

# **ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΩΗΝ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΛΑΡΝΑΚΑΣ ΚΑΙ ΛΕΙΒΑΔΙΩΝ**

## **ΕΓΚΡΙΜΕΝΗ ΕΚΘΕΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ**

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ,  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ & ΣΤΟΧΟΙ**

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ**

**ΛΕΥΚΩΣΙΑ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2016**



<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b>		<b>Σελίδα</b>
1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1.1	Γενικά	5
1.2	Άξονες και Επιδιώξεις	8
1.3	Πολοδομικός Σχεδιασμός και Στόχοι	8
1.4	Αστικός Σχεδιασμός και Στόχοι	10
2.	Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	14
2.1	Όρια και θέση Περιοχής - Σχέση με την Πόλη	14
2.2	Χαρακτηριστικά της περιοχής του Σχεδίου	16
2.3	Λάρνακα και η περιοχή του Σχεδίου	17
2.4	Ιστορική Αναδρομή & Κοινωνική – Οικονομική εξέλιξη	18
2.5	Το καθεστώς ανάπτυξης της περιοχής – Κατανομή Χρήσεων Γης	19
2.6	Περιβαλλοντικά / Φυσικά Χαρακτηριστικά και Εδάφη	24
3.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΤΟΜΕΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ– ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	29
3.1	Πληθυσμός	29
3.2	Απασχόληση	30
3.3	Φυσικό Περιβάλλον – Παράκτια Ζώνη	30
3.4	Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφορία / Μεταφορές	34
3.5	Οικιστική Ανάπτυξη	39
3.6	Βιομηχανική -Βιοτεχνική Ανάπτυξη-Αποθήκες	42
3.7	Εμπορική Ανάπτυξη και Υπηρεσίες	43
3.8	Τουριστική Ανάπτυξη	45
3.9	Γεωργία - Κτηνοτροφία	47
3.10	Εκπαίδευση	49
3.11	Δημόσιες Χρήσεις, Υγεία και Υποδομές Κοινωνικής Μέριμνας	51
3.12	Αρχιτεκτονική, Αστικό Περιβάλλον και Πολιτισμός	51
3.13	Αναψυχή, Ψυχαγωγία και Άθληση	52

4.	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ	54
4.1	Προτεινόμενη Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης	54
4.2	Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης με SWOT Ανάλυση	54
4.3	Καθορισμός αναπτυξιακών κατευθύνσεων	57
4.4	Γενικές Προοπτικές Σχεδίου Περιοχής πρώην Διυλιστηρίων και Αποθηκών Καυσίμων & Υγραερίου	57
4.5	Γενικοί Στρατηγικοί Στόχοι	60
4.6	Στρατηγικοί Στόχοι Αναφορικά με το Περιβάλλον, το Τοπίο και τη Βιομηχανική Κληρονομιά	61
4.7	Στρατηγικοί Στόχοι για την Κοινωνική και Οικονομική Ανάπτυξη	62



# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 Γενικά

1.1.1 Στα πλαίσια της προσπάθειας για λεπτομερέστερο σχεδιασμό περιοχών με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, λόγω της θέσης, των αλληλεπιδράσεων και προοπτικών λειτουργικής ισορροπίας στο ευρύτερο αστικό σύμπλεγμα, έχει αποφασιστεί η ετοιμασία του Σχεδίου Περιοχής για την περιοχή των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου (πρώην περιοχή διυλιστηρίων) στην αστική περιοχή Λάρνακας/Λειβαδιών εντός των ορίων του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας. Υπάρχει ανάγκη πιο λεπτομερούς σχεδιασμού από το Τοπικό Σχέδιο γιατί η περιοχή χρήζει ειδικής προσέγγισης και παραπέρα λεπτομέρειας που θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί μόνο σε επίπεδο Σχεδίου Περιοχής. Το Σχέδιο Περιοχής θα αποτελέσει ένα ανεξάρτητο/αυτοτελές Σχέδιο Ανάπτυξης. Το Σχέδιο αυτό θα εκπονηθεί σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου και θα προδιαγράφει τις γενικές αρχές, αλλά και ειδικές πολιτικές, με βάση τις οποίες θα προάγεται, ρυθμίζεται και ελέγχεται η ανάπτυξη στην περιοχή. Επιπλέον, η άμεση έναρξη της διαδικασίας εκπόνησης του Σχεδίου Περιοχής καθίσταται αναγκαία και επιβεβλημένη λόγω του ότι για πολλά χρόνια η ύπαρξη των εγκαταστάσεων των διυλιστηρίων και αποθήκευσης υγραερίου και καυσίμων, απέτρεπε την ορθολογική ανάπτυξη της περιοχής, δημιουργώντας παράλληλα εστία περιβαλλοντικής ρύπανσης και σοβαρών κινδύνων από ενδεχόμενα ατυχήματα στην άμεση αλλά και στην ευρύτερη περιοχή. Ο τερματισμός λειτουργίας των διυλιστηρίων και η δρομολογηθείσα μετακίνηση και κατάργηση των εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων και υγραερίου, ανοίγουν τον δρόμο για εξυγίανση και ανάπτυξη της περιοχής η οποία θα αποφέρει πολλαπλά οφέλη για ολόκληρο το αστικό συγκρότημα της Λάρνακας.

1.1.2 Στις 04/01/2013, δημοσιεύτηκε το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας 2013 (Εγκριμένο), οι πρόνοιες του οποίου ισχύουν σήμερα και διέπουν την ανάπτυξη και της υπό μελέτη περιοχής. Ανάμεσα στα Έργα Προτεραιότητας που προωθούνται ή θα πρέπει να προωθηθούν για την ευρύτερη περιοχή Λάρνακας, περιλαμβάνεται και η ετοιμασία Σχεδίου Περιοχής για την περιοχή του πρώην Διυλιστηρίου και αποθηκών καυσίμων και υγραερίου. Συγκεκριμένα στις πρόνοιες της παραγράφου 34.2(β) γίνεται αναφορά στο ότι επιείγει η ετοιμασία Σχεδίου Περιοχής, ιδιαίτερα έχοντας υπόψη τις δρομολογηθείσες διαδικασίες μετακίνησης των δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων και υγραερίου. Κατά συνέπεια ενόψει αυτών των δεδομένων και της προοπτικής εξυγίανσης της περιοχής από τις βιομηχανικού τύπου χρήσεις, για την περιοχή θα πρέπει να εκπονηθεί ένα λεπτομερές/σύγχρονο Σχέδιο Περιοχής που να πραγματεύεται σε λεπτομέρεια τις πρόνοιες για ανάπτυξη, ιδιαίτερα ενόψει της δραστηρικής διαφοροποίησης στον χαρακτήρα της περιοχής που θα προκύψει από την μετακίνηση των βιομηχανικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών και υγραερίου και των νέων αναπτυξιακών προοπτικών που διανοίγονται γι' αυτήν.

1.1.3 Το Σχέδιο Περιοχής θα καθορίζει τις κατευθύνσεις για ανάπτυξη της περιοχής με στόχους, προοπτικές και προγραμματισμό της ανάπτυξης, για την επόμενη δεκαετία και με χρονικό ορίζοντα το έτος 2025. Βασικοί στόχοι της εκπόνησης του Σχεδίου είναι η

αξιοποίηση της στρατηγικής σημασίας θέσης της περιοχής, μέσα στο πνεύμα της αειφορίας, η οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη, και η ικανοποίηση των αναγκών του πληθυσμού για στέγαση, εργασία, αναψυχή, τουρισμό και άλλες υποστηρικτικές υπηρεσίες, σε ένα ποιοτικό αστικό περιβάλλον, παράλληλα με την εξυγίανση, αναζωογόνηση, αναβάθμιση και βιώσιμη διαχείριση του φυσικού και περιβαλλοντικού πλούτου.

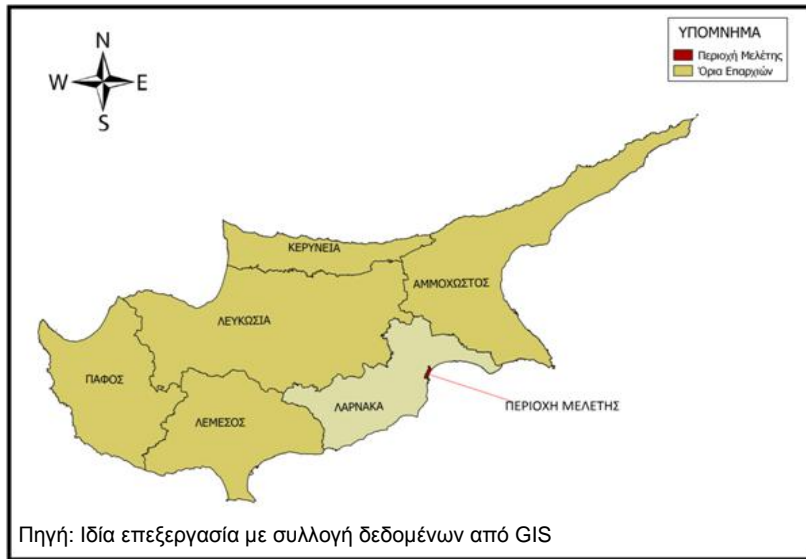
1.1.4 Για την ετοιμασία της παρούσας Έκθεσης έχουν ληφθεί υπόψη, πέρα από τις γενικότερες και ειδικές αρχές και στόχους της Κυβέρνησης όσον αφορά την ανάπτυξη και τις επιμέρους πτυχές της, μια σειρά από προγραμματικά έγγραφα, τόσο στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και σε εθνικό επίπεδο, τα οποία συνδυάζουν τις στρατηγικές επιλογές των αναπτυξιακών πολιτικών με τη χωρική τους διάσταση. Η πλήρης ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και οι θετικές προοπτικές που προκύπτουν, τόσο στο επίπεδο της περαιτέρω βελτίωσης της οικονομίας, της ποιότητας ζωής των πολιτών και της διεύρυνσης του διεθνούς ρόλου της χώρας μας, όσο και στο επίπεδο της προστασίας, διαφύλαξης και διαχείρισης του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου και των φυσικών πόρων, στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης, προσδίδουν μια νέα δυναμική στο επίπεδο του χωροταξικού και πολεοδομικού προγραμματισμού και σχεδιασμού. Η δυναμική αυτή αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στη διαμόρφωση, μεταξύ άλλων, των πολιτικών που πρέπει να διέπουν την προαγωγή, τη διαχείριση και τον έλεγχο της ανάπτυξης στην περιοχή του Σχεδίου.

1.1.5 Επιπλέον η εκπόνηση του Σχεδίου Περιοχής θα στηριχθεί, μεταξύ άλλων, στη διάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης, που θα διαμορφωθεί με επιτόπου έρευνες, επισκόπηση των χρήσεων γης, ανάλυση των διαθέσιμων στατιστικών στοιχείων, συλλογή πληροφοριών και δεδομένων από Τμήματα και Υπηρεσίες, καθώς και με την ανάλυση και αξιολόγηση των εισηγήσεων των Τοπικών Αρχών και του κοινού, στα πλαίσια των διαδικασιών που προβλέπει ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος.

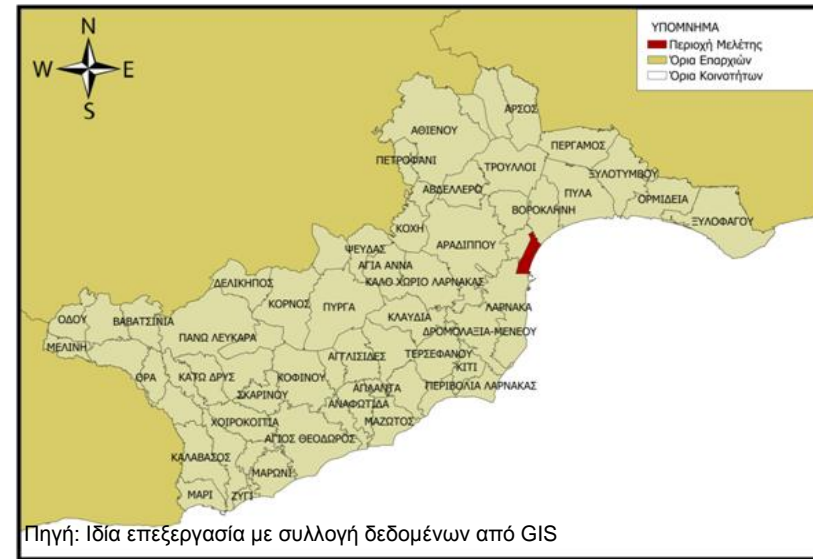
1.1.6 Η παρούσα Έκθεση στηρίζεται σε μια προκαταρκτική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των απόψεων των Τοπικών Αρχών, με βάση τις οποίες προκύπτουν τόσο διάγνωση προβλημάτων όσο και εντοπισμός προοπτικών ανάπτυξης για την περιοχή. Τα πιο πάνω θα αποτελέσουν επίσης τη βάση στη διαμόρφωση της γενικής πολεοδομικής στρατηγικής και των βασικών στόχων του Σχεδίου Περιοχής. Η ουσιαστική ωστόσο εκτίμηση θα γίνει με την παραπέρα επεξεργασία των στοιχείων αυτών και άλλων πληροφοριών στα επόμενα στάδια εκπόνησης του Σχεδίου.

1.1.7 Η περιοχή μελέτης και τα διοικητικά όρια εντός των οποίων εμπήπει, φαίνονται στους **Χάρτες 1,2** και στην αεροφωτογραφία (**Χάρτης 3**) που ακολουθούν.

Χάρτης 1: Χωροταξική θέση της υπό Μελέτη Περιοχής



Χάρτης 2: Περιβάλλουσες περιοχές της υπό Μελέτη Περιοχής



Χάρτης 3: Αεροφωτογραφία με τα όρια της υπό Μελέτη Περιοχής



## **1.2 Άξονες και Επιδιώξεις**

1.2.1 Οι τρεις βασικοί άξονες οι οποίοι διέπουν τόσο την κοινή Ευρωπαϊκή επιδίωξη, αλλά και τις επιδιώξεις σε εθνικό επίπεδο, συνοψίζονται μέσα από την ανάγκη προώθησης της αειφόρου, ισόρροπης και ανταγωνιστικής ανάπτυξης, που εξειδικεύεται στους ακόλουθους στρατηγικούς στόχους:

- (α) Διασφάλιση των προϋποθέσεων για οικονομική και κοινωνική συνοχή, με έμφαση στη λήψη μέτρων για την αναβάθμιση/στήριξη περιοχών που παρουσιάζουν προβλήματα αναπτυξιακής υποβάθμισης και υστέρησης, και προσέλκυση νέων μορφών αναπτύξεων και επενδυτικών πρωτοβουλιών.
- (β) Συνετή διαχείριση, προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προβολή και ανάδειξη των συγκριτικών γεωγραφικών, φυσικών, παραγωγικών και πολιτιστικών πλεονεκτημάτων.
- (γ) Περιορισμός του φαινομένου της αστικής διάχυσης και συγκράτηση των τάσεων για ανάπτυξη σε περιοχές εντός των καθορισμένων ορίων ανάπτυξης σε συνδυασμό με την εκμετάλλευση/αξιοποίηση/επανάχρηση περιοχών που χρησιμοποιούνταν για βιομηχανικές/αποθηκευτικές οχληρές χρήσεις και αποκατάσταση της λειτουργικής τους σχέσης με τις υπόλοιπες αστικές περιοχές.

## **1.3 Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Στόχοι**

1.3.1 Κατά συνέπεια, η πρόκληση την οποία καλείται να αντιμετωπίσει ο πολεοδομικός προγραμματισμός και αστικός σχεδιασμός, για τα επόμενα χρόνια, είναι η διάγνωση και επίλυση των σύγχρονων προβλημάτων και η αντιμετώπιση των κινδύνων και απειλών, με παράλληλη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων, των δυνατοτήτων και των ευκαιριών για την αειφόρο ανάπτυξη των αστικών περιοχών.

1.3.2 Για την αντιμετώπιση αυτής της πρόκλησης, στα πλαίσια ενός ορθολογικού σύγχρονου οράματος, είναι απαραίτητη η εισαγωγή ανανεωμένων στρατηγικών και πολιτικών οι οποίες θα απαντούν με σύγχρονες, ευέλικτες και καινοτόμες πολιτικές σε υφιστάμενες δυσχέρειες και νέους κινδύνους, όπως :

- (α) Η δημιουργία ή συντήρηση χωρικών ανισοτήτων μεταξύ διαφορετικών περιοχών των αστικών συγκροτημάτων.



- (β) Η συνέχιση της υποβάθμισης σημαντικών φυσικών και πολιτιστικών πόρων.
- (γ) Η συνέχιση γεινίασης ασυμβίβαστων χρήσεων που θέτει σε άμεσο κίνδυνο τη δημόσια ασφάλεια και υγεία και επηρεάζει τις ανέσεις του πληθυσμού.
- (δ) Οι δυσκολίες επανάχρησης αστικών περιοχών και η παράταση της μη αποτελεσματικής αντιμετώπισης των ελλειμμάτων σε ποιοτικό αστικό σχεδιασμό.
- (ε) Η συνέχιση των εγγενών προβλημάτων διακίνησης/κινητικότητας με σχεδόν πλήρη εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

1.3.3 Παράλληλα, μια σειρά παραγόντων δημιουργούν ευκαιρίες και δυνατότητες οι οποίες επιβάλλεται να αξιοποιηθούν ορθολογικά για να αντιμετωπισθούν τα υφιστάμενα διαρθρωτικά μειονεκτήματα της περιοχής του Σχεδίου. Τέτοιοι παράγοντες είναι:

- (α) Η αξιοποίηση ευρύτερων χώρων στρατηγικής σημασίας εντός περιοχών ανάπτυξης που προσφέρονται για ολοκληρωμένο σχεδιασμό.
- (β) Η ανάπτυξη και εισαγωγή νέων τεχνολογιών και εργασιακών μεθόδων.
- (γ) Η ανάπτυξη δικτύων, τρόπων και μεθόδων συνεργασίας μεταξύ των περιοχών αστικών συγκροτημάτων και μεταξύ πόλεων σύμφωνα με την αρχή της πολυκεντρικότητας.
- (δ) Η δυνατότητα επιλογής ποικίλων οικονομικών και άλλων δραστηριοτήτων που είναι δυνατό να χωροθετηθούν στην περιοχή, με αποτέλεσμα τη διεύρυνση της τοπικής οικονομικής βάσης.
- (ε) Η επιδίωξη και κατανόηση από τις Τοπικές Αρχές/κοινωνίες της αξίας λελογισμένης (βιώσιμης) διαχείρισης τόσο των φυσικών πόρων, όσο και της βιομηχανικής/πολιτιστικής κληρονομιάς.

1.3.4 Τα πιο πάνω προδιαγράφουν τα κύρια χαρακτηριστικά του πολεοδομικού προγραμματισμού και σχεδιασμού, ο οποίος θα είναι ενιαίος και διαχρονικός, ώστε να καλύψει όλες τις διαστάσεις της ανάπτυξης της περιοχής αυτής. Ο σχεδιασμός θα είναι ενιαίος ώστε να διασφαλιστεί η συνοχή, η συλλειτουργία και συνέργεια μεταξύ του συνόλου των παραγωγικών χρήσεων και των στοιχείων που τον απαρτίζουν και κατ' επέκταση να βελτιστοποιηθούν τα αποτελέσματα, μέσα από τις κοινωνικές - οικονομικές διεργασίες, στα πλαίσια πάντα των αρχών της βιωσιμότητας. Θα είναι επίσης διαχρονικός για να καταστεί δυνατή η προσαρμογή του Σχεδίου στις

μεταβαλλόμενες και συχνά απρόβλεπτες συνθήκες που επηρεάζουν την ανάπτυξη. Επίσης πολλές παράμετροι, όπως και οι επιπτώσεις τους στο χώρο, θα συνεκτιμηθούν προσεκτικά για τη διαμόρφωση της κεντρικής φιλοσοφίας του σχεδιασμού, όπως:

- (α) Η αξιοποίηση των υφισταμένων θετικών παραγόντων και η δημιουργία νέων προοπτικών ενίσχυσης και διεύρυνσης της οικονομικής δραστηριότητας, σε συνδυασμό με την παροχή ευκαιριών απασχόλησης και διαμονής, θα αποτελέσουν την κινητήρια δύναμη της μελλοντικής ανάπτυξης.
- (β) Η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής και η υποστήριξη του Τουρισμού / Αναψυχής, του Εμπορίου, των Υπηρεσιών, της Εκπαίδευσης και Έρευνας & Τεχνολογίας, δηλαδή των διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων για τη δημιουργία μιας οικονομίας εύρωστης, ευέλικτης και ανθεκτικής.
- (γ) Η λειτουργική οργάνωση/αναβάθμιση του περιβάλλοντος και προβολή της Περιοχής του Σχεδίου, του χαρακτήρα, του ρόλου και της φυσιογνωμίας της περιοχής στο σύνολο του αστικού συμπλέγματος και παραπέρα.

## **1.4 Αστικός Σχεδιασμός και Στόχοι**

1.4.1 Τις τελευταίες δεκαετίες εισάγονται νέες προτεραιότητες στον Πολεοδομικό και Αστικό Σχεδιασμό σε παγκόσμια και ευρωπαϊκή κλίμακα (π.χ. αειφορία, ενεργειακή επάρκεια και οικονομία, βιώσιμη κινητικότητα, ενεργός πολεοδομία, ευέλικτες πολιτικές για αξιοποίηση ευκαιριών κ.λπ.) συγχρόνως με τις παλαιότερες (λειτουργικότητα, επάρκεια χώρων και εγκαταστάσεων κ.λπ.). Η περιοχή μελέτης προσφέρεται για εφαρμογή αρχών/διαδικασιών Αστικού Σχεδιασμού καθότι αφορά πολεοδόμηση σε μια εστιασμένη/εξειδικευμένη κλίμακα. Σε μια τέτοια προσέγγιση, θα ήταν δυνατό εξ' υπαρχής να χρησιμοποιηθούν σχέδια και τρισδιάστατες απεικονίσεις καθώς βέβαια και άλλα μέσα όπως εργαλεία καταγραφής, ανάλυσης και επεξεργασίας δεδομένων (π.χ. GIS), εργαλεία οργάνωσης της δράσης κ.λπ.

1.4.2 Ο Αστικός Σχεδιασμός πέραν της οργάνωσης / ανάπτυξης ανοικτών δημόσιων και ιδιωτικών χώρων, επεξεργάζεται και τη σχέση μεταξύ δομημένων στοιχείων και ανοικτών χώρων (π.χ. η γραμμή δόμησης, η μορφολογία / ογκοπλαστική των κτιρίων κ.λπ.). Στην προκειμένη περίπτωση η Μελέτη αφορά ορθολογική ένταξη / επανένταξη της υπό αναφορά περιοχής στον ιστό της πόλης, αξιοποιώντας τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και ενισχύοντας παράλληλα ή και συμπληρώνοντας, τα θετικά, μοναδικά στοιχεία και λειτουργίες του παραλιακού μετώπου, αλλά και ευρύτερα του αστικού συμπλέγματος της Λάρνακας.

1.4.3 Ο Αστικός Σχεδιασμός μπορεί να προσθέσει ποιότητα τόσο στο επίπεδο του παραγόμενου προϊόντος (χώρου, λειτουργιών κ.λπ.), όσο και σε επίπεδο διαδικασίας. Σε μια απλά 'περιγραφική' προσέγγιση, κάθε αστική ανάπτυξη είναι

αυτομάτως (de facto) αποτέλεσμα αστικού σχεδιασμού. Από μια 'αναλυτική' σκοπιά, αστικός σχεδιασμός είναι η διαδικασία μέσω της οποίας προκύπτει ένα αστικό περιβάλλον. Μέσα από έναν 'κανονιστικό' φακό, μόνο αστική ανάπτυξη επαρκούς αξίας ή ποιότητας είναι αποτέλεσμα αστικού σχεδιασμού. Κατά συνέπεια, ο αστικός σχεδιασμός είναι - ή θα πρέπει να είναι - η διαδικασία μέσω της οποίας δημιουργούνται ποιοτικότερα αστικά περιβάλλοντα.

1.4.4 Ο αστικός σχεδιασμός δεν μπορεί να είναι τίποτε λιγότερο από τη διαδικασία δημιουργίας ποιοτικού χώρου/αστικού τοπίου, έχοντας στο επίκεντρο την επιδίωξη για ενθάρρυνση της κοινωνικής επαφής / συναναστροφής και επικοινωνίας στην δημόσια σφαίρα / δημόσιο χώρο, σε ένα ποιοτικό ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον. Παράλληλα, πέρα από την επιδίωξη ποιοτικού περιβάλλοντος, ο αστικός σχεδιασμός πρέπει να στοχεύει και στην ενεργοποίηση εγγενών, ή τη δημιουργία νέων, πηγών / στοιχείων του χώρου, που θα αποτελέσουν το έναυσμα για την οικοδομική / οικονομική / περιβαλλοντική και κοινωνική αναζωογόνηση αδρανών, συχνά για διάφορους λόγους, υποβαθμισμένων περιοχών.

1.4.5 Συναφής με αυτή την επιδίωξη είναι η φιλοσοφία / προσέγγιση του 'Αστικού Βελονισμού' (Urban Acupuncture). Όπως και στην ιατρική επιστήμη (βελονισμός-μέθοδος θεραπείας διαφόρων ασθενειών), ο αστικός βελονισμός είναι μια προσέγγιση 'θεραπευτική' σε ότι αφορά πάσχουσες / υποβαθμισμένες περιοχές στον αστικό ιστό, αλλά και βελτίωσης της λειτουργίας και της αποδοτικότητας ενός αστικού συστήματος, μέσω μιας σειράς καλά σχεδιασμένων πολεοδομικών παρεμβάσεων, επηρεασμένων από τη φιλοσοφία και τις μεθόδους του βελονισμού. Η ενεργοποίηση / τόνωση εγγενών αξιών / πλεονεκτημάτων μιας περιοχής, μπορεί να έχει άμεσα βελτιωτικά αποτελέσματα αλλά και να τονώσει ή να αναζωογονήσει έναν κουρασμένο, στάσιμο και παρηκμασμένο αστικό οργανισμό.

1.4.6 Στα πλαίσια του αστικού βελονισμού και συναφών αστικών παρεμβάσεων, εμπεριέχεται η επιλογή και ανάδειξη 'μαγνητών' ποικιλίας δραστηριοτήτων, ως η πιο σωστή διαδικασία προς αποκατάσταση ή και ενίσχυση της αστικότητας. Αυτό αναμένεται να επενεργήσει θετικά και υποστηρικτικά στην παραπέρα ενίσχυση και αναζωογόνηση και του Αστικού Εμπορικού Κέντρου με όλα τα ευεργετικά αποτελέσματα στο σύνολο της πόλης.

1.4.7 Σχετικό με τα πιο πάνω είναι και το θέμα των ψηλών κτιρίων στις Κυπριακές πόλεις και η μελέτη της πολεοδομικής σκοπιμότητας και των δυνατοτήτων χωροθέτησης τους. Μελέτη που ανατέθηκε στον ιδιωτικό τομέα για τον σκοπό αυτό επικεντρώθηκε στην αξιολόγηση της δυνατότητας εισαγωγής πιο εξειδικευμένης από την ισχύουσα διακριτική ευχέρεια, πολιτικής για τη χωροθέτηση ψηλών κτιρίων, που απορρέει από τις σημερινές πρόνοιες των Σχεδίων και των κτιρίων με σχετικά περιορισμένο αριθμό ορόφων. Πέραν τούτου η μελέτη εξετάζει ταυτόχρονα τις δυνατότητες χρησιμοποίησης εργαλείου πολιτικής για ψηλά κτίρια ,προς τον σκοπό απάμβλυνσης υφιστάμενων προβλημάτων των Αστικών Κέντρων και Αξόνων Δραστηριότητας, πρόληψης δημιουργίας προβλημάτων από πιέσεις για ανάπτυξη καθώς και αποφυγής δημιουργίας νέων προβλημάτων που αναμένεται να προκύψουν λόγω εμφάνισης ψηλών κτιρίων ή στην χειρότερη περίπτωση απάμβλυνση τους.

1.4.8 Προκαταρκτικά η μελέτη για την ευρύτερη περιοχή Λάρνακας έχει καταδείξει ότι στη συγκεκριμένη περιοχή των πρώην Διυλιστηρίων, θα ήταν δυνατό να εξεταστεί το ενδεχόμενο χωροθέτησης ψηλών κτιρίων. Τα ψηλά κτίρια προσδίδουν γόητρο πέραν της εξοικονόμησης γης και της ανάπτυξης, κατά πολλούς, της οικονομίας. Για να επιτευχθούν όμως αυτά, τα κτίρια πρέπει να χωροθετούνται με σωστό τρόπο και σε σωστές τοποθεσίες, δηλαδή, συγκεντρωμένα (agglomeration = γεινίαση επαγγελματικών δραστηριοτήτων) και κοντά σε συγκοινωνιακούς κόμβους. Το αντίθετο φέρνει προβλήματα και μείωση της παραγωγικότητας. Η ύπαρξη γνώσης, μαζί με την μείωση του χρόνου διακίνησης αυξάνει τους μισθούς και δημιουργεί οικονομική ορμή.

1.4.9 Καλές συγκοινωνίες μας επιτρέπουν να χτίσουμε ψηλά, το οποίο βοηθά την οικονομία. Ο δείκτης του πόσο ψηλά πρέπει να ανεγερθούν σε συγκεκριμένη περιοχή κάποια κτίρια, που προϋποθέτουν και αύξηση πυκνότητας, είναι ο βαθμός ευκολίας/ανάπτυξης της εκεί συγκοινωνίας/υποδομών. Κατά συνέπεια, ψηλά κτίρια θα ήταν σκόπιμο να χωροθετούνται μόνο αν ο χώρος είναι κατάλληλος και εάν συμβάλλουν στην επίλυση του κυκλοφοριακού με την βοήθεια και των ιδιωτών. Η μεγαλύτερη αξία, κατά μια άλλη θεώρηση βέβαια ενός τόπου είναι ο κόσμος του και ο ιδιαίτερος χαρακτήρας του, δηλαδή ο πολιτισμός, που αντικατοπτρίζεται όχι αναγκαστικά από κάτι πανύψηλο αλλά από κάτι ενδεχομένως μικρό και ταπεινό όπως ένα μονοπάτι ή μια μικρή πλατεία. Ψηλά κτίρια στη Λάρνακα θα μπορούσε να υλοποιηθούν ενόσω χωροθετούνται μόνο σε μια περιοχή, αφού αναπτυχθούν δημόσιες συγκοινωνίες και εξασφαλιστεί η οικονομική συμβολή του ιδιωτικού τομέα χωρίς να επηρεάζεται ο κυπριακός χαρακτήρας και η κλίμακα του αστικού τοπίου.

1.4.10 Κύριος σκοπός πρέπει να είναι η ανθρωποκεντρική διάσταση δηλαδή η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής εντός και εκτός κτιρίων και αποφυγή τυχόν υποβάθμισης της. Διότι είναι αυτό που σε τελική ανάλυση δημιουργεί τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στην όποια περιοχή των αστικών συγκροτημάτων. Αυτό τέθηκε σαν κύριο κριτήριο και στην επιλογή των περιβαλλοντικών περιοχών που μπορούν να δεχτούν ψηλά κτίρια. Τέτοιες περιοχές είναι :

- Προβληματικές περιοχές – άξονες, περιοχές εμπορικών αστικών κέντρων.
- Περιοχές εκτός αστικού κέντρου, που χρήζουν αναβάθμισης ή και έγκαιρου προληπτικού σχεδιασμού.
- Περιοχές με μεγάλες αναπτυξιακές πιέσεις και οι οποίες περιοχές χρήζουν αιεφόρου αντιμετώπισης. Το αστικό συγκρότημα Λευκωσίας είναι σε υποδεέστερη κατάσταση λόγω της γραμμής αντιπαράταξης ενώ οι υπόλοιπες τρεις παράλιες πόλεις, μεταξύ των οποίων και η Λάρνακα, είναι σε πλεονεκτικότερη θέση λόγω της ύπαρξης της θάλασσας, τουρισμού, λιμανιών και αερολιμένων.

1.4.11 Τα ψηλά κτίρια μέχρι και 15 ορόφους ήδη εμφανίστηκαν στο αστικό εμπορικό κέντρο της Λάρνακας και η εντύπωση που δημιουργούν δεν είναι η καλύτερη διότι, σύμφωνα με την πιο πάνω μελέτη, έχουν ξεφύγει από την κλίμακα του χώρου και ξεχωρίζουν σαν 'πιεσμένοι όγκοι', και όχι σαν ελκυστικά σημεία αναφοράς. Οι πιέσεις για χωροθέτηση ψηλών κτιρίων αντιμετωπίζονται στην περίπτωση της Λάρνακας ως ευκαιρίες για τη δημιουργία εμπορικών/οικονομικών συμβόλων, σημείων

αναφοράς και αναζωογόνησης των βιομηχανικών περιοχών των πρώην Διυλιστηρίων που είναι υπό κατάργηση και του Λιμανιού που είναι υπό ανακατασκευή, με σκοπό και την προστασία των εναπομεινάντων οπτικών φυγών προς το στοιχείο της θάλασσας.



## 2. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

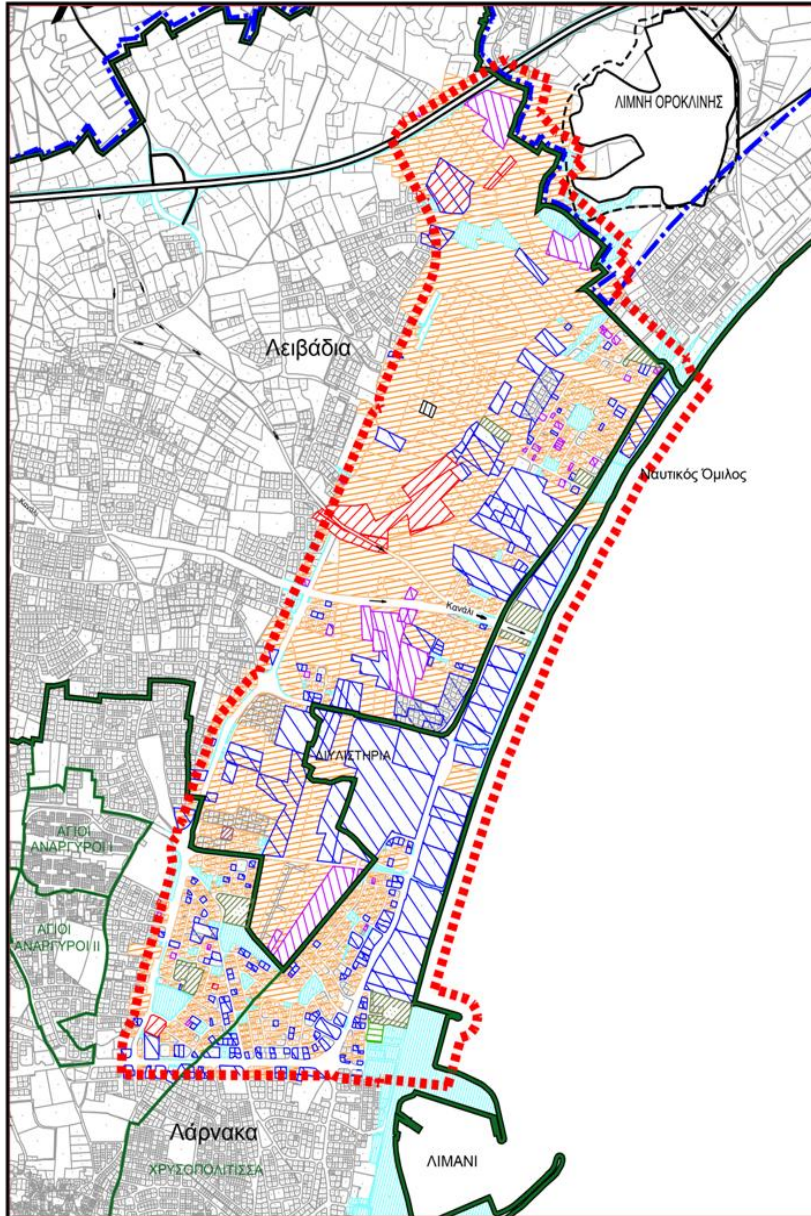
### 2.1 Όρια και θέση Περιοχής – Σχέση με την Πόλη

2.1.1 Η Περιοχή του Σχεδίου καλύπτει έκταση 4,209 km<sup>2</sup> περίπου (420,92 εκτάρια), δηλαδή το 3,46 % της συνολικής έκτασης της περιοχής που βρίσκεται εντός των ορίων του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, και περιλαμβάνει τμήματα των διοικητικών περιοχών του Δήμου Λάρνακας (ενοριών Σωτήρος, Χρυσοπολίτισσας) και του Δήμου Λειβαδιών, όπως φαίνεται στον **Πίνακα 2.1**. Διοικητικά, η περιοχή του Σχεδίου Περιοχής εμπίπτει στην Επαρχία Λάρνακας και εκτείνεται βόρεια του παραδοσιακού / εμπορικού πυρήνα της πόλης.

<b>ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ πρώην Διυλιστηρίων και Αποθηκών Πετρελαιοειδών και Υγραερίου Λάρνακας</b>	
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1: ΕΚΤΑΣΗ ΓΗΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</b>	
<b>ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ</b>	<b>ΕΚΤΑΣΗ (Ha)</b>
Δήμος Λάρνακας	149,41
Δήμος Λειβαδιών	271,51
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>420,92</b>
<u>Σημείωση:</u> Έκταση από νέα κτηματική βάση Τμήματος Κτηματολογίου και Χωρομετρίας	

2.1.2 Η περιοχή που συνίσταται από τμήματα των διοικητικών περιοχών των Δήμων Λάρνακας και Λειβαδιών, κατέχει μια προνομιούχα θέση στην κεντρική περιοχή του αστικού συγκροτήματος της Λάρνακας. Εφάπτεται νοτίως του Αστικού Κέντρου Λάρνακας και καταλαμβάνει ουσιαστικό μέρος του παραλιακού μετώπου, μήκους περίπου 2,7 km.

2.1.3 Στον Χάρτη που ακολουθεί (**Χάρτης 4**), δείχνεται το ιδιοκτησιακό καθεστώς των τεμαχίων γης στην περιοχή μελέτης.



**Χάρτης 4: Ιδιοκτησιακό Καθεστώς στην Περιοχή Μελέτης**

**Υπόμνημα**

- Περιοχή Μελέτης
- Διοικητικά Όρια
- Όριο Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας
- Οδικό Δίκτυο, Αυτοκινητόδρομοι

**Ιδιοκτησιακό Καθεστώς:**

- Ελληνοκυπριακή Γη
- Companies
- Κρατική Γη
- Αρμένικη Γη
- Community άλλοι
- Χριστιανικοί Οργανισμοί
- Τουρκοκυπριακή Γη
- Λατίνικη Γη
- Άλλες κατηγορίες

Πηγή: Ιδία επεξεργασία με συλλογή δεδομένων/πληροφοριών από το Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας

## 2.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής του Σχεδίου

2.2.1 Η περιοχή του Σχεδίου αποτελεί στρατηγικό χώρο του αστικού συγκροτήματος (παραλία, οδικά δίκτυα, χρήσεις γης). Όμως είναι επιβαρυνμένη εδώ και πολλές δεκαετίες, τόσο οπτικά όσο και περιβαλλοντικά, με οχληρές χρήσεις (πρώην διυλιστήριο και αποθήκες πετρελαιοειδών και υγραερίου), με αποτέλεσμα τη στασιμότητα και τη σταδιακή υποβάθμιση της.

2.2.2 Στο παρόν στάδιο παρατηρείται αποκοπή των βόρειων/ανατολικών παραλιακών τουριστικών περιοχών του αστικού συγκροτήματος από την υπόλοιπη πόλη λόγω της παρεμβολής των δεξαμενών. Παράλληλα, οι εγκαταστάσεις που εκτείνονται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, αποκόπτουν την υπόλοιπη πόλη που βρίσκεται στην άμεση ενδοχώρα από τη θάλασσα (Χάρτης 5).

2.2.3 Λόγω της επικείμενης μετακίνησης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου, απαιτείται ολοκληρωμένος σχεδιασμός της περιοχής, που θα αποσκοπεί στην αποκατάσταση της μέσα από μια ολοκληρωμένη πολεοδομική μελέτη.



Χάρτης 5: Τεμάχια στα οποία υπάρχουν εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου

A/A	ΜΟΝΑΔΑ
1	ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ ΧΟΛΤΙΝΓΚΣ ΛΤΔ (Petrolina Oils)
2	ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ ΧΟΛΤΙΝΓΚΣ ΛΤΔ (Πετρολίνα Γκαζ Λτδ)
3	ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ ΧΟΛΤΙΝΓΚΣ ΛΤΔ (Agip Gas Installation)
4	INTERGAZ LTD
5α	Κυπριακή Εταιρεία Αποθήκευσης Πετρελαιοειδών Λτδ (Κυπριακό Διυλιστήριο Πετρελαίου Λτδ)
5β	Δεξαμενή T-3004
6	ΣΥΝΕΡΓΚΑΖ ΛΤΔ
7α	ΕΧΧΟΝΜΟΒΙΛ Ltd (Δεξαμενή Ε8)
7β	ΕΧΧΟΝΜΟΒΙΛ Ltd (Ανατολική Μονάδα)
7γ	ΕΧΧΟΝΜΟΒΙΛ Ltd (Δυτική Μονάδα)
8α	Ελληνικά Πετρέλαια Κύπρου Λτδ (Ανατολική Μονάδα) Αέριο
8β	Ελληνικά Πετρέλαια Κύπρου Λτδ (Δυτική Μονάδα) Πετρελαιοειδή
9	Centragas-Installations
10	ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ ΧΟΛΤΙΝΓΚΣ ΛΤΔ (LINA)



Πηγή: Ίδια επεξεργασία



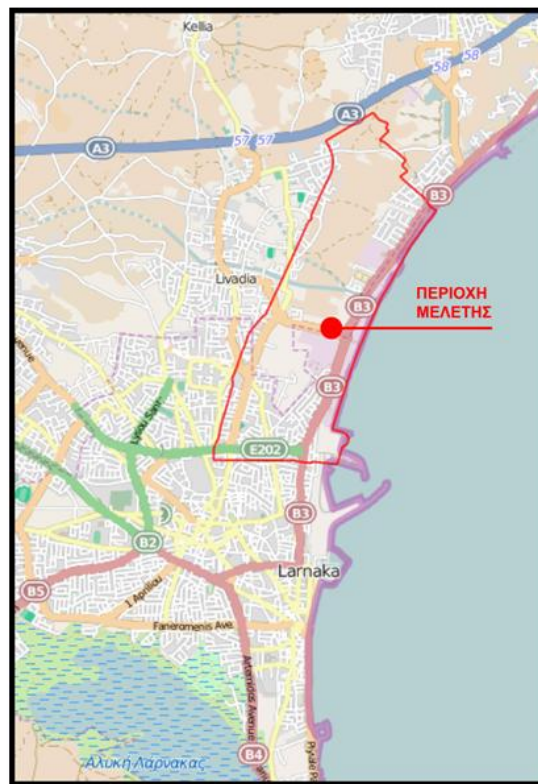
## 2.3 Λάρνακα και η περιοχή του Σχεδίου

2.3.1 Ο ρόλος της Λάρνακας, ιδιαίτερα σε σχέση με τις στρατηγικής σημασίας συγκοινωνιακές υποδομές που διαθέτει (Διεθνής Αερολιμένας, Λιμάνι, Μαρίνα, προσβάσεις σε τρεις αυτοκινητόδρομους), αναδεικνύεται ως βασική πύλη της Κύπρου και συνδετικός κόμβος της χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο. Αυτός ο ρόλος του κόμβου και της ταχείας και εύκολης πρόσβασης της Λάρνακας, αφορά και την περιοχή του Σχεδίου η οποία μπορεί, στη βάση αυτών των γεωγραφικών πλεονεκτημάτων και θεμάτων εγγύτητας, να αναπτυχθεί και με διευκολύνσεις τόσο τοπικής όσο και περιφερειακής/εθνικής εμβέλειας. Ακολουθεί **Οδικός Χάρτης (Χάρτης 6)** της περιοχής.

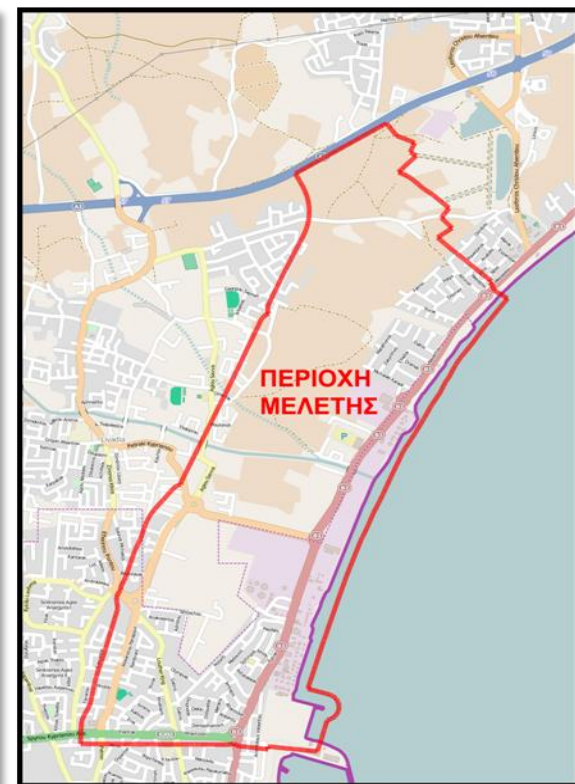
**Χάρτης 6:** Οδικός Χάρτης περιοχής Σχεδίου Περιοχής



Πηγή: [www.mapsofcyprus.co.uk](http://www.mapsofcyprus.co.uk)



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



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

## 2.4 Ιστορική Αναδρομή – Κοινωνική & Οικονομική Εξέλιξη

2.4.1 Η συμφωνία για την κατασκευή του Κυπριακού Διυλιστηρίου Πετρελαίου Λίμιτεδ (ΚΔΠΛ) μεταξύ της Κυπριακής Κυβέρνησης και τριών (3) Εταιρειών Πετρελαιοειδών υπογράφηκε το 1965 και αμέσως μετά η συμφωνία επικυρώθηκε από τη Βουλή των Αντιπροσώπων και έγινε ο νόμος 42/65. Το 1966 η Κυπριακή Κυβέρνηση διέθεσε 15%, από τα 50% των μετοχών που εδικοιούτο για να αγοράσει μετοχές και τέταρτη εταιρεία πετρελαιοειδών. Η κατασκευή των εγκαταστάσεων του ΚΔΠΛ το 1969 συμπληρώθηκε σε δύο περίπου χρόνια όπου και άρχισε τη λειτουργία του το 1972. Το ΚΔΠΛ τερμάτισε την λειτουργία του τον Απρίλιο του 2004.

2.4.2 Η οικονομική και κοινωνική εξέλιξη στην περιοχή αναπόφευκτα επηρεάστηκε από την ύπαρξη και λειτουργία των Διυλιστηρίων και των αποθηκευτικών εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών και υγραερίου. Η ύπαρξη των βιομηχανικών εγκαταστάσεων αποτέλεσε για πολλά χρόνια τροχοπέδη στην κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Ενώ η περιοχή καταλαμβάνει μια δεσπτόζουσα θέση στην παραλιακή περιοχή του Δήμου Λάρνακας/Λειβαδιών, εντούτοις ο χαρακτήρας της παρέμεινε κυρίως βιομηχανικός με ότι αυτό συνεπάγεται, από άποψη αισθητικής προβολής, ασυμβατότητας με τις γειτνιάζουσες χρήσεις, οχληρίας, ύπαρξης κινδύνων πρόκλησης ατυχημάτων κ.ο.κ.

2.4.3 Παρά τα πιο πάνω αρνητικά δεδομένα, η περιοχή, όπως και η πόλη της Λάρνακας, λόγω της κεντρικής γεωγραφικής της θέσης και της άριστης προσβασιμότητας της, καθώς και λόγω της εγγύτητας της με τις άλλες πόλεις/επαρχίες, θεωρείται ως ιδιαίτερα πλεονεκτική σε χωροταξικό και αναπτυξιακό επίπεδο. Η πόλη της Λάρνακας δεν έχει δορυφορικού τύπου εξαρτήσεις από άλλες πόλεις και έχει αναπτύξει μια σχετική λειτουργική αυτονομία, συνιστώντας ένα δυναμικό πόλο εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων ακόμη και υπερτοπικού χαρακτήρα.



Πηγή: <https://larnacainhistory.wordpress.com>

## **2.5 Το Καθεστώς Ανάπτυξης της Περιοχής – Κατανομή Χρήσεων Γης**

2.5.1 Η Περιοχή του Σχεδίου παρουσιάζει χαρακτηριστικά ανάμεικτα, με έντονο βιομηχανικό αλλά και εν μέρει αστικό – αγροτικό χαρακτήρα και αρκετές φυσικές και κοινωνικο-οικονομικές ιδιομορφίες. Εκτείνεται βόρεια της Λεωφόρου Στρατηγού Τιμάγια (δρόμος πρωταρχικής σημασίας) και περιβάλλεται ανατολικά (παραλιακός άξονας) και δυτικά (ενδοχώρα) μεταξύ δύο δρόμων πρωταρχικής σημασίας με κατάληξη τη Λίμνη της Βορόκλινης. Το κύριο οδικό δίκτυο της περιοχής το οποίο δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί προβλέπει τη δημιουργία δρόμων πρωταρχικής σημασίας και βασικών συλλεκτήριων δρόμων βάσει της χάραξης των οποίων προκύπτουν τέσσερις περιβαλλοντικές περιοχές. Οι νέες οικιστικές αναπτύξεις στην περιοχή γίνονται στη βάση του ελεύθερου συστήματος δόμησης.

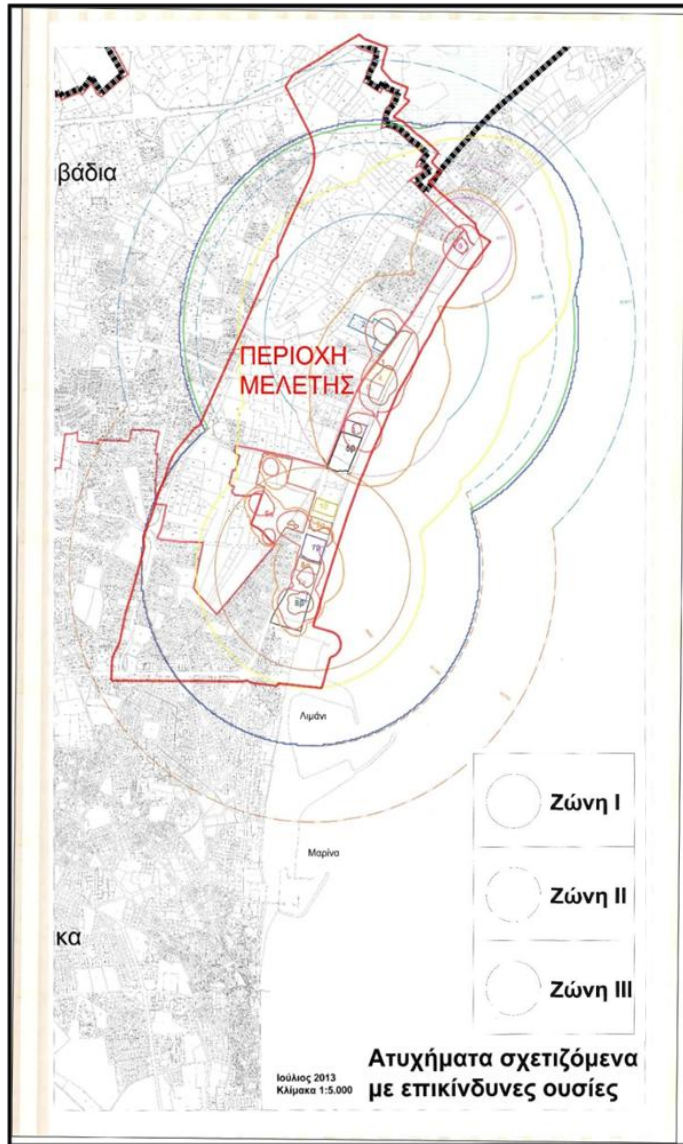
2.5.2 Το τμήμα της Λεωφόρου Στρατηγού Τιμάγια που συνιστά το νότιο όριο της περιοχής του Σχεδίου είναι χαρακτηρισμένο ως Άξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι. Ανάλογο χαρακτηρισμό έχει και τμήμα του παραλιακού οδικού άξονα από το σημείο συμβολής της Στρατηγού Τιμάγια, προς βορρά και μέχρι τα όρια της Βιομηχανικής Ζώνης Γ, ενώ ένα άλλο τμήμα της βόρειας προέκτασης του δρόμου αυτού μετά τα Διυλιστήρια αποτελεί Άξονα Δραστηριότητας Κατηγορίας ΙΙ.

2.5.3 Πέραν των δρόμων πρωταρχικής σημασίας που πλαισιώνουν την περιοχή του Σχεδίου, στο εσωτερικό της συγκεντρώνονται κυρίως οικιστικές αναπτύξεις οι οποίες είναι πυκνότερες νότια (εντός των ορίων του Δήμου Λάρνακας) και πιο αραιές βόρεια (στην περιοχή του Δήμου Λειβαδιών). Στην περιοχή Λειβαδιών η οικιστική ανάπτυξη είναι περιστασικού ή και παραθεριστικού χαρακτήρα, ενώ η ενδοχώρα της καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από Αγροτική Ζώνη, λόγω και της αβεβαιότητας που υπήρχε μέχρι πρόσφατα για τον μελλοντικό της προορισμό ενόψει και της εκεί παρουσίας των οχληρών βιομηχανικών εγκαταστάσεων.

2.5.4 Σημεία αναφοράς για την περιοχή αποτελούν ο χώρος του Λιμανιού και η περιοχή της λίμνης Βορόκλινης – Περιοχή Natura 2000. Επιμέρους στοιχεία που συμβάλλουν στην αναγνωσιμότητα της περιοχής του Σχεδίου αποτελούν επίσης οι εγκαταστάσεις των πρώην Διυλιστηρίων στην άμεση ενδοχώρα που χαρακτηρίστηκε ως Ειδική Ζώνη Διυλιστηρίου και το εκτεταμένο παραλιακό μέτωπο με τις αποθήκες καυσίμων και υγραερίου που έχει χαρακτηριστεί ως Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων.

2.5.5 Η Ειδική Ζώνη Διυλιστηρίων και η Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων διασπούν τη συνέχεια του αστικού παραλιακού μετώπου και της τουριστικής ανάπτυξης. Η ασυνέχεια αυτή δημιούργησε το φαινόμενο της συνύπαρξης κατοικιών και άλλων κοινωνικών υποδομών (π.χ. εκπαιδευτήρια) με βιομηχανικές δραστηριότητες υψηλού κινδύνου. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται με την εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας Seveso (για την αντιμετώπιση κινδύνων μεγάλων ατυχημάτων)- **Χάρτης 7.**

Χάρτης 7: Χάρτης SEVESO



Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας 2013

Φωτογρ.1: Εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου στην Περιοχή Μελέτης



Πηγή: Ίδια λήψη

2.5.6 Το 1990 καθορίστηκε η Βιομηχανική Ζώνη Γ (Βαα2), δυτικά της ζώνης των διυλιστηρίων, δημιουργώντας βιομηχανικά τεμάχια δορυφόρους της ζώνης των διυλιστηρίων. Η προφανής λογική της χωροθέτησης αυτής βασίστηκε στη γειτνίαση με μια δεδομένη βιομηχανική περιοχή λόγω του ότι τα συγκεκριμένα τεμάχια ήταν μειονεκτικά και δεν μπορούσαν να αξιοποιηθούν οικιστικά ή άλλως πως. Με την προοπτική της μετακίνησης των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών και υγραερίου, η κατάργηση της εν λόγω Βιομηχανικής Ζώνης Γ (η οποία είναι στην μεγαλύτερη της έκταση 87% αναξιοποίητη), μπορεί να προσφέρει δυνατότητες ειδικού σχεδιασμού, αποτελώντας νησίδα σ' ένα ευρύτερο χώρο με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές.

2.5.7 Στον **Πίνακα 2.2** που ακολουθεί παρατίθενται αναλυτικά στοιχεία σε ότι αφορά στην έκταση που καταλαμβάνουν οι καθορισμένες Πολεοδομικές Ζώνες στην περιοχή μελέτης.

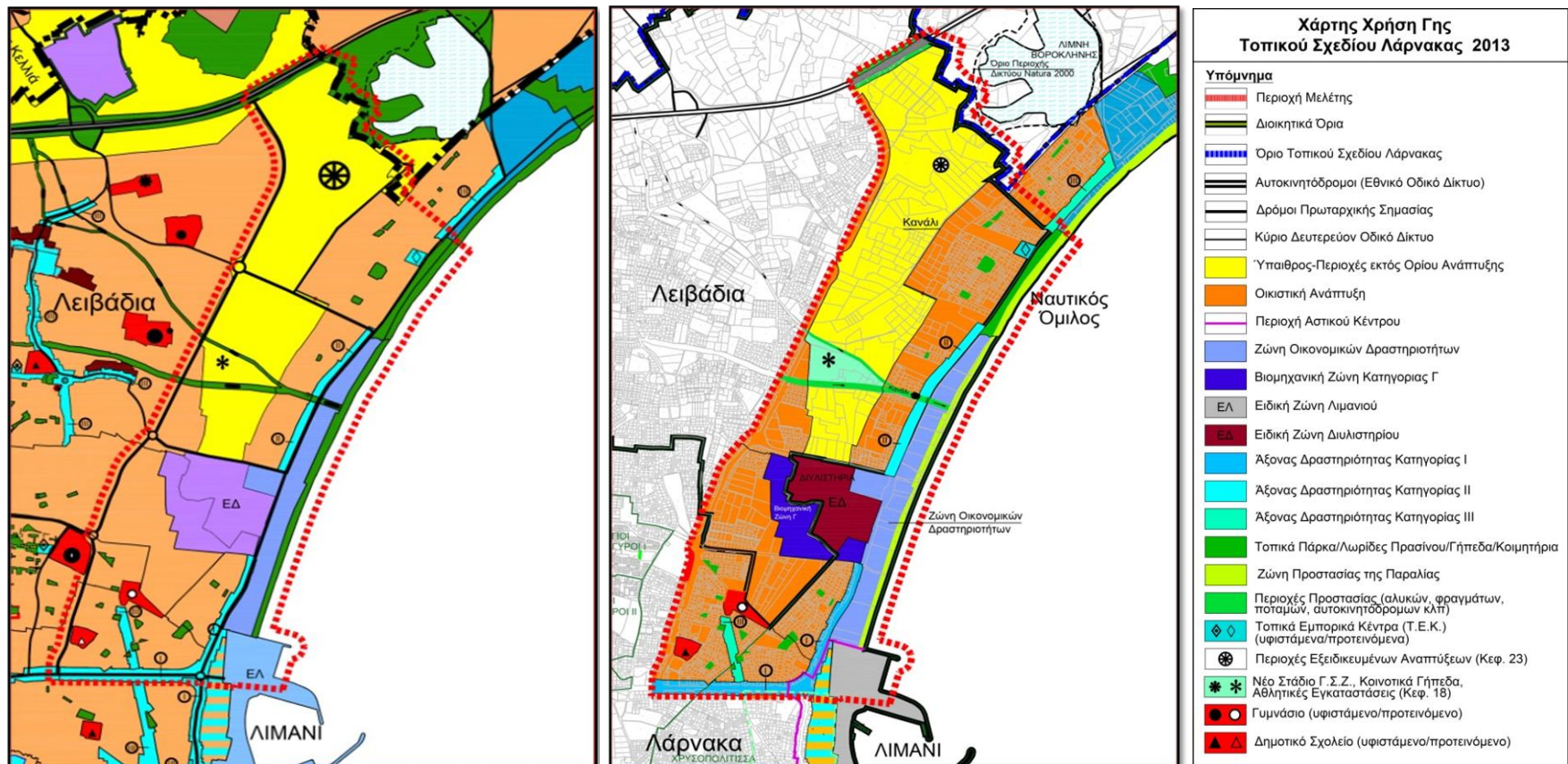
<b>ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΩΗΝ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ ΛΑΡΝΑΚΑΣ</b>																
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ</b>																
<b>ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ (ΣΕ Ηα)</b>																
<b>ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ-ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ</b>	<b>Οικιστική Ανάπτυξη</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>	<b>Εμπορική Ανάπτυξη</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>	<b>Δημόσιες/Αστικές Χρήσεις</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>	<b>Βιομηχανική/Βιοτεχνική Ανάπτυξη</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>	<b>Γεωργική γη</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>	<b>Δυλιστήρια και Ειδική Ζώνη Λιμανιού</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>	<b>Ζώνες Προστασίας</b>	<b>Ποσοστό (%)</b>	<b>Σύνολο εμβαδού</b>	<b>Ποσοστό Περιοχής Σχεδίου (%)</b>
Δήμος Λάρνακας	54,46	12,94	9,57	2,27	4,37	1,04	44,02	10,46	-	-	30,06	7,14	6,93	149,41	<b>35,50</b>	
Δήμος Λειβαδιών	118,53	28,16	8,20	1,95	-	-	13,30	3,15	130,27	30,95	0,06	0,01	1,15	271,51	<b>64,50</b>	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>172,99</b>	<b>41,10</b>	<b>17,77</b>	<b>4,22</b>	<b>4,37</b>	<b>1,04</b>	<b>57,32</b>	<b>13,61</b>	<b>130,27</b>	<b>30,95</b>	<b>30,12</b>	<b>7,15</b>	<b>8,08</b>	<b>420,92</b>	<b>100</b>	

*Σημείωση:* Συλλογή στοιχείων από Βάση Τμήματος Κτηματολογίου και Χωρομετρίας και από Χάρτη Πολεοδομικών Ζωνών του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2013 (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως)

2.5.8 Από την ανάλυση των υφιστάμενων πολεοδομικών ζωνών στην περιοχή του Σχεδίου Περιοχής, προκύπτει ότι ποσοστό 13,61% της συνολικής επιφάνειας είναι Βιομηχανική χρήση έκτασης 57,32Ha, γεγονός που υποδηλώνει και τον σημαντικό ρόλο που έχει διαδραματίσει στον χαρακτήρα και στην ανάπτυξη της περιοχής.

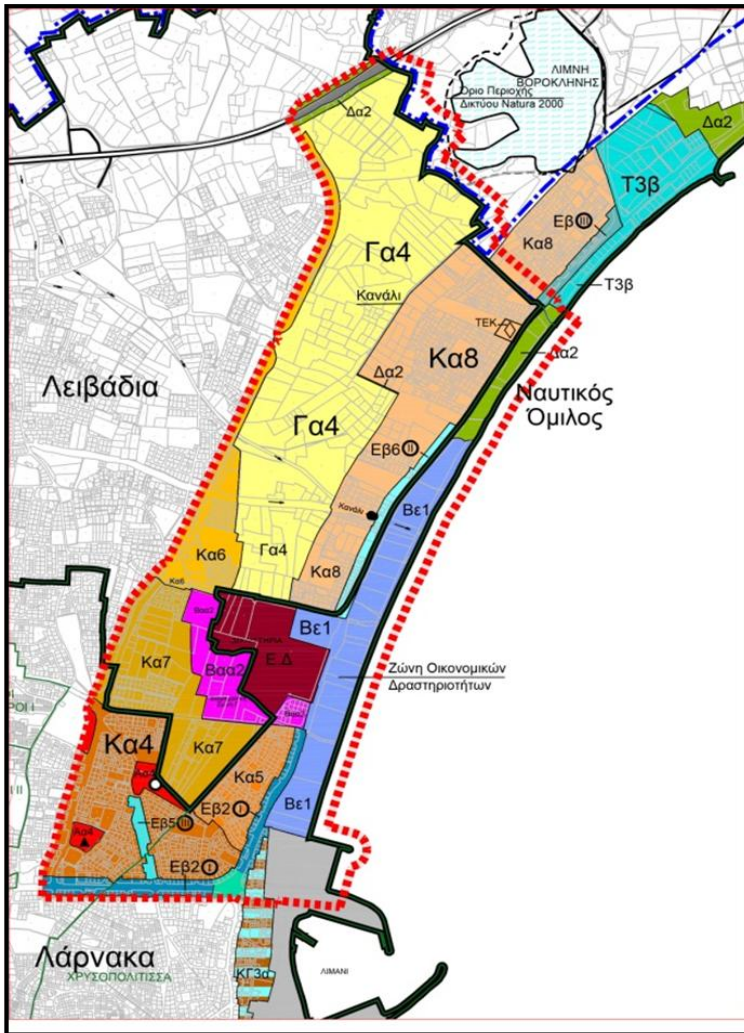
2.5.9 Η Οικιστική Χρήση καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό, 41,10%. Ακολουθεί η Γεωργική Χρήση με ποσοστό 30,95%. Η Εμπορική Χρήση καταλαμβάνει ποσοστό 4,22%, οι Δημόσιες Χρήσεις ποσοστό 1,04%, και οι Ζώνες Προστασίας ποσοστό 1,92%. Τα ποσοστά Χρήσεων Γης σύμφωνα με το σε ισχύ Τοπικό Σχέδιο καταγράφονται στον Πίνακα 2.2. Οι υφιστάμενες Χρήσεις Γης φαίνονται στους Χάρτες 8α και 8β. Οι πολεοδομικές Ζώνες φαίνονται στον Χάρτη 9 που ακολουθεί.

Χάρτες 8α και 8β: Χρήσεις Γης Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2013



Πηγή: Συλλογή πληροφοριών από Χάρτη Χρήσεις Γης Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2013

2.5.10 Στις περιοχές κατοικίας που περιβάλλουν ή εκτείνονται κατά μήκος των βιομηχανικών ζωνών/εγκαταστάσεων επικρατεί η μονοκατοικία. Το οδικό δίκτυο όσο απομακρυνόμαστε από το αστικό κέντρο και την παραλία είναι συχνά ασυμπλήρωτο/ασυνεχές, ενώ η υποδομή ασύνδετη (πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, ανοικτοί δημόσιοι χώροι κ.ο.κ.), με αποτέλεσμα οι περιοχές κατοικίας πέραν των άλλων προβλημάτων να αντιμετωπίζουν προβλήματα συνοχής και επαρκούς οργάνωσης.



Χάρτης 9: Πολεοδομικές Ζώνες Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2013

ΖΩΝΗ	ΑΝΩΤΑΤΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	ΑΝΩΤΑΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ	ΑΝΩΤΑΤΟ ΎΨΟΣ (ΜΕΤΡΑ)	ΑΝΩΤΑΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ	ΠΑΡΑΡΟΜΠΕΣ
Eβ9(α)	1,20:1	3	13,50	0,40:1	Παράρτ. 13.7.10.4
Eβ9*	1,20:1	3	13,50	0,50:1	Παράρτ. 13.7.10.3
Eβ6	1,00:1	3	13,50	0,50:1	
E.Δ.	1,00:1	2	-	0,50:1	Παράρτ. 14.15
E.Λ.	-	-	-	-	Κεφάλαιο 33
Be1	1,00:1	2	-	0,50:1	
Be2	1,00:1	2	-	0,50:1	
Bαα2	0,30:1	1	5,50	0,30:1	Παράρτ. 14.7.3 & 14.7.4
Δα2	0,01:1	1	5,00	0,01:1	
Kα4	0,50:1	3	-	0,30:1	
Γα4	0,10:1	2	7,00	0,10:1	
K. Κατοικία					T.Χ. Τουριστικά Χωριά
Γ. Γραφεία					T.E. Τουριστικές Επιστάσεις
Ξ. Ξενοδοχεία					O.Δ. Οργανωμένα Διαμερίσματα
					Y. Υπηρεσίες
Kα	Κα : Περιοχές με επικρατούσα χρήση την Κατοικία				
KΓ	KΓ : Περιοχές με επικρατούσα χρήση την Κατοικία και τα Γραφεία				
Eβ	Eβ : Εμπορικές και άλλες συναφείς δραστηριότητες εκτός της Κεντρικής Εμπορικής Περιοχής ΕΜΕ/ΕΛ/ΕΔ				
Eβ	Eβ : Ειδικές Ζώνες Μαρίνας/Λιμανιού/Αερολιμένα/Διαλυτηρίου				
Bαα	Bαα : Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Γ (πολύ περιορισμένου βαθμού οχληρίας)				
Be	Be : Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων				
Γα	Γα : Αγροτικές Ζώνες				
Δα	Δα : Ζώνες Προστασίας (Ελεύθερο Χώρο Πρασίνου, Πάρκα, Αθλοπαιδιές, Δασική Γη,				
Αα	Αα : Άλλες Δημόσιες Χρήσεις (Στάδια, Σχολεία, Κυβερνητικά Κτίρια κ.λ.π.)				
Kα4	1,20:1	3	13,50	0,50:1	
Kα5	1,00:1	3	13,50	0,50:1	
Kα6	0,90:1	2	10,00	0,50:1	
Kα7	0,80:1	2	10,00	0,45:1	
Kα8	0,60:1	2	10,00	0,35:1	Παράρτ. 12.11.1
Kα3a	1,40:1 (K,Γ)	6	24,00	0,50:1	
Eβ1	2,00:1	6	24,00	0,50:1	
Eβ2	1,80:1	6	24,00	0,50:1	
Eβ5	1,20:1	3	13,50	0,50:1	

Πηγή: Συλλογή πληροφοριών από Χάρτη Πολεοδομικών Ζωνών Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 2013

## 2.6 Περιβαλλοντικά/Φυσικά Χαρακτηριστικά και Εδάφη

2.6.1 Η περιοχή του Σχεδίου, καθώς και η βόρεια παραλιακή της επέκταση, αποτελούν δύο από τις ομορφότερες αστικές παραθαλάσσιες περιοχές της Κύπρου που, πέραν της αλλοίωσης που δημιούργησαν οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις, χαρακτηρίζονται από τα ακόλουθα:

- Εναλλαγή στο τοπίο (γεωργική γη/αστικοαγροτικά χαρακτηριστικά και το υγρό στοιχείο της θάλασσας).
- Εκτενής παραλία, που προσφέρεται για κολύμβηση και θαλάσσια σπορ.
- Επίπεδη/πλατιά παράκτια ζώνη που εφάπτεται μεγάλου τμήματος του Κόλπου της Λάρνακας.

2.6.2 Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά, συνδυασμένα στο χώρο δημιουργούν ένα πλαίσιο που προσφέρει τη δυνατότητα αξιοποίησης και φιλοξενίας ενός μεγάλου φάσματος χρήσεων τοπικής και περιφερειακής σημασίας (με εξαίρεση την ασυμβίβαστη υφιστάμενη βιομηχανική χρήση).

2.6.3 Αξιόλογα στοιχεία της περιοχής μελέτης με αισθητική ή οικολογική αξία που προστατεύονται ή που χρήζουν προστασίας, είναι μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

- Η παραλία και η θάλασσα.
- Τα υδατορέματα/κανάλια ομβρίων.
- Η σχεδόν συνεχής οπτική σχέση και επαφή της περιοχής με τη θάλασσα.

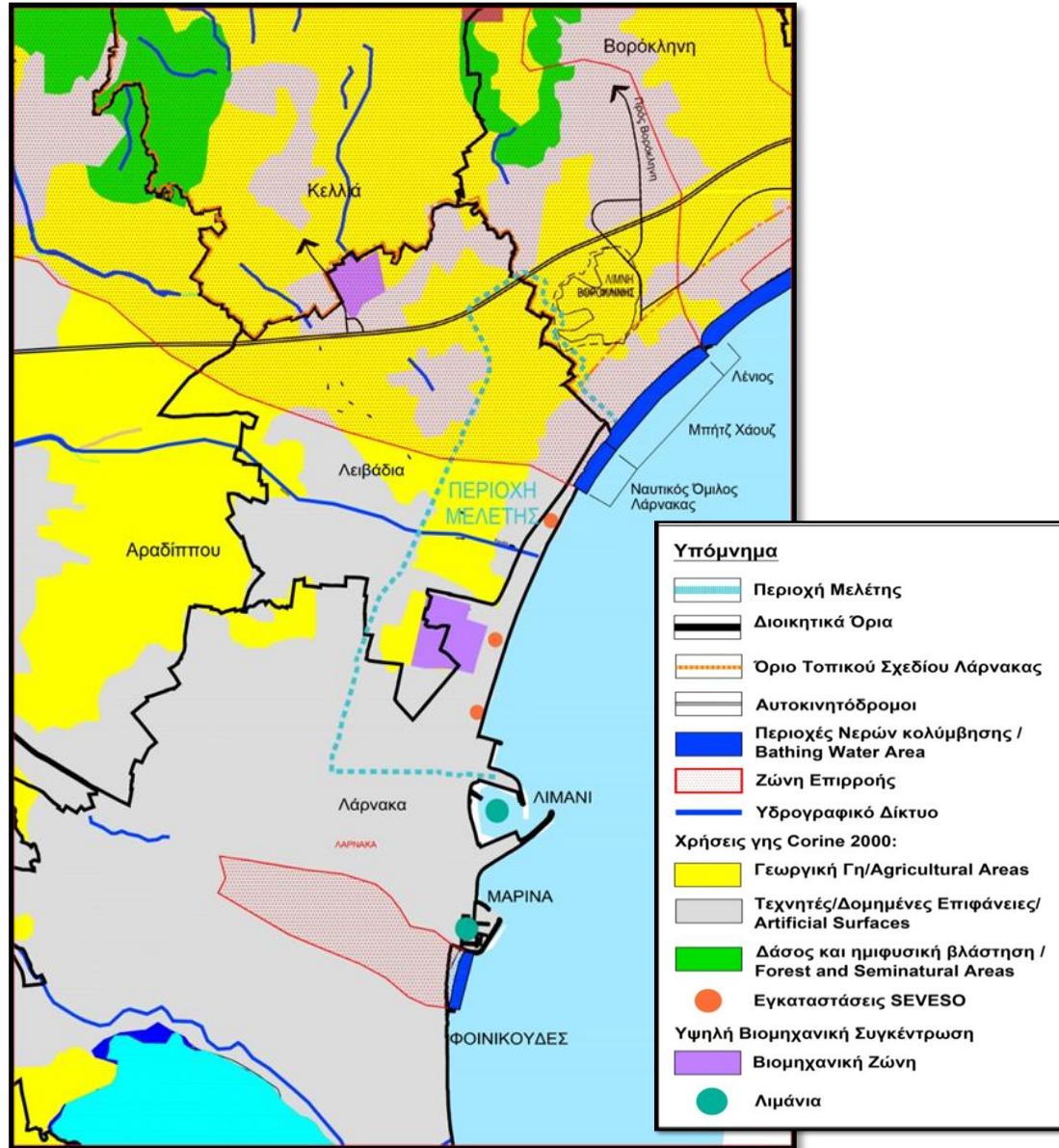
2.6.4 Στο **Χάρτη 10** που ακολουθεί φαίνεται ο Περιβαλλοντικός Χάρτης της Περιοχής.

2.6.5 Πιθανές και εν δυνάμει απειλές για το περιβάλλον της περιοχής αποτελούν οι πιο κάτω παράγοντες:

- (α) Η μόλυνση του υπεδάφους/θάλασσας από τις βιομηχανικές δραστηριότητες και λόγω της γεινίασης με το λιμάνι.
- (β) Κίνδυνος από ενδεχόμενες πλημμύρες λόγω της επίπεδης τοπογραφίας της και των κλιματικών αλλαγών.
- (γ) Σεισμογενής περιοχή (ψηλός σεισμικός συντελεστής).
- (δ) Διάβρωση ακτογραμμής και η έκθεση της σε ανέμους.



Χάρτης 10: Περιβαλλοντικός Χάρτης της υπό Μελέτη Περιοχής



Πηγή: Συλλογή πληροφοριών από Τμήμα Περιβάλλοντος

## Κλιματολογικές συνθήκες περιοχής

2.6.6 Η περιοχή βρίσκεται στα νότια παράλια της Κύπρου η οποία συγκαταλέγεται στα πιο ζεστά μέρη της Μεσογείου. Η Λάρνακα είναι από τις ξηρότερες και πιο ζεστές περιοχές του νησιού με μέση ετήσια θερμοκρασία τους 20,2°C . Επωφελείται ωστόσο από θαλάσσιες αύρες το καλοκαίρι λόγω αρκετής διαφοράς θερμοκρασίας μεταξύ θάλασσας και ξηράς. Γενικά παρατηρείται μια αλλαγή στο κλίμα με αύξηση της μέσης θερμοκρασίας και των ακραίων θερμοκρασιών, η μέση βροχόπτωση μειώνεται ενώ οι ακραίες εντάσεις βροχής αυξάνονται. Όσον αφορά τους ανέμους αυτοί είναι γενικά βορειοδυτικοί το καλοκαίρι και δυτικοί το χειμώνα με ασθενή ως μέση ένταση. Το νησί έχει ωστόσο κατά μέσο όρο δύο ανεμοστρόβιλους κάθε χρόνο που ξεκινούν από τη θάλασσα και προχωρούν στην ενδοχώρα θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια των πολιτών και των κτηρίων. Αυτό σημαίνει πως η Λάρνακα και η συγκεκριμένη περιοχή είναι εκτεθειμένη σε τέτοια φαινόμενα όπως και στις αλλαγές που επιφέρει η παρατηρούμενη κλιματική αλλαγή. Αυτή η αλλαγή σχετίζεται με φαινόμενα όπως η αύξηση στη στάθμη της θάλασσας, ακτογραμμές επιρρεπείς σε πλημμυρίδες, αύξηση έντασης των καταιγίδων στη ξηρά και τάση απερίμωσης διαφόρων περιοχών μεταξύ των οποίων και η Λάρνακα, ως μια από τις πιο ζεστές και ξηρές περιοχές της Κύπρου.

## Εδάφη και Γεωλογία

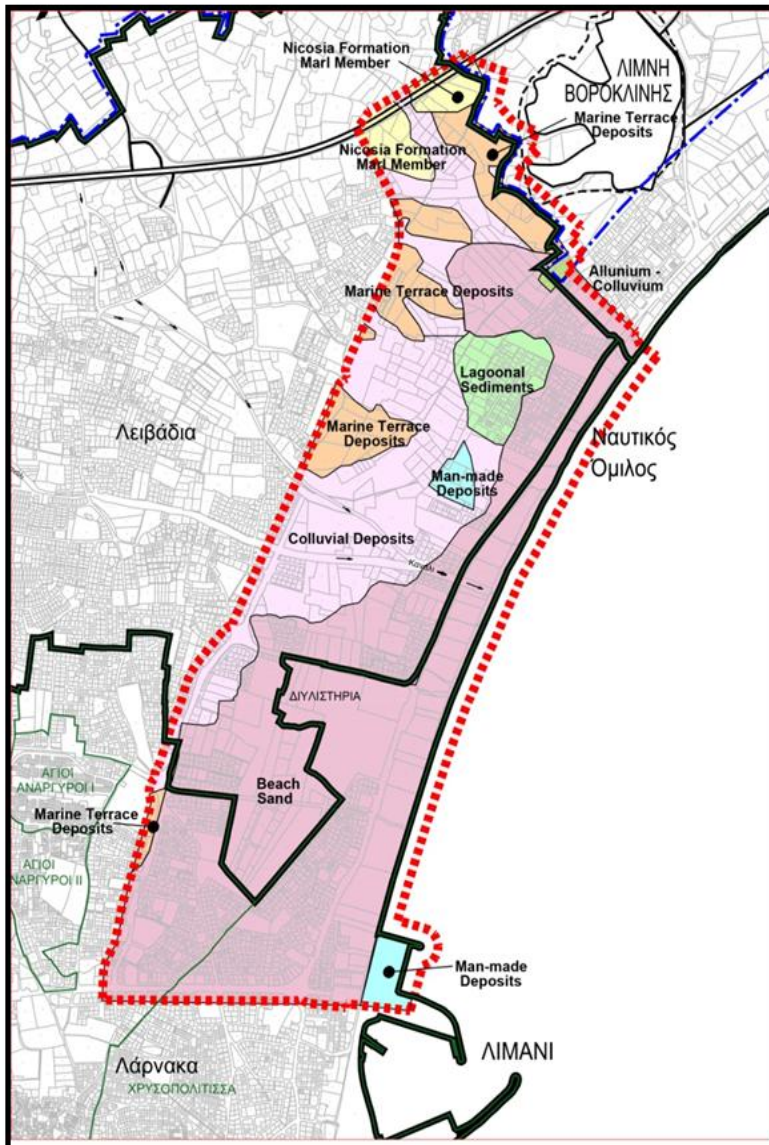
2.6.7 Η περιοχή εδαφολογικά χαρακτηρίζεται από τους ακόλουθους γεωλογικούς σχηματισμούς: Ανθρωπογενείς αποθέσεις, Κολλούβιο, Αλλούβιο, Κολλουβιακές αποθέσεις, Παράκτιους Άμμους, Λιμνοθαλάσσια Ιζήματα, Αποθέσεις Θαλάσσιας Αναβαθμίδας και Σχηματισμό Λευκωσίας, Μέλος Μάργας (**Χάρτης 11**).

2.6.8 Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής καλύπτεται από χαλαρά υλικά (χωρίς συνοχή και με έντονη την παρουσία οργανικών ενώσεων) όπως ανθρωπογενείς αποθέσεις, λιμνοθαλάσσια ιζήματα και θαλάσσιους άμμους. Με βάση τη Μικροσεισμική Μελέτη της πόλης της Λάρνακας (1993), η ζώνη αυτή παρουσιάζει συντελεστή εδαφικής ενίσχυσης (Amplification Factor)  $A \geq 5,0$ , όπως φαίνεται στο **Χάρτη 12**. Λόγω ακριβώς του υψηλού συντελεστή, στη ζώνη αυτή υπάρχει πιθανότητα εμφάνισης του φαινομένου της ρευστοποίησης άμμου (**Χάρτης 13**). Ως εκ τούτου λόγω των προβλημάτων που δύναται να προκαλέσει η εμφάνιση τέτοιου φαινομένου, η ζώνη με συντελεστή εδαφικής ενίσχυσης  $A \geq 5,0$  χαρακτηρίζεται ως δυνητικά προβληματική.

2.6.9 Όλη η περιοχή μελέτης εντάσσεται στη Ζώνη 2 του Χάρτη Ζωνών Γεωλογικής Καταλληλότητας που αφορά περιοχές χαμηλής έως μέσης επικινδυνότητας για δόμηση. Ενδείκνυται η διεξαγωγή γεωλογικής-γεωτεχνικής έρευνας από τους μελετητές οικοδομικών έργων για διαλεύκανση των εδαφοτεχνικών συνθηκών και μηχανικών παραμέτρων του υπεδάφους.

2.6.10 Η σεισμικότητα της περιοχής την κατατάσσει στην υψηλότερη ζώνη κινδύνου στην οποία η αναμενόμενη εδαφική επιτάχυνση είναι 0,25g με 10% πιθανότητα υπέρβασης σε 50 χρόνια.

Χάρτης 11



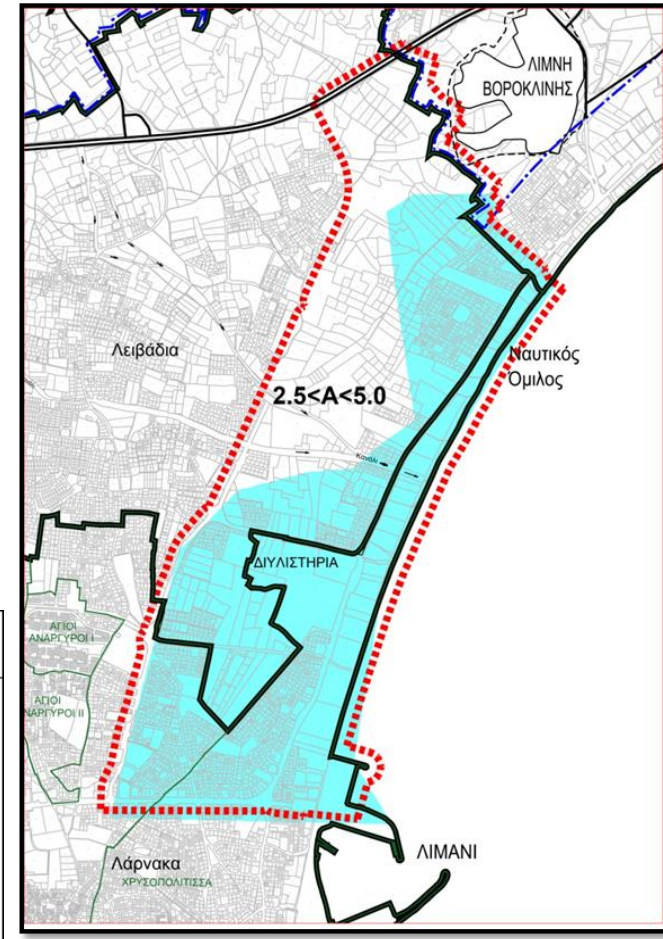
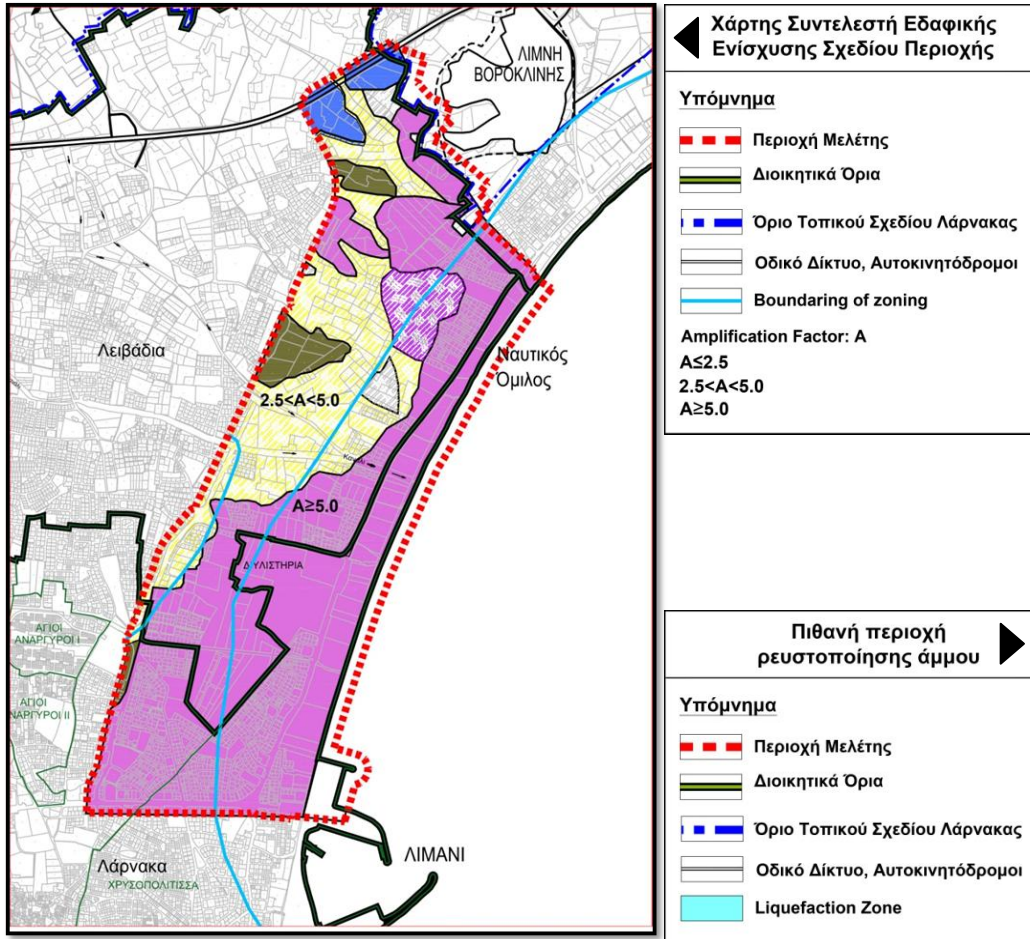
Εδαφολογικά Χαρακτηριστικά της Περιοχής Μελέτης



Πηγή: Συλλογή πληροφοριών από Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης

Χάρτης 12: Χάρτης Συντελεστή Εδαφικής Ενίσχυσης

Χάρτης 13: Πιθανή περιοχή ρευστοποίηση άμμου



Πηγή: Συλλογή πληροφοριών από Τμήμα Γεωλογικής Επισκόπησης

### **3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΤΟΜΕΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

#### **3.1 Πληθυσμός**

3.1.1 Η Λάρνακα παρουσιάζει ρυθμούς αύξησης πληθυσμού (αγροτικού και αστικού) που υπερβαίνουν τους μέσους εθνικούς ρυθμούς. Με βάση υφιστάμενα στατιστικά στοιχεία, η Επαρχία της Λάρνακας, παρουσιάζει ρυθμούς αύξησης πληθυσμού της τάξης του 2,5% (γύρω στις 3.000 άτομα τον χρόνο) αρκετά ψηλότερο από τις Επαρχίες της Λευκωσίας και Λεμεσού. Αυτό μπορεί να αποδοθεί μεταξύ άλλων παραγόντων, στην κεντροβαρική θέση της επαρχίας Λάρνακας και στο καλά ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο. Μεταξύ των δύο απογραφών του 2001 και 2011, η Λάρνακα κατέχει την δεύτερη θέση με ποσοστό 20% σε σχέση με την αύξηση του αστικού πληθυσμού μετά την Πάφο. Σε επίπεδο ενοριών της πόλης, από τις 10 ενορίες στις οποίες είναι διαχωρισμένη η Διοικητική Περιοχή του Δήμου Λάρνακας, οι ενορίες Χρυσοπολίτισσας και Σωτήρος, τμήματα των οποίων εμπίπτουν στην περιοχή του Σχεδίου, παρουσιάζουν συνολική έκταση 278 ha και 361 ha με συνολικό πληθυσμό 7980 και 13383 κατοίκους αντίστοιχα. Μετά από την ενορία του Αγίου Νικολάου συγκεντρώνουν και τον περισσότερο κόσμο και τον μεγαλύτερο αριθμό νοικοκυριών. Παρά το γεγονός ότι η πλειοψηφία των κατοίκων στις υπό αναφορά περιοχές είναι Κύπριοι πολίτες, όπως και σε άλλες κεντρικές περιοχές της πόλης, για συγκεκριμένους λόγους, οι αριθμοί ξένων υπηκόων παρουσιάζονται αυξημένοι. Όσον αφορά στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, το μεγαλύτερο του ποσοστό καταγράφηκε (2011), μετά την ενορία της Σκάλας (Αστικό Εμπορικό Κέντρο), στις ενορίες Χρυσοπολίτισσας και Σωτήρος.

3.1.2 Η Περιοχή του Δήμου Λειβαδιών που εμπίπτει στη περιοχή μελέτης, είναι έκτασης 271,51Ha. Μεγάλο τμήμα της (48%) αποτελεί Αγροτική Ζώνη και ως εκ τούτου τα πληθυσμιακά της δεδομένα είναι συγκριτικά χαμηλότερα, παρουσιάζοντας ωστόσο σημαντικές προοπτικές προσέλκυσης νέου πληθυσμού σε περίπτωση επέκτασης των περιοχών ανάπτυξης. Το ίδιο και σε μεγαλύτερο βαθμό βέβαια ισχύει και για την περιοχή εντός των δημοτικών ορίων Λάρνακας, όπου η οχληρή βιομηχανική δραστηριότητα απωθεί άλλες ηπιότερες χρήσεις όπως είναι η οικιστική χρήση.

3.1.3 Από τα πιο πάνω και από τα στατιστικά στοιχεία προκύπτει η σχετική πληθυσμιακή πυκνότητα του τμήματος της περιοχής του Σχεδίου που εμπίπτει στα όρια του Δήμου Λάρνακας, σε αντίθεση με τη χαμηλή πυκνότητα της αντίστοιχης περιοχής Λειβαδιών, η οποία ωστόσο παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές παραπέρα ανάπτυξης και προσέλκυσης πληθυσμού.

## **3.2 Απασχόληση**

3.2.1 Ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Λάρνακας είναι η παρουσία καταρτισμένου και εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού ειδικά στους τομείς του εμπορίου, της μεταποίησης, του τουρισμού και των κατασκευών. Το μεγαλύτερο ποσοστό οικονομικά ενεργού πληθυσμού στην περιοχή του Δήμου Λάρνακας συγκεντρώνουν και πάλι, οι ενορίες Χρυσοπολίτισσας και Σωτήρος, μετά την ενορία της Σκάλας.

3.2.2 Παρόλα αυτά, από μια πρώτη εκτίμηση/ανάλυση των πληθυσμιακών δεδομένων και της απασχόλησης στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, προκύπτει έλλειμμα σε ενεργό ανθρώπινο/εργατικό δυναμικό, συγκριτικά με άλλες πόλεις, με συνεπακόλουθο ψηλότερο δείκτη εξάρτησης σε σχέση με άλλες πόλεις. Αυτό προβάλλει την προοπτική ανάσχεσης του ψηλού ποσοστού ανεργίας, με την αξιοποίηση του ντόπιου πληθυσμού που βρίσκεται στην παραγωγική ηλικία όταν δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας στην περιοχή του Σχεδίου.

## **3.3 Φυσικό Περιβάλλον – Παράκτια Ζώνη**

3.3.1 Η Λάρνακα είναι η χαμηλότερη σε υψόμετρο κατοικημένη παράλια περιοχή της Κύπρου. Παρά όμως τους κινδύνους που δημιουργεί αυτό της το χαρακτηριστικό, σε συνδυασμό κυρίως με τις κλιματικές αλλαγές και τις συνεπακόλουθες πλημμύρες αστικών περιοχών (από τη θάλασσα ή και τα όμβρια), παρουσιάζονται και ευκαιρίες που θα πρέπει να διερευνηθούν. Τέτοιες είναι, για παράδειγμα, εκτενείς στον τομέα έρευνας και διαχείρισης των κλιματικών αλλαγών, των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων.

3.3.2 Στην περιοχή εκβάλλει ο ποταμός Αρχάγγελος-Καμιτσής του οποίου η κοίτη έχει διαμορφωθεί σε τεχνητό κανάλι ομβρίων. Οι κίνδυνοι πλημμυρών των αστικών περιοχών και υπερεκμετάλλευσης ή ακόμη και υποβάθμισης του υδροφορέα, αποτελούν πρόκληση για προώθηση αειφόρων συστημάτων αποχέτευσης και εξεύρεση τρόπων διατήρησης/κατακράτησης, διαχείρισης και διήθησης των αστικών ομβρίων όπου ενδείκνυται, με παράλληλη προσπάθεια περιορισμού των αδιαπέρατων/ 'σφραγισμένων' περιοχών.

3.3.3 Αυτό που συνιστά τον βασικό περιβαλλοντικό πλούτο της πόλης είναι η ακτογραμμή μήκους 12,7km, στην οποία στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό ολόκληρο το φάσμα της κοινωνικο-οικονομικής ζωής της Λάρνακας. Αναμφίβολα, ο παράκτιος χώρος δέχεται, όπως και σε οποιαδήποτε άλλη πόλη, τις πλέον έντονες φυσικές και ανθρωπογενείς πιέσεις. Αυτό συμβαίνει λόγω της ποιότητας του τοπίου αλλά και της προσέλκυσης πολλών δραστηριοτήτων, και έχει ως επακόλουθο τις συγκριτικά ψηλές αξίες γης.

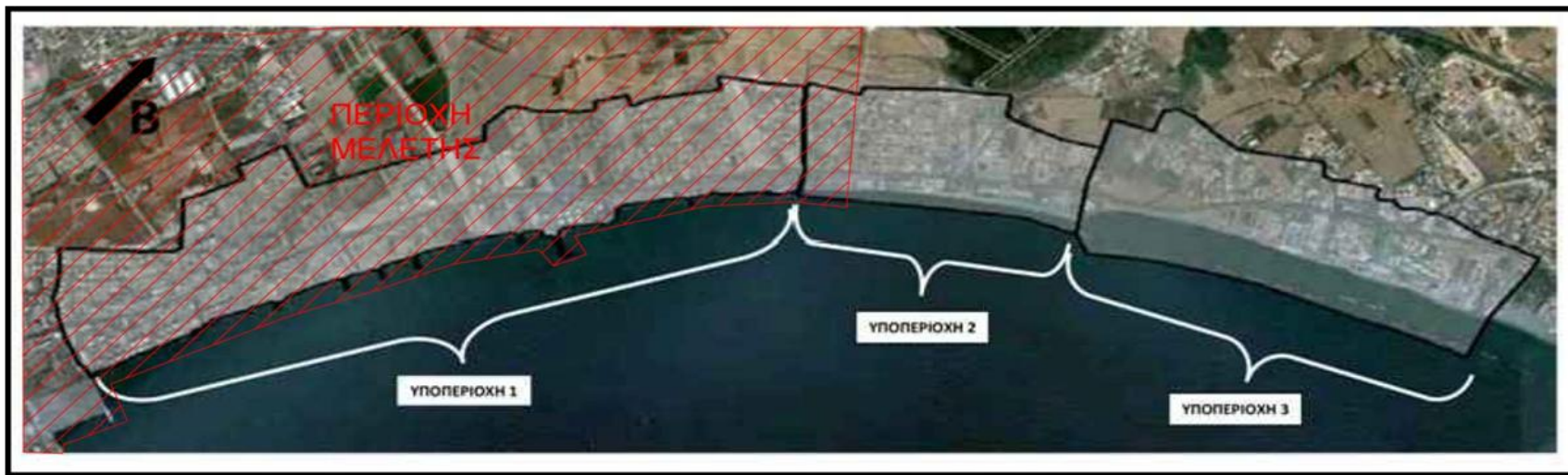
3.3.4 Η διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης της περιοχής του Σχεδίου προωθείται από τα αρμόδια Τμήματα του Κράτους στη βάση μιας Ολοκληρωμένης Μελέτης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης. Οι ακτές μελετώνται ως ενιαία υδροδυναμικά και μορφολογικά συστήματα και οι επιπτώσεις των κατασκευών (έργων προστασίας και βελτίωσης), επιμετρούνται ως προς το ενιαίο σύστημα και όχι μεμονωμένα. Θεωρείται επίσης ότι για την οποιαδήποτε κατασκευή / ανάπτυξη πρέπει να τηρείται απόσταση από την ακτογραμμή, όπως καθορίζεται από τον περί Προστασίας της Παραλίας Νόμο, ενώ αναπτύξεις με σκληρές κατασκευές εντός της ζώνης προστασίας της παραλίας και ειδικά όπου πιθανό να έχει επίδραση στην υδροδυναμική συμπεριφορά της θα πρέπει να αποφεύγονται.

3.3.5 Η ποιότητα του θαλασσινού νερού είναι σχετικά καλή, παρά τις συγκεντρώσεις πολλών βιομηχανικών και άλλων δραστηριοτήτων κατά μήκος ή και πλησίον της ακτής. Η ακτογραμμή της περιοχής του Σχεδίου εμπίπτει στα όρια του Δήμου Λάρνακας, ενώ μεγάλο μέρος της αντιμετωπίζει διάβρωση.

3.3.6 Ολόκληρο το παραλιακό μέτωπο της περιοχής μελέτης φαίνεται να επηρεάζεται από φαινόμενα διάβρωσης από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα τα οποία έχουν οδηγήσει σε δραματική υποχώρηση του παραλιακού μετώπου προς την ενδοχώρα. Το γεγονός αυτό αποτελεί μια από τις περιβαλλοντικές προκλήσεις. Η διάβρωση αυτή φαίνεται να ενισχύθηκε με τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες των τελευταίων δεκαετιών στην περιοχή όπως οι λατομείσεις παράκτιου υλικού, η κατασκευή του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας καθώς και η κατασκευή τουριστικών και άλλων εγκαταστάσεων κατά μήκος της ακτογραμμής τα οποία επηρέασαν το υδροδυναμικό σύστημα της περιοχής. Προς αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού έχει γίνει μελέτη η οποία προτείνει μεταξύ άλλων τη θωράκιση της παραλίας και την κατασκευή κυματοθραυστών με σκοπό τη μείωση της διάβρωσης και τη συσσώρευση ιζήματος στην ακτή, δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο αμμώδεις παραλίες.

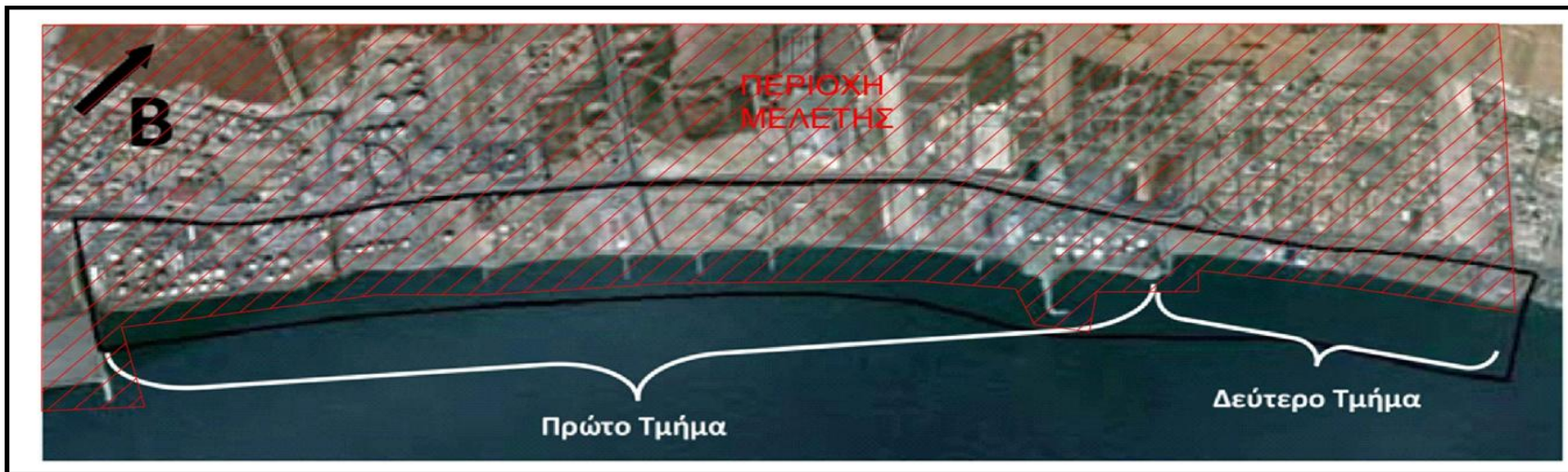
3.3.7 Σύμφωνα με την υπό αναφορά μελέτη (Μελέτη Προστασίας και Βελτίωσης του Παραλιακού Μετώπου Λιμανιού Λάρνακας-Διυλιστηρίων-Ορόκλινης), η συγκεκριμένη περιοχή χωρίζεται σε τρεις υποπεριοχές (**Εικόνες 1 και 2**). Για κάθε μια από τις αυτές προτείνονται έργα που αντιμετωπίζουν το φαινόμενο της διάβρωσης της παραλίας. Δυτικά (Υποπεριοχή 1) προτείνεται όπως γίνει συνδυασμός επιχωμάτωσης, θωράκισης με φυσικούς ογκόλιθους (πρώτο τμήμα) και κατασκευή 5 κυματοθραυστών (δεύτερο τμήμα). Στην Υποπεριοχή 2 προτείνεται η κατασκευή 7 κυματοθραυστών ενώ στην Υποπεριοχή 3 προτείνεται αποξήλωση τμήματος του προβόλου μπροστά από το ξενοδοχείο 'ΛΕΝΙΟΣ' καθώς και διορθωτικές παρεμβάσεις στους υφιστάμενους κυματοθραύστες, αποξήλωση 2 από αυτούς και κατασκευή 2 νέων σε μεγαλύτερο βάθος.

Εικόνα 1: Δορυφορική εικόνα υποπεριοχών



Πηγή: ΜΕΕΠ από την προστασία και βελτίωση του παραλιακού μετώπου Λάρνακας-Διυλιστηρίων-Ορόκλινης

Εικόνα 2: Δορυφορική εικόνα υποπεριοχών



Πηγή: ΜΕΕΠ από την προστασία και βελτίωση του παραλιακού μετώπου Λάρνακας-Διυλιστηρίων-Ορόκλινης

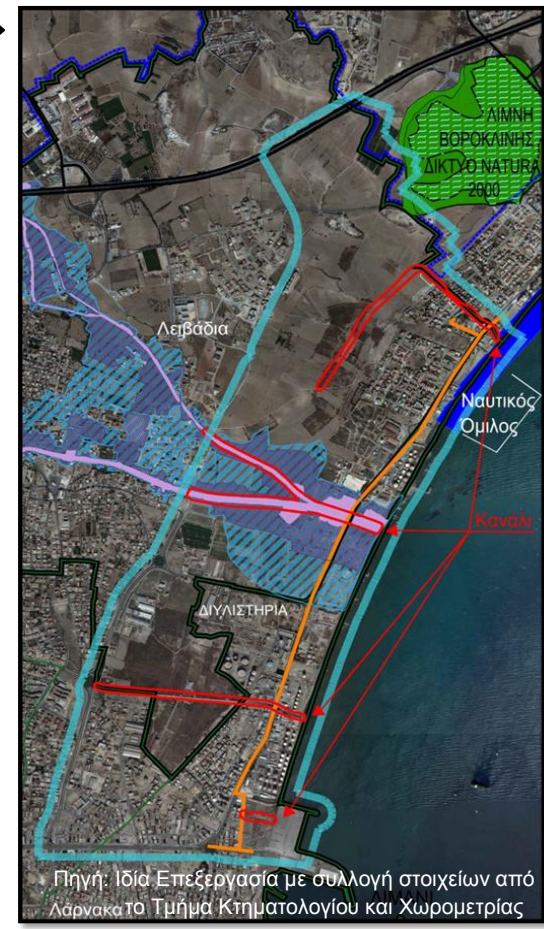


3.3.8 Βόρεια της υπό μελέτη περιοχής βρίσκεται η Λίμνη Ορόκλινης που συγκαταλέγεται στις περιοχές του Δικτύου Natura 2000 ενώ στις περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές περιλαμβάνεται η περιοχή του Ναυτικού Ομίλου Λάρνακας (περιοχή νερών κολύμβησης).

3.3.9 Στην περιοχή Μελέτης προτείνονται τέσσερις Ζώνες προστασίας υδατορεμάτων από την Υπηρεσία Υδρολογίας και Υδρογεωλογίας του Τ.Α.Υ (Χάρτης 14), ενώ στην ίδια περιοχή καταλήγει η λεκάνη απορροής του ποταμού Αρχάγγελου – Καμίση (Χάρτης 15).

Χάρτης 14: Προτεινόμενες Ζώνες προστασίας ποταμών

Χάρτης 15: Περιοχή Δικτύου Natura, Κανάλι ποταμού Αρχάγγελου-Καμίση



### **3.4 Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφορία / Μεταφορές / Στάθμευση**

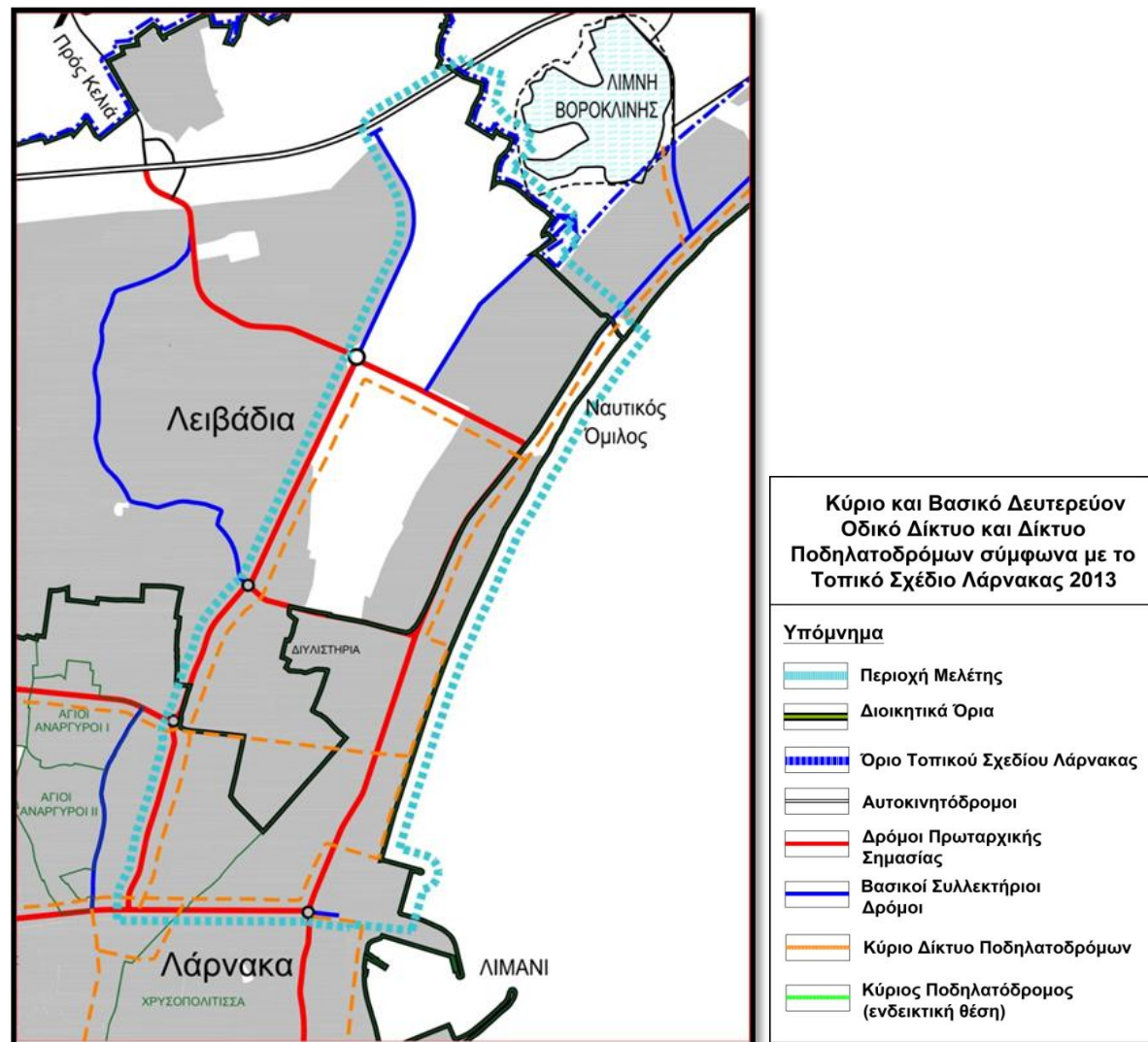
3.4.1 Με την απομάκρυνση των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου από την περιοχή, αναμένεται να δοθεί νέα αναπτυξιακή προοπτική στην πόλη της Λάρνακας σε συνδυασμό με την ενιαία ανάπτυξη του Λιμανιού και της Μαρίνας. Αυτή η προοπτική θα πρέπει να υποστηριχθεί από τις κατάλληλες υποδομές/επιδομές, μέρος των οποίων είναι και αυτές που αφορούν την κυκλοφορία (δρόμοι, ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι και χώροι στάθμευσης). Το κράτος μέσω των αρμοδίων Τμημάτων προτίθεται να προχωρήσει στην ετοιμασία Κυκλοφοριακής Μελέτης για την Πόλη της Λάρνακας (περιοχή Τοπικού Σχεδίου) υπό τη μορφή ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Κινητικότητας, ή εισηγήσεις οι οποίες σε σχέση με την περιοχή του Σχεδίου μπορούν να αξιολογηθούν για να αποτελέσουν αναπόσπαστο μέρος του.

3.4.2 Η μελλοντική ανάπτυξη της περιοχής του Σχεδίου θα προκαλέσει αυξημένες ανάγκες διακινήσεων. Επιδίωξη του Σχεδίου πρέπει να είναι η αναζήτηση σφαιρικής αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος στη βάση των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας, η κάλυψη των αναγκών τόσο των χρηστών όσο και των διερχομένων και πρέπει να βασίζεται στη σωστή αξιοποίηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου μέσα σε ρεαλιστικά, κοινωνικά και οικονομικά πλαίσια. Οι λύσεις που θα δοθούν πρέπει να βασίζονται και να προσαρμόζονται στην κλίμακα, τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της περιοχής και να εισάγουν νέες ήπιες και πρωτοποριακές προσεγγίσεις στο θέμα του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και κυκλοφορίας.

3.4.3 Στην περιοχή έχει προωθηθεί η ανάπτυξη του κύριου οδικού δικτύου (**Χάρτη 16**). Κατά συνέπεια το προβλεπόμενο οδικό δίκτυο θα πρέπει να αξιολογηθεί στη βάση των νέων αναπτυξιακών δεδομένων. Η γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής του Σχεδίου θα πρέπει να συνδυάζεται με την ανάπτυξη ενός συγκροτημένου, ιεραρχημένου οδικού δικτύου.

### Χάρτης 16:

Κύριο, Δευτερεύον οδικό δίκτυο και δίκτυο ποδηλατοδρόμων, σύμφωνα με το εγκεκριμένο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας 2013



Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας 2013

3.4.4 Ο συνδυασμός εξάρτησης από τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα (ΙΧ) με την απουσία σύγχρονων, άνετων και αξιόπιστων δημόσιων μεταφορών, οδηγεί στην δυσανάλογη επιβάρυνση της οδικής υποδομής και κατά συνέπεια στη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τα προβλήματα αυτά επιτείνονται εκ των πραγμάτων από την αύξηση του μη μόνιμου πληθυσμού ιδιαίτερα κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

3.4.5 Η απουσία ολοκληρωμένων δικτύων ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων σε συνδυασμό με την συχνή καταπάτηση τους από κάθε λογής εμπόδια και παράνομα σταθμευμένα οχήματα, καθιστά το περπάτημα και την ποδηλατοκίνηση μη ρεαλιστική εναλλακτική επιλογή διακίνησης. Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι, σε σύγκριση με άλλες περιοχές, το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων στη υπό μελέτη περιοχή είναι σχετικά ανεπτυγμένο.

3.4.6 Όσον αφορά την στάθμευση, παρόλο που σήμερα η υπό μελέτη περιοχή δεν αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα στάθμευσης σε σχέση με το Αστικό Κέντρο της πόλης, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι θα υπάρχει μια ορθολογιστική προσέγγιση και εξισορρόπηση της ζήτησης/προσφοράς σε μακροπρόθεσμο επίπεδο.

3.4.7 Σε σχέση με τη λειτουργικότητα των κύριων οδικών αρτηριών αυτή έχει επηρεαστεί αρνητικά από την πρακτική εφαρμογή της πολεοδομικής ανάπτυξης. Σε επίπεδο μακροκλίμακας η ενθάρρυνση του μοντέλου της προαστιακής ανάπτυξης μέσα από τις συχνές επεκτάσεις των ζωνών ανάπτυξης επέδρασε καταλυτικά στη μείωση της ανταγωνιστικότητας των δημοσίων μεταφορών ενώ οι ανάγκες σε οδική υποδομή πολλαπλασιάστηκαν. Σε επίπεδο μικροκλίμακας ο συνδυασμός των κύριων οδικών αξόνων με την πολιτική για κατά μήκος εμπορική ανάπτυξη επέτρεψε την ανάπτυξη χρήσεων γης που παρακωλύουν την οδική κυκλοφορία, δημιουργούν προβλήματα οδικής ασφάλειας και οδηγούν σε ουσιαστική μείωση της χωρητικότητας των οδικών αρτηριών.

3.4.8 Το κυριότερο έργο στην περιοχή που προωθείται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων αφορά την αναβάθμιση των δημοσίων μεταφορών. Στα πλαίσια αυτά προωθείται η περαιτέρω ενίσχυση του νέου συστήματος δημοσίων μεταφορών με στόχο τη διαφοροποίηση του ισοζυγίου διακίνησης υπέρ των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς. Στην περιοχή μεταξύ Φοινικούδων και της περιοχής της Ενιαίας Ανάπτυξης Μαρίνας και Λιμανιού Λάρνακας εξετάζεται η δημιουργία του κύριου σταθμού Λεωφορείων της πόλης.

3.4.9 Στην υπό μελέτη περιοχή προωθείται η μελέτη και κατασκευή των πιο κάτω οδικών έργων:

- Βελτίωση του παραλιακού δρόμου Λάρνακας-Δεκέλειας (Φάση Γ). Αφορά δρόμο μήκους 3,8χλμ με δευτερεύον οδικό δίκτυο μήκους 0,6χλμ. Το έργο περιλαμβάνει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας, κεντρική νησίδα, λωρίδα πρασίνου, ποδηλατόδρομο και πεζοδρόμια. Επιπρόσθετα περιλαμβάνει παρόδιους χώρους στάθμευσης και υπηρεσιακούς δρόμους.
- Βελτίωση του παραλιακού δρόμου Λάρνακας-Δεκέλειας (Φάση Δ). Αφορά δρόμο μήκους 2,8χλμ με δευτερεύον οδικό δίκτυο μήκους 2,6χλμ. Το έργο περιλαμβάνει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας, κεντρική νησίδα, λωρίδα πρασίνου, ποδηλατόδρομο και πεζοδρόμια. Επιπρόσθετα περιλαμβάνει παρόδιους χώρους στάθμευσης και υπηρεσιακούς δρόμους.
- Λεωφόρος Αλέξανδρου Παναγούλη στα Λειβάδια. Αφορά δρόμο μήκους 4,5χλμ. Το έργο περιλαμβάνει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας, κεντρική νησίδα, λωρίδα πρασίνου, ποδηλατόδρομο και πεζοδρόμια.

- ο Βελτίωση του κύριου δρόμου προς Ορόκλινη. Αφορά δρόμο μήκους 3χλμ. Το έργο περιλαμβάνει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας, κεντρική νησίδα, λωρίδα πρασίνου, ποδηλατόδρομο και πεζοδρόμια.

3.4.10 Στα πλαίσια ετοιμασίας του παρόντος Σχεδίου Περιοχής θα πρέπει, ενόψει της ευρύτερης στρατηγικής για προαγωγή της αειφόρου ανάπτυξης, να καθοριστεί η πολιτική για τα ζητήματα κυκλοφορίας και ιδιαίτερα όσον αφορά τον περιορισμό της διακίνησης οχημάτων σε μέρος της περιοχής, την ενθάρρυνση άλλων μέσων διακίνησης, συνδυασμένων διακινήσεων κ.λπ.

3.4.11 Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να διασφαλίζεται η κυκλοφοριακή ικανότητα των δρόμων αποφεύγοντας πολεοδομικές πρακτικές που θέτουν εν αμφιβόλω την απρόσκοπτη και ασφαλή λειτουργία τους.

3.4.12 Με βάση τα πιο πάνω θα πρέπει να εξεταστούν οι ακόλουθες προοπτικές σε σχέση με την πολιτική του Σχεδίου σε ότι αφορά την κυκλοφορία, τις μεταφορές και τη στάθμευση:

- (α) Η δυνατότητα βελτίωσης της συγκοινωνιακής σύνδεσης της περιοχής με τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης με έμφαση στη σύνδεση με το Αστικό Κέντρο και το Αεροδρόμιο για δημιουργία θετικών σχέσεων αλληλεξάρτησης με αμοιβαία οφέλη.
- (β) Η δυνατότητα ανάπτυξης ενός αποδοτικού και ευέλικτου συγκοινωνιακού συστήματος με τη συμπλήρωση και σαφή ιεράρχηση του οδικού δικτύου, για ελαχιστοποίηση της διαμπερούς κυκλοφορίας και αποτελεσματική διοχέτευση της σε επιλεγμένους κύριους δρόμους.
- (γ) Η δυνατότητα υιοθέτησης νέων σύγχρονων προτύπων συγκοινωνιακού σχεδιασμού και κυκλοφοριακής διαχείρισης με στόχο την αυξημένη οδική ασφάλεια και την ισόρροπη εξυπηρέτηση όλων των μορφών διακίνησης.
- (δ) Η δυνατότητα εφαρμογής μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης/ύφεσης που να εξασφαλίζουν περιμετρική κυκλοφορία οχημάτων, χώρους στάθμευσης σε στρατηγικά σημεία, δημιουργία πλατειών και άλλων ελεύθερων χώρων, διαχωρίζοντας κατά το δυνατό την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.
- (ε) Η δυνατότητα ουσιαστικής αναβάθμισης των συνθηκών διακίνησης των πεζών χωρίς όμως να επηρεαστεί η προσιτότητα και η οικονομική δραστηριότητα της περιοχής.

- (στ) Το ενδεχόμενο δημιουργίας ολοκληρωμένου και λειτουργικού δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Οι πεζόδρομοι αυτοί μπορεί να συνδέουν τα σημαντικότερα σημεία αναφοράς (παραλία, Αστικό Κέντρο, Λίμνη Ορόκλινης) και να προβάλλουν το συγκριτικό πλεονέκτημα του παράκτιου μετώπου της πόλης/περιοχής.
- (ζ) Η δυνατότητα σωστής οργάνωσης του οδικού δικτύου στις νεοαναπτυσσόμενες περιοχές ώστε αυτές να εξυπηρετούνται απρόσκοπτα με τις ελάχιστες αναγκαίες υποδομές οδικής κυκλοφορίας.
- (η) Η δυνατότητα βελτίωσης του συστήματος δημόσιων μεταφορών.

### 3.5 Οικιστική Ανάπτυξη

3.5.1 Η οικιστική ανάπτυξη και οι καθορισμένες, ή προτεινόμενες, Οικιστικές Ζώνες, αποτελούν στοιχεία κρίσιμης σημασίας για τις περιοχές του Σχεδίου Περιοχής, καθότι ο καθορισμός Οικιστικών Ζωνών σε ένα Σχέδιο Ανάπτυξης αποτελεί βασικό στοιχείο της πολεοδομικής οργάνωσης, σε συνάρτηση με το οποίο θα καθορισθούν και οι άλλες χρήσεις.

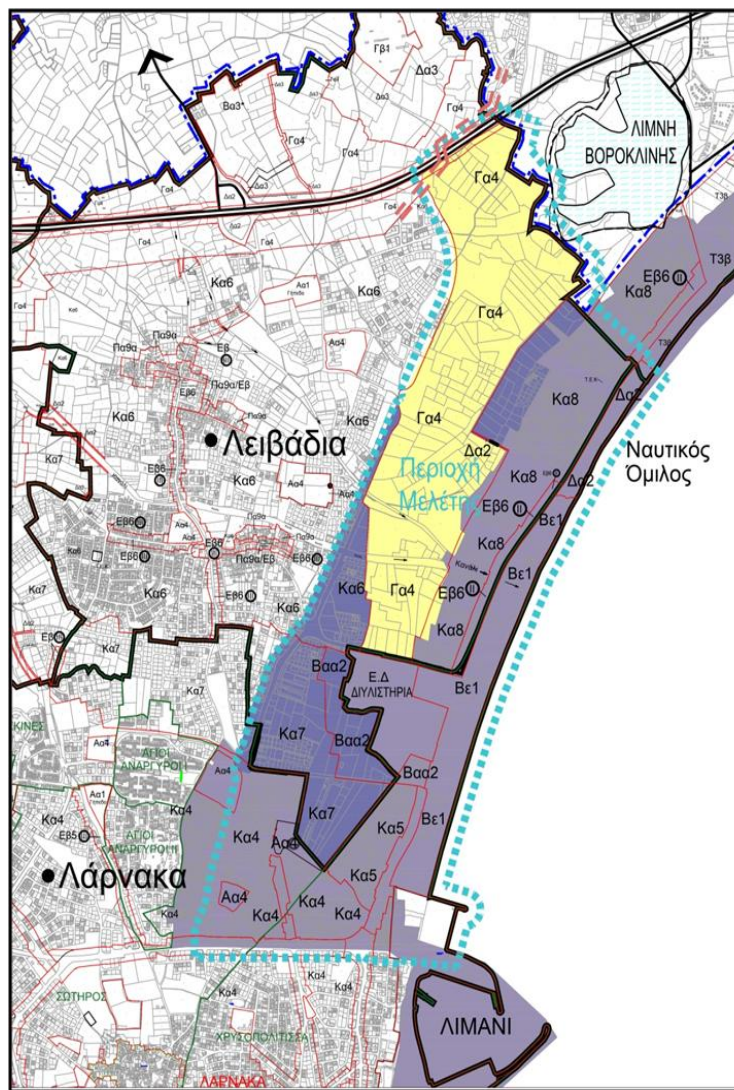
3.5.2 Οι οικιστικές ζώνες που καθορίστηκαν στην περιοχή του Σχεδίου (πολεοδομικές ζώνες με τον κωδικό Κα) έχουν συνολική έκταση 1730 δεκαρίων περίπου με χωρητικότητα 8.436 ατόμων. Η κατανομή των ζωνών κατά διοικητική περιοχή φαίνεται στον **Πίνακα 3.1**.

3.5.3 Από τη σχέση έκτασης και χωρητικότητας διαφαίνεται ότι στις καθορισμένες και νέες οικιστικές ζώνες που θα διαμορφωθούν θα παρέχεται δυνατότητα για τη στέγαση πληθυσμού πολλαπλάσιου εκείνου που ήδη διαμένει στην Περιοχή του Σχεδίου. Σκοπός του Σχεδίου θα πρέπει να είναι η παροχή επιλογών στέγασης για όλες τις τάξεις του πληθυσμού.

<b>ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΩΗΝ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ ΛΑΡΝΑΚΑΣ</b>				
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1: ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΣΧΥΟΥΣΩΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</b>				
<b>ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ</b>	<b>ΕΜΒΑΔΟΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ (τ.μ.)</b>	<b>ΩΦΕΛΙΜΟ (τ.μ.)</b>	<b>ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2015 (άτομα)</b>	<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ 2015 (άτομα)</b>
Δήμος Λάρνακας	544.600	353.990	<b>2210 (απογραφή 2011)</b>	4.212
Δήμος Λειβαδιών	1.185.300	770.445	<b>1.900</b>	4.224
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.729.900</b>	<b>1.124.435</b>	<b>4110</b>	<b>8.436</b>

Σημείωση: (1) Το εμβαδόν των Οικιστικών Ζωνών υπολογίστηκε από τον χάρτη νέας κτηματικής βάσης. (2) Το ωφέλιμο / δομήσιμο εμβαδόν της κάθε Οικιστικής Ζώνης υπολογίζεται ως το 65% του εμβαδού της Ζώνης επί τον καθορισμένο συντελεστή δόμησης. (3) Η προβλεπόμενη χωρητικότητα σε πληθυσμό για κάθε Τοπική Αρχή υπολογίζεται με την παραδοχή μέσου εμβαδού οικιστικού οικοπέδου τα 520 τ.μ. και 2,85 άτομα ανά οικιστική μονάδα/οικόπεδο.

3.5.4 Η περιοχή του Σχεδίου υδροδοτείται από δίκτυο του Συμβουλίου Υδατοπρομήθειας Λάρνακας και του Δήμου Λειβαδιών (Χάρτης 17).



**Χάρτης 17:**  
Όρια υδροδότησης  
της υπό Μελέτη Περιοχής

**Υπόμνημα**

- Περιοχή Μελέτης
- Διοικητικά Όρια
- Όριο Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας
- Οδικό Δίκτυο, Αυτοκινητόδρομοι
- Όρια Πολεοδομικών Ζωνών
- Νότιος Αγωγός Χοιροκοιτίας-Αμμοχώστου
- Όριο Υδατοπρομήθειας (ΣΥΛ)
- Όριο Υδατοπρομήθειας (ΤΑΥ)
- Περιοχή η οποία είναι δυνατό να υδροδοτηθεί απο το Δήμο Λειβαδιών

Πηγή: Ίδια επεξεργασία με συλλογή πληροφοριών από ΣΥΛ, ΤΑΥ και Δήμο Λειβαδιών



3.5.4 Κεντρικοί στόχοι και εξειδικευμένα μέτρα πολιτικής που θα εφαρμοσθούν στον τομέα της στέγασης είναι, πέραν της συμπαγούς και οργανωμένης οικιστικής ανάπτυξης στις καθορισμένες Οικιστικές Ζώνες και η διασφάλιση των δυνατοτήτων επιλογής και στέγασης όλων των εισοδηματικών στρωμάτων του πληθυσμού μέσα στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης. Οι πιο πάνω στόχοι αποτελούν στόχους και σε παγκύπριο επίπεδο.

3.5.5 Στα πλαίσια καθορισμού των προδιαγραφών της οικιστικής ανάπτυξης στην υπό μελέτη περιοχή θα ήταν δυνατό να ληφθούν υπόψη και καλές πρακτικές αιεφόρου σχεδιασμού. Είναι αδύνατο να συνεχιστεί η αλόγιστη χρήση των φυσικών πόρων, καθώς είναι εξαντλήσιμοι και καθιστούν επιτακτική την ανάγκη υιοθέτησης πολιτικών και ανάληψης δράσεων για τη διαφύλαξη του φυσικού παράλληλα με την εξυγίανση του αστικού περιβάλλοντος. Παρατηρώντας τη «φύση» της πόλης σήμερα, κατανοούμε ότι σταδιακά οι αστικές περιοχές ή τμήματα αυτών φθίνουν εξαιτίας της κατασπατάλησης φυσικών, ενεργειακών και πολιτιστικών πόρων, και της οργάνωσης του χώρου και των κοινωνικών δομών με δυσλειτουργικό τρόπο, επεκτείνοντας τις παραπάνω διαταραχές τόσο στην κοινωνία και την οικονομία όσο και το περιβάλλον.

3.5.6 Οι δράσεις, που έχουν τη δυναμική να μειώσουν τις δυσμενείς επιπτώσεις της ανθρωπογενούς δραστηριότητας, στο φυσικό περιβάλλον και κατ' επέκταση στο παγκόσμιο οικοσύστημα, οργανωμένες και εφαρμοσμένες σε μια ενιαία χωρική ενότητα, αποτελούν το σημείο αναφοράς των αιεφόρων γειτονιών. Σε αυτό το πνεύμα εμπίπτει και η φιλοσοφία των 'Οικογειονιών'. Με σκοπό την ανατροπή της στρεβλής ανάπτυξης και την εξισορρόπηση των στοιχείων «κοινωνία-οικονομία-περιβάλλον», εντός των αστικών περιοχών παρουσιάζεται ως λύση στην αναζωογόνησή τους η ανάπτυξη σε επίπεδο γειτονιάς και συγκεκριμένα η δημιουργία αστικών οικογειονιών σε επιλεγμένα τμήματα της πόλης. Οι αστικές οικογειονιές ικανοποιούν πλήρως τα κριτήρια βιωσιμότητας και αποτελούν έναν οικολογικό πυρήνα σε υποβαθμισμένες ή επαναχρησιμοποιούμενες περιοχές της πόλης. 'Οικογειονιά' ορίζεται ως μια κατοικημένη περιοχή ή μεικτή χρήση γύρω από την οποία οι άνθρωποι μπορούν εύκολα να περπατήσουν. Η δημιουργία οικογειονιών είναι πλέον πραγματικότητα σε πολλές χώρες, μεταξύ άλλων και της Ευρώπης. Η περιοχή ωστόσο γέννησής τους είναι ο Βορράς της Δυτικής Ευρώπης με έμφαση στην Σουηδία, Γερμανία, Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, σε γεωργικές ή στρατιωτικές εκτάσεις και περιοχές που έχουν προκύψει από αποβιομηχάνιση.

3.5.7 Η λειτουργία της 'Οικογειονιάς' εδράζεται στην ελαχιστοποίηση ή και μηδενική κατανάλωση ενέργειας και του οικολογικού αποτυπώματος, στη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και στην ενεργειακή αποδοτικότητα των κατοικιών/κτιρίων, στην αιεφόρο χρήση του νερού και των ομβρίων, στην αιεφόρο διαχείριση των αποβλήτων, σε εναλλακτικές μορφές μεταφοράς/μετακίνησης, στην κοινωνική συνοχή και στην ισότιμη πρόσβαση στις εργασιακές ευκαιρίες, στην υψηλής ποιότητας διαβίωση και γενικά στην προώθηση αιεφόρων τρόπων ζωής, ενώ εξίσου σημαντική είναι η συνεργασία και συμμετοχή των κατοίκων. Μια αστική γειτονιά έχει τη δυνατότητα να γίνει πλήρως αυτόνομη και να λειτουργήσει ξανά ως τόπος ουσιαστικής συνάντησης, επικοινωνίας και ανταλλαγής ιδεών. Η έκταση της είναι προσανατολισμένη στην πρόσβαση των πεζών με μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου και με τη δημιουργία δικτύων βιώσιμης μετακίνησης. Είναι ουσιαστικά μια χωρική κατασκευή, ένα μέρος. Μπορεί να έχει ή να μην έχει σαφή όρια. Δεν έχει απαραίτητως κέντρο υπηρεσιών αλλά έχει μια ταυτότητα, την οποία ο τοπικός πληθυσμός αναγνωρίζει και στην οποία δίνει αξία. Επιπλέον, είναι ενδιαφέρον να σημειωθούν οι τρεις διαφορετικές πτυχές της Οικογειονιάς όπως αναφέρονται στη

βιβλιογραφία: Πρώτον, η Οικογειτονιά εκλαμβάνεται ως η βάση για τη ζωή στο σπίτι, εκπαίδευση, ψυχαγωγία και τις δραστηριότητες απασχόλησης. Δεύτερον, θεωρείται ως τόπος, ως αισθητική εμπειρία και τρίτον ως ο τόπος για την κοινότητα. Οι αστικές οικογειτονιές έχουν τη «δύναμη» και τον τρόπο να ευνοήσουν το αστικό περιβάλλον, ή ακόμα να συμβάλλουν στην περαιτέρω εξέλιξη της πόλης.

3.5.8 Με βάση τα πιο πάνω θα πρέπει να εξεταστούν οι ακόλουθες προοπτικές σε σχέση με την στεγαστική πολιτική του Σχεδίου Περιοχής:

- (α) Η δυνατότητα οργάνωσης και ποιοτικής αναβάθμισης των οικιστικών περιοχών.
- (β) Η δυνατότητα ορθολογικής οργάνωσης των Οικιστικών Ζωνών, και αξιοποίησης της διαθέσιμης γης εντός των καθορισμένων ορίων τους, με την εφαρμογή κατάλληλων μηχανισμών/κινήτρων.
- (γ) Η δυνατότητα δημιουργίας συνθηκών για την παραγωγή κοινωνικής κατοικίας.
- (δ) Το ενδεχόμενο επεκτάσεων Οικιστικών Ζωνών, σε περιοχές ώριμες για ανάπτυξη με βάση σχεδιασμένα οδικά δίκτυα, και με γνώμονα την ολοκλήρωση των υποδομών και τη δυνατότητα παροχής των αναγκαίων υπηρεσιών.
- (ε) Η επαναξιολόγηση των ισχυόντων Συντελεστών Ανάπτυξης σε συγκεκριμένες περιοχές του Σχεδίου Περιοχής, στη βάση ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού, και προσαρμογή στα ιδιαίτερα αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά δεδομένα του χώρου.

## **3.6 Βιομηχανική/Βιοτεχνική Ανάπτυξη/ Αποθήκες**

3.6.1 Η βιομηχανική / αποθηκευτική ανάπτυξη ήταν μέχρι πρότινος και εξακολουθεί μέχρι σήμερα να είναι η κυρίαρχη χρήση στην περιοχή μελέτης. Ωστόσο έχει αποφασιστεί ότι το καθεστώς αυτό θα πρέπει να διαφοροποιηθεί με την μετακίνηση των βιομηχανικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων και την κατάργηση τόσο της Ειδικής Ζώνης Διύλιστηρίου ΕΔ καθώς και των Βιομηχανικών Ζωνών. Για σκοπούς αυτής της αλλαγής του αναπτυξιακού καθεστώτος στην περιοχή, έχει εκδοθεί από τον Δήμο Λάρνακας και επικυρωθεί από τον Υπουργό Εσωτερικών Διάταγμα Τερματισμού Χρήσης των βιομηχανικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων, μετακίνησης τους και αποκατάστασης του χώρου μέχρι τον Ιανουάριο του 2017. Επιδιώξεις του Σχεδίου, κυρίως στον τομέα της Βιοτεχνίας/Βιομηχανίας, πρέπει να είναι η εισαγωγή χωροθετικών πολιτικών, καθώς και μέτρων και κινήτρων, που να διευκολύνουν

την παραγωγή προϊόντων υψηλής ποιοτικής στάθμης, με την εισαγωγή νέας τεχνολογίας και μεταστέγαση των υφιστάμενων βιομηχανικών/αποθηκευτικών αναπτύξεων.

3.6.2 Κατά την εκπόνηση του Σχεδίου Περιοχής θα ληφθούν υπόψη οι σχεδιασμοί για την ενιαία ανάπτυξη του λιμανιού και της μαρίνας Λάρνακας, αφού πέραν της άμεσης γειτνίασης, μέρος της Ειδικής Ζώνης Λιμανιού ΕΛ εμπίπτει στα όρια της περιοχής του Σχεδίου. Πρόσθετα, σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο ΕΕΒΤ, στο λιμάνι της Λάρνακας έχει παραχωρηθεί χώρος για τη δημιουργία λιμενικών εγκαταστάσεων για παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών στις υπεράκτιες δραστηριότητες (εξόρυξη γεωτρήσεων), οι οποίες αποτελούν προτεραιότητα για το εν λόγω Υπουργείο, τουλάχιστον μέχρι την εξεύρεση κατάλληλου εναλλακτικού χώρου χωροθέτησης τους.

3.6.3 Μια σημαντική ευκαιρία που δίνεται στη Λάρνακα είναι η ανάπτυξη συγκεκριμένων κλάδων στους οποίους η πόλη έχει συγκριτικό πλεονέκτημα. Πέραν της ανάπτυξης της τουριστικής ταυτότητας της πόλης και την καθιέρωση της ως σημαντικό τουριστικό προορισμό, η μεταποίηση είναι ένας επίσης σημαντικός τομέας. Διαφαίνονται προοπτικές στην ενίσχυση της βιομηχανικής βάσης και ταυτότητας της πόλης, στη σύνδεση της με μηχανισμούς έρευνας και ανάπτυξης της τεχνολογίας, στήριξης της καινοτομίας, της ποιότητας και της εξωστρέφειας του παραγωγικού δυναμικού.

### **3.7 Εμπορική Ανάπτυξη και Υπηρεσίες**

3.7.1 Το εμπόριο και οι υπηρεσίες στην υπό μελέτη περιοχή κρίνεται ότι έχουν πολλά περιθώρια ενδυνάμωσης/βελτίωσης μετά την μετακίνηση των οχληρών βιομηχανικών/αποθηκευτικών εγκαταστάσεων. Σε κάθε όμως περίπτωση προβλήματα που παρατηρήθηκαν με διάσπαρτες εμπορικές χρήσεις σε οικιστικές περιοχές ή κατά μήκος κύριων οδικών αρτηριών θα πρέπει να αντιμετωπιστούν ώστε πέραν της εξυπηρέτησης των αναγκών των κατοίκων και επισκεπτών, η χωροθέτηση εμπορικών/γραφειακών αναπτύξεων και Υπηρεσιών να μην καταστρατηγεί τις υπόλοιπες πρόνοιες του Σχεδίου Ανάπτυξης και ούτε να απειλείται η ανταγωνιστικότητα των καθορισμένων εμπορικών περιοχών.

3.7.2 Οι σχετικές πρόνοιες του Σχεδίου Περιοχής θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από ευελιξία και προσαρμοστικότητα ώστε επιθυμητές εμπορικές/γραφειακές αναπτύξεις να μην απαιτούν παρεκκλίσεις για να μπορούν να αδειοδοτηθούν. Επίσης, οι όποιες πολεοδομικές ρυθμίσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις αλλαγές που έχουν επιφέρει οι εξελίξεις με τη διάδοση του διαδικτύου, τη φιλελευθεροποίηση του εμπορίου και τις εξελίξεις στον τομέα της τεχνολογίας.

3.7.3 Η περιοχή μελέτης, σε άμεση γειτνίαση και συνέχεια του Αστικού Εμπορικού Κέντρου/ΚΕΠ που αποτελεί το λειτουργικό επίκεντρο του Τοπικού Σχεδίου με ευρεία σφαίρα εξυπηρέτησης, αναπόφευκτα θα κληθεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο και στον τομέα αυτό. Με την ευκαιρία εκπόνησης του παρόντος Σχεδίου θα πρέπει να επανεξεταστεί το μοντέλο των γραμμικών εμπορικών

αξόνων που κρίνεται ότι συντέινει στην διασπορά της εμπορικής ανάπτυξης, στην αποδυνάμωση των παραδοσιακών εμπορικών πυρήνων και στον επηρεασμό των ανέσεων και κυκλοφοριακής ικανότητας των συναφών οδικών αξόνων λόγω της αυθαίρετης παρόδιας στάθμευσης.

3.7.4 Σε κάθε περίπτωση οι πολιτικές για εμπόριο-γραφεία και υπηρεσίες θα πρέπει:

- (α) Να έχουν ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- (β) Να δίνουν χωροθετικές λύσεις σε σύγχρονες και απαιτητικές εμπορικές αναπτύξεις ειδικά σε μια εποχή που ο τομέας διαφοροποιείται διαρκώς ως προς τα χαρακτηριστικά του.
- (γ) Να παρέχουν τη δυνατότητα ικανοποίησης και των μελλοντικών αναγκών.
- (δ) Να θέτουν το πλαίσιο προσέλκυσης δραστηριοτήτων ανταγωνιστικών, σύγχρονων και με πολλαπλασιαστικό όφελος.

3.7.5 Η χωρητικότητα των καθορισμένων Εμπορικών Ζωνών του Τοπικού Σχεδίου ανέρχεται σε 12,36 εκτάρια. Όπως φαίνεται στον **Πίνακα 3.2** που ακολουθεί, ο μέσος όρος εμπορικής επιφάνειας ανά κάτοικο είναι 30,07 τ.μ.

<b>ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΩΗΝ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ ΛΑΡΝΑΚΑΣ</b>			
<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΣΧΥΟΥΣΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ/ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</b>			
<b>ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ</b>	<b>ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2015</b>	<b>ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΙΣΟΓΕΙΟΥ (τ.μ.)</b>	<b>ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΟΙΚΟ (τ.μ.)</b>
Δήμος Λάρνακας	2210 (πληθυσμός 2011)	67.000	<b>30,32</b>
Δήμος Λειβαδιών	1.900	56.600	<b>29,79</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>4110</b>	<b>123.600</b>	<b>30,07</b>
<u>Σημείωση:</u> (1) Το εμβαδόν των Εμπορικών Ζωνών υπολογίστηκε από τον χάρτη νέας κτηματικής βάσης. (2) Ο πληθυσμός του 2015 από στοιχεία που εξασφαλίστηκαν από τις Τοπικές Αρχές.			

### **3.8 Τουριστική Ανάπτυξη**

3.8.1 Η κυβερνητική αναπτυξιακή πολιτική για τα επόμενα χρόνια, με βάση τα σημερινά δεδομένα και νέες προκλήσεις, εμπεριέχει ως ευρύτερη στρατηγική επιδίωξη τη δημιουργία συνθηκών βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης και ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής μέσα από τη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της κυπριακής οικονομίας και τη δημιουργία ευνοϊκού επιχειρηματικού περιβάλλοντος καθώς και την καθιέρωση της Κύπρου ως περιφερειακό επιχειρηματικό κέντρο και ως ποιοτικό τουριστικό προορισμό. Στόχο θα πρέπει να αποτελεί μεταξύ άλλων και η ανάπτυξη, ο εμπλουτισμός και η διαφοροποίηση των υπηρεσιών τουρισμού.

3.8.2 Η Λάρνακα παρουσιάζει αύξηση όσον αφορά στην τουριστική κίνηση και το ποσοστό των τουριστών που την επισκέπτονται τα τελευταία χρόνια, σε αντίθεση με άλλες επαρχίες όπου τα δεδομένα παρέμειναν σταθερά ή ακόμα υπήρξε και αισθητή μείωση. Με βάση σχετική έρευνα του Δήμου Λάρνακας και στατιστικά δεδομένα του Κ.Ο.Τ., η Λάρνακα φαίνεται να αποτελεί δημοφιλή προορισμό σε σύγκριση με άλλες επαρχίες όσον αφορά στον αθλητικό τουρισμό (δημοφιλής προορισμός για αθλητές τριάθλου και ποδηλασίας) αφού γεωγραφικά και τοπογραφικά υπερτερεί των άλλων πόλεων σε υπηρεσίες για συγκεκριμένα αθλήματα. Στο επίπεδο βέβαια της πόλης της Λάρνακας φαίνεται να υπάρχει σοβαρό πρόβλημα στην προσέλευση τουριστών (βρίσκεται στην πέμπτη θέση μετά την Πάφο, το Παραλίμνι, την Αγ. Νάπα και την Λεμεσό), παρά το ότι η πόλη διαθέτει ένα υπερσύγχρονο αερολιμένα. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να αποδοθεί εν μέρει και στο ότι δεν υπάρχουν οι κατάλληλοι χώροι διαμονής. Με βάση στοιχεία του Κ.Ο.Τ., στη Λάρνακα παρουσιάζεται έλλειψη ξενοδοχείων τριών και πέντε αστέρων, ενώ η απουσία τουριστικών χωριών και επαύλεων στην ευρύτερη επαρχία, έχει αρνητικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία.

3.8.3 Πέραν των πιο πάνω ένα κρίσιμο ζήτημα που τίθεται είναι η διευθέτηση των συγκρούσεων των χρήσεων γης, ιδίως στις παράκτιες ζώνες όπως στην προκειμένη περίπτωση, όπου οι δυναμικότερες χρήσεις, όπως ο τουρισμός, το εμπόριο συχνά και η αναψυχή, απειλούν να παραγκωνίσουν τις ασθενέστερες αλλά όμως απαραίτητες χρήσεις όπως η οικιστική ή κοινωφελείς χρήσεις, αλλά και τις ιδιαίτερες ποιότητες του εξωαστικού χώρου που αδυνατούν να αμυνθούν, όπως είναι η βιοποικιλότητα και το τοπίο. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η πλειονότητα των τουριστικών ζωνών είναι χωροθετημένες στο παραλιακό μέτωπο της Λάρνακας με ανεπαρκή τουριστικά καταλύματα και έλλειψη τεμαχίων για ανάπτυξη. Λόγω του ευαίσθητου χαρακτήρα της παραλιακής ζώνης μιας πόλης, οι λειτουργίες που θα έπρεπε να επιτρέπονται σε αυτήν είναι αυτές με ήπιο χαρακτήρα/μορφή. Οπωσδήποτε ο υφιστάμενος τερματικός σταθμός καυσίμων αντενδείκνυται γιατί ενώ χωροθετείται σε μια στρατηγικής σημασίας για την πόλη περιοχή, κατακερματίζει και υποβαθμίζει το τοπίο.

3.8.4 Η περιοχή Λάρνακας όπως και η υπόλοιπη Κύπρος, αντιμετωπίζει εγγενή προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί από τη μονοδιάστατη ανάπτυξη και τυποποίηση του τουριστικού προϊόντος, από την καταπόνηση του φυσικού περιβάλλοντος καθώς και από την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, εξ' αφορμής και της εκπόνησης του παρόντος Σχεδίου,

προκύπτει ανάγκη επαναξιολόγησης των πολεοδομικών πολιτικών που αφορούν την τουριστική ανάπτυξη και εισαγωγή τέτοιων πολιτικών και κινήτρων που θα βοηθούν στην ανάκαμψη και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος.

3.8.5 Για το αστικό συγκρότημα Λάρνακας ο τομέας του τουρισμού αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες απασχολώντας 4000 άτομα περίπου (2011) που αντιστοιχούν στο 7% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της επαρχίας. Το μερίδιο της Λάρνακας σε ότι αφορά την κατανομή των τουριστικών κλινών υστερεί έναντι των άλλων περιοχών του νησιού (7% του παγκύπριου συνόλου τουριστικών κλινών μετά την Πάφο (35%), Αγία Νάπα (22%), Παραλίμνι (17%) και Λεμεσό (14%)). Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή η υστέρηση συνδυάζεται και με μια άλλη τάση που παρατηρήθηκε έντονα τα τελευταία χρόνια, για μετατροπή/αλλαγή χρήσης πολλών τουριστικών καταλυμάτων σε άλλες χρήσεις, κυρίως οικιστικών διαμερισμάτων, μειώνοντας έτσι αισθητά το σύνολο των προσφερόμενων τουριστικών κλινών.

3.8.5 Βασική επιδίωξη του Σχεδίου Περιοχής σε σχέση με τον τουρισμό πρέπει να είναι η σωστή αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής και η ανάδειξη της ως τουριστικού προορισμού καθώς και η προώθηση μορφών τουρισμού και εγκαταστάσεων που να διαφοροποιούν και να εμπλουτίζουν το ήδη προσφερόμενο προϊόν.

3.8.6 Ο Κ.Ο.Τ. θεωρεί ότι τα τουριστικά καταλύματα γενικά θα πρέπει να ικανοποιούν τις προσδοκίες και τις απαιτήσεις της πελατείας που στοχεύουμε για να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν εξειδικευμένες ανάγκες. Ενθαρρύνονται ιδιαίτερα οι επενδύσεις που έχουν πρόσθετα εμπλουτιστικά έργα που καθορίζουν την ανταγωνιστικότητα του προϊόντος ενός τουριστικού προορισμού, εξυπηρετούν τη βελτίωση της εποχικότητας και βοηθούν στην αύξηση της κατά κεφαλή δαπάνης των περιηγητών.

3.8.7 Με βάση τα πιο πάνω θα πρέπει να εξεταστούν οι ακόλουθες προοπτικές σε σχέση με την πολιτική του Σχεδίου σε ότι αφορά την τουριστική ανάπτυξη:

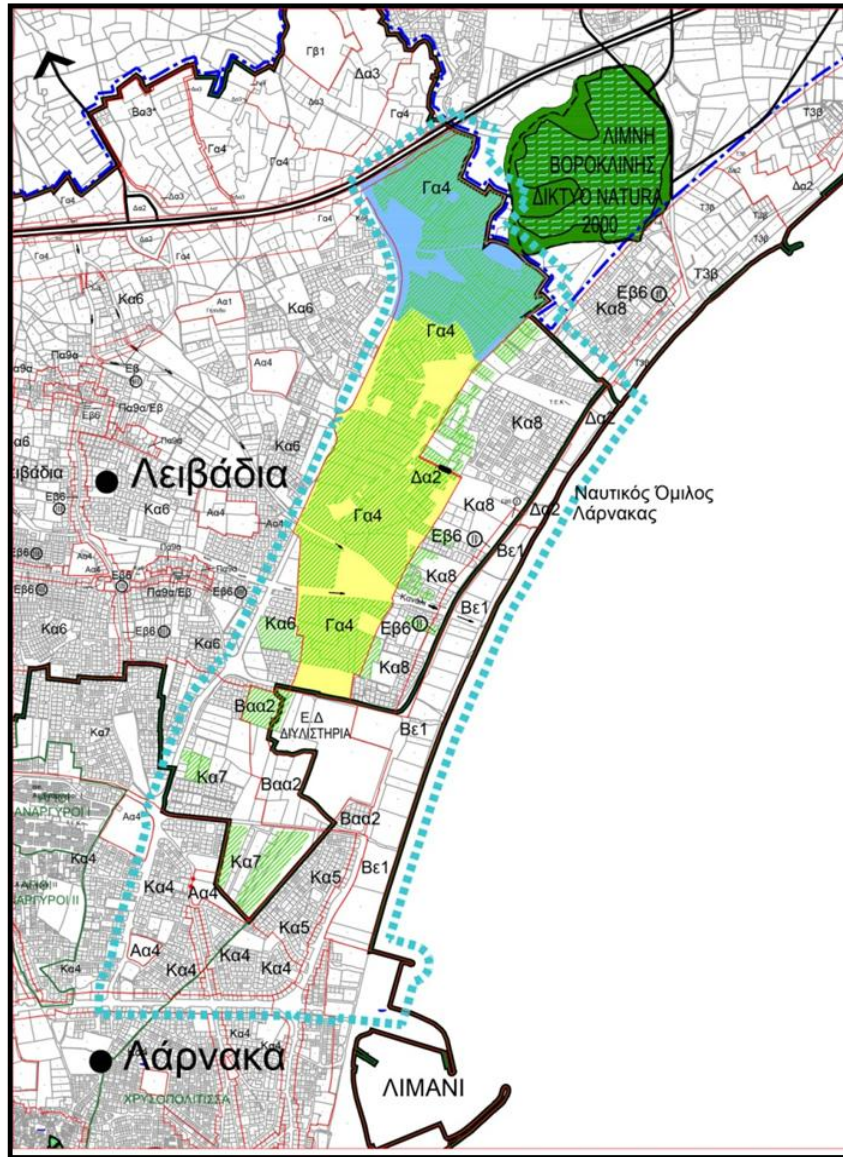
- (α) Η δυνατότητα προώθησης εναλλακτικών μορφών τουριστικής ανάπτυξης (π.χ. αθλητικού τουρισμού, βιομηχανικού τουρισμού) με την παροχή κινήτρων και τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών.
- (β) Η δυνατότητα ενθάρρυνσης δημιουργίας τουριστικών μονάδων πολύ ψηλών προδιαγραφών.
- (γ) Η δυνατότητα διαμόρφωσης ευέλικτων πολιτικών που να επιτρέπουν την αναβάθμιση υφιστάμενων τουριστικών διευκολύνσεων αλλά και τη δημιουργία νέων αναπτύξεων/υποδομών.

### 3.9 Γεωργία – Κτηνοτροφία



3.9.1 Στην περιοχή του Σχεδίου, εντός των ορίων της αστικής περιοχής Λάρνακας / Λειβαδιών υπάρχει χαρακτηρισμένη γεωργική γη η οποία καλλιεργείται με σιτηρά. Δεν υπάρχουν οποιεσδήποτε αρδευόμενες περιοχές από Κυβερνητικά Έργα που να εμπíπτουν σε αυτήν. Πάγια θέση των αρμοδίων Τμημάτων του Κράτους είναι η διαφύλαξη της γόνιμης / παραγωγικής γης, η οποία ορίζεται ως η γη που προσφέρεται ως έχει για κανονική ανάπτυξη και παραγωγή διαφόρων προϊόντων ανάλογα με την περιοχή. Παρά ταύτα, λόγω του εγκλωβισμού της εν λόγω περιοχής μεταξύ οικιστικών και τουριστικών ζωνών αλλά και της γειτνίασης της με διάφορες αναπτύξεις οικονομικών δραστηριοτήτων, θα μπορούσε, σύμφωνα με το αρμόδιο Τμήμα Γεωργίας, να μελετηθεί το ενδεχόμενο αποχαρακτηρισμού μέρους της γεωργικής γης και μετατροπή της σε άλλη μορφή ανάπτυξης, βάσει βέβαια και των προτεραιοτήτων που θα καθοριστούν για την συγκεκριμένη περιοχή. Σε κάθε περίπτωση η περιοχή που γειτνιάζει με τον υδροβιότοπο της παρακείμενης Λίμνης Βορόκλινης (Μέρος του Σχεδίου Φύση 2000), θα πρέπει να διέπεται από αναπτυξιακούς περιορισμούς τέτοιους που να διασφαλίζουν την προστασία της (π.χ. με καθορισμό χαμηλού συντελεστή δόμησης και απαγόρευση της ανέγερσης μεμονωμένων κατοικιών).

3.9.2 Στα πλαίσια εκπόνησης του Σχεδίου Περιοχής θα ήταν δυνατό να εξεταστεί και η προοπτική αξιοποίησης της γεωργικής γης για προώθηση της τοπικής οικονομίας, με παραγωγή και διάθεση προϊόντων στην τοπική κοινωνία ενισχύοντας την τοπική οικονομική δυναμική και κοινωνική αλληλεγγύη και συνοχή.



**Χάρτης 18:**  
Γεωργικές Εκτάσεις  
στην Περιοχή Μελέτης



Πηγή: Ίδια επεξεργασία με συλλογή πληροφοριών από ΚΟΑΠ



### **3.10 Εκπαίδευση**

3.10.1 Η εκπαίδευση αποτελεί, σε συνδυασμό και με άλλους παράγοντες, παράμετρο ενδογενούς κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης και σταθερότητας για την περιοχή μελέτης. Η παροχή ενός σύγχρονου και λειτουργικού εκπαιδευτικού συστήματος (υποδομή) που να ικανοποιεί πλήρως τις άμεσες και τις μελλοντικές τοπικές ανάγκες αποτελεί την κύρια επιδίωξη κάθε κοινότητας/τοπικής κοινωνίας. Τα εκπαιδευτικά ιδρύματα, ως χώροι, αποτελούν στοιχεία πολεοδομικής και κοινωνικής οργάνωσης, δεδομένου ότι επηρεάζουν σημαντικά το βαθμό οργάνωσης επιμέρους περιοχών ή και του συνόλου των οικισμών.

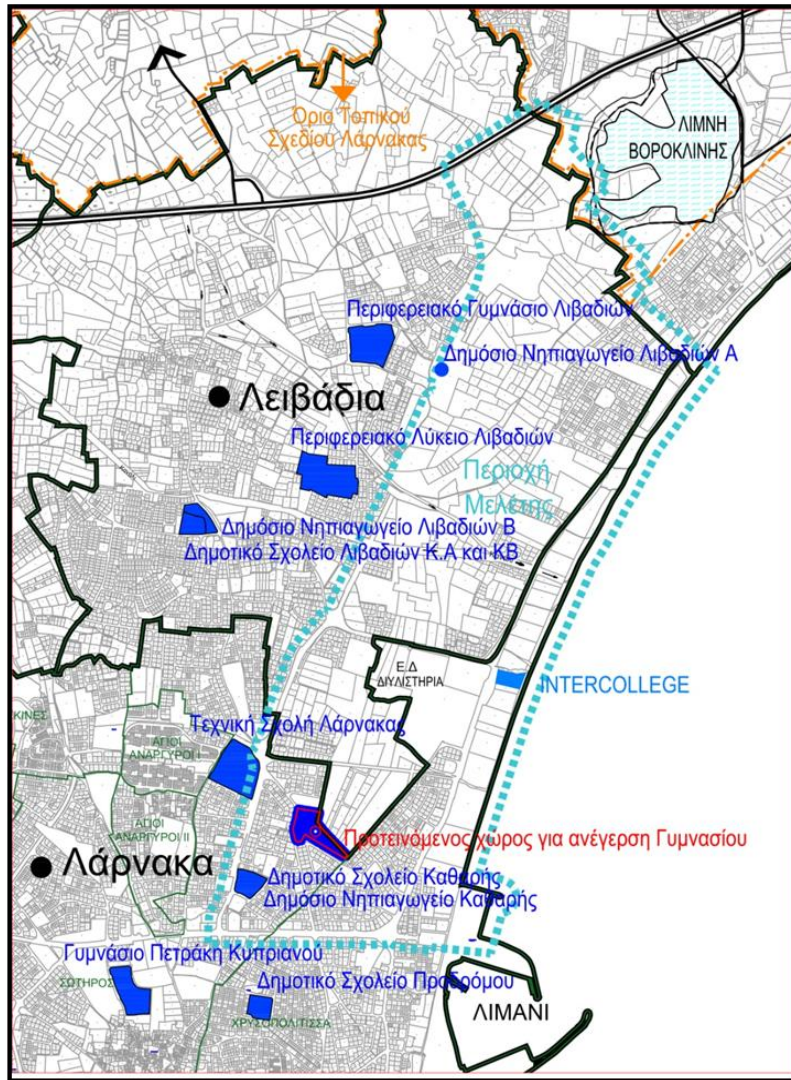
3.10.2 Η γενική κατάσταση στον τομέα της εκπαίδευσης στην περιοχή θεωρείται μάλλον θετική όσον αφορά τις απαραίτητες υποδομές σε σχέση με τον αριθμό μαθητών. Με βάση στοιχεία που τηρούνται από το αρμόδιο Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού, στην περιοχή των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου λειτουργούν τρεις σχολικές μονάδες Προδημοτικής Εκπαίδευσης και τρεις μονάδες Δημοτικής Εκπαίδευσης. Όσον αφορά την Δημοτική Εκπαίδευση, υπάρχει ανάγκη ανέγερσης νέου Δημοτικού Σχολείου που να καλύπτει την αυξητική τάση στον μαθητικό πληθυσμό της περιοχής Λειβαδιών - Ορόκλινης.

3.10.3 Στα γεωγραφικά όρια της περιοχής μελέτης λειτουργούν 3 Σχολεία Μέσης Εκπαίδευσης (δύο Γυμνάσια και ένα Λύκειο). Στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν δύο δεσμευμένοι χώροι στον χώρο του παλαιού Συσκευαστηρίου και της Διανελλείου Τεχνικής Σχολής, οι οποίοι καλύπτουν της ανάγκες της περιοχής χωρίς την ανάγκη δέσμευσης επιπρόσθετου χώρου για ανέγερση σχολείου Μέσης Εκπαίδευσης στην υπό μελέτη περιοχή.

3.10.4 Επίσης στην περιοχή Λάρνακας – Λειβαδιών υπάρχουν 4 Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης μία εκ των οποίων σε παραλιακό τεμάχιο στα όρια του Σχεδίου Περιοχής. Πέραν της προγραμματιζόμενης παραπέρα αναβάθμισης της περιοχής στον τομέα μεταξύ άλλων των Υπηρεσιών και της δρομολογούμενης ενδυνάμωσης της τουριστικής ανάπτυξης, θα μπορούσε να μελετηθεί και το ενδεχόμενο προώθησης του τομέα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, ως μιας από τις πιθανές αναπτυξιακές κατευθύνσεις. Ο πολυλειτουργικός χαρακτήρας που επιδιώκεται να προσδοθεί στην περιοχή προσφέρεται για ανάπτυξη και άλλων τέτοιων Σχολών/Ερευνητικών Κέντρων όπως π.χ. Τμήμα Χημικών Μηχανικών Πανεπιστημίου και η Σχολή Υδρογονανθράκων τα οποία φαίνεται να διεκδικεί η Λάρνακα όπως χωροθετηθούν στην επικράτεια της.

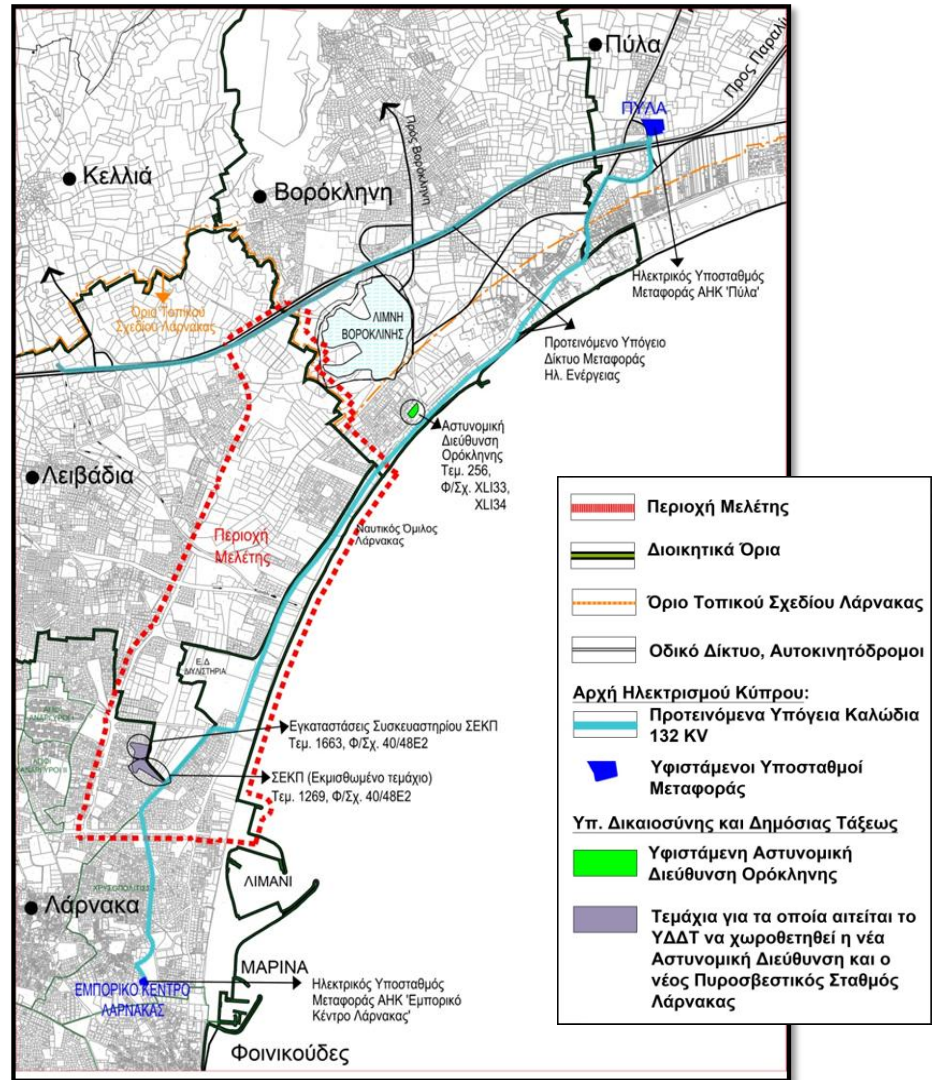
3.10.5 Η χωροθέτηση των Δημόσιων και Ιδιωτικών Εκπαιδευτηρίων που βρίσκονται στην Περιοχή Μελέτης, φαίνονται στο **Χάρτη 18**.

Χάρτης 18: Δημόσια και Ιδιωτικά Εκπαιδευτήρια



Πηγή: Ίδια επεξεργασία με συλλογή πληροφοριών από Υπ. Παιδείας και Πολιτισμού

Χάρτης 19



Πηγή: Ίδια επεξεργασία με συλλογή πληροφοριών από ΥΔΔΤ

### **3.11 Δημόσιες Χρήσεις, Υγεία και Υποδομές Κοινωνικής Μέριμνας**

3.11.1 Στην ευρύτερη περιοχή του Σχεδίου βρίσκεται το Νοσοκομείο Λάρνακας στο οποίο γίνονται έργα αναβάθμισης. Αυτό μαζί με άλλα ιδιωτικά νοσηλευτήρια/Ιατρικά Κέντρα/Ιατρεία εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης.

3.11.2 Μέσα στα πλαίσια του ΓεΣΥ θα πρέπει στην ευρύτερη περιοχή Λάρνακας να γίνει πρόνοια για μελλοντική ανάπτυξη τοπικών κέντρων Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας (ΠΦΥ) και πιθανώς δευτεροβάθμιων και τριτοβάθμιων μονάδων υγείας με σκοπό την εξυπηρέτηση των κατοίκων. Το Υπουργείο Υγείας ενθαρρύνει την ανάπτυξη υποδομών υγείας και στα πλαίσια του Τουρισμού Υγείας. Ως εκ τούτου θα πρέπει να διερευνηθεί κατά πόσο τέτοια κέντρα ή υποδομές υγείας ενδείκνυται να προβλεφθούν στην περιοχή του Σχεδίου. Σημειώνεται ότι κέντρα υγείας μπορεί να δημιουργηθούν και από τον ιδιωτικό τομέα, λαμβάνοντας υπόψη ότι ένας προσωπικός ιατρός (ΠΙ) για να μπορεί να είναι συμβεβλημένος με το ΓεΣΥ θα πρέπει να έχει εγγεγραμμένους στη λίστα ασθενών του τουλάχιστον 300 δικαιούχους.

3.11.3 Βασική επιδίωξη του Σχεδίου είναι η διαμόρφωση πολιτικής για ιδιωτικά ιατρεία και διαγνωστικά κέντρα στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων και ιατρείων μικρής κλίμακας όπως και υπηρεσιών κοινωνικής μέριμνας (στέγες ηλικιωμένων, κέντρα νεότητας κ.λπ.) ώστε να συμπληρώνεται ο αριθμός και βαθμός/εύρος εξειδίκευσης που προσφέρεται από υπάρχουσες ανάλογες εγκαταστάσεις.

3.11.4 Στην περιοχή μελέτης υπάρχει αίτημα εκ μέρους του Υπουργείου Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξης όπως χωροθετηθεί η νέα Αστυνομική Διεύθυνση Λάρνακας και ο νέος Πυροσβεστικός Σταθμός στα τεμάχια που φαίνονται στο **Χάρτη 19**.

### **3.12 Αρχιτεκτονική, Αστικό Περιβάλλον και Πολιτισμός**

3.13.1 Η διεθνούς σημασίας και αξίας γενέτειρα πόλη του Ζήνωνα Κιτιά (το αρχαίον Κίτιον), μέσα από τα αρχαιολογικά ευρήματα της οποίας καλύπτεται ένα σημαντικό τμήμα της ιστορίας της Κύπρου, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς πόλους έλξης Κυπρίων και ξένων.

3.13.2 Στην υπό μελέτη περιοχή δεν υπάρχουν καθορισμένες Περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα (ΠΕΧ) ή αρχαιολογικοί χώροι / χώροι ελεγχόμενοι από το Τμήμα Αρχαιοτήτων, ούτε μέχρι σήμερα έχουν εντοπιστεί αρχαιότητες. Ωστόσο οποιαδήποτε τυχόν εξέλιξη προκύψει σε σχέση με θέματα αρχαιοτήτων εμπίπτει στη δικαιοδοσία του εν λόγω Τμήματος.

3.13.3 Στη Λάρνακα συντελούνται επεκτάσεις και μετατροπές του πολεοδομικού ιστού μέσα στα όρια του εγκεκριμένου Τοπικού Σχεδίου. Η πόλη ρυμοτομείται με ορθογωνική γεωμετρική ρύθμιση με κατευθύνσεις κάθετες και παράλληλες προς τη θάλασσα.

Υπάρχει μεγάλη κατάτμηση της αστικής γης σε μικρά οικόπεδα με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται σοβαρή έλλειψη μεγάλων κενών τεμαχίων, γεγονός που αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για μεγάλες αναπτύξεις. Στην υπό μελέτη περιοχή, λόγω του βιομηχανικού καθεστώτος των διυλιστηρίων και των οχληρών αποθηκευτικών αναπτύξεων, που σε μεγάλο βαθμό έχει 'αδρανοποιήσει' την ανάπτυξη στις άμεσα επηρεαζόμενες υποπεριοχές, συναντάται αρκετά μεγάλος αριθμός τεμαχίων με ικανοποιητικό εμβαδόν σε ότι αφορά την προοπτική ενιαίας αξιοποίησης τους για μεγάλες αναπτύξεις.

3.13.4 Οι τομές και ασυνέχειες του αστικού ιστού, που οφείλονται στην ύπαρξη τεχνητών εμποδίων (π.χ. βιομηχανικές ζώνες, τερματικός σταθμός καυσίμων, αεροδρόμιο, λιμάνι), αποτελούν ένα από τα βασικότερα μειονεκτήματα της Πόλης. Ο κατακερματισμός του αστικού ιστού εντείνει το χωρικό διαχωρισμό (με επακόλουθες κοινωνικές προεκτάσεις) και αποστερεί την πόλη από δυνατότητες αστικής ανάπτυξης και ανάπλασης.

3.13.5 Η έλλειψη/απουσία ποιοτικού κτιστού περιβάλλοντος στην Λάρνακα οφείλεται εν μέρει και στην 'ιδεολογία' που διέπει διαχρονικά τις αστικές αναπλάσεις και τις πολεοδομικές παρεμβάσεις και οι οποίες χαρακτηρίζονται από εφήμερες και αποσπασματικές αναπτύξεις.

3.13.6 Τα μνημεία/στοιχεία του δομημένου περιβάλλοντος, όπως και τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, προσδιορίζουν την ταυτότητα κάθε περιοχής και λειτουργούν ως η κοινή μνήμη των κατοίκων και ισχυρός δεσμός με το χώρο. Τέτοια στοιχεία συμβάλλουν στην αναγνώριση και αναγνωσιμότητα του χώρου και τα πλείστα συνδέονται με την πολιτιστική κληρονομιά.

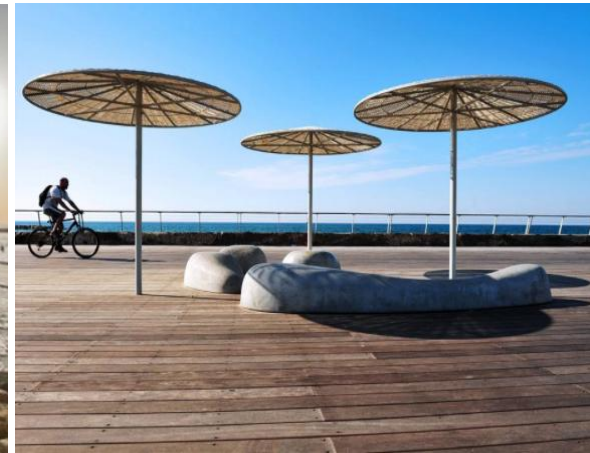
3.13.7 Στοιχεία αναφοράς για την περιοχή του Σχεδίου είναι και οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις που για χρόνια αποτέλεσαν και ακόμη αποτελούν σήμα κατατεθέν για την υπό μελέτη περιοχή. Κατά συνέπεια, αναπόφευκτα αυτές είναι και μέρος του πολιτιστικού τοπίου της περιοχής και ενδεχομένως στοιχεία αυτού του τοπίου θα πρέπει σε κάποιο βαθμό/με κάποια μορφή, να διατηρηθούν ως αναπόσπαστο μέρος της ιστορικής συνέχειας του χώρου αυτού.

### **3.13 Αναψυχή, Ψυχαγωγία και Άθληση**

3.13.1 Στην περιοχή του Σχεδίου η κύρια αθλητική υποδομή είναι οι εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Λάρνακας με το κολυμβητήριο. Στον τομέα αυτό παρουσιάζονται πάρα πολλές ελλείψεις ενώ διαφαίνεται η ανάγκη ανέγερσης ενός σύγχρονου αθλητικού κέντρου το οποίο να εξυπηρετεί τις ανάγκες των δημοτών και εν γένει της περιοχής. Μπορεί επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο εμπλουτισμού γενικά των υποδομών άθλησης ώστε να υποβοηθείται μεταξύ άλλων και ο τομέας του αθλητικού τουρισμού.

3.13.2 Ανάλογη είναι και η εικόνα σε επίπεδο διευκολύνσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας όπου αυτές είναι περιορισμένες σε εύρος και αριθμό. Κυριαρχούν οι έντονα εμπορικές διευκολύνσεις (εστιατόρια, καφετέριες, μπουραρίες, μπαρ κ.λπ.) οι οποίες συγκεντρώνονται κυρίως εκατέρωθεν του παραλιακού δρόμου Λάρνακας-Δεκέλειας, ανεξάρτητα ή ως μέρος τουριστικών μονάδων. Μεγάλης κλίμακας, σύνθετες ή και νυκτερινής λειτουργίας τέτοιες αναπτύξεις όπως μουσικοχορευτικά κέντρα, κινηματογράφοι και δισκοθήκες δεν συναντώνται στην περιοχή μελέτης.

3.13.3 Βασική επιδίωξη είναι η διεύρυνση/εμπλουτισμός των ευκαιριών άθλησης και αναψυχής στην περιοχή του Σχεδίου με προοπτική την ενίσχυση της ποικιλομορφίας του τουρισμού με διαφορετικά είδη τουριστικού προϊόντος όπως ο αθλητικός (ποδηλατικός κ.λπ.) τουρισμός.



## 4. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

### 4.1 Προτεινόμενη Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης

4.1.1 Γενική Στρατηγική του Σχεδίου είναι η ένταξη της περιοχής στον οργανισμό της πόλης μέσω ενός ολοκληρωμένου και πρωτοποριακού σχεδιασμού, που θα προσφέρει νέες ευκαιρίες και προοπτικές ανάπτυξης για ολόκληρο το αστικό συγκρότημα, ενισχύοντας παράλληλα το ρόλο της Λάρνακας ως βασικής πύλης της Κύπρου και συνδετικό κόμβο της χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο.

4.1.2 Προς επίτευξη των πιο πάνω, η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης θα επιδιώκει την αναβάθμιση της περιοχής του Σχεδίου σε σύγχρονο πολυλειτουργικό πυρήνα ποικιλίας χρήσεων, υπηρεσιών και διευκολύνσεων και στην ανάδειξη της περιοχής σε προορισμό (destination) με πρωτοποριακές προσεγγίσεις όσον αφορά στη χωροδομή/χωροδιάταξη της ανάπτυξης, στον αστικό σχεδιασμό και με έμφαση σε νέους υποσχόμενους αναπτυξιακούς τομείς. Βασικοί τέτοιοι τομείς όπου η περιοχή του Σχεδίου θα μπορούσε να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο φαίνεται να είναι εκείνοι της έρευνας/τεχνολογίας και υπηρεσιών (γραφεία), του τουρισμού, του αθλητισμού και της αναψυχής/ψυχαγωγίας.

4.1.3 Με βάση το πιο πάνω πλαίσιο στρατηγικής και επιδιώξεων, η περιοχή του Σχεδίου μπορεί να αποτελέσει το συμπληρωματικό αντίβαρο του χώρου του παλαιού αεροδρομίου, που θα έχει περισσότερο εμπορικό και ψυχαγωγικό χαρακτήρα, προς εξυπηρέτηση κυρίως των διερχομένων από τον Διεθνή Αερολιμένα. Η περιοχή του πρώην Διυλιστηρίου και των αποθηκών υγραερίου και πετρελαιοειδών αναμένεται να αποτελέσει περισσότερο το σύγχρονο επιχειρηματικό κέντρο της πόλης, παρέχοντας ευκαιρίες μόνιμης εγκατάστασης οργανισμών καινοτομίας και υπηρεσιών.

### 4.2 Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης με SWOT Ανάλυση

4.2.1 Η SWOT ανάλυση αποτελεί μια τεχνική συνοπτικής παρουσίασης τεσσάρων παραμέτρων οι οποίες στην προκειμένη περίπτωση επηρεάζουν την περιοχή του Σχεδίου Περιοχής. Αυτές οι παράμετροι είναι τα πλεονεκτήματα (**Strengths**), τα μειονεκτήματα (**Weaknesses**), οι ευκαιρίες (**Opportunities**) και οι απειλές (**Threats**). Στόχος της ανάλυσης αυτής είναι να αποτελέσει το πλαίσιο λήψης των στρατηγικών αποφάσεων σχετικά με τους άξονες δράσης πάνω στους οποίους θα βασιστεί η ανάπτυξη της περιοχής του Σχεδίου. Η SWOT ανάλυση φαίνεται στον **Πίνακα 4.1** που ακολουθεί.

**ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΩΗΝ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΛΑΡΝΑΚΑΣ**

**Πίνακας 4.1: SWOT Ανάλυση**

<b>α/α</b>	<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>α/α</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>
1	Προοπτική ολοκληρωμένου σχεδιασμού με την δρομολογούμενη μεταστέγαση των οχληρών βιομηχανικών εγκαταστάσεων	1	Βεβαρημένη περιβαλλοντικά περιοχή και μεγάλο κόστος αποκατάστασης/εξυγίανσης της
2	Στρατηγικής σημασίας θέση στην Πόλη και άριστη προσβασιμότητα	2	Ενδεχομένως επιβαρυντικοί περιβαλλοντικοί παράγοντες στην δημόσια υγεία
3	Γεινιάση με το Αστικό Κέντρο και την κυρίως αστική περιοχή της Πόλης	3	Αβεβαιότητα ως προς τον χρόνο της οριστικής μεταστέγασης των οχληρών βιομηχανικών εγκαταστάσεων που πέραν της οχληρίας αποκόπτουν την πόλη από την παραλία και το υπόλοιπο παραλιακό μέτωπο
4	Παράκτια περιοχή με μεγάλο μήκος ακτογραμμής	4	Μεγάλη κυκλοφοριακή σημασία του παραλιακού δρόμου που διασπά τη σχέση παραλίας-ενδοχώρας
5	Εν δυνάμει τουριστικός προορισμός με υφιστάμενες υποδομές/διευκολύνσεις	5	Πληθυσμιακή αποδυνάμωση του αστικού κέντρου από ντόπιους κατοίκους
6	Μικρή χρονοαπόσταση από τα τρία μεγάλα αστικά κέντρα (Λευκωσία, Αμμόχωστο και Λεμεσό)	6	Σταδιακή απώλεια ιδιαίτερων τοπικών (κοινωνικών) χαρακτηριστικών
7	Θετικές συνέργειες με γεινιάζουσες χρήσεις / αναπτύξεις (π.χ. Λιμάνι - Μαρίνα) αλλά και με την παρουσία του Διεθνούς Αερολιμένα	7	Αδυναμία στην ανάδειξη/προβολή των διαφόρων πόρων της περιοχής
8	Ύπαρξη μεγάλου αριθμού ελεύθερων / αναξιοποίητων τεμαχίων μεγάλου εμβαδού	8	Χαμηλό ποιοτικά επίπεδο τουριστικών και άλλων υπηρεσιών
9	Ύπαρξη ή και ευκολία στη δημιουργία υποδομών ύδρευσης, ηλεκτροδότησης, επικοινωνιών και αποχετεύσεων	9	Μη ικανοποιητική ποσότητα / ποιότητα τουριστικών κλινών / εναλλακτικών μορφών τουριστικού προϊόντος
10	Καλές κλιματολογικές συνθήκες	10	Συρρίκνωση γεωργίας και κτηνοτροφίας
11	Ύπαρξη κοίτης ποταμού/υδατορεμάτων/καναλιών που θα μπορούσαν να εμπλουτίσουν τον σχεδιασμό	11	Έλλειψη ενός πλήρους φάσματος γηπέδων και διευκολύνσεων αθλοπαιδιών σε επίπεδο πόλης
12	Ευνοϊκή γεωμορφολογία για δημιουργία ποδηλατοδιαδρομών, μονοπατιών της φύσης και διαδρομών / περιπάτων διαφόρων ενδιαφερόντων	12	Σχετική δυσκολία στην αξιοποίηση τεμαχίων εντός υφιστάμενων Οικιστικών Ζωνών για διάφορους λόγους (προσπέλαση, κατακράτηση γης κ.λπ.)
13	Παρουσία δημόσιων εκπαιδευτηρίων όλων των βαθμίδων στην ευρύτερη περιοχή		
14	Ύπαρξη υπηρεσιών κοινωνικής μέριμνας, υγείας και άλλων στην ευρύτερη περιοχή		
15	Δυνατότητα εφαρμογής σχεδιασμού τύπου Masterplanning ή και κάποιου είδους Αστικού Αναδασμού σε συνεργασία με τους ιδιοκτήτες γης		

α/α	Ευκαιρίες	α/α	Απειλές
1	Αεροδρόμιο, Λιμάνι και Μαρίνα συντείνουν στη λειτουργία της Πόλης ως πύλης εισόδου στη χώρα	1	Κίνδυνοι πλημμυρών
2	Προοπτική δημιουργίας επιχειρηματικού κέντρου στους τομείς της ενέργειας και των κλιματικών αλλαγών σε συνδυασμό με ανάλογες υποστηρικτικές υπηρεσίες	2	Σεισμογενής περιοχή
3	Αυξανόμενη ζήτηση ήπιων / εναλλακτικών μορφών τουρισμού (π.χ. αθλητικού, φυσιολατρικού, θρησκευτικού, πολιτισμικού τουρισμού κ.ά.)	3	Φαινόμενα απονέκρωσης τοπίου (περιβαλλοντική μόλυνση κ.λπ.)
4	Αυξανόμενη ζήτηση διαφορετικών μορφών αθλητισμού (ποδηλασία, περπάτημα, ψάρεμα κ.ά.)	4	Αλλοίωση αισθητικής περιβάλλοντος και χώρου (π.χ. βιομηχανικές / αποθηκευτικές εγκαταστάσεις, περιφράξεις, κεραίες, πινακίδες κ.ο.κ.) σε περίπτωση καθυστέρησης στην απομάκρυνση των οχληρών εγκαταστάσεων
5	Αύξηση παραθεριστών και επισκεπτών	5	Διάβρωση ακτογραμμής και ευάλωτη περιοχή σε ακραία καιρικά φαινόμενα
6	Αύξηση ξένων υπηκόων της Ε.Ε. για μόνιμη στέγαση		
7	Ανάπτυξη ενός ευέλικτου και αποδοτικού δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς		
8	Εφαρμογή ολοκληρωμένων, νέων προσεγγίσεων Αστικού Σχεδιασμού		
9	Δυνατότητα εγκατάστασης σύγχρονων υποδομών / δικτύων υπηρεσιών κ.λπ.		
10	Δυνατότητα λειτουργίας της περιοχής ως συνδεδετικού κρίκου για ένα ενιαίο παραλιακό μέτωπο και σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα		



### **4.3 Καθορισμός αναπτυξιακών κατευθύνσεων**

4.3.1 Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, των διαθέσιμων πόρων και συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής σε συνδυασμό με τους άξονες προτεραιότητας σε τοπικό, εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο, διαμορφώνουν/προσδιορίζουν το πλαίσιο των κατευθύνσεων της ανάπτυξης για την περιοχή του Σχεδίου Περιοχής.

Η κατεύθυνση της ανάπτυξης στην περιοχή θα στηριχθεί σε 5 βασικούς πυλώνες:

- (α) Ανάδειξη του ρόλου της περιοχής του Σχεδίου Περιοχής σε τοπικό, περιφερειακό/εθνικό επίπεδο και λειτουργία της ως αναπόσπαστο μέρος του ευρύτερου παραλιακού μετώπου, μέσα από ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό (σύνδεση με την υπόλοιπη πόλη και τη θάλασσα).
- (β) Εξυγίανση και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και αντιμετώπιση του φαινομένου της διάβρωσης της παραλίας.
- (γ) Δημιουργία ευκαιριών για επενδύσεις/αναπτύξεις υψηλής προστιθέμενης αξίας με υψηλές αποδόσεις σε οικονομικό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό επίπεδο (έρευνα/τεχνολογία και υπηρεσίες) μέσα και από μέτρα ενεργού πολεοδομίας (κίνητρα, αναπτυξιακά προγράμματα κ.λπ.).
- (δ) Ενθάρρυνση στην εισαγωγή χρήσεων προς όφελος ολόκληρου του αστικού συγκροτήματος που να συμπληρώνουν λειτουργικές ανάγκες της πόλης (τουρισμός, αθλητισμός και αναψυχή/ψυχαγωγία).
- (ε) Προώθηση / υλοποίηση έργων προτεραιότητας και βελτίωση του συγκοινωνιακού δικτύου και άλλων βασικών υποδομών κοινής ωφέλειας για σταδιακή ανασυγκρότηση της περιοχής.

### **4.4 Γενικές Προοπτικές Σχεδίου Περιοχής πρώην Διυλιστηρίων**

4.4.1 Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- (α) Η μοναδική κομβική θέση της περιοχής στο παραλιακό μέτωπο της Λάρνακας, η άμεση επαφή της με την θάλασσα, και η γειτνίαση με το κέντρο της πόλης.
- (β) Η μεγάλη οικονομική και οικολογική αξία της ακτογραμμής και η προοπτική επανασύνδεσης της περιοχής με τη θάλασσα.

- (γ) Η δυνατότητα εφαρμογής μεθόδων πρότυπου αστικού σχεδιασμού, λόγω των υφιστάμενων κενών περιοχών και αυτών που θα δημιουργηθούν με την μετακίνηση των υφιστάμενων οχληρών βιομηχανικών εγκαταστάσεων.
- (δ) Το επίπεδο έδαφος και τα σχετικά μεγάλα τεμάχια που ευνοούν τον ενιαίο σχεδιασμό, τις ενιαίες αναπτύξεις και κατ' επέκταση την οργάνωση/τάξη στο χώρο.

4.4.2 Στη βάση των πιο πάνω συγκριτικών πλεονεκτημάτων και για να ανταποκριθεί θετικά η περιοχή στις σύγχρονες ανάγκες, ο σχεδιασμός πρέπει να αποσκοπεί στα ακόλουθα:

- (α) Στη διαμόρφωση λεπτομερέστερης πολιτικής αναφορικά με τον τύπο, την κατανομή και πυκνότητα των χρήσεων γης και στην υιοθέτηση εξειδικευμένου πλαισίου μέτρων για τη λειτουργική και χωρική οργάνωση της περιοχής.
- (β) Στην περιβαλλοντική αποκατάσταση της περιοχής και στον εξωραϊσμό της μετά την μετεγκατάσταση των υφιστάμενων οχληρών βιομηχανικών αναπτύξεων σε συνδυασμό με μέτρα αντιμετώπισης των κινδύνων από τις κλιματικές αλλαγές (πλημμύρες, διάβρωση).
- (γ) Στην υιοθέτηση μιας κυκλοφοριακής πολιτικής που να βελτιώνει την προσπελασιμότητα της περιοχής, σε συνδυασμό με τις λοιπές υποδομές και υπηρεσίες.
- (δ) Στον προγραμματισμό και ιεράρχηση σειράς επενδυτικών έργων/σχεδίων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, σε συγκεκριμένα σημεία της περιοχής, τα οποία αναμένεται να έχουν μια συνολική και δυναμική επίδραση (ενεργός πολεοδομία).
- (ε) Στη μελέτη και προώθηση δέσμης μέτρων και κινήτρων, φυσικών και οικονομικών που είναι δυνατό να διευκολύνουν την υλοποίηση των στόχων του Σχεδίου σε συνδυασμό με τα υφιστάμενα μέσα ελέγχου και κανονισμούς.
- (στ) Στη διασφάλιση της συνεκτικότητας της περιοχής και στην ανάκτηση της οπτικής και λειτουργικής της σχέσης με τη θάλασσα και την υπόλοιπη αστική περιοχή μέσα από ένα σωστό αστικό σχεδιασμό.

4.4.3 Ο τομέας της έρευνας και διαχείρισης των κλιματικών αλλαγών, καθώς και εκείνος των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, προσφέρονται λόγω της ιδιαιτερότητας της περιοχής (επίπεδη τοπογραφία, χαμηλό υψόμετρο, παράκτια ζώνη). Ως η χαμηλότερη σε

υψόμετρο κατοικημένη παράλια περιοχή της Κύπρου, η περιοχή του Σχεδίου, όπως ανάλογοι χώροι στην Ευρώπη, θα μπορούσε να φιλοξενήσει αξιόλογους οργανισμούς/ιδρύματα παγκύπριας ή και ευρύτερης εμβέλειας αποτελώντας η ίδια αντικείμενο έρευνας.

4.4.4 Η επαρχία Λάρνακας κατέχει το 24% της φωτοβολταϊκής ενέργειας του Νησιού. Η επαρχία βρίσκεται στην πιο ευνοϊκή γεωγραφική θέση ώστε να αξιοποιήσει την αναμενόμενη αύξηση/ανάπτυξη φωτοβολταϊκών πάρκων τα επόμενα χρόνια. Κατά συνέπεια η Λάρνακα θα πρέπει να δημιουργήσει κίνητρα που θα προάγουν την εμπειρία, την εκπαίδευση και την ουσιώδη υποδομή για τη βιομηχανία αυτή.

4.4.5 Οι κίνδυνοι πλημμύρας των αστικών περιοχών και μόλυνσης ή υπερεκμετάλλευσης του υδροφορέα αποτελούν πρόκληση η οποία μπορεί να αντιμετωπιστεί με την προώθηση αειφόρων συστημάτων αποχέτευσης και με την εξεύρεση τρόπων διατήρησης και διήθησης των αστικών ομβρίων όπου είναι δυνατό.

4.4.6 Ένα πιλοτικό σχέδιο ανάπτυξης οικοπεριοχών θα επιταχύνει την ανάπτυξη των τεχνολογιών που θα ήταν κατάλληλες για τη Λάρνακα και την Κύπρο (για παράδειγμα είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί το βιοαέριο στο δίκτυο λεωφορείων). Δεδομένου του ότι η ύπαρξη οικολογικών γειτονιών εξαρτάται επίσης από τις βιώσιμες μεταφορές, είναι σημαντικό να συνδεθεί ένα τέτοιο έργο στις ευρύτερες δραστηριότητες της πόλης. Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται ένα αστικό οικοσύστημα.

4.4.7 Οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές αξίες πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται σε κάθε επιτυχημένο μοντέλο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Οι πόλεις που αγκαλιάζουν αυτό το μοντέλο έχουν καλύτερη ποιότητα ζωής, διατηρούν το πιο ταλαντούχο και δυναμικό εργατικό δυναμικό και δημιουργούν ένα χώρο στον οποίο οι άνθρωποι θέλουν να εργαστούν, να ζουν και να επισκέπτονται.



## 4.5 Γενικοί Στρατηγικοί Στόχοι

4.5.1 Οι γενικοί στόχοι που τίθενται για την ποιοτική αναβάθμιση και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής του Σχεδίου είναι συνοπτικά οι ακόλουθοι:

- (α) Η αναβάθμιση και ενίσχυση του ρόλου που πρέπει να διαδραματίσει η περιοχή ως προορισμός αλλά και ως μέρος του ευρύτερου ρόλου της πόλης (βασική πύλη εισόδου στην Κύπρο).
- (β) Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός ενός αειφόρου μοντέλου αστικής ανάπτυξης το οποίο θα συνδράμει στην επιδιωκόμενη στόχευση του Στρατηγικού Σχεδίου 2040, βασισμένου στην επιλεγείσα προοπτική ανάπτυξης της πόλης ως Πράσινης Πόλης, Πύλης Εισόδου, ειδικού ελκυστικού εναλλακτικού τουριστικού προορισμού, ποιοτικής επιλογής μόνιμης διαμονής, υψηλών προδιαγραφών χώρου επιχειρηματικής/επαγγελματικής δραστηριοποίησης.
- (γ) Η διασφάλιση πολεοδομικής/χωροταξικής συνέχειας σε σχέση με τις συνορεύουσες περιοχές και η αποκατάσταση των απαραίτητων λειτουργικών σχέσεων μαζί τους.
- (δ) Η επίτευξη οργανωμένης/ποιοτικής βιώσιμης ανάπτυξης που θα προσφέρει ψηλά επίπεδα εξυπηρέτησης.
- (ε) Η προστασία και σωστή διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων προς όφελος του σημερινού και μελλοντικού πληθυσμού της περιοχής, σύμφωνα με τις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
- (στ) Η προώθηση πρωτοποριακών/καινοτόμων αναπτύξεων για την ίδια την περιοχή του Σχεδίου, καθώς και άλλων συμπληρωματικών χρήσεων προς την πόλη.
- (ζ) Η διασφάλιση ισόρροπης ποικιλίας συμβατών χρήσεων όπου αυτό είναι επιθυμητό, και η αποφυγή γεινίασης συγκρουόμενων χρήσεων για σκοπούς ανέσεων και ασφάλειας.
- (η) Η διασφάλιση απαραίτητων υποδομών (οδικών δικτύων και κοινής ωφέλειας) καθώς και υπηρεσιών για υποστήριξη της σκοπούμενης ανάπτυξης.
- (θ) Η σταδιακή αναβάθμιση των ανέσεων, της ποιότητας ζωής και του επιπέδου εξυπηρέτησης του συνόλου του πληθυσμού και των επισκεπτών, και η υιοθέτηση μέτρων και κινήτρων που θα συμβάλουν στην ταχύτερη δυνατή

επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων, κυρίως αυτών που προέρχονται από τη συνύπαρξη ασυμβίβαστων χρήσεων (με την απομάκρυνση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων).

- (i) Η εφαρμογή πλαισίου κατευθυντήριων οδηγιών για βελτίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος με έμφαση σε θέματα χωροδιάταξης, αναγνωσιμότητας του χώρου αλλά και ορθής ένταξης των οικοδομών (μορφή, όγκος, κλίμακα και υλικά).

#### **4.6 Στρατηγικοί Στόχοι Αναφορικά με το Περιβάλλον, το Τοπίο και τη Βιομηχανική Κληρονομιά**

- (α) Η μεταμόρφωση του παραλιακού μετώπου και της ευρύτερης υπό μελέτη περιοχής από ένα 'υποβαθμισμένο' ασύμβατο με τον περίγυρο και την υπόλοιπη πόλη, τοπίο, σε ένα σύγχρονο αστικό παραθαλάσσιο τοπίο, πρότυπο αειφόρου μοντέλου ανάπτυξης, με το οποίο θα ανακτάται και θα διευρύνεται η οπτική και λειτουργική σχέση της περιοχής με τη θάλασσα.
- (β) Ο σεβασμός, η προστασία, η διατήρηση, η ανάδειξη, η αποτροπή πιέσεων και η αειφόρος διαχείριση:
  - (i) Του περιβάλλοντος, με έμφαση στην προστασία της παραλίας/ακτογραμμής.
  - (ii) Των φυσικών πόρων, με έμφαση στους υδάτινους πόρους.
  - (iii) Του τοπίου και της φυσικής καλλονής.
  - (iv) Της φυσικής και αρχιτεκτονικής, ιστορικής, κοινωνικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- (γ) Η εξυγίανση, αναβάθμιση και αναζωογόνηση του αδόμητου και δομημένου περιβάλλοντος, με έμφαση στην απορρύπανση και αποκατάσταση των χώρων που έχουν επηρεαστεί από τις εγκαταστάσεις διύλισης και αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου, πριν τη διενέργεια οποιασδήποτε ανάπτυξης.
- (δ) Η προστασία της περιοχής από φυσικούς και άλλους κινδύνους, περιλαμβανομένης της προστασίας της ακτογραμμής από τη διάβρωση και της ενδοχώρας από κινδύνους πλημμυρών.
- (ε) Η βιώσιμη διαχείριση των στερεών, επικίνδυνων και υγρών αποβλήτων.

## 4.7 Στρατηγικοί Στόχοι για την Κοινωνική και Οικονομική Ανάπτυξη

(α) Η βέλτιστη αξιοποίηση της γης όχι μόνο για οικοδομικούς αλλά και για άλλους σκοπούς, ιδιαίτερα με γνώμονα την ενθάρρυνση συνεργειών μεταξύ ποικίλων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και άλλων λειτουργιών σε σχέση με τουρισμό, αναψυχή, εκπαίδευση και καινοτομία.

(β) Η δημιουργία και υποστήριξη εναλλακτικών, βιώσιμων μορφών ανάπτυξης και ευκαιριών απασχόλησης, με έμφαση σε δραστηριότητες μεγαλύτερης προστιθέμενης αξίας, και με διαφοροποίηση της οικονομικής βάσης, μέσα από την παροχή εναλλακτικών θέσεων εργασίας (δευτερογενής και τριτογενής τομέας της οικονομίας).

(γ) Η ενθάρρυνση του ποιοτικού τουρισμού και εναλλακτικών μορφών βιώσιμου τουρισμού, που συνδέονται με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η περιοχή, ιδιαίτερα όσον αφορά τις κλιματικές συνθήκες, τον πολιτισμό, το φυσικό και πολιτιστικό τοπίο, καθώς και αντίστοιχων μορφών αναψυχής, ψυχαγωγίας, υγείας, αθλητισμού και ευεξίας.

(δ) Η ενθάρρυνση διαφόρων τύπων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στους τομείς των υπηρεσιών και της καινοτομίας, του εμπορίου, της εκπαίδευσης, του τουρισμού προς:

- (i) αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής,
- (ii) αξιοποίηση οικονομιών κλίμακας, όπου κάτι τέτοιο είναι εφικτό,
- (iii) παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας,
- (iv) υποστήριξη και ενθάρρυνση συνέργειας και συνεργασίας επιχειρήσεων και δημιουργίας συστάδων επιχειρήσεων που συνδυάζουν δραστηριότητες έρευνας/καινοτομίας, μεταποίησης και υπηρεσιών.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ  
Λευκωσία, Ιανουάριος 2016