

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



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Τμήμα Πολεοδομίας και
Οικήσεως

Αύγουστος 2020

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

Πρόνοιες και Μέτρα Πολιτικής

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ
Αύγουστος 2020**

ISBN: 978-9963-33-050-8

Το Σχέδιο Περιοχής Πρώην Διυλιστηρίων στην Αστική Περιοχή των Δήμων Λάρνακας και Λειβαδιών αποτελεί Σχέδιο Ανάπτυξης όπως ορίζεται στον περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμο.

Το Σχέδιο Περιοχής ετοιμάστηκε σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 13 του Νόμου, αφού λήφθηκαν υπόψη, μεταξύ άλλων, οι γραπτές απόψεις και εισηγήσεις από οποιοδήποτε πρόσωπο, σώμα ή αρχή που υποβλήθηκαν με βάση τις πρόνοιες του άρθρου 12Γ του Νόμου και τα συμπεράσματα από τη δημόσια ακρόαση που διενεργήθηκε με βάση τις πρόνοιες του άρθρου 12Δ του Νόμου.

Το Σχέδιο Περιοχής Πρώην Διυλιστηρίων στην Αστική Περιοχή των Δήμων Λάρνακας και Λειβαδιών δημοσιεύεται με βάση τις πρόνοιες του άρθρου 18, εδάφια (2) και (3) του Νόμου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Α ΓΕΝΙΚΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1	Εκπόνηση Σχεδίου Περιοχής.....	1
1.2	Το Σχέδιο ως Νομικό Έγγραφο.....	1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η ΠΕΡΙΟΧΗ

2.1	Όριο Περιοχής Σχεδίου.....	3
2.2	Προσέγγιση Σχεδιασμού.....	4
2.3	Εξέλιξη και Δομή της Περιοχής του Σχεδίου.....	4

ΜΕΡΟΣ Β ΓΕΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΟΡΑΜΑ, ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

3.1	Προβλήματα/ Περιορισμοί Ανάπτυξης.....	7
3.2	Προοπτικές για την Περιοχή Μελέτης.....	8
3.3	Όραμα για την Περιοχή Μελέτης.....	11
3.4	Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης και Στόχοι του Σχεδίου.....	13
3.5	Αναμόρφωση της Περιοχής, Σύνδεση της Περιοχής με την Πόλη, την Ενδοχώρα και τη Θάλασσα.....	14
3.6	Ολοκληρωμένη Αστική Αναζωογόνηση.....	15

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

4.1	Γενική Θεώρηση.....	17
4.2	Στόχοι Πολιτικής.....	18
4.3	Γενική Κατανομή Χρήσεων Γης.....	19
4.4	Βασικός Σκελετός Οργάνωσης Περιοχής - Ιδεόγραμμα Ανάπτυξης.....	21

ΜΕΡΟΣ Γ ΤΟΜΕΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΕΓΑΣΗ

5.1	Γενική Θεώρηση.....	23
-----	---------------------	----

5.2	Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις.....	24
5.3	Οικογειτονιές.....	24
5.4	Περιοχές όπου επιτρέπεται η Οικιστική Ανάπτυξη.....	28
5.5	Άλλες Χρήσεις εντός Περιοχών Οικιστικής Ανάπτυξης.....	28
5.6	Άλλες Πρόνοιες.....	29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ

6.1	Γενικά.....	31
6.2	Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις.....	31
6.3	Κατηγορίες Περιοχών Εμπορικής και Γραφειακής Δραστηριότητας	31
6.4	Άλλες Πρόνοιες.....	34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

7.1	Γενικά.....	35
7.2	Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις.....	35
7.3	Περιοχές όπου επιτρέπεται η Τουριστική Ανάπτυξη.....	35
7.4	Χωροθετική Πολιτική Τουριστικής Ανάπτυξης.....	36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ – ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ

8.1	Γενικά.....	37
8.2	Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις.....	37
8.3	Χωροθετική Πολιτική για Οχληρές Αναπτύξεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας	38
8.4	Χωροθετική Πολιτική για Ήπιες Αναπτύξεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας.....	38
8.5	Κριτήρια και Βασικές Προϋποθέσεις.....	38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΑΝΟΙΚΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

9.1	Γενικά.....	39
9.2	Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις.....	39
9.3	Πολιτική Δημόσιων Ανοικτών Χώρων.....	39

9.4	Βασικοί Ανοικτοί Χώροι.....	40
9.5	Ελκυστικότητα Ανοικτών Δημόσιων Χώρων.....	42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

10.1	Γενικά.....	43
10.2	Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις.....	43
10.3	Χωροθετική Πολιτική για Αθλητικές Διευκολύνσεις.....	43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

11.1	Γενικά.....	45
11.2	Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις.....	45
11.3	Συμπλήρωση του Οδικού Δικτύου.....	45
11.4	Δομή και Ιεράρχηση του Οδικού Δικτύου.....	46
11.5	Κυκλοφοριακή Διαχείριση/ Ύφεση.....	48
11.6	Δίκτυο Διακίνησης Πεζών και Ποδηλάτων.....	49
11.7	Δημόσια Μέσα Μεταφοράς.....	50
11.8	Στάθμευση.....	51
11.9	Αξιολόγηση Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων από Ορισμένους Τύπους Ανάπτυξης.....	52
11.10	Κίνητρα για Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης για Δημόσια Χρήση.....	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12 ΑΛΛΕΣ ΤΟΜΕΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

12.1	Εκπαίδευση.....	55
12.2	Υγεία και Κοινωνική Μέριμνα.....	55
12.3	Βιομηχανία, Βιοτεχνία και Αποθήκες.....	56
12.4	Αναπτύξεις που εκτελούνται από Κυβερνητικά Τμήματα.....	56
12.5	Πινακίδες Διαφημίσεων και Διαφημίσεις.....	57
12.6	Αναπτύξεις Ειδικού Τύπου.....	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13 ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

13.1	Γενική Θεώρηση.....	59
13.2	Στόχοι Πολιτικής.....	59
13.3	Συντελεστές Ανάπτυξης και Ύψη Οικοδομών.....	59
13.4	Ειδικές Πρόνοιες.....	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΗ ΔΟΜΗ

14.1	Γενική Θεώρηση.....	61
14.2	Στόχοι Πολιτικής.....	61
14.3	Πολιτική Λειτουργικής και Χωρικής Δομής.....	61
14.4	Συνοπτικά Κατευθυντήρια Πλαίσια Ανάπτυξης.....	62
14.5	Πολιτική Προαγωγής των Ανέσεων, της Αισθητικής και της Ασφάλειας.....	64

ΜΕΡΟΣ Δ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΕΡΓΩΝ – ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

15.1	Γενικά.....	67
15.2	Στόχοι Ιεράρχησης.....	67
15.3	Έργα και Φάσεις Υλοποίησης.....	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16 ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

16.1	Γενικά.....	69
16.2	Διαμόρφωση Παραλιακού Μετώπου.....	69
16.3	Διαμόρφωση/ Συμπλήρωση Δρόμων Πρωταρχικής Σημασίας και Βασικού Δευτερεύοντος Οδικού Δικτύου.....	70
16.4	Αναδιαμόρφωση Κοίτης Ποταμού Αρχάγγελου-Καμίση.....	70
16.5	Διαμορφώσεις σε επιλεγμένα σημεία του Παραλιακού Δρόμου.....	70
16.6	Διαμόρφωση/ Εξωραϊσμός Οδού Ψηλορείτη (Διαγωνίου).....	71
16.7	Ανάδειξη/ Προστασία/ Διαμόρφωση Υδατορεμάτων.....	71
16.8	Δημιουργία Δικτύου Πεζοδρόμων/ Ποδηλατοδρόμων-Σύνδεση με Λίμνη Ορόκλινης, Κέντρο, Παραλιακό Πεζόδρομο.....	71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17 ΕΙΔΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

17.1	Γενική Θεώρηση.....	73
17.2	Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων (ΖΕΑΑ).....	74
17.3	Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας (ΚΠΠ).....	76
17.4	Ζώνη Αθλητικών Διευκολύνσεων (ΖΑΔ1).....	78
17.5	Ζώνη Αθλητικών Διευκολύνσεων (ΖΑΔ2).....	78
17.6	Ζώνη Τουρισμού και Οικογειτονιών (Τ-ΟΙΚ).....	79
17.7	Ζώνη Εξειδικευμένων Αναπτύξεων (ΕΞΑΝ).....	81
17.8	Οικιστική Περιοχή Κα8 – «Αρκολείβαδα».....	83
17.9	Οικιστική Περιοχή Κα4/Κα4Α.....	84
17.10	Ειδικές Πρόνοιες	85

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	87
---	----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΕΝΘΕΤΟΙ ΧΑΡΤΕΣ	111
----------------	-----

Επιπρόσθετα ισχύουν τα Παραρτήματα που περιέχονται στο τεύχος με τίτλο «Παραρτήματα Τοπικών Σχεδίων» τα οποία δημοσιεύθηκαν τον Δεκέμβριο 2012 και όπως αυτά θα τροποποιηθούν κατά τη διάρκεια ισχύος του Σχεδίου Περιοχής.

ΑΛΛΑ ΣΧΕΔΙΑ

Τα σχέδια Χρήση Γης και Πολεοδομικών Ζωνών, καθώς και τα λεπτομερή κτηματολογικά/ χωρομετρικά σχέδια Πολεοδομικών Ζωνών, τα οποία διατίθενται για επιθεώρηση από το κοινό στα Γραφεία των Δήμων Λάρνακας και Λειβαδιών, της Επαρχιακής Διοίκησης Λάρνακας και στα Γραφεία του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως (Κεντρικά Γραφεία και Επαρχιακό Γραφείο Λάρνακας), αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος Σχεδίου Περιοχής.

Τονίζεται ότι ο ακριβής επηρεασμός ακίνητων ιδιοκτησιών από πρόνοιες του Σχεδίου Περιοχής φαίνεται στα μεγαλύτερης κλίμακας διαθέσιμα σχέδια.



ΜΕΡΟΣ Α – ΓΕΝΙΚΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Εκπόνηση Σχεδίου Περιοχής

1.1.1 Το παραθαλάσσιο μέτωπο όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου καθώς και η ευρύτερη περιοχή βόρεια του Λιμανιού Λάρνακας μέχρι τις παρυφές της Λίμνης Ορόκλινης, αποτελεί, λόγω της θέσης και σχέσης της με το Αστικό Κέντρο και εν γένει την πόλη, μια μοναδική σε φυσιογνωμία και σημασία περιοχή, της οποίας η ανάπτυξη έχει να προσφέρει πολλαπλά στους Δήμους Λάρνακας και Λειβαδιών, όπου εμπίπτει διοικητικά, αλλά και σε ολόκληρο το αστικό συγκρότημα της Επαρχίας Λάρνακας.

1.1.2 Στα πλαίσια της προσπάθειας για λεπτομερέστερο σχεδιασμό περιοχών με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, λόγω της θέσης, των αλληλεπιδράσεων και προοπτικών λειτουργικής ισορροπίας στο αστικό σύμπλεγμα, έχει αποφασιστεί η ετοιμασία του Σχεδίου Περιοχής για την ευρύτερη περιοχή των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου (πρώην περιοχή διυλιστηρίων) στην αστική περιοχή Λάρνακας/ Λειβαδιών εντός των ορίων του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας. Η περιοχή χρήζει ειδικής προσέγγισης και λεπτομερούς σχεδιασμού τα οποία μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο σε επίπεδο Σχεδίου Περιοχής. Ήδη στην περιοχή προωθούνται κάποια έργα τόσο σε επίπεδο οδικής υποδομής όσο και σε σχέση με την προστασία και αποκατάσταση της ακτογραμμής, που αναμένεται να αποτελέσουν σημαντικούς πόλους έλξης και εστίες νέων δραστηριοτήτων. Τα έργα αυτά, όπως και άλλα παρεμφερή, χρήζουν αντιμετώπισης και σύνδεσης μέσα από ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό.

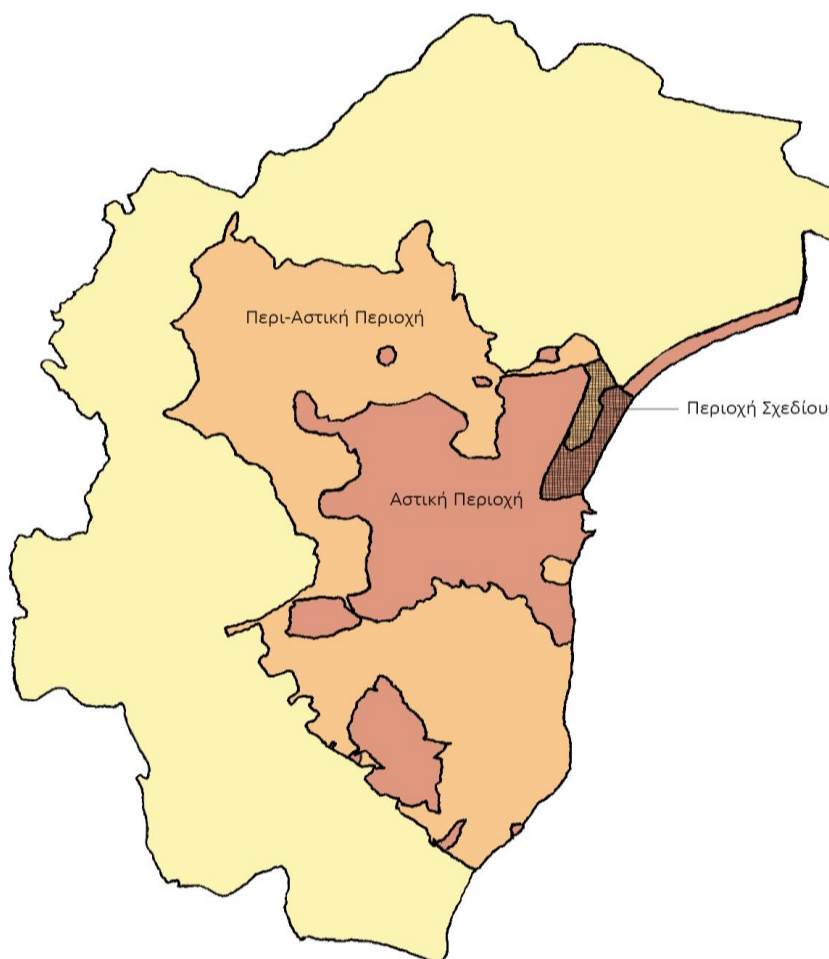
1.1.3 Η εκπόνηση Σχεδίου Περιοχής κατέστη αναγκαία και επιβεβλημένη λόγω του ότι για πολλά χρόνια η ύπαρξη των εγκαταστάσεων των διυλιστηρίων και αποθήκευσης υγραερίου και καυσίμων, απέτρεπε την ορθολογική ανάπτυξη της περιοχής, δημιουργώντας παράλληλα εστία περιβαλλοντικής ρύπανσης και σοβαρών κινδύνων από ενδεχόμενα ατυχήματα στην άμεση αλλά και στην ευρύτερη περιοχή. Το Σχέδιο αποτελεί παράλληλα επιδίωξη και των Δήμων Λάρνακας και Λειβαδιών που επιζητούν αναζωογόνηση και σωστή αξιοποίηση της περιοχής. Ο τερματισμός της λειτουργίας των διυλιστηρίων και η δρομολογηθείσα μετακίνηση και κατάργηση των εγκαταστάσεων αποθήκευσης καυσίμων και υγραερίου, άνοιξαν το δρόμο για εξυγίανση και ανάπτυξη της περιοχής, η οποία θα αποφέρει πολλαπλά οφέλη σε ολόκληρο το αστικό συγκρότημα. Η εφαρμογή των προνοιών του παρόντος Σχεδίου Περιοχής προϋποθέτει την υλοποίηση των σχετικών Διαταγμάτων τερματισμού χρήσης και απομάκρυνσης των πιο πάνω εγκαταστάσεων, καθώς και την ολοκλήρωση τυχόν αναγκαίων διαδικασιών απορρύπανσης που ήθελε κριθεί σκόπιμο να ακολουθηθούν πριν την υλοποίηση αναπτύξεων στην περιοχή.

1.2 Το Σχέδιο ως Νομικό Έγγραφο

1.2.1 Το Σχέδιο Περιοχής πρώην Διυλιστηρίων στην Αστική Περιοχή των Δήμων Λάρνακας και Λειβαδιών εκπονήθηκε σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου και προδιαγράφει τις γενικές αρχές και τις ειδικές πολιτικές με βάση τις οποίες θα προάγεται, ρυθμίζεται και ελέγχεται η ανάπτυξη στην περιοχή. Το

Σχέδιο περιλαμβάνει μέτρα ελέγχου και παρεμβάσεις στο χώρο και αποτελεί εργαλείο υλοποίησης έργων σύμφωνα με την κυβερνητική πολιτική (προτεραιότητες, προϋπολογισμός κράτους κ.λπ.).

- 1.2.2 Το Σχέδιο Περιοχής αποτελεί μέρος του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, σύμφωνα με τις πρόνοιες του Άρθρου 13 του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ των διατάξεων των δύο Σχεδίων, υπερισχύουν οι πρόνοιες του Σχεδίου Περιοχής. Το Σχέδιο Περιοχής συνάδει με τους βασικούς στόχους και τις προτεραιότητες που τίθενται στο Τοπικό Σχέδιο και εξειδικεύει συγκεκριμένες πολιτικές και προτεραιότητες, με στόχο να κατευθύνει τις δράσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
- 1.2.3 Όπου στο παρόν Σχέδιο Περιοχής γίνεται αναφορά ή σύνδεση με το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας, η αναφορά ή η σύνδεση αυτή γίνεται σε σχέση με το εκάστοτε σε ισχύ Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας και σε σχέση με τις αντίστοιχες πρόνοιες του εκάστοτε νέου Τοπικού Σχεδίου που δημοσιεύεται στο μεσοδιάστημα.
- 1.2.4 Νοείται ότι οι επιμέρους εξειδικευμένες πρόνοιες των Κεφαλαίων του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, στο βαθμό που δεν αντικαθίστανται από το εν ισχύ Σχέδιο Περιοχής, εξακολουθούν να ισχύουν.

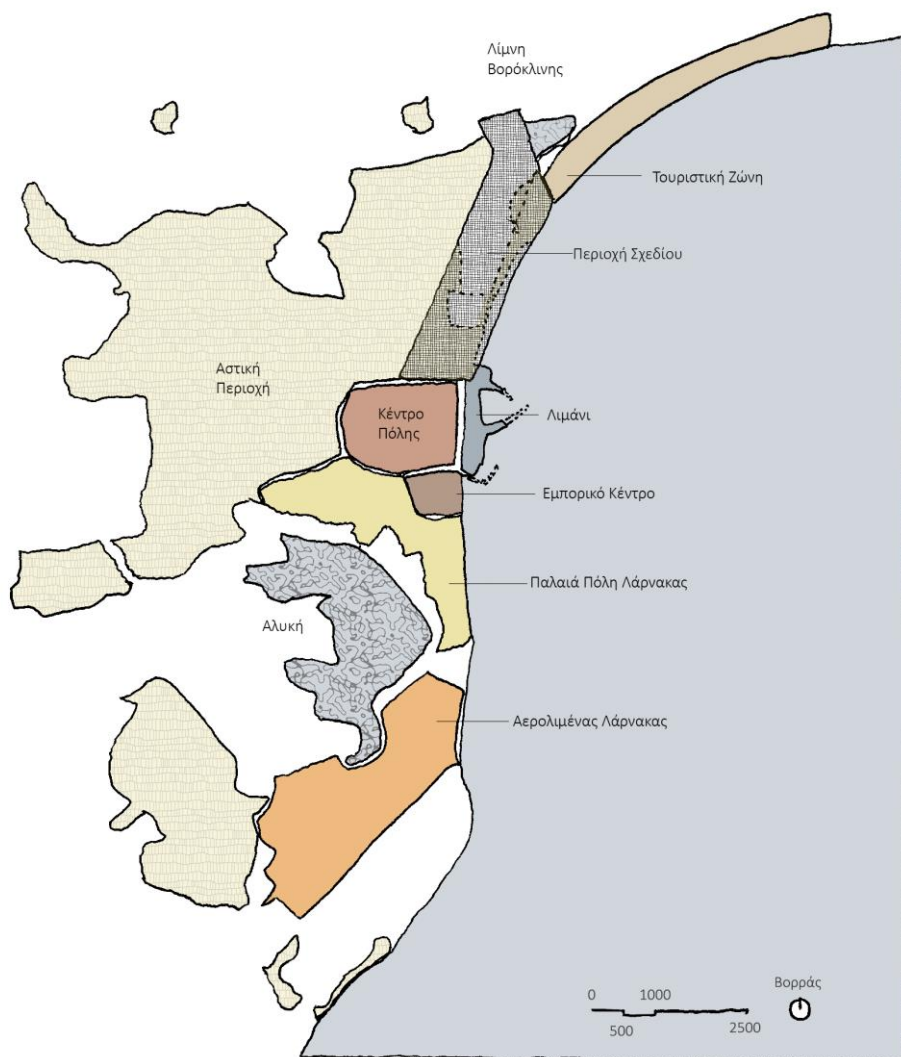


Σχέδιο 1: Η περιοχή του Σχεδίου Περιοχής στο αστικό σύμπλεγμα Λάρνακας

2. Η ΠΕΡΙΟΧΗ

2.1 Όριο Περιοχής Σχεδίου

Η περιοχή του Σχεδίου καλύπτει έκταση 4,209 τετρ. χιλιομέτρων 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 (ενορίες Σωτήρος, Χρυσοπολίτισσας) και του Δήμου Λειβαδιών. Διοικητικά εμπίπτει στην Επαρχία Λάρνακας και εκτείνεται βόρεια του παραδοσιακού εμπορικού πυρήνα της πόλης. Η περιοχή του Σχεδίου εκτείνεται βόρεια της Λεωφόρου Σπύρου Κυπριανού (πρώην Στρατηγού Τιμάγια) και περιβάλλεται ανατολικά (παραλιακός άξονας Λάρνακας - Δεκέλειας) και δυτικά (ενδοχώρα) μεταξύ δύο δρόμων πρωταρχικής σημασίας με κατάληξη τη Λίμνη Ορόκλινης. Η περιοχή βρίσκεται σε 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 χιλιομέτρων.



Σχέδιο 2: Η περιοχή του Σχεδίου Περιοχής στο μωσαϊκό των αστικών τόπων

2.2 Προσέγγιση Σχεδιασμού

2.2.1 Η μεθοδολογική προσέγγιση για την ετοιμασία του Σχεδίου Περιοχής υπήρξε ευέλικτη και σ' αυτήν υιοθετήθηκαν σύγχρονοι τρόποι ενημέρωσης και δημόσιας συμμετοχής ενόψει και των νέων θεσμοθετημένων διαδικασιών που διέπουν την εκπόνηση Σχεδίων Ανάπτυξης, μετά την κατάργηση του θεσμού των Κοινών Συμβουλίων. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού επιδιώχθηκε συχνή και έγκαιρη ενημέρωση και ανταλλαγή απόψεων με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και κύρια με τις Τοπικές Αρχές και κοινωνίες, με στόχο το σωστό προσανατολισμό της μελέτης και τη συνεχή επαναξιολόγηση και βελτίωση της.

2.2.2 Το Σχέδιο λαμβάνει υπόψη τις ακόλουθες παραμέτρους και βασικές αρχές:

- (α) Τις αρχές του ενοποιημένου σχεδιασμού που αφορούν συνδυασμένη εκτίμηση και ανάλυση όλων των πτυχών της αστικής ανάπτυξης (φυσικές, κοινωνικές, οικονομικές, αρχιτεκτονικές, κυκλοφοριακές, διοικητικές και περιβαλλοντικές), μέσα από διαδοχικές δραστηριότητες σχεδιασμού όπως διερεύνηση δεδομένων, διαμόρφωση στόχων, σύνθεση προκαταρκτικών συμπερασμάτων, εντοπισμό και συγκριτική επιλογή προτάσεων και επεξεργασία σχεδίων επέμβασης και μέτρων εφαρμογής.
- (β) Τις ανάγκες και δεδομένα της περιοχής και την αντιμετώπιση των υφιστάμενων προβλημάτων.
- (γ) Τις απόψεις των Τοπικών Αρχών, Κυβερνητικών Τμημάτων και άλλων Φορέων, καθώς και τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τους δημότες και ιδιαίτερα τις εταιρείες πετρελαιοειδών και υγραερίου που διατηρούν εγκαταστάσεις στην περιοχή και οι οποίες υπέβαλαν εμπειριστατωμένες προτάσεις/ μελέτη.
- (δ) Τη δημιουργία νέων πολεοδομικών δεδομένων ανάπτυξης στη βάση πολεοδομικής στρατηγικής και επιμέρους πολιτικής για το είδος, την έκταση και την οργάνωση της ανάπτυξης στην περιοχή, με σκοπό την προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση των βασικών πολεοδομικών της πλεονεκτημάτων, σε αντίθεση με την πολιτική ποσοτικής αύξησης της οικοδομικής ανάπτυξης, του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων που δημιουργεί περιβαλλοντικές και άλλες επιπτώσεις.
- (ε) Τις νέες προτεραιότητες στον Πολεοδομικό και Αστικό Σχεδιασμό σε παγκόσμια και ευρωπαϊκή κλίμακα (αιφορία, 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.).

2.3 Εξέλιξη και Δομή της Περιοχής του Σχεδίου

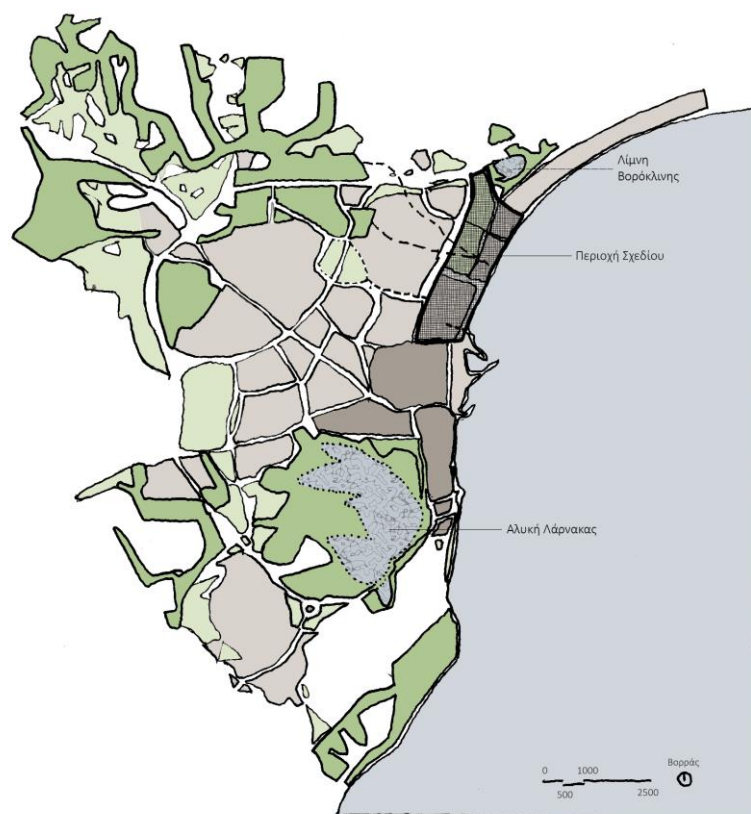
2.3.1 Η περιοχή του Σχεδίου αποτελείται από τα ακόλουθα στοιχεία πολεοδομικής οργάνωσης:

- (α) την παραλία/ ακτογραμμή και τον χερσαίο χώρο μεταξύ παραλιακού δρόμου και θάλασσας, όπου κατά κύριο λόγο βρίσκονται οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου,
- (β) τον ποταμό Αρχάγγελο - Καμίση και τα υδατορέματα/ κανάλια ομβρίων,

- (γ) την περιοχή όπου βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις του Διυλιστηρίου,
- (δ) τις οικιστικές περιοχές πίσω από το Λιμάνι στο Δήμο Λάρνακας και την περιοχή Αρκολείβαδων στο Δήμο Λειβαδιών, και
- (ε) τη μεγάλη, ελεύθερη από κάθε ανάπτυξη, έκταση γεωργικής γης στα διοικητικά όρια του Δήμου Λειβαδιών.

2.3.2 Η περιοχή του Σχεδίου παρουσιάζει τα ακόλουθα σημαντικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά:

- (α) Το δημοσιευμένο δίκτυο δρόμων πρωταρχικής σημασίας που περικλείει/ διατρέχει την περιοχή του Σχεδίου και τη συνδέει με το Αστικό Κέντρο, τον πυρήνα των Λειβαδιών, την παραλιακή τουριστική περιοχή Ορόκλινης καθώς και με το μελλοντικό υπεραστικό οδικό δίκτυο.
- (β) Μεγάλο αριθμό τεμαχίων μεγάλου εμβαδού, τα οποία προσφέρονται για ενιαίες αναπτύξεις.
- (γ) Άμεση γειτνίαση στα βόρεια με τη Λίμνη Ορόκλινης, η οποία εμπίπτει στο ευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000.
- (δ) Άμεση γειτνίαση στα νότια με τις εγκαταστάσεις και τον ευρύτερο χώρο του Λιμανιού και της Μαρίνας Λάρνακας.



Σχέδιο 3: Η Περιοχή του Σχεδίου στο ευρύτερο αστικό-περιαστικό πλέγμα

ΜΕΡΟΣ Β ΓΕΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΟΡΑΜΑ, ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

3.1 Προβλήματα και Περιορισμοί Ανάπτυξης

3.1.1 Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή του Σχεδίου είναι αποτέλεσμα του συνδυασμού των ακόλουθων παραγόντων:

- (α) Η φυσική, λόγω της ρύπανσης, και λειτουργική, λόγω της ύπαρξης των οχληρών και επικίνδυνων βιομηχανικών/ αποθηκευτικών εγκαταστάσεων, υποβάθμιση της περιοχής.
- (β) Ο εκτοπισμός οποιωνδήποτε επιθυμητών χρήσεων λόγω του ασυμβίβαστου της συνύπαρξης τους με τις υφιστάμενες οχληρές βιομηχανικές/ αποθηκευτικές χρήσεις.
- (γ) Ο καθορισμός ζωνών ανάπτυξης (υφιστάμενες Οικιστικές Ζώνες) με χαμηλούς συντελεστές ανάπτυξης συγκριτικά με την αξία, σπανιότητα και φέρουσα ικανότητα της περιοχής.
- (δ) Η αποκοπή και απομόνωση της περιοχής από το υπόλοιπο αστικό συγκρότημα και τη θάλασσα λόγω της ύπαρξης κατά μήκος της παραλίας μεγάλου αριθμού βιομηχανικών/ αποθηκευτικών εγκαταστάσεων.
- (ε) Η ύπαρξη του παραλιακού δρόμου Λάρνακας - Δεκέλειας που επενεργεί ως εμπόδιο στην ομαλή και εύκολη σύνδεση της περιοχής με το παραλιακό μέτωπο και τη θάλασσα.
- (στ) Η διάβρωση της παραλίας και η προβλεπόμενη άνοδος της στάθμης της θάλασσας λόγω της κλιματικής αλλαγής.
- (ζ) Το Λιμάνι και οι συναφείς δραστηριότητες στα νότια όρια της περιοχής εμποδίζουν την ομαλή σύνδεση της υπό αναφορά περιοχής με το νότιο παραλιακό μέτωπο και εν μέρει την πόλη.
- (η) Η περιοχή είναι επιρρεπής σε πλημμύρες λόγω των βροχών και λόγω της ανεπάρκειας των υφιστάμενων καναλιών απορροής να μεταφέρουν στη θάλασσα τους όγκους νερού που συσσωρεύονται.
- (θ) Η περιοχή στερείται εγκαταστάσεων πολιτισμού και άλλων δραστηριοτήτων που θεωρούνται αναγκαίες για την προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού.
- (ι) Η έλλειψη ρυμοτόμησης της περιοχής έχει ως αποτέλεσμα την ελαχιστοποίηση του δημόσιου ανοικτού χώρου, ως επίσης τη λειτουργική και οπτική αποκοπή και απομόνωση του ακταίου μετώπου της περιοχής από το Αστικό Κέντρο και την υπόλοιπη πόλη.
- (ια) Απουσία της απαραίτητης πολιτικής για προώθηση των επιθυμητών χρήσεων και αποστέρηση της περιοχής από χρήσεις που θα αναβαθμίσουν τις αναπτυξιακές της δυνατότητες.
- (ιβ) Μεγάλος βαθμός τρωτότητας σε θέματα αντισεισμικής προστασίας και προστασίας από θεομηνίες.

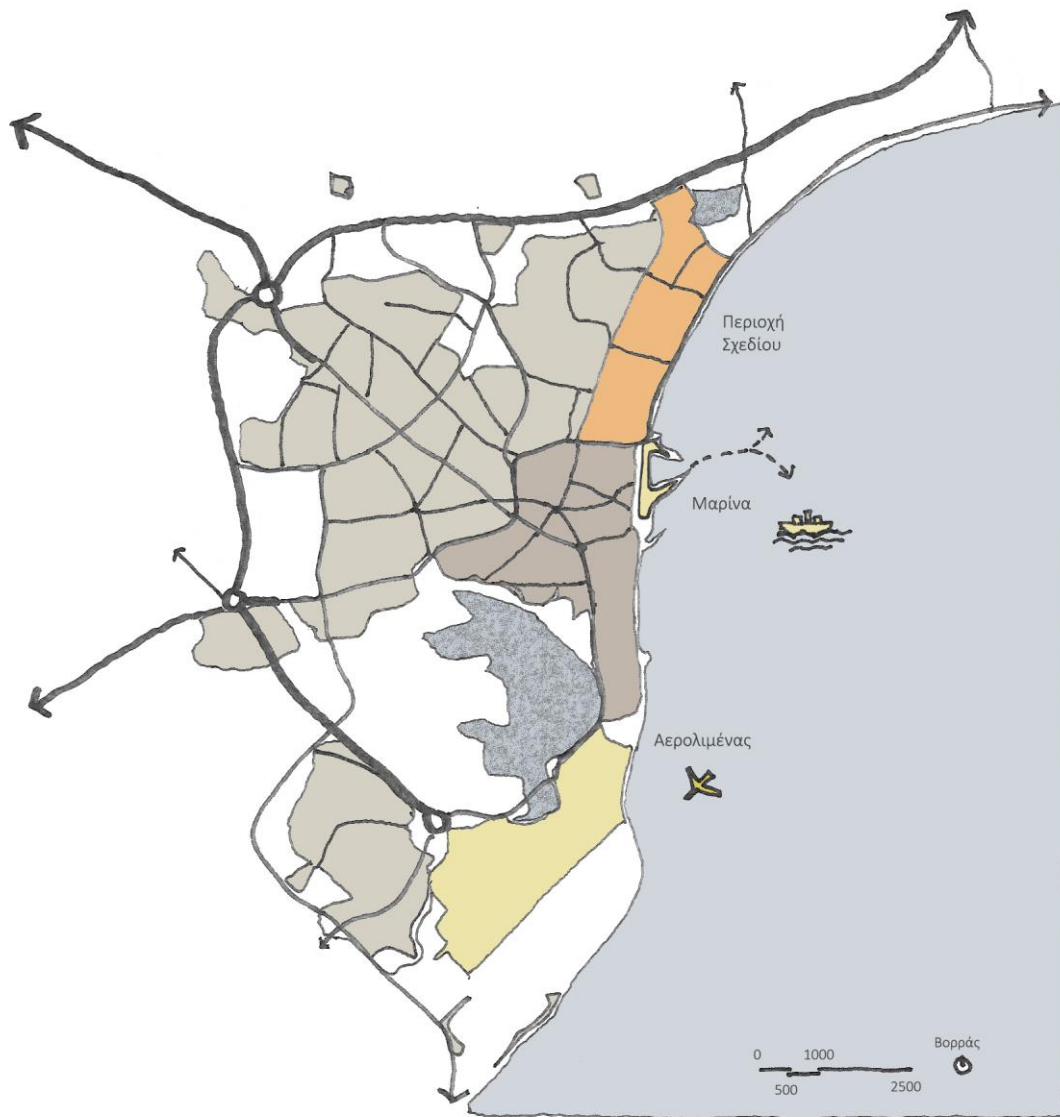
- (ιγ) Περιβαλλοντική και λειτουργική υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, ιδιαίτερα του παράκτιου τμήματος, με πλήρη απουσία επιθυμητών χρήσεων/ λειτουργιών δημόσιου και ιδιωτικού χαρακτήρα κατά μήκος της ακτής.
- (ιδ) Απουσία οργανωμένων χώρων πρασίνου, ανοικτών δημόσιων χώρων κοινωνικής συνάθροισης και αναψυχής, έλλειψη στοιχειωδών αστικών διευκολύνσεων και στοιχείων αστικού εξοπλισμού.



3.2 Προοπτικές για την Περιοχή Μελέτης

3.2.1 Οι προοπτικές που παρουσιάζει η περιοχή του Σχεδίου είναι οι ακόλουθες:

- (α) Η επαναξιολόγηση των ισχυόντων Συντελεστών Ανάπτυξης σε συγκεκριμένες περιοχές του Σχεδίου στη βάση ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού και προσαρμογή στα ιδιαίτερα αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά δεδομένα του χώρου.
- (β) Διαφαίνονται προοπτικές στη δημιουργία/ ενίσχυση μηχανισμών έρευνας και ανάπτυξης της τεχνολογίας, στήριξης της καινοτομίας, της ποιότητας και της εξωστρέφειας του παραγωγικού δυναμικού και σύνδεσής τους με τη βιομηχανική βάση και ταυτότητα της πόλης.
- (γ) Η περιοχή μελέτης, σε άμεση γειννίαση με το Αστικό Κέντρο και σε συνέχεια της Κεντρικής Εμπορικής Περιοχής (ΚΕΠ), η οποία αποτελεί το λειτουργικό επίκεντρο του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας με ευρεία σφαίρα εξυπηρέτησης, μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον τομέα των υπηρεσιών και του εμπορίου, θέτοντας το πλαίσιο για προσέλκυση δραστηριοτήτων ανταγωνιστικών, σύγχρονων και με πολλαπλασιαστικό όφελος.
- (δ) 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 με τις ευρύτερες δραστηριότητες της πόλης. Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται ένα αστικό οικοσύστημα.



Σχέδιο 4: Η Περιοχή του Σχεδίου στο δίκτυο μεταφορών και συγκοινωνιών

3.2.2 Η περιοχή μελέτης αποτελεί ένα μοναδικό εν δυνάμει πόλο ανάπτυξης, όχι μόνο στα όρια της πόλης της Λάρνακας αλλά σε ολόκληρη την Κύπρο. Τα χαρακτηριστικά που την καθιστούν μοναδική είναι:

- (α) Η ύπαρξη εκτεταμένου αστικού παραθαλάσσιου μετώπου με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης.
- (β) Η εγγύτητα στο κέντρο πόλης και σε μεγάλες υποδομές εθνικής σημασίας (αεροδρόμιο, λιμάνι, μαρίνα).
- (γ) Η εύκολη προσβασιμότητα και η άμεση σύνδεση με το εθνικό οδικό δίκτυο μέσω και του υπό κατασκευή οδικού δικτύου πρωταρχικής σημασίας στην περιοχή.
- (δ) Η μεγάλη ευελιξία στις εναλλακτικές επιλογές σχεδιασμού, λόγω κυρίως της ύπαρξης ενιαίων, μεγάλων τεμαχίων στα οποία δεν έχει επιβληθεί ρυμοτομία και πράσινο.

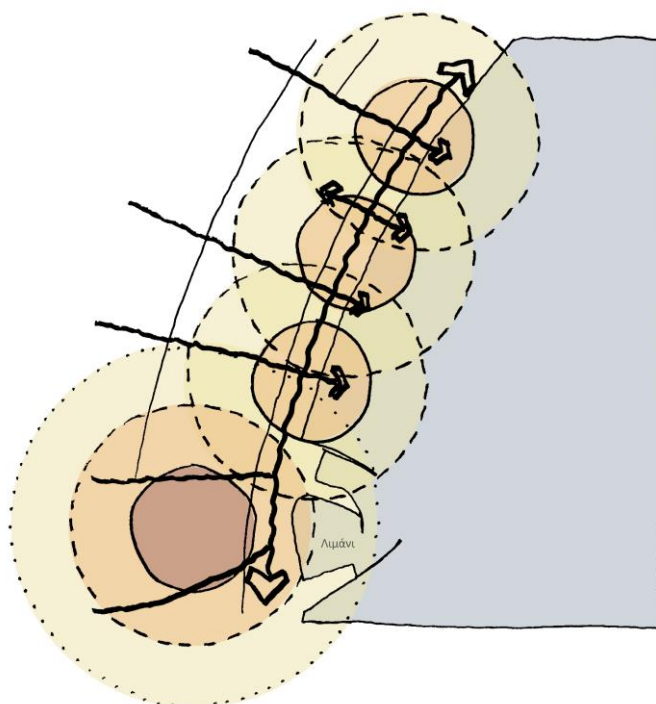
- (ε) Η ιδιαίτερη ταυτότητα που προκύπτει από το γεγονός ότι με την απομάκρυνση των αποθηκευτικών εγκαταστάσεων, το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής θα αφορά αδόμητες/ ελεύθερες από κάθε ανάπτυξη επιφάνειες.
- (στ) Η ύπαρξη του ποταμού και ανοικτών καναλιών ομβρίων, τα οποία πέρα από την αντιπλημμυρική λειτουργία τους μπορούν επίσης να αποτελέσουν στοιχεία οργάνωσης των ελεύθερων/ ανοικτών χώρων και μέρος των υποδομών υποστήριξης των δραστηριοτήτων αναψυχής ως οικολογικοί διάδρομοι.
- (ζ) Η προστατευόμενη Λίμνη Ορόκλινης στα βόρεια αποτελεί μια πολύ αξιόλογη περιοχή, η οποία προσδίδει μια θετική περιβαλλοντική διάσταση στους σχεδιασμούς για την ανάπτυξη εγγύς αλλά και ευρύτερα.
- (η) Η οδός Ψηλορείτη στο Δήμο Λάρνακας μπορεί να αποτελέσει ένα άξονα σύνδεσης (οπτικής και λειτουργικής) του κέντρου της πόλης με το επίκεντρο του νέου παραλιακού μετώπου.
- (θ) Το παραλιακό μέτωπο, αφού αποκατασταθεί και προστατευθεί από τη διάβρωση, θα μπορεί να λειτουργήσει ως ένας διευρυμένος, εύκολα προσβάσιμος δημόσιος χώρος (παραλιακή προκουμαία) παράλληλα και με τη φιλοξενία διαφόρων δραστηριοτήτων αναψυχής/ ψυχαγωγίας.
- (ι) Κάποια/ες από τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις αποθήκευσης θα ήταν δυνατό να διατηρηθούν αποτελώντας το σύνδεσμο του παρόντος/ μέλλοντος της περιοχής με τη βιομηχανική κληρονομιά/ παρελθόν της.
- (ια) Η περιοχή έχει τη δυνατότητα ενθάρρυνσης της κίνησης με τα πόδια και το ποδήλατο, παρέχοντας προς τούτο τις κατάλληλες υποδομές.
- (ιβ) Δυνατότητα φιλοξενίας ποικιλίας χρήσεων και δη σχετικών με πολιτισμό, εκπαίδευση και καινοτομία, τουρισμό συναφή με τη φύση και τον αθλητισμό.

Το πιο σημαντικό πλεονέκτημα είναι η σχέση της περιοχής με τη θάλασσα, που γίνεται ακόμα πιο πολύτιμη αν αναλογιστούμε τη μοναδικότητα της ως παραλιακή αστική έκταση με τις συγκεκριμένες δυνατότητες ανάπτυξης.



3.3 Όραμα για την Περιοχή Μελέτης

- 3.3.1 Το όραμα για την περιοχή μελέτης εντάσσεται στο ευρύτερο όραμα για την πόλη της Λάρνακας. Το όραμα ενσωματώνει και συνδυάζει στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από την έρευνα που προηγήθηκε, τις διαβουλεύσεις που διενεργήθηκαν και τις εισηγήσεις που υποβλήθηκαν, στη βάση πάντοτε των προτεραιοτήτων της τοπικής κοινωνίας αλλά και των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής.
- 3.3.2 Η πολεοδομική ανάπτυξη των παραθαλάσσιων μετώπων στην Κύπρο εμφανίζει σοβαρά προβλήματα, με κυριότερο την αστοχία λειτουργικής και αντιληπτικής σύνδεσης της πόλης με τη θάλασσα. Η ανάδειξη και ενδυνάμωση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα γίνεται ο βασικός πυλώνας αυτού του οράματος. Στην περιοχή μελέτης υπάρχει μια πολύ καλή ευκαιρία για μια πρότυπη παρέμβαση που θα εγκαθιδρύσει μια νέα, αμφίδρομη και ουσιαστική σχέση της πόλης με τη θάλασσα. Η προστιθέμενη κοινωνική, αισθητική, πολιτιστική και οικονομική αξία από την ενσωμάτωση της εικόνας της θάλασσας στον αστικό χώρο είναι εξαιρετικά μεγάλη. Δομικά στοιχεία της πόλης όπως ο δημόσιος χώρος, τα κελύφη και οι λειτουργίες, θα πρέπει να σχεδιαστούν ώστε να ενσωματώσουν την εικόνα και την παρουσία της θάλασσας σε κάθε τους έκφραση.



Σχέδιο 5: Πόλοι σύνδεσης θαλάσσιου παραλιακού μετώπου και ενδοχώρας

- 3.3.3 Το όραμα για την αναμόρφωση και ανασύσταση της σχέσης της περιοχής με τον περιβάλλοντα χώρο και τη θάλασσα έχει ποικίλες συνιστώσες οι οποίες περιγράφονται στη συνέχεια. Κρίσιμης σημασίας είναι η δημιουργία δημόσιων χώρων σε επαφή με τη θάλασσα, ανοικτών, προσβάσιμων σε όλες τις κατηγορίες πληθυσμού και με επαρκή δικτύωση με το ανατολικό θαλάσσιο μέτωπο, το κέντρο της πόλης και τις συνοικίες στα βόρεια, νότια και δυτικά, με έμφαση στον πεζό και το ποδήλατο.

- 3.3.4 Πέραν των ποιοτικών, για κοινή χρήση δημόσιων χώρων, ο μετασχηματισμός της περιοχής θα πρέπει, στη βάση των αρχών της αειφορίας, να αυξήσει τους περιβαλλοντικούς δείκτες ώστε να αποτελέσει πρότυπο για τη μελλοντική πολεοδομική ανάπτυξη στην Κύπρο. Ενδεικτικά αναφέρονται οι ακόλουθες δυνατότητες: βιώσιμη κινητικότητα – αύξηση στους πεζούς και τους ποδηλάτες, αύξηση επιφανειών πρασίνου και υδατοπερατών/ μαλακών δαπέδων, διάταξη πρασίνου και κτιριακών όγκων με βελτιστοποίηση του ηλιασμού/ σκιασμού/ αερισμού του δημόσιου χώρου, παρέμβαση στην ακτογραμμή για προστασία και αποκατάσταση του χερσαίου χώρου, εξοικονόμηση ενέργειας, χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, πριμοδότηση υλικών και κατασκευαστικών τεχνικών με μικρό ενεργειακό αποτύπωμα, κ.λπ.
- 3.3.5 Η δημιουργία ταυτότητας στη βάση και της φιλοσοφίας του place-branding, είναι άλλη μια απαραίτητη συνιστώσα με την αξιοποίηση των περιβαλλοντικών και άλλων συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής, ενισχύοντας έτσι την προοπτική του αστικού τουρισμού. Στα πλαίσια αυτά απαραίτητη είναι και η εισαγωγή πρόσθετων στοιχείων μιας σύγχρονης ταυτότητας, όπως νέα εμβληματικά κτίρια – τοπόσημα, καινοτόμα αρχιτεκτονική στο δημόσιο χώρο, κ.λπ.
- 3.3.6 Η συνιστώσα της ανάπτυξης θα πρέπει να προωθηθεί σε ένα ευέλικτο πλαίσιο που να ευνοεί βραχυπρόθεσμη ή μακροπρόθεσμη προοπτική επενδύσεων ανάλογα με τις οικονομικές συνθήκες, εμπλοκή του αεροδρομίου, της μαρίνας και του λιμανιού και των υποστηρικτικών του λειτουργιών στην αναπτυξιακή δυναμική (καινοτόμος επικοινωνιακή υποδομή, τουρισμός – κεντρικές λειτουργίες).
- 3.3.7 Η πολυλειτουργικότητα έχει επιλεγεί ως η κύρια προοπτική της περιοχής, έτσι ώστε να διασφαλίζει τη συνεχή, καθημερινή λειτουργία και την οικονομική βιωσιμότητα των χρήσεων και λειτουργιών που θα προσελκυστούν, με καλή κυκλοφοριακή διαχείριση και δημόσια συγκοινωνία.
- 3.3.8 Το Όραμα για την περιοχή:

Μια αναζωογονημένη, καθαρή, φιλική στον κάτοικο, τον εργαζόμενο και τον επισκέπτη περιοχή, που θα επαναπροσδιορίζει και ενισχύει τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα δημιουργώντας ένα αειφόρο, υγιές, ποιοτικό, πολυλειτουργικό αστικό περιβάλλον, το οποίο θα αποτελεί προορισμό επιλογής για κατοίκηση, εργασία και αναψυχή.

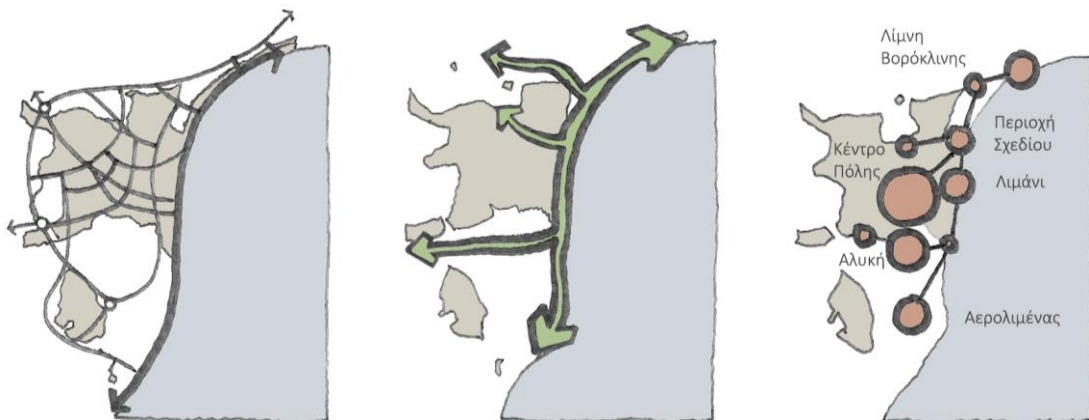
3.4 Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης και Στόχοι του Σχεδίου

- 3.4.1 Η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης πηγάζει από τη συνολική ανάλυση των προβλημάτων και προοπτικών ανάπτυξης της περιοχής και προσδιορίζει τους στρατηγικούς στόχους οργάνωσης και λειτουργίας της περιοχής, οι οποίοι καθοδηγούν τη διαμόρφωση των επιμέρους πολιτικών για τους διάφορους τομείς ανάπτυξης.
- 3.4.2 Η γενική πολεοδομική στρατηγική του Σχεδίου είναι η αναβάθμιση και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής και μετατροπή της σε ένα οργανωμένο πολυσύνθετο χώρο που θα αποτελείται λειτουργικά από επιμέρους περιοχές, θα συνιστά επίκεντρο εμπορικών, γραφειακών, τουριστικών χρήσεων και υπηρεσιών παράλληλα με λειτουργίες σχετικές με τον αθλητισμό, την αναψυχή και την έρευνα/ τεχνολογία, προσδίδοντας σε όλη την υποβαθμισμένη σήμερα περιοχή το δικό της συμβολισμό και σύγχρονο χαρακτήρα.
- 3.4.3 Οι στρατηγικοί στόχοι που τίθενται για την ποιοτική αναβάθμιση και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής του Σχεδίου είναι 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 Λάρνακας 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 μεταμόρφωση του παραλιακού μετώπου και της ευρύτερης περιοχής του Σχεδίου 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.
 - (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 και 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).
- (ι) 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).

3.5 Αναμόρφωση της Περιοχής, Σύνδεση της Περιοχής με την Πόλη, την Ενδοχώρα και τη Θάλασσα

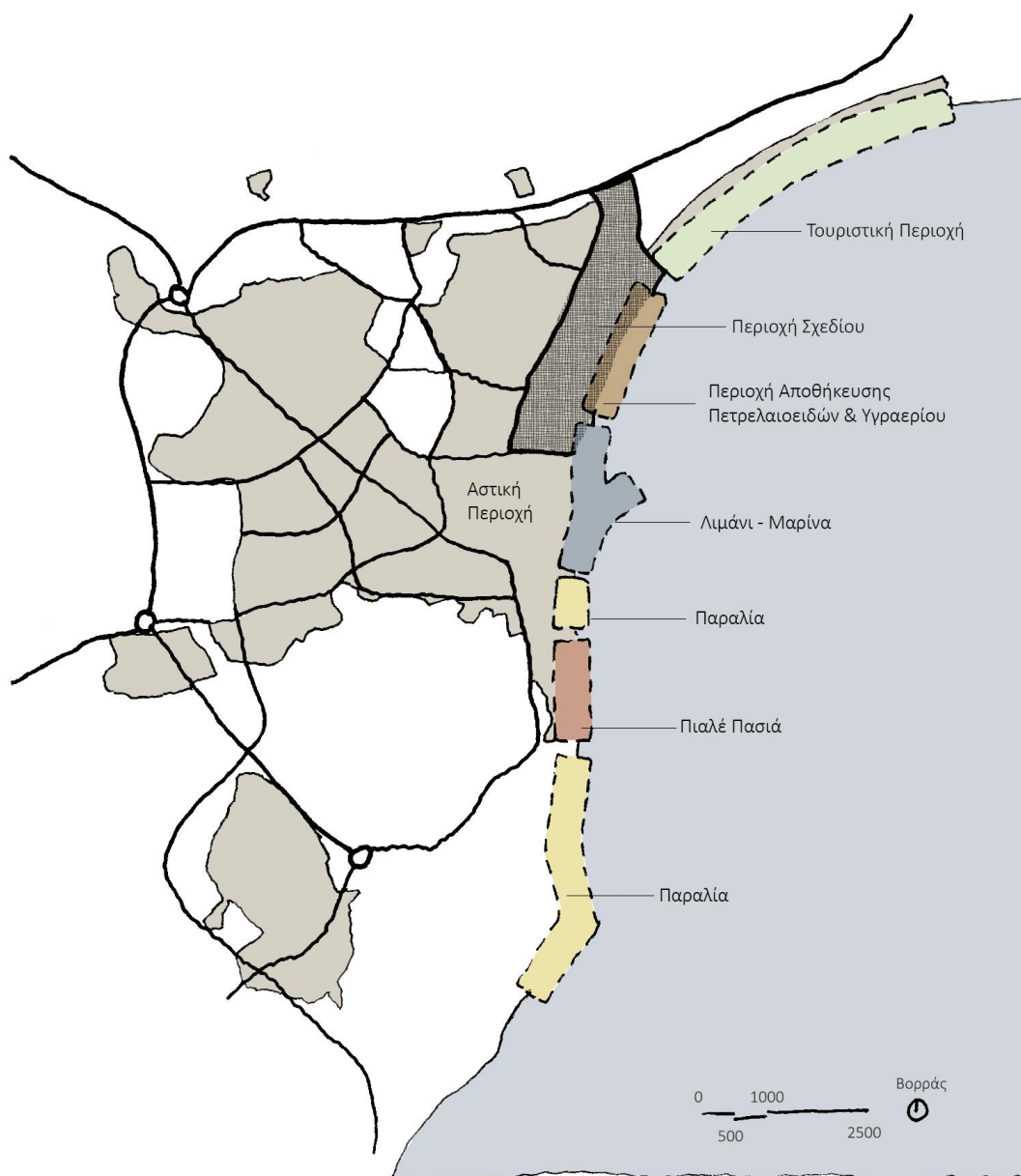
- 3.5.1 Ο κύριος λόγος για τον οποίο κρίθηκε απαραίτητη η ετοιμασία του Σχεδίου Περιοχής και ο βασικός στόχος της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης που υιοθετήθηκε, είναι η αναμόρφωση και εξυγίανση της περιοχής, η σύνδεση της με την πόλη σε λειτουργικό και χωροδομικό επίπεδο καθώς και με την υπόλοιπη ενδοχώρα και τη θάλασσα.
- 3.5.2 Για πολλά χρόνια, η περιοχή ήταν καθηλωμένη σε ό,τι αφορά στις δυνατότητες ανάπτυξης λόγω των υφιστάμενων οχληρών χρήσεων. Συνεπώς, δεν ακολούθησε τους ρυθμούς εξέλιξης της πόλης ούτε και είχε οποιαδήποτε ουσιαστική συνδρομή στο χαρακτήρα και τις λειτουργίες της. Παρά την πλεονεκτική της θέση, δεν προσέλκυσε τον πληθυσμό και τις δραστηριότητες που η φέρουσα ικανότητα της θα επέτρεπε.
- 3.5.3 Με τις προοπτικές που διανοίγει η απομάκρυνση των επικίνδυνων και οχληρών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, η περιοχή αποκτά μεγάλη σημασία για την παραπέρα εξέλιξη της πόλης. Προορίζεται να καταστεί το σύγχρονο επιχειρηματικό και πολυλειτουργικό κέντρο της Λάρνακας, που θα ενισχύει και συμπληρώνει το Αστικό Κέντρο και θα προσδίδει την αίγλη και δυναμική που δικαιούται ως παραθαλάσσια πόλη και βασική πύλη εισόδου στο νησί.



Σχέδιο 6: Η Περιοχή του Σχεδίου και οι δυναμικές σχέσεις που αναπτύσσονται στον ιστό της πόλης

3.6 Ολοκληρωμένη Αστική Αναζωογόνηση

3.6.1 Το Σχέδιο Περιοχής υιοθετεί την έννοια της ολοκληρωμένης αστικής αναζωογόνησης, η οποία αφορά την ολιστική προσέγγιση όλων των παραμέτρων της αστικής αναζωογόνησης (περιβαλλοντικές, κοινωνικές, οικονομικές, πολεοδομικές-αρχιτεκτονικές-πολιτιστικές, οριζόντιες/ τομεακές, κάθετες/ διοικητικές κ.ο.κ.), μέσα από μια συμμετοχική και διαφανή διαδικασία. Το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για την ολοκληρωμένη αστική αναζωογόνηση έχουν θέσει τόσο ο Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις (2007), με τον οποίο υιοθετήθηκε η έννοια της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης, όσο και η Διακήρυξη του Τολέδο (2010), η οποία αναγνωρίζει τη στρατηγική σημασία της ολοκληρωμένης αστικής αναζωογόνησης για την επίτευξη αποδοτικής, αειφόρου και χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς αστικής ανάπτυξης.



Σχέδιο 7: Η θέση της Περιοχής του Σχεδίου στο ευρύτερο παραλιακό μέτωπο

4. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

4.1 Γενική Θεώρηση

- 4.1.1 Η στρατηγική του Σχεδίου καθορίζει περιοχές ανάπτυξης όπου, ανάλογα με τη χωροθέτηση και το χαρακτήρα τους και υιοθετώντας επιμέρους πρόνοιες και μέτρα πολιτικής για διάφορους τομείς ανάπτυξης, έχουν σκοπό να διαδραματίσουν συγκεκριμένο πολεοδομικό ρόλο και να συμβάλουν, τόσο ειδικά όσο και σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες περιοχές, στην εξυγίανση της ευρύτερης περιοχής των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου και στην αναβάθμιση της σε επίπεδο τύπου και ποικιλίας χρήσεων που θα φιλοξενοούνται και κατ' επέκταση ποιότητας δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος.
- 4.1.2 Η επικρατούσα (λόγω κυρίως των επιδράσεων της) χρήση στην περιοχή του Σχεδίου είναι η βιομηχανική και οι αποθήκες, με συγκέντρωση των συναφών εγκαταστάσεων αποθήκευσης κατά μήκος του παραλιακού δρόμου Λάρνακας-Δεκέλειας σε μεγάλη έκταση και αριθμό παραθαλάσσιων τεμαχίων, όπου το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς καθορίζει Ζώνη Βιομηχανική και Οικονομικών Δραστηριοτήτων.
- 4.1.3 Το νότιο μέρος της περιοχής του Σχεδίου, το οποίο κυρίως εμπίπτει στα διοικητικά όρια του Δήμου Λάρνακας και μικρότερο τμήμα στο Δήμο Λειβαδιών, είναι χαρακτηρισμένο ως οικιστική περιοχή με Εμπορικούς Άξονες να την περιβάλλουν νότια και ανατολικά κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου. Η συγκεκριμένη περιοχή, λόγω και της θέσης της σε σχέση με τον μεγάλο όγκο των εγκαταστάσεων αποθήκευσης, παρουσιάζει σε μεγαλύτερο βαθμό, συγκριτικά με άλλα τμήματα της ευρύτερης περιοχής, ανάπτυξη, χωρίς όμως να θεωρείται ότι έχει φτάσει στο μέγιστο της χωρητικότητάς της. Ανάλογη, αλλά σε μικρότερο βαθμό είναι η ανάπτυξη, κυρίως με τη μορφή μονοκατοικιών, βορειότερα και συγκεκριμένα στην οικιστική περιοχή που εμπίπτει στο Δήμο Λειβαδιών και εκτείνεται δυτικά του παραλιακού δρόμου Λάρνακας - Δεκέλειας, και αυτό λόγω της εγγύτητάς της με τα τεμάχια όπου βρίσκονται οι αποθηκευτικές εγκαταστάσεις με τον μεγαλύτερο βαθμό επικινδυνότητας.
- 4.1.4 Όσον αφορά τη χαρακτηρισμένη ως Γεωργική Ζώνη περιοχή που καταλαμβάνει μεγάλη έκταση (όλο σχεδόν το βορειοδυτικό τμήμα) της περιοχής του Σχεδίου, σ' αυτήν δεν παρατηρείται οποιαδήποτε ανάπτυξη και ο χαρακτήρας της είναι καθαρά γεωργικός (ξηρικές καλλιέργειες - σιτηρά).
- 4.1.5 Τα βασικά προβλήματα που προκύπτουν από την υφιστάμενη κατανομή των χρήσεων γης στην περιοχή του Σχεδίου είναι τα ακόλουθα:
- (α) Η ύπαρξη των οχληρών και επικίνδυνων εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών/ υγραερίου, που αποτρέπει και καθιστά προβληματική την ορθολογική ανάπτυξη της περιοχής.
 - (β) Η ταυτότητα και ο χαρακτήρας της περιοχής παραπέμπουν σε βιομηχανικό/εργοστασιακό περιβάλλον και δεν έχουν καμία σχέση με την πόλη και τη φυσιογνωμία της όπως υπάρχει και εξελίσσεται εκατέρωθεν (Αστικό Κέντρο, περιοχή Λειβαδιών και περιοχή Ορόκλινης).
 - (γ) Η μη ορθολογική αξιοποίηση της περιοχής με χρήσεις συμβατές με το χαρακτήρα της πόλης η οποία την περιβάλλει, δημιουργεί ένα μεγάλο κενό και ασυνέχεια

στον αστικό ιστό και εμποδίζει την οπτική αλλά και τη λειτουργική επαφή και σχέση της με τη θάλασσα.



4.2 Στόχοι Πολιτικής

4.2.1 Πολιτική του Σχεδίου σε ό,τι αφορά την κατανομή και οργάνωση των χρήσεων γης είναι:

- (α) Η αλλαγή της φυσιογνωμίας της περιοχής με την απομάκρυνση των βιομηχανικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων.
- (β) Η δημιουργία ενός πολεοδομικού καθεστώτος πολυλειτουργικού χαρακτήρα που να ευνοεί τη φιλοξενία και συνύπαρξη ποικιλίας χρήσεων.
- (γ) Η ενθάρρυνση, διατήρηση και ενίσχυση της οικιστικής χρήσης, ει δυνατόν σε ολόκληρη την περιοχή.
- (δ) Η ενεργός και αποτελεσματική ενθάρρυνση κατάλληλων αναπτύξεων σε στρατηγικά σημεία της περιοχής μέσα από εξειδικευμένα πολεοδομικά προγράμματα.
- (ε) Η δημιουργία δικτύου διαμορφωμένων χώρων παθητικής και ενεργού αναψυχής που θα βοηθήσουν στην αναβάθμιση και εμπλουτισμό των χρήσεων της περιοχής προς όφελος του τοπικού πληθυσμού και των επισκεπτών.
- (στ) Η διαφύλαξη του χαρακτήρα του περιβάλλοντος πέριξ της Λίμνης Ορόκλινης.
- (ζ) Η ορθολογική σύνδεση του χώρου του Λιμανιού και Μαρίνας Λάρνακας και των προβλεπόμενων νέων χρήσεων και λειτουργιών που θα φιλοξενηθούν σε αυτόν με τις δραστηριότητες και χώρους που θα δημιουργηθούν στην περιοχή του Σχεδίου.



Σχέδιο 8: Η ζωτική θέση του παραλιακού μετώπου και η ποικιλομορφία των υφιστάμενων χρήσεων

4.3 Γενική Κατανομή Χρήσεων Γης

4.3.1 Οι κυριότερες χρήσεις στην περιοχή του Σχεδίου καθορίζονται ως ακολούθως:

(α) Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας

Στο Σχέδιο Περιοχής καθορίζεται Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας (ΚΠΠ) στην περιοχή του πρώην Διυλιστηρίου, όπου με βάση την αρχή της πολυλειτουργικότητας θα επιτρέπεται ένα ευρύ φάσμα συμβατών χρήσεων με στόχο τη δημιουργία ενός πόλου για την ενίσχυση και συμπλήρωση των κεντρικών λειτουργιών που προσφέρονται στο Αστικό Κέντρο της Πόλης και την ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του τοπικού και όχι μόνο πληθυσμού.

Πέραν της επιθυμητής οικιστικής χρήσης, ως επιθυμητές κεντρικές λειτουργίες και χρήσεις αναφέρονται τα υπερκαταστήματα (όπως μεγάλες υπεραγορές, πολυκαταστήματα, οργανωμένα εμπορικά κέντρα και εμπορικές αναπτύξεις σύνθετου τύπου), μεγάλες γραφειακές αναπτύξεις (τα Κεντρικά Γραφεία μεγάλων οργανισμών,

υπηρεσιών, τραπεζών, υπεράκτιων εταιρειών κ.λπ.), μεγάλες αναπτύξεις αναψυχής και ψυχαγωγίας (κινηματογράφοι, οργανωμένα ψυχαγωγικά κέντρα), πολιτιστικές διευκολύνσεις (μουσεία, θέατρα, βιβλιοθήκες, χώροι εκθέσεων, πολιτιστικά κέντρα), αναπτύξεις σχετικές με την Εκπαίδευση, Έρευνα και Καινοτομία, καθώς και τον Τουρισμό.

(β) Παραλιακή Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων

Στην παραλιακή αυτή περιοχή θα επιτρέπονται, πέραν της οικιστικής, και χρήσεις συναφείς με τον Τουρισμό, Γραφεία, Εμπόριο, Αναψυχή και Πολιτισμό. Η περιοχή εφάπτεται με το σημείο εισόδου στην πόλη από τη θάλασσα (Λιμάνι/ Μαρίνα) και θα αποτελεί ένα χώρο εκτόνωσης της ενδοχώρας, προσπελάσιμο στο ευρύτερο κοινό. Σε συνδυασμό με τα προγραμματιζόμενα έργα ακτοπροστασίας στο παραλιακό μέτωπο, προτείνεται η δημιουργία παραλιακής προκουμιάς μετά από την κατασκευή επίχωσης, η οποία θα εκτείνεται σε όλο το μήκος του μετώπου αυτού.

(γ) Ζώνη Τουρισμού και Οικογειονιών

Στις περιοχές Τουρισμού και Οικογειονιών, λόγω του χαρακτήρα και της θέσης τους θα συνυπάρχουν τουριστικές και οικιστικές χρήσεις με ευνοϊκές συνθήκες για τη δημιουργία οικογειονιών.

(δ) Ζώνη Αθλητισμού-Ψυχαγωγίας

Στην περιοχή που γειτνιάζει με τις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Λάρνακας καθώς και στο «Τρίγωνο» Λειβαδιών (περιοχή μεταξύ των παραποτάμων του ποταμού Αρχάγγελου - Καμίση), σκοπός είναι η ενθάρρυνση δημιουργίας υποδομών και εγκαταστάσεων οι οποίες να φιλοξενούν δραστηριότητες πολλαπλού αθλητικού/ ψυχαγωγικού χαρακτήρα για ενεργό και παθητική αναψυχή/ ψυχαγωγία και αθλητισμό, με στόχευση να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του τοπικού πληθυσμού και των επισκεπτών (π.χ. αθλητικός τουρισμός).

(ε) Οικιστικές Περιοχές και Οικογειονιές

Οι αμιγείς περιοχές οικιστικής ανάπτυξης προβλέπονται σε ολόκληρη την περιοχή του Σχεδίου στις θέσεις όπου προϋπάρχουν Οικιστικές Ζώνες, με ενθάρρυνση ανάπτυξης τους στη βάση του μοντέλου της οικογειονιάς. Σκοπός είναι να εξυπηρετηθεί και προστατευθεί η οικιστική χρήση χωρίς να απομονώνεται πλήρως από την πολυμορφία χρήσεων που επίσης θα φιλοξενούνται στην περιοχή.

(στ) Άξονες και Κέντρα Εμπορικής Δραστηριότητας

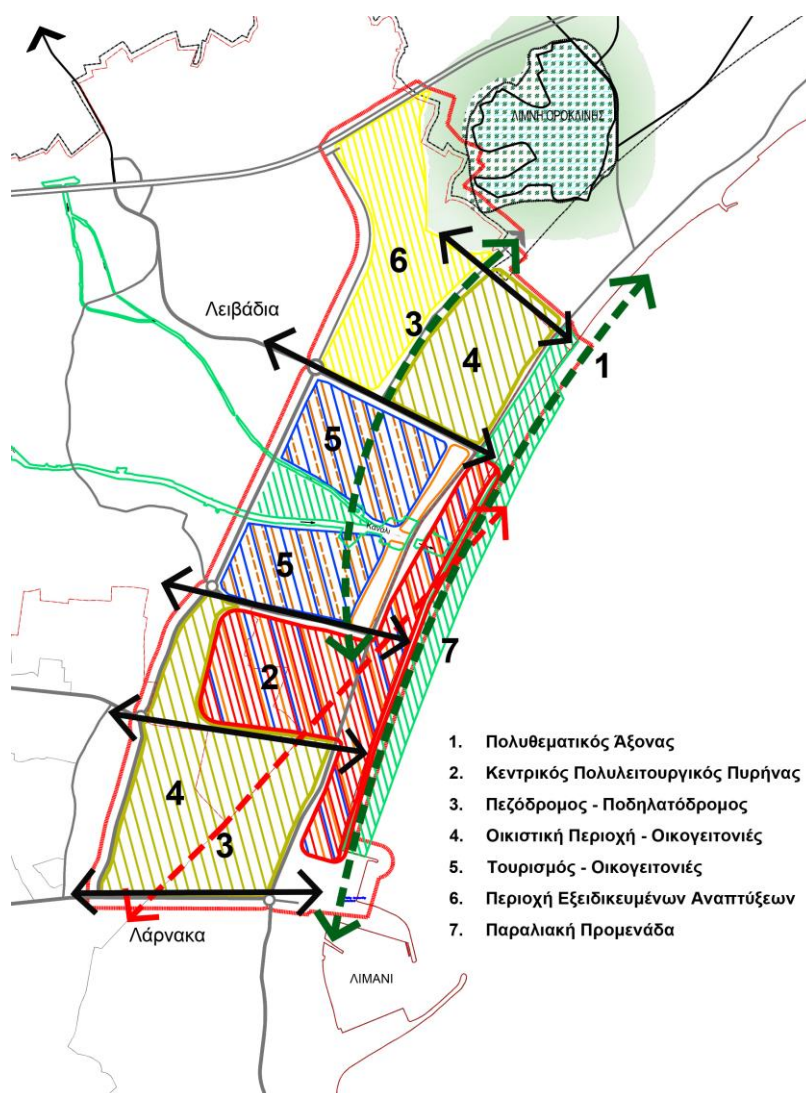
Στους Άξονες και περιοχές εμπορικής δραστηριότητας επιτρέπεται ένα ευρύ φάσμα συμβατών χρήσεων με στόχο την ενίσχυση των κεντρικών λειτουργιών και την εξυπηρέτηση του τοπικού πληθυσμού και των επισκεπτών. Στις περιοχές αυτές θα μπορούν να συνυπάρχουν οι εμπορικές χρήσεις με την οικιστική, τις πολιτιστικές, τις χρήσεις αναψυχής, τα γραφεία και τις υπηρεσίες, ανάλογα με την περίπτωση.

(ζ) Περιοχή Εξειδικευμένων Αναπτύξεων

Στην περιοχή αυτή, με κύριο στόχο, μεταξύ άλλων, τη μεγέθυνση της παραγωγικής δυναμικότητας της οικονομίας, θα επιτρέπονται ειδικοί τύποι αναπτύξεων για έγκαιρη ανταπόκριση στις σύγχρονες τάσεις στη βάση ευέλικτων πολιτικών.

4.4 Βασικός Σκελετός Οργάνωσης Περιοχής – Ιδεόγραμμα Ανάπτυξης

Όλα τα αξιόλογα περιβαλλοντικά και άλλα σημεία αναφοράς και δραστηριότητας, υφιστάμενα ή προτεινόμενα, προβλέπεται να αποτελέσουν το σκελετό οργάνωσης της περιοχής που θα υλοποιείται σταδιακά μέσα από την εφαρμογή των διαφόρων προνοιών του Σχεδίου Περιοχής αλλά και μέσα από λεπτομερέστερες μελέτες αστικού σχεδιασμού που θα μπορούσαν να επακολουθήσουν. Η σύνδεση και ανάδειξη όλων των πιο πάνω χώρων και ο καθορισμός διαφόρων πορειών για πεζούς και ποδηλάτες, εξασφαλίζουν μέσα από το Σχέδιο μια νέα προοπτική και λειτουργική συνέχεια/ ενότητα του χώρου ως ακολούθως:



Σχέδιο 9: Ιδεόγραμμα Ανάπτυξης

- (α) Δημιουργία ενός δυνατού πολιτιστικού/ περιβαλλοντικού/ τουριστικού άξονα που εκτείνεται κατά μήκος της θάλασσας με βασικά σημεία αναφοράς το Λιμάνι και την ακτή Ορόκλινης, που ταυτόχρονα θα συνδέει ανάλογους δευτερεύοντες κάθετους άξονες από την ενδοχώρα προς τη θάλασσα.
- (β) Δημιουργία ενός Κεντρικού Πολυλειτουργικού Πυρήνα στον ευρύτερο χώρο των διυλιστηρίων, ο οποίος θα αποτελεί το κεντροβαρικό σημείο αναφοράς των επιχειρηματικών κυρίως δραστηριοτήτων που θα φιλοξενοούνται στην περιοχή.
- (γ) Δημιουργία δύο εγκάρσιων πορειών-αξόνων διακίνησης πεζών και ποδηλατιστών με αφετηρίες την ευρύτερη περιοχή του παραδοσιακού κέντρου της παλιάς πόλης στα νότια και την περιοχή της Λίμνης Ορόκλινης στα βόρεια και κοινό σημείο αναφοράς την κεντρική πλατεία στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα.
- (δ) Δημιουργία διακριτών ενοτήτων ποικίλων κατηγοριών ανάπτυξης όπως προκύπτουν λόγω και του φυσικού διαχωρισμού τους από το πρωτεύον οδικό δίκτυο, αλλά και όπως οι λειτουργικές ανάγκες της περιοχής το επιβάλλουν.



ΜΕΡΟΣ Γ ΤΟΜΕΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

5. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΕΓΑΣΗ

5.1 Γενική Θεώρηση

5.1.1 Όπως και στην ευρύτερη περιοχή του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας και στα πλαίσια της επιδίωξης για οργανωμένη και ενοποιημένη ανάπτυξη, κρίσιμης σημασίας είναι οι περιοχές που καθορίζονται για οικιστική ανάπτυξη, οι οποίες αποτελούν ουσιώδη συστατικά στοιχεία της πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής του Σχεδίου. Γενικά, η πολιτική του Σχεδίου στον τομέα αυτό συνάδει με τους βασικούς στόχους και επιδιώξεις του Τοπικού Σχεδίου.

5.1.2 Παράλληλα με τη φιλοσοφία των «περιβαλλοντικών περιοχών» στο σχεδιασμό των περιοχών κατοικίας, προτείνεται να υιοθετηθεί και η έννοια/ αρχή των «οικογειτονιών», με κύριο στόχο την περαιτέρω υποβοήθηση της αναβάθμισης του περιβάλλοντος κατοικίας και εν γένει των συνθηκών ζωής όπου οι άνθρωποι θα ζουν, εργάζονται και δραστηριοποιούνται με άνεση και ασφάλεια σε ένα περιβάλλον με κοινωνική συνοχή και πρόσθετα με το μικρότερο, κατά το δυνατό, οικολογικό αποτύπωμα και περιβαλλοντική επιβάρυνση.

5.1.3 Λόγω του επιδιωκόμενου πολυλειτουργικού χαρακτήρα της περιοχής, πέραν των αμιγών οικιστικών περιοχών θα υπάρχουν και περιπτώσεις συνύπαρξης οικιστικής χρήσης με άλλες συμβατές χρήσεις, ώστε η περιοχή να λειτουργεί καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου και του χρόνου. Σ' αυτές τις περιπτώσεις θα λαμβάνεται πρόνοια για διασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών λειτουργίας της, περισσότερο από άλλες, ευαίσθητης οικιστικής χρήσης.

5.1.4 Τα κύρια προβλήματα σε σχέση με την οικιστική ανάπτυξη που παρατηρούνται στην περιοχή είναι:

(α) Χαμηλοί συντελεστές ανάπτυξης σε σχέση με την αξία/ σπανιότητα και περιορισμένη έκταση της διαθέσιμης περιοχής και τη δυνητική χωρητικότητα της.

(β) Διασπορά οικιστικής ανάπτυξης.

(γ) Εξάρτηση από τα ιδιωτικά οχήματα και έλλειψη επαρκών μέσων μαζικής μεταφοράς.

(δ) Μέτρια έως και χαμηλή ποιότητα περιβάλλοντος κατοικίας.

(ε) Μεγάλο ποσοστό μη διαπερατών επιφανειών.

(στ) Έλλειψη ευκαιριών και περιορισμένες δυνατότητες για ενεργό και παθητική αναψυχή/ ψυχαγωγία.

5.2 Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις

5.2.1 Κύριος στόχος της οικιστικής πολιτικής του Σχεδίου είναι η προσέλκυση πληθυσμού, η αναβάθμιση και ενίσχυση της οικιστικής ανάπτυξης μέσω των ακόλουθων επιδιώξεων για:

- (α) Συμπαγή (πύκνωση/ αύξηση συντελεστή δόμησης) και οργανωμένη οικιστική ανάπτυξη.
- (β) Διασφάλιση επαρκούς και κατάλληλης γης για σκοπούς κατοίκησης και διεύρυνση της πληθυσμιακής βάσης της περιοχής.
- (γ) Αναβάθμιση περιοχών κατοικίας (βελτίωση του δημόσιου χώρου/ δημόσιας σφαίρας).
- (δ) Διασφάλιση δυνατοτήτων στέγασης όλων των εισοδηματικών στρωμάτων, μεταξύ άλλων και μέσω κινήτρων για κοινωνική στέγη.
- (ε) Δημιουργία εργαλείων που θα διευκολύνουν την επιδιόρθωση και αποκατάσταση γερασμένων κτιρίων.
- (στ) Βελτίωση της ποιότητας των υποδομών, περιλαμβανομένων των υποδομών διακίνησης και κοινωνικών διευκολύνσεων, για να καταστήσουν την περιοχή ελκυστική και επιθυμητή επιλογή στέγασης.
- (ζ) Παροχή συνθηκών και προϋποθέσεων για άνετη κινητικότητα και προσβασιμότητα, κυρίως με βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και διακίνησης.
- (η) Απαγόρευση της ανέγερσης μεμονωμένης κατοικίας εκτός ορίου ανάπτυξης.
- (θ) Οργανωμένη δόμηση, προσφορά εναλλακτικού τύπου κατοικίας και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

5.3 ΟΙΚΟΓΕΙΤΟΝΙΕΣ

- 5.3.1 Βασική επιδίωξη του Σχεδίου Περιοχής είναι η προώθηση αιεφόρων μορφών ανάπτυξης. Αυτό καθίσταται αναγκαίο ενόψει και του ότι η περιοχή της Κύπρου και της Λάρνακας κατεχοχήν, είναι ευάλωτη στην κλιματική αλλαγή και τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Υπάρχει ανάγκη μιας ιδιαίτερης προσέγγισης στον τρόπο που πολεοδομούμε, ώστε η ανάπτυξη να είναι βιώσιμη και να μπορούν να αντιμετωπιστούν καλύτερα οι περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις του μέλλοντος.
- 5.3.2 Στόχος η προώθηση της οργανωμένης δόμησης, προσφοράς εναλλακτικού τύπου κατοικίας εντός των υφιστάμενων Ζωνών και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.
- 5.3.3 Σε επίπεδο Σχεδίου Περιοχής, το επίκεντρο θα μπορούσε να είναι η «γειτονιά». Η κλίμακα της γειτονιάς είναι μια σημαντική μονάδα, οργανικά ενσωματωμένη στον αστικό ιστό. Η γειτονιά είναι στην ουσία το πιο προσιτό επίπεδο της πόλης για τη ζωή των κατοίκων, τόπος συγκέντρωσης της οικογενειακής, κοινωνικής και οικονομικής ζωής.
- 5.3.4 Μια γειτονιά λειτουργική και βιώσιμη έχει βέβαια νόημα όταν είναι συστατικό στοιχείο μιας βιώσιμης πόλης. Τα ακόλουθα είναι βασικές αρχές για μια βιώσιμη πόλη που αποτελούν αρχές και επιδίωξη και του παρόντος Σχεδίου:
 - (α) Διατήρηση της πυκνότητας της πόλης, ώστε να αποφευχθεί η επέκταση που κατασπαταλά τον περιεριστικό χώρο και απαιτεί νέα δίκτυα υποδομών, πολεοδομικές μορφές προσαρμοσμένες στις καινούργιες ανάγκες των κατοίκων,

μέριμνα για τη βλάστηση και την πρόσβαση στη φύση, ως ουσιαστικό στοιχείο για την ποιότητα της ζωής στην πόλη.

- (β) Συσχετισμός της παραδοσιακής τεχνογνωσίας και των τοπικών υλικών με τις καινοτόμες τεχνολογίες.
- (γ) Αλλαγή των μοντέλων παραγωγής και χρήσης των δομικών υλικών ώστε να μειωθεί η κατανάλωση και η ρύπανση.
- (δ) Μέριμνα για τα ποιοτικά στοιχεία που καθορίζουν την ταυτότητα κάθε τόπου και την ανάγκη του ανήκειν των κατοίκων.
- (ε) Εντοπισμός, προστασία και αξιοποίηση της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς σε ένα μεταλλασσόμενο αστικό τοπίο.
- (στ) Προώθηση από την κατοικία έως την πόλη, της μέγιστης ενεργειακής αυτονομίας και της συνεχούς και ελεγχόμενης μείωσης του οικολογικού αποτυπώματος.
- (ζ) Σχεδιασμός της πόλης ώστε να μειωθούν οι απαραίτητες μετακινήσεις, να υποστηριχθούν οι «ήπιες» μετακινήσεις και η μαζική συγκοινωνία.
- (η) Διατήρηση και διαχείριση με βέλτιστο τρόπο των φυσικών πόρων (νερού, αέρα, γης).
- (θ) Ευαισθησία στην έλλειψη των υδατικών πόρων και υιοθέτηση μιας πολιτικής συλλογής, διατήρησης, εξοικονόμησης και εξυγίανσης των νερών.
- (ι) Διαχείριση των στερεών αποβλήτων επιδιώκοντας την ελαχιστοποίηση του όγκου και τη μεγιστοποίηση της αξιοποίησής τους.
- (ια) Μέριμνα ώστε η αστική επέκταση να γίνεται εκεί όπου τα εδάφη είναι κατάλληλα για δόμηση και λιγότερο γόνιμα για την αγροτική παραγωγή.
- (ιβ) Προστασία της καλλιεργήσιμης γης από τη ρύπανση, ώστε να μπορεί να αναπτυχθεί ο αγροτικός τομέας κοντά στα αστικά κέντρα.
- (ιγ) Θεώρηση του συνόλου των περιβαλλοντικών παραγόντων (κλίμα, ακουστικό περιβάλλον, υγεία, διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών κινδύνων).

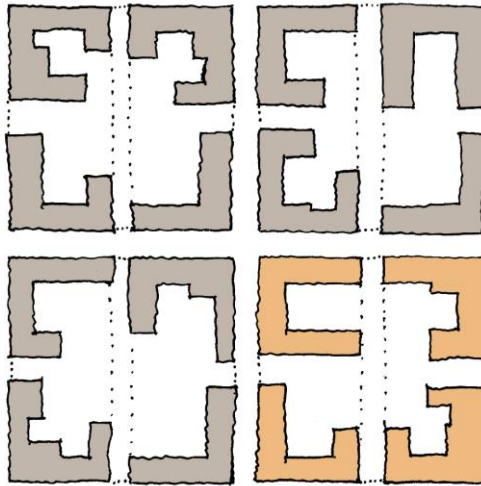
5.3.5 Οι δράσεις που έχουν τη δυναμική να μειώσουν τις δυσμενείς επιπτώσεις της ανθρωπογενούς δραστηριότητας στο φυσικό περιβάλλον και κατ' επέκταση στο παγκόσμιο οικοσύστημα, οργανωμένες και εφαρμοσμένες σε μια ενιαία χωρική ενότητα, αποτελούν το σημείο αναφοράς των αειφόρων γειτονιών. Σε αυτό το πνεύμα emπίπτει 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, διαβιώντας σε ισορροπία και αρμονία με το περιβάλλον.

5.3.6 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 κτιρίων, στην αιεφόρο χρήση του νερού και των ομβρίων, στην αιεφόρο διαχείριση των αποβλήτων, σε εναλλακτικές μορφές μεταφοράς και 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 έκτασή 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 Οικογειτονιάς 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 οικογειτονίες έχουν τη «δύναμη» και τον τρόπο να ευνοήσουν το αστικό περιβάλλον, ή ακόμα να συμβάλουν στην περαιτέρω εξέλιξη της πόλης.

5.3.7 Κατ' αναλογία των αρχών της βιώσιμης πόλης παρατίθενται συνοπτικά οι αρχές σχεδιασμού και λειτουργίας μιας Οικογειτονιάς:

- (α) Μηδενικοί ρύποι. Χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας. Βιοκλιματική αρχιτεκτονική για μέγιστη θερμική απόδοση.
- (β) Μηδενικά απόβλητα. Μείωση και ανακύκλωση αποβλήτων/ Κομποστοποίηση.
- (γ) «Πράσινες» μεταφορές (μείωση χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτων, προώθηση εναλλακτικών μεταφορών, περιπάτου και ποδηλασίας).
- (δ) Χρήση «πράσινων» και μη τοξικών, ανακυκλώσιμων υλικών.
- (ε) Τοπικά βιολογικά τρόφιμα. Κατανάλωση τροφίμων που παράγονται ή μεταποιούνται στην περιοχή.
- (στ) Χρήση τοπικών πόρων. Αναβίωση τοπικών βιοτεχνιών. Χρήση προϊόντων τα οποία παράγονται σε τοπική κλίμακα.
- (ζ) Εξοικονόμηση ύδατος. Μείωση κατανάλωσης νερού για οικιακή και δημόσια χρήση/ συλλογή βρόχινου νερού.
- (η) Διατήρηση «ασφράγιστων» επιφανειών για καλύτερη διαχείριση επιφανειακών νερών.
- (θ) Διατήρηση χλωρίδας και πανίδας. Ενίσχυση της τοπικής βιοποικιλότητας και διατήρηση προστατευόμενων περιοχών.
- (ι) Διατήρηση πολιτιστικής κληρονομιάς. Σεβασμός στην πολιτιστική κληρονομιά. Προώθηση της τοπικής ταυτότητας.
- (ια) Ποιότητα ζωής. Υποδομές για άθληση και εκπαίδευση.
- (ιβ) Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης.



5.3.8 Για σκοπούς του παρόντος Σχεδίου μια Οικογειτονιά θα πρέπει να έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- (α) Διαμορφώνεται σε τεμάχιο ελάχιστου εμβαδού 10.000 τ.μ.
- (β) Τα κτίρια οργανώνονται γύρω από ένα κεντρικό πυρήνα, ανοικτό κοινόχρηστο χώρο προσβάσιμο από όλους.
- (γ) Ο σχεδιασμός των κτιρίων υιοθετεί τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής.
- (δ) Η ενεργειακή συμπεριφορά των κτιρίων ικανοποιεί τις απαιτήσεις για κτίρια σχεδόν μηδενικής κατανάλωσης (Κατηγορία Ενεργειακής Απόδοσης 'Α') σύμφωνα με τα περί Ρύθμισης της Ενεργειακής Απόδοσης των Κτιρίων (Απαιτήσεις και τεχνικά χαρακτηριστικά που πρέπει να πληροί το κτίριο με σχεδόν μηδενική κατανάλωση ενέργειας) Διατάγματα του 2014 και 2020 (ΚΔΠ 366/2014 και ΚΔΠ 122/2020).
- (ε) Η κυκλοφορία οχημάτων γίνεται στην περίμετρο της Οικογειτονιάς.
- (στ) Ο χαρακτήρας των οδικών συνδέσεων των Οικογειτονιών με τις υπόλοιπες περιοχές βασίζεται στη λογική του woonerf (βλ. Παράρτημα Ι).
- (ζ) Οι υδατοπερατές επιφάνειες υπερτερούν ουσιαστικά σε μέγεθος των σφραγισμένων επιφανειών.
- (η) Στις οικοδομές γίνεται εκτεταμένη χρήση πράσινων στεγών/ φυτεμένων δωματίων.
- (θ) Λαμβάνεται πρόνοια για συλλογή και χρήση του βρόχινου νερού.
- (ι) Λαμβάνεται πρόνοια για σύγχρονες μεθόδους συλλογής/αποκομιδής των απορριμμάτων/σκυβάλων.
- (ια) Λαμβάνεται πρόνοια για δημιουργία ποδηλατοστασίων και σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

5.4 Περιοχές όπου επιτρέπεται η Οικιστική Ανάπτυξη

- 5.4.1 Οικιστική ανάπτυξη επιτρέπεται σε όλη την επικράτεια του Σχεδίου Περιοχής αλλά μόνο εντός των καθορισμένων ορίων ανάπτυξης και συγκεκριμένα στις καθορισμένες στο Σχέδιο Χρήσεων Γης Περιοχές Οικιστικής Ανάπτυξης και Περιοχές Τουρισμού και Οικογειονιών οι οποίες σημειώνονται με το χαρακτηριστικό Κα, Τ και ΟΙΚ στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών. Σημειώνεται ότι όταν πρόκειται για Οικιστική Ανάπτυξη σε μεγάλα τεμάχια εντός Οικιστικών Ζωνών και σε περιοχές Τουρισμού-Οικογειονιών, δεν θα επιτρέπεται οικοπεδοποίηση για ανέγερση κατοικιών, με στόχο τη διατήρηση των μεγάλων τεμαχίων για ενιαίες/ οργανωμένες αναπτύξεις. Οικιστική ανάπτυξη θα επιτρέπεται επίσης και στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα όπως και στην παραλιακή Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων με τη μορφή διαμερισμάτων σε ενιαίες αναπτύξεις και όχι μεμονωμένων/ ανεξάρτητων κατοικιών.
- 5.4.2 Σε όλες τις βαθμίδες εμπορικών περιοχών/ Αξόνων νοουμένου ότι δεν θα διασπάται σε ουσιαστικό βαθμό η συνέχεια της εμπορικής χρήσης στο επίπεδο του ισογείου εκεί όπου είναι επιθυμητή.
- 5.4.3 Στην περιοχή Εξειδικευμένων Αναπτύξεων και τις Ζώνες Αθλητικών – Ψυχαγωγικών διευκολύνσεων, δεν θα επιτρέπεται οικιστική ανάπτυξη εκτός και αν πρόκειται για τεμάχια που με βάση το προηγούμενο αναπτυξιακό καθεστώς ενέπιπταν σε Οικιστική Ζώνη.
- 5.4.4 Για σκοπούς παροχής κοινωνικής στέγης ισχύουν οι σχετικές πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου.

5.5 Άλλες Χρήσεις εντός Περιοχών Οικιστικής Ανάπτυξης

- 5.5.1 Η κατοικία ορίζεται ως η επικρατούσα χρήση στις περιοχές κατοικίας. Με γνώμονα τη βασική επιδίωξη για προστασία και μη διάβρωση των περιοχών αυτών, πολιτική του Σχεδίου είναι να περιορίσει τις άλλες επιτρεπόμενες χρήσεις. Αυτές θα πρέπει να είναι χαρακτήρα και κλίμακας που να συνάδουν με το χαρακτήρα της οικιστικής περιοχής, να θεωρούνται ουσιώδεις για την εξυπηρέτηση άμεσων και καθημερινών αναγκών των κατοίκων και να μην δημιουργούν ουσιαστική περιβαλλοντική επιβάρυνση ή μείωση των ανέσεων σε γειτονικές ιδιοκτησίες ή στην ευρύτερη περιοχή λόγω του τύπου της προτεινόμενης ανάπτυξης (π.χ. κυκλοφορία, θόρυβος, ηχητική ή αισθητική ρύπανση).
- 5.5.2 Με στόχο τη δημιουργία ολοκληρωμένου οικιστικού περιβάλλοντος, οι πρόνοιες του Σχεδίου αποσκοπούν στην ενίσχυση της οικιστικής χρήσης και στην αναβάθμιση των οικιστικών περιοχών, με παράλληλη υποστήριξή τους από άλλες απαραίτητες χρήσεις όπως καταστήματα καθημερινής εξυπηρέτησης, ιατρεία, μικρά γραφεία, κ.ο.κ.

5.6 Άλλες Πρόνοιες

- 5.6.1 Στην οικιστική περιοχή «Αρκολείβαδα» (Οικιστική Ζώνη Κα8) θα είναι δυνατό να εφαρμόζονται οι πρόνοιες/ συντελεστές ανάπτυξης της Πολεοδομικής Ζώνης Κα7 νοουμένου ότι:

- (α) Στην περίπτωση νέων οικοδομών θα υιοθετούνται οι αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού με σκοπό τη βέλτιστη ενεργειακή απόδοση τους.
- (β) Στην περίπτωση προσθηκών σε υφιστάμενες οικοδομές θα λαμβάνεται πρόνοια για την ενεργειακή αναβάθμιση των οικοδομών αυτών.

Σε αμφότερες τις περιπτώσεις η ενεργειακή απόδοση των οικοδομών θα ικανοποιεί τα πρότυπα για οικοδομές σχεδόν μηδενικής ενεργειακής κατανάλωσης (Κατηγορία Ενεργειακής Απόδοσης 'Α').

- 5.6.2 Σε εγκριμένα οικόπεδα στις παραποτάμιες περιοχές εκατέρωθεν του ποταμού Αρχάγγελου-Καμίτση, όπου υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο πλημμύρας βάσει των υποδείξεων του αρμόδιου Τμήματος Αναπτυξέως Υδάτων, όπως δείχνονται στο Χάρτη 4 «Ζώνες Επικινδυνότητας Πλημμύρας» του Παραρτήματος II, θα επιτρέπεται η οικιστική ανάπτυξη νοουμένου ότι οι οικοδομές θα ανεγείρονται σε pilotis ή θα λαμβάνονται επαρκή μέτρα για μετριασμό των αρνητικών συνεπειών και για αποφυγή ζημιών από πλημμύρες. Οι σφραγισμένες επιφάνειες στον ελεύθερο χώρο των οικοπέδων θα περιορίζονται στις ελάχιστες απαραίτητες ενώ θα γίνεται εκτεταμένη χρήση πράσινων/ φυτευμένων στεγών/ δωμάτων. Για τη συγκεκριμένη περιοχή θα ισχύουν οι πρόνοιες της παραγράφου 17.6 (Δ).



6. ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ

6.1 Γενικά

Το Αστικό Κέντρο της πόλης είναι και θα πρέπει να παραμείνει το προεξάρχον κέντρο εμπορικής, διοικητικής και πολιτιστικής δραστηριότητας. Η υπό μελέτη περιοχή θα δρα συμπληρωματικά στο ρόλο του Αστικού Κέντρου με παρεμφερείς χρήσεις, όγκου και έκτασης κυρίως που δεν είναι δυνατό να φιλοξενηθούν στο Κέντρο και με νέες (π.χ. Έρευνα/ Τεχνολογία κ.λπ.) που θα συνάδουν με το γενικό προφίλ της περιοχής, το οποίο θα παραπέμπει σε ένα σύγχρονο πολυλειτουργικό, επιχειρηματικό υπο-κέντρο. Η περιοχή προσφέρει επαρκή και κατάλληλη γη για νέες εμπορικές και γραφειακές αναπτύξεις μεγάλης κλίμακας. Η προσέλκυση νέων μορφών αναπτύξεων και επενδυτικών πρωτοβουλιών είναι η κύρια επιδίωξη στο πλέγμα των ευρύτερων επιδιώξεων και της Γενικής Στρατηγικής του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας. Στόχος είναι να δημιουργηθεί μια νέα ταυτότητα στην περιοχή η οποία θα εξελιχθεί σταδιακά σε σημείο αναφοράς στην πόλη και ευρύτερα, δρώντας ως δυναμικός πόλος και καταλύτης, εμπεδώνοντας την κοινοτική συνείδηση και ενισχύοντας το επιχειρείν στη βάση σημαντικών οικονομιών κλίμακας. Το Σχέδιο Περιοχής αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη χωροθέτηση εμπορικής/ γραφειακής ανάπτυξης σε ιεραρχημένο σύστημα περιοχών και αποθάρρυνση της αδιάκριτης διασποράς της, καθώς και στην απόδοση σημαντικού ρόλου στην περιοχή ώστε να καταστεί ιεραρχημένος πόλος και επίκεντρο κοινωνικοοικονομικών διεργασιών και ενδιαφέροντος.

6.2 Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις

Οι βασικοί στόχοι και κατευθύνσεις του Σχεδίου επιδιώκουν:

- (α) Ενσωμάτωση νέων τάσεων και σύγχρονων προοπτικών με τη διασφάλιση των αναγκαίων χώρων για χωροθέτηση γραφειακής/ εμπορικής δραστηριότητας.
- (β) Εντατικοποίηση εμπορικής και γραφειακής δραστηριότητας σε καθορισμένο επίκεντρο (Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας), δημιουργία ανοικτών αστικών χώρων υψηλής ποιότητας και ισορροπημένη κατανομή τους στο χώρο σε κάθε περίπτωση συνυφασμένων και με τη χρήση της κατοικίας.
- (γ) Πρόβλεψη κατανομής εναλλακτικών κατηγοριών εμπορικής ανάπτυξης που προκύπτουν από σύγχρονες τάσεις και ανάγκες του αστικού πληθυσμού και εξειδικευμένων αναπτύξεων όπως και ενθάρρυνση αναπτύξεων που σχετίζονται με την έρευνα και τεχνολογία.

6.3 Κατηγορίες Περιοχών Εμπορικής και Γραφειακής Δραστηριότητας

6.3.1 **Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας (ΚΠΠ)** – Ο ΚΠΠ προορίζεται να αποτελέσει ένα διακριτό πυρήνα ως το προεξάρχον κέντρο εμπορίου, γραφείων, υπηρεσιών, εκπαίδευσης και έρευνας με απήχηση σε όλη την πόλη αλλά και ευρύτερα. Κυρίαρχος συνοπτικός στόχος για τον ΚΠΠ είναι η δημιουργία ενός συμπαγούς, ενιαίου, ζωτικού και ανταγωνιστικού πολυλειτουργικού κέντρου με ψηλή πυκνότητα ανάπτυξης, ελκυστικούς δημόσιους χώρους και αστικό περιβάλλον, εξαιρετικής ποιότητας και σύνθεσης/ σχεδιασμού οικοδομών, με αποτελεσματικές και σύγχρονες υποδομές, ο οποίος θα εξυπηρετείται και από σύστημα δημόσιων μέσων κυκλοφορίας.

- 6.3.2 Ο συντελεστής δόμησης και τα παρεχόμενα κίνητρα επιδιώκουν μια ψηλή πυκνότητα συμπαγούς ανάπτυξης, ικανή να προσελκύσει και να επικεντρώσει μια μάζα επιχειρηματικών, εμπορικών και ψυχαγωγικών αναπτύξεων.
- 6.3.3 Στον ΚΠΠ επιτρέπεται η ανάμειξη ευρύτατου φάσματος χρήσεων νοουμένου ότι αυτές είναι συμβατές μεταξύ τους. Θα επιτρέπονται χρήσεις ανάλογες της Κεντρικής Εμπορικής Περιοχής (εκτός των διοικητικών χρήσεων - δημόσια διοίκηση - που θα ήταν σκόπιμο να παραμείνουν/ κατευθύνονται στο Αστικό Κέντρο). Γενικά θα επιτρέπονται εμπορικές αναπτύξεις διαφόρων τύπων με έμφαση στους πιο εξειδικευμένους τύπους λιανικού εμπορίου, εμπορικά συγκροτήματα (Πολυκαταστήματα, Εμπορικά Κέντρα και Εμπορικά Συγκροτήματα Σύνθετου Τύπου), γραφεία, πολιτιστικές διευκολύνσεις/ υπηρεσίες, αστικά ξενοδοχεία, διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας, αναπτύξεις έρευνας και τεχνολογίας και βιοτεχνικές αναπτύξεις Κατηγορίας Γ. Με την εγκατάστασή τους στον ΚΠΠ θα επωφεληθούν από τη συνάθροιση, τη συγκέντρωση, την εγγύτητα και την αλληλοϋποστήριξη ανάμεσα σε κοινές υπηρεσίες που θα προσφέρει ο χώρος αυτός. Στον ΚΠΠ θα ενθαρρύνεται επίσης και η οικιστική χρήση ώστε να αποφευχθεί ο εκτοπισμός του μόνιμου πληθυσμού και η δραστηριότητα/ ύπαρξη ζωής επί 24ώρου βάσης.
- 6.3.4 Στο καθορισμένο Τοπικό Εμπορικό Κέντρο (ΤΕΚ) που αποτελεί συνήθη συμπαγή πυρήνα εμπορικών ή/και κοινοτικών διευκολύνσεων και έχει ως ρόλο την επαρκή εξυπηρέτηση επιμέρους οικιστικών και άλλων περιοχών, όπως και στα τμήματα των Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας I, III και IV που εμπίπτουν στην περιοχή του Σχεδίου, είναι δυνατή η χωροθέτηση χρήσεων και λειτουργιών όπως περιγράφεται στο σχετικό Κεφάλαιο (Εμπορική Ανάπτυξη και Γραφεία) του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.
- 6.3.4.1 Η πρωτεύουσα λειτουργία των Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας I είναι η εμπορική, γραφειακή και άλλου τύπου εξυπηρέτηση ευρέων περιοχών και σε αυτούς επιτρέπεται η χωροθέτηση μεγάλου φάσματος τύπων καταστημάτων και άλλων χρήσεων για παροχή υπηρεσιών και διευκολύνσεων, όπως περιγράφεται στα οικεία Κεφάλαια του Τοπικού Σχεδίου. Στον αντίστοιχο Άξονα του παραλιακού μετώπου θα επιτρέπονται επίσης και αστικά ξενοδοχεία.
- 6.3.4.2 Στον Άξονα Δραστηριότητας Κατηγορίας III, όπως και στο ΤΕΚ, θα επιτρέπεται η χωροθέτηση εμπορικών χρήσεων που λόγω της φύσης και κλίμακας τους παρέχουν καθημερινές εξυπηρετήσεις στον πληθυσμό των οικιστικών περιοχών (π.χ. μικρά καταστήματα τροφίμων, φαρμακεία, μικρά βιβλιοπωλεία και χαρτοπωλεία, μικρά καταστήματα ειδών ένδυσης και υπόδησης, κουρεία και κομμωτήρια, φωτογραφεία, ανθοπωλεία κ.ο.κ.). Δεν θα επιτρέπονται Πολυκαταστήματα, Οργανωμένα Εμπορικά Κέντρα και Εμπορικές Αναπτύξεις Σύνθετου Τύπου, ενώ θα επιτρέπονται μικρές Υπεραγορές μέχρι 500 τ.μ. μεικτή επιφάνεια.
- 6.3.4.3 Ο Άξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας IV έχει ως κύριο στόχο την εξυπηρέτηση των Τουριστικών αναπτύξεων του παραλιακού μετώπου και της περιοχής Τουρισμού-Οικογενιωνίων (Τ-ΟΙΚ). Σε αυτόν επιτρέπονται χρήσεις και διευκολύνσεις αντίστοιχες με εκείνες των Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας III, τουριστικές διευκολύνσεις/ υπηρεσίες καθώς και υπεραγορές.

6.3.5 Πέραν των πιο πάνω περιοχών, εμπορικές και γραφειακές αναπτύξεις θα επιτρέπονται με βάση την ειδική Χωροθετική Πολιτική και σε ιδιοκτησίες κατά μήκος του παραλιακού μετώπου όχι κατ' αποκλειστικότητα αλλά σε συνδυασμό και με άλλες επιθυμητές χρήσεις.

6.3.6 Καταστήματα Καθημερινής Εξυπηρέτησης

6.3.6.1 Η πολιτική χωροθέτησης των εμπορικών αναπτύξεων όπως περιγράφεται στις προηγούμενες παραγράφους, παρέχει επαρκείς δυνατότητες εμπορικής ανάπτυξης για σχετική εξυπηρέτηση του αστικού πληθυσμού της περιοχής του Σχεδίου. Για το λόγο αυτό, σε περιπτώσεις αιτήσεων για μικρής κλίμακας καταστήματα καθημερινής εξυπηρέτησης (καταστήματα τροφίμων, φαρμακεία, περίπτερα, ψιλικά, βιβλιοπωλεία, χαρτοπωλεία, κουρεία, κομμωτήρια, φωτογραφεία, ανθοπωλεία, κ.ο.κ.) μικρής κλίμακας (μέχρι 100 τ.μ.), η Πολεοδομική Αρχή θα ασκεί τη διακριτική της ευχέρεια, μόνο εφόσον εκτιμήσει ότι η απόσταση από τις καθορισμένους Άξονες Δραστηριότητας ενδέχεται να δημιουργεί ελλείψεις στην εξυπηρέτηση των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, και ότι η χωροθέτηση εμπορικής ανάπτυξης δεν δημιουργεί δυσμενείς επιπτώσεις στις ανέσεις της φιλοξενούσας περιοχής. Τέτοιου είδους χρήσεις θα χωροθετούνται κατά προτίμηση σε τεμάχια που βρίσκονται στις πλατείες/ πάρκα και κατά μήκος υπηρεσιακών δρόμων ή του πρωτεύοντος οδικού δικτύου. Εξακολουθούν να ισχύουν οι υπόλοιπες πρόνοιες της παραγράφου Καταστήματα Καθημερινής Εξυπηρέτησης του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

6.3.7 Πολυκαταστήματα, Οργανωμένα Εμπορικά Κέντρα, Υπεραγορές, Εμπορικές Αναπτύξεις Σύνθετου Τύπου

6.3.7.1 Ανάμεσα στους πολυάριθμους τύπους εμπορικής ανάπτυξης ξεχωρίζουν τρεις ειδικοί τύποι, οι οποίοι λόγω της κλίμακας και έντασης της ανάπτυξης, της προσέλκυσης μεγάλου αριθμού χρηστών, των ιδιαίτερων λειτουργικών αναγκών και των αναμενόμενων επιπτώσεων στην κατανομή των εμπορικών διευκολύνσεων σε ευρείες αστικές περιοχές, καθιστούν αναγκαία την υιοθέτηση εξειδικευμένης χωροθετικής πολιτικής και τη διασφάλιση στοιχείων και παραμέτρων που θα επιτρέψουν τη σωστή ένταξη τους στον αστικό ιστό. Για τους σκοπούς του Σχεδίου οι αναφερόμενοι τύποι εμπορικών αναπτύξεων ορίζονται ως ακολούθως:

(α) Ως **Πολυκατάστημα** ορίζεται το ενιαίο από κτιριολογική άποψη συγκρότημα στο οποίο στεγάζεται επιχείρηση λιανικού εμπορίου υπό ενιαία διαχείριση. Σε Πολυκαταστήματα διατίθενται κατά κανόνα προϊόντα ευρείας ποικιλίας, χωρίς ωστόσο να υπάρχει εξειδίκευση σε οποιοδήποτε τύπο προϊόντος. Συνήθως τα Πολυκαταστήματα μπορούν να στεγασθούν σε πολυώροφες οικοδομές.

(β) Ως **Οργανωμένο Εμπορικό Κέντρο** ορίζεται το κτιριακό συγκρότημα στο οποίο συστεγάζονται μονάδες λιανικού εμπορίου που είναι λειτουργικά ή επιχειρηματικά ανεξάρτητες, άσχετα με τον συνολικό αριθμό και το μέγεθος τους ή τη διαχείριση και ιδιοκτησία του συγκροτήματος.

(γ) Ως **Υπεραγορά** ορίζεται η λειτουργικά και κτιριολογικά ενιαία εμπορική ανάπτυξη, με ελάχιστο εμβαδόν της τάξης των 500 τ.μ., όπου στεγάζεται επιχείρηση λιανικού εμπορίου με κύκλο εργασιών που αφορά κατά κύριο λόγο

ένα τύπο προϊόντων (αυτό το χαρακτηριστικό διαφοροποιεί τις Υπεραγορές από τα Πολυκαταστήματα). Ο συνηθέστερος τύπος Υπεραγοράς αφορά την πώληση τροφίμων, αλλά θα μπορούσε να αφορά επίσης είδη κατοικίας και κήπου, τύπου DIY (συναρμολόγηση από τον αγοραστή), καθώς και άλλες περιπτώσεις.

(δ) Ως **Εμπορικές Αναπτύξεις Σύνθετου Τύπου** ορίζονται οι εμπορικές αναπτύξεις σύνθετης κλίμακας που συντίθενται από επιμέρους μονάδες καταστημάτων μικρής σχετικά κλίμακας και από μεγάλη ενιαία εμπορική επιχείρηση του πιο πάνω τύπου (Πολυκατάστημα, Οργανωμένο Εμπορικό Κέντρο, Υπεραγορά).

6.3.7.2 Οι εν λόγω αναπτύξεις θα χωροθετούνται στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα και στον Άξονα Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι. Η χωροθέτηση υπεραγοράς άλλου τύπου προϊόντων (είδη κατοικίας, κήπου και άλλων συναφών ειδών, τύπου DIY), καθώς και υπεραγοράς που θα ασχολείται αποκλειστικά με την εμπορία ειδών υψηλής τεχνολογίας (π.χ. ηλεκτρονικοί υπολογιστές, λογισμικό, περιφερειακά συστήματα, ψηφιακή τεχνολογία κλπ), θα επιτρέπεται επίσης και στον Άξονα Δραστηριότητας Κατηγορίας IV. Συνεχίζουν να ισχύουν οι σχετικές πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου σχετικά με τη χωροθετική πολιτική και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για αυτού του είδους τις αναπτύξεις (Πολυκαταστήματα, Οργανωμένα Εμπορικά Κέντρα, Υπεραγορές, Εμπορικές Αναπτύξεις Σύνθετου Τύπου).

6.3.8 Γραφεία

6.3.8.1 Τα γραφεία αποτελούν τους χώρους στέγασης του τριτογενούς τομέα της τοπικής οικονομικής δραστηριότητας, ο οποίος αναπτύσσεται με σημαντικό ρυθμό. Στο Σχέδιο Περιοχής τα γραφεία αντιμετωπίζονται ως απαραίτητα στοιχεία της αστικής οργάνωσης και ως εξειδικευμένη κατηγορία χρήσεων, λόγω των ιδιοτήτων που παρουσιάζουν στο επίπεδο των λειτουργικών τους χαρακτηριστικών και των κριτηρίων χωροθέτησης.

6.3.8.2 Γραφειακές αναπτύξεις μεγάλης κλίμακας που θα στεγάζουν ενιαίες επιχειρήσεις, συγκροτήματα επιχειρήσεων, οργανισμούς και υπηρεσίες και που προβλέπεται ότι θα παρέχουν υπηρεσίες στο σύνολο της πόλης ή και στην περιφέρειά της, θα επιτρέπονται κατά προτεραιότητα στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα.

6.3.8.3 Χωροθέτηση γραφείων θα επιτρέπεται επίσης στην παραλιακή Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων και στους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι. Στον Άξονα Δραστηριότητας IV και στο ΤΕΚ θα επιτρέπεται η χωροθέτηση γραφείων μικρής κλίμακας, υπό προϋποθέσεις. Εξακολουθούν να ισχύουν οι πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας που αφορούν τα γραφεία.

6.4 Άλλες Πρόνοιες

6.4.1 Σε περιπτώσεις Αξόνων Δραστηριότητας οποιασδήποτε κατηγορίας, οι οποίοι εκτείνονται κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας, θα είναι δυνατή η εμπορική/ γραφειακή ή άλλη επιτρεπόμενη από το Σχέδιο ανάπτυξη σε βάθος μέχρι και δύο συνεχόμενων οικοπέδων, όταν πρόκειται για ενιαία ανάπτυξη, χωρίς την εφαρμογή των περιορισμών της διείσδυσης όπως αυτοί περιγράφονται στο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας. Η πρόσβαση προς την ανάπτυξη θα γίνεται αποκλειστικά από τον εμπορικό άξονα/ δρόμο και όχι από δρόμους γειτονιάς.

7. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

7.1 Γενικά

7.1.1 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, 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.

7.1.2 Βασική επιδίωξη του Σχεδίου Περιοχής σε σχέση με τον τουρισμό 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. Μια μορφή εναλλακτικού τουρισμού στην οποία η Λάρνακα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα είναι ο αθλητικός τουρισμός, τον οποίο ευνοούν το κλίμα, η τοπογραφία και γενικά τα χαρακτηριστικά της Λάρνακας.

7.2 Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις

7.2.1 Κύριοι στόχοι της πολιτικής του Σχεδίου σε ό,τι αφορά την τουριστική ανάπτυξη είναι:

- (α) Η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουριστικής ανάπτυξης (π.χ. αθλητικού τουρισμού, οικοτουρισμού, βιομηχανικού τουρισμού) με την παροχή κινήτρων και τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών.
- (β) Η ενθάρρυνση δημιουργίας τουριστικών μονάδων πολύ υψηλών προδιαγραφών.
- (γ) Η διαμόρφωση ευέλικτων πολιτικών που να επιτρέπουν την αναβάθμιση υφιστάμενων τουριστικών διευκολύνσεων, τον εμπλουτισμό και τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος παράλληλα και με τη δημιουργία νέων τουριστικών αναπτύξεων/ υποδομών.

7.3 Περιοχές όπου επιτρέπεται η Τουριστική Ανάπτυξη

Στην περιοχή του Σχεδίου Περιοχής επισημαίνονται οι ακόλουθες περιοχές όπου είναι δυνατό να χωροθετείται η τουριστική ανάπτυξη σε συνδυασμό και με τις υπόλοιπες επιτρεπόμενες αναπτύξεις:

- (α) Παραλιακή Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων (ΖΕΑΑ)
- (β) Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας (ΚΠΠ)
- (γ) Ζώνες Τουρισμού και Οικογειτονιών (Τ-ΟΙΚ)
- (δ) Περιοχή Εξειδικευμένων Αναπτύξεων.

7.4 Χωροθετική Πολιτική Τουριστικής Ανάπτυξης

- 7.4.1 Στις περιοχές όπου επιτρέπεται η τουριστική ανάπτυξη (ΚΠΠ, Τ-ΟΙΚ και ΖΕΑΑ) θα επιτρέπονται όλοι οι τύποι τέτοιας ανάπτυξης και θα ισχύουν οι αναπτυξιακοί συντελεστές που καθορίζονται στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών.
- 7.4.2 Στους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι και στην περιοχή που περικλείεται από τις Λεωφόρους Σπύρου Κυπριανού, Τάσσου Παπαδόπουλου και την οδό Ψηλορείτη, δυνατό να επιτρέπεται η ανάπτυξη αστικών ξενοδοχείων νοουμένου ότι:
- (α) Η ανάπτυξη θα αφορά αστικά ξενοδοχεία δυναμικότητας 15 έως 80 δωματίων.
 - (β) Η κλίμακα, ο χαρακτήρας και τα υλικά της ανάπτυξης συνάδουν με το χαρακτήρα της περιοχής και προσαρμόζονται στο άμεσο και ευρύτερο αστικό περιβάλλον.
 - (γ) Διασφαλίζονται συνθήκες ασφαλούς και άνετης κυκλοφορίας, όπως και οι αναγκαίοι χώροι στάθμευσης.
 - (δ) Σε κάθε περίπτωση θα ισχύουν οι συντελεστές ανάπτυξης της επικρατούσας χρήσης.
- 7.4.3 Στις Ζώνες Αθλητικών Διευκολύνσεων, εκτός των αθλητικών εγκαταστάσεων, θα είναι δυνατή και η δημιουργία υποστηρικτικών εγκαταστάσεων διαμονής αθλητών ή/ και τουριστικών ξενώνων σε συνδυασμό με τις αθλητικές λειτουργίες/ εγκαταστάσεις.
- 7.4.4 Στην περιοχή Εξειδικευμένων Αναπτύξεων δυνατό να χωροθετούνται Ολοκληρωμένα Τουριστικά Συγκροτήματα σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του αντίστοιχου Κεφαλαίου για Εξειδικευμένες Αναπτύξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας. Στην ίδια πιο πάνω περιοχή, Τουριστικό Κατάλυμα μπορεί να αποτελέσει συμπληρωματική χρήση Οργανωμένου Αθλητικού Κέντρου, Εξειδικευμένου Ιατρικού/ Διαγνωστικού Κέντρου, Κέντρου Ιατρικής Έρευνας, Ειδικού τύπου Κλινικών και Ιδιωτικού Νοσοκομείου.



8. ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ

8.1 Γενικά

8.1.1 Οι εμπορικές επιχειρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας εμφανίζονται στα αστικά συμπλέγματα και σε άλλες τουριστικές περιοχές του νησιού σε ευρεία ποικιλία. Ανάλογα με τη φύση και τον τρόπο λειτουργίας τους είναι δυνατό να προκαλούνται προβλήματα/ επιβαρύνσεις διαφορετικής μορφής και έντασης στη φιλοξενούσα περιοχή. Για το λόγο αυτό είναι αναγκαίο να διαφοροποιείται η χωροθετική πολιτική ανάλογα με τον τύπο της επιχείρησης που θα στεγαστεί σε κάθε περίπτωση.

8.1.2 Γενικά στην περιοχή του Σχεδίου υπάρχει έλλειψη ιδιωτικών επιχειρήσεων αναψυχής/ ψυχαγωγίας καθώς και δημόσιων διευκολύνσεων αναψυχής που να προσφέρονται στο κοινό ως μέρος της κοινοτικής υποδομής. Συνεπώς επιδιώκεται η συμπλήρωση/ δημιουργία κατάλληλων διευκολύνσεων αναψυχής/ ψυχαγωγίας με ορθολογική κατανομή τους στο χώρο και με πρόληψη των προβλημάτων εκεί όπου συνήθως παρουσιάζονται είτε λόγω υπερσυγκέντρωσης είτε λόγω του τύπου, της συνύπαρξης και της κλίμακας τέτοιων δραστηριοτήτων.

8.2 Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις

Οι βασικοί στόχοι του Σχεδίου Περιοχής στον τομέα της αναψυχής και ψυχαγωγίας περιλαμβάνουν:

- (α) τη δημιουργία, εμπλουτισμό και αναβάθμιση των ευκαιριών για ψυχαγωγία και αναψυχή,
- (β) τη διασφάλιση και παροχή διευκολύνσεων και χώρων γι' αυτό τον σκοπό που να είναι κατάλληλα κατανεμημένοι, με ικανοποιητικό μέγεθος και ποιότητα,
- (γ) τον περιορισμό, την κατάλληλη χωροθέτηση ή την απαγόρευση τύπων διευκολύνσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας οι οποίοι αποδεδειγμένα προκαλούν σοβαρή οχληρία και επιβαρύνσεις σε γειτονικές ιδιοκτησίες και περιοχές,
- (δ) την παροχή και προγραμματισμό διευκολύνσεων αναψυχής/ ψυχαγωγίας που να απευθύνονται στο σύνολο του πληθυσμού, να προσφέρουν ευρύτερες εμπειρίες και να καλύπτουν ειδικά ενδιαφέροντα (πάρκα, χώροι εκγύμνασης, χώροι πολιτισμού κ.λπ.),
- (ε) την ενθάρρυνση χωροθέτησης ήπιων χρήσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας κοντά στους διαμορφωμένους ανοικτούς δημόσιους χώρους (πάρκα, πλατείες, πεζόδρομοι) για την αναβάθμιση των παρεχόμενων συνθηκών κοινωνικής συνάθροισης των περιοίκων και των επισκεπτών,
- (στ) την προστασία των ανέσεων των οικιστικών περιοχών από νυκτερινά κέντρα διασκέδασης που δημιουργούν ηχορύπανση,
- (ζ) τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, ιδίως σε ευαίσθητες περιοχές, για αποφυγή των φαινομένων της αχρειαστής τροχαίας κίνησης και παρόδιας στάθμευσης, και
- (η) τον περιορισμό χωροθέτησης οχληρών αναπτύξεων αναψυχής μόνο στην περιοχή του Κεντρικού Πολυλειτουργικού Πυρήνα.

8.3 Χωροθετική Πολιτική για Οχληρές Αναπτύξεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας

8.3.1 Αναπτύξεις που αφορούν οχληρές επιχειρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας (π.χ. μπουραρίες, μπαρ, δισκοθήκες, μουσικοχορευτικά κέντρα, εστιατόρια με μουσική, κινηματογράφοι μονής και πολλαπλών οθονών, κ.λπ.), οι οποίες κατά κανόνα δημιουργούν τις σημαντικότερες επιβαρύνσεις στη φιλοξενούσα περιοχή από άποψη ηχορύπανσης και προσέλευσης κυκλοφορίας, επιτρέπεται να χωροθετούνται μόνο στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα.

8.3.2 Τα καμπαρέ και οι αίθουσες δεξιώσεων δεν θα επιτρέπονται στην περιοχή του Σχεδίου.

8.4 Χωροθετική Πολιτική για Ήπιες Αναπτύξεις Αναψυχής και Ψυχαγωγίας

8.4.1 Αναπτύξεις που αφορούν τη στέγαση ήπιων τύπων επιχειρήσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας, όπως για παράδειγμα καφεενεία, καφετέριες, εστιατόρια χωρίς μουσική, λέσχες, κέντρα νεότητας, αθλητικοί σύλλογοι, υπηρεσίες σύνδεσης με το διαδίκτυο, κ.ο.κ., είναι δυνατό να χωροθετούνται στις περιοχές του Κεντρικού Πολυλειτουργικού Πυρήνα, στο Τοπικό Εμπορικό Κέντρο, στους Άξονες Δραστηριότητας I, III και IV, καθώς και στη Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων.

8.5 Κριτήρια και Βασικές Προϋποθέσεις

8.5.1 Κατά την εξέταση των αιτήσεων, τόσο για οχληρές όσο και για ηπιότερες αναπτύξεις αναψυχής και ψυχαγωγίας θα λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:

(α) Το αναμενόμενο επίπεδο ηχητικής ρύπανσης σε βάρος γειτονικών χρήσεων και λειτουργιών. Σε περιπτώσεις που η προτιθέμενη ανάπτυξη γεινιάζει με χρήσεις που είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες στην ηχορύπανση (π.χ. γεινίαση με Οικιστική περιοχή), η Πολεοδομική Αρχή θα διαφυλάσσει πρώτιστα τις ανέσεις των χρήσεων αυτών. Επίσης θα λαμβάνεται υπόψη σοβαρά το ενδεχόμενο της εποχικής αύξησης της ηχορύπανσης. Για την αντιμετώπιση τέτοιων περιπτώσεων, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να απαιτεί ειδικές κατασκευές ηχομόνωσης στην οικοδομή.

(β) Ενδεχόμενα προβλήματα όχλησης από την υπερβολική αύξηση της τροχαίας κίνησης ή πιθανή παράνομη στάθμευση λόγω ανεπάρκειας των παρεχόμενων χώρων στάθμευσης, ιδιαίτερα όταν η κύρια προσπέλαση προς την προτιθέμενη ανάπτυξη διέρχεται από την οικιστική περιοχή. Σε εξειδικευμένες ή σύνθετες μορφές αναπτύξεων αναψυχής και ψυχαγωγίας, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να απαιτεί περισσότερους χώρους στάθμευσης από τους καθοριζόμενους.

(γ) Η συσσώρευση τέτοιων χρήσεων δεν προδιαγράφει κατ' ανάγκη το χαρακτήρα οποιασδήποτε περιοχής και δεν δημιουργεί προηγούμενο για χορήγηση πολεοδομικής άδειας σε άλλες αναπτύξεις παρόμοιου τύπου. Αντίθετα, η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να θεωρεί μια τέτοια συσσώρευση ως αρνητική παράμετρο κατά την εξέταση αιτήσεων, δεδομένου ότι οποιαδήποτε συσσώρευση αναπτύξεων αυτού του τύπου ενδεχομένως αποθαρρύνει τη χωροθέτηση άλλων επιτρεπόμενων χρήσεων.

9. ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

9.1 Γενικά

Η ποιότητα των δημόσιων χώρων, τα τεχνητά αστικά τοπία και η αρχιτεκτονική διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις συνθήκες διαβίωσης των αστικών πληθυσμών και έχουν μεγάλη σημασία για την προσέλκυση επιχειρήσεων της βιομηχανίας της γνώσης, εξειδικευμένου και δημιουργικού εργατικού δυναμικού και τουρισμού. Επομένως, η αλληλεπίδραση της αρχιτεκτονικής, του σχεδιασμού των υποδομών και της πολεοδομίας πρέπει να αυξηθεί προκειμένου να δημιουργηθούν ελκυστικοί χώροι προσανατολισμένοι προς τον χρήστη και να επιτευχθούν υψηλά πρότυπα σε ό,τι αφορά το περιβάλλον διαβίωσης.

9.2 Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις

9.2.1 Βασικός στόχος είναι η δημιουργία και εξασφάλιση δημόσιων χώρων υψηλής ποιότητας. Η σημασία του περιβάλλοντος και των διαφόρων οργανωμένων και μη δημόσιων ανοιχτών χώρων στις αστικές περιοχές είναι καθοριστικής σημασίας, ιδιαίτερα σε περιοχές που φιλοξενούν και καλούνται να εξυπηρετήσουν μεγάλες μάζες επισκεπτών πέραν του μόνιμου πληθυσμού. Κύρια στόχευση του Σχεδίου είναι η ορθή διαχείριση των στοιχείων αυτών και η αποδοτική αξιοποίηση ή και αναβάθμισή τους ώστε να αποτελούν βασικό παράγοντα για την αύξηση της ποιότητας ζωής και να αντισταθμίζουν τα προβλήματα πυκνοτήτων και κυκλοφορίας. Οι ανοικτοί δημόσιοι χώροι συμβάλλουν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση του χώρου και αποτελούν τους βασικούς χώρους κοινωνικής επαφής, συλλογικών εκδηλώσεων, αυθόρμητων επιλογών, προέκτασης διαφόρων δραστηριοτήτων κ.λπ. Οι χώροι αυτοί μπορεί να θεωρηθούν ως «κοινωνικοί πυκνωτές» και επενεργούν ως σημαντικά σημεία αναφοράς αλλά και αναγνωσιμότητας του χώρου.

9.2.3 Ο μη δομημένος δημόσιος χώρος του αστικού ιστού αποκτά μέσα από τη στρατηγική του Σχεδίου συγκεκριμένο ρόλο και προορισμό. Ο πρώτος βασικός του ρόλος είναι εκείνος της διακίνησης, με ιδιαίτερη έμφαση στους πεζούς και ποδηλάτες. Ο δεύτερος βασικός ρόλος είναι εκείνος της σήμανσης και ανάδειξης συγκεκριμένων μνημείων, τα οποία πρέπει να είναι ορατά από απόσταση. Ο τρίτος ρόλος είναι εκείνος της πλατείας, ως ελκυστικού χώρου συγκεντρώσεων/ εκδηλώσεων, υπαίθριων δραστηριοτήτων και στάσης/ ξεκούρασης.

9.2.2 Ανάμεσα στους κύριους στόχους του Σχεδίου είναι η οργανική και λειτουργική σύνδεση του παραδοσιακού κέντρου της πόλης, του παραλιακού μετώπου – προκουμιάς, της σκοπούμενης δημόσιας κεντρικής πλατείας με τα δίκτυα πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και πλατειών της ευρύτερης περιοχής του Σχεδίου αλλά και με την ευρύτερη περιοχή της Λίμνης Ορόκλινης (περιοχή Natura), ώστε αυτά να αποτελέσουν συστατικά ενός ολοκληρωμένου συστήματος δημόσιων ανοικτών χώρων και χώρων για ενεργό/ παθητική αναψυχή και άθληση.

9.3 Πολιτική Δημόσιων Ανοικτών Χώρων

Η πολιτική του Σχεδίου στον τομέα αυτό είναι η όσο το δυνατόν αποτελεσματική και έγκαιρη διαχείριση, διαμόρφωση, οργάνωση και σύνδεση των ανοικτών χώρων όλων των υποπεριοχών του Σχεδίου, ώστε να αποτελούν αναπόσπαστο και ουσιαστικό

μέρος του συνόλου της περιοχής. Με βάση αυτή την πολιτική το Σχέδιο προνοεί τα ακόλουθα:

- (α) Αξιοποίηση των δυνατοτήτων της περιοχής του Σχεδίου για δημιουργία νέων ανοικτών δημόσιων χώρων (πλατείες, πάρκα) για την εξάσκηση, την ξεκούραση και την κοινωνική συνάθροιση των περιοίκων και των επισκεπτών και την προσφορά ολοκληρωμένης υποδομής για προσέλκυση και υλοποίηση υπαίθριων κοινωνικών, πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Η αξιοποίηση του αστικού ελεύθερου χώρου/ πλατείας προκύπτει ως ένα σημαντικό χωροδομικό στοιχείο αλλά και ως προέκταση της κοινωνικής ζωής της πόλης.
- (β) Επέκταση του συστήματος ανοικτών δημόσιων χώρων, με καθορισμό νέων τέτοιων χώρων που κρίνονται σημαντικοί, λόγω θέσης στον πολεοδομικό ιστό. Απόδοση σε αυτούς συγκεκριμένων χρήσεων ή δραστηριοτήτων, ώστε να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην περιοχή (χώροι υπαίθριων εκδηλώσεων, παιδότοποι, κ.λπ.) σε διάφορες περιόδους, μέρες και ώρες. Προώθηση της διαμόρφωσής τους μέσα από διάφορες διαδικασίες και ιεράρχηση προτεραιοτήτων, ώστε να μπορούν οι χώροι αυτοί να προσφέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα.
- (γ) Ποιοτική αναβάθμιση της περιοχής του Σχεδίου, με έμφαση στη βελτίωση των ανέσεων ζωής και εργασίας, της ποιότητας, της αισθητικής και της προβολής του ανοικτού δημόσιου χώρου. Ορθολογική διαχείριση του δημοσίου και ιδιωτικού χώρου. Εμπλουτισμός και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος (δημόσιο πράσινο, αντιμετώπιση ρύπανσης), φύτευση επιλεγμένων περιοχών με κατάλληλα δένδρα και φυτά και ενίσχυση των χώρων ταυτότητας της περιοχής.
- (δ) Την εφαρμογή μιας σύγχρονης κυκλοφοριακής πολιτικής που θα αποσκοπεί στην προστασία των περιοχών κατοικίας και ευπαθών περιβαλλοντικά περιοχών από διαμπερείς κινήσεις. Διασφάλιση της απρόσκοπτης διακίνησης πεζών και ποδηλατιστών, και σύνδεση των χώρων μέσα από ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πεζόδρομων και ποδηλατοδρόμων.

9.4 Βασικοί Ανοικτοί Χώροι

9.4.1 Παραλιακή Προκουμαία/ Γραμμικό Πάρκο

Προβλέπεται η δημιουργία εκτεταμένου δημόσιου γραμμικού πάρκου που θα διατρέχει όλο το παραλιακό μέτωπο της περιοχής του Σχεδίου και θα το συνδέει με το παραδοσιακό κέντρο και την περιοχή των φοινικούδων, μέσω του λιμανιού και της μαρίνας, καθώς και με την τουριστική περιοχή Ορόκλινης. Το γραμμικό πάρκο θα έχει τη μορφή μιας παραθαλάσσιας πλατείας πολλαπλών χρήσεων, θα διαμορφωθεί ως χώρος ελεύθερης και ασφαλούς κίνησης, ως χώρος περιπάτου, παιχνιδιού και ως χώρος ποικίλων εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων και θα συνδέεται με τους σημαντικούς υπαίθριους χώρους, άξονες και πλατείες της περιοχής μελέτης. Κάθετες συνδέσεις πεζών και ποδηλάτων από το εσωτερικό της περιοχής θα καταλήγουν στην παραθαλάσσια γραμμική πλατεία/ πάρκο/ προκουμαία.

9.4.2 Πλατεία Διυλιστηρίων

Ο ελεύθερος χώρος που προτείνεται να δημιουργηθεί στο ανατολικό τμήμα του χώρου των πρώην Διυλιστηρίων έχει έντονα συμβολικό χαρακτήρα αλλά και σημαντικό λειτουργικό προορισμό ως χώρος αναφοράς και σύνδεσης κινήσεων και δραστηριοτήτων. Ο χώρος αυτός προτείνεται όπως αποκτήσει δημόσιο χαρακτήρα και διαμορφωθεί ως μια μεγάλη αστική πλατεία, ελεύθερα προσβάσιμη στο κοινό, η οποία να μπορεί να φιλοξενήσει δραστηριότητες και εκδηλώσεις διεθνούς βεληνεκούς και να αποτελέσει διεθνή πόλο έλξης και σημείο αναφοράς. Η πλατεία θα πρέπει να υλοποιηθεί βάσει σύγχρονου σχεδιασμού και πρωτοπόρων τεχνολογικών εφαρμογών.

9.4.3 Εγκάρσια Γραμμικά Πάρκα

Με αφετηρία την οδό Ψηλορείτη και την κεντρική Πλατεία Διυλιστηρίων και κατάληξη τη Λίμνη Ορόκλινης προβλέπεται η δημιουργία δύο εγκάρσιων δημόσιων γραμμικών αξόνων/ πάρκων τα οποία θα συνδέουν τις υποπεριοχές του Σχεδίου μεταξύ τους και θα τις αναβαθμίζουν περιβαλλοντικά και λειτουργικά. Με αυτό τον τρόπο οι πεζοί και ποδηλατιστές θα έχουν τη δυνατότητα να κυκλοφορήσουν ή και να περιδιαβούν την περιοχή για να αναγνωρίσουν τα πλεονεκτήματα και ιδιαιτερότητες της, σε μια πορεία προς ή από το κέντρο της πόλης και με αφετηρία ή προορισμό το έντονα περιβαλλοντικό στοιχείο της Λίμνης Ορόκλινης, που αποτελεί σημαντικό στοιχείο αναφοράς για όλο το αστικό σύμπλεγμα.

9.4.4 Υδατορέματα/ Κανάλια ομβρίων

Τα κανάλια απορροής των ομβρίων αποτελούν πολύ χαρακτηριστικό στοιχείο στην περιοχή μελέτης. Πέραν της λειτουργίας τους ως μέσα διοχέτευσης των ομβρίων υδάτων προς τη θάλασσα και απάμβλυσης φαινομένων πλημμύρας στην περιοχή, όπου άλλωστε είναι αναμενόμενος ένας τέτοιος κίνδυνος, τα κανάλια αυτά αποτελούν πρόσθετα και συνθετικά στοιχεία στον αστικό σχεδιασμό. Χρησιμοποιούνται στο σχεδιασμό και ως τμήματα πορειών πεζών, ποδηλατιστών σε συσχετισμό με τις πορείες του νερού. Διαμορφώνεται με αυτό τον τρόπο ένα πλέγμα υγρού στοιχείου και διαδρόμων πρόσβασης/ διακίνησης το οποίο βοηθά πέραν της εναλλαγής εικόνων και ενδιαφέροντος και στην καλύτερη αναγνωσιμότητα της περιοχής και των ιδιαιτεροτήτων της.



9.4.5 Κοίτη ποταμού Αρχάγγελου-Καμίτση

Η κοίτη του ποταμού Αρχάγγελου-Καμίτση προτείνεται να εξελιχθεί σε ένα πνεύμονα πρασίνου και να διαμορφωθεί με πεζόδρομο και ποδηλατόδρομο, παράλληλα και με διάφορες διευκολύνσεις αναψυχής-ψυχαγωγίας και να λειτουργεί ως γραμμικό πάρκο.

9.5 Ελκυστικότητα Ανοικτών Δημόσιων Χώρων

9.5.1 Για τη σταθερή ελκυστικότητα των ανοικτών δημόσιων χώρων προβλέπεται να γίνουν τα ακόλουθα:

- (α) παράλληλη ανάπτυξη συμπληρωματικών χρήσεων ήπιας αναψυχής ή/και εξειδικευμένου εμπορίου όπου αυτό είναι εφικτό (μικρά περίπτερα, καφενεία, κ.ά.),
- (β) εξασφάλιση του αναγκαίου εξοπλισμού για την αισθητική αναβάθμιση και την παροχή ανέσεων στους πεζούς, όπως επίσης εκτεταμένη δεντροφύτευση και τοπιοτέχνηση,
- (γ) διοργάνωση σε τακτά χρονικά διαστήματα, περιοδικών εκδηλώσεων για θέματα που ενδιαφέρουν το κοινό όπως τέχνη, μουσική, τραγούδι, υπαίθριος κινηματογράφος, ποίηση, λογοτεχνία, αθλητισμός στον υπαίθριο χώρο των πλατειών/ πάρκων, και
- (δ) παραχώρηση των απαραίτητων ανέσεων στους κατοίκους και επισκέπτες για χρήση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όπως στεγασμένους χώρους που να παρέχουν προστασία από τις βροχές και τον καυτό ήλιο, πόσιμο νερό, εγκαταστάσεις υγιεινής, κ.ά.



10. ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

10.1 Γενικά

Στην περιοχή του Σχεδίου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Λάρνακας με κολυμβητήριο, που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις αθλητικές διοργανώσεις της πόλης, αλλά χρήζουν εξωραϊσμού και αναβάθμισης. Στην περιοχή του Σχεδίου παρατηρείται έλλειψη εγκαταστάσεων μικρής κλίμακας για τοπική παροχή ενεργητικής άθλησης και αθλοπαιδιών, αλλά και μεγάλης κλίμακας, στο βαθμό που η πόλη επιδιώκει να διαδραματίσει ένα υπερτοπικό ρόλο στον τομέα αυτό και κυρίως στον αθλητικό τουρισμό.

10.2 Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις

Βασικός στόχος του Σχεδίου Περιοχής είναι η ενθάρρυνση δημιουργίας μεγάλης κλίμακας αθλητικών εγκαταστάσεων σε περιοχές όπως το παραλιακό μέτωπο πλησίον των εγκαταστάσεων του Ναυτικού Ομίλου Λάρνακας, η περιοχή μεταξύ των βραχιόνων του ποταμού Αρχάγγελου-Καμίση («Τρίγωνο» Λειβαδιών) και η γεωργική περιοχή στα Λειβάδια (περιοχή ΕΞΑΝ), για εξυπηρέτηση κατοίκων, επισκεπτών και τουριστών.

10.3 Χωροθετική Πολιτική για Αθλητικές Διευκολύνσεις

10.3.1 Επιπρόσθετα των σχετικών προνοιών του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας για τη χωροθετική πολιτική αυτού του τομέα, που συνεχίζουν να ισχύουν, θα επιτρέπεται η χωροθέτηση αθλητικών διευκολύνσεων και στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα καθώς επίσης και στη Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων, νοουμένου ότι δεν επηρεάζονται οι ανέσεις της συγκεκριμένης περιοχής και ότι διασφαλίζονται οι αναγκαίοι χώροι στάθμευσης.

10.3.2 Συγκεκριμένα, εντός των προαναφερόμενων περιοχών θα επιτρέπεται να χωροθετούνται αθλητικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας που αφορούν συνήθως κλειστούς χώρους, όπως γυμναστήρια, κολυμβητήρια, κέντρα υγείας, ομορφιάς και αδυνατίσματος, αθλητικά κέντρα, σχολές χορού, κοκ. Ανοιχτοί χώροι όπως γήπεδα αντισφαίρισης και μίνι ποδοσφαίρου δεν θα επιτρέπονται.



11. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

11.1 Γενικά

11.1.1 Η πολιτική του Σχεδίου στον τομέα αυτό συνάδει με τους βασικούς στόχους και τις προτεραιότητες του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Το Σχέδιο Περιοχής εξειδικεύει τις γενικότερες αναφορές του Τοπικού Σχεδίου με συγκεκριμένες και λεπτομερείς προτάσεις, όπως αναφέρεται στη συνέχεια.

11.1.2 Η πολιτική για το κύριο οδικό δίκτυο, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης, το σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας και το σύστημα ποδηλάτων αναμένεται να αξιολογηθεί σε λεπτομέρεια στη Μελέτη για το «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Λάρνακας» (ΣΒΑΚ), που προωθείται από το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων.

11.2 Βασικοί Στόχοι και Κατευθύνσεις

Βασική συμβολή στις ποιότητες της ζωής, της χωροθέτησης και του περιβάλλοντος μπορεί να έχει η ύπαρξη βιώσιμων, προσβάσιμων και οικονομικά προσιτών αστικών μεταφορών με συντονισμένες συνδέσεις με τα δίκτυα μεταφορών της πόλης-περιφέρειας. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στη διαχείριση της κυκλοφορίας και στη διασύνδεση των τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής για ποδηλάτες και πεζούς. Οι αστικές μεταφορές πρέπει να συμβιβάζονται με τις διάφορες ανάγκες στέγασης, τις περιοχές εργασίας, το περιβάλλον και τους δημόσιους χώρους.

11.3 Συμπλήρωση του οδικού δικτύου

Για τη συμπλήρωση του οδικού δικτύου προτείνονται συγκεκριμένες επεμβάσεις και επεκτάσεις που επικαιροποιούν την οδική ιεράρχηση του αντίστοιχου δικτύου του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας. Έμφαση δίνεται στο κύριο οδικό δίκτυο, με βάση το οποίο οργανώνεται η οχηματική κυκλοφορία στην περιοχή ως ακολούθως:

- (α) Προέκταση της λεωφόρου Α. Παναγούλη προς βορρά και σύνδεσή της με τον αυτοκινητόδρομο Λάρνακας - Αμμοχώστου, καθώς και αναβάθμισή της σε δρόμο πρωταρχικής σημασίας δύο λωρίδων κυκλοφορίας (δευτερεύουσα αρτηρία). Η μορφή του κόμβου σύνδεσης με τον αυτοκινητόδρομο αναμένεται να καθοριστεί από το Τμήμα Δημοσίων Έργων, στα πλαίσια του ΣΒΑΚ Λάρνακας. Η πιο πάνω ρύθμιση αναμένεται να μειώσει τη διαμπερή κυκλοφορία που διέρχεται μέσα από τις οικιστικές περιοχές των Λειβαδιών, νότια του αυτοκινητοδρόμου, μέσω του δρόμου πρωταρχικής σημασίας του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας (έξοδος από κόμβο Λειβαδιών), ο οποίος ιεραρχείται πλέον ως δευτερεύουσα αρτηρία (δρόμος πρωταρχικής σημασίας δύο λωρίδων κυκλοφορίας) στο Σχέδιο Περιοχής.
- (β) Εγκάρσια σύνδεση του παραλιακού δρόμου Λάρνακας - Δεκέλειας με τη λεωφόρο Παναγούλη. Η εν λόγω σύνδεση, η οποία ιεραρχείται ως βασική συλλεκτήρια οδός, είναι υφιστάμενη και θα πρέπει να εγγραφεί/ θεσμοθετηθεί ως δημόσιος δρόμος.

- (γ) Κατάργηση του νοτιότερου τμήματος του «Ενδιάμεσου Δρόμου» (παράλληλος με τον παραλιακό δρόμο που ενώνει τα Λειβάδια με τη Ορόκλινη και την Πύλα), ο οποίος εμπίπτει σε ανοικτό κανάλι απορροής ομβρίων υδάτων, το οποίο θα πρέπει να διαφυλαχθεί, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Τμήματος Αναπτύξεως Υδάτων. Ο δρόμος επηρεάζει επίσης την περιοχή προστασίας Natura 2000 - Λίμνη Ορόκλινης. Ο κυκλοφοριακός ρόλος του εν λόγω δρόμου αντικαθίσταται από παράλληλο δρόμο ανάλογης σημασίας (βασικός συλλεκτήριος) στα ανατολικά, τμήμα του οποίου είναι υφιστάμενο.
- (δ) Ιεράρχηση του τμήματος του παραλιακού δρόμου Λάρνακας - Δεκέλειας, εντός Λειβαδιών και Ορόκλινης, σε δρόμο πρωταρχικής σημασίας 4 λωρίδων κυκλοφορίας (πρωτεύουσα αρτηρία), ως έχει σχεδιαστεί λεπτομερώς στα πλαίσια εγκριμένου ρυθμιστικού σχεδίου.
- (ε) Περιβαλλοντική αναβάθμιση της οδού Ψηλορείτη, στο Δήμο Λάρνακας, και μετατροπή της σε βασικό συλλεκτήριο δρόμο ήπιας κυκλοφορίας, με έντονο το στοιχείο του παρόδιου πρασίνου και των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, περπάτημα).

Οι πιο πάνω οδικές επεμβάσεις και επεκτάσεις σημειώνονται στο Χάρτη 6 «Κυκλοφοριακή Διαχείριση» του Παραρτήματος II.

11.4 Δομή και Ιεράρχηση του Οδικού Δικτύου

Η αποτελεσματική οργάνωση και λειτουργία του κύριου οδικού δικτύου αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής. Αυτό θα εξυπηρετεί την προβλεπόμενη κυκλοφοριακή κίνηση και θα αποτελεί, όπου είναι εφικτό και επιθυμητό, τον κορμό του δικτύου των δημόσιων συγκοινωνιών και ποδηλατοδρόμων. Στο Σχέδιο προνοούνται, εκτός των άλλων, τα ακόλουθα:

11.4.1 Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας

Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες: Κύριοι δρόμοι με φυσικό διαχωρισμό κατευθύνσεων κυκλοφορίας, ελεγχόμενο τύπο και πυκνότητα ισόπεδων (ή και ανισόπεδων) συμβολών και πολύ περιορισμένο αριθμό απευθείας οχηματικών προσβάσεων σε παρόδιες αναπτύξεις, οι οποίοι διασχίζουν/ συνδέουν επιμέρους δήμους ή κοινότητες.

Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες: Κύριοι δρόμοι με ή χωρίς φυσικό διαχωρισμό κατευθύνσεων κυκλοφορίας, με ελεγχόμενο τύπο και πυκνότητα ισόπεδων συμβολών και περιορισμένο αριθμό απευθείας οχηματικών προσβάσεων σε παρόδιες αναπτύξεις, οι οποίοι διασχίζουν ή/ και συνδέουν περιβαλλοντικές περιοχές μεταξύ τους.

- 11.4.1.1 Ζώνη Προστασίας Κατά Μήκος Δρόμου Πρωταρχικής Σημασίας: Σε περιπτώσεις ένταξης ιδιοκτησιών που εφάπτονται δρόμου πρωταρχικής σημασίας σε Ζώνη Ανάπτυξης, καθορίζεται Ζώνη Προστασίας πλάτους 6 τουλάχιστον μέτρων κατά μήκος του πρωτεύοντος δρόμου, όπου, κατά κανόνα, θα αποφεύγονται απευθείας οχηματικές προσβάσεις, ενώ θα παρέχεται η δυνατότητα χρησιμοποίησής της για σκοπούς δημιουργίας υπηρεσιακού δρόμου.

Σε περίπτωση υποβολής αίτησης για ανάπτυξη σε ιδιοκτησία που μέρος της εμπίπτει σε καθορισμένη Ζώνη Προστασίας κατά μήκος δρόμου πρωταρχικής σημασίας και

μέρος σε Ζώνη Ανάπτυξης, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει την παραχώρηση του απαιτούμενου ποσοστού του ανοικτού δημόσιου χώρου στη Ζώνη Προστασίας, με βάση τις πρόνοιες της παραγράφου 3.2 του Παραρτήματος Β (Γενικές Πρόνοιες Πολιτικής) των Τοπικών Σχεδίων, με στόχο τη διαφύλαξη απομονωτικής λωρίδας ουσιαστικού πλάτους και την προστασία των ανέσεων της περιβάλλουσας περιοχής. Το εμβαδόν αυτό θα υπολογίζεται χωρίς να λαμβάνεται υπόψη τυχόν διαφορά στις αξίες της γης εντός των δυο Ζωνών.

Νοείται ότι οι πρόνοιες της παρούσας υποπαραγράφου υπερισχύουν των προνοιών της παραγράφου 3.8 του Παραρτήματος Β (Γενικές Πρόνοιες Πολιτικής) των Τοπικών Σχεδίων.

11.4.2 Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο (Συλλεκτήριοι Δρόμοι)

Βασικοί συλλεκτήριοι δρόμοι: Δρόμοι που εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο διαμπερείς κινήσεις, συλλέγουν και κατανέμουν την κυκλοφορία από το υπόλοιπο οδικό δίκτυο σε δρόμους πρωταρχικής σημασίας.

Δευτερεύοντες συλλεκτήριοι δρόμοι: Δρόμοι κατά κύριο λόγο τοπικής σημασίας που συλλέγουν και κατανέμουν την κυκλοφορία σε βασικούς συλλεκτήριους δρόμους ή δρόμους πρωταρχικής σημασίας.

11.4.3 Τοπικό Οδικό Δίκτυο

Αμιγώς τοπικοί δρόμοι/ οδοί πρόσβασης ήπιας κυκλοφορίας, οι οποίοι συνδέουν επιμέρους αναπτύξεις με το δευτερεύον οδικό δίκτυο, έχουν συνήθως μικρό μήκος και είναι επιθυμητό να έχουν τη μορφή βρόγχων ή να απολήγουν σε αδιέξοδα. Για σκοπούς επίτευξης συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας/ μειωμένων ταχυτήτων και άνετης/ ασφαλούς διακίνησης πεζών, το πλάτος των λωρίδων οχηματικής κυκλοφορίας ή και τα τόξα στροφής σε συμβολές με δευτερεύοντες δρόμους θα μειώνονται σε σχέση με τα αντίστοιχα που εφαρμόζονται σε δρόμους του κύριου και βασικού δευτερεύοντος οδικού δικτύου.

11.4.4 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων, Πεζοδρόμων και Πεζοδρομίων

Ποδηλατόδρομοι: Ειδικά διαμορφωμένες πορείες κατά μήκος δρόμων, με διαχωρισμό από το οδόστρωμα/ λωρίδες κυκλοφορίας, ή ανεξάρτητες διαδρομές, για αποκλειστική χρήση από ποδηλάτες, οι οποίες συνδέουν περιοχές κατοικίας ή κεντρικούς χώρους συνάθροισης μεταξύ τους και με σημεία πολιτιστικού ή φυσικού ενδιαφέροντος στην περιφέρεια οικισμών.

Ποδηλατοδιάδρομοι και Ποδηλατικές Διαδρομές: Ειδικά διαμορφωμένες (με οριζόντια σήμανση) λωρίδες οδοστρώματος δρόμου (ως επί το πλείστον πρωτεύοντος οδικού δικτύου οικισμού) για κοινή χρήση από ποδηλάτες και μηχανοκίνητα οχήματα.

Πεζόδρομοι: Ανεξάρτητες, ειδικά διαμορφωμένες πορείες για αποκλειστική χρήση από πεζούς, οι οποίες συνδέουν περιοχές κατοικίας με πλατείες, άλλους κεντρικούς χώρους συνάθροισης ή σημεία πολιτιστικού ή φυσικού ενδιαφέροντος.

Συνδυασμένες Πορείες Ποδηλατών-Πεζών: Ειδικά διαμορφωμένες πορείες για αποκλειστική, συνδυασμένη ή μεικτή, χρήση από ποδηλάτες και πεζούς.

Ο λεπτομερής σχεδιασμός και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου θα βασίζονται γενικά στο πιο πάνω μοντέλο ιεράρχησης, στα εγκεκριμένα πρότυπα γεωμετρικού σχεδιασμού υπεραστικών και αγροτικών δρόμων του Τμήματος Δημοσίων Έργων, στις κατευθυντήριες γραμμές/ πρότυπα οδικού σχεδιασμού που εκδίδει κατά καιρούς ο Διευθυντής Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως (όπως τον «Καθοδηγητικό Πίνακα Λειτουργικής Ιεράρχησης/ Κατηγοριοποίησης και Βασικά Επιθυμητά Λειτουργικά Χαρακτηριστικά του Αστικού Οδικού Δικτύου»), καθώς και στις εκάστοτε δεσμεύσεις που προκύπτουν από την επιτόπου κατάσταση.

11.4.5 Στο Χάρτη 3 «Κύριο Οδικό Δίκτυο και Βασικές Αστικές Λειτουργίες» του Παραρτήματος ΙΙ σημειώνονται οι δρόμοι πρωταρχικής σημασίας, οι βασικοί συλλεκτήριοι δρόμοι και το κύριο δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων. Διευκρινίζεται ότι, με εξαίρεση τους δρόμους πρωταρχικής σημασίας, το υπόλοιπο δίκτυο σημειώνεται ενδεικτικά και θα οριστικοποιείται στα πλαίσια του ελέγχου της ανάπτυξης ή/ και του λεπτομερούς σχεδιασμού σε επίπεδο ρυθμιστικού σχεδίου, στα πλαίσια υλοποίησης πολεοδομικών, οδικών ή άλλων έργων.

11.5 Κυκλοφοριακή διαχείριση/ ύφεση

11.5.1 Η κυκλοφοριακή διαχείριση/ ύφεση αποτελεί σημαντικό μέτρο πολιτικής, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις όπου δεσμεύσεις λόγω υπάρχουσών υποδομών δεν επιτρέπουν κατάργηση ή δραστική διαφοροποίηση του οδικού δικτύου προς όφελος των πεζών και ποδηλατιστών.

11.5.2 Τα μέτρα κυκλοφοριακής διαχείρισης αποτελούν στρατηγική επιλογή του Σχεδίου και αναμένεται να συμβάλουν στην ουσιαστική βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, στην προστασία και αναβάθμιση της ελκυστικότητας και του χαρακτήρα των οικιστικών περιοχών, όπως επίσης και στην αναπροσαρμογή των προτεραιοτήτων και της έμφασης που αποδίδεται σε διάφορα μέσα κυκλοφορίας (ιδιωτικά οχήματα, λεωφορεία, ποδήλατα, πεζοί).

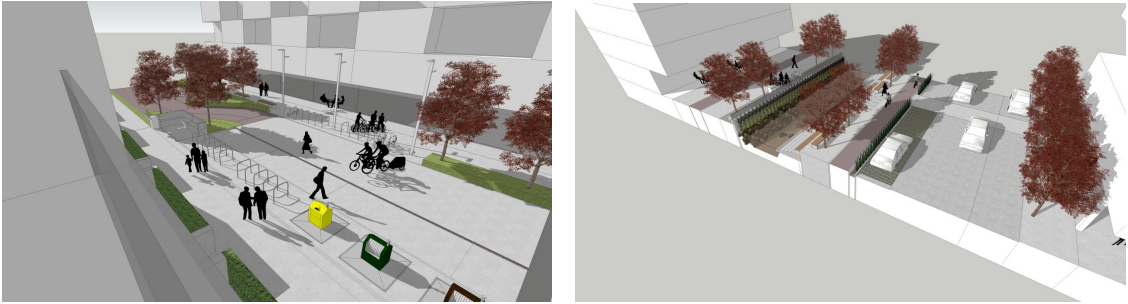
11.5.3 Σε πολλές χώρες της Ευρώπης εφαρμόζονται ευρέως μέτρα κυκλοφοριακής ύφεσης σε ευαίσθητες περιοχές κατοικίας και εμπορικές περιοχές, ώστε να δημιουργηθούν άνετες και ασφαλείς συνθήκες διακίνησης πεζών και ποδηλατιστών. Τα μέτρα κυκλοφοριακής ύφεσης περιλαμβάνουν επίσης περιορισμό του ορίου ταχύτητας (π.χ. από 50 σε 30 χιλ/ώρα) και διαμορφώσεις δρόμων σε τοπιοτεχνημένους χώρους, όπου προτεραιότητα έχει ο πεζός και ο ποδηλάτης, χωρίς να απαγορεύεται εντελώς το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

11.5.4 Τα μέτρα κυκλοφοριακής διαχείρισης/ ύφεσης που προτείνονται περιλαμβάνουν:

(α) Συμβατικά μέτρα που αποσκοπούν στην αποθάρρυνση της διαμπερούς κυκλοφορίας διαμέσου οικιστικών περιοχών, όπως κατάλληλη οριζόντια/ κάθετη σήμανση, μείωση πλάτους οδοστρώματος, μείωση των γωνιακών ακτίνων στροφής σε συμβολές (corner radius), τοπικές προεξοχές πεζοδρομίου ή τοπικές νησίδες για δημιουργία στένωσης οδοστρώματος, κυρτώματα οδοστρώματος, υπερυψωμένες συμβολές, υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών, κ.λπ.

(β) Εισαγωγή/ εφαρμογή της αρχής του woonerf (living yard/ street) κατά το σχεδιασμό νέων δρόμων και προσβάσεων σε οικιστικές περιοχές (Οικογειονιές) και αναδιαμόρφωση υφιστάμενων δρόμων στη βάση αυτών των

χαρακτηριστικών, όπου γίνεται προσπάθεια μείωσης της προτεραιότητας διακίνησης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και ενθάρρυνση της χρήσης ποδηλάτου και διακίνησης με τα πόδια ή και τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.



11.5.5 Τα μέτρα κυκλοφοριακής διαχείρισης/ ύφεσης εφαρμόζονται τόσο σε οικιστικές περιοχές όσο και σε σχέση με τον παραλιακό δρόμο, με σκοπό τη μείωση των ταχυτήτων, απόδοση προτεραιότητας στους πεζούς και στα ποδήλατα και εξυπηρέτηση των αναγκών της γειτονιάς και όχι της διερχόμενης κυκλοφορίας. Ο λεπτομερής σχεδιασμός των συνοικιακών οδών της περιοχής στα πρότυπα «Οικογειονιών» μπορεί να γίνεται με τη βοήθεια εγκριμένων καθοδηγητικών προτύπων/ εγγράφων, όπως το Εγχειρίδιο Οδών («Streetscape Manual») που ετοιμάστηκε το 2010 από το Τμήμα Δημοσίων Έργων, και τον «Καθοδηγητικό Πίνακα Λειτουργικής Ιεράρχησης/ Κατηγοριοποίησης και Βασικά Επιθυμητά Λειτουργικά Χαρακτηριστικά του Αστικού Οδικού Δικτύου».

11.6 Δίκτυο διακίνησης πεζών και ποδηλάτων

11.6.1 Στην περιοχή του Σχεδίου θεωρείται απόλυτα αναγκαίο και επείγον να υιοθετηθούν μέτρα για ενθάρρυνση της διακίνησης του κοινού με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, δεδομένου ότι οι αποστάσεις είναι σχετικά μικρού και μεσαίου μήκους. Η πολιτική αυτή μπορεί να αποδώσει μεσοπρόθεσμα πολύ σημαντικά αποτελέσματα, ιδιαίτερα σε περιοχές της κλίμακας του Σχεδίου, λαμβάνοντας υπόψη και τον αυξημένο πληθυσμό επισκεπτών που μπορεί άμεσα να τροφοδοτήσει τέτοιου είδους διακινήσεις.

11.6.2 Για ενθάρρυνση της διακίνησης πεζών προβλέπεται ένα πλήρες και συνεχές δίκτυο χώρων (περιοχών, πεζοδρόμων, πλατειών) απαλλαγμένων από τροχαία κυκλοφορία, δρόμων με προτεραιότητα στους πεζούς και δρόμων με ειδικές διαμορφώσεις και χαρακτηριστικά που να συνδέουν τα σημεία/ περιοχές δραστηριότητας και αναφοράς στην ευρύτερη περιοχή. Ο σημαντικότερος πεζόδρομος είναι αυτός της παραλιακής προκουμιάς (promenade) που εκτείνεται κατά μήκος της ακτογραμμής και συνδέει το παραλιακό μέτωπο των φοινικούδων, μέσω του λιμανιού και της μαρίνας, με την τουριστική περιοχή Ορόκλινης.

11.6.3 Για τους ποδηλάτες προβλέπεται ένα ολοκληρωμένο και ιεραρχημένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, τόσο περιμετρικά όσο και διαμέσου της περιοχής του Σχεδίου, που θα συνδέει βασικά σημεία αναφοράς και δραστηριότητας, με σημαντικότερο ίσως τον ποδηλατόδρομο - ραχοκοκκαλιά της οδού Ψηλορείθη στο Δήμο Λάρνακας, ο οποίος συνδέεται με τον παραλιακό ποδηλατόδρομο - πεζόδρομο. Τα υφιστάμενα κανάλια θα αξιοποιηθούν για τον ίδιο σκοπό.

- 11.6.4 Το αναφερόμενο δίκτυο σημειώνεται ενδεικτικά στο Χάρτη 6 «Κυκλοφοριακή Διαχείριση» του Παραρτήματος II, που αποτελεί καθοδηγητική βάση για τον λεπτομερέστερο σχεδιασμό, σύμφωνα με τα εγκεκριμένα πρότυπα και προδιαγραφές.
- 11.6.5 Η υλοποίηση του δικτύου διακίνησης πεζών και ποδηλατών που προνοείται στο Σχέδιο Περιοχής θα γίνεται στα πλαίσια:
- (α) υλοποίησης οδικών και άλλων πολεοδομικών έργων,
 - (β) κυκλοφοριακής διαχείρισης ή και αναπροσαρμογής της διατομής υφιστάμενων οδών, και
 - (γ) άσκησης πολεοδομικού ελέγχου (όπου είναι εφικτό), ανάλογα με την περίπτωση.
- 11.6.6 Γενικά, η ετοιμασία των σχετικών ρυθμιστικών και κατασκευαστικών σχεδίων των ποδηλατοδρόμων, όπως και η διαδικασία κατασκευής της σχετικής ποδηλατικής υποδομής, αποτελεί προϊόν συνεργασίας της Τοπικής Αρχής και των Τμημάτων Πολεοδομίας και Οικήσεως και Δημοσίων Έργων.

11.7 Δημόσια Μέσα Μεταφοράς

- 11.7.1 Διαπιστώνεται χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης που προκύπτει τόσο λόγω των μικρών συχνοτήτων διέλευσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM), όσο και από την περιορισμένη χρονική διάρκεια εκτέλεσης των δρομολογίων. Τα προβλήματα στην αξιοποίηση των MMM δεν περιορίζονται στην περιοχή μελέτης, αλλά αφορούν στο ευρύτερο σύστημα MMM της πόλης και περιλαμβάνουν πολλές διαστάσεις, ανάμεσα στις οποίες είναι η έλλειψη σχετικής υποδομής διευκόλυνσης των MMM, όπως για παράδειγμα η έλλειψη αποκλειστικών λωρίδων λεωφορείων και στάσεων λεωφορείων. Σε κάθε περίπτωση, ο τρόπος λειτουργίας του συστήματος μετακίνησης με τα MMM δεν δημιουργεί σήμερα ελκυστικές προϋποθέσεις για τη συστηματική χρήση του από το κοινό.
- 11.7.2 Στο Σχέδιο Περιοχής, που αποτελεί κύρια εργαλείο πολεοδομικής πολιτικής, δεν καθορίζεται άμεσα η πολιτική του δημόσιου τομέα για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Η πολιτική του Σχεδίου επικεντρώνεται στη διασφάλιση των λειτουργικών προϋποθέσεων και της υποδομής που θα υποβοηθήσουν στην αναβάθμιση της οργάνωσης και της δυναμικότητας του υπάρχοντος συστήματος (ιδιαίτερα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα), με στόχο οι δημόσιες συγκοινωνίες να εξυπηρετούν αυξανόμενα ποσοστά των καθημερινών διακινήσεων μέσα στην περιοχή του Σχεδίου.
- 11.7.3 Η κατασκευή του δικτύου των δρόμων πρωταρχικής σημασίας και εκείνου των βασικών δρόμων δευτερεύουσας σημασίας (βασικοί συλλεκτήριοι), ιδιαίτερα των τμημάτων τους στις κεντρικότερες περιοχές του Σχεδίου, αποτελεί ουσιώδη προϋπόθεση για την αναβάθμιση του ρόλου των δημόσιων συγκοινωνιών. Στο δίκτυο αυτό πρέπει να στηρίζονται οι διαδρομές των MMM, που πρέπει να συσχετίζονται άμεσα και ουσιαστικά με την κατανομή των χρήσεων, με στόχο τη μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την αναβάθμιση της εξυπηρέτησης του πληθυσμού.
- 11.7.4 Για την επίτευξη των γενικών στόχων του Σχεδίου στον τομέα αυτό, προτείνονται τα εξής:

- (α) Βελτίωση των ΜΜΜ, με ιδιαίτερη έμφαση στην ποιότητα και ανταγωνιστικότητα της προσφερόμενης υπηρεσίας.
- (β) Καθορισμός κατάλληλου και λειτουργικού δικτύου διαδρομών και εισαγωγή υπηρεσίας ευέλικτων λεωφορείων μικρού μεγέθους, που να συνδέουν τις περιοχές κατοικίας με τις περιοχές του Κεντρικού Πολυλειτουργικού Πυρήνα και της παραλιακής Ζώνης Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων, καθώς και με το Αστικό Κέντρο.
- (γ) Ενθάρρυνση της διακίνησης του πληθυσμού με λεωφορεία προς το Αστικό Κέντρο και άλλες περιοχές της πόλης (δημιουργία ενδεχομένως ειδικής γραμμής σύνδεσης της περιοχής με το αεροδρόμιο), τους βασικούς χώρους απασχόλησης και τα σχολεία, με παράλληλο περιορισμό της εξάρτησης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.
- (δ) Αναδιοργάνωση των διαδρομών και έκδοση χαρτών με τα δρομολόγια και τα ωράρια των λεωφορειακών διαδρομών.
- (ε) Εισαγωγή υπηρεσίας λεωφορείου ταχείας κυκλοφορίας αποκλειστικής τροχιάς (bus rapid transit) ή τραμ κατά μήκος του παραλιακού δρόμου, που μακροπρόθεσμα θα μπορεί να επεκταθεί σε ολόκληρο το παραλιακό μέτωπο Λάρνακας.
- (στ) Ο εμπλουτισμός των υπηρεσιών του παραλιακού μετώπου με τη λειτουργία συστήματος θαλάσσιας συγκοινωνίας (π.χ. τύπου water taxi).

Διευκρινίζεται ότι οι προτάσεις που αφορούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς (συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας συγκοινωνίας) είναι προκαταρκτικές και σε επίπεδο γενικής πολιτικής και αναμένεται να αξιολογηθούν, εξειδικευτούν και οριστικοποιηθούν στα πλαίσια του ΣΒΑΚ Λάρνακας, από το αρμόδιο για τα θέματα αυτό, Τμήμα Δημοσίων Έργων.

11.8 Στάθμευση

- 11.8.1 Είναι φανερή η ανάγκη για υιοθέτηση ορθολογικής και ισορροπημένης πολιτικής για τη στάθμευση των οχημάτων, ώστε να καλύπτεται ικανοποιητικά η «λειτουργική στάθμευση». Αυτή δηλαδή που είναι εντελώς απαραίτητη για τη λειτουργία των κύριων δραστηριοτήτων της περιοχής (κάτοικοι και εργαζόμενοι) και σε ένα βαθμό η ρυθμιζόμενη στάθμευση (επισκέπτες), έτσι ώστε να μη δημιουργούνται κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα.
- 11.8.2 Η πολιτική για κάλυψη της ζήτησης για χώρους στάθμευσης στην περιοχή του Σχεδίου έχει ως ακολούθως:
 - (α) Ενθάρρυνση της χρήσης των οργανωμένων χώρων στάθμευσης στην περιοχή μελέτης. Οι οργανωμένοι αυτοί σταθμοί θα προκύψουν είτε από την ορθή αξιοποίηση των υφιστάμενων δημόσιων χώρων (οργάνωση, εξοπλισμός, πληροφόρηση, πληροφοριακή σήμανση, κίνητρα) είτε από την αξιοποίηση των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης.
 - (β) Δημιουργία νέων δημόσιων και ιδιωτικών χώρων στάθμευσης, υπαίθριων ή στεγασμένων.

(γ) Αύξηση του δείκτη εναλλαγής σε κάθε θέση, με την εφαρμογή πολιτικής ενθάρρυνσης της βραχυχρόνιας (προκαθορισμένης μέγιστης διάρκειας) στάθμευσης παρά την οδό και αντίστοιχη τιμολογιακή πολιτική στην περιοχική μελέτη.

(δ) Παροχή κινήτρων (ή και αντικινήτρων) για ενθάρρυνση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών με σκοπό τη μείωση της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος, μέσω π.χ. της δημιουργίας δημόσιων χώρων στάθμευσης-μετεπιβίβασης (park-and-ride) σε στρατηγικά σημεία, όπου συγκεντρώνονται κύριες αστικές λειτουργίες και σε συνάρτηση με τις βασικές διαδρομές δημόσιων συγκοινωνιών.

11.8.3 Ενδεικτικές θέσεις οργανωμένων δημόσιων χώρων στάθμευσης και χώρων στάθμευσης-μετεπιβίβασης (park-and-ride) σημειώνονται στο Χάρτη 6 «Κυκλοφοριακή Διαχείριση» του Παραρτήματος II. Οι θέσεις αυτές αναμένεται να αξιολογηθούν στα πλαίσια του ΣΒΑΚ Λάρνακας.

11.9 Αξιολόγηση Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων από Ορισμένους Τύπους Ανάπτυξης

11.9.1 Για σκοπούς διασφάλισης της κυκλοφοριακής ικανότητας, λειτουργικότητας και ασφάλειας του Αστικού Οδικού Δικτύου, καθώς και για τη διασφάλιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων/ εργαζομένων της περιοχής του Σχεδίου, η Πολεοδομική Αρχή, στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 11.9.4 θα απαιτεί την υποβολή Μελέτης Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων (ΜΚΕ) από τον εκάστοτε αιτητή, η οποία θα κατατίθεται ως συμπληρωματικό έγγραφο με την υποβολή της αίτησης.

11.9.2 Τα πορίσματα/ εισηγήσεις της ΜΚΕ καθώς και οι σχετικές παρατηρήσεις/ σχόλια του Τμήματος Δημοσίων Έργων (ως η αρμόδια αρχή που προδιαγράφει, εξετάζει και αξιολογεί ΜΚΕ), τα οποία περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, εισηγήσεις για αναβάθμιση των κυκλοφοριακών δεδομένων της προτεινόμενης ανάπτυξης (σημεία και μορφή οχηματικών προσβάσεων, απαιτούμενος επιπρόσθετος αριθμός χώρων στάθμευσης, πρόνοιες για σήμανση/ σηματοδότηση κ.λπ.), θα λαμβάνονται υπόψη ως ουσιώδεις παράγοντες κατά την εξέταση της αίτησης και λήψη πολεοδομικής απόφασης από την Πολεοδομική Αρχή και, όπου ενδείκνυται, θα περιλαμβάνονται οι απαιτούμενοι σχετικοί όροι κατά τη χορήγηση της πολεοδομικής άδειας.

11.9.3 Επιπρόσθετα, η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να επιβάλει, μέσω της συμπερίληψης σχετικών όρων ή και στα πλαίσια συμφωνίας με βάση το άρθρο 43 του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου, κατά τη χορήγηση της πολεοδομικής άδειας, την επιβολή αντισταθμιστικών μέτρων, όπως, συμπλήρωση ή αναβάθμιση του γύρω οδικού δικτύου, για την αντιμετώπιση τυχόν σοβαρών ή μη αναστρέψιμων προβλημάτων λειτουργικότητας και οδικής ασφάλειας που αναμένεται ότι θα προκληθούν στο γύρω οδικό δίκτυο από την προτεινόμενη ανάπτυξη.

11.9.4 Για μεγάλης κλίμακας ή/ και έντασης αναπτύξεις, η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί κατά την κρίση της την υποβολή Μελέτης Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) Στα πλαίσια χορήγησης πολεοδομικής άδειας κατά παρέκκλιση των προνοιών του Σχεδίου Περιοχής.

- (β) Στα πλαίσια χορήγησης πολεοδομικής άδειας με συντελεστή δόμησης πέραν του καθοριζόμενου στο Σχέδιο Περιοχής.
- (γ) Στα πλαίσια εφαρμογής διακριτικής ευχέρειας όσον αφορά τη χωροθέτηση της ανάπτυξης.
- (δ) Για οποιαδήποτε άλλη ανάπτυξη, με βάση τους περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας (Αιτήσεις και Ιεραρχικές Προσφυγές) Κανονισμούς του 2016 (ΚΔΠ 62/2016) και των μεταγενέστερων τροποποιήσεών τους.

11.10 Κίνητρα για Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης για Δημόσια Χρήση

Για τους προαναφερόμενους οργανωμένους χώρους στάθμευσης θα ισχύουν τα μέτρα και οι πρόνοιες του εκάστοτε «Σχεδίου Παροχής Κινήτρων για Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης για Δημόσια Χρήση» του Υπουργείου Εσωτερικών. Τα ίδια κίνητρα θα ισχύουν και στους Άξονες Δραστηριότητας της περιοχής του Σχεδίου, καθώς επίσης και σε ολόκληρη την περιοχή του Κεντρικού Πολυλειτουργικού Πυρήνα και την παραλιακή Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων. Το Σχέδιο προνοεί αύξηση του μέγιστου επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης εφόσον συμπεριληφθεί αριθμός δημοσίων χώρων στάθμευσης ανάλογος της υπό ανάπτυξη ιδιοκτησίας.



12. ΑΛΛΕΣ ΤΟΜΕΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

12.1 Εκπαίδευση

12.1.1 Η πολιτική του Σχεδίου Περιοχής στον τομέα αυτό συνάδει με τους βασικούς στόχους και τις επιδιώξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, ενώ ενθαρρύνεται η χωροθέτηση αναπτύξεων και λειτουργιών που αφορούν εκπαίδευση και ειδικούς τύπους (με έμφαση σε τομείς προώθησης της καινοτομίας και έρευνας), ώστε να δημιουργηθούν οι συνθήκες για τη λειτουργία της περιοχής και ως κέντρο παροχής εξειδικευμένων εκπαιδευτικών υπηρεσιών.

12.1.2 Για προώθηση της γενικής στρατηγικής για πολυλειτουργική ανάπτυξη της περιοχής σχετικά με τη χωροθέτηση εκπαιδευτηρίων όλων των βαθμίδων καθώς και φροντιστηρίων/ ινστιτούτων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

- (α) Η χωροθέτηση νηπιαγωγείων επιτρέπεται στον ΚΠΠ, στις Ζώνες Τ-ΟΙΚ, σε περιοχές εμπορικής δραστηριότητας και στις Οικιστικές Ζώνες, σύμφωνα με τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.
- (β) Η χωροθέτηση ιδιωτικών σχολείων στοιχειώδους και μέσης εκπαίδευσης επιτρέπεται στην περιοχή του Σχεδίου κατά προτίμηση κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου ή και σε συνδυασμό με δημόσιους χώρους πρασίνου και με βάση τα πρότυπα του Παραρτήματος Δ των Τοπικών Σχεδίων. Οι χώροι πρέπει να εξυπηρετούνται επαρκώς από το δευτερεύον τουλάχιστον οδικό δίκτυο και τα δίκτυα πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων.
- (γ) Η χωροθέτηση σχολών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ενθαρρύνεται ιδιαίτερα στον ΚΠΠ. Νοείται ότι για τη χωροθέτηση σχολών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης σε Άξονες Δραστηριότητας του Σχεδίου Περιοχής, εφαρμόζονται οι σχετικές πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.
- (δ) Η χωροθέτηση φροντιστηρίων ενθαρρύνεται ιδιαίτερα στον ΚΠΠ και στην υπόλοιπη περιοχή του Σχεδίου, κατά προτίμηση κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου ή βασικών συλλεκτήριων οδικών αξόνων.

12.2 Υγεία και Κοινωνική Μέριμνα

12.2.1 Η πολιτική του Σχεδίου στον τομέα αυτό συνάδει με τους βασικούς στόχους και τις επιδιώξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, ενώ ενθαρρύνεται η χωροθέτηση αναπτύξεων και λειτουργιών που αφορούν αναπτύξεις κοινωνικής μέριμνας και κοινοτικής υποδομής σε διάφορες περιοχές του Σχεδίου.

12.2.2 Για προώθηση της γενικής στρατηγικής για πολυλειτουργική ανάπτυξη της περιοχής σε συνάρτηση με την επιδίωξη ενίσχυσης της οικιστικής χρήσης και της παροχής των απαραίτητων διευκολύνσεων για τη λειτουργία των οικιστικών και άλλων περιοχών του Σχεδίου, παρέχεται η δυνατότητα για τη χωροθέτηση αναπτύξεων κοινωνικής μέριμνας και κοινοτικής υποδομής ως ακολούθως:

- (α) Στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα (ΚΠΠ).
- (β) Στη Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων (ΖΕΑΑ).
- (γ) Κατά μήκος Αξόνων Δραστηριότητας.

(δ) Σε ιδιοκτησίες που εφάπτονται των καθορισμένων δρόμων πρωταρχικής σημασίας ή υπηρεσιακών δρόμων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων της περιοχής του Σχεδίου.

(ε) Στην Οικιστική Ζώνη Κα4Α.

12.2.3 Η χωροθέτηση ιδιωτικών ιατρείων επιτρέπεται στον ΚΠΠ καθώς και στους καθορισμένους Άξονες Δραστηριότητας. Η χωροθέτηση ιδιωτικών κλινικών επιτρέπεται στους καθορισμένους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι καθώς και σε ιδιοκτησίες που εφάπτονται των καθορισμένων δρόμων πρωταρχικής σημασίας ή υπηρεσιακών δρόμων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων της περιοχής του Σχεδίου.

12.3 Βιομηχανία, Βιοτεχνία και Αποθήκες

12.3.1 Στην περιοχή του Σχεδίου Περιοχής δεν επιτρέπονται η βιομηχανική και η αποθηκευτική ανάπτυξη.

12.3.2 Θα επιτρέπονται μόνο βιοτεχνικές χρήσεις Κατηγορίας Γ στον ΚΠΠ, στους καθορισμένους Άξονες Δραστηριότητας καθώς και σε ιδιοκτησίες που εφάπτονται των καθορισμένων δρόμων πρωταρχικής σημασίας ή υπηρεσιακών δρόμων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων της περιοχής του Σχεδίου.

12.4 Αναπτύξεις που εκτελούνται από Κυβερνητικά Τμήματα

Η πολιτική συνάδει με τους βασικούς στόχους και τις επιδιώξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας και ισχύουν οι σχετικές πρόνοιες του αναφερόμενου Σχεδίου.

12.5 Πινακίδες Διαφημίσεων και Διαφημίσεις

12.5.1 Η πολιτική συνάδει με τους βασικούς στόχους και τις επιδιώξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας και ισχύουν οι σχετικές πρόνοιες του αναφερόμενου Σχεδίου.

12.5.2 Πέραν τούτου, η θέση, το μέγεθος και η μορφή (με περιγραφή και των υλικών κατασκευής) των πινακίδων διαφημίσεων θα δείχνονται στα σχέδια που υποβάλλονται για εξασφάλιση πολεοδομικής άδειας, σε σχέση με την ανέγερση, επιδιόρθωση, προσθήκη ή αλλαγή χρήσης οικοδομής. Ειδικότερα ισχύουν τα ακόλουθα:

(α) Η διαφημιστική πινακίδα πρέπει να τοποθετείται διακριτικά στην οικοδομή και να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της, χωρίς να αλλοιώνει τα αρχιτεκτονικά ή μορφολογικά της στοιχεία. Το μέγεθος της πινακίδας θα πρέπει να συσχετίζεται με τα ανοίγματα σε ύψος και πλάτος.

(β) Σε κάθε νόμιμη επιχείρηση επιτρέπεται η τοποθέτηση μιας επιγραφής παράλληλης ή και κάθετης με το κτίριο.

(γ) Καμιά διαφημιστική πινακίδα θα τοποθετείται στην οροφή, στέγη ή άλλο σημείο πέραν από την πρόσοψη οικοδομής, εκτός αν γίνει για το σκοπό αυτό ειδικός σχεδιασμός που θα εγκριθεί από την Πολεοδομική Αρχή.

(δ) Καμιά διαφημιστική πινακίδα θα τοποθετείται στον ελεύθερο χώρο γύρω από την οικοδομή.

(ε) Οι επιγραφές θα είναι λιτές και σε χρωματισμούς που εναρμονίζονται με τα χρώματα του κτιρίου.

(στ) Δεν επιτρέπεται η επικόλληση πλαστικών διακοσμήσεων πάνω στους υαλοπίνακες των ανοιγμάτων των όψεων και στους εξωτερικούς τοίχους των κτιρίων.

12.5.3 Μεγάλες επί του εδάφους και κατά μήκος δρόμων διαφημιστικές πινακίδες καθώς και υπερμεγέθεις διαφημιστικές πινακίδες ενσωματωμένες σε κτίρια δεν επιτρέπονται στην περιοχή του Σχεδίου.

12.5.4 Στην περίπτωση που υπάρχουν σε ισχύ Κανονισμοί που αναφέρονται στην τοποθέτηση διαφημιστικών πινακίδων, οι Κανονισμοί αυτοί υπερισχύουν των προνοιών του Σχεδίου.

12.6 Αναπτύξεις Ειδικού Τύπου

12.6.1 Η πολιτική συνάδει με τους βασικούς στόχους και τις επιδιώξεις του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας και ισχύουν οι σχετικές πρόνοιες του αναφερόμενου Σχεδίου.

12.6.2 Η Πολεοδομική Αρχή κατά τη λήψη απόφασης θα δίδει ιδιαίτερη σημασία στη δυνατότητα αρμονικής ένταξης της ανάπτυξης στην περιοχή του Σχεδίου, τόσο από άποψης ενδεχόμενης όχλησης στις ανέσεις της επικρατούσας χρήσης, όσο και σε σχέση με την κλίμακα της ανάπτυξης και λαμβάνοντας υπόψη τη Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης του Σχεδίου.



13. ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

13.1 Γενική Θεώρηση

13.1.1 Η πυκνότητα της ανάπτυξης και ο επιτρεπόμενος όγκος αποτελούν εξαιρετικά σημαντικά στοιχεία για τη συνολική οργάνωση της αστικής δομής και ρυθμίζονται με βάση τις πρόνοιες των Πολεοδομικών Ζωνών που αφορούν το συντελεστή δόμησης, το ποσοστό κάλυψης και το ύψος των οικοδομών. Αυτές οι παράμετροι συμβάλλουν ουσιαστικά στη χωροδομική οργάνωση, προσαρμόζοντας τους οικοδομικούς όγκους στον αστικό χώρο. Παράλληλα αποτελούν εργαλεία λειτουργικής οργάνωσης, εφόσον προσδιορίζουν την ένταση συγκέντρωσης των δραστηριοτήτων και του πληθυσμού (πυκνότητα). Οι Πολεοδομικές Ζώνες δεν συναρτώνται μόνο με την εικόνα και τη σήμανση της περιοχής αλλά και με θέματα ποιότητας ζωής.

13.1.2 Τα βασικά προβλήματα που προκύπτουν από τους συσχετισμούς και τις πρόνοιες των καθορισμένων Πολεοδομικών Ζωνών του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας είναι τα ακόλουθα:

(α) Οι έντονες συγκρούσεις (ασυμβατότητα) μεταξύ των υφιστάμενων Πολεοδομικών Ζωνών και επιτρεπόμενων χρήσεων.

(β) Η απουσία δομημένης διάρθρωσης των Πολεοδομικών Ζωνών ώστε αυτές να συμβάλουν στη σήμανση και αναγνωσιμότητα του αστικού χώρου.

(γ) Οι χαμηλοί συντελεστές ανάπτυξης δεν συνάδουν με τη σημαντικότητα και τη μοναδικότητα της περιοχής ούτε με την επιθυμητή ένταση της προδιαγραφόμενης ανάπτυξής της.

13.2 Στόχοι Πολιτικής

Οι στόχοι που αναμένεται να επιτευχθούν με την εφαρμογή των Πολεοδομικών Ζωνών που προβλέπονται στο Σχέδιο Περιοχής είναι οι ακόλουθοι:

(α) Η εξυγίανση και άρση της ασυμβατότητας χρήσεων στην περιοχή.

(β) Η προσαρμογή των επιτρεπόμενων αναπτύξεων σε ένταση και όγκο με την πραγματική αξία, σπανιότητα και σημαντικότητα της περιοχής.

(γ) Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι Πολεοδομικές Ζώνες για τη βελτίωση στη σήμανση και συμβολισμό της περιοχής.

13.3 Συντελεστές Ανάπτυξης και Ύψη Οικοδομών

13.3.1 Ο συντελεστής δόμησης, το ποσοστό κάλυψης και το επιτρεπόμενο ύψος οικοδομών που προνοούνται στο παρόν Σχέδιο Περιοχής για κάθε επιμέρους περιοχή, φαίνονται στο Χάρτη 9 «Πολεοδομικές Ζώνες» του Παραρτήματος II. Η γενική πολιτική διαβάθμισης των συντελεστών δόμησης, η οποία στηρίζεται στο πρότυπο της πυραμίδας, επιτρέπει τους ψηλότερους συντελεστές δόμησης στο επίκεντρο των πολλαπλών χρήσεων/ δραστηριοτήτων (Ζώνη Κεντρικού Πολυλειτουργικού Πυρήνα) και δευτερευόντως στην αντίστοιχη παραλιακή ζώνη, με κλιμακωτή μείωση από την ενδοχώρα προς τη θάλασσα.

13.3.2 Για τον καθορισμό των συντελεστών δόμησης λήφθηκαν υπόψη οι υφιστάμενες τάσεις, το καθεστώς ανάπτυξης κάθε περιοχής και η περιβαλλοντική χωρητικότητά της, οι αξίες της γης και οι δυνατότητες του υφιστάμενου και προτεινόμενου οδικού δικτύου.

13.3.3 Οι καθοριζόμενοι συντελεστές ανάπτυξης ακολουθούν γενικά τη φιλοσοφία που περιγράφεται στην παράγρ. 13.3.1 πιο πάνω. Επισημαίνονται ιδιαίτερα τα ακόλουθα σημεία:

(α) Η προσαρμογή του συντελεστή δόμησης και του επιτρεπόμενου ύψους οικοδομών στις επιτρεπόμενες χρήσεις, τη φυσιογνωμία και το χαρακτήρα της κάθε περιοχής με στόχο τη διαφύλαξη των ανέσεων ζωής και της φυσιογνωμίας του χώρου.

(β) Η απόδοση σχετικά ψηλότερου συντελεστή δόμησης στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα καθώς και στη Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων με στόχο την τόνωση της έντασης των δραστηριοτήτων και τη δημιουργία μιας ιδιαίτερης χωροδομικής και λειτουργικής ταυτότητας.

13.4 Ειδικές Πρόνοιες

13.4.1 Για σκοπούς ενθάρρυνσης της έγκαιρης ανάπτυξης στην περιοχή του Σχεδίου, μεγάλες ή και στρατηγικής σημασίας αναπτύξεις οι οποίες αδειοδοτούνται εντός των τριών πρώτων ετών και υλοποιούνται εντός των πρώτων πέντε ετών (αφαιρουμένου του χρόνου που θα απαιτηθεί για τυχόν αναγκαία απορρύπανση του προς ανάπτυξη τεμαχίου) από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος Σχεδίου, θα επωφελοούνται με αύξηση του συντελεστή δόμησης κατά 0,20:1.



14. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΗ ΔΟΜΗ

14.1 Γενική Θεώρηση

14.1.1 Στην περιοχή, πέραν των οδικών υποδομών του πρωτεύοντος οδικού δικτύου, της θάλασσας, του ποταμού/ καναλιών και της γειτνιάζουσας λίμνης, δεν υπάρχουν σταθερά σημεία αναφοράς και ανάγνωσης της περιοχής, γεγονός το οποίο αφαιρεί από τη δυναμική και το χαρακτήρα της. Συνεπώς, προκύπτει η ανάγκη ενίσχυσης κάποιων λειτουργικών πόλων και δημιουργίας νέων με τρόπο ώστε να ενδυναμωθούν και προβληθούν στρατηγικά σημεία της περιοχής και να επιτευχθεί σωστή σχέση και συνέργεια μεταξύ τους. Παράλληλα, ενδείκνυται η υποδιαίρεση της περιοχής σε λειτουργικές ενότητες, η καθεμιά από τις οποίες μπορεί να τύχει σταδιακά στο μέλλον λεπτομερούς επεξεργασίας.

14.1.2 Η προσπάθεια για χωροδομική και λειτουργική οργάνωση της περιοχής του Σχεδίου δεν περιορίζεται μόνο στον δημόσιο χώρο, τον κατ' εξοχή χώρο της κοινότητας, αλλά και στον ιδιωτικό, σε περίπτωση που αυτός είναι καθοριστικός για την οργάνωση του συνόλου. Ο τρόπος διαμόρφωσης και το περιεχόμενο κάθε τέτοιου χώρου συντίθεται σ' ένα είδος συνοπτικού πολεοδομικού προγράμματος με στοιχεία αστικού σχεδιασμού. Ως συνδετικός ιστός των ανωτέρω χώρων λειτουργεί το δίκτυο πεζοδρόμων/ ποδηλατοδρόμων που θα εξυπηρετεί πεζούς και ποδηλάτες. Στις διάφορες πορείες που ο πεζός/ ποδηλάτης έχει να επιλέξει, δίδεται έμφαση στη δημιουργία εικόνων, εντυπώσεων και χρήσεων που θα μειώσουν ψυχολογικά τις αποστάσεις μέσω της εναλλαγής.

14.2 Στόχοι Πολιτικής

Οι στόχοι του Σχεδίου Περιοχής στον τομέα αυτό είναι:

- (α) Καθορισμός λειτουργικών ενότητων που θα μπορούσαν να σχεδιαστούν σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια.
- (β) Δημιουργία αξιολογών πόλων δραστηριότητας και σημείων αναφοράς μέσω ενεργού πολεοδομικής παρέμβασης.
- (γ) Σύνδεση πόλων δραστηριότητας ώστε η περιοχή να λειτουργεί ως ένα ενιαίο και οργανικό σύνολο.
- (δ) Προγραμματισμός και δρομολόγηση έργων με έμφαση στον δημόσιο χώρο και στις ανάγκες των πεζών και προαγωγή των ανέσεων, της αισθητικής και της ασφάλειας στο χώρο.

14.3 Πολιτική Λειτουργικής και Χωρικής Δομής

14.3.1 Οι υποτομείς σχεδιασμού που προκύπτουν τόσο από τις χρήσεις γης, το οδικό δίκτυο αλλά και τα φυσικά όρια της περιοχής είναι ο Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας (ΚΠΠ) στην περιοχή όπου βρίσκονταν τα Διυλιστήρια, το παραλιακό μέτωπο που περιλαμβάνει και την περιοχή σε επαφή με το λιμάνι/ μαρίνα, η περιοχή που αποτελεί προέκταση της Λίμνης Ορόκλινης, η γεωργική έκταση στα όρια των Λειβαδιών, καθώς και οι προτεινόμενες οικιστικές περιοχές/ περιοχές οικογειτονιών.

14.3.2 Ο καθορισμός διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες αποτελεί τη βάση για σύνδεση των διαφόρων υποτομέων σχεδιασμού της περιοχής. Στο Σχέδιο προνοούνται διαδρομές από βορρά προς νότο αλλά και κάθετα προς την παραλία. Η διαμόρφωση των πιο πάνω διαδρομών/ δικτύου θα προωθηθεί είτε με κατασκευές που θα εξυπηρετούν αποκλειστικά πεζούς και ποδηλάτες είτε με κατάλληλη ρύθμιση για ελεγχόμενη συνύπαρξη πεζών/ ποδηλατιστών και αυτοκινήτου (δρόμοι με ειδική δαπεδόστρωση – ποδηλατόδρομοι, δρόμοι με φαρδιά πεζοδρόμια και ποδηλατόδρομους).

14.4 Συνοπτικά Κατευθυντήρια Πλαίσια Ανάπτυξης

14.4.1 Όσον αφορά τη λειτουργία και τον τρόπο ανάπτυξης των διαφόρων σημείων αναφοράς ή και των στρατηγικών χώρων, προβλέπεται ενίσχυση και προβολή του χαρακτήρα κάθε χώρου ώστε να τονίζεται η ιδιαιτερότητά του. Στα πλαίσια ετοιμασίας του Σχεδίου Περιοχής έχουν εντοπιστεί στρατηγικοί χώροι οι οποίοι προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης και αυτοί έχουν επιλεγεί για την υλοποίηση έργων προτεραιότητας. Το καθένα από αυτά τα έργα θα συμβάλει στην αναζωογόνηση της περιοχής, στην αναβάθμιση της εικόνας της και στην επανατοποθέτησή της σε νέο πλαίσιο ανάπτυξης σαν πολυλειτουργικό κέντρο. Αναμένεται ότι τα επιλεγμένα έργα θα λειτουργήσουν σαν σημαντικοί πόλοι έλξης που θα εξελίξουν την περιοχή σαν ένα σημαντικό προορισμό και θα προσελκύσουν επισκέπτες, μόνιμους κατοίκους αλλά και επενδυτές από την πόλη, την Κύπρο και τον ευρύτερο Μεσογειακό χώρο.

14.4.2 Το συνοπτικό πολεοδομικό πρόγραμμα που περιγράφει τα λειτουργικά και χωροδομικά στοιχεία για καθένα από τα σημεία ενδιαφέροντος περιγράφεται στη συνέχεια:

(α) Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας (ΚΠΠ)

Ο Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας προβλέπεται να αποκτήσει υπερτοπικό χαρακτήρα και εμβέλεια. Αναμένεται να φιλοξενήσει μεγάλους, ενιαίους γραφειακούς χώρους, εμπορικές και άλλες παρεμφερείς χρήσεις που σε συνδυασμό με τη χωροδιάταξη των κτιρίων, τη διαχείριση των υπαίθριων χώρων και γενικά το επίπεδο του αστικού σχεδιασμού θα αποτελέσει το σύγχρονο επιχειρηματικό κέντρο της περιοχής, με αυξημένη αστική πυκνότητα και έντονο λειτουργικό αλλά και συμβολικό χαρακτήρα. Στην επαφή του ΚΠΠ με τον παραλιακό δρόμο Λάρνακας – Δεκέλειας στοχεύεται η δημιουργία αστικής πλατείας η οποία θα αποτελεί και τον συνδυαστικό κρίκο μεταξύ του επιχειρηματικού πυρήνα και των αναπτύξεων και αστικών διαμορφώσεων του παραλιακού μετώπου.

(β) Παραλιακός ανοικτός δημόσιος χώρος/ προκουμιά

Σε συνδυασμό με την αναγκαία θωράκιση που θα διενεργηθεί με σκοπό την αποκατάσταση της ακτογραμμής και προστασία της παραλίας, προτείνεται η δημιουργία επίχωσης που θα έχει τη μορφή εκτεταμένου δημόσιου γραμμικού πάρκου, η οποία θα διατρέχει όλο το παραλιακό μέτωπο της περιοχής του Σχεδίου και θα αποτελεί συνδυαστικό στοιχείο με τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης. Για σκοπούς σχεδιασμού αυτού του γραμμικού πάρκου που θα έχει τη μορφή μιας παραθαλάσσιας πολυλειτουργικής πλατείας, χώρου ελεύθερης και ασφαλούς κίνησης, χώρου περιπάτου, παιχνιδιού και χώρου πολλαπλών εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων, προτείνεται όπως διεξαχθεί αρχιτεκτονικός διαγωνισμός με σκοπό

τη διασφάλιση του καλύτερου δυνατού επιπέδου σχεδιασμού και τελικής ποιότητας του έργου.

(γ) Πολυλειτουργικός/ περιβαλλοντικός άξονας οδού Ψηλορείτη

Η οδός Ψηλορείτη (Διαγώνιος) αποτελεί ένα χαρακτηριστικό, λόγω της χάραξής του, δρόμο και ένα διακριτό οδικό άξονα ο οποίος έχει νοητή αφετηρία/ προέκταση το λειτουργικό κέντρο της περιοχής του Αγίου Ιωάννη και κατάληξη το χώρο όπου επιδιώκεται να δημιουργηθεί η κεντρική αστική πλατεία της περιοχής στο ανατολικό μέρος του Κεντρικού Πολυλειτουργικού Πυρήνα. Με το χαρακτηρισμό του ως Άξονα Δραστηριότητας επιδιώκεται ο τονισμός της χρηστικής του συνδρομής στον πολυλειτουργικό χαρακτήρα της περιοχής και τόνωση των κοινόχρηστων χρήσεων και δραστηριοτήτων κατά μήκος του, ώστε να αποτελεί και ένα σηματοδότη και προπομπό άξονα όδευσης προς τον ΚΠΠ. Με τις κατάλληλες διαμορφώσεις, δαπεδοστρώσεις και φυτεύσεις κατά μήκος του, ο επιδιωκόμενος χαρακτήρας θα ενδυναμωθεί περαιτέρω.

(δ) «Τρίγωνο» Λειβαδιών κοίτης ποταμού Αρχάγγελου-Καμίση

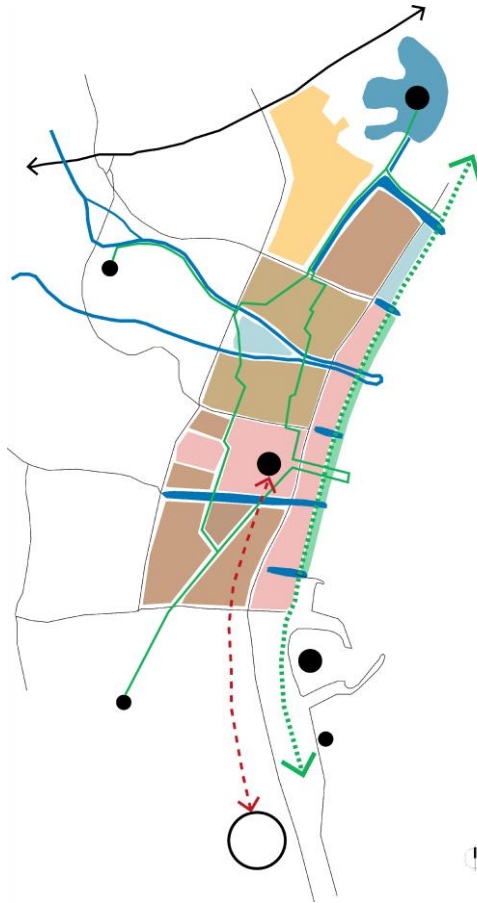
Η τριγωνική περιοχή που διαμορφώνεται από τη συμβολή των παραπόταμων Αρχάγγελου και Καμίση προσφέρεται για τη δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων και γηπέδων. Ο έντονα, λόγω της επιδιωκόμενης χρήσης, κοινόχρηστος χαρακτήρας της περιοχής αυτής θα ενισχύει και ενισχύεται από τα προγραμματιζόμενα από την Τοπική Αρχή έργα εξωραϊσμού και αναδιαμόρφωσης της κοίτης του ποταμού.

(ε) Περιοχή Οικογειτονιών

Η «Οικογειτονιά» αποτελεί σημαντικό συνθετικό και λειτουργικό στοιχείο των οικιστικών περιοχών. Βασίζεται σε ένα νέο μοντέλο αστικής οργάνωσης με πυρήνα ενιαίες οικιστικές αναπτύξεις που εξυπηρετούνται από δίκτυο δρόμων με φιλικές στον πεζό και ποδηλάτη παραμέτρους και οι οποίες συντιθέμενες δημιουργούν γειτονιές με ιδιαίτερα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Η βελτιστοποίηση της μορφής και λειτουργίας μιας οικογειτονιάς προσαρμοσμένης στα χαρακτηριστικά της Κύπρου αλλά και της περιοχής ειδικότερα, θα ήταν σκόπιμο να αποτελέσει το αντικείμενο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού.

(στ) Κηπούπολη (Garden City) Αρκολείβαδα

Η οικιστική περιοχή των Αρκολείβαδων θα μπορούσε να αποτελέσει πρότυπο υφιστάμενης οικιστικής περιοχής, στην οποία θα εφαρμόζονται μέτρα εμπλουτισμού του περιβαλλοντικού της προφίλ και βελτίωσης της ενεργειακής συμπεριφοράς των οικοδομών οι οποίες την συνθέτουν.



14.5 Πολιτική Προαγωγής των Ανέσεων, της Αισθητικής και της Ασφάλειας

Η πολιτική αυτή διέπεται από τις ακόλουθες αρχές ποιοτικού σχεδιασμού:

- (α) Δημιουργία και ενίσχυση αρχιτεκτονικής ταυτότητας μέσω κυρίως της ενθάρρυνσης του καλού σχεδιασμού, της χρήσης κατάλληλων μορφών και υλικών και γενικότερα ποιοτικών αναπτύξεων μέσα και από τη λειτουργία του θεσμού της Επιτροπής Αισθητικού Ελέγχου.
- (β) Προαγωγή καλού αστικού σχεδιασμού που αφορά τη γενικότερη εικόνα της περιοχής, την αλληλεπίδραση διαφόρων αναπτύξεων και τη σωστή αναλογία μεταξύ δομημένου και ελεύθερου χώρου, μέσω της εφαρμογής των ακόλουθων μέτρων:
 - (i) Συσχέτιση των επιμέρους αναπτύξεων με τις συνορεύουσες ιδιοκτησίες αλλά και με τις ευρύτερες επιδιώξεις του αστικού σχεδιασμού (σημεία αναφοράς, οπτικές φυγές κ.λπ.).
 - (ii) Δημιουργία ανοικτών ελεύθερων χώρων κατάλληλου μεγέθους και ορθά συνδεδεμένων μεταξύ τους, ώστε να διασφαλίζεται η ανθρώπινη κλίμακα και να προστατεύεται και εμπλουτίζεται το πράσινο.
 - (iii) Γρήγορη και ορθή αξιοποίηση των κενών τεμαχίων ώστε να αποτελούν μέρος και συνέχεια του όλου σχεδιασμού.
 - (iv) Ολοκληρωμένο και ομοιόμορφο σχεδιασμό δρόμων, συναρτώντας θέματα διακίνησης με θέματα πρόσβασης, τοπιοτέχνησης, φωτισμού, διαφημίσεων κ.λπ.

- (γ) Ανέσεις και ασφάλεια στο χώρο ώστε η περιοχή να προσελκύει τον επισκέπτη καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου και εκτός περιόδων αιχμής με:
- (i) Υιοθέτηση κατάλληλων διαμορφώσεων στους ανοικτούς ελεύθερους χώρους (υποδομές, επίπλωση, τοπιοτέχνηση, φωτισμός, διευκολύνσεις για ΑμεΑ κ.λπ.) ώστε να αποτελούν πραγματικούς και ασφαλείς πόλους έλξης και δραστηριότητας.
 - (ii) Δημιουργία, σε κάθε περίπτωση, συνεχούς υποδομής για διακίνηση πεζών και ποδηλάτων, επιδιώκοντας παράλληλα λύσεις στοάς και αίθρια σε επιμέρους αναπτύξεις.
 - (iii) Εξασφάλιση ελκυστικών και ασφαλών χώρων στάθμευσης που θα συνδέονται με πεζοδρόμους, δίδοντας άμεσα πρόσβαση στην παραλιακή περιοχή, σε εμπορικές περιοχές/ άξονες κ.λπ.



ΜΕΡΟΣ Δ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

15. ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΕΡΓΩΝ - ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

15.1 Γενικά

15.1.1 Η αποτελεσματική εφαρμογή ενός Σχεδίου συναρτάται άμεσα με το χρόνο υλοποίησης των προνοιών του. Ιδιαίτερα στην περίπτωση ενός Σχεδίου Περιοχής για ένα πολύ σημαντικό τμήμα της πόλης, που αποτελεί συνέχεια του παραδοσιακού της κέντρου και καταλαμβάνει σημαντικό μέρος του παραλιακού της μετώπου, τα προβλεπόμενα έργα θα πρέπει να ιεραρχούνται και να υλοποιούνται σύμφωνα με προτεραιότητες και σαφή χρονοδιαγράμματα. Τυχόν αποτυχία στην υλοποίηση έργων δημιουργεί καθυστέρηση ή αναβολή των πρωτοβουλιών που ακολουθούν και επιτείνει δραστικά τις διεργασίες υποβάθμισης και φθοράς ενός τόσο ζωτικού για το αστικό συγκρότημα χώρου. Το επακόλουθο αίσθημα ανασφάλειας στις επενδύσεις καταστρατηγεί έτσι την ίδια τη στρατηγική του Σχεδίου.

15.1.2 Η ιεράρχηση των έργων σύμφωνα με το επιθυμητό αποτέλεσμα και η διαδοχή και διασύνδεσή τους στο χώρο, διαμορφώνουν τις προτεραιότητες και φάσεις υλοποίησης. Ο χρόνος υλοποίησης κάθε φάσης συνιστά το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του όλου προγράμματος. Το αποτέλεσμα είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων, όπως η ορθή επιλογή και διαδοχή των φάσεων, η έγκαιρη πρόβλεψη και διαθεσιμότητα των πόρων και καταμερισμός των δαπανών μεταξύ κράτους, Τοπικών Αρχών και ιδιωτών, αλλά και η παρακολούθηση και συντονισμός του προγράμματος που απαιτεί αποτελεσματικές δομές διαχείρισης. Στην περίπτωση αυτή, πρωταγωνιστικό ρόλο συντονιστή στην προώθηση των έργων του προγράμματος αποτελεί ο Δήμος Λάρνακας σε συνεργασία με τον Δήμο Λειβαδιών, που θα πρέπει να ηγούνται και των περισσότερων δράσεων ενεργού πολεοδομίας.

15.1.3 Ο προγραμματισμός ενός έργου προϋποθέτει, πέραν από τις ίδιες τις κατασκευές, σειρά προεργασιών όπως είναι οι απαλλοτριώσεις (π.χ. σε περίπτωση διάνοιξης δρόμων), η εξασφάλιση της σύμφωνης γνώμης των ιδιοκτητών/ ενοίκων (π.χ. σε περίπτωση πεζοδρόμησης) κ.λπ. Η διασύνδεση κάποιων έργων κρίνεται συχνά αναγκαία λόγω της φύσης τους. Όλες αυτές οι παράμετροι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στην ιεράρχηση, περιγραφή και διαδοχή των έργων που προγραμματίζονται στην περιοχή. Σκοπός ωστόσο του Σχεδίου Περιοχής δεν είναι να ετοιμάσει λεπτομερείς προτάσεις για διαμορφώσεις, αλλά να ετοιμάσει ένα υπόβαθρο (θεσμικό, διαδικαστικό, λειτουργικό) καθώς και ένα πρόγραμμα εξέλιξης των έργων στο χώρο. Υπό την έννοια αυτή, αρκετά από τα έργα θα είναι δυνατό να ανατεθούν μεμονωμένα σε ιδιώτες μελετητές, μέσα από τις καθορισμένες διαδικασίες, διασφαλίζοντας τη συνοχή και λογική του συνόλου.

15.2 Στόχοι Ιεράρχησης

15.2.1 Οι στόχοι του Σχεδίου στον τομέα αυτό συνοψίζονται ως ακολούθως:

- (α) Ολοκλήρωση των έργων που προβλέπονται στο Σχέδιο σε σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε να επιφέρουν έγκαιρα το επιθυμητό αποτέλεσμα.

- (β) Διασφάλιση ανεξάρτητων και συμπληρωματικών φάσεων εφαρμογής ώστε να υπάρξει σταδιακή υλοποίηση, χωρίς να δημιουργείται αναστάτωση στο χώρο.
- (γ) Συνδυασμός έργων κατά το δυνατό, ώστε οι επεμβάσεις να είναι ολοκληρωμένες και να προάγουν το αίσθημα πλήρους εμπλοκής του δημοσίου.
- (δ) Προετοιμασία των έργων προωθώντας εμπρόθεσμα τις αναγκαίες προεργασίες για την εφαρμογή τους.
- (ε) Καταμερισμός του κόστους των έργων μεταξύ κράτους, Τοπικών Αρχών και ιδιωτών, ώστε τα έργα να μπορούν να υλοποιούνται σύμφωνα με τους διαθέσιμους πόρους και με τρόπο που να διασφαλίζεται η ορθή παρακολούθηση και διαχείριση τους.

15.3 Έργα και Φάσεις Υλοποίησης

- 15.3.1 Το Σχέδιο Περιοχής τίθεται πάνω σε μεσοπρόθεσμη βάση και χωρίζεται σε τρεις διαδοχικές φάσεις υλοποίησης. Οι τρεις αυτές φάσεις κατασκευής έργων στοχεύουν να καλύψουν διαδοχικά την προετοιμασία στην εκπόνηση έργων, την εκτέλεση έργων στο παραλιακό μέτωπο (που αποτελεί και το επίκεντρο του Σχεδίου) και την εκτέλεση άλλων συμπληρωματικών έργων στην περιοχή του Σχεδίου.
- 15.3.2 Στο Σχέδιο παρέχεται η ευελιξία αλλαγής φάσης υλοποίησης για κάποια έργα, όταν για αυτά έχει γίνει η αναγκαία προετοιμασία και δεν προκύπτει οποιοδήποτε λειτουργικό ή άλλο πρόβλημα από την κατασκευή τους. Η επιτυχία του όλου αναπτυξιακού προγράμματος θα εξαρτηθεί από την έγκαιρη υλοποίηση των σημαντικότερων έργων, όπως η διαμόρφωση του παραλιακού μετώπου/ προκουμιάς, η διαμόρφωση του κύριου και δευτερεύοντος οδικού δικτύου και δικτύου πεζοδρόμων/ ποδηλατοδρόμων κ.λπ.
- 15.3.3 Οι τρεις φάσεις καθορίζονται ως η Α' Φάση - Έργα Άμεσης Προτεραιότητας, στην οποία περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, το έργο υλοποίησης κατασκευών προστασίας της παραλίας και διαμόρφωσης επίχωσης, η Β' Φάση – Έργα Προτεραιότητας, στην οποία περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, το έργο αναδιαμόρφωσης της κοίτης του ποταμού Αρχάγγελου – Καμίση και η Γ' Φάση – Άλλα Έργα, στην οποία περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, το έργο διαμόρφωσης των υδατορεμάτων. Τα έργα περιγράφονται σε λεπτομέρεια στο Κεφάλαιο 16.
- 15.3.4 Τα διάφορα έργα θα υλοποιηθούν στα πλαίσια ειδικού ενιαίου σχεδιασμού που θα προηγηθεί εκ μέρους της Τοπικής Αρχής καθώς και επιβολής όρων υλοποίησής τους κατά την αδειοδότηση των αναπτύξεων. Σε σχέση με την ανάληψη μέρους των κατασκευαστικών έργων εκ μέρους των ιδιωτών αιτητών, η Πολεοδομική Αρχή και οι αιτητές θα υπογράφουν σχετική συμφωνία με βάση το άρθρο 43 του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου, όπου κρίνεται αναγκαίο.



16. ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

16.1 Γενικά

16.1.1 Τα κύρια έργα προτεραιότητας, τα οποία συνάδουν με τις βασικές αρχές πολεοδομικής αναδιάρθρωσης και αναζωογόνησης της περιοχής του Σχεδίου, περιγράφονται με λεπτομέρεια στη συνέχεια. Τα αναφερόμενα έργα, που σημειώνονται στο Χάρτη 5 «Βασικά Έργα Προτεραιότητας» του Παραρτήματος II, είναι τα ακόλουθα:

Α' Φάση – Έργα Άμεσης Προτεραιότητας

- (α) Επίχωση/ Θωράκιση/ Διαμόρφωση παραλιακού μετώπου/ Παραλιακή Προκυμαία (Promenade)
- (β) Διαμόρφωση/ συμπλήρωση δρόμων πρωταρχικής σημασίας και βασικού δευτερεύοντος οδικού δικτύου

Β' Φάση – Έργα Προτεραιότητας

- (α) Αναδιαμόρφωση κοίτης ποταμού Αρχάγγελου – Καμίτση
- (β) Διαμόρφωση παραλιακού δρόμου (στο σημείο προέκτασης της κεντρικής αστικής πλατείας προς την παραλία και στην περιοχή του Ναυτικού Ομίλου Λάρνακας)
- (γ) Διαμόρφωση Διαγωνίου (Οδός Ψηλορείτη)

Γ' Φάση – Άλλα Έργα

- (α) Ανάδειξη/ Προστασία/ Διαμόρφωση υδατορεμάτων
- (β) Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων/ ποδηλατοδρόμων και σύνδεση με Λίμνη Ορόκλινης, Παραδοσιακό Κέντρο Πόλης, Παραλιακό Πεζόδρομο

16.2 Διαμόρφωση Παραλιακού Μετώπου

16.2.1 Με βάση σχετικές μελέτες που έχουν εκπονηθεί με σκοπό την προστασία της ακτογραμμής από τη διάβρωση, προκύπτει η ανάγκη θωράκισης του μεγαλύτερου μέρους της παραλίας. Σε συνδυασμό με τα αναγκαία έργα ακτοπροστασίας και κατόπιν εκπόνησης ειδικής Ακτομηχανικής Μελέτης, το Σχέδιο προβλέπει τη διενέργεια επίχωσης και τη διαμόρφωση δημόσιου παραλιακού χώρου, ο οποίος μέσα από τον κατάλληλο σχεδιασμό θα παρέχει πέρα από την προστασία του παράκτιου χώρου, και τη δυνατότητα δημιουργίας ενός πολυλειτουργικού πάρκου κατά μήκος της παραλίας, το οποίο να προσφέρεται για πολλαπλές χρήσεις και δραστηριότητες.

16.2.2 Τα στοιχεία που αναμένεται να καθορίσουν την ταυτότητα των χώρων είναι:

- (α) Ποικιλία δαπεδοστρώσεων αλλά και φυτεύσεις δέντρων/ δημιουργία κήπων στις ασφράγιστες επιφάνειες.
- (β) Κατάλληλα χωροθετημένα σκίαστρα με τη χρήση ποικιλίας υλικών (π.χ. εμφανούς σκυροδέματος, ξύλου και μετάλλου).
- (γ) Κανάλια, πίδακες και συντριβάνια.

(δ) Πλωτές κατασκευές/ πλατφόρμες για σκοπούς δημιουργίας καθιστικών χώρων αλλά και ενεργού ψυχαγωγίας σε σχέση με τη θάλασσα.

16.2.3 Τα κατασκευαστικά έργα θα υλοποιηθούν στα πλαίσια ειδικού ενιαίου σχεδιασμού και επιβολής όρων υλοποίησής τους κατά την αδειοδότηση των αναπτύξεων, όπως αναφέρεται στην παράγρ. 15.3.4.

16.3 Διαμόρφωση/ συμπλήρωση δρόμων πρωταρχικής σημασίας και βασικού δευτερεύοντος οδικού δικτύου

Σημαντική παράμετρο στην ορθολογική διαχείριση της οχηματικής και άλλης κυκλοφορίας στην περιοχή του Σχεδίου αποτελεί η πλήρης ανάπτυξη και συμπλήρωση του κυκλοφοριακού οδικού δικτύου που παραμένει ημιτελές σε σχέση με το δημοσιευμένο σχέδιο στο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας. Στοιχεία του δικτύου αυτού θα συνδέουν αφενός τον παράλιο χώρο με την ενδοχώρα και αφετέρου την περιοχή στο σύνολό της με τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης αλλά και της Νήσου, μέσω των αυτοκινητοδρόμων. Άμεση προτεραιότητα θα δοθεί στην υλοποίηση των οδικών πολεοδομικών έργων που αφορούν τη βελτίωση/ διεύρυνση και επέκταση ορισμένων υφιστάμενων βασικών δρόμων (όπως η ολοκλήρωση του άξονα της λεωφόρου Αλ. Παναγούλη και η αξιολόγηση της σύνδεσής του με τον αυτοκινητόδρομο) και παράλληλα η εφαρμογή στοχευμένων μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης και ύφεσης, έτσι ώστε να απαμβλυνθούν οι υφιστάμενες πιέσεις πάνω σε τμήματα του δευτερεύοντος οδικού δικτύου. Η κατάλληλη διαμόρφωση και διαχείριση του προτεινόμενου δικτύου δρόμων δευτερεύουσας σημασίας αποτελεί την τελική φάση εφαρμογής των προνοιών της κυκλοφοριακής πολιτικής που αφορούν το οδικό δίκτυο. Τονίζεται όμως ότι η κυκλοφοριακή πολιτική του Σχεδίου περιλαμβάνει μια σύνθετη και πολυδιάστατη δέσμη μέτρων που πρέπει να υλοποιείται ολοκληρωμένα παράλληλα και όχι αποσπασματικά, με σημαντικότερη αυτή της υλοποίησης/ συμπλήρωσης του οδικού δικτύου πρωταρχικής σημασίας.

16.4 Αναδιαμόρφωση κοίτης ποταμού Αρχάγγελου – Καμίτση

Ο ποταμός Αρχάγγελος – Καμίτσης διέρχεται μέσα από την περιοχή του Σχεδίου και αποτελεί ένα πολύ σημαντικό φυσικό στοιχείο και περιβαλλοντική παράμετρο που θα πρέπει να προστατευθεί, εξωραϊστεί αλλά και αξιοποιηθεί ώστε να ανταποκρίνεται στο ρόλο του ως αγωγός παροχέτευσης των ομβρίων αλλά, μέσω των κατάλληλων διαμορφώσεων, και ως άξονας/ πνεύμονας πρασίνου και χώρος ο οποίος θα φιλοξενεί/ συνοδεύει χρήσεις ενεργού και παθητικής αναψυχής.

16.5 Διαμορφώσεις σε επιλεγμένα σημεία του Παραλιακού Δρόμου

Ο παραλιακός δρόμος Λάρνακας – Δεκέλειας που διέρχεται μέσα από την περιοχή του Σχεδίου είναι χαρακτηρισμένος ως άξονας πρωταρχικής σημασίας με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας. Αυτό καθιστά τη διασταύρωσή του από πεζούς και ποδηλάτες προβληματική. Το Σχέδιο προβλέπει τη λήψη μέτρων κυκλοφοριακής ύφεσης σε επιλεγμένα σημεία του εν λόγω δρόμου, εκεί όπου κρίνεται επιβεβλημένη η δημιουργία διόδων από την ενδοχώρα προς την παραλία. Οι διαμορφώσεις αυτές είναι δυνατό να περιλαμβάνουν υπερέυωση του οδοστρώματος, αλλαγή υλικού (αντί της ασφάλτου), κατάλληλες σημάνσεις κ.λπ.

16.6 Διαμόρφωση και εξωραϊσμός οδού Ψηλορείτη (Διαγωνίου)

Η οδός Ψηλορείτη ή «Διαγώνιος» αποτελεί ένα σημαντικό, από σημειολογική και περιβαλλοντική άποψη, άξονα ο οποίος έχει την αφετηρία του από τη συνοικία γύρω από την εκκλησία του Αγίου Ιωάννη και καταλήγει στον Κεντρικό Πολυλειτουργικό Πυρήνα με νοητή προέκταση μέχρι και το χώρο όπου βρισκόταν η μεγαλύτερη σε μέγεθος πετρελαιοδεξαμενή της περιοχής δίπλα από τη θάλασσα. Επιδίωξη του Σχεδίου είναι όπως ο συγκεκριμένος οδικός άξονας αποτελέσει ένα περιβαλλοντικό δρόμο με ενθάρρυνση της κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατιστών κατά μήκος μιας αλέας με μεγάλα δέντρα που θα καθιστούν ευχάριστο το περπάτημα, με μικρά καταστήματα και με συμβάντα/ χρήσεις τέτοιες που να ελκύουν και τη στάση για ξεκούραση και αναψυχή (καφεστιάτορια κ.λπ.).

16.7 Ανάδειξη/ Προστασία/ Διαμόρφωση υδατορεμάτων

Τα υδατορέματα και κανάλια ομβρίων αποτελούν χαρακτηριστικό στοιχείο της περιοχής του Σχεδίου. Πέραν του συμβολικού τους χαρακτήρα, ο ρόλος τους είναι πολύ σημαντικός καθότι η περιοχή, ιδιαίτερα εκατέρωθεν του ποταμού Αρχάγγελου – Καμίτση, είναι επιρρεπής σε πλημμύρες. Συνεπώς η διατήρηση και αποκατάσταση της λειτουργίας τέτοιων καναλιών – ακόμη και η επέκταση του δικτύου τους – θα πρέπει να θεωρείται σημαντική παράμετρος και κύρια στόχευση του Σχεδίου.

16.8 Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων/ ποδηλατοδρόμων και σύνδεση με Λίμνη Ορόκλινης, Κέντρο, παραλιακό πεζόδρομο

Παράλληλα με το δίκτυο υδατορεμάτων και καναλιών ομβρίων, στο Σχέδιο προβλέπεται και ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων που θα διατρέχουν την περιοχή του Σχεδίου και θα τη συνδέουν με τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης. Τα δύο δίκτυα συχνά συνυπάρχουν ή και συνταυτίζονται δημιουργώντας ενδιαφέρουσες πορείες νερού, πεζών και ποδηλατιστών σε όλη την επικράτεια, επιτυγχάνοντας κρίσιμες συνδέσεις και ουσιαστικά ενοποίηση των λειτουργιών και σημαντικών σημείων αναφοράς του ευρύτερου χώρου της περιοχής του Σχεδίου.



17. ΕΙΔΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

17.1 Γενική Θεώρηση

17.1.1 Η επιδιωκόμενη Ειδική Στρατηγική Ανάπτυξης δίνει τη δυνατότητα διαφοροποίησης καθορισμένων χρήσεων και λειτουργιών σε περιπτώσεις των νέων αναπτύξεων, όπως επίσης και αύξησης πυκνοτήτων, επιδιώκοντας τα ακόλουθα:

(α) Διασφάλιση της πολυλειτουργικότητας της περιοχής, χωρίς αυτή να ανταγωνίζεται το Αστικό Κέντρο της Λάρνακας.

(β) Δραστική διαφοροποίηση του υφιστάμενου καθεστώτος χρήσεων της περιοχής με απομάκρυνση των οχληρών, βιομηχανικών χρήσεων και μετατροπή της σε χώρο φιλοξενίας κυρίως εμπορικών/ επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, τουριστικών εκμεταλλεύσεων, εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων έρευνας και καινοτομίας, χρήσεων αναψυχής/ ψυχαγωγίας αλλά και κατοικίας.

(γ) Αύξηση/ εμπλουτισμός των δημόσιων και ιδιωτικών χώρων πρασίνου.

(δ) Προστασία του περιβαλλοντικού πλούτου της περιοχής.

(ε) Αύξηση των δημόσιων υποδομών (π.χ. χώροι για στάθμευση, κοινωφελείς λειτουργίες).

(στ) Ενθάρρυνση των ενιαίων αναπτύξεων και του οικειοθελούς αστικού αναδασμού.

17.1.2 Η ρύθμιση της πολυλειτουργικότητας και της δυνατότητας αύξησης του συντελεστή δόμησης στο πλαίσιο κάποιου αντισταθμίσιματος για δημόσιο όφελος, μπορεί να διασφαλίσει θετικές επιπτώσεις για την περιοχή του Σχεδίου και ευρύτερα. Η πολυλειτουργικότητα δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς μέσα από το καθορισμένο σύστημα πολεοδομικών ζωνών και χρήσεων γης, επομένως χρειάζεται η συνδρομή ενός συγκεκριμένου πλαισίου πολιτικής το οποίο να προσφέρει τη δυνατότητα αυτή.

17.1.3 Η απόδοση ικανοποιητικών κινήτρων για το αντιστάθμισμα που ζητείται (επιθυμητές χρήσεις, επιπρόσθετοι χώροι πρασίνου, δημόσιοι χώροι στάθμευσης) θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για την εξασφάλιση ενιαίων αναπτύξεων. Η μοναδικότητα της περιοχής στηρίζεται στην ύπαρξη σημαντικού αριθμού μεγάλων ιδιοκτησιών σε άμεση γεινίαση με το κέντρο της πόλης και τη θάλασσα, αλλά και σημαντικές διεθνείς υποδομές (αεροδρόμιο, λιμάνι και μαρίνα). Η ενθάρρυνση ενιαίων αναπτύξεων σε μεγάλα τεμάχια θα προσφέρει σημαντικό όφελος στον αστικό χώρο, όπως μεγάλους ανοικτούς δημόσιους χώρους, ποιότητα περιβάλλοντος, σύγχρονη αστική οργάνωση κ.λπ.

17.1.4 Στην περίπτωση της πολυλειτουργικότητας, ο καθορισμός βασικών και επιθυμητών χρήσεων καθώς και η παροχή ευελιξίας ή και η ενθάρρυνση, με ανάλογη προμοδότηση, στην ανάμιξη χρήσεων σε μεγάλες αναπτύξεις, μπορεί να διασφαλίσει την επιθυμητή πολυλειτουργικότητα. Η ευελιξία είναι απαραίτητη ώστε η πολεοδομική ανάπτυξη να συμβαδίζει με τις ραγδαία μεταβαλλόμενες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες των ημερών μας.

17.1.5 Οι προτεινόμενες ποσοτώσεις εξασφαλίζουν τις βασικές χρήσεις και λειτουργίες στον επιδιωκόμενο βαθμό ενώ συγχρόνως αποδίδουν σημαντική ευελιξία στους

ιδιοκτήτες που θα αιτηθούν πολεοδομική άδεια για να αναπτύξουν τις ιδιοκτησίες τους προσαρμοζόμενοι στις διαφοροποιημένες οικονομικές συνθήκες.

17.1.6 Στη συνέχεια περιγράφονται το πλαίσιο και οι πολιτικές ανάπτυξης για κάθε υποπεριοχή του Σχεδίου παράλληλα με τις προϋποθέσεις, αναπτυξιακές κατευθύνσεις και παρεχόμενα κίνητρα, τα οποία στοχεύουν στην παραγωγή χώρων με σημαντική χρηστική και περιβαλλοντική αξία και ποικιλομορφία.

17.2 Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων (ΖΕΑΑ) – «Βόρεια Ακτή»

A. Βασικές Χρήσεις:

- Τουρισμός
- Γραφεία
- Κατοικία
- Αναψυχή/ Ψυχαγωγία
- Εμπόριο
- Άλλες χρήσεις που κατά την κρίση της Πολεοδομικής Αρχής θα τονώσουν την ποικιλομορφία, επιχειρηματικότητα και τον επιδιωκόμενο χαρακτήρα της περιοχής.

Επιθυμητές Χρήσεις:

- Εκπαίδευση (παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,05:1)
- Πολιτισμός (παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,05:1)
- Έρευνα/ Καινοτομία (παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,05:1)
- Κοινωνική Μέριμνα/ Κέντρα Υγείας (παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,05:1)

B. Διασφάλιση της πολυλειτουργικότητας μέσα από την ανάμιξη βασικών και επιθυμητών χρήσεων:

- (α) Σε ιδιοκτησίες καθαρού εμβαδού μέχρι 20.000 τ.μ. θα επιτρέπονται μόνο οι βασικές χρήσεις με ελεύθερο το συνδυασμό ποσόστωσης τους.
- (β) Σε ιδιοκτησίες καθαρού εμβαδού 20.000 – 30.000 τ.μ. θα είναι υποχρεωτικές οι βασικές χρήσεις (30% ελάχιστο), με ελεύθερο το συνδυασμό ποσόστωσης τους και θα επιτρέπεται/ ενθαρρύνεται ακόμη μια από τις επιθυμητές χρήσεις.
- (γ) Σε ιδιοκτησίες καθαρού εμβαδού 30.000 – 40.000 τ.μ. θα είναι υποχρεωτικές οι βασικές χρήσεις (20% ελάχιστο), με ελεύθερο το συνδυασμό ποσόστωσης τους και θα επιτρέπονται/ ενθαρρύνονται ακόμη δύο από τις επιθυμητές χρήσεις.
- (δ) Σε ιδιοκτησίες καθαρού εμβαδού μεγαλύτερου των 40.000 τ.μ. θα είναι υποχρεωτικές οι βασικές χρήσεις (10% ελάχιστο), με ελεύθερο το

συνδυασμό ποσόστωσης τους και θα επιτρέπονται/ ενθαρρύνονται όλες οι επιθυμητές χρήσεις.

- Γ. Αντισταθμιστικά μέτρα για ενιαία ανάπτυξη των τεμαχίων και ενθάρρυνση της ενοποίησής τους (οικειοθελής αστικός αναδασμός) ανάλογα με το εμβαδόν τους:
- ο 20.000 – 30.000 τ.μ. παρέχεται αντιστάθμισμα αύξησης του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,10:1, με μείωση του ποσοστού κάλυψης στο 40% και παραχώρηση δημόσιου χώρου πρασίνου 17% (αύξηση παραχώρησης δημόσιου χώρου πρασίνου κατά 2% πέραν του απαιτούμενου βάσει των Γενικών Προνοιών Πολιτικής των Τοπικών Σχεδίων, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
 - ο 30.000 – 40.000 τ.μ. παρέχεται αντιστάθμισμα αύξησης του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,20:1, με μείωση του ποσοστού κάλυψης στο 35% και παραχώρηση δημόσιου χώρου πρασίνου 18% (αύξηση παραχώρησης δημόσιου χώρου πρασίνου κατά 3%, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
 - ο 40.000 – 50.000 τ.μ. παρέχεται αντιστάθμισμα αύξησης του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,40:1, με μείωση του ποσοστού κάλυψης στο 30% και παραχώρηση δημόσιου χώρου πρασίνου 19% (αύξηση παραχώρησης δημόσιου χώρου πρασίνου κατά 4%, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
 - ο Σε τεμάχια μεγαλύτερα των 50.000 τ.μ. παρέχεται αντιστάθμισμα αύξησης του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,60:1, με μείωση του ποσοστού κάλυψης στο 25% και παραχώρηση δημόσιου χώρου πρασίνου 20% (αύξηση παραχώρησης δημόσιου χώρου πρασίνου κατά 5%, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
- Δ. Εφαρμογή των κινήτρων για δημιουργία χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση, εφόσον βρίσκεται σε ισχύ τέτοιο Σχέδιο.
- Ε. Ενθάρρυνση συγκεκριμένου σχεδιασμού/ χωροδιάταξης χρήσεων. Στην περίπτωση που ακολουθείται το αστικό πρότυπο χωροδιάταξης για τη συγκεκριμένη περιοχή (βλ. Παράρτημα Ι), τότε η ανάπτυξη θα πριμοδοτείται με πρόσθετο συντελεστή δόμησης της τάξης του 0,10:1.
- ΣΤ. Ενθάρρυνση ανέγερσης περιορισμένου αριθμού ψηλών κτιρίων, τα οποία θα είναι υψηλής αρχιτεκτονικής και ποιοτικής στάθμης ώστε να λειτουργούν ως τοπόσημα και σημεία αναφοράς. Τέτοια κτίρια θα ήταν δυνατό να επιτραπούν σε τεμάχια με ελάχιστο καθαρό εμβαδόν 20.000 τ.μ. και να χωροθετούνται στη μέγιστη δυνατή απόσταση από την παραλία και τα πλαϊνά σύνορα του τεμαχίου.
- Ζ. Αποφυγή ανέγερσης κατασκευών στην παραλιακή ζώνη προστασίας Δα-ZEAA πριν την υλοποίηση της επίχωσης και τη διαμόρφωση της προκουμιάς (promenade). Οι συντελεστές ανάπτυξης της Ζώνης αυτής είναι ταυτόσημοι με τους αντίστοιχους συντελεστές της ZEAA.
- Η. Διασφάλιση των μέγιστων δυνατών οπτικών φυγών προς την παραλία/ θάλασσα, αυξάνοντας τις αποστάσεις των οικοδομών από τα κάθετα προς τη θάλασσα σύνορα των τεμαχίων (τουλάχιστον 6,0 μ.).

- Θ. Δημιουργία αριθμού επιπλέον χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση (20% του απαιτούμενου αριθμού για κάθε ανάπτυξη, σε θέση που θα καθορίζεται από την Πολεοδομική Αρχή και η οποία θα είναι εύκολα προσβάσιμη από το ευρύ κοινό), για σκοπούς καλύτερης εξυπηρέτησης του κοινού που επισκέπτεται την παραλία.
- Ι. Αποφυγή/ απαγόρευση οικοπεδοποίησης για σκοπούς ανέγερσης κατοικιών ή άλλων μεμονωμένων αναπτύξεων, επιτρέποντας μόνο ενιαίες οικιστικές ή άλλες αναπτύξεις.
- ΙΑ. Ο δημόσιος χώρος πρασίνου που θα παραχωρείται, θα χωροθετείται κατά το δυνατόν κατά μήκος του παραλιακού μετώπου.
- ΙΒ. Στις αναπτύξεις που θα υλοποιούνται στη ΖΕΑΑ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η μελλοντική άνοδος της στάθμης της θάλασσας λόγω της κλιματικής αλλαγής.
- ΙΓ. Στην εν λόγω Ζώνη, μετά από χρησιμοποίηση όλων των προαναφερόμενων κινήτρων ή σε συνδυασμό τους, ο αριθμός ορόφων και το επιτρεπόμενο ύψος δεν θα υπερβαίνει τα ανώτατα όρια που καθορίζονται για την περιοχή, δηλαδή ανώτατος αριθμός ορόφων 15 και ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος 68 μέτρα. Νοείται ότι στον ανώτατο αριθμό ορόφων και το ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος θα συμπεριλαμβάνονται και όλες οι εξαιρέσεις στον συντελεστή δόμησης και τυχόν μηχανολογικός/οί όροφος/οι.
- ΙΔ. Πριν τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας για οποιαδήποτε ανάπτυξη, θα πρέπει να διασφαλίζονται τα εξής με σειρά προτεραιότητας:
- (α) καθορισμός εθνικών ορίων για την απορρύπανση εδαφών,
 - (β) αποξήλωση εγκαταστάσεων αποθηκών πετρελαιοειδών και υγραερίου,
 - (γ) εκπόνηση Περιβαλλοντικής Μελέτης Αναφοράς (Environmental Baseline Study), μετά τις εργασίες αποξήλωσης, για τον εντοπισμό βεβαρημένων σημείων (hotspots) ρύπανσης με βάση τις παραμέτρους που θα καθοριστούν και το φυσικό γεωχημικό υπόβαθρο της περιοχής,
 - (δ) εκπόνηση Μελέτης Απορρύπανσης και καθορισμός μεθοδολογίας απορρύπανσης,
 - (ε) απορρύπανση τεμαχίου ή περιοχής λαμβάνοντας υπόψη διεθνή πρότυπα.

Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», το κόστος απορρύπανσης και αποκατάστασης των τεμαχίων στα οποία βρίσκονται οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου, βαραίνει αποκλειστικά τους ιδιοκτήτες των τεμαχίων.

17.3 Κεντρικός Πολυλειτουργικός Πυρήνας (ΚΠΠ) – «Κεντρικός Πυρήνας»

- A. Βασικές Χρήσεις:
- ο Εμπόριο
 - ο Γραφεία
 - ο Κατοικία

- Άλλες χρήσεις που κατά την κρίση της Πολεοδομικής Αρχής θα τονώσουν την ποικιλομορφία, επιχειρηματικότητα και επιδιωκόμενο χαρακτήρα της περιοχής.

Επιθυμητές Χρήσεις:

- Αναψυχή/ Ψυχαγωγία
- Τουρισμός
- Εκπαίδευση Τριτοβάθμια (παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,05:1)
- Πολιτισμός (παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης δόμησης βάσης κατά 0,05:1)
- Έρευνα/ Καινοτομία (παρέχεται αύξηση του συντελεστή βάσης κατά 0,05:1)
- Κοινωνική Μέριμνα/ Κέντρα Υγείας (παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,05:1)

B. Διασφάλιση της πολυλειτουργικότητας μέσα από την ανάμιξη βασικών και επιθυμητών χρήσεων:

- (α) Σε ιδιοκτησίες εμβαδού μέχρι 20.000 τ.μ. θα επιτρέπονται μόνο οι βασικές χρήσεις με ελεύθερο το συνδυασμό ποσόστωσης τους.
- (β) Σε ιδιοκτησίες εμβαδού 20.000 – 30.000 τ.μ. θα είναι υποχρεωτικές οι βασικές χρήσεις (30% ελάχιστο), με ελεύθερο το συνδυασμό ποσόστωσης τους και θα επιτρέπονται ακόμη δύο από τις επιθυμητές χρήσεις.
- (γ) Σε ιδιοκτησίες εμβαδού 30.000 – 40.000 τ.μ. θα είναι υποχρεωτικές οι βασικές χρήσεις (20% ελάχιστο), με ελεύθερο το συνδυασμό ποσόστωσης τους και θα επιτρέπονται ακόμη τρεις από τις επιθυμητές χρήσεις.
- (δ) Σε ιδιοκτησίες εμβαδού μεγαλύτερου των 40.000 τ.μ. θα είναι υποχρεωτικές οι βασικές χρήσεις (10% ελάχιστο), με ελεύθερο το συνδυασμό ποσόστωσης τους και θα επιτρέπονται όλες οι επιθυμητές χρήσεις.

Γ. Αντισταθμιστικά μέτρα για ενιαία ανάπτυξη των τεμαχίων και ενθάρρυνση της ενοποίησης τους (οικειοθελής αστικός αναδασμός) ανάλογα με το εμβαδόν τους:

- 20.000 – 30.000 τ.μ. παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,10:1, με μείωση του ποσοστού κάλυψης στο 40% και παραχώρηση δημόσιου χώρου πρασίνου 17% (αύξηση παραχώρησης δημόσιου χώρου πρασίνου κατά 2% πέραν του απαιτούμενου βάσει των Γενικών Προνοιών Πολιτικής των Τοπικών Σχεδίων, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
- 30.000 – 40.000 τ.μ. παρέχεται αντιστάθμισμα αύξησης του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,20:1, με μείωση του ποσοστού κάλυψης στο 35% και παραχώρηση δημόσιου χώρου πρασίνου 18% (αύξηση παραχώρησης δημόσιου χώρου πρασίνου κατά 3%, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).

- ο 40.000 – 50.000 τ.μ. παρέχεται αντιστάθμισμα αύξησης του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,40:1, με μείωση του ποσοστού κάλυψης στο 30% και παραχώρηση δημόσιου χώρου πρασίνου 19% (αύξηση παραχώρησης δημόσιου χώρου πρασίνου κατά 4%, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
 - ο Σε τεμάχια μεγαλύτερα των 50.000 τ.μ. παρέχεται αντιστάθμισμα αύξησης του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,60:1, με μείωση του ποσοστού κάλυψης στο 25% και παραχώρηση δημόσιου χώρου πρασίνου 20% (αύξηση παραχώρησης δημόσιου χώρου πρασίνου κατά 5%, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
- Δ. Εφαρμογή των κινήτρων για δημιουργία χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση, εφόσον βρίσκεται σε ισχύ τέτοιο Σχέδιο.
- Ε. Ενθάρρυνση ανέγερσης περιορισμένου αριθμού ψηλών κτιρίων, τα οποία θα είναι υψηλής αρχιτεκτονικής και ποιοτικής στάθμης ώστε να λειτουργούν ως τοπόσημα και σημεία αναφοράς. Τέτοια κτίρια θα ήταν δυνατό να επιτραπούν σε τεμάχια με ελάχιστο καθαρό εμβαδόν 20.000 τ.μ. και να χωροθετούνται στη μέγιστη δυνατή απόσταση από τα πλαϊνά σύνορα του τεμαχίου ώστε να αποφεύγεται τυχόν αρνητικός επηρεασμός γειτονικών ιδιοκτησιών.
- ΣΤ. Δημιουργία αριθμού επιπλέον χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση (10% του απαιτούμενου αριθμού για κάθε ανάπτυξη δομήσιμου εμβαδού πέραν των 2.000τ.μ., σε θέση που θα καθορίζεται από την Πολεοδομική Αρχή και η οποία θα είναι εύκολα προσβάσιμη από το ευρύ κοινό), για σκοπούς καλύτερης εξυπηρέτησης του κοινού που επισκέπτεται την κεντρική αυτή περιοχή.
- Ζ. Αποφυγή/ απαγόρευση οικοπεδοποίησης για σκοπούς ανέγερσης κατοικιών ή άλλων μεμονωμένων αναπτύξεων, επιτρέποντας μόνο ενιαίες οικιστικές ή άλλες αναπτύξεις.
- Η. Στα τεμάχια (οικόπεδα) που με βάση το προηγούμενο αναπτυξιακό καθεστώς ενέπιπταν σε Οικιστική Ζώνη Κα7, σε περίπτωση που αναπτυχθούν ως ανεξάρτητα, μεμονωμένα οικόπεδα, είναι δυνατή η οικιστική ανάπτυξη με βάση τους συντελεστές της Ζώνης Κα5. Σε περίπτωση που θα ενοποιούνται για σκοπούς ενιαίας οικιστικής ανάπτυξης, τότε θα ισχύουν οι συντελεστές της Ζώνης Κα4.
- Θ. Στην εν λόγω Ζώνη, μετά από χρησιμοποίηση όλων των πιο πάνω κινήτρων ή σε συνδυασμό τους, ο αριθμός ορόφων και το επιτρεπόμενο ύψος δεν θα υπερβαίνει τα ανώτερα όρια που καθορίζονται για την περιοχή, δηλαδή ανώτατος αριθμός ορόφων 20 και ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος 90 μέτρα. Νοείται ότι στον ανώτατο αριθμό ορόφων και το ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος θα συμπεριλαμβάνονται και όλες οι εξαιρέσεις στον συντελεστή δόμησης και τυχόν μηχανολογικός/οί όροφος/οι.
- Ι. Πριν τη χορήγηση πολεοδομικής άδειας για οποιαδήποτε ανάπτυξη, θα πρέπει να διασφαλίζονται τα εξής με σειρά προτεραιότητας:
- (α) καθορισμός εθνικών ορίων για την απορρύπανση εδαφών,
 - (β) αποξήλωση εγκαταστάσεων αποθηκών πετρελαιοειδών και υγραερίου,

- (γ) εκπόνηση Περιβαλλοντικής Μελέτης Αναφοράς (Environmental Baseline Study), μετά τις εργασίες αποξήλωσης, για τον εντοπισμό βεβαρημένων σημείων (hotspots) ρύπανσης με βάση τις παραμέτρους που θα καθοριστούν και το φυσικό γεωχημικό υπόβαθρο της περιοχής,
- (δ) εκπόνηση Μελέτης Απορρύπανσης και καθορισμός μεθοδολογίας απορρύπανσης,
- (ε) απορρύπανση τεμαχίου ή περιοχής λαμβάνοντας υπόψη διεθνή πρότυπα.

Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», το κόστος απορρύπανσης και αποκατάστασης των τεμαχίων στα οποία βρίσκονται οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών και υγραερίου, βαραίνει αποκλειστικά τους ιδιοκτήτες των τεμαχίων.

17.4 Ζώνη Αθλητικών Διευκολύνσεων (ΖΑΔ1) – «Τρίγωνο Λειβαδιών»

- A. Ενθάρρυνση κυρίως Οργανωμένων Αθλητικών Κέντρων και άλλων παρεμφερών αναπτύξεων με σκοπό τον εμπλουτισμό της αθλητικής υποδομής της πόλης αλλά και ευρύτερα.
- B. Ικανοποίηση των ακόλουθων προϋποθέσεων:
 - (α) Ελάχιστο καθαρό εμβαδόν τεμαχίου της τάξης των 20.000 τ.μ.
 - (β) Μέγιστο ποσοστό κάλυψης 0,15:1, ανώτατος συντελεστής δόμησης 0,25:1 και αριθμός ορόφων μέχρι δύο (2).
 - (γ) Απόσταση οικοδομών από σύνορα τουλάχιστον 20 μ. Σε περίπτωση κατασκευής γηπέδων ποδοσφαίρου και παρόμοιων εγκαταστάσεων, η ελάχιστη απόσταση από τα σύνορα αυξάνεται στα 30 μ.
 - (δ) Ελάχιστος αριθμός χώρων στάθμευσης 150 χώροι και ένας (1) επιπλέον χώρος για κάθε 100 τ.μ. πέραν των 20.000 τ.μ. γηπέδου.
 - (ε) Δυνατότητα συμπερίληψης στην ανάπτυξη ξενώνων διαμονής των αθλητών και άλλων υποστηρικτικών χρήσεων όπως εστιατόριο, κατάστημα αθλητικών ειδών, περίπτερο, μικρό ιατρείο, κατάστημα ειδών υγιεινής διατροφής, κ.ο.κ. Το δομήσιμο εμβαδόν των πιο πάνω χρήσεων δεν θα υπερβαίνει το 10% του συνολικού δομήσιμου εμβαδού του έργου ή τα 500 τ.μ. (20% του συνολικού δομήσιμου εμβαδού του έργου ή τα 1.000 τ.μ. στην περίπτωση που διατίθενται και ξενώνες) οποιοδήποτε από τα δύο είναι μικρότερο.
- Γ. Σε τεμάχια μικρότερου εμβαδού των 20.000 τ.μ. παρέχεται δυνατότητα δημιουργίας μικρότερων εγκαταστάσεων αθλητικής υποδομής που να συνάδει ή να λειτουργεί υποστηρικτικά με τις χρήσεις των Οργανωμένων Αθλητικών Κέντρων. Το ποσοστό κάλυψης δεν θα υπερβαίνει το 0,35:1, ο συντελεστής δόμησης το 0,60:1 και ο αριθμός ορόφων τους δύο.
- Δ. Στα τεμάχια που με βάση το προηγούμενο αναπτυξιακό καθεστώς ενέπιπταν σε Οικιστική Ζώνη παρέχεται δυνατότητα ενιαίας οικιστικής ανάπτυξης (Οικογειονιά) με βάση τους συντελεστές ανάπτυξης της Ζώνης Κα6.

- Ε. Αποφυγή/ απαγόρευση οικοπεδοποίησης για σκοπούς ανέγερσης κατοικιών ή άλλων μεμονωμένων αναπτύξεων, επιτρέποντας μόνο ενιαίες οικιστικές ή άλλες παρεμφερείς με τον αθλητισμό αναπτύξεις.

17.5 Ζώνη Αθλητικών Διευκολύνσεων (ΖΑΔ2) – «Ναυτικός Όμιλος»

- Α. Χωροθέτηση μόνο παρεμφερών με τον αθλητισμό (κατά προτίμηση ναυταθλητισμό) αναπτύξεων, που θα συμπληρώνουν/ ενισχύουν τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Λάρνακας, με σκοπό τον εμπλουτισμό της αθλητικής υποδομής της περιοχής και της πόλης. Δυνατότητα να επιτραπούν και χρήσεις που έχουν σχέση με το υγρό στοιχείο της θάλασσας (π.χ. ενυδρείο, μουσείο ναυτικής ιστορίας κ.λπ.) όπως και ήπιες χρήσεις αναψυχής/ ψυχαγωγίας, ως συμπληρωματικές χρήσεις των προαναφερόμενων βασικών/ επιθυμητών χρήσεων.
- Β. Αποφυγή/ απαγόρευση οικοπεδοποίησης για σκοπούς ανέγερσης κατοικιών ή άλλων μεμονωμένων αναπτύξεων, επιτρέποντας μόνο παρεμφερείς με τον αθλητισμό αναπτύξεις.

17.6 Ζώνη Τουρισμού και Οικογειτονιών (Τ-ΟΙΚ) – «Οικογειτονιές»

- Α. Ενθάρρυνση κυρίως τουριστικών αναπτύξεων και οικιστικής χρήσης με βασικά οικολογικά/ περιβαλλοντικά και βιοκλιματικά γνωρίσματα. Τόσο η χωροδιάταξη όσο και τα επιμέρους μορφολογικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά θα εναρμονίζονται με τις βασικές αρχές περιβαλλοντικού σχεδιασμού και αειφόρου ενεργειακής συμπεριφοράς. Στόχος, μεταξύ άλλων, της παρούσας πολιτικής είναι να διαφυλάξει τα μεγάλα τεμάχια που υπάρχουν στην περιοχή για ξενοδοχειακή και ενιαία/ οργανωμένη οικιστική ανάπτυξη και να ενθαρρύνει την ενοποίηση άλλων μικρότερων.
- Β. Στην περίπτωση των τουριστικών αναπτύξεων, ικανοποίηση των ακόλουθων προϋποθέσεων:
- (α) Αποφυγή/ απαγόρευση ανέγερσης κατοικίας σε τεμάχια τα οποία κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος Σχεδίου είχαν εγγεγραμμένο εμβαδόν μεγαλύτερο των 25.000 τ.μ. Η πρόνοια αυτή ισχύει και στην περίπτωση τεμαχίων τα οποία έχουν μερικώς αναπτυχθεί με άλλη χρήση αλλά παραμένει ως υπόλοιπο συγκεντρωμένο καθαρό εμβαδόν έκτασης τουλάχιστον 25.000 τ.μ.
 - (β) Σε περίπτωση μη ανεπτυγμένων ή μερικώς ανεπτυγμένων τεμαχίων, όπως περιγράφεται πιο πάνω, καθώς και σε περίπτωση ενοποίησης τεμαχίων, προκειμένου το εμβαδόν τους να ανέλθει συνολικά στις 25.000 τ.μ. τουλάχιστον, αύξηση του ισχύοντος συντελεστή δόμησης κατά 0,10:1 για σκοπούς ξενοδοχειακής ανάπτυξης.
 - (γ) Εφαρμογή αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού και αειφόρου ενεργειακής συμπεριφοράς.
- Γ. Στην περίπτωση οικιστικής ανάπτυξης, ικανοποίηση των ακόλουθων προϋποθέσεων:

- (α) Αποφυγή/ απαγόρευση οικοπεδοποίησης για σκοπούς ανέγερσης κατοικιών, επιτρέποντας μόνο ενιαίες οικιστικές αναπτύξεις.
- (β) Σε περιπτώσεις τεμαχίων ελάχιστου εμβαδού 10.000 τ.μ. ή σε περίπτωση ενοποίησης τεμαχίων, προκειμένου το εμβαδόν τους να ανέλθει στο ελάχιστο αυτό εμβαδόν, ενθάρρυνση ενιαίας οικιστικής ανάπτυξης με τη μορφή οικογειτονιάς, με αύξηση του ισχύοντος συντελεστή δόμησης κατά 0,20:1.
- (γ) Οι οικογειτονιές θα έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:
- Διαμορφώνονται σε τεμάχιο ελάχιστου εμβαδού 10.000 τ.μ.
 - Τα κτίρια οργανώνονται γύρω από ένα κεντρικό πυρήνα, ανοικτού κοινόχρηστου χώρου/ χώρου πρασίνου προσβάσιμου από όλους, δημιουργώντας την απαραίτητη ιδιωτικότητα αλλά και κοινωνική αλληλεπίδραση σε μια συνεκτική γειτονιά.
 - Εφαρμογή αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού και αειφόρου ενεργειακής συμπεριφοράς στο επίπεδο τόσο του αστικού όσο και του κτιριακού σχεδιασμού.
 - Η ενεργειακή συμπεριφορά των κτιρίων ικανοποιεί τις απαιτήσεις για κτίρια σχεδόν μηδενικής κατανάλωσης (Κατηγορία Ενεργειακής Απόδοσης 'Α') [τα περί Ρύθμισης της Ενεργειακής Απόδοσης των Κτιρίων (Απαιτήσεις και τεχνικά χαρακτηριστικά που πρέπει να πληροί το κτίριο με σχεδόν μηδενική κατανάλωση ενέργειας) Διατάγματα του 2014 και 2020 (ΚΔΠ 366/2014 και ΚΔΠ 122/2020)].
 - Η κυκλοφορία οχημάτων γίνεται στην περίμετρο της Οικογειτονιάς.
 - Ο χαρακτήρας των οδικών συνδέσεων των Οικογειτονιών με τις υπόλοιπες περιοχές βασίζεται στην λογική του woonerf (βλ. Παράρτημα Ι).
 - Προώθηση εναλλακτικών μορφών διακίνησης άλλων από τη χρήση ΙΧ.
 - Γεωμετρικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά οδικής υποδομής φιλικά προς τον πεζό και ποδηλάτη.
 - Οι υδατοπερατές επιφάνειες υπερτερούν ουσιαστικά σε μέγεθος των σφραγισμένων επιφανειών. Οι σφραγισμένες¹ επιφάνειες της ανάπτυξης, περιλαμβανομένης και της οικοδομής, δεν θα ξεπερνούν το 50% του συνολικού εμβαδού του γηπέδου.
 - Στις οικοδομές γίνεται εκτεταμένη χρήση πράσινων στεγών/ φυτεμένων δωματίων.
 - Λαμβάνεται πρόνοια για συλλογή και χρήση του βρόχινου νερού.
 - Λαμβάνεται πρόνοια για σύγχρονες μεθόδους συλλογής/αποκομιδής των απορριμμάτων/ σκυβάλων.
 - Λαμβάνεται πρόνοια για δημιουργία σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

¹ Ως σφραγισμένη επιφάνεια θεωρείται οποιαδήποτε επιφάνεια έχει καλυφθεί από σκληρό/ μη διαπερατό υλικό (π.χ. σκυρόδεμα, άσφαλτος, πέτρα).

Δ. Στην περιοχή περιλαμβάνεται τμήμα του ποταμού Αρχάγγελου – Καμίση το οποίο έχει αναγνωρισθεί ως Περιοχή Δυνητικού Σημαντικού Κινδύνου Πλημμύρας. Σε σχέση με τις περιοχές όπου δυνητικά υπάρχει ενδεχόμενο (δυνητικά σημαντικός κίνδυνος) πλημμύρας, οι οποίες δείχνονται στο Χάρτη 4 «Ζώνες Επικινδυνότητας Πλημμύρας» του Παραρτήματος II, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) Σε περιοχές με πιθανότητα εμφάνισης πλημμύρας 20 έτη, τεμάχια τα οποία με βάση το προηγούμενο αναπτυξιακό καθεστώς είχαν δικαίωμα ανάπτυξης (σε περιοχή εντός ορίου ανάπτυξης), θα πρέπει κατά το σχεδιασμό της ανάπτυξης να λαμβάνεται υπόψη το σοβαρό ενδεχόμενο πλημμύρας και να λαμβάνονται προς τούτο όλα τα απαραίτητα προληπτικά/ αποτρεπτικά μέτρα (π.χ. αποφυγή δημιουργίας υπογείων, περιορισμός σφραγισμένων επιφανειών, χρήση φυτεμένων στεγών/ δωμάτων, χρήση pilotis κ.λπ.).
- (β) Σε περιοχές με πιθανότητα εμφάνισης πλημμύρας 100 έτη, δεν θα επιτρέπεται η χωροθέτηση κοινωνικών υποδομών (π.χ. σχολεία, νοσοκομεία κ.λπ.) και ρυπογόνων χρήσεων.
- (γ) Σε περιοχές εντός του πλημμυρικού πεδίου των 500 ετών, όπως και σε κάθε άλλη περίπτωση (πλημμυρικά πεδία 20 και 100 ετών αλλά και εκτός αυτών στην ευρύτερη περιοχή του Σχεδίου), θα πρέπει να γίνεται προώθηση πρακτικών μείωσης και διαχείρισης της απορροής ομβρίων από δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους μέσω της χρήσης διαπερατών επιφανειών και εκτενών δεντροφυτεύσεων στους εξωτερικούς χώρους σε δημόσια κτίρια (π.χ. σχολεία), πλατείες, πάρκα κ.λπ. αλλά και σε ιδιωτικές αναπτύξεις.
- (δ) Επιπρόσθετα των πιο πάνω, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να εφαρμόζονται οι πρόνοιες της εκάστοτε ισχύουσας Εντολής του Υπουργού Εσωτερικών αναφορικά με τη σφράγιση του εδάφους.

Σε περιπτώσεις αιτήσεων για ανάπτυξη σε ιδιοκτησίες που περιλαμβάνονται στην Περιοχή Δυνητικού Σημαντικού Κινδύνου Πλημμύρας, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιβάλει οποιαδήποτε επιπρόσθετα μέτρα μετά από διαβούλευση με το αρμόδιο Τμήμα Αναπτύξεως Υδάτων.

Ε. Για ενθάρρυνση της κατασκευής φυτεμένων δωμάτων/ στεγών και για την ενίσχυση του φιλικού προς το περιβάλλον και οικολογικού χαρακτήρα των αναπτύξεων στην περιοχή, αλλά και για μείωση των έντονων απορροών ομβρίων που επιτείνουν τα φαινόμενα πλημμυρών, το 25% του εμβαδού χώρων με στέγαση από φυτεμένο δώμα/ στέγη, στον συγκεκριμένο όροφο, δεν θα λογίζεται για σκοπούς υπολογισμού του συντελεστή δόμησης.

17.7 Ζώνη Εξειδικευμένων Αναπτύξεων (ΕΞΑΝ) – «Καλαμιώνες»

- A. Στη Ζώνη αυτή θα επιτρέπονται οι κατηγορίες επιτρεπόμενων χρήσεων που προβλέπονται στο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας, πλην των Τηλεοπτικών ή/ και Ραδιοφωνικών Σταθμών και των μεμονωμένων μίνι γηπέδων ποδοσφαίρου.
- B. Πέραν των υπόλοιπων τύπων ΕΞΑΝ, επιτρεπόμενων και καθορισμένων στο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας, θα επιτρέπονται και εγκαταστάσεις οικοτουρισμού που θα σχετίζονται με τον τουρισμό υπαίθρου. Το ποσοστό κάλυψης δεν θα

υπερβαίνει το 0,25:1, ο συντελεστής δόμησης το 0,40:1 και ο αριθμός ορόφων τους δύο (2). Η συγκεκριμένη μορφή τουρισμού αποτελεί εναλλακτική μορφή τουρισμού και στοχεύει τόσο στην κοινωνικοοικονομική στήριξη και ανάπτυξη μιας περιοχής όσο και στην προστασία, ανάπτυξη και αξιοποίηση περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών. Οι επιτρεπόμενες τουριστικές αναπτύξεις αφορούν τουριστικά καταλύματα που εμπίπτουν στην κατηγορία των τουριστικών χωριών ή ξενοδοχείων. Οι επιτρεπόμενες αναπτύξεις συστήνεται να ικανοποιούν κατά το δυνατό και κάποια πρόσθετα χαρακτηριστικά τα οποία θα υποβοηθήσουν στην πλήρη ένταξή τους στις αντίστοιχες φιλοξενούσες ή γειτνιάζουσες περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές, καθιστώντας τις πιο φιλικές προς το περιβάλλον. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι τα ακόλουθα:

- (α) Βιοκλιματικός σχεδιασμός που αφορά την ενσωμάτωση παθητικών συστημάτων φυσικού αερισμού, φωτισμού, ηλιασμού, σκιασμού, δροσισμού κ.λπ. με στόχο τη δημιουργία άνετων συνθηκών μικροκλίματος και μικροπεριβάλλοντος.
 - (β) Υψηλή ενεργειακή απόδοση των κτιριακών εγκαταστάσεων για επίτευξη κτιρίων φιλικών προς το περιβάλλον, με το συνδυασμό κτιρίων ενεργειακής απόδοσης κατά το δυνατό Κατηγορίας Α (με αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, με χρήση συστημάτων σταθερού εξοπλισμού τύπου ηλιοθερμικά και φωτοβολταϊκά, για κάλυψη π.χ. μέρους των ενεργειακών αναγκών της ανάπτυξης).
 - (γ) Υψηλό αισθητικό αποτέλεσμα που μπορεί να επιτευχθεί με τον πλήρη σεβασμό του αντίστοιχου αισθητικού πλαισίου του Τοπικού Σχεδίου σε συσχέτισμό με την ευαισθησία των αντίστοιχων περιοχών ανάπτυξης και απώτερο στόχο τη δημιουργία οργανωμένων συγκροτημάτων με ενιαία αισθητική (με ιδιαίτερη έμφαση στις χαράξεις, χρώματα και υλικά) πλήρως προσαρμοσμένα στη γεωμορφολογία και την τοπογραφία της περιοχής καθώς και στην ανθρώπινη κλίμακα, στοιχεία δηλαδή που παραπέμπουν σε μικρούς τουριστικούς οικισμούς υπαίθρου.
 - (δ) Ποιοτικά περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά που προσθέτουν αξία στα τουριστικά καταλύματα. Ως τέτοια προσδιορίζεται η αναλογία σκληρών και μαλακών επιφανειών, το ποσοστό χαμηλού και ψηλού πρασίνου, το δέσιμο με το περιβάλλον της περιοχής, η προστασία/ ανάδειξη/ αξιοποίηση των υφιστάμενων περιβαλλοντικών/ οικολογικών/ πολιτιστικών στοιχείων που βρίσκονται είτε εντός του υπό ανάπτυξη τεμαχίου είτε στην περιβάλλουσα περιοχή και η διαμόρφωση κλειστών/ ημιυπαίθριων/ ανοικτών χώρων για την υποβοήθηση/ φιλοξενία συμπληρωματικών χρήσεων και σχετίζονται με οικολογικές, επιστημονικές, εκπαιδευτικές δραστηριότητες ή δραστηριότητες υπαίθρου, περιπέτειας κλπ.
- Γ. Στην περίπτωση των Κέντρων Πολλαπλού Αθλητικού/ Ψυχαγωγικού Χαρακτήρα και Οργανωμένων Αθλητικών Κέντρων, η ανάπτυξη μπορεί να περιλαμβάνει και εγκαταστάσεις διαμονής των αθλητών λογικού μεγέθους σε σχέση με την ανάπτυξη.
- Δ. Ειδικότερα στις περιπτώσεις των Εξειδικευμένων Ιατρικών Κέντρων, Κέντρων R&D και Κέντρων Πολλαπλού Αθλητικού Χαρακτήρα, ισχύουν αυξημένοι

συντελεστές ανάπτυξης, σε σχέση με ό,τι αναφέρεται στο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας, ως εξής:

- Εξειδικευμένα Ιατρικά/ Διαγνωστικά Κέντρα, Κέντρα Ιατρικής Έρευνας, Ειδικό Τύποι Κλινικών και Ιδιωτικά Νοσοκομεία: Το ποσοστό κάλυψης δεν θα υπερβαίνει το 0,25:1, ο συντελεστής δόμησης το 0,40:1 και ο αριθμός ορόφων τους τρεις (3).
 - Κέντρα πολλαπλού Αθλητικού Χαρακτήρα, Οργανωμένα Αθλητικά Κέντρα Μεγάλης Κλίμακας: Το ποσοστό κάλυψης δεν θα υπερβαίνει το 0,20:1, ο συντελεστής δόμησης το 0,30:1 και ο αριθμός ορόφων τους δύο (2).
 - Κέντρα Έρευνας και Ανάπτυξης και Αναπτύξεις Υψηλής Τεχνολογίας: Το ποσοστό κάλυψης δεν θα υπερβαίνει το 0,25:1, ο συντελεστής δόμησης το 0,40:1 και ο αριθμός ορόφων τους τρεις (3).
- Ε. Αντισταθμιστικά μέτρα για ενιαία ανάπτυξη των τεμαχίων και ενθάρρυνση της ενοποίησης τους (οικειοθελής αστικός αναδασμός) ανάλογα με το εμβαδόν τους:
- 20.000 – 30.000 τ.μ. παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,025:1 (αύξηση παραχώρησης χώρου πρασίνου κατά 2%, πέραν του απαιτούμενου βάσει των προνοιών του Τοπικού Σχεδίου, χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
 - 30.000 – 40.000 τ.μ. παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,05:1 (αύξηση παραχώρησης χώρου πρασίνου κατά 3% χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
 - 40.000 – 50.000 τ.μ. παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,075:1 (αύξηση παραχώρησης χώρου πρασίνου κατά 4% χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
 - Μεγαλύτερου των 50.000 τ.μ. παρέχεται αύξηση του συντελεστή δόμησης βάσης κατά 0,10:1 (αύξηση παραχώρησης χώρου πρασίνου κατά 5% χωρίς αφαίρεση του αντιστοιχούντος δομήσιμου εμβαδού).
- ΣΤ. Στην περιμετρική ζώνη προστασίας της Λίμνης Ορόκλινης δεν θα επιτρέπεται η ανέγερση οποιωνδήποτε κτιριακών εγκαταστάσεων. Θα είναι ωστόσο δυνατή η δημιουργία υπαίθριων χώρων αθλοπαιδιών/ γηπέδων χωρίς συνοδευτικές κατασκευές όπως πυλώνες φωτισμού κ.λπ.

17.8 Οικιστική Περιοχή Κα8 – «Αρκολείβαδα»

- Α. Στην Οικιστική περιοχή των «Αρκολείβαδων» (Οικιστική Ζώνη Κα8 που εκτείνεται στα δυτικά των εγκαταστάσεων του Ναυτικού Ομίλου Λάρνακας), θα είναι δυνατό να τύχουν εφαρμογής οι πρόνοιες για συντελεστές ανάπτυξης της Ζώνης Κα7, νοουμένου ότι:
- (α) Στην περίπτωση νέων οικοδομών θα υιοθετούνται οι αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού με σκοπό τη βέλτιστη ενεργειακή απόδοσή τους.
 - (β) Στην περίπτωση προσθηκών σε υφιστάμενες οικοδομές θα λαμβάνεται πρόνοια για την ενεργειακή αναβάθμιση των οικοδομών αυτών.

Σε αμφότερες τις περιπτώσεις η ενεργειακή απόδοση των οικοδομών θα ικανοποιεί τα πρότυπα για οικοδομές σχεδόν μηδενικής ενεργειακής κατανάλωσης (Κατηγορία Ενεργειακής Απόδοσης 'Α').

- B. Στη συγκεκριμένη περιοχή θα ενθαρρύνεται ο εμπλουτισμός του αστικού τοπίου με περισσότερο πράσινο. Αυτό είναι δυνατό να επιτευχθεί σε σημαντικό βαθμό με πρωτοβουλία της Τοπικής Αρχής και με δεδομένα τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η χωροδιάταξη και χωροδομικά χαρακτηριστικά, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά το δίκτυο κυκλοφορίας πεζών/ οχημάτων, μιας οικογειτονιάς. Σε αυτή τη βάση μπορεί να εφαρμοστεί η αρχή του woonerf (βλ. Παράρτημα Ι) ως πρότυπο αναδιαμόρφωσης υφιστάμενου τριτεύοντος οδικού δικτύου.

17.9 Οικιστική Περιοχή Κα4/ Κα4Α – «Περιοχή Ράντισσον/Διαγωνίου»

- A. Σε τμήμα της ενιαίας, μικτής εμπορικής και οικιστικής περιοχής που διαμορφώνεται βόρεια του κυκλικού κόμβου του λιμανιού (Ζώνη Κα4Α) θα επιτρέπεται/ ενθαρρύνεται, πέρα από την κύρια οικιστική, η χωροθέτηση και άλλων χρήσεων που είναι δυνατό να εξυπηρετήσουν την ευρύτερη περιοχή, όπως Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, Ιατρικά Κέντρα και Νοσηλευτήρια, Υπηρεσίες Κοινωνικής Μέριμνας, Φοιτητικές Εστίες και άλλα παρόμοια.
- B. Στην τριγωνική περιοχή που περιβάλλεται από τους οδικούς άξονες Σπύρου Κυπριανού, Τάσσου Παπαδόπουλου και Ψηλορείτη είναι δυνατή η χωροθέτηση και αστικών ξενοδοχείων.
- Γ. Στις περιπτώσεις κατεδάφισης παλαιών (γερασμένων) ή και υποβαθμισμένων κτιρίων και ανέγερσης νέων, η ανάπτυξη θα πριμοδοτείται με επιπλέον συντελεστή δόμησης ποσοστού 0,20:1, νοουμένου ότι η ανάπτυξη θα αδειοδοτηθεί και υλοποιηθεί εντός πέντε ετών από τη δημοσίευση του παρόντος Σχεδίου.
- Δ. Στις περιπτώσεις πλήρους ανακαίνισης/ αναβάθμισης (στατικής και αρχιτεκτονικής) παλαιών ή και υποβαθμισμένων κτιρίων, η ανάπτυξη θα πριμοδοτείται με επιπλέον συντελεστή δόμησης ποσοστού 0,10:1, νοουμένου ότι η ανάπτυξη θα αδειοδοτηθεί και υλοποιηθεί εντός πέντε ετών από τη δημοσίευση του παρόντος Σχεδίου.

17.10 Ειδικές Πρόνοιες

- 17.10.1 Η περιοχή του Σχεδίου κατηγοριοποιείται στη Ζώνη Γεωλογικής Καταλληλότητας 2, η οποία απαιτεί τη χρήση εξειδικευμένων θεμελιώσεων ανάλογα με το είδος της ανάπτυξης. Για τις αναπτύξεις που εμπίπτουν σε περιοχή με προβληματικό υπέδαφος, ο αιτητής θα προβαίνει σε λεπτομερή εδαφοτεχνική έρευνα και γεωλογική/ γεωτεχνική μελέτη για να καθορίζονται με ακρίβεια οι παράμετροι για ασφαλή θεμελίωση των αναπτύξεων, στη βάση των χαρτών γεωλογικής καταλληλότητας του Τμήματος Γεωλογικής Επισκόπησης.

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

A. Αρχές Αστικής Οργάνωσης

Γειτονιά

1. Αστικό Πλαίσιο

Πώς η ανάπτυξη ανταποκρίνεται στο αστικό πλαίσιο στο οποίο ανήκει;

Θετικές ενδείξεις: Η ανάπτυξη φαίνεται να έχει εξελιχθεί με φυσικό τρόπο σαν κομμάτι του περιβάλλοντός της. Η κατάλληλη αύξηση στην πυκνότητα δόμησης σέβεται τις φόρμες των κτηρίων και του περιβάλλοντος χώρου γύρω από τα όρια του τεμαχίου και των υποδομών κοινής ωφελείας, οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους γειτονικούς χρήστες. Οι φόρμες, η αρχιτεκτονική και η αρχιτεκτονική τοπίου έχουν ως γνώμονα τον τόπο και χρόνο της ανάπτυξης. Η ανάπτυξη συμβάλλει θετικά στο χαρακτήρα και ταυτότητα της γειτονιάς ή περιοχής στην οποία εντάσσεται. Κατάλληλες ανταποκρίσεις έγιναν στην φύση των συγκεκριμένων συνορευουσών καταστάσεων/ χαρακτηριστικών/ δεδομένων.

2. Κοινωνική Ενσωμάτωση

Πόσο εύκολη είναι η χρήση και η προσβασιμότητα της ανάπτυξης;

Θετικές ενδείξεις: Οι καινούργιες κατοικίες/ χρήσεις ικανοποιούν τις προσδοκίες ενός μεγάλου συνόλου ανθρώπων και ενοίκων. Ο σχεδιασμός και η διάταξη κάνει δυνατή την πρόσβαση από όλους. Υπάρχει εύρος δημοσίων, κοινόχρηστων ή/και ιδιωτικών υποδομών και λειτουργιών για παιδιά διαφόρων ηλικιών, γονείς και ηλικιωμένους. Οι χώροι οι οποίοι παρουσιάζονται ως δημόσιοι ανοικτοί χώροι, και έχουν αναληφθεί σαν ιδιωτικά διαχειριζόμενοι, θα πρέπει να είναι σηματοδοτημένοι και προσβάσιμοι και ανοικτοί για όλους. Νέα κτήρια παρουσιάζουν ένα θετικό πρόσωπο στους περαστικούς αποφεύγοντας αχρειαστα οπτικά και υλικά εμπόδια.

3. Συνδέσεις

Πόσο καλά συνδεδεμένη είναι η καινούργια γειτονιά;

Θετικές ενδείξεις: Υπάρχουν ελκυστικές οδοί εντός και εκτός για πεζούς και ποδηλάτες. Η ανάπτυξη είναι τοποθετημένη εντός ή κοντά σε κέντρο μικτών χρήσεων. Η διάταξη της ανάπτυξης προνοεί για υπηρεσία και διαδρομές λεωφορείου. Η διάταξη της ανάπτυξης συνδέεται με υφιστάμενα δίκτυα κυκλοφορίας και με σημεία όπου ο κόσμος επιθυμεί να φτάσει. Κατάλληλες πυκνότητες δόμησης, σε σχέση με την τοποθεσία, βοηθούν την αποδοτικότητα των δημόσιων συγκοινωνιών.

4. Ποικιλία

Πώς η ανάπτυξη προωθεί μια καλή μείξη δραστηριοτήτων;

Θετικές ενδείξεις: Δραστηριότητες οι οποίες δημιουργούνται μέσα από την ανάπτυξη συμβάλλουν στην ποιότητα ζωής μέσα στην κοινότητα. Χρήσεις οι οποίες προσελκύουν τον περισσότερο κόσμο, βρίσκονται στους πιο προσβάσιμους χώρους. Γειτονικές χρήσεις και δραστηριότητες είναι συμβατές μεταξύ τους. Οι τύποι οικισμών και το καθεστώς ιδιοκτησίας προσθέτουν στις επιλογές που προσφέρονται στην περιοχή. Δυνατότητα δημιουργίας καταστημάτων, υποδομών και υπηρεσιών, οι οποίες συμπληρώνουν την υφιστάμενη παροχή στην περιοχή.

1. Αποδοτικότητα

Πώς η ανάπτυξη κάνει κατάλληλη χρήση πόρων, συμπεριλαμβανομένης της γης;

Θετικές ενδείξεις: Η πρόταση αξιοποιεί τη δυνατότητα υψηλότερης πυκνότητας δόμησης, λαμβάνοντας υπόψη κατάλληλη προσβασιμότητα με τη χρήση δημοσίων συγκοινωνιών και των στόχων/ σκοπών καλού και σωστού σχεδιασμού. Οι υπαίθριες διαμορφώσεις είναι σχεδιασμένες να προσφέρουν άνεση και βιοποικιλότητα, προστασία κτηρίων και υπαίθριων χώρων από τα φυσικά φαινόμενα, ενσωματώνοντας συστήματα αειφόρου αστικής αποστράγγισης (Sustainable Urban Drainage Systems – SUDs). Κτήρια, κήποι και δημόσιοι χώροι είναι σχεδιασμένοι με κατάλληλη διάταξη για τον καλύτερο ηλιακό προσανατολισμό. Η ανάπτυξη αξιοποιεί κατά προτεραιότητα γη που παλαιότερα χρησιμοποιείτο για άλλες χρήσεις (brownfield development). Προσφέρεται κατάλληλη παροχή υπηρεσιών ανακύκλωσης και επανάχρησης.

2. Διάταξη

Πώς η πρόταση δημιουργεί φιλικούς δρόμους και χώρους;

Θετικές ενδείξεις: Η διάταξη προσαρμόζει διαδρομές με γραμμές επιθυμητές από τους χρήστες, για να δημιουργήσει μια σειρά από συνδεδεμένες και διαδοχικές διαδρομές, οι οποίες ακολουθούνται εύκολα και λογικά από τον κόσμο. Η διάταξη εστιάζει τη δραστηριότητα στους δρόμους με τη δημιουργία ενεργών προσόψεων με κύριες εισόδους που «υπηρετούν» το δρόμο. Οι δρόμοι είναι σχεδιασμένοι σαν χώροι για ανθρώπους, παρά για αυτοκίνητα, βοηθώντας τη δημιουργία μιας χωρικής ιεραρχίας με λιγότερο οχληρές επιφάνειες, τις οποίες μοιράζονται πεζοί, ποδηλάτες και οδηγοί. Έλεγχοι ταχύτητας επιτυγχάνονται μέσα από το σχεδιασμό και τη διάταξη των διαδρομών αντί με τη χρήση κυρτωμάτων οδοστρώματος. Μια πετυχημένη χωροδιάταξη τοποθετεί κάποιους δημόσιους χώρους μπροστά από τις γραμμές των κτηρίων σαν πλατείες ή χώρους πρασίνου, και ορισμένους ημι-ιδιωτικούς χώρους στο πίσω μέρος σαν κοινόχρηστες αυλές.

3. Διακριτότητα

Πώς η πρόταση δημιουργεί αίσθημα ξεχωριστού τόπου (sense of place);

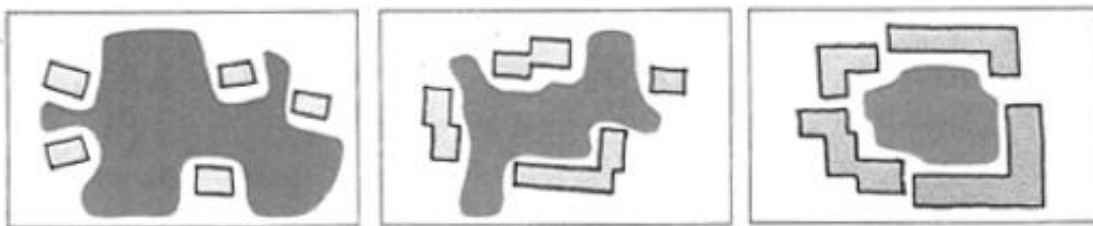
Θετικές ενδείξεις: Ο τόπος έχει αναγνωρίσιμα στοιχεία ούτως ώστε οι κάτοικοι να μπορούν να εξηγήσουν πού ζουν, και συνεπακόλουθα δημιουργούν συναισθηματικούς δεσμούς με τον τόπο. Η ανάπτυξη είναι μια θετική προσθήκη στην ταυτότητα της περιοχής. Η διάταξη εκμεταλλεύεται στο έπακρο τις δυνατότητες οι οποίες παρουσιάζονται από τα υφιστάμενα κτήρια, τοπογραφία και οικολογικά στοιχεία, για να μπορεί ο κόσμος να τη θυμάται. Η πρόταση εκμεταλλεύεται με επιτυχία τις θέσεις θέας από και προς το τεμάχιο ανάπτυξης. Υπάρχει ένα ευδιάκριτο σημείο αναφοράς στην ανάπτυξη, ή οι προτάσεις ενισχύουν τον ρόλο ενός υφιστάμενου κέντρου.

4. Δημόσιος Χώρος

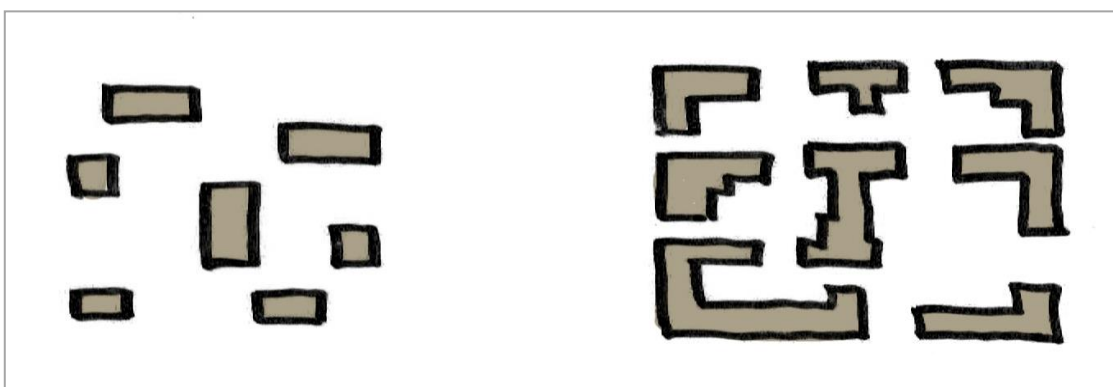
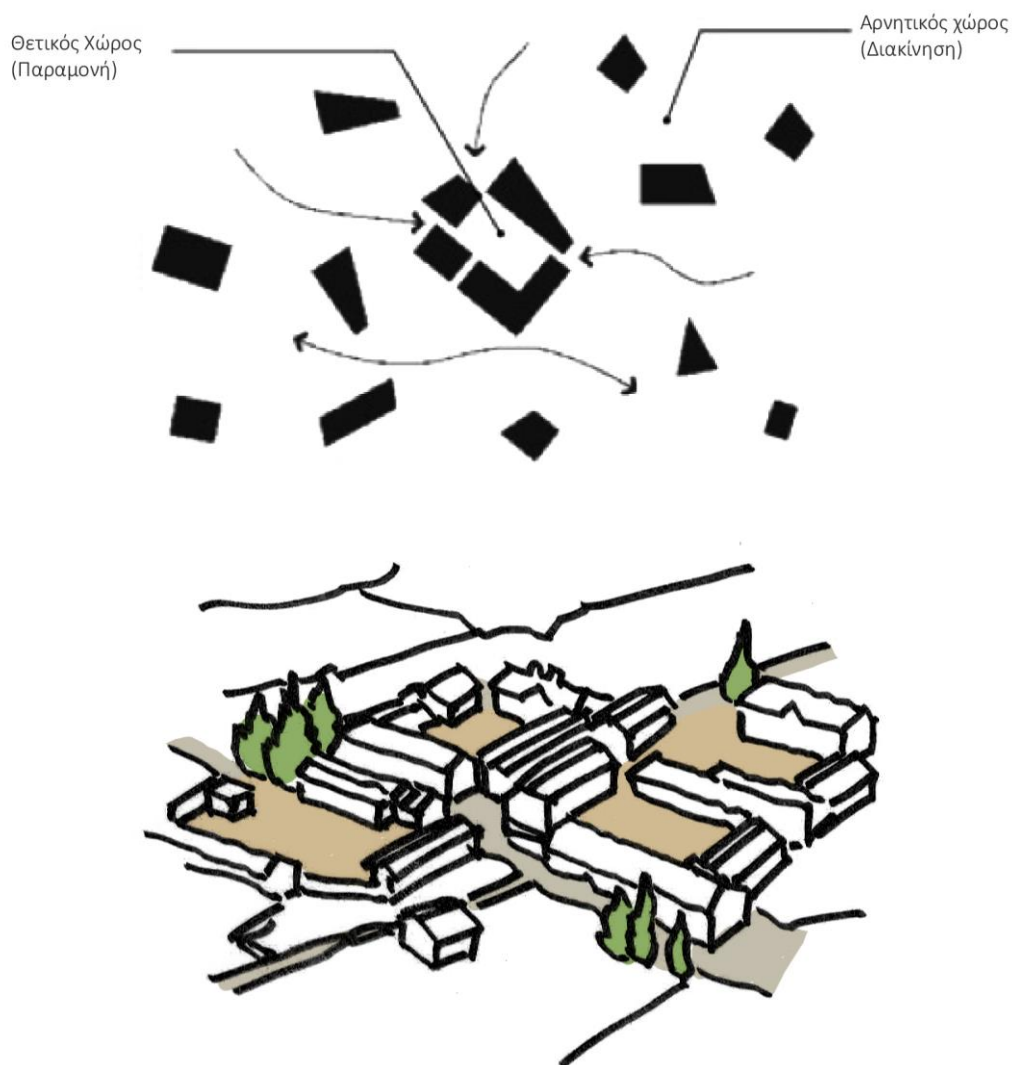
Πόσο ασφαλείς και απολαυστικοί είναι οι δημόσιοι χώροι;

Θετικές ενδείξεις: Όλοι οι ανοικτοί δημόσιοι χώροι «παρακολουθούνται» από τις κατοικίες που τους περιβάλλουν, ούτως ώστε οι χώροι αυτοί να ανήκουν στους κατοίκους και να είναι ασφαλείς για τη χρήση τους. Ο δημόσιος χώρος αποτελεί ένα χρήσιμο στοιχείο ενταγμένο στο σχεδιασμό της ανάπτυξης. Οι παιδότοποι βρίσκονται κάτω από την παρακολούθηση των γύρω κατοικιών, είναι ασφαλείς και προσθέτουν στην ποικιλία και ποιότητα του χώρου της γειτονιάς. Υπάρχει ξεκάθαρη οριοθέτηση μεταξύ των δημόσιων, ημι-ιδιωτικών και ιδιωτικών χώρων. Λαμβάνεται πρόνοια ώστε δρόμοι και χώροι στάθμευσης να σχεδιάζονται κατάλληλα ώστε να λειτουργούν σε αρμονία με το σύνολο του αστικού τοπίου.

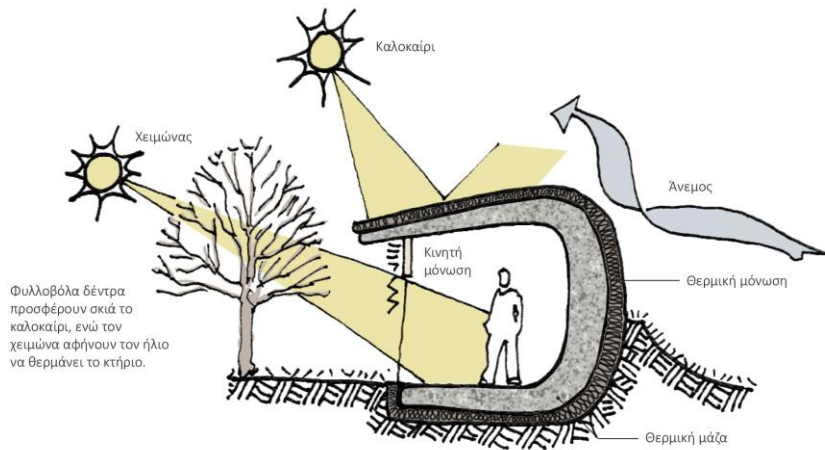
Βαθμός Θετικότητας Χώρου



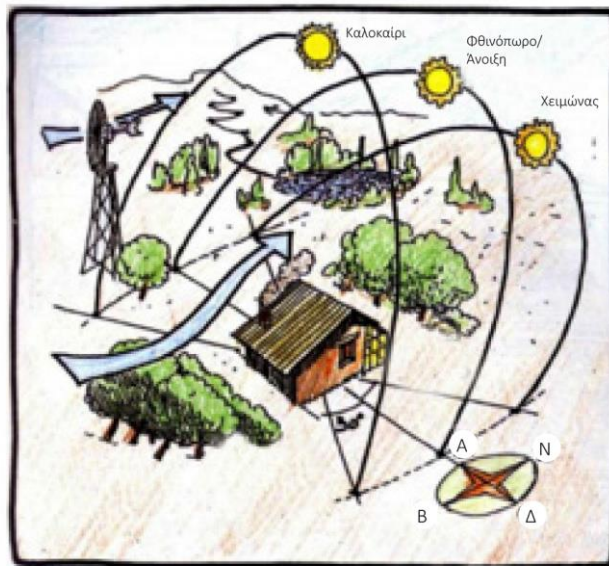
Η παραγωγή θετικού χώρου ενισχύει την αίσθηση του ανήκειν σε μια κοινότητα καθώς και την κοινωνική συνοχή (social cohesion) σε αντίθεση με τον αρνητικό χώρο που ουσιαστικά αποτελεί τα απομεινάρια αστικού χώρου και δεν ευνοεί/ελκεί την παραμονή ή δραστηριοποίηση σε αυτόν αλλά τη διακίνηση μέσω του προς άλλους θετικότερους χώρους.



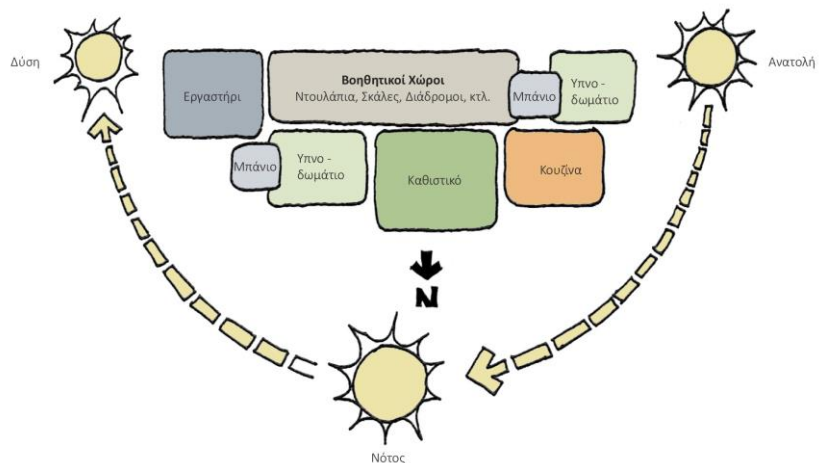
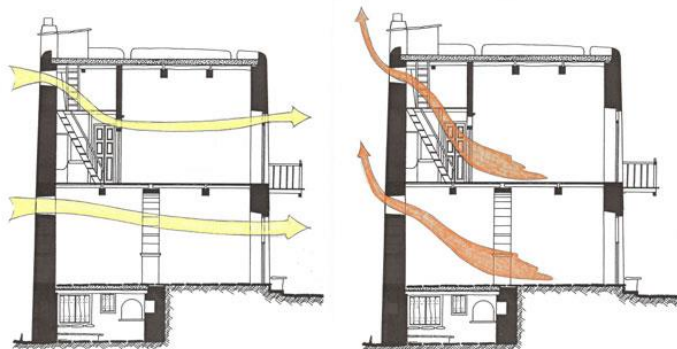
B. Αρχές Βιοκλιματικού Σχεδιασμού

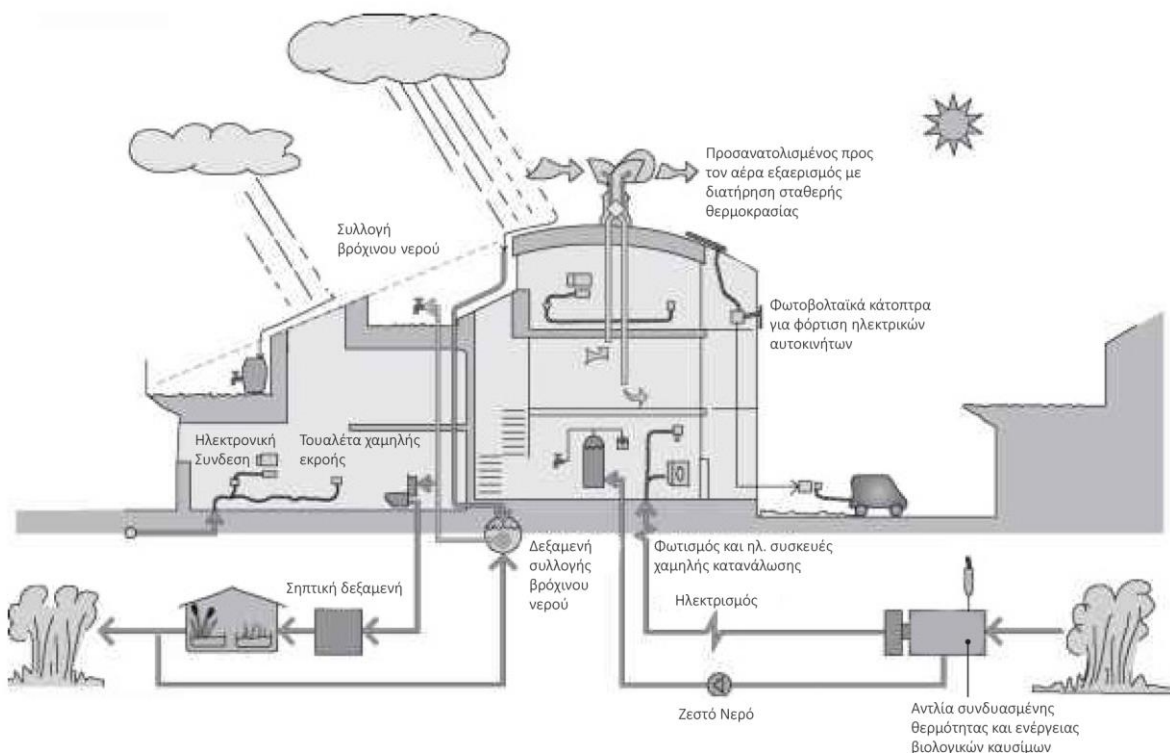


Τα χαρακτηριστικά του κελύφους των οικοδομών (η πρόνοια για κατάλληλη θερμομόνωση και η ύπαρξη θερμικής μάζας τοποθετημένης με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή αποθήκευση ηλιακής ενέργειας) όπως και ο προσανατολισμός, διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ενεργειακή συμπεριφορά τους. Ο νότιος προσανατολισμός, ακόμη και με μικρή απόκλιση από τον άξονα ανατολή-δύση, προσφέρει τη δυνατότητα για μέγιστα ηλιακά κέρδη και θερμική άνεση, χειμώνα και καλοκαίρι.



Πέρα από τα χαρακτηριστικά του κελύφους των οικοδομών όπως και τον ευνοϊκό προσανατολισμό τους, πολύ σημαντικό ρόλο στην ενεργειακή συμπεριφορά των κτιρίων διαδραματίζει και ο φυσικός αερισμός και δροσισμός. Για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να λαμβάνεται πρόνοια για τη δημιουργία ανοιγμάτων για διαμετρή φυσικό αερισμό και εκμετάλλευση των δροσερών ρευμάτων αέρος κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, με παράλληλη δυνατότητα προστασίας από τους ψυχρούς ανέμους τον χειμώνα.



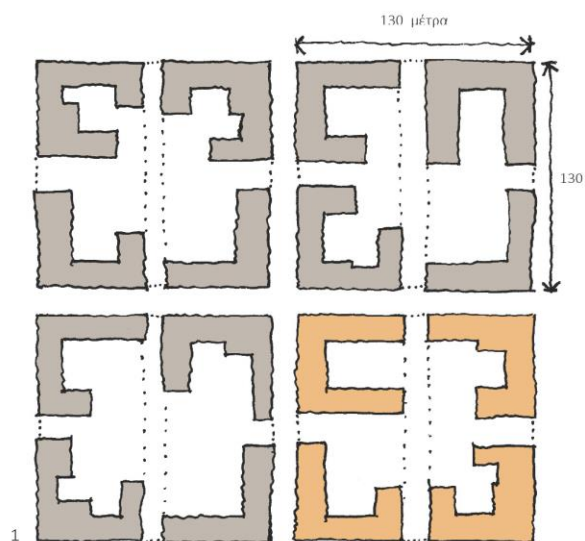


BedZED, Λονδίνο, Μεγάλη Βρετανία

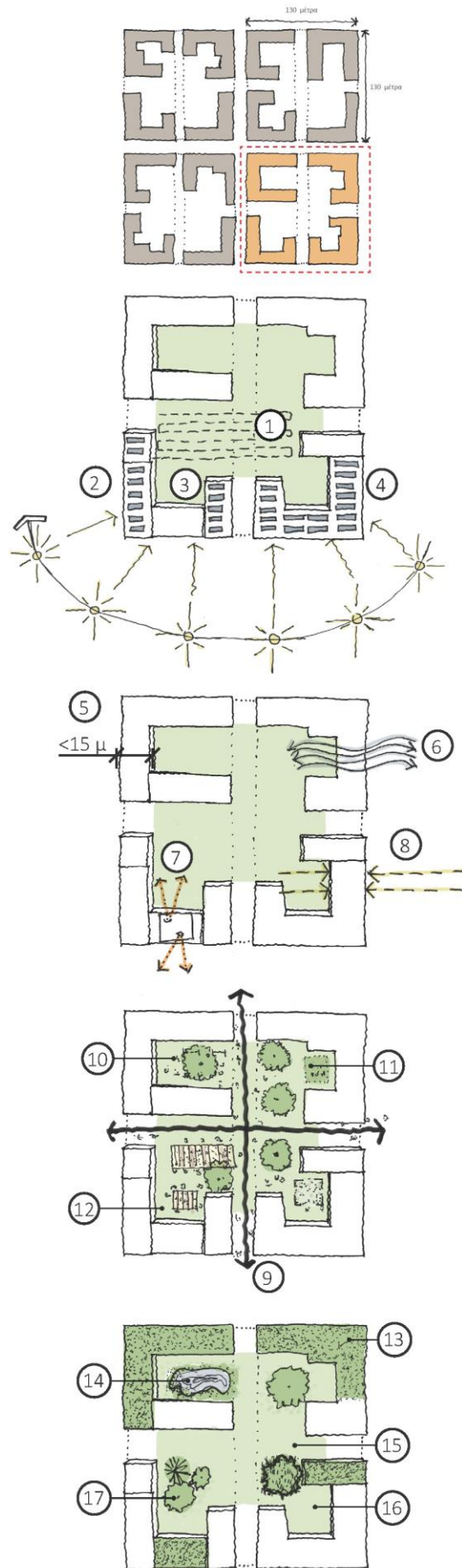
Το παράδειγμα στην κατασκευή σύγχρονων κατοικιών, οικο-συνοικιών, δείχνει το BedZED (Beddington Zero Energy Development). Το BedZED είναι ένα συγκρότημα 100 κατοικιών στο Sutton του Λονδίνου που κατασκευάστηκε με υλικά φιλικά προς το περιβάλλον. Πρόκειται για μια από τις πρώτες καλά οργανωμένες ιδέες, με αξιόλογα αποτελέσματα, κερδίζοντας παγκόσμιες διακρίσεις και βραβεία. Σκοπός του είναι η μικρότερη κατανάλωση ενέργειας και η αποφυγή άσκοπης σπατάλης νερού. Δημιουργήθηκε από τον αρχιτέκτονα Bill Dunster, για την εταιρεία «Peabody Trust», η οποία ειδικεύεται στο «social housing». Ορισμένες από τις βασικές τεχνικές που χρησιμεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος και υλοποιούνται στο BedZED είναι:

Το ηλεκτρικό ρεύμα προέρχεται αποκλειστικά από την ηλιακή ενέργεια, που παράγεται από τα φωτοβολταϊκά κύτταρα. Το νερό ανακυκλώνεται και κατά μεγάλο μέρος ξαναχρησιμοποιείται. Φιλτράρεται με τη βοήθεια φυτών και βακτηρίων σε ειδικές δεξαμενές κι έτσι επιτυγχάνεται η εξοικονόμηση του κατά 33%. Η ανακύκλωση απορριμμάτων και η κομποστοποίηση, αποτελούν θεμελιωμένες οικολογικές τεχνικές στο συγκρότημα. Σταθμός συμπαραγωγής θερμότητας και ισχύος, αντί χρήσης πετρελαίου. Παραγωγή βιοκαυσίμων με μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Δημόσιο ηλεκτρικό όχημα για την μεταφορά των ενοίκων. Ειδικά παράθυρα, ανάλογα με τον προσανατολισμό κάθε πλευράς του κτηρίου (υαλοπίνακες στη φωτεινή πλευρά, τριπλά τζάμια στη σκοτεινή). Κήποι στις ταράτσες των κτηρίων. Χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Γ. Τυπολογία Οικογειτονιάς



1. Γενική Διάταξη Οικο-μπλόκς
2. Προοπτικό 21 Ιουνίου
3. Προοπτικό 21 Δεκεμβρίου
4. Κάτοψη 21 Δεκεμβρίου



Οικογειτονιές - Γενικά χαρακτηριστικά

1. Αντλίες Γεωθερμικής Ενέργειας
2. Ηλιακά Πανέλα για κατ' οίκον ζεστό νερό
3. Ηλιακά Πανέλα για Θέρμανση Κατοικιών
4. Φωτοβολταϊκά πανέλα
5. Μικρό Βάθος Κάτοψης (Μικρότερο απο 15 μέτρα)
6. Διαμπερήs φυσικός αερισμός
7. Οπτική επαφή κάθε μονάδας προς το δρόμο και την εσωτερική αυλή
8. Επαρκής φυσικός φωτισμός
9. Προσβασιμότητα
10. Αναψυχή
11. 15 τ.μ. πράσινοs χώροs ανά κάτοικο
12. Καλλιέργειες οπωροκηπευτικών
13. Πράσινα Δώματα και φυτεμένες οροφές
14. Υδάτινα στοιχεία βοηθούν στην μείωση θερμοκρασίας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες
15. Μείωση φαινομένου της Αστικής Θερμνησίδαs (Urban Heat Island)
16. Επιφάνειεs με μεγάλη απορροφητικότητα βρόχινου νερού
17. Ενδημικά φυτά

Απόψεις Οικογειτονιών (Vauban, Freiburg Γερμανία και Hammarby Sjöstad Stockholm Σουηδία)

Οικείο περιβάλλον, ανθρώπινη κλίμακα. Ο προσεκτικός, ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός ιδιωτικού και δημόσιου χώρου διασφαλίζει το αρμονικό δέσιμο και λειτουργία τους.

Εκτεταμένη χρήση ποδηλάτου ως εναλλακτικό μέσο διακίνησης αντί αυτού του ιδιωτικού αυτοκινήτου.



Εσωτερικές αυλές, ποιοτικοί κοινόχρηστοι/δημόσιοι χώροι σχεδιασμένοι αρμονικά με τους αναγκαίους χώρους για ενεργό και παθητική αναψυχή, αρκετούς χώρους πρασίνου καθώς και με τις αναγκαίες υποστηρικτικές υποδομές παροχέτευσης ομβρίων (κανάλια) και, πολύ διακριτικά, τις απαραίτητες υποδομές συλλογής/διαλογής σκυβάλων/απορριμμάτων.

Εκτεταμένη χρήση του απαραίτητου εξοπλισμού για τη βέλτιστη αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Στις οροφές των οικοδομών έχουν τοποθετηθεί, σε πολύ μεγάλη έκταση, φωτοβολταϊκά πάνελα για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.



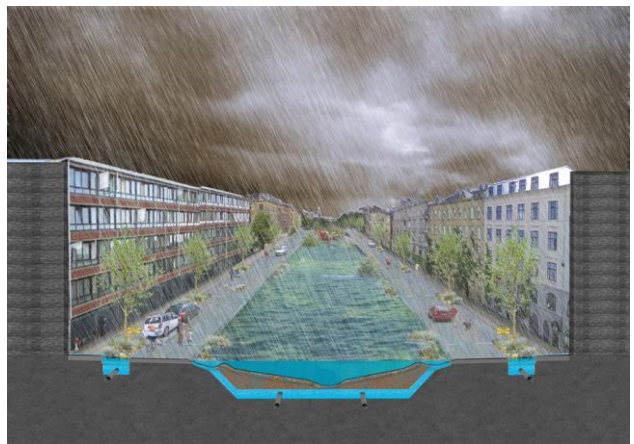
Δ. Woonerf (Περιβαλλοντικός δρόμος)



Το “woonerf” είναι ένα εργαλείο αστικού σχεδιασμού το οποίο έχει τις ρίζες του στην Ολλανδία. Σκοπός είναι να μετασηματιστούν οι δρόμοι από τους χώρους προτεραιότητας των αυτοκινήτων σε κοινόχρηστους χώρους για όλους τους τρόπους διακίνησης, συμπεριλαμβανομένων των πεζών. Τα Woonerf έχουν σχεδιαστεί για να κάνουν τον οδηγό να αισθάνεται άβολα, αναγκάζοντάς τον έτσι να μειώσει την ταχύτητά του, σε αντίθεση με τη χρήση της παραδοσιακής μεθόδου σημάτων και ταχυτήτων. Ένα woonerf συνδυάζει τις πορείες πεζών και οχημάτων. Αφαιρώντας τα κράσπεδα και κάθε ένδειξη μιας πορείας διακίνησης αυτοκινήτου, προσθέτοντας παράλληλα κατάλληλο εξωραϊσμό και αστική επίπλωση, ο δημόσιος χώρος για τους πεζούς επεκτείνεται στο χώρο που ήταν ο δρόμος. Οι χώροι στάθμευσης είναι διασκορπισμένοι, έτσι ώστε να αποφευχθεί ένας τοίχος αυτοκινήτων που εμποδίζει την πρόσβαση στο δρόμο. Οι καμπύλες χρησιμοποιούνται για τη μείωση των γραμμών ορατότητας για τους οδηγούς. Αν ένας οδηγός είναι σε θέση να δει μια έξοδο από απόσταση, θα προσπαθήσει να φτάσει εκεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα, χωρίς να λάβει υπόψη τους πεζούς. Τα πεζοδρόμια εξαλείφονται επίσης σε ένα woonerf, δεδομένου ότι η ιδέα είναι ότι οι άνθρωποι και τα οχήματα μοιράζονται τον ίδιο χώρο. Σε μια κουλτούρα όπου οι οδηγοί αισθάνονται ότι έχουν προτεραιότητα έναντι των πεζών και των ποδηλατών, ένα woonerf είναι μια μέθοδος αποτελεσματικής αστικής σχεδίασης για να υποστηρίξει το αντίθετο.



Ε. Διαχείριση βρόχινου νερού



Ο σχεδιασμός και τα χαρακτηριστικά των δημόσιων υποδομών και του δημόσιου χώρου ευρύτερα, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες και ειδικές ανάγκες μιας περιοχής. Κυρίως σε περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα πλημμυρών, η πρόνοια για πρόληψη/ αντιμετώπιση του φαινομένου είναι επάναγκες όπως αποτελεί ουσιαστικό παράμετρο κατά τον αστικό και κτιριακό σχεδιασμό.

Η κατασκευή υποδομών στη βάση του αειφόρου σχεδιασμού παροχέτευσης ομβρίων έχει διπλό όφελος αφού πέραν της αποφυγής πλημμυρών, η συλλογή και φύλαξη των όμβριων υδάτων μπορεί να τύχει ποικίλων χρήσεων καθώς και για εμπλουτισμό των υπόγειων νερών.





Τα παρτέρια βροχής σε συνδυασμό με το οδόστρωμα είναι ένα μέτρο για πρόληψη/ αντιμετώπιση του φαινομένου της πλημμύρας. Σημασία πάντοτε έχει πέρα από τη λειτουργική επάρκεια και ο κατάλληλος σχεδιασμός των κατασκευαστικών λεπτομερειών για σκοπούς επίτευξης ενός ποιοτικού, ελκυστικού δημόσιου χώρου και περιβάλλοντος.



ΣΤ. Πράσινες Στέγες/ Δώματα



Οι στέγες και τα δώματα αποτελούν τις πιο εκτεθειμένες επιφάνειες μέσα σε μια πόλη. Η φύτευση δωμάτων και στεγών συντελεί στο δροσισμό και στη βελτίωση του αστικού μικροκλίματος, μέσω της εξυγίανσης των γειτονικών στρωμάτων αέρα. Οι πράσινες στέγες/ δώματα:

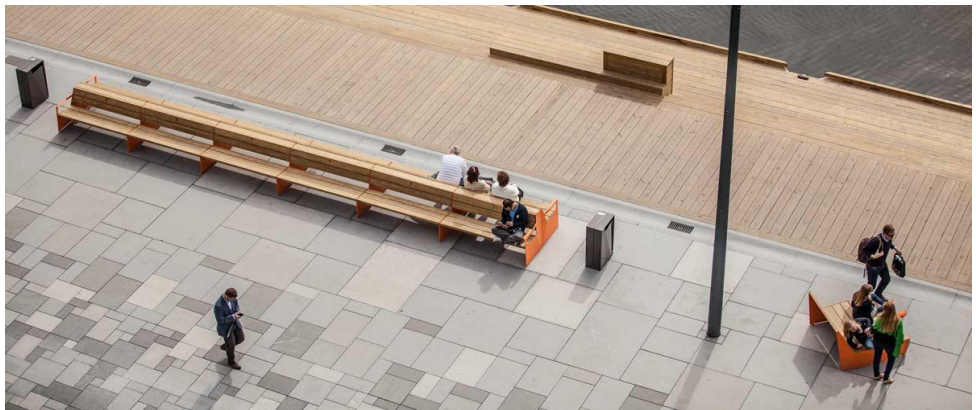
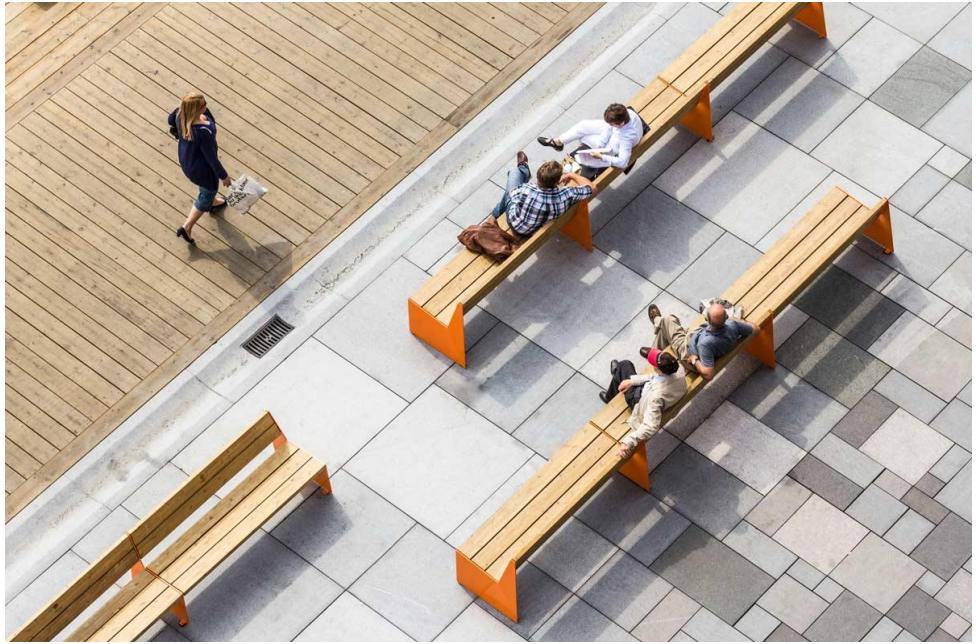
- Βελτιώνουν την ποιότητα του εισπνεόμενου αέρα.
- Συμβάλλουν στην άμβλυση του φαινομένου της αστικής νησίδας θερμότητας.
- Επιτρέπουν την ορθολογική διαχείριση του νερού.
- Συντείνουν στη διατήρηση της βιοποικιλότητας.
- Σε ενεργειακό επίπεδο προσφέρουν εξαιρετική θερμομόνωση.
- Παρέχουν αισθητικά και κοινωνικά οφέλη.

Z. Ποιότητα Αστικού Εξοπλισμού



Μείζον πρόβλημα των σύγχρονων πόλεων είναι η έλλειψη σε ποιότητα και ποσότητα χώρων για κοινωνική συναναστροφή. Ιδιαίτερης σημασίας κρίνεται για ένα αστικό σύνολο η παρουσία ενός κατάλληλα διαμορφωμένου δημόσιου χώρου που θα ικανοποιεί την αρχέγονη ανάγκη του ανθρώπου για επικοινωνία και επικοινωνητικό διάλογο. Ως χώροι κίνησης-στάσης των ατόμων έχουν συνδετικό ρόλο μέσα στο πλέγμα των δραστηριοτήτων, των κτιρίων, των σημείων και των ροών του αστικού περιβάλλοντος. Σε αυτούς αρκετές φορές λαμβάνουν χώρα δραστηριότητες πολιτισμικές, αναψυχής, εμπορικές, αλλά και αθλητικές. Δεν θα πρέπει επίσης να υποτιμηθεί η οπτική ποιότητα που είναι συχνά εξαιρετικά υποβαθμισμένη στις πόλεις μας. Εκτός από την προστασία των ιστορικών κτιρίων και την εναρμόνιση των νέων στο αστικό περιβάλλον, εξίσου σημαντική είναι και η παρουσία του φυσικού στοιχείου στην πόλη. Άλλωστε τα πάρκα, οι κήποι, και οι δεντροφυτεμένες λεωφόροι αποτελούν παραδοσιακά στοιχεία του σχεδιασμού μίας πόλης. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι εξαιρετικά σημαντικά για το οπτικό πεδίο. Η σχεδιαστική και κατασκευαστική ποιότητα και αρτιότητα του ίδιου του χώρου αλλά και του εξοπλισμού που τον συνοδεύει, είναι στοιχεία απαραίτητα ώστε οι παραγόμενοι χώροι να εμπλουτίζουν, αλλά και να απαλύνουν σημαντικά τη σκληρότητα και μονοτονία ενός αστικού δομημένου περιβάλλοντος.



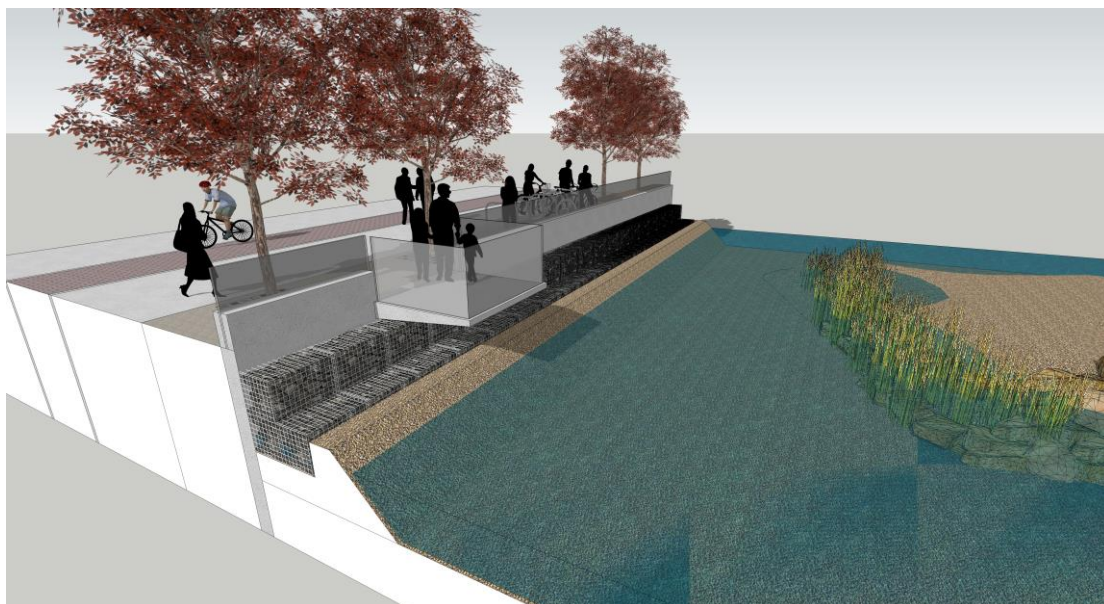


Oslo Waterfront, Νορβηγία



Η. Πορείες/ Κανάλια Νερού





Το υδάτινο στοιχείο αποτελούσε και εξακολουθεί να αποτελεί χώρο με κοινωνική και πολιτιστική αξία για τους ανθρώπους. Η σημασία των ρεμάτων στις σύγχρονες αστικές περιοχές είναι πολύ μεγάλη καθώς εκτός από το ρόλο τους ως αντιπλημμυρικοί αγωγοί συμβάλλουν στην οικολογική, λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, δημιουργούν ευνοϊκές τοποκλιματικές συνθήκες και βελτιώνουν το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων. Η αστική ανάπτυξη που ακολουθήθηκε μέχρι πρόσφατα είχε καταστροφικές συνέπειες για το φυσικό περιβάλλον μέσα από μια διαδικασία κάλυψης των αστικών ρεμάτων, υποβαθμίζοντας και αλλοιώνοντας τα χαρακτηριστικά και τη λειτουργία του φυσικού τοπίου.

Η αναδιαμόρφωση της κοίτης του ποταμού Αρχάγγελου – Καμίτση και ο επαναπροσδιορισμός, προστασία και ανάδειξη των καναλιών της περιοχής του Σχεδίου, αποτελούν βασικές στοχεύσεις παράλληλα με τη δημιουργία πορειών πεζών και ποδηλατιστών, στάσεων για ξεκούραση, σημείων θέας και συναφούς αστικού εξοπλισμού.



Θ. Διαχείριση Σκυβάλων/ Απορριμμάτων



Υδραυλικό σύστημα συλλογής σκυβάλων και απορριμμάτων στον οικισμό Hammarby Sjöstad στη Στοκχόλμη.



Ημιβυθιζόμενοι κάδοι συλλογής σκυβάλων και απορριμμάτων στην περιοχή της Ελεύθερης Επαρχίας Αμμοχώστου.



I. Αστικά Παραλιακά Μέτωπα



Αστικά παραλιακά μέτωπα

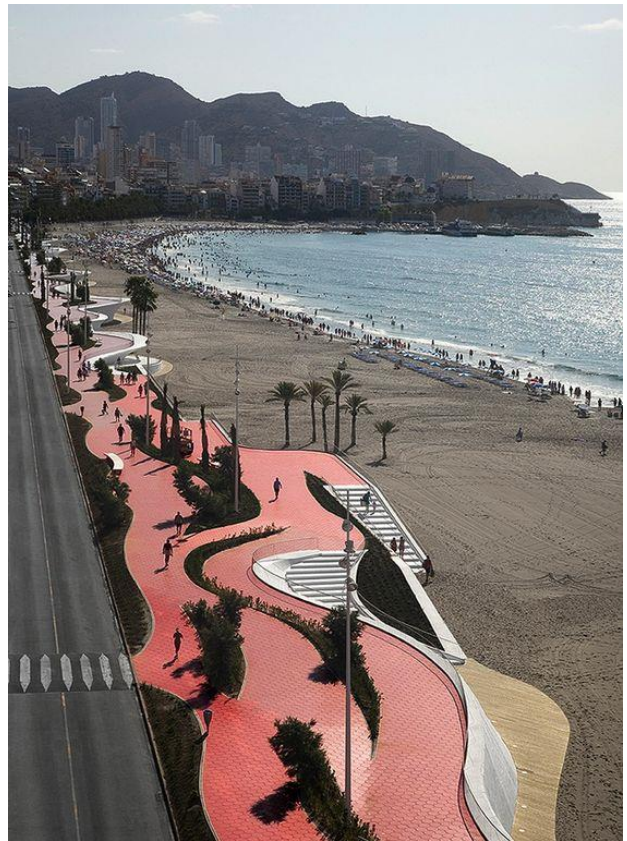
Το αστικό όριο ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα έχει μεγάλη σημασία, τόσο ως προς τη συγκρότηση της κοινωνικής και αστικής ταυτότητας των πόλεων, όσο και ως προς την οικονομική τους ανάπτυξη. Το θαλάσσιο/ παραλιακό μέτωπο (waterfront) ως όριο αλλά και ως ζώνη επαφής μεταξύ στεριάς και θάλασσας προσφέρεται ως χώρος επέμβασης αστικού σχεδιασμού μεγάλης σημασίας.

Όταν έγινε αντιληπτή η σημασία του παραλιακού μετώπου για την πόλη και ιδιαίτερα για τη φυσιογνωμία της, και μετά από μια περίοδο εξασθένησης της σχέσης πόλης – θάλασσας, ξεκίνησαν προσπάθειες επανάκτησης της χαμένης σχέσης, όταν συνειδητοποιήθηκε η σημασία του θαλάσσιου μετώπου ως παράγοντα οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής αναδιάρθρωσης της πόλης.

Είναι πολλαπλά τα παραδείγματα αναπλάσεων με προσπάθειες επανάκτησης του αστικού χώρου με εστιασμένες παρεμβάσεις στα παραλιακά μέτωπα (π.χ. Βαρκελώνη, Hafencity στο Αμβούργο και παραλιακό μέτωπο στη Θεσσαλονίκη). Τα παραδείγματα αυτά μπορούν να αποτελέσουν και μέσο προβληματισμού σχετικά με τον σύγχρονο αστικό σχεδιασμό στις πόλεις. Σε κάθε περίπτωση, οι στρατηγικές και οι μέθοδοι αναπλάσεων στοχεύουν στη δημιουργία χώρων αλληλεπίδρασης αλλά και διασύνδεσης του αστικού ιστού με το υδάτινο στοιχείο.

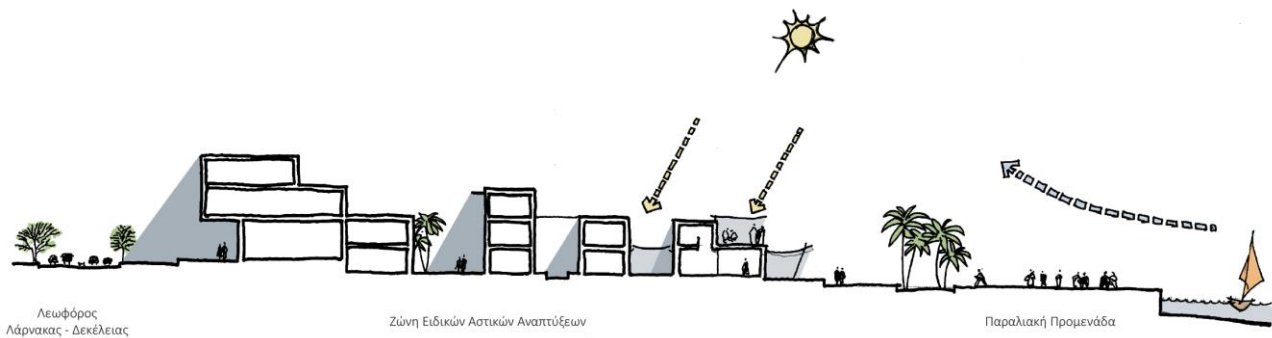


Haffencity Hamburg, Γερμανία

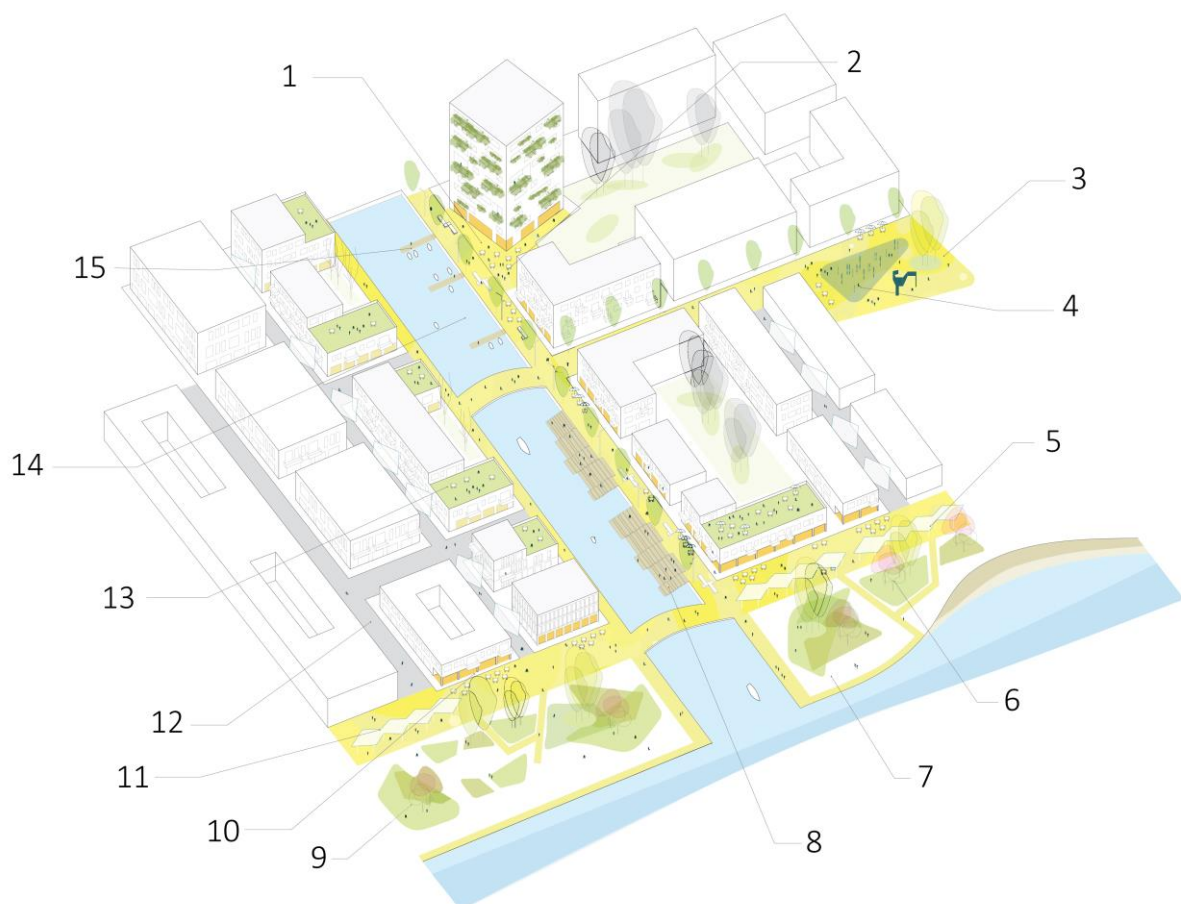


Benidorm Waterfront, Ισπανία

ΙΑ. Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων – Πρότυπη Χωροδιάταξη



Επιθυμητή αστική χωροδιάταξη στην παραλιακή Ζώνη Ειδικών Αστικών Αναπτύξεων. Κλιμακωτή διάταξη με μείωση του ύψους των κτιριακών όγκων από την ενδοχώρα προς τη θάλασσα. Ανάμειξη συμβατών χρήσεων και δημιουργία ελκυστικών κλειστών, ημιυπαίθριων και υπαίθριων χώρων σε μια αρμονική σύζευξη προσδίδοντας έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα και ζωντάνια στο παραλιακό μέτωπο.



- (1) Πράσινες διαδρομές με ύπαρξη δέντρων και αστικού εξοπλισμού ώστε να ενθαρρύνεται η κίνηση των πεζών.
- (2) Μικρή αστική πλατεία για ενθάρρυνση κοινωνικής συναστροφής.
- (3) Πολυλειτουργικές, ευέλικτες αστικές διαμορφώσεις για ικανοποίηση ενδιαφερόντων και άλλων αναγκών ολόχρονα.
- (4) Κατασκευές με νερό για εμπλουτισμό της αστικής ποικλομορφίας και ατμόσφαιρας.
- (5) Περίπτερα και κιόσκια κατά μήκος της παραλιακής προκουμαίας.
- (6) Δέντρα και φυτεύσεις προσθέτουν στα εποχικά ενδιαφέροντα και χρωματισμούς.
- (7) Γραμμικό πάρκο κατά μήκος της προκουμαίας προσδίδει ενδιαφέρον για διαφορετικούς χρήστες.
- (8) Κλιμακωτή/ βαθμιδωτή πρόσβαση στον παράλιο χώρο.
- (9) Παραλιακή προκουμαία.
- (10) Χρήσεις αναψυχής ή άλλες παρόμοιες προσδίδουν ζωή και χαρακτήρα στην παραλιακή προκουμαία.
- (11) Σκίαστρα και άλλες κατασκευές ηλιοπροστασίας δημιουργούν ένα ευχάριστο και δροσερό περιβάλλον.
- (12) Ευέλικτος σχεδιασμός του οδικού δικτύου ώστε αυτό να μην αποκλείει κανένα χρήστη και δη τους πεζούς.
- (13) Ενεργοποίηση/ χρήση των πράσινων στεγών και δωματίων.
- (14) Τα κανάλια νερού δημιουργούν ένα γαλάζιο/ υδάτινο δίκτυο, περιορίζουν το ενδεχόμενο πλημμύρας, επιτρέπουν τη δημόσια πρόσβαση στο νερό και εμπλουτίζουν τη βιοτοικιότητα.
- (15) Δυνατότητα δραστηριοτήτων και αναψυχής σε σχέση με το υδάτινο στοιχείο.

ΕΝΘΕΤΟΙ ΧΑΡΤΕΣ



ISBN: 978-9963-33-050-8