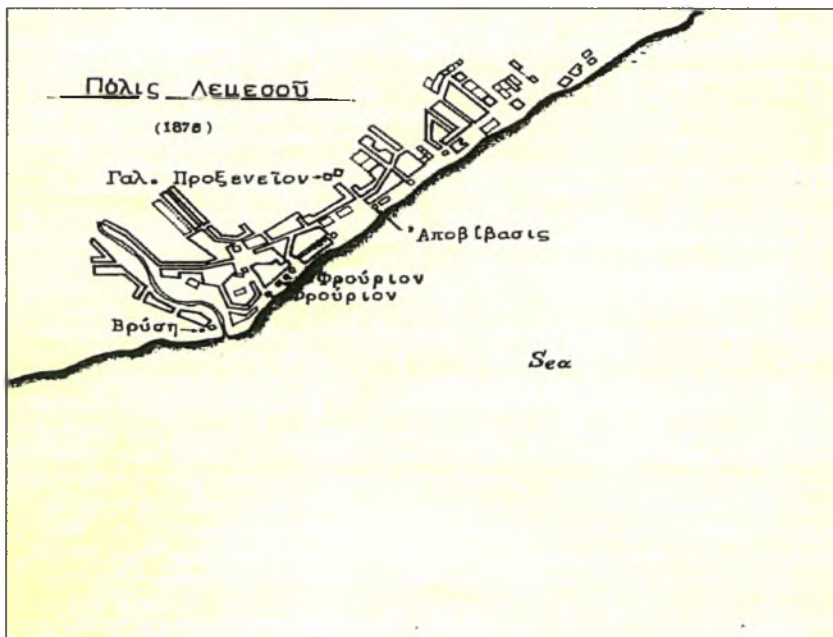
Τα πρώτα χρόνια μετά το 1821 ήταν για τη Λεμεσό τα πιο μαύρα της Τουρκικής κατοχής. Το εμπόριο είχε παραλύσει και τα σχολεία είχαν κλείσει ενώ ταυτόχρονα οι πρόξενοι ξένων Δυνάμεων παρείχαν κάποια προστασία στους κατοίκους της πόλης (Πιλαβάκη, 1977).

Κατά τις επόμενες τέσσερις δεκαετίες (1838 - 1878) η ελληνική κοινότητα βρήκε την ευκαιρία να αναπτυχθεί οικονομικά και πνευματικά. Αναζωογονείται το εμπόριο των κρασιών και των χαρουπιών που είχε παραλύσει στη δεκαετία του 1821 – 1831 μέσω εμπορικών σχέσεων που αναπτύχθηκαν μεταξύ των ντόπιων εμπόρων και των

εμπόρων από πόλεις της Ευρώπης όπως η Μασσαλία, η Βενετία και η Τεργέστη (Πιλαβάκη, 1977).

Πέρα από την οικονομική και πνευματική ανάπτυξη, αναπτύχθηκε παράλληλα και το θαλάσσιο μέτωπο. Στο νότιο μέρος του υπήρχαν Τούρκικο Χάνι, φούρνοι, καπνοβιομηχανίες, μαγαζιά, μανάβικα, ραφτάδικα, κρεοπωλεία, καφενείο, αποθήκες κρασιών και άλλων προϊόντων καθώς και ένα μικρό ξενοδοχείο. Δυτικότερα υπήρχαν αναγνωστήρια, λέσχες και καφενείο της αριστοκρατίας επάνω στη θάλασσα. Επιπλέον, στην περιοχή υπήρχε η παλιά Αστυνομία με το γραφείο του διοικητή, το Κτηματολόγιο, το Ταμείο, η έδρα της Αστυνομίας και οι φυλακές (Σολομωνίδου, 2008)

Εικόνα 3.2.3. Η πόλη της Λεμεσού το 1878



Πηγή: Πιλαβάκη, 1977

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 1871 αρχίζει η ‘μηχανοποίηση’ στη Λεμεσό με την πρώτη αλευρομηχανή να καταφτάνει στην πόλη και να τοποθετείται στο ανατολικό τμήμα της.

Η Λεμεσός, ωστόσο, κατά την περίοδο της Οθωμανικής κατοχής παραμένει ακόμα ένα μεγάλο χωριό με τέσσερις χιλιάδες κατοίκους. Παρ’ όλα αυτά μέσω της εμπορικής δραστηριότητας και της πρώτης συστηματικής επεξεργασίας των

προϊόντων αυξήθηκε ο πληθυσμός, που μετακινήθηκε προς τη Λεμεσό από τα χωριά και τις άλλες πόλεις, και παράλληλα αναπτύχθηκε η πνευματική και πολιτιστική καλλιέργεια (Πιλαβάκη, 1977 και Σολομωνίδου, 2008).

3.2.4. ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Ο ερχομός των Άγγλων ανάγεται στο 1878 όπου βρίσκει τους Έλληνες στην πλεονεκτική θέση της προηγούμενης περιόδου. Την περίοδο αυτή, η ανάπτυξη γίνεται με ταχύτερους ρυθμούς αφού οι εξαγωγές υπερβαίνουν κατά πολύ τις εισαγωγές και η πόλη διατηρεί έντονο εμπορικό χαρακτήρα. Σύμφωνα με τα γεγονότα και την αναπτυξιακή πορεία της πόλης, η Βρετανική περίοδος χωρίζεται σε δύο υποπεριόδους, από το 1878 έως το 1914 (Α Παγκόσμιος Πόλεμος) και από το 1914 έως το 1930 (Πιλαβάκη, 1977 και Σολομωνίδου, 2008).

Πρώτη υποπερίοδος

Από την πρώτη κιόλας δεκαετία της Βρετανικής κατοχής η Λεμεσός αρχίζει να δέχεται ζωηρή πολιτική και εθνική κίνηση. Επιπρόσθετα, ως επακόλουθο της εμπορικής επιχειρηματικότητας αναπτύσσεται όλο και πιο πολύ η πνευματική δραστηριότητα των κατοίκων της πόλης. Στην κεντρική περιοχή κοντά στο λιμάνι δημιουργούνται πολλά χάνια για να καλύψουν τις αυξανόμενες ανάγκες από τα οποία αρκετά διατηρήθηκαν μέχρι και το 1900 όπου έγινε η ουσιαστική ανοικοδόμηση, η ανακαίνιση και ο εξωραϊσμός της Λεμεσού μέσω της ανάπτυξης των επικοινωνιών, των συγκοινωνιών, του ηλεκτροφωτισμού, της τηλεφωνίας κλπ (Πιλαβάκη, 1977 και Σολομωνίδου, 2008).

Στην περίοδο αυτή, παρατηρήθηκε η εγκατάσταση πολλών ξένων οι οποίοι άνοιξαν καταστήματα, γραφεία και κέντρα αναψυχής. Από τότε σχηματίστηκε η φήμη της Λεμεσού ως πόλη της ψυχαγωγίας και διατηρείται μέχρι σήμερα. Την ίδια περίοδο άρχισαν να λειτουργούν πολλές κοινωφελείς υπηρεσίες και να δημιουργούνται πολλές καινούργιες υποδομές που εξυπηρετούσαν τους κατοίκους.

Η άνοδος που σημειώθηκε σε όλους τους τομείς είχε αντίκτυπο και στην αύξηση του πληθυσμού. Κατά την πρώτη απογραφή του 1881 η Λεμεσός είχε 6.006 κατοίκους, το 1891 ο πληθυσμός έφτασε τις 7.388 χιλιάδες, το 1901 ανέβηκε στις 8.298 χιλιάδες και σύμφωνα με την απογραφή του 1911 ο πληθυσμός ανήλθε στις 10.302 κατοίκους. Η αύξηση αυτή συνεπαγόταν και την επέκταση των ορίων της πόλης,

μικρή προς το βορρά και μεγαλύτερη προς τα ανατολικά και δυτικά (Πιλαβάκη, 1977).

Δεύτερη υποπερίοδος

Στη διάρκεια της περιόδου μεταξύ του 1915 και του 1930, άρχισε να παρουσιάζεται μια νέα περίοδος στην ανάπτυξη της Λεμεσού μιας και σημειώθηκαν πολιτικές και κοινωνικές αλλαγές που ήταν βαθύτερες από αυτές της προηγούμενης περιόδου. Επίσης παρουσιάστηκαν αλλαγές και στον πληθυσμό αφού σύμφωνα με την απογραφή του 1921 αυτός ανήλθε στους 13.302 κατοίκους (Πιλαβάκη, 1977 και Σολομωνίδου, 2008).

Την εποχή αυτή παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της αστυφιλίας³ το οποίο οδηγεί στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την εκπαίδευση, τον αθλητισμό, την υγεία, την κοινωνική μέριμνα, την αναψυχή και τις υποδομές. Ταυτόχρονα παρατηρείται το φαινόμενο αλλαγής της δομής της πόλης καθώς και της μεταβολής του περιβάλλοντος στις περιοχές όπου ανεγείρονται οι βιομηχανίες.

3.2.5. ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ

Από το 1960 και μετά, η πόλη πιο ανεπτυγμένη από ποτέ φθάνει σε πληθυσμό περίπου 51.000 κατοίκων μαζί με τις περιαστικές περιοχές, ο οποίος το 1970 αγγίζει τους 72.000 κατοίκους. Μέχρι εκείνη την περίοδο η οινοβιομηχανία υπερτερεί στον μεταποιητικό τομέα της Λεμεσού καθώς μαζί με τις υπόλοιπες βιομηχανίες της πόλης, την εμπορική και λιμενική δραστηριότητα και τη γειτνίαση της πόλης με τις Βρετανικές Βάσεις του Ακρωτηρίου και της Επισκοπής συνέβαλαν στην οικονομική της ανάπτυξη. Ωστόσο, ο χαρακτήρας των κεντρικών περιοχών δεν φαίνεται να μεταβάλλεται ουσιαστικά. Λόγω της απουσίας προγραμματισμού και σχεδιασμού, η ολοένα αυξανόμενη ανάπτυξη δημιουργεί πολλαπλά περιβαλλοντικά ζητήματα καθιστώντας την ανάγκη για άμεση δράση επιτακτική (Σολομωνίδου, 2008).

Το 1973 εκπονούνται μελέτες και γίνεται σχεδιασμός προκειμένου να δημιουργηθεί αποχετευτικό σύστημα, να επεκταθούν τα όρια του δήμου και να αντιμετωπιστεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Επιπλέον, το ίδιο έτος ολοκληρώνεται η κατασκευή του νέου λιμανιού, το οποίο συμβάλλει στη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης η οποία

³ Μετακίνηση πληθυσμού από την ύπαιθρο προς την πόλη

αποτελούσε πια διοικητικό κέντρο και κέντρο υπηρεσιών και εμπορίου (Σολομωνίδου, 2008).

3.2.6. ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ

Μετά την τουρκική εισβολή του 1974 η Λεμεσός γίνεται πλέον και τουριστικό κέντρο πέρα από βιομηχανικό και εμπορικό. Το 1976 ο πληθυσμός αυξήθηκε ραγδαία σε 101.900 κατοίκους, περιλαμβανομένων και των εκτοπισμένων, προκαλώντας από τη μια πολλά προβλήματα στην πόλη τα οποία σχετίζονταν με την αστική δομή, την υποδομή, τις συγκοινωνίες, τη στάθμευση και την καταστροφή του παραδοσιακού χαρακτήρα και της εικόνας της. Από την άλλη, οι πρόσφυγες που κατέφτασαν και διέμεναν στην πόλη συνέβαλαν στην ανάπτυξή της μέσω της συμμετοχής τους σε πολλούς τομείς της οικονομίας. Η πόλη ολοένα και επεκτείνεται φτάνοντας στο σημείο να αποτελεί ένα ενιαίο σύνολο μαζί με τα προάστια που την περιβάλλουν.

Από το 1986 προκύπτει η ανάγκη για την παροχή όλων των αναγκαίων έργων υποδομής, για το λόγο αυτό προβλέπεται η διάνοιξη και η βελτίωση δρόμων πρωταρχικής σημασίας, η δημιουργία χώρων στάθμευσης και η αποπεράτωση του κεντρικού αποχετευτικού συστήματος λυμάτων και ομβρίων. Επιπλέον επιχειρείται η αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου, η πεζοδρόμηση όπου κρίνεται εφικτό καθώς και η ανακαίνιση του ζωολογικού κήπου. Την ίδια περίοδο ανακατασκευάζεται η αποβάθρα του Εναερίου και του παλιού λιμανιού.

3.3. ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η αναπτυξιακή πορεία της Λεμεσού συνεχίζεται μέχρι σήμερα, καθώς αποτελεί ένα σημαντικό αστικό κέντρο με μια αξιόλογη οικονομική ανάπτυξη που έχει αντίκτυπο στην οικονομία ολόκληρης της Κύπρου. Πολλοί είναι οι τομείς που συμβάλλουν στην εν λόγω ανάπτυξη σε συνδυασμό με τα φυσικά χαρακτηριστικά της πόλης.

Πέρα από το γεγονός ότι είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πληθυσμιακά πόλη της Κύπρου, αποτελεί ταυτόχρονα σημαντικό εμπορικό, βιομηχανικό, τουριστικό κέντρο και κέντρο υπηρεσιών ενώ από το λιμάνι της διεκπεραιώνεται ολόκληρο σχεδόν το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο του νησιού (ΕΒΕΛ, 2007).

Σχετικά με τον τομέα της βιομηχανίας, αυτός άρχισε να αναπτύσσεται ουσιαστικά από τη Λεμεσό μέσω της δημιουργίας των πρώτων εργοστασίων παραγωγής κρασιού και οινοπνευματωδών ποτών. Έπειτα στα τέλη της δεκαετίας του '60 δημιουργήθηκε η πρώτη βιομηχανική περιοχή φτάνοντας στο σήμερα με την ύπαρξη τριών τέτοιων περιοχών. Πολλές από τις βιομηχανίες της Λεμεσού είναι ξακουστές επί τω παγκόσμιο εξαιτίας των υπερσύγχρονων εγκαταστάσεων που διαθέτουν, των διαδικασιών που ακολουθούν στην παραγωγή και των εξαγωγών που πραγματοποιούν σε όλες τις Ηπείρους (ΕΒΕΛ, 2007).

Όσον αφορά τον τομέα της γεωργίας, παρ' όλο που με την πάροδο του χρόνου η σημασία του φθίνει, εντούτοις στη Λεμεσό εξακολουθούν να καλλιεργούνται φυτείες εσπεριδοειδών (κυρίως στην περιοχή του Φασουρίου) συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη της οικονομίας αφού διεκπεραιώνονται εξαγωγές πορτοκαλιών, μανταρινιών και γκρέιπφρουτ σε χώρες της Β. Ευρώπης και αλλού (ΕΒΕΛ, 2007).

Ο σημαντικότερος ίσως τομέας που επιφέρει την οικονομική ανάπτυξη της Λεμεσού και της Κύπρου γενικότερα είναι ο τουριστικός. Ο τουρισμός δεν είναι ένα πρόσφατο φαινόμενο αλλά ανάγεται στη δεκαετία του '30 όταν τα ορεινά θέρετρα των Πλατρών και του Τροόδους ήταν δημοφιλή στο εξωτερικό. Βέβαια, η τουριστική ανάπτυξη άνησε μετά την ανεξαρτησία της Κύπρου, το 1960, με τη δημιουργία πολυτελών ξενοδοχείων που κάλυπταν τις ανάγκες του αυξανόμενου αριθμού επισκεπτών. Την τουριστική ανάπτυξη συμπληρώνουν οι φυσικές ομορφιές της πόλης με τους αρχαιολογικούς χώρους, τις ωραίες παραλίες που καθιστούν τη Λεμεσό έναν από τους καλύτερους προορισμούς στην Ανατολική Μεσόγειο. Με

σκοπό να αναβαθμιστεί περαιτέρω ο τομέας του τουρισμού το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Λεμεσού (ΕΒΕΛ), προβλέπει την εκτέλεση κι άλλων έργων υποδομής, ενδεικτικά τη δημιουργία της μαρίνας Λεμεσού, γηπέδων γκολφ και συνεδριακού κέντρου (ΕΒΕΛ, 2007).

Ένας από τους σχετικά πρόσφατους τομείς στον οποίο έχει προσανατολιστεί η Λεμεσός είναι αυτός των υπηρεσιών. Αρκετές εταιρείες διεθνούς κύρους δραστηριοποιούνται στην πόλη και εξειδικεύονται στο εμπόριο, στο μάρκετινγκ και στην παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών ενώ εξαιρετικά σημαντική σημασία παρουσιάζουν τα ναυτιλιακά. Ο τελευταίος τομέας καθιστά τη Λεμεσό ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα διεθνούς πλοιοδιαχείρισης σε παγκόσμιο επίπεδο (ΕΒΕΛ, 2007).

Επιπλέον, ένας ακόμα παράγοντας που συμβάλλει όχι μόνο στην οικονομική ανάπτυξη αλλά και στην ανάπτυξη του πολιτισμού είναι η δημιουργία του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου (ΤΕΠΑΚ) το οποίο άρχισε να λειτουργεί από τον Σεπτέμβριο του 2007. Το γεγονός αυτό θα συμβάλει καθοριστικά στην αναβάθμιση της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, στον τομέα της έρευνας και της παραγωγής εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού (ΕΒΕΛ, 2007).

Τέλος, τον τελευταίο καιρό γίνονται προσπάθειες για τη βελτίωση της ποιότητας και γενικά της εικόνας της πόλης μέσω αναπτυξιακών έργων. Σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΕΒΕΛ κ. Δημήτρη Σολομωνίδη *τα αναπτυξιακά έργα αποτελούν το οξυγόνο της οικονομίας στα 'αυξημένα αναπνευστικά προβλήματα' που αντιμετωπίζει η πόλη μας την περίοδο αυτή* (Ιωάννου, 2010).

3.4. ΒΑΣΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

3.4.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ

Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού (2011) ο πολεοδομικός ιστός, συγκεκριμένα της περιοχής⁴ του Σχεδίου αυτού επηρεάστηκε από διάφορους παράγοντες, όπως για παράδειγμα από την ύπαρξη της παραλίας, του παλιού λιμανιού και την κατασκευή του νέου. Επίσης καθοριστικό ρόλο έπαιξαν η διαχρονική εξέλιξη της πόλης αλλά και των περιχώρων που δεν είχαν πολεοδομικό σχέδιο, η κερδοσκοπία στη διεκδίκηση της γης, η γραμμική ανάπτυξη του τουρισμού στο παραλιακό μέτωπο και η ανέγερση Κυβερνητικών Οικισμών στις παρυφές της πόλης και των περιχώρων προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες των εκτοπισθέντων της εισβολής του 1974.

Σήμερα η πόλη διαμορφώνεται από ένα ακτινωτό οδικό δίκτυο που οδηγεί στην Κεντρική Εμπορική Περιοχή καθώς επηρεάζει και επηρεάζεται από τη φυσιογνωμία της περιοχής. Οι περισσότερες κεντρικές αστικές λειτουργίες και δραστηριότητες συγκεντρώνονται στην Κεντρική Εμπορική Περιοχή καθώς τα τελευταία χρόνια παρατηρείται το φαινόμενο της εγκατάστασης τέτοιων λειτουργιών και κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων και σε μικρότερο βαθμό στις παρυφές της πόλης και των περιχώρων. Ως λογικό επακόλουθο, από το φαινόμενο αυτό προκλήθηκαν προβλήματα ασυμβατότητας χρήσεων γης και λόγω της ανεπτυγμένης δραστηριότητας στις κύριες οδούς δημιουργήθηκε επιπλέον κυκλοφοριακή φόρτιση.

Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, ο πολεοδομικός ιστός της Λεμεσού επηρεάστηκε από την ανάπτυξή της χωρίς να ακολουθήσει κάποιο στοιχειώδη πολεοδομικό σχεδιασμό. Αυτό προέκυψε από την ανάγκη για οικοδομική επέκταση και εντός της πόλης και στα περίχωρά της έτσι ώστε να στεγάσει τον πληθυσμό που εκτοπίστηκε μετά από την τουρκική εισβολή.

⁴ Το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού περιλαμβάνει τους Δήμους Λεμεσού, Μέσα Γειτονιά, Αγ. Αθανασίου, Κάτω Πολεμιδιών και Γερμασόγειας, τμήματα της περιοχής των Κοινοτικών Συμβουλίων Αγ. Τύχωνα, Παρεκκλησιάς και Πύργου, Μουτταγιάκας, Μονής και Μοναγρουλλίου στα ανατολικά της Λεμεσού όπως επίσης και τμήματα της περιοχής των Κοινοτικών Συμβουλίων Ύψωνα, Πάνω Πολεμιδιών και Τσερκέζ Τσιφλίκ στα δυτικά της Λεμεσού. Η συνολική έκταση της εν λόγω περιοχής καταλαμβάνει 13.800 εκτάρια ενώ σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής του 2001 ο πληθυσμός ανέρχεται σε 156.939 κατοίκους.

Επομένως η δομή του πολεοδομικού ιστού θα πρέπει να υποβληθεί σε αναδιάρθρωση για να επιτρέψει στον αστικό ιστό να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες εξελίξεις και πραγματικότητες. Για να γίνει αυτό εφικτό θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου και ιδιαίτερη μέριμνα θα πρέπει να δοθεί στο θαλάσσιο μέτωπο το οποίο αποτελεί πηγή ζωής για την δομή και την οικονομία της ευρύτερης περιοχής της Λεμεσού.

3.4.2. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το σύστημα του οδικού δικτύου εντός της Λεμεσού, σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού (βλ. εικόνα 3.4.3), προέκυψε από την ιστορική εξέλιξη του αστικού συμπλέγματος και έχει μορφή ακτινωτή. Αποτελεί απαραίτητο και λειτουργικό στοιχείο το οποίο συμβάλλει στην καλύτερη πολεοδομική οργάνωση της πόλης καθώς ιεραρχείται σε αυτοκινητόδρομους (εθνικό οδικό δίκτυο), σε δρόμους πρωταρχικής σημασίας, σε δρόμους δευτερεύουσας σημασίας, σε τοπικούς δρόμους και συμπληρώνεται με το δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Ο ρόλος που διαδραματίζει κάθε είδος οδικού δικτύου παρουσιάζεται πιο κάτω.

Αυτοκινητόδρομοι

Οι αυτοκινητόδρομοι είναι αυτοί που εξασφαλίζουν τις μετακινήσεις εθνικής και περιφερειακής σημασίας από και προς την περιοχή της Λεμεσού. Για σκοπούς ασφαλείας είναι περιφραγμένοι και δεν συνδέονται απευθείας με τις ιδιοκτησίες εκατέρωθεν αυτών ούτε με τους τοπικούς δρόμους.

Δρόμοι πρωταρχικής σημασίας

Οι δρόμοι πρωταρχικής σημασίας αφορούν την κύρια ενδοαστική κυκλοφορία μεταξύ των επιμέρους περιοχών της πόλης και διασφαλίζουν την άνετη και ασφαλή διακίνηση σ' αυτές. Συνήθως έχουν μεγάλο μήκος και συνδέουν τους αυτοκινητόδρομους με τις περιβαλλοντικές περιοχές⁵ και με το δευτερεύον οδικό δίκτυο. Για να διασφαλίζεται η κυκλοφοριακή ικανότητα και η ασφάλεια των

⁵ Οι περιβαλλοντικές περιοχές είναι αυτές στις οποίες οι συνθήκες ζωής είναι αναβαθμισμένες και προσφέρουν καλής ποιότητας περιβάλλον μέσα στο οποίο οι κάτοικοι ζουν, εργάζονται, ψωνίζουν και διακινούνται χωρίς την παρεμπόδιση από τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων. Κάθε περιβαλλοντική περιοχή εξυπηρετείται εσωτερικά από συμπληρωματικό και αλληλοεξαρτώμενο δίκτυο δρόμων δευτερεύουσας και τοπικής σημασίας.

δρόμων αυτών, δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση κτιρίων καθημερινής εξυπηρέτησης που προσελκύουν μεγάλη και συνεχή κυκλοφορία. Μια τέτοια χωροθέτηση θα σήμαινε τη στάση και στάθμευση οχημάτων εκατέρωθεν των οδών αυτών, με αποτέλεσμα να προκαλείται συμφόρηση και να δημιουργούνται κίνδυνοι για τους πεζούς.

Δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας

Οι δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας βρίσκονται σε περιβαλλοντικές περιοχές και διασφαλίζουν μέσα σ' αυτές την άνετη και ασφαλή διακίνηση ιδιωτικών οχημάτων ή/και λεωφορείων. Μέσω των δρόμων αυτών συνδέονται οι δρόμοι πρωταρχικής σημασίας με τους τοπικούς δρόμους των περιβαλλοντικών περιοχών. Στόχοι του δικτύου αυτού είναι: α) η χωροθέτηση συγκεκριμένων χρήσεων γης κατά μήκος των οδών, β) η ορθή σχεδίαση των συμβολών μεταξύ των δρόμων πρωταρχικής και δευτερεύουσας σημασίας, γ) η δυνατότητα χρησιμοποίησής τους από τις δημόσιες συγκοινωνίες και δ) η ομαλή διοχέτευση της ροής της οδικής κυκλοφορίας.

Τοπικοί δρόμοι ή δρόμοι προσπέλασης

Οι τοπικοί δρόμοι ή αλλιώς οι δρόμοι προσπέλασης είναι αυτοί που συνδέουν τους δρόμους δευτερεύουσας σημασίας με τις ιδιοκτησίες. Χαρακτηρίζονται από μικρό μήκος και σε ορισμένες περιπτώσεις καταλήγουν σε αδιέξοδα. Στους δρόμους που εμπíπτουν στην κατηγορία αυτή αποθαρρύνονται οι διαμπερείς κινήσεις και η κυκλοφορία απαιτεί χαμηλές ταχύτητες επειδή διασχίζουν κατοικημένες περιοχές στις οποίες πρέπει να αποτρέπονται τυχόν κίνδυνοι που προκαλούνται από την κίνηση των οχημάτων.

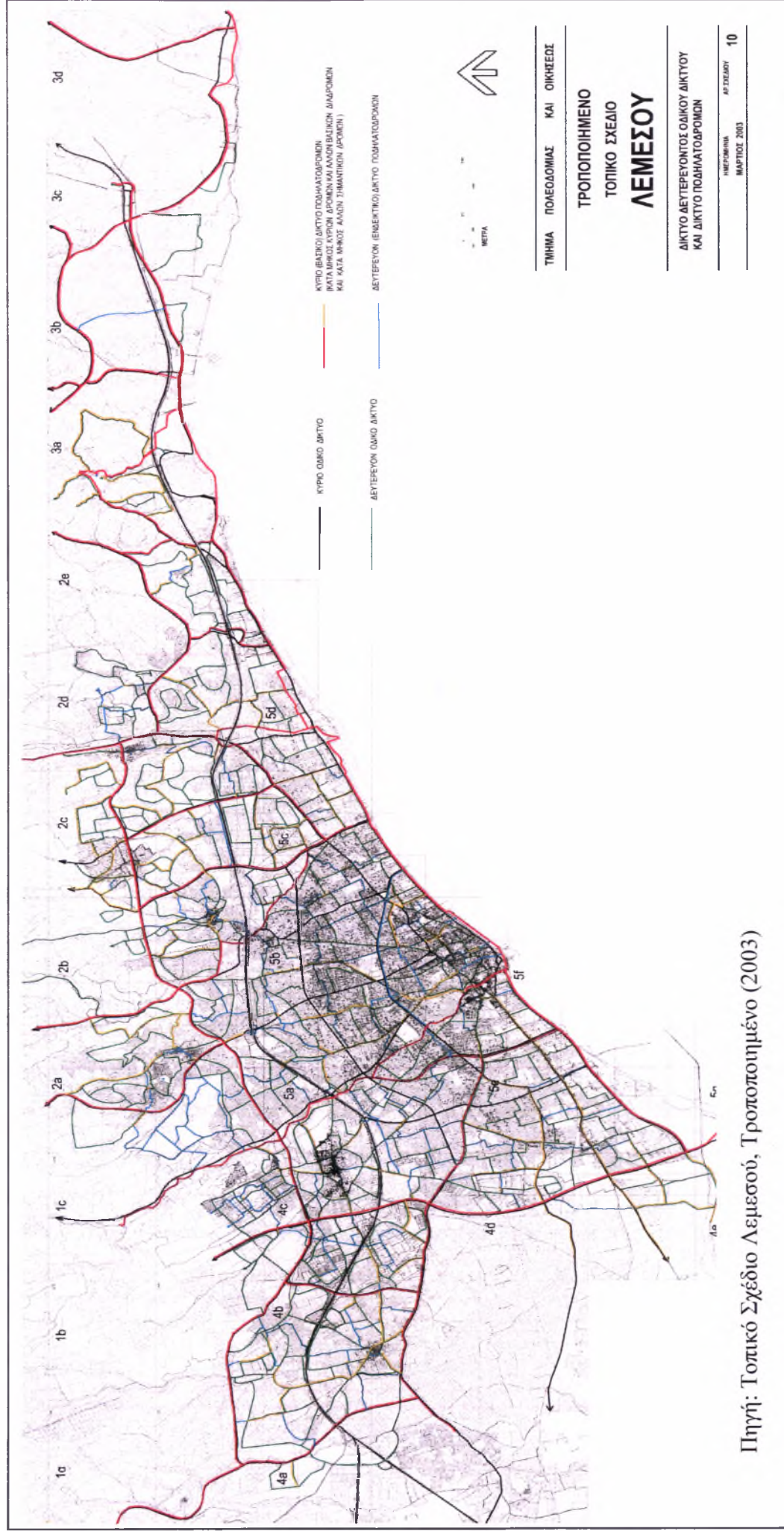
Δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων

Τα εν λόγω δίκτυα ενθαρρύνουν τη διακίνηση των κατοίκων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, μειώνουν την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και ρυθμίζουν τα κυκλοφοριακά προβλήματα που παρουσιάζονται. Το πρώτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων δημιουργήθηκε κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου, που είχε χαρακτήρα διαδρομής περιπάτου. Έπειτα, επιχειρήθηκε η χάραξη δικτύου ποδηλατοδρόμου και εντός του αστικού ιστού, που συμβολίστηκε με μπλε γραμμή έτσι ώστε να διακρίνεται από τους οδηγούς οχημάτων. Ειδικότερα το δίκτυο ποδηλατοδρόμων χωρίζεται σε βασικό και δευτερεύον όπως φαίνεται και στην εικόνα 3.4.3.

Δημόσιες συγκοινωνίες

Ο ρόλος που ασκούν οι δημόσιες συγκοινωνίες (αστικά και αγροτικά λεωφορεία) στο σύστημα του οδικού δικτύου είναι η συμβολή στη μείωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που εντοπίζονται στην πόλη της Λεμεσού. Η αναβάθμιση του ρόλου αυτού σχετίζεται με την καλή ποιότητα των δρόμων πρωταρχικής σημασίας ειδικότερα στις πιο κεντρικές αστικές περιοχές. Επίσης οι δημόσιες συγκοινωνίες σχετίζονται με τις χρήσεις γης του αστικού χώρου αφού πρέπει να παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες και να εξυπηρετούν τον πληθυσμό. Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού (τροποποιημένο, 2003), οι διαδρομές που ακολουθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες θα πρέπει να αναδιαρθρωθούν, σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς, με σκοπό να βελτιωθεί η καλύτερη λειτουργία της πόλης. Έμφαση ωστόσο πρέπει να δοθεί στις περιοχές με μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα, στις περιοχές απασχόλησης και δημοσίων εξυπηρετήσεων καθώς και στις περιοχές με αυξημένη τουριστική κίνηση.

Εικόνα 3.4.3: Δίκτυο δευτερεύοντος οδικού δικτύου και δίκτυο ποδηλατοδρόμων



Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Τροποποιημένο (2003)

3.4.3. ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΟΜΗΣΗΣ

Η πυκνότητα της ανάπτυξης του πολεοδομικού ιστού καθορίζεται από τα ανώτερα όρια των συντελεστών δόμησης και των ποσοστών κάλυψης που ισχύουν για κάθε πολεοδομική ζώνη.

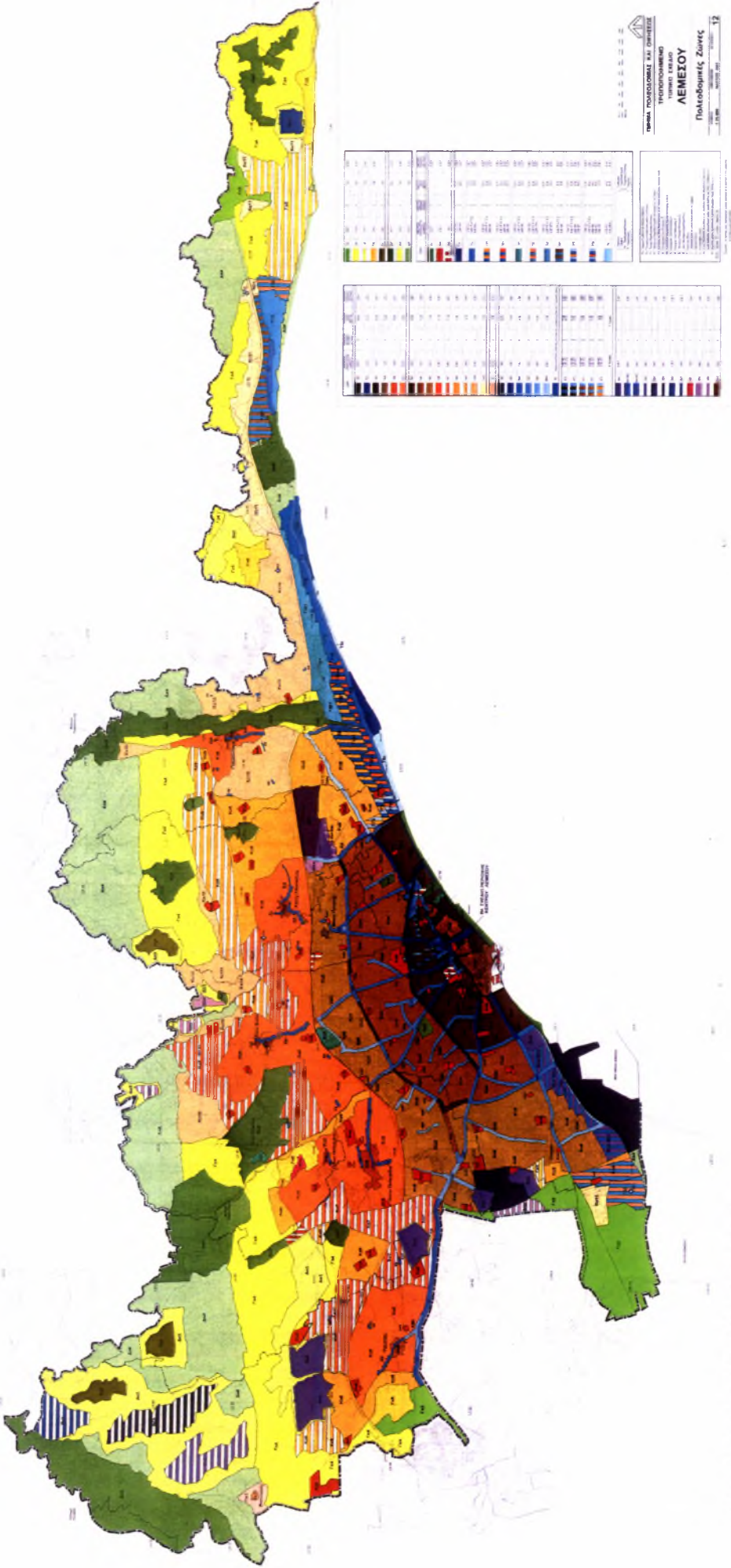
Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, ο τρόπος με τον οποίο ορίζονται οι συντελεστές δόμησης ακολουθεί το πρότυπο των πολλαπλών πυραμίδων. Αυτό σημαίνει ότι ακολουθεί γενικά ένα πρότυπο όπου στο κέντρο του αστικού ιστού και στην παραλιακή περιοχή επικρατούν τα υψηλότερα ποσοστά ενώ, όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο της πόλης οι συντελεστές μειώνονται σταδιακά. Ωστόσο, σε περιοχές με μικρούς συντελεστές συναντάμε συχνά τοπικές διαφοροποιήσεις σε χώρους όπου διεξάγονται πιο έντονες δραστηριότητες.

Η φιλοσοφία που ακολουθείται αποσκοπεί:

- Στον καθορισμό χαμηλότερων συντελεστών σε χώρους εκτός των περιοχών ανάπτυξης έτσι ώστε να μην παρουσιαστεί πρόωρη και διάσπαρτη ανάπτυξη
- Στην ύπαρξη απομονωτικών λωρίδων μέσω του καθορισμού χαμηλών συντελεστών γύρω από Βιομηχανικές και Κτηνοτροφικές περιοχές, γύρω από φράγματα και περιοχές προστασίας
- Στη διασφάλιση των ανθρώπινων ανέσεων και της φυσιογνωμίας της κάθε πολεοδομικής ζώνης, προσαρμόζοντας τους συντελεστές στην επιτρεπόμενη χρήση
- Στον καθορισμό υψηλότερων συντελεστών σε εμπορικές περιοχές έτσι ώστε να επωφεληθεί η ένταση των δραστηριοτήτων και να δημιουργηθεί μια ιδιαίτερη χωροδομική και λειτουργική ταυτότητα.

Παρεκκλίσεις επιτρέπονται στην περίπτωση μεταφοράς του συντελεστή δόμησης από διατηρητέες οικοδομές, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια που καθορίζονται στο Νόμο 68(1) του 1992 και τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις του (Περί Παροχής κινήτρων σε ιδιοκτήτες διατηρητέων οικοδομών και συναφή με τη Διατήρηση θέματα) και στα Διατάγματα 46/93 και 161/95 ή σε μεταγενέστερα σχετικά Διατάγματα (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2003).

Εικόνα 3.4.4: Πολεοδομικές Ζώνες και Συντελεστές Δόμησης



Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού

3.4.4. ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Οι ελεύθεροι χώροι πρασίνου, σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, βρίσκονται διάσπαρτοι μέσα στην πόλη και προσφέρουν αναψυχή και ψυχαγωγία αναβαθμίζοντας την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος. Ο σκοπός της δημιουργίας τους είναι η ισορροπία μεταξύ των δομημένων και των αδόμητων περιοχών και ανάλογα με το βαθμό εξυπηρέτησης που παρέχουν στους κατοίκους ακολουθούν μια ιεράρχηση.

Περιφερειακά πάρκα

Τα περιφερειακά πάρκα εξυπηρετούν αστικές και περιφερειακές ανάγκες και είναι εξοπλισμένα με διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας που εναρμονίζονται με το χαρακτήρα τους και σέβονται τα τοπικά οικοσυστήματα. Η ανέγερση οικοδομών και η κυκλοφορία οχημάτων επιτρέπεται μόνο εάν είναι μεγάλη ανάγκη.

Αστικά πάρκα

Το μέγεθος των αστικών πάρκων προσδιορίζεται από την πυκνότητα της δομημένης επιφάνειας των περιοχών που εξυπηρετούν καθώς επίσης κατανέμονται ισόρροπα στο σύνολο της αστικής περιοχής. Η διαμόρφωση τους και ο εξοπλισμός που θα τοποθετηθεί σ' αυτά πρέπει να είναι κατάλληλα για τις διάφορες ηλικιακές ομάδες.

Κοίτες ποταμών

Οι κοίτες των ποταμών δύναται να μετατραπούν σε γραμμικά πάρκα μέσω αναπλάσεων, με δενδροστοιχίες, πεζοδρόμους και δίκτυο ποδηλατοδρόμων, όπως για παράδειγμα η ανάπλαση που είναι υπό εξέλιξη στον ποταμό Γαρύλλη (συγκεκριμένα στο τμήμα που μεταξύ του Δήμου Κάτω Πολεμιδιών και της Λεωφόρο Μακαρίου). Η ανάπλαση αυτή είναι άξια αναφοράς και μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση και για άλλους ποταμούς που δέχονται καθημερινά πιέσεις και ρύπανση από τις οικιστικές περιοχές. Στόχος της συγκεκριμένης ανάπλασης είναι να μετασχηματιστεί η υφιστάμενη κατάσταση της κοίτης του τμήματος του ποταμού Γαρύλλη που βρίσκεται εντός της περιοχής μελέτης, μέσω της χάραξης πεζοδρόμου και ποδηλατοδρόμου καθώς και μέσω της δημιουργίας γραμμικού πάρκου πρασίνου. Σχέδια από τα προτεινόμενα έργα φαίνονται στην εικόνα 3.4.4.

Τοπικά πάρκα

Τα τοπικά πάρκα είναι ανοικτοί χώροι πρασίνου που σχετίζονται άμεσα με τις περιοχές κατοικίας των ευρύτερων περιβαλλοντικών περιοχών. Η γη που απαιτείται για τη δημιουργία των τοπικών πάρκων διασφαλίζεται από το διαχωρισμό της γης σε οικόπεδα.

Ιδιωτικοί χώροι πρασίνου

Οι ιδιωτικοί χώροι πρασίνου καταλαμβάνουν σημαντική έκταση γης και πρέπει να προστατεύονται από την πρόωγη και ανεξέλεγκτη αστική ανάπτυξη μιας και βρίσκονται εντός της περιοχής του Σχεδίου αλλά εκτός του Ορίου Ανάπτυξης.

Δημόσιοι χώροι πρασίνου

Οι δημόσιοι χώροι πρασίνου προκύπτουν κατά τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας, όπου η υπό ανάπτυξη ιδιοκτησία παραχωρεί ένα συγκεκριμένο ποσοστό γης στο δημόσιο για το σκοπό της δημιουργίας τέτοιων χώρων.

Εικόνα 3.4.4: Προτεινόμενα έργα ανάπλασης στην κοίτη του ποταμού Γαρύλλη



4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

4.1.1. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η περιοχή μελέτης βρίσκεται στον Δήμο Λεμεσού και οριοθετείται στα ανατολικά από την υπό κατασκευή μαρίνα, ανατολικά τις οποίες βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του παλιού λιμανιού, στα δυτικά από τον οδικό άξονα της οδού Ομονοίας (δρόμος πρωταρχικής σημασίας) δυτικά της οποίας βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του νέου λιμανιού, το βόρειο όριο συμπίπτει με τον οδικό άξονα της οδού Φραγκλίνου Ρούσβελτ (δρόμος πρωταρχικής σημασίας) και το νότιο ορίζεται από το θαλάσσιο μέτωπο. Στην εικόνα 4.1.1. φαίνεται η ευρύτερη περιοχή μελέτης και συγκεκριμένα οι λιμενικές εγκαταστάσεις και η μαρίνα Λεμεσού, καθώς περαιτέρω στοιχεία γι' αυτά παρατίθενται πιο κάτω.

Ειδικότερα, παρατηρείται ότι από τις εγκαταστάσεις του παλιού λιμανιού και ανατολικά έγινε κάποιου είδους ανάπλαση, η οποία ονομάστηκε «Ακτή Ολυμπίων», ενώ στην περιοχή μελέτης δεν συνέβηκε οποιαδήποτε παρέμβαση και κατά κάποιο τρόπο αποτελεί νεκρό σημείο της παραθαλάσσιας ζώνης της πόλης.

Για το λόγο αυτό επιλέγηκε η εν λόγω περιοχή με σκοπό να ενδυναμωθεί η αμεσότητα του αστικού ιστού με το θαλάσσιο μέτωπο καθώς επίσης και να συνεχιστεί ο σχεδιασμός της Ακτής Ολυμπίων. Ο σχεδιασμός λοιπόν της περιοχής μελέτης θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από λωρίδες και χώρους πρασίνου, από δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, θα πρέπει να διατηρήσει την κατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος και τα ιστορικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής και τέλος θα πρέπει να επιδιώξει τη λειτουργική σύνδεση του θαλάσσιου μετώπου με τις ήδη υπάρχουσες και τις προτεινόμενες χρήσεις γης.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

— Οριο περιοχής μελέτης

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ 1

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ:
ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΚΛΕΟΒΟΥΛΟΥ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011

Εικόνα 4.1.1: Ευρύτερη περιοχή μελέτης



Πηγή εικόνας: Google maps, ίδια επεξεργασία

4.1.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η περιοχή μελέτης, κοιτάζοντάς την σε χαμηλότερο επίπεδο από αυτό του δήμου, βρίσκεται στην παλιά πόλη της Λεμεσού όπου σ' αυτήν, από τα πολύ παλιά χρόνια, είχαν αναπτυχθεί πολλές παραδοσιακές βιομηχανίες της Κύπρου. Μετά από επιτόπια μελέτη έγινε η καταγραφή των χρήσεων γης που επικρατούν στην εν λόγω περιοχή και το αποτέλεσμα φαίνεται στον χάρτη 2: Χρήσεις γης.

Οι υφιστάμενες χρήσεις που καταγράφηκαν είναι η κατοικία, οι αποθήκες, το εμπόριο, τα γραφεία, η βιομηχανία, η αναψυχή και οι χώροι πρασίνου. Επίσης, στην περιοχή φαίνεται να υπάρχουν πολλοί αδόμητοι χώροι μεγάλων εκτάσεων που έχουν μείνει αναξιοποίητοι και ορισμένοι χώροι στάθμευσης. Επισημαίνεται ακόμη, ότι η επικρατούσες χρήσεις είναι η βιομηχανία και οι αποθήκες ενώ η χρήση που συναντάται σε μικρότερο βαθμό είναι η αναψυχή. Εξαιτίας της ύπαρξης μεγάλων βιομηχανιών, η περιοχή δεν ενδείκνυται για κατοίκηση και αναψυχή. Επιπλέον, σύμφωνα με την εξέλιξη της πόλης, την αναπτυξιακή της φυσιογνωμία και σε

σύγκριση με τις αναπλάσεις που έχουν γίνει, η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται ως υποβαθμισμένη και κατ' επέκταση αποκομμένη από το λοιπό θαλάσσιο μέτωπο, επομένως η ανάγκη παρεμβάσεων ανάπλασης επείγει.

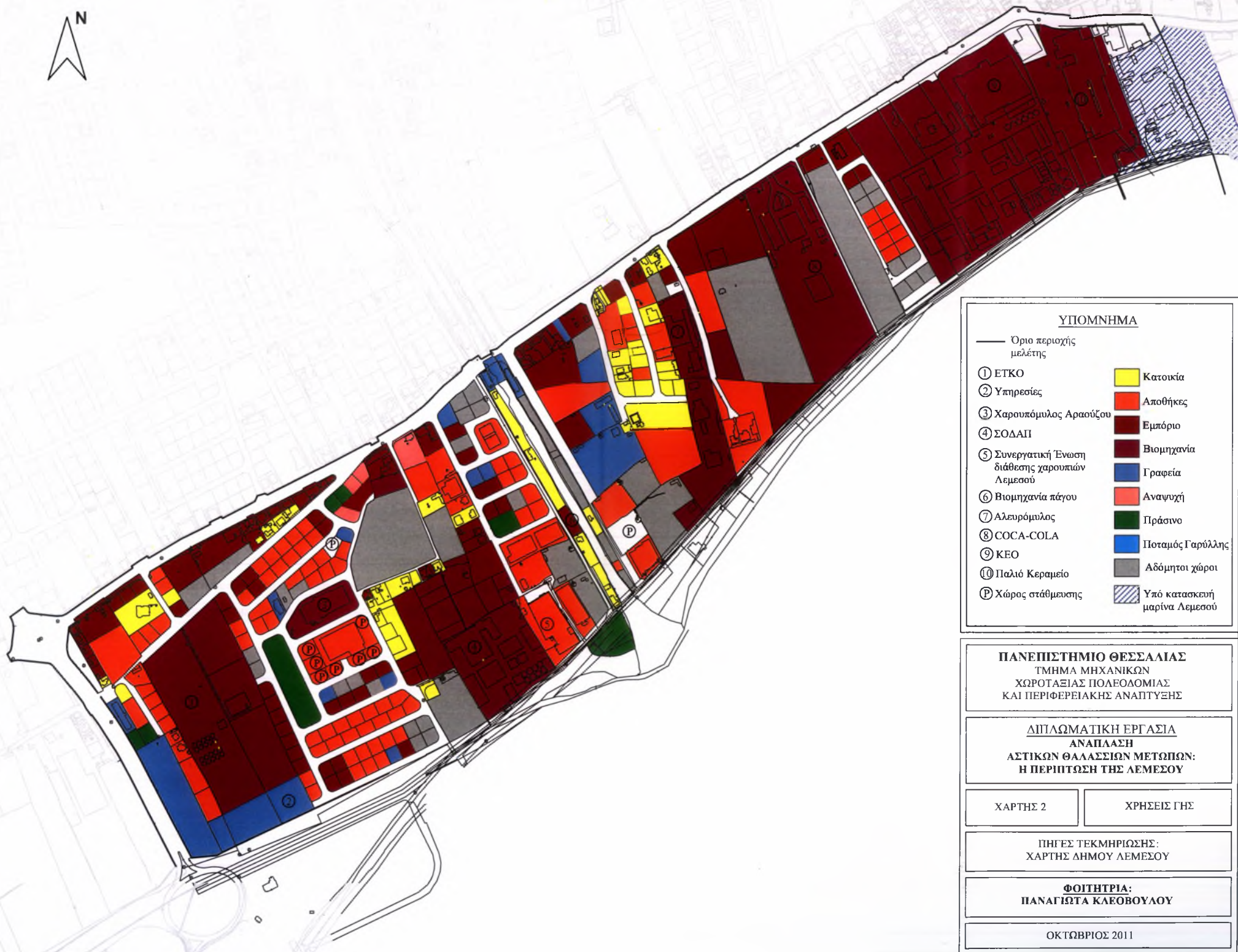
Ως εκ τούτου, στην περιοχή εντοπίζονται ορισμένες εγκαταστάσεις μεγάλης σημασίας για την ανάπτυξη της οικονομίας της Λεμεσού από πολύ παλιά μέχρι σήμερα. Στο χάρτη οι εγκαταστάσεις αυτές συμβολίζονται με αριθμούς και είναι κυρίως βιομηχανικές, με εξαίρεση ένα κτίριο υπηρεσιών:

- ① ΕΤΚΟ – Οινοβιομηχανία Χατζηπαύλου
- ② Υπηρεσίες – Κτηνιατρικές Υπηρεσίες, Τμήμα Δημοσίων Έργων, Ηλεκτρομηχανολογικές Υπηρεσίες, Υπηρεσίες CYTA
- ③ Χαρουπόμυλος Αραούζου
- ④ ΣΟΔΑΠ – Οινοβιομηχανία
- ⑤ Συνεργατική Ένωση Διάθεσης Χαρουπιών Λεμεσού
- ⑥ Βιομηχανία πάγου
- ⑦ Αλευρόμυλος
- ⑧ Coca – Cola
- ⑨ ΚΕΟ
- ⑩ Παλιό Κεραμείο

Εκτός από τις εγκαταστάσεις, σημαντική είναι και η ύπαρξη του καρνάγιου - της περιοχής όπου γίνονται επισκευές ξύλινων σκαφών. Η συγκεκριμένη περιοχή είναι παραμελημένη και τα υπόστεγα που φιλοξενούν τα υπό κατασκευή ή υπό συντήρηση σκάφη δεν βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Πολλοί από τους ντόπιους και τους επισκέπτες της πόλης δεν γνωρίζουν την ύπαρξη της περιοχής και της δραστηριοποίησης στον τομέα κατασκευής σκαφών, παρά τη μεγάλη σημασία που έχει για την ιστορική κληρονομιά της Λεμεσού.

Συμπερασματικά, από την καταγραφή προκύπτει ότι δεν υπάρχει σαφής και διακριτικός χωρικός διαχωρισμός όσον αφορά τις διάφορες δραστηριότητες που

εξελίσσονται με αποτέλεσμα να υπάρχει μια ανάμιξη των χρήσεων γης (κατοικία, βιομηχανία, εμπόριο). Αυτό προκαλεί επίσης συγκρούσεις στις χρήσεις των περιοχών που γειτνιάζουν με τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην περιοχή μελέτης.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

—	Όριο περιοχής μελέτης		
①	ΕΤΚΟ	Κατοικία	
②	Υπηρεσίες	Αποθήκες	
③	Χαρουπόμυλος Αραούζου	Εμπόριο	
④	ΣΟΔΑΠ	Βιομηχανία	
⑤	Συνεργατική Ένωση διάθεσης χαρουπιών Λεμεσού	Γραφεία	
⑥	Βιομηχανία πάγου	Αναψυχή	
⑦	Αλευρόμυλος	Πράσινο	
⑧	COCA-COLA	Ποταμός Γαρύλλης	
⑨	ΚΕΟ	Αδόμητοι χώροι	
⑩	Παλιό Κεραμείο	Υπό κατασκευή μαρίνα Λεμεσού	
Ⓟ	Χώρος στάθμευσης		

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΛΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ 2

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ:
ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΚΛΕΟΒΟΥΛΟΥ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011

4.1.3. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ





Πέρα από την καταγραφή των χρήσεων γης, καταγράφηκε παράλληλα και το οδικό δίκτυο, έτσι ώστε να γίνουν αντιληπτές οι διάφορες συνδέσεις εντός και εκτός της περιοχής μελέτης. Έτσι, προκύπτει ότι η περιοχή συνδέεται με τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης μέσω *δρόμων πρωταρχικής σημασίας*, συγκεκριμένα μέσω της οδού Φραγκλίνου Ρούσβελτ που είναι παράλληλη προς το θαλάσσιο μέτωπο και μέσω της οδού Ομονοίας που είναι κάθετη στον προηγούμενο άξονα και αποτελεί το δυτικό όριο της περιοχής μελέτης. Οι δύο αυτές οδοί σχηματίζουν σταυροδρόμι με φανάρια που οδηγούν στο νέο λιμάνι Λεμεσού.

Οι δρόμοι πρωταρχικής σημασίας συνδέονται με την περιοχή και με τους τοπικούς της δρόμους μέσω των δρόμων δευτερεύουσας σημασίας εξασφαλίζοντας τη διέλευση των οχημάτων σ' αυτήν. Έπειτα οι δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας συνδέονται με τις ιδιοκτησίες μέσω των τοπικών δρόμων, ενώ ταυτόχρονα οι τοπικοί δρόμοι χαρακτηρίζονται από μικρό μήκος και συχνά καταλήγουν σε αδιέξοδα.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου δεν υπάρχει χαραγμένος δρόμος, πράγμα που υποβαθμίζει την περιοχή εξαιτίας της ύπαρξης χωμάτινων δρόμων. Επιπλέον, η απουσία δρόμου ήπιας κυκλοφορίας από το θαλάσσιο μέτωπο, συμβάλλει στην απομόνωση του τμήματος αυτού από το υπόλοιπο θαλάσσιο μέτωπο, το οποίο διαθέτει τέτοιου είδους οδό, και ταυτόχρονα εμποδίζει την επαφή του ανθρώπου με τη θάλασσα, προκαλώντας δυσκολίες στην πρόσβαση. Το υπάρχον οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης φαίνεται στο χάρτη 3: Οδικό δίκτυο το οποίο συμβολίζεται με γκρι χρώμα διαφορετικής έντασης έτσι ώστε να διαχωρίζεται η ιεράρχησή του.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Όριο περιοχής μελέτης
-  Δρόμοι πρωταρχικής σημασίας
-  Δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας
-  Τοπικοί δρόμοι

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ 3

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ:
ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΚΛΕΟΒΟΥΛΟΥ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011

4.2. ΠΑΛΙΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η γεωγραφική θέση της Κύπρου (σταυροδρόμι τριών Ηπείρων) και η γειτνίασή της με άλλες περιοχές της Ευρώπης και χώρες της Μέσης Ανατολής, είναι ο κύριος λόγος ανάπτυξης των λιμένων της έτσι ώστε να εξυπηρετούν το διεθνές εμπόριο. Υπεύθυνος φορέας για τα λιμάνια είναι η Αρχή Λιμένων η οποία αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και έχει ως στόχο την προσέλκυση επιβατών κρουαζιέρας και την εξυπηρέτηση του κυπριακού εμπορίου με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Το παλιό λιμάνι Λεμεσού βρίσκεται στην ‘καρδιά’ του ιστορικού κέντρου της πόλης καθώς η ευρύτερη περιοχή στην οποία ανήκει περιλαμβάνει το πολιτιστικό και ιστορικό κέντρο του Μεσαιωνικού Κάστρου, την παλιά Δημοτική Αγορά και την περιοχή της επίχωσης. Συνδέεται άρρηκτα με την ιστορία του νησιού αφού από αυτό έφτασαν κουρσάροι και κατακτητές κι έφυγαν απ’ αυτό χιλιάδες κάτοικοι στην ξενιτιά. Εντούτοις εξαιτίας της ύπαρξής του και της επαφής με τον υπόλοιπο κόσμο, αναπτύχθηκαν καινούργιες πρωτοπόρες ιδέες, επήλθε πρόοδος και εξέλιξη και άνθισαν οι τομείς της βιομηχανίας και της τεχνολογίας. Παράλληλα, από αυτό το λιμάνι έφευγαν τα εμπορεύματα και τα τοπικά προϊόντα όπως το κρασί, τα χαρούπια και τα εσπεριδοειδή για τις άλλες χώρες ενώ από αυτό κατέφταναν βιβλία, θεατρικά και μουσικά συγκροτήματα, άνθρωποι των γραμμάτων και των τεχνών και γενικά στοιχεία του πολιτισμού από την Ελλάδα και την υπόλοιπη Ευρώπη.

Η κατασκευή του πλέον σήμερα παλιού λιμανιού ανάγεται στη δεκαετία του ’50 και συγκεκριμένα στην περίοδο της Βρετανικής διακυβέρνησης έχοντας ως σκοπό να λειτουργήσει ως συμπλήρωμα για το λιμάνι της Αμμοχώστου το οποίο μέχρι τότε ήταν το μεγαλύτερο στην Κύπρο. Έτσι λειτουργούσε όχι μόνο ως εμπορευματικό αλλά και ως επιβατικό για δύο περίπου δεκαετίες. Σύμφωνα με την κατασκευή του μπορούσε να φιλοξενήσει μικρά σκάφη καθώς τα μεγάλα πλοία παρέμεναν στο αγκυροβόλιο και η διακίνηση φορτίων και επιβατών στην ακτή γινόταν με μαούνες (lighter basin) (<http://www.cpa.gov.cy>).

Εικόνα 4.2.1: Παλιό Λιμάνι Λεμεσού (πανοραμική λήψη)



Πηγή: Google, <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=23>

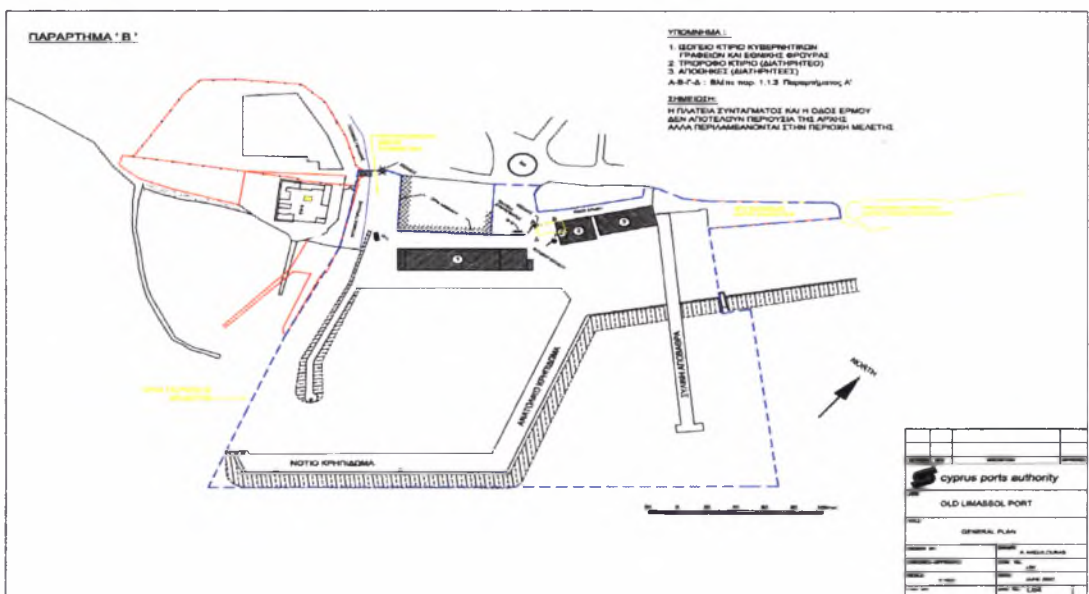
Έπειτα μετά την κατασκευή του νέου λιμανιού στην πόλη, το 1973, και μετά την άνοδο στον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η χρήση του παλιού λιμανιού έπαψε να διαδραματίζει κάθε είδους ρόλο στις ναυτικές δραστηριότητες καθώς εξυπηρετούσε πια αλιευτικά σκάφη, σκάφη αναψυχής, σκάφη της λιμενικής αστυνομίας και του πολεμικού ναυτικού. Όμως λόγω της βαθιάς σχέσης του με την πόλη και της συμβολής του στην οικονομική και πολιτισμική ανάπτυξη η Αρχή Λιμένων επιχειρεί την ανάπλαση του χερσαίου χώρου που θα έχει αντίκτυπο στην ενίσχυση του τουριστικού χαρακτήρα της πόλης και θα συνδέσει οργανικά και λειτουργικά τη θάλασσα με το αστικό κέντρο (<http://www.cpa.gov.cy>). Σκοπός της ανάπλασης είναι ο εμπλουτισμός της πολιτιστικής και τουριστικής αξίας της παλιάς πόλης που θα συμβάλει στην ανάδειξη του νησιωτικού χαρακτήρα της και θα προσελκύσει μ' αυτό τον τρόπο όχι μόνο τους ντόπιους αλλά και τους ξένους τουρίστες.

Έτσι λοιπόν έχουν ήδη ξεκινήσει οι κατασκευαστικές εργασίες στην περιοχή του παλιού λιμανιού από τον Οκτώβριο του 2010 και αφού προηγήθηκε η μετακίνηση των εγκαταστάσεων της Λιμενικής Ναυτικής Αστυνομίας από το χερσαίο χώρο, ο σκοπός είναι τα έργα αυτά να ολοκληρωθούν στο διάστημα των δύο χρόνων. Για τα έργα αξιοποίησης και ανάπλασης του λιμανιού προκηρύχτηκε Παγκύπριος Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός και νικητής αυτού ήταν το Αρχιτεκτονικό Γραφείο Χρυσάνθος. Επιπλέον μετά από προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού οι

κατασκευαστικές εργασίες ανατέθηκαν στην εταιρεία Loizos Iordanou Constructions Ltd (<http://www.lemesos-blog.com>).

Συγκεκριμένα τα εν λόγω έργα περιλαμβάνουν την ανάπλαση του χερσαίου χώρου του παλιού λιμανιού, την κατασκευή 20 κτιριακών μονάδων με χαμηλό ύψος και συνολικό εμβαδόν 6000 τ. μ., την κατασκευή ψαραγοράς, λέσχης για τους ψαράδες, εργαστήρια και γραφεία για το Τμήμα Αλιείας καθώς και επιμορφωτικά εργαστήρια χειροτεχνίας, τρεις ταβέρνες και τρία εστιατόρια, δύο μπαρ, 17 καταστήματα και τετραώροφα γραφεία, γυμναστήριο, πολυχώρος με θέμα το κρασί, μουσείο με την ιστορία εξέλιξης του λιμανιού και της ευρύτερης περιοχής, οινοποιείο, περίπτερα, λουτρά. Πέρα από το κτιριακό απόθεμα, πρόκειται να κατασκευαστεί πεζογέφυρα και να διαμορφωθεί ο χώρος με πλατείες, σιντριβάνια, δενδροφυτεύσεις, πεζοδρόμους, ποδηλατοδρόμους και χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. Επιπλέον το κρηπίδωμα του λιμανιού θα έχει ελεύθερη πρόσβαση από το κοινό για σκοπούς περιπάτου, ενώ τη διαχείριση της λεκάνης και των κρηπιδωμάτων θα έχει το Τμήμα Αλιείας μετά από σχετική συμφωνία με την Αρχή Λιμένων. Παράλληλα ωστόσο, με τα έργα ανάπλασης το Παλιό Λιμάνι Λεμεσού κηρύχθηκε σε αλιευτικό καταφύγιο το 2010 (<http://www.lemesos-blog.com>).

Εικόνα 4.2.2: General Plan Παλιού Λιμανιού Λεμεσού



Πηγή: Google, <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=23>

Ευελπιστείται λοιπόν ότι μετά την υλοποίηση της ανάπλασης θα αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής και θα βελτιωθεί περαιτέρω ο χαρακτήρας της πόλης της Λεμεσού

συμβάλλοντας ακόμα περισσότερο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική πλευρά της πόλης.

4.3. ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ

Το νέο λιμάνι της Λεμεσού κατασκευάστηκε το 1973 και λειτούργησε αμέσως μετά το πραξικόπημα και την τουρκική εισβολή του 1974. Από τότε κι έπειτα είναι το κύριο λιμάνι της Κύπρου με πολλαπλές χρήσεις, προσφέρει υπηρεσίες για εξυπηρέτηση πλοίων, φορτοεκφορτώσεις μεγάλων φορτίων και διακίνηση επιβατών και λειτουργεί ολόκληρο το 24ωρο εφ' όσον βέβαια ζητηθεί. Ο χώρος που καταλαμβάνει ορίζεται από 1,3 τ. χλμ από την πλευρά της στεριάς ενώ ο λιμενικός θαλάσσιος χώρος καταλαμβάνει έκταση 1 τ. χλμ (<http://www.cpa.gov.cy>).

Χρονικά το νέο λιμάνι της πόλης άρχισε να κατασκευάζεται το 1971 με σκοπό να αντικαταστήσει το παλιό. Η κατασκευή του λιμανιού στηρίχθηκε στο Ρυθμιστικό Σχέδιο των Κυπριακών Λιμένων και αναπτύχθηκε σταδιακά σε τρεις φάσεις (<http://www.cpa.gov.cy>).

Η πρώτη φάση χρονολογείται το 1971-1973 όπου τα πρώτα κατασκευαστικά έργα αφορούσαν την λεκάνη με κύκλο στροφής 500μ. και δύο προβλήτες με συνολικό μήκος 880μ. Την ίδια περίοδο ανεγέρθηκε επίσης μια στεγασμένη αποθήκη και κατασκευάστηκε η εγκατάσταση στη δυτική προβλήτα του γερανού επάνω σε σιδηροτροχιές με ανυψωτική δύναμη 35 τόνων. Για τη θέση, το μήκος και το μέγιστο βύθισμα των προβλητών βλ. Πίνακα 4.3.1 πιο κάτω.

Στη δεύτερη φάση (1980-1982), κατασκευάστηκε η ανατολική προβλήτα με μήκος 480μ. ενώ δύο χρόνια μετά δημιουργήθηκαν δύο γερανογέφυρες panama “Reggiane” στο ανατολικό κρηπίδωμα που είχαν ως σκοπό να εξυπηρετούν πλοία εμπορευματοκιβωτίων.

Κατά την τρίτη φάση, που ανάγεται στο χρονικό διάστημα μεταξύ 1994-1995, υπήρξαν ανάγκες για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου έτσι επεκτάθηκε το δυτικό κρηπίδωμα προς τα νότια κατά 320μ., κατασκευάστηκε ράμπα με πλάτος 50μ. προς εξυπηρέτηση πλοίων Ro-Ro και μια νέα προβλήτα με μήκος 300μ. Όλα αυτά χρειάστηκαν εμβάθυνση 14μ. Στην ίδια φάση χρειάστηκε να μεγαλώσει ο κύκλος στροφής σε 600μ. και το βύθισμα να φτάσει τα 15μ. Ο νότιος κυματοθραύστης επεκτάθηκε ανατολικά κατά 600μ. και δημιουργήθηκε επιπλέον η δυτική λεκάνη με βύθισμα 14μ., καθιστώντας έτοιμα τα έργα για την υλοποίηση της δεύτερης και τρίτης φάσης του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός

ότι στην εξωτερική πλευρά του νότιου λιμενοβραχίονα όπου έγινε επιχωμάτωση, τώρα σχεδιάζεται η δημιουργία ιχθυόσκαλας.

Πίνακας 4.3.1: Στοιχεία προβλητών πρώτης φάσης

Θέση	Μήκος (μέτρα)	Μέγιστο βύθισμα (μ.)
Βόρεια	430	11
Δυτική	450+320	11-13-14
Ανατολική	480	11
Νότια	300	14
Ράμπα	50	14

Πηγή: <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=22>, Ιδία επεξεργασία

Πέρα από τον λιμενικό θαλάσσιο χώρο, στο χερσαίο χώρο η Αρχή Λιμένων έχει υπό την κατοχή της στεγασμένους και ανοιχτούς χώρους που χρησιμεύουν στην φύλαξη των εμπορευμάτων και κτιριακές εγκαταστάσεις. Οι στεγασμένοι και ανοιχτοί χώροι αποτελούνται από (<http://www.cpa.gov.cy>):

- Πέντε στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους – αποθήκες με συνολική έκταση 39,760 τ. μ.
- Ανοιχτούς αποθηκευτικούς χώρους για συμβατικό φορτίο με συνολική έκταση 127,000 τ. μ.
- Χώρους όπου συσσωρεύονται τα εμπορευματοκιβώτια με συνολική έκταση 320,000 τ. μ.
- 148 σημεία από τα οποία παράγεται ρεύματα που χρησιμοποιείται από τα εμπορευματοκιβώτια ψυγεία.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις που ανήκουν στην Αρχή Λιμένων και βρίσκονται εντός των ορίων της περιφραγμένης περιοχής είναι:

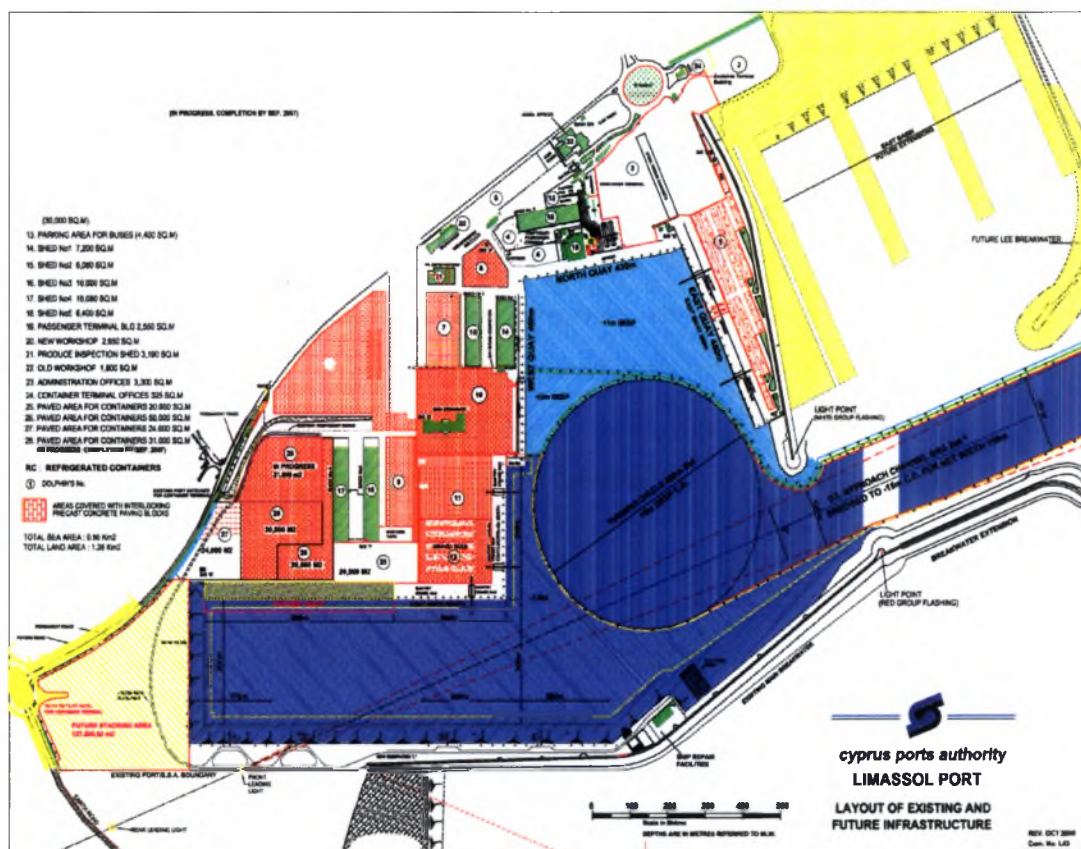
- Κτίριο του Τμήματος Γεωργίας
- Κτίριο Κτηνιατρικών Υπηρεσιών
- Γραφείο Τελωνείου

- Εργαστήριο στο οποίο γίνονται επιδιορθώσεις στο μηχανικό εξοπλισμό καθώς και Αποθήκη Ανταλλακτικών
- Γραφεία για το Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας
- Αίθουσα επιβατών

Ενώ οι εγκαταστάσεις που βρίσκονται έξω από τα όρια της περιφραγμένης περιοχής είναι:

- Κτίριο Διοίκησης της Αρχής Λιμένων
- Κτίριο του Τμήματος Τελωνείων
- Αποθήκη σιτηρών (ΣΙΛΟ) με αποθηκευτική δυνατότητα 75, 000 τόνων

Εικόνα 4.3.1: Κάτοψη υφιστάμενων και μελλοντικών υποδομών



Πηγή: Google, <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=22>

Εκτός από το κτιριακό απόθεμα που κατέχει η Αρχή Λιμένων και ο χώρος του νέου λιμανιού, επιβάλλεται και η χρησιμοποίηση του κατάλληλου εξοπλισμού που θα εξυπηρετεί τα πλοία, τα φορτία και τους επιβάτες. Ο εξοπλισμός αυτός διακρίνεται σε πλωτό και χερσαίο και στην περίπτωση όπου οι ανάγκες του λιμανιού δεν ικανοποιούνται από τον υφιστάμενο τότε προβαίνουν σε βοήθεια από ιδιώτες, από τους οποίους όμως η Αρχή Λιμένων εισπράττει δικαιώματα.

Επιπλέον, για την καλύτερη δυνατή ασφάλεια του λιμανιού ακολουθούνται κάποιοι κανόνες σύμφωνα με οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της συνθήκης Schengen και του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS).

Εν κατακλείδι, εξαιτίας του ρόλου του νέου λιμανιού τόσο στην πόλη όσο και στον υπόλοιπο νησιωτικό χώρο καθώς και σε διεθνές επίπεδο, η Αρχή Λιμένων προγραμματίζει την υλοποίηση κάποιων έργων που σχετίζονται και με τον θαλάσσιο και με τον χερσαίο χώρο, το κόστος των οποίων ανέρχεται σε 45 εκατομμύρια ευρώ. Σκοπός της ενέργειας αυτής είναι να καταστεί το λιμάνι πιο ανταγωνιστικό, πιο δυναμικό και πιο ελκυστικό. Ως αποτέλεσμα, η εξυπηρέτηση του κυπριακού φόρτου θα αυξηθεί, η πλεονεκτική γεωγραφική θέση θα ενισχυθεί, οι θαλάσσιες λεωφόροι της Ανατολικής Μεσογείου θα αναπτυχθούν, θα βελτιωθεί η πρόσβαση προς το λιμάνι, θα ανοίξουν καινούργιες θέσεις εργασίας, θα επωφεληθούν επιχειρήσεις και επενδύσεις και γενικά θα βελτιωθεί το οικονομικό επίπεδο του νησιού (Ιωάννου, 2010). Μέσα στα προγραμματιζόμενα και εκτελούμενα έργα συμπεριλαμβάνεται η νέα αίθουσα επιβατών η οποία θα είναι στη διάθεση του κοινού στα τέλη του 2011.

4.4. 'ΜΑΡΙΝΑ' ΛΕΜΕΣΟΥ

Ο ολοένα αυξανόμενος ανταγωνισμός στον τομέα του τουρισμού είναι η αιτία για τη δημιουργία μαρίνων στον κυπριακό χώρο οι οποίες δύναται να προσελκύσουν περαιτέρω επισκέπτες και να βελτιώσουν κατά πολύ την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος που προσφέρει το νησί. Έτσι προτάθηκε η δημιουργία της μαρίνας Λεμεσού στην περιοχή δυτικά του Παλιού Λιμανιού που στόχο έχει την αναβάθμιση του ναυτικού τουρισμού και την αξιοποίηση της περιοχής του Παλιού Λιμανιού (Νικολαΐδης Π., 2008).

Η συνολική έκταση που πρόκειται να καταλαμβάνει η Μαρίνα ανέρχεται στις 50 000 μ² στο χερσαίο τμήμα καθώς θα έχει χωρητικότητα για 1000 σκάφη. Η βασική χρήση της θα είναι η εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής αφού θα υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσής τους σε θάλασσα και ξηρά. Τα τεχνικά σχέδια που έχουν ήδη προταθεί (βλ. εικόνα 4.4.1) προβλέπουν επιπλέον την κατασκευή λιμενοβραχίωνων, προβλητών, χώρο ελλιμενισμού και στάθμευσης σκαφών, χώρο στάθμευσης 1340 οχημάτων, χώρο επισκευής σκαφών, γραφεία διεύθυνσης και διοίκησης, χώρο πρασίνου, εγκαταστάσεις ελέγχου στην είσοδο της μαρίνας και άλλες δευτερεύουσες χερσαίες εγκαταστάσεις. Επιπρόσθετα οι κυριότερες κατασκευαστικές εργασίες θα περιλαμβάνουν την κατασκευή κυματοθραυστών, την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, τη δημιουργία επιχώσεων, την κατασκευή του κεντρικού προβλήτα και των αποβάθρων όπως επίσης και την ανέγερση της δημόσιας υποδομής και των χερσαίων εγκαταστάσεων. Εάν ομαδοποιηθούν οι χρήσεις της μαρίνας και ο χώρος που θα καταλαμβάνουν μετά την κατασκευή της τότε η υφιστάμενη κατάσταση θα έχει ως εξής:

34 000 μ ²	οικιστικές εγκαταστάσεις
6000 μ ²	εμπορικές εγκαταστάσεις
3000 μ ²	πολιτιστικές εγκαταστάσεις
2500 μ ²	λειτουργικές εγκαταστάσεις
40 000 μ ²	επιχώσεις
45 000 μ ²	κυματοθραύστες

140 000 μ² θαλάσσιος χώρος

Όλα τα πιο πάνω προγραμματιζόμενα έργα εμπίπτουν στην υλοποίηση πολλών και διαφορετικών κατασκευαστικών φάσεων που διαδέχονται η μια την άλλη έτσι ώστε, με βάση το πρόγραμμα του κατασκευαστή, η κατασκευή των λιμενικών έργων να ολοκληρωθεί σε 3 χρόνια και η κατασκευή των οικιστικών αναπτύξεων να ολοκληρωθεί σε 3 – 4 χρόνια. Θεωρητικά λοιπόν το έργο αποτελείται από τις παρακάτω κατασκευαστικές φάσεις:

1. Κατασκευή των κυματοθραυστών
2. Εκβάθυνση της λεκάνης της Μαρίνας και χρησιμοποίηση των μάζων σε επιχωματώσεις εντός της λεκάνης
3. Υλοποίηση επιχώσεων
4. Κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων
5. Τοποθέτηση των δημόσιων υποδομών (υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, φωτισμός, διαχείριση αποβλήτων, επικοινωνίες, διακίνηση κλπ)
6. Τοποτέχνηση / αποκατάσταση χώρου

Εικόνα 4.4.1: Master Plan 'Μαρίνας Λεμεσού'



Πηγή: Google, <http://www.mdacyprus.com/index.php/corporate/content/view/full/710>

Σύμφωνα με την ηλεκτρονική εφημερίδα sigmalive.com τα κατασκευαστικά έργα και οι πωλήσεις των ακινήτων στην Μαρίνα Λεμεσού προχωρούν με γρήγορους ρυθμούς ενώ ταυτόχρονα έχει ξεκινήσει η κατασκευή του 'νησιού' στην καρδιά της μαρίνας όπου πρόκειται να ανεγερθεί το συγκρότημα επαύλεων 'Island Villas'. Μαζί με το άρθρο έχει αναρτηθεί το πιο κάτω φωτογραφικό υλικό το οποίο απεικονίζει τα έργα που βρίσκονται υπό εξέλιξη.

Εικόνα 4.4.2: Υπό εξέλιξη κατασκευαστικά έργα



Πηγή: Google, <http://www.sigmalive.com/inbusiness/news/property/394636>

4.5. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Μετά από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης αλλά και της ευρύτερης περιοχής της πόλης, που την επηρεάζει άμεσα, και αφού προηγήθηκε επιτόπια έρευνα, γίνεται μια προσπάθεια εντοπισμού των προβλημάτων που απαντώνται εκεί. Τα προβλήματα αφορούν αρχικά τη μεγάλη αντίθεση και την υποβάθμιση της περιοχής σε σχέση με το υπόλοιπο θαλάσσιο μέτωπο το οποίο ήδη έχει δεχθεί ανάπλαση. Το πρόβλημα αυτό έρχονται να συμπληρώσουν οι υφιστάμενες χρήσεις γης και συγκεκριμένα οι επικρατούσες χρήσεις του εμπορίου και της βιομηχανίας που προκαλούν διάφορες δυσμενείς συνέπειες. Επίσης η περιοχή στην οποία βρίσκεται το καρνάγιο χαρακτηρίζεται από μεγάλη επικινδυνότητα από τη δύση του ηλίου και μετά.

4.5.1. ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Όπως έχει αναφερθεί και στην ανάλυση, το θαλάσσιο μέτωπο της Λεμεσού έχει αλλάξει μέσα από μια σειρά έργων ανάπλασης. Αρχικά η Ακτή Ολυμπίων ήταν αυτή που δημιούργησε ένα ιδιαίτερα καλαίσθητο θαλάσσιο μέτωπο και παρέχει δυνατότητες ποικίλων χρήσεων στους επισκέπτες της. Κατά μήκος του μετώπου χαραχτήκαν πεζόδρομος και ποδηλατόδρομος, αναπτύχθηκαν συστάδες πρασίνου και δημιουργήθηκαν οργανωμένες παραλίες, κατασκευάστηκαν παραλιακά αναψυκτήρια και ένα πάρκο γλυπτικής στο δυτικό άκρο. Μετά από τα έργα αυτά, η περιοχή δέχεται καθημερινά και όλο το 24ωρο επισκέπτες για αναψυχή και ψυχαγωγία καθώς ο Δήμος φροντίζει η περιοχή να είναι πάντα φωτεινή και καθαρή. Την ανάπλαση της Ακτής Ολυμπίων συμπληρώνει η ανάπλαση του μόλου και η μετατροπή του σε πολυλειτουργικό θαλάσσιο πάρκο, η ανάπλαση του παλιού και νέου λιμανιού της Λεμεσού και η κατασκευή της μαρίνας.

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, αυτό δεν είναι ικανό να καλύψει τις ανάγκες των υφιστάμενων χρήσεων γης, καθώς παράλληλα το γεγονός ότι υπάρχουν πολλά αδιέξοδα δεν διευκολύνει τις διαμπερείς κινήσεις. Ωστόσο, σημαντικό πρόβλημα θεωρείται η απουσία οδικού δικτύου κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου που να συνδέεται με την ευρύτερη περιοχή και το υπόλοιπο τμήμα της ανάπλασης. Αυτό έχει αντίκτυπο και στα άλλα προβλήματα που αναλύονται πιο κάτω.

Έτσι η περιοχή μελέτης απομένει το μόνο αναξιοποίητο τμήμα του θαλάσσιου μετώπου. Αυτό που το χαρακτηρίζει κατά κύριο λόγο είναι η υποβάθμιση και η άσχημη εικόνα καθώς μαζεύει κόσμο μόνο κατά τις εργασιακές ώρες, όταν λειτουργούν τα εργοστάσια και τα εμπορικά καταστήματα. Τις υπόλοιπες ώρες παραμένει μια ‘νεκρή περιοχή’ χωρίς να υπάρχει καμία κίνηση πέρα από τον κύριο οδικό άξονα, που πιο πολύ μειώνει το χαρακτήρα της περιοχής από το να τον ενισχύει.

4.5.2. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Κατά την καταγραφή των χρήσεων γης προέκυψε ότι οι επικρατούσες χρήσεις είναι αυτές της βιομηχανίας και του εμπορίου. Ειδικότερα, ο τομέας της βιομηχανίας δημιουργεί αρκετά προβλήματα στην περιοχή. Τα εργοστάσια, κατά τις διαδικασίες παραγωγής των προϊόντων τους, προκαλούν διάφορες μορφές ρύπανσης, όπως την αέρια ρύπανση που προκύπτει από τους καπνούς που προέρχονται από τη λειτουργία των μηχανημάτων, την ηχορύπανση από τη λειτουργία των εργοστασίων και την ρύπανση των υδάτων αφού μέρος των αποβλήτων που δημιουργούνται διοχετεύεται στη θάλασσα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στο θαλάσσιο τμήμα του εργοστασίου της ΚΕΟ μαρτυρίες δηλώνουν ότι σε περίοδο παραγωγής κρασιών, τα απόβλητα αφήνονται στη θάλασσα με αποτέλεσμα να τη ρυπαίνουν και να αφήνουν μια δυσάρεστη οσμή.

Επιπλέον εξαιτίας της ύπαρξης μεγάλων εκτάσεων βιομηχανιών και εμπορικών καταστημάτων, η περιοχή δεν ενδείκνυται για ανέγερση κατοικιών και κτιρίων αναψυχής, καθώς οι χρήσεις αυτές συναντώνται μεμονωμένα. Οι λίγοι χώροι πρασίνου που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης είναι υποβαθμισμένοι καθώς ταυτόχρονα το τμήμα του ποταμού Γαρύλλη που διασχίζει την περιοχή δεν προστατεύεται ούτε αναδεικνύεται.

4.5.3. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ

Η λωρίδα που βρίσκεται κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου και συγκεκριμένα η περιοχή στο καρνάγιο χαρακτηρίζεται από μεγάλη επικινδυνότητα. Ενώ κατά τη διάρκεια της ημέρας υπάρχει κίνηση από αυτούς που εργάζονται στο καρνάγιο και γενικά στην ευρύτερη περιοχή, κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες συγκεντρώνονται εκεί αλλοδαποί και, σύμφωνα με ενδείξεις από σήραγγες,

ναρκομανείς, καθιστώντας την περιοχή εξαιρετικά επικίνδυνη. Ταυτόχρονα η έλλειψη φωτισμού στη λωρίδα αυτή και ο περιορισμένος φωτισμός σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης, συμβάλλουν στην επικινδυνότητα και την απομόνωσή της υποβαθμίζοντας περαιτέρω την εικόνα της.

4.6. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

Η περιοχή μελέτης έχει ήδη τεθεί υπό τη μέριμνα του Δήμου Λεμεσού και του Τμήματος Πολεοδομίας, οι οποίοι προκήρυξαν αρχιτεκτονικό – πολεοδομικό διαγωνισμό με σκοπό να εξευρεθεί ο σύμβουλος μελετητής που θα αναλάβει την εκπόνηση master plan. Το master plan αυτό στοχεύει στην καλύτερη σύνδεση της πόλης με το νερό ενισχύοντας σ' ένα γενικότερο πλαίσιο την ανταγωνιστικότητα της μέσω της εφαρμογής νέων μεθόδων πολεοδομικού σχεδιασμού. Η ανάπλαση της περιοχής μεταξύ του παλιού και νέου λιμανιού, τα έργα της μαρίνας, η ανάπλαση του παλιού λιμανιού και η αναβάθμιση του νέου θα καταστήσουν το τμήμα αυτό του θαλάσσιου μετώπου τον *επιχειρηματικό πνεύμονα της πόλης*.

Οι προσφορές που έχουν δοθεί μέσω του διαγωνισμού έχουν εξεταστεί και στα τέλη του 2010 ο ανάδοχος μελετητής παρουσίασε το σχέδιο. Ωστόσο, πέρα από μια γενική εικόνα που δόθηκε στο κοινό για το τι πρόκειται να δημιουργηθεί στην περιοχή, δεν δημοσιεύτηκε η πρόταση και τα σχέδια. Παρ' όλα αυτά είναι γνωστό ότι η σύνδεση της πόλης με το νερό θα επιτευχθεί μέσω της κατασκευής προβλητών και πλατωμάτων πάνω από το επίπεδο της θάλασσας όπου και θα ανεγερθούν καφετέριες, εστιατόρια και ενυδρείο. Επιπλέον στη θαλάσσια ζώνη θα διατηρηθούν τμήματα από πέτρινα εργοστάσια που αναδεικνύουν την κουλτούρα της πόλης και μπορούν να προσελκύσουν άλλες επιχειρήσεις. Ακόμη, στην περιοχή προβλέπεται να ανεγερθούν τα πιο ψηλά κτίρια της πόλης που θα σχεδιαστούν με βιοκλιματική αρχιτεκτονική καθώς θα χαρακτηρίζονται από χαμηλούς συντελεστές δόμησης έτσι ώστε να αποφευχθεί η πυκνή δόμηση και να δημιουργηθούν περισσότεροι ελεύθεροι χώροι. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, προς αποφυγή του παραδείγματος της Θεσσαλονίκης (βλ. κεφάλαιο 2.6.3), κατά τις βραδινές ώρες θα προωθηθούν ψυχαγωγικές, πολιτιστικές, οικιστικές και τουριστικές χρήσεις για να υπάρχει ζωντάνια στην περιοχή.

Όσον αφορά το Συνεδριακό Κέντρο, πρόκειται να ανεγερθεί στην κενή έκταση μεταξύ των χερσαίων εγκαταστάσεων της μαρίνας και του ιστορικού κέντρου της πόλης, σε μια έκταση της οποίας τα ιδιωτικά τεμάχια τέθηκαν σε διαδικασία απαλλοτρίωσης και σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΚΟΤ η συνολική του αξία ανέρχεται σε 40 εκ. ευρώ. Το εν λόγω έργο θα περιλαμβάνει εκθεσιακούς χώρους καθώς και

χώρους ψυχαγωγίας και πολιτισμού, όμως δεν έχουν ακόμα ξεκινήσει οι κατασκευαστικές εργασίες.

Στην ίδια περιοχή πρόκειται να ανεγερθεί ο νέος πολυώροφος χώρος στάθμευσης και στις υφιστάμενες – διατηρητέες αποθήκες Τρακασιόλ που βρίσκονται δυτικά της υπό κατασκευή μαρίνας θα δημιουργηθεί πολιτιστικό κέντρο.

Σχετικά με την Ακταία Οδό, δηλαδή της περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας, θεωρείται ότι θα αποτελέσει τη νέα δυτική είσοδο στην πόλη από το λιμάνι. Τα έργα που προβλέπεται να δημιουργηθούν και έχουν γνωστοποιηθεί στο κοινό είναι: ένας δρόμος τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας για την κατασκευή του οποίου θα χρειαστούν επιχωματώσεις στην πλευρά της θάλασσας καθώς και αντιδιαβρωτικά έργα στην νέα ακτογραμμή, χάραξη πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων τα οποία στο μέλλον πρόκειται να επεκταθούν μέχρι τον περιμετρικό δρόμο του λιμανιού – την παραλία του Lady's Mile – τον υγροβιότοπο του Ακρωτηρίου – το ευκαλυπτόδασος του Φασουρίου.

Πέρα από τα έργα που θα γίνουν στην πλευρά του θαλάσσιου μετώπου, η περιοχή θα συνδεθεί μέσω της κατασκευής λεωφόρου. Οι κατασκευαστικές εργασίες του συγκεκριμένου έργου προβλέπεται να ξεκινήσουν το 2011, να ολοκληρωθούν σε διάστημα 18 μηνών και το κόστος κατασκευής θα ανέλθει στα 4 εκ. ευρώ. Ειδικότερα η σύνδεση αυτή θα περιλαμβάνει δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση που θα χωρίζονται με διαχωριστική λωρίδα ενώ στην θέση μεταξύ του Κεραμείου και της ΚΕΟ θα δημιουργηθεί κυκλικός κόμβος που θα συνδέεται με την Ακταία Οδό στην πίσω πλευρά του Συνεδριακού Κέντρου. Επιπλέον, ο χώρος που θα απελευθερωθεί από τη μετατόπιση του δρόμου που βρίσκεται νότια της εκκλησίας του Αγ. Αντωνίου και φτάνει μέχρι το τζαμί Τζετίτ, προβλέπεται να διαμορφωθεί σε πλατεία καθώς θα είναι προσβάσιμη μόνο μέσω ενός δικτύου πεζοδρόμων.

5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

5.1. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Στα πλαίσια της αναβάθμισης της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της Λεμεσού, ο Δήμος έχει αποφασίσει την υλοποίηση έργων ανάπλασης τόσο του θαλάσσιου μετώπου όσο και άλλων περιοχών στο εσωτερικό του πολεοδομικού ιστού της πόλης.

Το θαλάσσιο μέτωπο της Λεμεσού από το παλιό λιμάνι μέχρι τα ανατολικά όρια του Δήμου Λεμεσού έχει ήδη δεχτεί ανάπλαση και έχει διαμορφωθεί σε πυρήνα κοινωνικοποίησης, δραστηριοτήτων και ψυχαγωγίας για τους κατοίκους και τους επισκέπτες βάσει δηλώσεων του Δημάρχου κ. Ανδρέα Χρίστου στο ενημερωτικό δελτίο 'τα εν οίκω της Λεμεσού'. Τα έργα που έχουν ολοκληρωθεί είναι η Ακτή Ολυμπίων, η παραλιακή λεωφόρος, το στάδιο Γ.Σ.Ο. και το Ακταίο το οποίο βρίσκεται υπό εξέλιξη.

Με βάση τα προβλήματα που εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης και με βάση τα έργα ανάπλασης που έχουν γίνει, κρίνεται σκόπιμο να συνεχιστεί η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου έτσι ώστε να ολοκληρωθεί η ανάπτυξή του και να βελτιωθεί η εικόνα της πόλης στο σύνολό της. Η παρούσα πρόταση ανάπλασης έχει σκοπό να παρουσιάσει μια σειρά από προτεινόμενα έργα και παρεμβάσεις, που λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία από τη φάση της ανάλυσης, θα επιχειρήσει να συνεχίσει την αναπτυξιακή πορεία της Λεμεσού και να την καταστήσει δυναμική ιδιαίτερα στον τομέα του τουρισμού ο οποίος έχει αντίκτυπο στην τοπική οικονομία. Θα γίνει μια προσπάθεια άρσης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν καθώς και ενσωμάτωσης του τμήματος της συγκεκριμένης ανάπλασης στην κοινωνικοοικονομική ζωή της πόλης. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω της μίξης των χρήσεων γης και ειδικότερα με το διαχωρισμό της υπό μελέτη περιοχής σε μικρότερες περιοχές, που παρόλο τον διαφορετικό χαρακτήρα που πρόκειται να αποκτήσουν, θα λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους. Επιπρόσθετα, τα προγραμματιζόμενα έργα θα ληφθούν υπόψη, ωστόσο η χωροθέτησή τους θα διαφέρει.

Ειδικότερα οι στόχοι που τίθενται αφορούν:

- Τη δημιουργία μιας οργανωμένης παραλίας στην οποία θα ευνοείται ο παραλιακός περίπατος
- Τη διατήρηση της μορφολογίας του φυσικού περιβάλλοντος και της ακτής
- Τη σύνδεση της παραλίας με τις χρήσεις γης που υπάρχουν στο υπόλοιπο τμήμα του θαλάσσιου μετώπου και με αυτές της ευρύτερης περιοχής
- Το σχεδιασμό που θα σέβεται τον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης
- Τον σχεδιασμό των νέων κτισμάτων με βιοκλιματική αρχιτεκτονική
- Τη σύνδεση της περιοχής μελέτης μέσω της χάραξης κατάλληλου οδικού δικτύου
- Την παροχή ανέσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας καθώς και διευκολύνσεων κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου
- Ενίσχυση του τουριστικού, επιχειρηματικού και εμπορικού τομέα

Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να λειτουργήσουν συμπληρωματικά έτσι ώστε να επιτευχθεί η αναζωογόνηση στην περιοχή μελέτης και να αναβαθμίσει το περιβάλλον, που θα έχουν ως αποτέλεσμα την ανάδειξη της πόλης όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε ευρωπαϊκό και σε παγκόσμιο.

5.2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφερθούν τα έργα και οι παρεμβάσεις που προτείνεται να διεξαχθούν εντός της περιοχής μελέτης, για να επιτευχθεί ο στόχος που τέθηκε. Αρχικά, για το σκοπό της ανάπλασης προτείνεται η μεταφορά των βιομηχανιών - οι οποίες καταλαμβάνουν μεγάλες εκτάσεις - στην νέα οργανωμένη Βιομηχανική Περιοχή του Αγ. Σιλιά έτσι ώστε να απελευθερωθούν χώροι και να μπορέσουν να υλοποιηθούν τα καινούργια έργα. Παράλληλα όμως, προτείνεται η διατήρηση τμημάτων από πέτρινα κυρίως εργοστάσια που μαρτυρούν αφενός τη δραστηριοποίηση των κατοίκων στον τομέα της βιομηχανίας και αφετέρου την κουλτούρα της πόλης.

Ειδικότερα, προτείνονται περιοχές μέσα στις οποίες επανακαθορίζονται οι χρήσεις και διεξάγονται τα έργα και παρά τον διαφορετικό χαρακτήρα που τους δίνεται, δεν έρχονται σε σύγκρουση αλλά λειτουργούν συμπληρωματικά. Εξάλλου, σκοπός είναι η μίξη των χρήσεων που θα δώσει ζωντάνια στην περιοχή και θα αυξήσει την κινητικότητα όλο το 24ωρο. Το περιεχόμενο και τα έργα της καθεμίας από αυτές επισημαίνεται πιο κάτω, ενώ λεπτομερέστερη ανάλυση γίνεται για το χώρο πρασίνου, την οργανωμένη παραλία λουόμενων και την προβλήτα.

5.2.1. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Περιοχή I: Εμπορευματικό Κέντρο

Η περιοχή αυτή γειτνιάζει με το εμπορικό κέντρο στο σταυροδρόμι των οδών Φραγκλίνου Ρούσβελτ και Ομοιοίας, για το λόγο αυτό επιλέγηκε να αναπτυχθεί εκεί το εμπορευματικό κέντρο.

Έτσι, στο χώρο που θα απελευθερωθεί από τη μεταφορά του εργοστασίου της ΕΤΚΟ στην νέα ΒΙ.ΠΕ του Αγ. Σιλιά, προτείνεται ο διαχωρισμός οικοπέδων με σκοπό τη στέγαση όλων των αποθηκών και των εμπορικών καταστημάτων που θα μεταφερθούν από την υπόλοιπη περιοχή μελέτης στη συγκεκριμένη Περιοχή, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό εμπορευματικό κέντρο για εταιρείες logistics και distribution.

Επιπλέον, προτείνεται η μεταφορά των λίγων κατοικιών από την Περιοχή I στην Περιοχή II, παρέχοντας στους ιδιοκτήτες οικόπεδο εμβαδού ίσου με το αρχικό τους

και δάνεια με χαμηλό ή καθόλου επιτόκιο έτσι ώστε να μπορέσουν να προβούν στη μεταφορά και στην κατασκευή της καινούργιας τους κατοικίας.

Παράλληλα, οι υφιστάμενες Υπηρεσίες (Κτηνιατρικές υπηρεσίες, Τμήμα Δημοσίων Έργων, Ηλεκτρομηχανολογικές υπηρεσίες, Υπηρεσίες CYTA) παραμένουν καθώς η Περιοχή ενδέχεται να προσελκύσει κι άλλες υπηρεσίες που θα εξυπηρετούν τις νέες χρήσεις. Στην Περιοχή παραμένουν επίσης και τα κτίρια γραφείων ενώ προτείνεται η ανέγερση περεταίρω γραφείων για την εξυπηρέτηση του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα σε καινούργιες πολυκατοικίες.

Τέλος, για να αποφευχθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση εξαιτίας της υψηλής κινητικότητας που θα προκληθεί από τη λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου, προτείνεται η δημιουργία χώρου στάθμευσης που θα περιτριγυρίζεται από βλάστηση για να μην προκαλεί αισθητική ρύπανση.

Περιοχή II: Οικιστική Ανάπτυξη

Η Περιοχή αυτή επιλέχθηκε να δημιουργηθεί δίπλα από το εμπορευματικό κέντρο για το λόγο ότι οι δύο χρήσεις μεταξύ τους δεν έρχονται σε σύγκρουση.

Έτσι, η συγκεκριμένη περιοχή μετατρέπεται σε υποδοχέα όλων των κατοικιών που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης, ενώ παράλληλα, προτείνεται η ανέγερση καινούργιων – μονοκατοικιών και πολυκατοικιών – που θα καλύψουν τη ζήτηση για κατοικία του μόνιμου πληθυσμού αλλά και τις στεγαστικές ανάγκες των στελεχών και των εργαζομένων – ειδικότερα αυτών που δραστηριοποιούνται στο εμπορευματικό κέντρο, λόγω της κοντινής απόστασης μεταξύ των δύο Περιοχών - που δεν διαμένουν μόνιμα στη Λεμεσό (είτε προέρχονται από άλλη πόλη της Κύπρου είτε από άλλη χώρα).

Για να επιτευχθούν τα παραπάνω, προτείνεται η μεταφορά των αποθηκών και των εμπορικών καταστημάτων που βρίσκονται στην εν λόγω Περιοχή προς την Περιοχή I, μέσω της παροχής χαμηλότοκων δανείων στους ιδιοκτήτες. Επιπλέον, μεγάλη έκταση θα απελευθερωθεί από την μετεγκατάσταση του Χαρουπόμυλου Αραούζου και του εργοστασίου της ΣΟΔΑΠ για να διευκολυνθεί η ανέγερση κατοικιών και για να μην δημιουργούνται αντιθέσεις στον καινούργιο χαρακτήρα που αποκτά η Περιοχή.

Ακόμη, στην Περιοχή δημιουργούνται δύο μεγάλοι χώροι πρασίνου και παιδική χαρά στον ένα από αυτούς, με σκοπό, αφενός να αποτελούν χώρους στους οποίους θα

μπορούν να μαζεύονται οι κάτοικοι για καθημερινή βόλτα και τα παιδιά για παιχνίδι και αφετέρου για να γίνεται πιο ομαλός ο διαχωρισμός από τη μια χρήση στην άλλη.

Περιοχή III: Καρνάγιο

Στην περιοχή μελέτης υπάρχει ήδη το καρνάγιο στο οποίο γίνονται επισκευές κυρίως ξύλινων σκαφών όμως κρίνεται απαραίτητη η μεταφορά του στα δυτικά του ποταμού.

Για να μπορέσει το καρνάγιο να μετατοπιστεί στη συγκεκριμένη θέση, θα πρέπει το εργοστάσιο της ΣΟΔΑΠ να μεταφερθεί στην ΒΙ.ΠΕ και οι αποθήκες στην Περιοχή Ι. Έτσι, το καρνάγιο θα ανεγερθεί εκ νέου σε καλύτερες εγκαταστάσεις και το παραδοσιακό επάγγελμα της επισκευής σκαφών θα συνεχιστεί.

Επιπλέον, για να μην εξαφανιστεί το επάγγελμα, προτείνεται η ίδρυση της Σχολής Τέχνης και Επισκευής Σκαφών στην ίδια περιοχή, που θα έχει απόφοιτους οι οποίοι θα εξειδικεύονται στον τομέα αυτό.

Περιοχή IV: Επίκεντρο αναψυχής

Η περιοχή αυτή πρόκειται να αποκτήσει έναν καθαρά τουριστικό χαρακτήρα, που θα ωφεληθεί από τη γειτνίασή της με τον Χώρο πρασίνου και την παραλία λουόμενων.

Αφού γίνει η μετεγκατάσταση των γραφείων, των αποθηκών και των εμπορικών καταστημάτων στην Περιοχή Ι, η μεταφορά των κατοικιών στην Περιοχή ΙΙ και η μετεγκατάσταση του εργοστασίου του Αλευρόμυλου στην ΒΙ.ΠΕ, θα απελευθερωθεί πολύτιμος χώρος που θα στεγάσει τις νέες τουριστικές εγκαταστάσεις.

Έτσι, οι νέες αυτές τουριστικές εγκαταστάσεις αφορούν την κατασκευή πολυτελών ξενοδοχείων στη λωρίδα του θαλάσσιου μετώπου καθώς στην υπόλοιπη έκταση προτείνεται η ανέγερση μεζονέτων προς ενοικίαση. Στο τμήμα που γειτνιάζει με την Περιοχή Οικιστικής Ανάπτυξης, για να είναι πιο ομαλή η εναλλαγή των χρήσεων, προτείνεται η χωροθέτηση εστιατορίων και ταβερνών που θα εξυπηρετούν ταυτόχρονα και τους κατοίκους της περιοχής πέρα από τους τουρίστες και τους επισκέπτες, όπως επίσης και η κατασκευή τουριστικών καταστημάτων με πωλήσεις παραδοσιακών προϊόντων, αντικειμένων και εδεσμάτων. Επιπρόσθετα, στην περιοχή αυτή προτείνεται και η χωροθέτηση ενός ενυδρείου που θα συμβάλει στην προσέλκυση επισκεπτών.

Περιοχή V: Χώρος πρασίνου / πλατείας

Η έκταση που θα καταλαμβάνει ο χώρος πρασίνου / πλατείας πρόκειται να εξασφαλιστεί μέσω της μετεγκατάστασης των αποθηκών και των εμπορικών καταστημάτων στην Περιοχή I και της μεταφοράς του εργοστασίου της Coca-Cola στην νέα ΒΙ.ΠΕ.

Στο χώρο, λοιπόν, που απελευθερώνεται προτείνεται η δημιουργία ενός χώρου πρασίνου που θα περιλαμβάνει πλακόστρωτες πλατείες, τμήματα από δεντροφυτεύσεις και κήπους λουλουδιών, παιδικές χαρές, καφετέρια, σιντριβάνια, πεζοδρόμους και δίκτυο ποδηλατοδρόμου που θα συνοδεύονται από υπαίθρια καθιστικά αναψυχής και θα εξοπλιστούν με τον κατάλληλο φωτισμό. Παράλληλα, προτείνεται η δημιουργία Πολιτιστικού Κέντρου που θα εξυπηρετεί τη διεξαγωγή διαφόρων τοπικών εκδηλώσεων. Έτσι, θα αποτελέσει ένα δημόσιο ανοιχτό χώρο, επισκέψιμο όλο το 24ωρο, που σ' αυτόν θα αναπτύσσονται ήπιες δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας, ενώ θα μπορεί να αξιοποιείται για εκπαιδευτικούς σκοπούς.

Επιπρόσθετα, μπροστά από το χώρο πρασίνου, προτείνεται η δημιουργία οργανωμένης παραλίας λουόμενων, εξοπλισμένη με ξαπλώστρες και ομπρέλες, αφού πρώτα γίνει ο καθαρισμός και η εξυγίανση της περιοχής. Η παραλία θα συνδέεται μ' έναν πλακόστρωτο χώρο όπου θα ανεγερθεί ένα αναψυκτήριο και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των λουόμενων (χώροι υγιεινής και αποδυτήρια) μέσω μικρών πεζοδρόμων.

Ο σχεδιασμός που προτείνεται στην συγκεκριμένη περιοχή φαίνεται στο χάρτη 5: Διαμόρφωση χώρου πρασίνου, παραλίας λουόμενων και προβλήτας.

Περιοχή VI: Πολιτιστικό Επίκεντρο

Η Περιοχή του Πολιτιστικού Επίκεντρου χωροθετείται στο ανατολικό άκρο της περιοχής μελέτης, και γειτνιάζει με την υπό εξέλιξη 'μαρίνα Λεμεσού'.

Από την περιοχή αυτή, μεταφέρονται οι αποθήκες προς το Εμπορευματικό Κέντρο και το εργοστάσιο της ΚΕΟ μετεγκαθίσταται σε ιδιόκτητη έκταση. Έτσι, στο χώρο που απελευθερώνεται προτείνεται η δημιουργία Συνεδριακού Κέντρου που θα βελτιώσει κατά πολύ την πολιτιστική εικόνα της πόλης.

Επιπλέον προτείνεται η δημιουργία χώρων εκθέσεων για διάφορες εκδηλώσεις, η ανέγερση μουσείων που θα στεγάσουν κυρίως αντικείμενα και φωτογραφίες από την καθημερινή ζωή και τις ασχολίες των κατοίκων μερικές δεκαετίες πριν όπως επίσης και η δημιουργία θερινού σινεμά όπου θα μπορούν να έχουν πρόσβαση όλοι.

5.2.2. ΑΛΛΕΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Εκτός από τις περιοχές που αναφέρθηκαν πιο πάνω, στην περιοχή μελέτης πρόκειται να διεκπεραιωθούν κι άλλες επιμέρους προτάσεις. Οι προτάσεις αυτές αφορούν τη δημιουργία ξύλινης προβλήτας και τη δημιουργία λωρίδων πρασίνου και γεφυρών κατά μήκος του ποταμού.

Όσον αφορά την ξύλινη προβλήτα, προτείνεται να δημιουργηθεί στο σημείο όπου καταλήγει ο ποταμός και να φτάνει τα 300μ. μέσα στη θάλασσα, έχοντας μια μικρή κλίση. Αρχικά, προτείνεται η εξυγίανση της παραλίας σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου της περιοχής μελέτης, έτσι ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα της περιοχής και να εξασφαλιστεί η ασφαλής διέλευση των πεζών. Έπειτα, κατά μήκος της προβλήτας θα υπάρχουν παγκάκια ξεκούρασης, φωτισμός και σε ορισμένα σημεία θα παρουσιάζονται προεξοχές/διαπλατύνσεις οι οποίες θα είναι καλυμμένες με στέγαστρο που θα δημιουργεί ίσκιο στους πεζούς. Στο τέλος της προβλήτας αυτής πρόκειται να κατασκευαστεί μια αμφιθεατρική εξέδρα που θα έχει θέα προς την πόλη και μία καφετέρια σε χαμηλότερο επίπεδο που θα έχει τη δυνατότητα τοποθέτησης τραπεζιών και στα δύο επίπεδα.

Εξαιρετικής σημασίας είναι η ύπαρξη του ποταμού, έτσι θα πρέπει με κάποιο τρόπο αυτός να προστατευθεί και να αναδειχθεί. Επομένως, αυτό που προτείνεται είναι η συνέχιση της ανάπλασης που έγινε στο τμήμα του ποταμού που περικλείεται από το Δ. Πολεμιδιών και τη Λεωφόρο Μακαρίου, και συγκεκριμένα η δημιουργία γραμμικών λωρίδων πρασίνου στο τμήμα που εμπίπτει στην περιοχή μελέτης με δυνατότητες συνέχισης και σύνδεσης με την υπό εξέλιξη ανάπλαση. Έτσι θα βελτιωθεί η εικόνα της περιοχής και παράλληλα θα εμποδίζεται τη διεξαγωγή οποιασδήποτε δραστηριότητας που προκαλεί περιβαλλοντικά προβλήματα. Για να είναι όμως προσβάσιμη η εν λόγω περιοχή, θα χαρακτηί πεζόδρομος και ποδηλατόδρομος σε άμεση απόσταση με τη γραμμική λωρίδα πρασίνου ενώ παράλληλα θα κατασκευαστούν γέφυρες που θα διασχίζουν τον ποταμό. Επίσης, για

να μην αποτελέσει μια σκοτεινή περιοχή που θα χαρακτηρίζεται από εγκληματικότητα, προτείνεται ο κατάλληλος φωτισμός της.

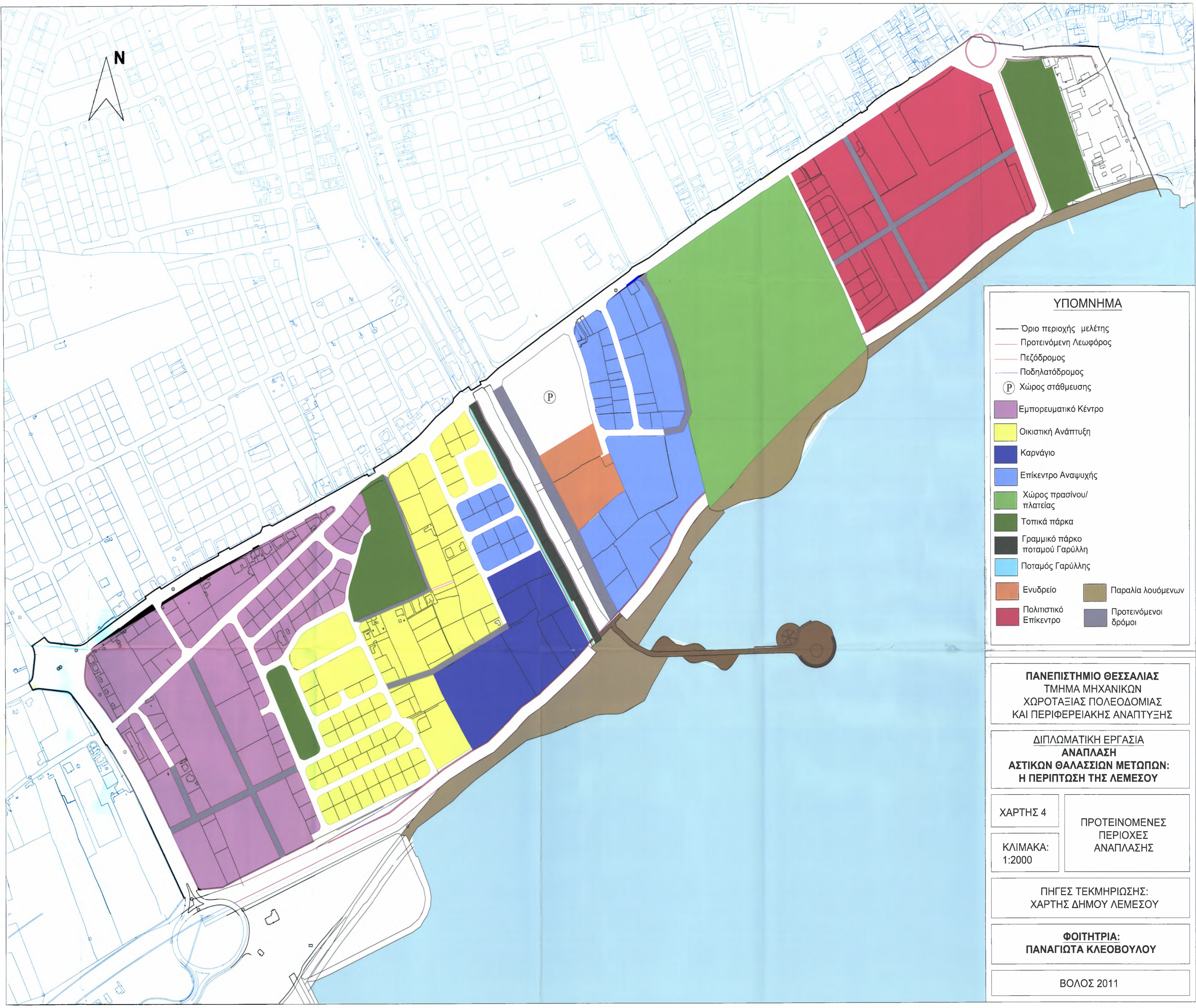
5.2.3. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ – ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Κατά τη μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης, εντοπίστηκε πρόβλημα αποκλεισμού της περιοχής από τον υπόλοιπο αστικό ιστό, κυρίως λόγω του οδικού δικτύου. Θεωρήθηκε ότι το οδικό δίκτυο δεν καλύπτει τις ανάγκες των υφιστάμενων χρήσεων γης, ότι η ύπαρξη πολλών αδιεξόδων δυσκολεύει τις διαμπερείς κινήσεις και ότι κατά μήκος του θαλάσσιου μέτωπου δεν διευκολύνεται η πρόσβαση εξαιτίας του ότι δεν υπάρχει οδικό δίκτυο, με αποτέλεσμα να διακόπτεται η συνέχεια των αναπλάσεων που έχουν ήδη γίνει και να απομονώνεται η περιοχή από το ευρύτερο περιβάλλον. Έτσι, τα προβλήματα αυτά οδηγούν στην ανάγκη για χάραξη οδικού δικτύου και άλλων συνδέσεων που θα καταστήσουν την περιοχή μελέτης προσβάσιμη.

Αρχικά, για να γίνει το θαλάσσιο μέτωπο προσβάσιμο και για να επιτευχθεί γενικά η σύνδεση της περιοχής με τον υπόλοιπο αστικό ιστό, προτείνεται η χάραξη δρόμου πρωταρχικής σημασίας στα ανατολικά. Ο δρόμος αυτός θα είναι κάθετος προς το θαλάσσιο μέτωπο και θα δημιουργεί κυκλικό κόμβο στο σημείο που συναντιέται με την οδό Φραγκλίνου Ρούσβελτ. Θα διασχίζει το θαλάσσιο μέτωπο και θα αποτελείται από τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας, στο μέσο των οποίων θα υπάρχει διαχωριστική νησίδα, όμως για την αποφυγή μεγάλων ταχυτήτων και τη διεξαγωγή μιας ήπιας κυκλοφορίας προβλέπεται να δημιουργηθούν ήπιες στροφές καθώς και να κατασκευαστούν κυρτώματα ανά ίσες αποστάσεις. Επιπλέον, για την κατασκευή του δρόμου αυτού θα χρειαστούν επιχωματώσεις στην πλευρά της θάλασσας, όπως έχει ήδη προβλεφθεί, καθώς και αντιδιαβρωτικά έργα κατά μήκος της νέας ακτογραμμής. Ταυτόχρονα, εξαιτίας των νέων χρήσεων που προτείνονται στην περιοχή μελέτης, ο δρόμος θα πρέπει να υποβαθμιστεί σε ορισμένα τμήματα. Επομένως, στην περιοχή του χώρου πρασίνου και στις εκβολές του ποταμού, ο δρόμος υπογειοποιείται, ενώ αφού επανέλθει στην αρχική του επιφάνεια καταλήγει στον υφιστάμενο κυκλικό κόμβο του νέου λιμανιού.

Στη συνέχεια, για την εξασφάλιση των διαμπερών κινήσεων εντός της περιοχής μελέτης, προτείνεται η χάραξη δρόμων δευτερεύουσας σημασίας και τοπικών

δρόμων καθώς και η αποφυγή των αδιεξόδων. Επιπλέον, για τη διευκόλυνση των συνδέσεων και των μετακινήσεων εντός της περιοχής μελέτης προτείνεται η χάραξη δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων τόσο κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου όσο και ανάμεσα στις προτεινόμενες χρήσεις γης. Έπειτα, τα δίκτυα αυτά δύναται να ενωθούν με αυτά που προτάθηκαν στην περιοχή της ‘μαρίνας Λεμεσού’, τα οποία με τη σειρά τους θα ενώνονται με την ανάπλαση που έγινε στο υπόλοιπο θαλάσσιο μέτωπο.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο περιοχής μελέτης
- Προτεινόμενη Λεωφόρος
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- (P) Χώρος στάθμευσης
- Εμπορευματικό Κέντρο
- Οικιστική Ανάπτυξη
- Καρνάγιο
- Επίκεντρο Αναψυχής
- Χώρος πρασίνου/ πλατείας
- Τοπικά πάρκα
- Γραμμικό πάρκο ποταμού Γαρύλλης
- Ποταμός Γαρύλλης
- Ενωδρείο
- Παραλία λουόμενων
- Πολιτιστικό Επίκεντρο
- Προτεινόμενοι δρόμοι

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ 4

ΚΛΙΜΑΚΑ:
 1:2000

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ
 ΠΕΡΙΟΧΕΣ
 ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ:
 ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΚΛΕΟΒΟΥΛΟΥ

ΒΟΛΟΣ 2011



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο περιοχής μελέτης
- Προτεινόμενη Λεωφόρος
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Ⓟ Χώρος στάθμευσης
- ▨ Βλάστηση τοπικών φυτών
- Γρασίδι
- ▨ Κήπος
- Πλακοστώσεις
- Παιδική χαρά
- Συντριβάνια
- Επίκεντρο Αναψυχής
- Ενυδρείο
- Πολιτιστικό Επίκεντρο
- Παραλία λουόμενων
- Προτεινόμενοι δρόμοι

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΧΑΡΤΗΣ 5

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΠΑΡΑΛΙΑΣ-
ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ:
1:2000

ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ:
ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΚΛΕΟΒΟΥΛΟΥ

ΒΟΛΟΣ 2011

5.3. ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Μετά την πρόταση ανάπλασης που προηγήθηκε, για να γίνει εφικτός ο στόχος που τέθηκε, θα πρέπει να συσταθεί φορέας υλοποίησης των έργων. Αρχικά, είναι απαραίτητο να εκδοθούν συγκεκριμένες κανονιστικές ρυθμίσεις σύμφωνα με τις οποίες θα ορίζονται οι χρήσεις γης, οι όροι δόμησης και ορισμένοι ειδικοί κανονισμοί για καθεμία από τις προτεινόμενες περιοχές. Έπειτα απαιτείται η σύσταση ενός φορέα υλοποίησης και διαχείρισης της περιοχής ανάπλασης στον οποίο θα εμπλέκονται και οι ιδιοκτήτες γης και το δημόσιο. Συγκεκριμένα, στο φορέα υλοποίησης θα συμμετέχει το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, ο Κ.Ο.Τ, ο Δήμος Λεμεσού, η Αρχή Λιμένων και Ενώσεις πολιτών. Οι αρμοδιότητες του φορέα αυτού, κατ' αρχήν αφορούν την εύρεση πηγών χρηματοδότησης ενώ στη συνέχεια θα έχει την ευθύνη για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και τον συντονισμό των φορέων που εμπλέκονται στο σχεδιασμό. Αφού γίνουν όλα αυτά, θα πρέπει ο φορέας να οργανώσει το πρόγραμμα υλοποίησης, δηλαδή να ορίσει τη σειρά και το χρονοδιάγραμμα των έργων, ενώ στις αρμοδιότητές του εμπίπτει και η επίβλεψη των εργασιών.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση, θα στοχεύει αφενός στα κρατικά κονδύλια και αφετέρου στα κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παρέχονται για σκοπούς εκτέλεσης αναπτυξιακών έργων. Ο φορέας θα πρέπει ακόμη να επιδιώξει την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων μιας και το κόστος είναι πολύ μεγάλο. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα πρόγραμμα από το οποίο θα παρέχονται δάνεια με μηδενικό ή χαμηλό επιτόκιο έτσι ώστε οι θιγόμενοι ιδιοκτήτες να μπορούν να ξαναφτιάξουν ότι τους ζητήθηκε να κατεδαφιστεί (κατοικία, αποθήκες, εμπορικά καταστήματα). Έτσι, κατά τη φάση υλοποίησης δεν θα δημιουργηθούν μεγάλες αντιδράσεις που οδηγούν σε δικαστικές διαμάχες και καθυστερούν την εκτέλεση των έργων καθώς εύλογο θα ήταν να γίνει ένας ανοιχτός διάλογος όχι μόνο με τους εμπλεκόμενους φορείς αλλά και με τους πολίτες με σκοπό να αποδεχθούν το έργο και να στηρίξουν όλες τις διαδικασίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A. Ελληνόγλωσσα

Γεωργανάς Σ. (2005) *Άρθρο: Μια Ολυμπιάδα φτάνει? Βαρκελώνη εναντίον Αθήνας, μέρος 1^ο* [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: <http://e-rooster.gr/11/2005/185>> [πρόσβαση 30 Ιουνίου 2011]

Γοσποδίνη Α. (2000) 'Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες 'χρήσεις' του αστικού σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις' στο *Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Γοσποδίνη Α. (2006) 'Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης' στο Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εδόσεις Κριτική

Θερμού Μ. (2011) *Άρθρο: Το νέο Κέντρο Πολιτισμού στο Φαληρικό Δέλτα: Νέα Εθνική Βιβλιοθήκη και Νέα Εθνική Λυρική Σκηνή δια χειρός Ρέντσο Πιάνο και δωρεά του Ιδρύματος Νιάρχου* [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.tovima.gr/culture/article/?aid=408762>> [πρόσβαση 24 Σεπτεμβρίου 2011]

Ιωάννου Γ. (2010) *ΛΕΜΕΣΟΣ Τα έργα οζυγόνο για οικονομία* [διαδίκτυο (online)]. Ηλεκτρονική εφημερίδα «η σημερινή». Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.sigmalive.com/simerini/news/local/283414>> [πρόσβαση 25 Ιουλίου 2011]

Ιωάννου Γ. (2010) *Μεγαλώνει το λιμάνι της Λεμεσού.* [διαδίκτυο (online)]. Ηλεκτρονική εφημερίδα «η σημερινή». Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.sigmalive.com/simerini/news/local/243247>> [πρόσβαση 28 Ιουνίου 2011]

Καραγεώργου Ε. (2011) *Άρθρο: Παρέμβαση-μαμούθ στο Φαληρικό Δέλτα* [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.capital.gr/news.asp?details=1162855>> [πρόσβαση 24 Σεπτεμβρίου 2011]

Καρύδης Δ. (2006) *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Αθήνα: Παπασωτηρίου

Λεμεσόσblog (2010), *Αρχές Οκτωβρίου το Παλιό Λιμάνι* [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.lemesos-blog.com/10/02/%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9/>> [πρόσβαση 25 Ιουλίου 2011]

Νικολαΐδης Π. (2008) 'Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία Μαρίνας στη Λεμεσό', Λεμεσός: Οίκος Νικολαΐδη και Συνεργάτες

Πιλαβάκη, Κ. (1977) *Η Λεμεσός σ' άλλους καιρούς*, Λεμεσός

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

Σημαιοφορίδης Γ. (1998) 'Η ελληνική πόλη και οι νέες αστικές συνθήκες' στο Infussi F. Και Σημαιοφορίδης Γ. *Πρόγραμμα 'Ηρακλής': Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora Γραφικές Τέχνες

Σολομωνίδου Α. (2008) *Λεμεσός – Μνήμες παρελθόντων ετών*, Λεμεσός: Ο Φιλελεύθερος βιβλιοθήκη

Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ. (1995) *Αστική Ανάπλαση: Πολεοδομία – Δίκαιο – Κοινωνιολογία*, ΤΕΕ

Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού (2011) 'Πρόνοιες και μέτρα πολιτικής', Λευκωσία: Υπουργείο Εσωτερικών - Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως

Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού: Τροποποιημένο (2003) 'Πρόνοιες και μέτρα πολιτικής', Λευκωσία: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως

ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ (2010) *Αναδεικνύεται σε χρυσό μίλι* [διαδίκτυο (online)]. Λεμεσόσblog. Διαθέσιμο στο: <URL:<http://www.lemesos-blog.com/11/04/%CF%84%CE%BF-%CF%87%CF%81%CF%85%CF%83%CF%8C-%CE%BC%CE%AF%CE%BB%CE%B9/>> [πρόσβαση 2 Αυγούστου 2011]

B. Ξενόγλωσση

Busquets J. (2005) 'Barcelona revisited: Transforming the city within the city' in Charlesworth E., *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, Architectural Press

Butuner B. (2006) *Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue*, 42nd ISoCaRP Congress [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.isocarp.net/Data/case_studies/792.pdf> [πρόσβαση 30 Ιουνίου 2011]

Clos J. (2001) *Sustainable economic transformation and decentralization in Barcelona, Spain*, [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.un.org/ga/Istanbul+5/13-Spain.PDF>> [πρόσβαση 24 Σεπτεμβρίου 2011]

Craig-Smith S. J. and Fagence M. (1995), *Recreations and Tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment*, Westport: Praeger Publishers

Galdini R. (2005) *Urban Regeneration Process: The Case of Genoa, An Example of Integrated Urban Development Approach*, 45th Congress of the European Regional Science Association: "Land Use and Water Management in a Sustainable Network Society" [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa05/papers/426.pdf>> [πρόσβαση 11 Ιουλίου 2011]

Gospodini A. (2001) *Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities: A framework of Redesigning space*, Elsevier Science

Hastoglou V. (1998) *Restructuring the city: International Urban Design Competitions for Thessaloniki*, Britain: Andreas Papadakis Publisher

Hoyle B. S. and Pinder D. A., (1992) *European port cities in transition*, London: Belhaven Press

Karachalis N., Kyriazopoulos E. (2006) *Greek port cities in transition: Regeneration strategies, waterfront development and the role of cultural and tourist resources*

Legislative Council Secretariat (2007) *Spatial Planning and urban renewal in Barcelona* [διαδίκτυο (online)]. Fact sheet. Διαθέσιμο στο <URL:

<http://www.legco.gov.hk/yr07-08/english/sec/library/0708fs07-e.pdf>> [πρόσβαση 24 Σεπτεμβρίου 2011]

Marshall R. (2001) 'Modern ports and historic cities: Genoa and Las Palmas de Gran Canaria' in Marshall R., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press

Roberts P. and Sykes H. (2000) *Urban Regeneration: A handbook*, London: SAGE Publications Ltd.

Γ. Ιστοσελίδες

Αρχή Λιμένων Κύπρου, [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=2&mpath=/5/13>> [πρόσβαση 26 Ιουνίου 2011]

Δήμος Λεμεσού, [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.limassolmunicipal.com.cy/>> [πρόσβαση 28 Ιουνίου 2011]

Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Λεμεσού (2007) *Λεμεσός: ο κινητήρας της Κυπριακής οικονομίας* [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο <URL: http://www.limassolchamber.eu/index.php?show=about_limassol&lang=Gr> [πρόσβαση 25 Ιουλίου 2011]



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000108304

 **SAKURA**[®] W-6U

