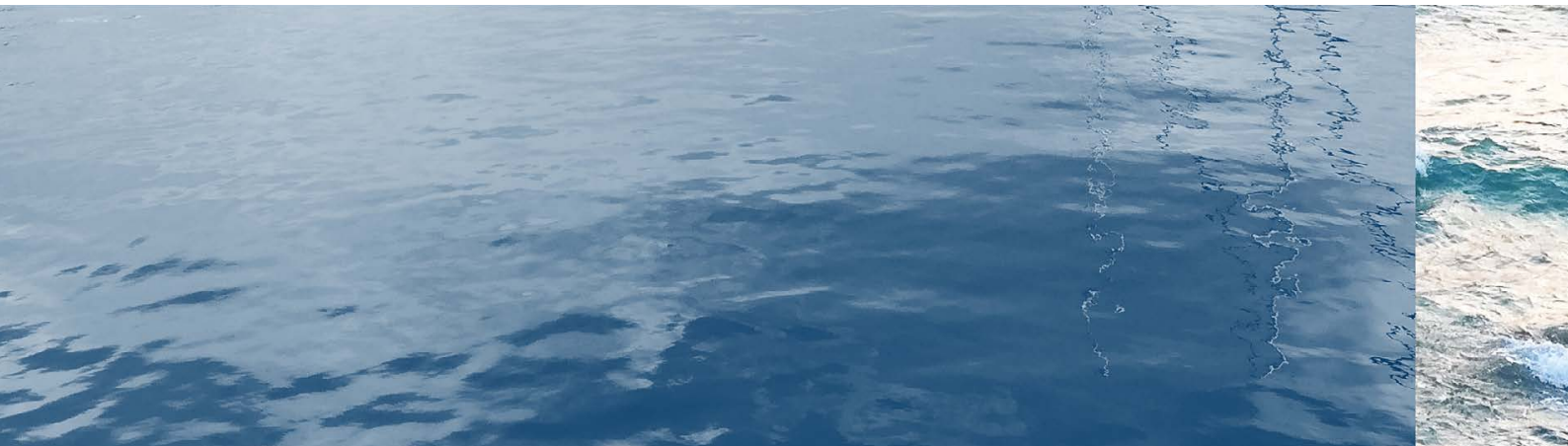


Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Δ.Π.Μ.Σ. «ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ»



**ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΛΕΜΕΣΟΥ:
ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ιάκωβος Ιακωβίδης, Αρχιτέκτονας Μηχανικός Ε.Μ.Π.

Επιβλέπουσα

Γιώτα Θεοδωρά, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Ε.Μ.Π.

Μάρτιος 2023

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη - Λέξεις κλειδιά / Abstract – Keywords	5
Πρόλογος – Ευχαριστίες	8
1 Ερευνητικό αντικείμενο και μεθοδολογία έρευνας	9
1.1. Ερευνητικό αντικείμενο - Βασικές Θεματικές Διερεύνησης : Το πρόβλημα και ο στόχος	9
1.2. Χωρικό επίπεδο μελέτης και Χρονική περίοδος αναφοράς	10
1.3. Μεθοδολογία Έρευνας και Πηγές	11
1.4. Δομή Διπλωματικής Εργασίας	13
2. Η σύγχρονη προβληματική για την ανάπτυξη και σχεδιασμό παράκτιων περιοχών σε συνθήκες κλιματικής αλλαγής	18
2.1. Η συζήτηση σε Ευρώπη και Μεσόγειο	18
2.2. Η ευθραυστότητα του νησιωτικού χώρου	19
2.3. Η περίπτωση της Κύπρου	20
3. Λεμεσός Κύπρου _ Το πλαίσιο των υφιστάμενων συνθηκών	23
3.1. Κεντρικότητα θέσης και γεωπολιτική βαρύτητα	23
3.2. Χωρολειτουργικά χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες	23
3.3. Δημογραφικά και κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά	24
3.4. Βασικοί τομείς παραγωγικής δραστηριότητας και Υπηρεσιών	24
3.5. Αναπτυξιακά πρότυπα - πρακτικές σχεδιασμού : Ιδιωτικές επενδύσεις και ‘ψηλά κτήρια’	25
3.6. Το χρονολόγιο της ανάπτυξης και του σχεδιασμού του αστικού παράκτιου μετώπου	26
4. Ισχύον θεσμικό πλαίσιο και εργαλεία σχεδιασμού για τη Νήσο και τον παράκτιο χώρο	28
4.1. Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο	28
4.2. Αναπτυξιακή Πολιτική και υφιστάμενα Στρατηγικά Σχέδια	35
5. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης – Τάσεις, Προβλήματα και προοπτικές	46
5.1. Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα	46
5.2. Κίνδυνοι και Προοπτικές	54
5.3. Προβλήματα και προτεραιότητες χωρικής ανάπτυξης στην εποχή της κλιματικής κρίσης	58
6. Η Λεμεσός στις 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις της Ευρώπης για το 2030	62
6.1. Η Αποστολή των 100 έξυπνων και κλιματικά ουδέτερων πόλεων έως το 2030 : Η ‘Νέα’ πρόκληση για αστική βιωσιμότητα και ανθεκτικότητα	62
6.2. Η ανάπτυξη του αστικού παράκτιου μετώπου ως αντικείμενο σχεδιασμού στο πλαίσιο της Αποστολής των 100 έξυπνων και κλιματικά ουδέτερων πόλεων έως το 2030	65
7. Προς μια ‘νέα’ αντίληψη για τον σχεδιασμό των παράκτιων περιοχών	65
7.1. Συμπερασματικές διαπιστώσεις	65
7.2. Νέα πεδία προς διερεύνηση	70
Βιβλιογραφικές Αναφορές	81
Ελληνόγλωσσες Βιβλιογραφικές Αναφορές	81
Ξενόγλωσσες Βιβλιογραφικές Αναφορές	84
Θεσμικό Πλαίσιο	86

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΟΠΤΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ _ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Διαγράμματα Ερευνητικής Μεθοδολογίας

Διάγραμμα Δ1: Γενικό Διάγραμμα Ερευνητικής Μεθοδολογίας	12
Διάγραμμα Δ2: Διάγραμμα Ερευνητικής Μεθοδολογίας και θεματικών ενοτήτων	13
Διάγραμμα Δ3: Διάρθρωση 1 ^{ου} , 2 ^{ου} & 3 ^{ου} Κεφαλαίου	15
Διάγραμμα Δ4: Διάρθρωση 4 ^{ου} & 5 ^{ου} Κεφαλαίου	16
Διάγραμμα Δ5: Διάρθρωση 6 ^{ου} & 7 ^{ου} κεφαλαίου	17

2. Πίνακες

Πίνακας Π1: Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο ανάπτυξης ‘ψηλών κτηρίων’ στη Λεμεσό	29
Πίνακας Π2: Υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο ρύθμισης ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου Λεμεσού	30
Πίνακας Π3: Αναπτυξιακό προφίλ παράκτιου μετώπου Λεμεσού – Βασικοί τομείς δραστηριότητας	72

3. Χάρτες

Χάρτης Χ1: Χάρτης χερσαίου ορίου παράκτιας ζώνης και βαθμού κατάταξης περιοχών στην παράκτια Ζώνη με βάση την πολυκριτηριακή ανάλυση (<i>Ετοιμασία Στρατηγικής και Σχεδίου Δράσης για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών για την Περίοδο 2018-2028</i>)	73
Χάρτης Χ2: Χωρικό πεδίο διερεύνησης της Μεταπτυχιακής Διπλωματικής Εργασίας	74
Χάρτης Χ3: Σημεία ενδιαφέροντος και χαρτογράφηση ‘ψηλών κτηρίων’ στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού [υπόβαθρο: χάρτης χρήσεων γης _ <i>Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως</i>]	75
Χάρτης Χ4: Χάρτης σημαντικών σημείων στην Κύπρο	76
Χάρτης Χ5: Χάρτης Κινήτρων (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013 - Σχ. 7) <i>Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία</i>	77
Χάρτης Χ6: Σχέδιο Παροχής Κινήτρων 2016-2019 (Δεκ. 2015) <i>Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία</i>	77
Χάρτης Χ7: Χρήσεις Γης (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013 - Σχ. 8) <i>Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία</i>	78

4. Εικόνες

Εικόνα Ε1: Μεταβολές στην ακτογραμμή του παράκτιου μετώπου Λεμεσού- Αναπαράσταση ακτογραμμής Λεμεσού (2021) (Υπόβαθρο δορυφορικών εικόνων από EsriArcGIS Online)	79
Εικόνα Ε2: Μεταβολές στην ακτογραμμή του παράκτιου μετώπου Λεμεσού- Αναπαράσταση ακτογραμμής Λεμεσού (2009-2013) (<i>Δορυφορικές εικόνες από Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας, Υπουργείο Εσωτερικών, Κυπριακή Δημοκρατία</i>)	79
Εικόνα Ε3: Μεταβολές στην ακτογραμμή του παράκτιου μετώπου Λεμεσού- Αναπαράσταση ακτογραμμής Λεμεσού (1993) (<i>Ορθοφωτογραφίες από Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας, Υπουργείο Εσωτερικών, Κυπριακή Δημοκρατία</i>)	79
Εικόνα Ε4: Μεταβολές στην ακτογραμμή του παράκτιου μετώπου Λεμεσού- Αναπαράσταση ακτογραμμής Λεμεσού (1963) (<i>Ορθοφωτογραφίες από Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας, Υπουργείο Εσωτερικών, Κυπριακή Δημοκρατία</i>)	79
Εικόνα Ε5: Αεροφωτογραφία της περιοχής : Μαρίνα Λεμεσού	80
Εικόνα Ε6: Χώρος παλαιού Λιμανιού Λεμεσού	80

Εικόνα Ε7: Νέο Λιμάνι Λεμεσού και κτήριο επιβατών	80
Εικόνα Ε8: Αεροφωτογραφία της περιοχής : Ενεργειακό Κέντρο Βασιλικού	80
Εικόνα Ε9: ‘Ψηλά κτήρια’ στο παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού	80
Εικόνα Ε10: Συννοκία Τσιφλικουδιών - Περιοχή Καρναγίου - Αποθήκη Χαρουπιών της Συνεργατικής Ένωσης Διαθέσεως Χαρουπιών	80
Εικόνα Ε11: Στρατηγικοί πυλώνες Μακροχρόνιας Εθνικής Στρατηγικής για την Κυπριακή Ναυτιλία S.E.A. Change 2030	80

Περίληψη

Στην συγκυρία της πολυεπίπεδης κρίσης και της εντεινόμενης κλιματικής αλλαγής, ο παράκτιος χώρος αποκτά κρίσιμο ρόλο στο πλαίσιο συγκρότησης πολιτικών για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών. Βασική αιτία αποτελούν οι επιπτώσεις των πολλαπλών πιέσεων που δέχονται τα φυσικά και ανθρωπογενή οικοσυστήματα τους και οι τοπικές τους οικονομίες από την εντεινόμενη αστικοποίηση και την υπερσυγκέντρωση υπερτοπικών δραστηριοτήτων και υποδομών. Η Μεσόγειος παρουσιάζει ειδικό ενδιαφέρον μελέτης, λόγω της πολυσυνθετότητας των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών της (κλίμακα, χαρακτηριστικά, ιδιαιτερότητες, ιστορία) και των έντονων τάσεων τουριστικοποίησης τους στη διάρκεια της πρόσφατης 20ετίας. Συνθήκη που επιβάλλει την πολυπαραγοντική και διεπιστημονική προσέγγιση των εν λόγω τάσεων στο πλαίσιο των εθνικών πολιτικών των κρατών στην εποχή της κλιματικής προσαρμογής και της ενεργειακής μετάβασης.

Σε αυτό το γεωγραφικό επίπεδο, επιλέγεται η Κύπρος - ένα νησιωτικό κράτος με ισχυρή γεωστρατηγική σημασία και σημαντικό πλούτο φυσικών - πολιτιστικών πόρων, όπου η (συχνά άκριτη) υιοθέτηση αναπτυξιακών προτύπων και σχεδιαστικών πρακτικών έχουν μετασχηματίσει τις παράκτιες περιοχές και έχουν επηρεάσει τη δομή και τη δυναμική τους όχι απαραίτητα σε συμφωνία με την τοπική ταυτότητα. Η βιωσιμότητα και η ανθεκτικότητα, έτσι, των παράκτιων κοινοτήτων βρίσκεται σε κίνδυνο. Η επιλογή της Λεμεσού ως πιλοτικό πεδίο εστίασης δεν ήταν τυχαία. Είναι ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της ΝΑ Μεσογείου όπου το κυρίαρχο πρότυπο παράκτιας αστικοποίησης που υιοθετείται κυρίως την πρόσφατη 10ετία έχει διαμορφώσει αστικές πυκνότητες που επιβαρύνουν την φέρουσα ικανότητα του τόπου. Ταυτόχρονα, η επιλογή της Λεμεσού στις 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις για το 2030 διαμορφώνει ένα διαφορετικό πλαίσιο συνθηκών για τη χάραξη της αναπτυξιακής της πολιτικής εγείροντας παράλληλα πλήθος ερωτημάτων για την ανθεκτικότητα της πόλης και την αντιμετώπιση των συνεπειών από το υιοθετούμενο αναπτυξιακό πρότυπο (χωροθέτηση ψηλών κτιρίων, προσέλκυση επενδύσεων, κ.ά.).

Με αφορμή την Κύπρο, επιδίωξη της μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας είναι να συμβάλλει στη συζήτηση που είναι σε εξέλιξη σχετικά με την ανάγκη αποτροπής υιοθέτησης ανάλογων πρακτικών στο μέλλον. Σε αυτή την κατεύθυνση επιχειρεί - με κριτική ματιά - να παρουσιάσει τις διαστάσεις του προβλήματος αφενός, και να διατυπώσει εναλλακτικές σκέψεις αντιμετώπισής του αφετέρου. Γι αυτόν τον σκοπό, η ερευνητική μεθοδολογία που υιοθετείται στηρίζεται στη συστηματική καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης με παράλληλη παρακολούθηση των μετεξελίξεων που συμβαίνουν στο παράκτιο μέτωπο (σε συσχέτιση με την ευρύτερη πόλη), καθώς και στη διαχρονική μελέτη του θεσμικού πλαισίου και των αναπτυξιακών - χωρικών και τομεακών πολιτικών που συνδέονται άμεσα ή/και έμμεσα με την ανάπτυξη του παράκτιου χώρου της πόλης. Η προσέγγιση αυτή επιχειρείται μέσα από την ανάδειξη των προβλημάτων που έχουν προκύψει και τη διερεύνηση του βαθμού της αντιμετώπισής τους στο πλαίσιο στρατηγικών κατευθύνσεων με στόχο την αειφορική - ανθεκτική ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου. Σε αυτή τη λογική καταλυτικό ρόλο έχει παίξει η αξιολογική προσέγγιση των έως τώρα προτάσεων για την οργάνωση της παράκτιας ζώνης σε συνδυασμό με τις σκέψεις που έχουν ξεκινήσει να συζητούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας του στρατηγικού σχεδίου για μια έξυπνη κλιματικά ουδέτερη Λεμεσό.

Λέξεις Κλειδιά: νησιωτικά κράτη, παράκτιες πόλεις, αστικό παράκτιο μέτωπο, κλιματικά ουδέτερες πόλεις, χωρικός σχεδιασμός, αστική ανθεκτικότητα, βιώσιμη ανάπτυξη

Abstract

In the context of the multi-layered crisis and aggravating climate change, coastal space is taking on a crucial role in drafting policies to ensure the sustainability and persistence of coastal and island regions. The main cause is the impact of multiple pressures on the natural and anthropogenic ecosystems as well as on local economies from aggravating urbanization and over-concentration of peripheral infrastructure activities. The Mediterranean is of particular interest because of the complexity of its coastal and island regions (scale, characteristics, particularities, history) and the strong trend of touristification during the past 20 years. These circumstances impose a multifactorial/ interdisciplinary approach to these trends in the context of the national policies implemented by states in the era of climate adaptation and energy transition.

At this geographical level, Cyprus is being selected an island state with a strong geostrategic role and significant wealth in natural and cultural resources, where an (often unconsidered) adoption of development standards and design practices has transformed coastal areas and influenced their structure and dynamics in a manner that is not necessarily compatible with their local identity. Sustainability and persistence of coastal communities is thus at risk. The selection of Limassol as a pilot focus area was not made by chance. It is one of the most important ports of the SE Mediterranean, where the dominant model of coastal urbanization adopted mainly during the past decade has formed urban densities that burden the area's carrying capacity. At the same time, the selection of Limassol as one of the 100 climate-neutral cities for 2030 creates a different framework of conditions for its development policy, while raising several questions about the city's persistence and the consequences of the adopted development model (laying out tall buildings, attracting investments, etc.).

On the occasion of this study on Cyprus, the aim of this postgraduate dissertation is to contribute to the ongoing discussion on the need to prevent the adoption of similar practices in the future. To this end, this dissertation attempts to cast a critical eye and present the dimensions of the problem while providing alternative suggestions on handling the situation. For this purpose, the adopted research methodology is based on systematic recording of the current situation along with monitoring of developments occurring on the coastal front (in relation to the greater city), as well as on the longitudinal study of the institutional framework and the development-spatial and sectoral policies directly and/or indirectly related to the development of the city's coastal area. This approach is attempted by highlighting the problems that have arisen and by investigating the extent to which these are handled in the context of strategic directions aimed at sustainable - persistent development of the coastal front. In this rationale, the evaluative approach of proposals so far submitted has a key part in the organization of the coastal zone, in combination with the suggestions that are newly being discussed in the context of preparation of a strategic plan for a smart, climate-neutral Limassol.

Keywords: island countries, climate-neutral cities, coastal cities, urban resilience, urban coastal front, sustainable development, spatial planning

Πρόλογος - Ευχαριστίες

Η μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία «*Παράκτιο Αστικό Μέτωπο Λεμεσού: Εγχειρήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στην εποχή της κλιματικής κρίσης*» εκπονήθηκε στο πλαίσιο των σπουδών μου στο Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών “Πολεοδομία και Χωροταξία” του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στην κ. Γ. Θεοδωρά Αναπληρώτρια Καθηγήτρια της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π., που ανέλαβε την επίβλεψη της διπλωματικής, για την εμπιστοσύνη την οποία μου έδειξε και την αμέριστη υποστήριξή της. Την ευχαριστώ θερμά για την άοκνη και εξαιρετικά διαφωτιστική καθοδήγησή της στη διάρκεια της συνεργασίας μας, το ενδιαφέρον που μου ενέπνευσε για θέματα χωρικού σχεδιασμού και ιδιαίτερα της ανάπτυξης - διαχείρισης παράκτιων περιοχών καθώς και την καθοριστική συμβολή της στην τελική αποκρυστάλλωση του υπό διερεύνηση αντικειμένου.

Επίσης, ευχαριστώ θερμά τους διδάσκοντες του Δ.Π.Μ.Σ. «Πολεοδομία και Χωροταξία» του Ε.Μ.Π. για τις πολύτιμες γνώσεις που αποκόμισα στη διάρκεια στο πλαίσιο των μαθημάτων τους, τη σφαιρική και ολοκληρωμένη προσέγγισή τους σε ζητήματα πολεοδομικού - χωροταξικού ενδιαφέροντος και τη συμβολή τους στη κατανόηση της πολυπλοκότητας του χωρικού σχεδιασμού. Όλα τα μαθήματα συνέβαλαν καθοριστικά στην υποστήριξη του υπό διερεύνηση αντικειμένου της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας, στη διαχείριση της συνθετότητάς του και στην οριοθέτησή του ώστε να ανταποκρίνεται στους ερευνητικούς στόχους. Επιθυμώ, ταυτόχρονα, να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου για την συνεισφορά τους στην περαιτέρω επιστημονική μου κατάρτιση στη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

Τέλος, ολόψυχες ευχαριστίες οφείλω στην οικογένειά μου για την αμέριστη συμπαράσταση και την ηθική υποστήριξη σε κάθε ακαδημαϊκό και επαγγελματικό μου βήμα.

Ευελπιστώ η παρούσα ερευνητική προσπάθεια να συμβάλλει στην επιστημονική συζήτηση και να ενεργοποιήσει ακόμα περισσότερο το ενδιαφέρον για τη μελέτη του παράκτιου χώρου αναδεικνύοντας παράλληλα τα πολλαπλά επίπεδα προβληματισμού. Εν μέσω μάλιστα μιας πολυεπίπεδης κρίσης και της ανάγκης που προκύπτει για ανάληψη δράσης, εύχομαι η παρούσα έρευνα να αναδείξει την καταλυτική συμβολή του χωρικού σχεδιασμού στην επίτευξη κρίσιμων στόχων όπως της αστικής βιωσιμότητας και ανθεκτικότητας, της κλιματικής προσαρμογής και της διασφάλισης ενεργειακής ουδετερότητας.

1 Ερευνητικό αντικείμενο και Μεθοδολογία έρευνας

Το πρώτο αυτό κεφάλαιο αφορά στον προσδιορισμό του ερευνητικού αντικειμένου και της μεθοδολογίας έρευνας. Συγκεκριμένα, διατυπώνονται : το πρόβλημα και ο ερευνητικός στόχος, οι βασικές θεματικές διερεύνησης, παρουσιάζονται το χωρικό επίπεδο μελέτης καθώς και η χρονική περίοδος αναφοράς, περιγράφεται η υιοθετούμενη μεθοδολογία προσέγγισης και προσδιορίζεται η δομή του Διπλωματικής.

1.1. Ερευνητικό αντικείμενο - Βασικές Θεματικές Διερεύνησης : Το πρόβλημα και ο στόχος

✓ Το πρόβλημα

Οι αναπτυξιακές και σχεδιαστικές επιλογές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο της πρόσφατης δεκαετίας έχουν -και με τι τρόπο- επηρεάσει τη δομή και το χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης της Λεμεσού; Για την προσέγγιση του ερωτήματος μελετάται, σε ένα δεύτερο επίπεδο, αν -και κατά πόσο- ο σχεδιασμός του παράκτιου μετώπου της Λεμεσού εντάσσεται στη διαδικασία χάραξης της στρατηγικής ανάπτυξης της πόλης μετά την πρόσφατη ένταξή της στις 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030. Η μελέτη του δεύτερου ερωτήματος λειτουργεί περισσότερο ως αφορμή παρουσίασης των νέων δεδομένων χωρίς να εισέλθει σε βασική διερεύνηση, δεδομένου ότι η διαδικασία βρίσκεται σε εξέλιξη, κι ως εκ τούτου δεν είναι δυνατή στην παρούσα φάση η εκτίμηση των επιπτώσεων των επιλογών της στη δυναμική και στον χαρακτήρα του αστικού παράκτιου μετώπου της Λεμεσού.

✓ Ερευνητικός στόχος

Ο εντοπισμός και η κριτική καταγραφή στρατηγικών στην κατεύθυνση της αειφορικής και ανθεκτικής ανάπτυξης του αστικού παράκτιου μετώπου της Λεμεσού και η επίδρασή τους στη διαμόρφωση της προβληματικής για τον σχεδιασμό παρεμβάσεων / δράσεων υπό το πρίσμα και της πρόσφατης επιλογής της Λεμεσού στις 100 έξυπνες κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030.

✓ Βασικές Θεματικές Διερεύνησης

- Προσέγγιση κρίσιμων θεμάτων που συνδέονται με την ανάπτυξη-διαχείριση και σχεδιασμό των αστικών παράκτιων μετώπων σε Ευρώπη, Μεσόγειο και ειδικότερα στην Κύπρο
- Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης, αναπτυξιακών κατευθύνσεων και πρακτικών σχεδιασμού στην περιοχή μελέτης (Λεμεσός Κύπρου) στο ευρύτερο χώρο της Μεσογείου. Εντοπισμός/ ανάδειξη των ιδιαιτεροτήτων της περιοχής και εστίαση στη γεωστρατηγική σημασία του ρόλου της πόλης στον διεθνή χάρτη
- Αποδελτίωση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου και της σύγχρονης αναπτυξιακής πολιτικής, και των έως τώρα υλοποιημένων / προτεινόμενων στρατηγικών σχεδίων για τη Κύπρο, εστιάζοντας στην περίπτωση της Λεμεσού
- Αξιολόγηση υφιστάμενης αναπτυξιακής δυναμικής της Λεμεσού με χωρικά κριτήρια αειφορίας και ανθεκτικότητας. Εντοπισμός προβλημάτων και προσδιορισμός τάσεων και προοπτικών
- Ανάδειξη ευκαιριών / προκλήσεων για τη βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου της Λεμεσού όπως φαίνεται να προκύπτουν μέσα από τη έναρξη της διαδικασίας χάραξης στρατηγικής για τη διασφάλιση της κλιματικής της ουδετερότητας, μετά την πρόσφατη επιλογή της στις 100 έξυπνες κλιματικά ουδέτερες ευρωπαϊκές πόλεις για το 2030
- Διατύπωση συμπερασμάτων και προτεραιοποίηση στόχων. Ανάδειξη νέων πεδίων προς μελέτη με στόχο την επανεκκίνηση του διαλόγου για βιώσιμη ανάπτυξη και αστική ανθεκτικότητα

1.2. Χωρικό επίπεδο μελέτης και χρονική περίοδος αναφοράς (βλ. χάρτη Χ2)

Η επιλογή του παράκτιου μετώπου της Λεμεσού ως πεδίου έρευνας [περιοχή Ακρωτηρίου έως το χωριό Πεντάκωμο] έχει πραγματοποιηθεί για τους ακόλουθους λόγους που χαρακτηρίζουν την πόλη και τη δυναμική του παράκτιου αστικού μετώπου της :

- υψηλής κρισιμότητας γεωστρατηγική σημασία, λόγω της γεωγραφικής θέσης και διοικητικής συγκρότησης της Νήσου
- έντονη πολυλειτουργικότητα και ποικιλομορφία ως προς τη δομή, τα χαρακτηριστικά και την ένταση συγκέντρωσης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και λειτουργιών στο αστικό παράκτιο μέτωπο
- εξαιρετική δυναμική στον χρόνο σε ότι αφορά τον μετασχηματισμό των χαρακτηριστικών και της ταυτότητας της Λεμεσού, και ειδικότερα του αστικού παράκτιου μετώπου της
- συγκέντρωση έντονου επενδυτικού ενδιαφέροντος και συνύπαρξη προκλήσεων προστασίας και χωρικής οργάνωσης
- κυριαρχία ποικίλων πιέσεων σε στεριά και θάλασσα εξαιτίας των έως σήμερα υιοθετούμενων αναπτυξιακών προτύπων και πρακτικών σχεδιασμού, όπως της ανέγερσης ‘ψηλών κτηρίων’¹ χωρίς την προϋπαρξη ενός ενιαίου ολοκληρωμένου στρατηγικού χωρικού σχεδίου για την πόλη, που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του Κυπριακού Επενδυτικού Προγράμματος (Στα πλαίσια των μέτρων ενθάρρυνσης άμεσων ξένων επενδύσεων και προσέλκυσης φυσικών προσώπων υψηλής εισοδηματικής στάθμης για εγκατάσταση και δραστηριοποίηση στην Κύπρο το Υπουργικό Συμβούλιο εκτόνησε το «Κυπριακό Επενδυτικό Πρόγραμμα».)
- έντονο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη υποδοχέων ενέργειας σε στεριά και θάλασσα υπερτοπικής εμβέλειας σε συνεργασία με άλλες χώρες της Μεσογείου και ευρύτερα εκείνης
- λειτουργία του μεγαλύτερου λιμένα της Κύπρου και ενός από τους σημαντικότερους στη Μεσόγειο στον τομέα του διαμετακομιστικού εμπορίου. Επιπλέον, σύμφωνα με το Υφυπουργείο Ναυτιλίας Κύπρου, η κυπριακή ναυτιλία (7% του Α.Ε.Π. της Κύπρου) κατέχει την 11^η θέση διεθνώς και την 3^η στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τέλος, πρόκειται για μια πόλη λιμάνι που είναι το μεγαλύτερο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο.
- σημαντική σύνδεση του παράκτιου χώρου με την ταυτότητα της πόλης και την καθημερινότητα κατοίκων και επισκεπτών, παρά τα προβλήματα οργανικής ένταξής του στον αστικό ιστό.
- κυρίαρχη τάση αυξανόμενης ‘τουριστικοποίησης’ της πόλης με πολλαπλές συνέπειες στη ποιότητα και τη φέρουσα ικανότητα των φυσικών και ανθρωπογενών οικοσυστημάτων της
- διαρκώς εντεινόμενο αναπτυξιακό και επενδυτικό ενδιαφέρον για την Λεμεσό κυρίως μετά την πρόσφατη ένταξή της στις 100 έξυπνες κλιματικά ουδέτερες πόλεις της Ευρώπης. Ανοικτό παραμένει το αντικείμενο του σχεδιασμού και διαχείρισης του παράκτιου μετώπου στο πλαίσιο επιδίωξης υλοποίησης του στόχου.

Πεδίο μελέτης αποτελεί η χωρική ενότητα από την περιοχή Ακρωτηρίου έως το χωριό Πεντάκωμο. Η προσέγγιση του παράκτιου αυτού τμήματος επιχειρείται σε άρρηκτη συσχέτιση με την ευρύτερη πόλη, καθώς και με περιοχές εκτός των ορίων της οι οποίες όμως παρουσιάζουν ειδική κρισιμότητα για την ανάπτυξη της Λεμεσού. Σε αυτή την ενότητα ανήκει και η περιοχή του Βασιλικού (Ενεργειακό Κέντρο Βασιλικού) που διοικητικά υπάγεται στην επαρχία Λάρνακας, εξαιτίας των χρήσεων εθνικής σημασίας που φιλοξενεί (Seveso 3) (Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας)

¹ Στο πλαίσιο της έρευνας, έγινε η παραδοχή ότι : ως ‘ψηλό κτήριο’ θεωρείται εκείνο που ξεπερνά τους 15 ορόφους. Παραδοχή που συνδέεται και δικαιολογείται αφενός από τον χαρακτήρα και την πυκνότητα της πόλης, και αφετέρου από τους οικοδομικούς όρους που ίσχυαν έως και την έναρξη εμφάνισης του φαινομένου των ‘υψηλών κτηρίων’.

Ως προς τη χρονική περίοδο αναφοράς, η έναρξη της μελέτης αφορά την πρόσφατη 20ετία, η οποία συνδέεται και με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. (2004). Ωστόσο για τις ανάγκες της έρευνας γίνεται χρήση και προγενέστερων δεδομένων εφόσον κριθεί απαραίτητο (κυρίως μετά το 1963). Έμφαση δίνεται στην τελευταία δεκαετία, μετά την οικονομική κρίση και την συγκρότηση του Κυπριακού Επενδυτικού Προγράμματος. Δηλαδή σε μια χρονική συγκυρία όπου συντελούνται ραγδαίες αναπτυξιακές μεταβολές στη Λεμεσό που αναδιοργανώνουν τη δομή και τον χαρακτήρα της πόλης και επιδρούν καταλυτικά στη χωρική και κοινωνικο-οικονομική συνοχή της πόλης, καθώς και στη δυναμική του παράκτιου μετώπου. Το χρονικό πλαίσιο αναφοράς επιτρέπει την ανάδειξη ενδιαφέροντων διαπιστώσεων και ανοίγει το θέμα της αστικής βιωσιμότητας εν όψει και της έναρξης των διαδικασιών για τη χάραξη της στρατηγικής για την κλιματική ουδετερότητα της πόλης, μετά την επιλογή στις 100 έξυπνες κλιματικά ουδέτερες πόλεις.

1.3. Μεθοδολογία Έρευνας και Πηγές

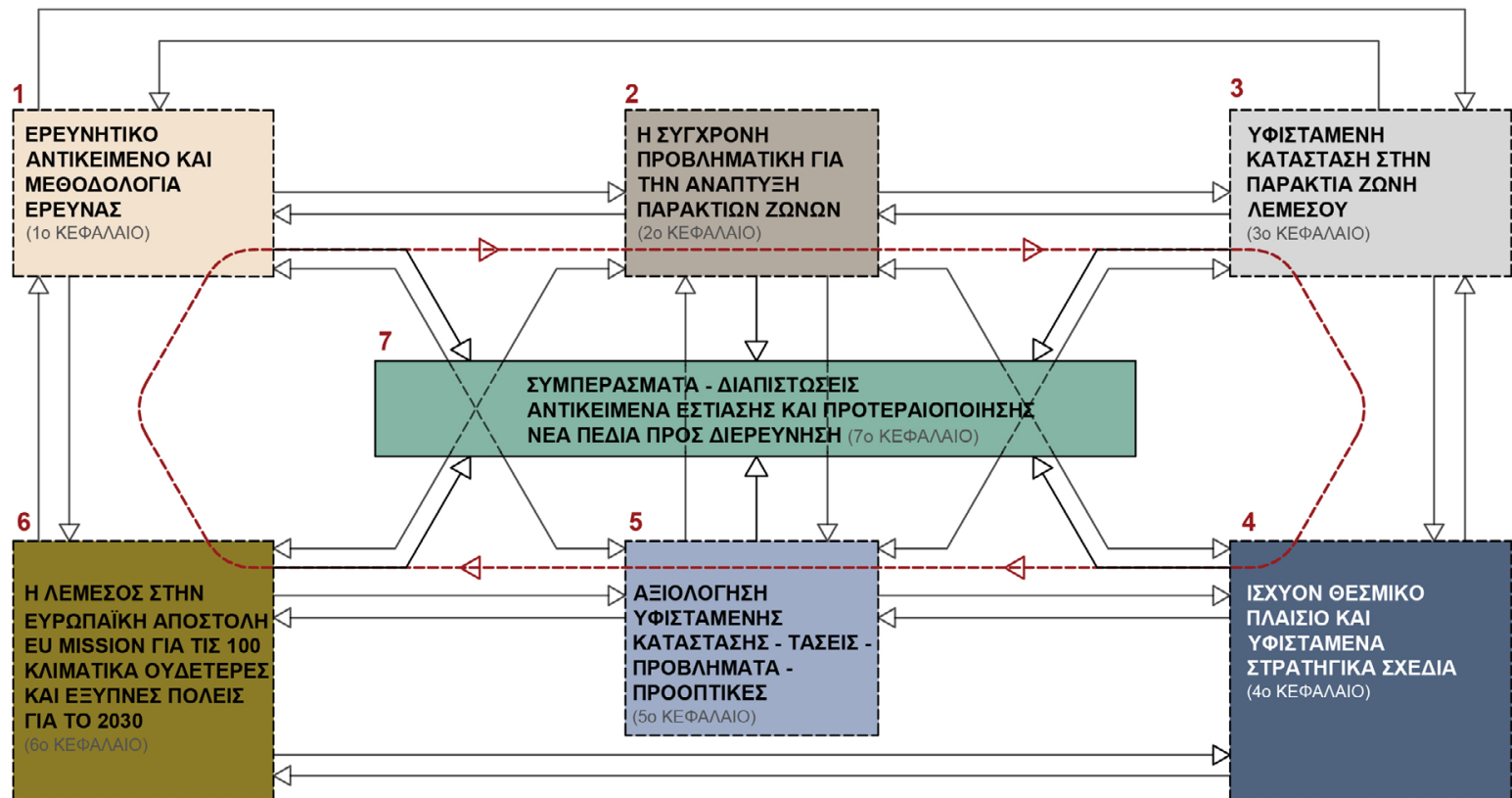
Σχετικά με την ερευνητική μεθοδολογία που υιοθετείται (βλ. διαγράμματα Δ1, Δ2, Δ3, Δ4 & Δ5) για την προσέγγιση του αντικειμένου έρευνας, οργανώνεται σε επτά βασικές ενότητες που είναι σε άρρηκτη συσχέτιση και αλληλοτροφοδοτούνται. Καθώς η έρευνα επιχειρεί την κατανόηση των μετασχηματισμών που συντελούνται σε έναν σύνθετο και ευαίσθητο χώρο [το αστικό παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού] και να απαντήσει σε ερωτήματα κρίσιμα στην τρέχουσα συγκυρία της πολυεπίπεδης κρίσης, ‘ανοίγει’ πεδία παράκτιας διαχείρισης - σχεδιασμού που πρέπει να απασχολήσουν σε επόμενη φάση. Σε αυτή τη βάση, τα βήματα που υιοθετούνται είναι τα ακόλουθα:

- Διατύπωση προβλήματος, στόχου έρευνας και βασικών ενοτήτων αναφοράς
- Αιτιολόγηση επιλογής χωρικού και χρονικού πλαισίου μελέτης (με κριτήρια)
- Καταγραφή, χαρτογράφηση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στην Λεμεσό
- Προσδιορισμός των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων που εντοπίζονται στην πόλη εστιάζοντας σε εκείνες που βρίσκονται στο παράκτιο μέτωπο, λόγω της καταλυτικής τους σημασίας στη δομή και δυναμική του στον αστικό ιστό της Λεμεσού και στη καθημερινότητα κατοίκων/επισκεπτών
- Εντοπισμός των ‘σημείων ενδιαφέροντος’ στο παράκτιο τμήμα σε μια προσπάθεια κατανόησης των κριτηρίων επιλογής χωροθέτησης δραστηριοτήτων και του ρόλου των προτεινόμενων έως τώρα αναπτυξιακών προτύπων και σχεδιαστικών / αρχιτεκτονικών πρακτικών (‘ψηλά κτήρια’) στη διαμόρφωση της ‘εικόνας’ του αστικού παράκτιου μετώπου
- Διερεύνηση του υφιστάμενου θεσμικού και κανονιστικού πλαισίου που αφορά στη ρύθμιση της ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης της Λεμεσού τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και εθνικό (Νήσος) και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης δεδομένου του ρόλου τους στη συγκρότηση των εθνικών πολιτικών των κρατών μελών (πολιτικές / οδηγίες που επηρεάζουν την ανάπτυξη και σχεδιασμό του παράκτιου χώρου)
- Καταγραφή και αποδελτίωση υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων για τη Λεμεσό στο ευρύτερο εθνικό, μεσογειακό και κοινοτικό επίπεδο
- Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης (Μέθοδος SWOT) στη Λεμεσό και στο παράκτιο μετώπο της υπό το πρίσμα της επιδιωκόμενης αειφορίας και ανθεκτικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο εντοπίζονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα (ενδογενείς παράγοντες) και αναδεικνύονται οι κίνδυνοι και οι προοπτικές (εξωγενείς παράγοντες που επιδρούν στην περιοχή, όπως θεσμικό /επενδυτικό πλαίσιο), καθώς και το χρονολόγιο της ανάπτυξης και σχεδιασμού του παράκτιου μετώπου της πόλης
- Διερεύνηση, μετά την πρόσφατη επιλογή της Λεμεσού στις 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030, του τρόπου που η ανάπτυξη και ο σχεδιασμός του παράκτιου μετώπου απασχολεί στη

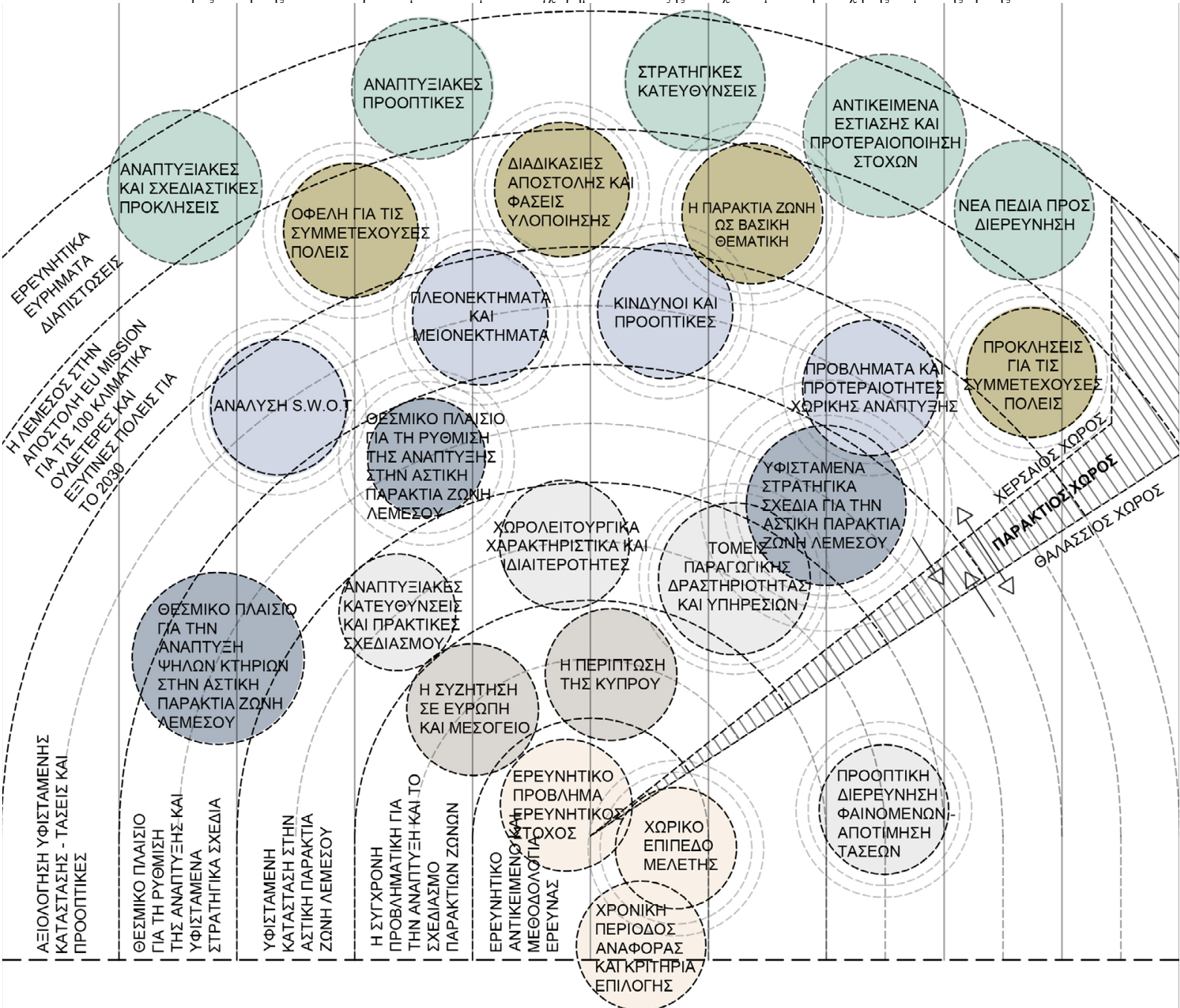
κατάρτιση της σχετικής στρατηγικής. Επειδή η διαδικασία είναι σε εξέλιξη, οι προθέσεις θα διατυπωθούν συνοπτικά ενώ υποστηρίζεται η ανάγκη περαιτέρω μελέτης τους σε επόμενη φάση, δηλαδή μετά την ολοκλήρωση σύνταξης της στρατηγικής. Στόχος που ξεπερνά το πλαίσιο της παρούσας έρευνας. Διατυπώνεται όμως λόγω της κρισιμότητάς σε επίπεδο χωρικού σχεδιασμού.

Για τις ανάγκες της έρευνας, αξιοποιούνται βιβλιογραφικές πηγές, στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης και το ισχύον θεσμικό-κανονιστικό πλαίσιο που αφορά το πεδίο μελέτης (Λεμεσός) στο ευρύτερο πλαίσιο που ορίζεται από το εθνικό επίπεδο και τον Μεσογειακό και Κοινοτικό Χώρο (Ε.Ε.).

Για την υποστήριξη της έρευνας και την τεκμηρίωση των διαπιστώσεων, οργανώνεται εποπτικό υλικό (διαγράμματα, πίνακες, χάρτες, εικόνες, κ.ά.) μερικά από τα οποία λόγω ειδικών διαστάσεων οργανώνονται σε ένα παράρτημα που συνοδεύει το γραπτό κείμενο.



Διάγραμμα Δ1: Γενικό Διάγραμμα Ερευνητικής Μεθοδολογίας (πηγή: ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα Δ2: Διάγραμμα Ερευνητικής Μεθοδολογίας και Θεματικών Ενοτήτων (πηγή: ίδια επεξεργασία)

1.4. Δομή Διπλωματικής Εργασίας

Η Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία οργανώνεται σε επτά κεφάλαια με επιμέρους υποκεφάλαια, για την προσέγγιση του ερευνητικού αντικειμένου. Συγκεκριμένα, το περιεχόμενο των κεφαλαίων έχει ως ακολούθως :

- **1^ο κεφάλαιο:** αφορά στον προσδιορισμό του ερευνητικού αντικειμένου της Διπλωματικής. Συγκεκριμένα, διατυπώνεται το πρόβλημα και ο ερευνητικός στόχος, καταγράφονται οι βασικές θεματικές έρευνας, προσδιορίζεται το χωρικό επίπεδο μελέτης και η χρονική περίοδος αναφοράς, παρουσιάζεται η μεθοδολογία έρευνας και περιγράφεται η διάρθρωση της Διπλωματικής.
- **2^ο κεφάλαιο:** αναφέρεται στη σύγχρονη προβληματική που αναπτύσσεται για την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό παράκτιων περιοχών σε συνθήκες κλιματικής κρίσης. Επίσης, παρουσιάζονται οι υιοθετούμενες προσεγγίσεις χωρικού σχεδιασμού για παράκτιες ζώνες σε νησιωτικούς χώρους

υψηλής ευθραυστότητας όπως πόλεων λιμανιών σε νησιωτικά κράτη: η περίπτωση της Λεμεσού στην Κύπρο. Στο πλαίσιο των αναζητήσεων : α) αναδεικνύονται κοινές προκλήσεις σχεδιασμού που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι παράκτιες χώρες της Μεσογείου ειδικά μετά τις εξελίξεις στον τομέα της ενέργειας, β) παρουσιάζεται η κατάσταση στην Κύπρο εστιάζοντας στη Λεμεσό που αυτή τη στιγμή βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, μετά την πρόσφατη ένταξή της στις 100 έξυπνες κλιματικά ουδέτερες ευρωπαϊκές πόλεις ως το 2030.

- **3^ο κεφάλαιο:** αφορά στην καταγραφή του πλαισίου των υφιστάμενων συνθηκών της περιοχής μελέτης. Συγκεκριμένα, οι θεματικές που απασχολούν είναι α) η κεντρικότητα θέσης και η γεωπολιτική βαρύτητα, β) τα χωρολειτουργικά χαρακτηριστικά και οι ιδιαιτερότητες της, γ) τα δημογραφικά και κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά, δ) οι βασικοί τομείς παραγωγικής δραστηριότητας και υπηρεσιών, και ε) τα υλοποιημένα και προτεινόμενα αναπτυξιακά πρότυπα και οι πρακτικές σχεδιασμού, εστιάζοντας στην καταλυτική επίδραση στους χωρικούς μετασχηματισμούς των ιδιωτικών επενδύσεων και της υιοθέτησης εφαρμογής των ψηλών κτηρίων.
- **4^ο κεφάλαιο:** παρουσιάζει το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τη ρύθμιση της ανάπτυξης της περιοχής μελέτης και ευρύτερα όπου κριθεί αναγκαίο (Κύπρος, Μεσόγειος, E.E.). Επιπλέον, δίνεται έμφαση στο θεσμικό πλαίσιο που επέτρεψε την ανέγερση των ‘ψηλών κτηρίων’ χωρίς την συσχέτιση αυτής της επιλογής με τον υφιστάμενο τοπικό σχεδιασμό, ειδικά στο παράκτιο μέτωπο όπου το επενδυτικό ενδιαφέρον είναι πιο έντονο. Τέλος, παρουσιάζονται τα υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια (τομεακά / δια-τομεακά) που αφορούν άμεσα ή έμμεσα το παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού, όπως: α) η Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΔΠΘΧΣ), β) η Μακροχρόνια Εθνική Στρατηγική για την Κυπριακή Ναυτιλία (SEA Change 2030), γ) οι ειδικοί στρατηγικοί σχεδιασμοί όπως η Πολιτική του Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου (E.T.E.K.) για τα ‘ψηλά κτήρια’, και δ) το ερευνητικό έργο Blue Limassol Environmental Risk Assessment 2022 από το πανεπιστήμιο Frederick και το Δήμο Λεμεσού στο πλαίσιο του οποίου προτείνονται στρατηγικές επίλυσης πιθανών κινδύνων στην παράκτια ζώνη Λεμεσού.
- **5^ο κεφάλαιο:** αφορά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την αποτίμηση των τάσεων, την καταγραφή των προβλημάτων και την ανάδειξη των αναπτυξιακών προοπτικών της πόλης της Λεμεσού. Η εκτίμηση γίνεται αφού έχει προηγηθεί : α) η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, του αναπτυξιακού προτύπου και των σχεδιασμών για την πόλη (3^ο κεφάλαιο) και β) έχει συνεκτιμηθεί το θεσμικό πλαίσιο και τα υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια (4^ο κεφάλαιο) που αφορούν το παράκτιο μέτωπο της πόλης. Ειδικότερα, αναφέρονται τα πλεονεκτήματα/μειονεκτήματα, οι κίνδυνοι/προοπτικές ανάπτυξης της Λεμεσού. Στόχος είναι οι διαπιστώσεις που θα προκύψουν από την συνθετική αυτή οπτική να συμβάλλουν στην ανάδειξη των πεδίων που πρέπει να απασχολήσουν τον σχεδιασμό της Λεμεσού και του παράκτιου μετώπου της.
- **6^ο κεφάλαιο:** παρουσιάζει τη ‘νέα’ πρόκληση σε επίπεδο σχεδιασμού για τη Λεμεσό και το παράκτιο μέτωπό της μετά την ένταξη της πόλης στις 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις έως το 2030. Γι αυτό, το κεφάλαιο ξεκινά με την αναφορά των στόχων της Αποστολής και μετά περιγράφονται συνοπτικά τα στάδια υλοποίησής της, για να αναδειχθούν οι προκλήσεις και για τη Λεμεσό. Το κεφάλαιο κλείνει με την υπογράμμιση της ανάγκης συνεκτίμησης της ανάπτυξης και σχεδιασμού του αστικού παράκτιου μετώπου της Λεμεσού στη συζήτηση για τη διατύπωση της στρατηγικής της στο πλαίσιο της Αποστολής των 100 έξυπνων και κλιματικά ουδέτερων ευρωπαϊκών πόλεων έως το 2030.
- **7^ο κεφάλαιο:** αφορά στη διατύπωση των συμπερασμάτων της έρευνας και τα νέα πεδία μελέτης που προκύπτουν. Στόχος του κεφαλαίου είναι να συμβάλλει στην επανεκκίνηση του διαλόγου για την αντιμετώπιση θεμάτων ανάπτυξης και διαχείρισης παράκτιων μετώπων στο πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού.

1

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

(1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ)

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΥ ΣΤΟΧΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΖΗΤΟΥΜΕΝΑ

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΔΙΠΛ. ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ (2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ)

Η ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Η ΕΥΘΡΑΥΣΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

3

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ ΛΕΜΕΣΟΥ

(3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ)

ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΑ ΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΒΑΡΥΤΗΤΑ

ΧΩΡΟΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



ΧΩΡΙΚΕΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ/ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΛΕΜΕΣΟΥ ΚΑΙ ΣΤΗ ΖΩΝΗ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΑΥΤΟΥ

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ - ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΨΗΛΑ ΚΤΗΡΙΑ

- ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΗΜΕΡΑ
- ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΙΤΙΩΝ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ
- ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΑΣΕΩΝ

ΤΟ ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΟΠΩΣ ΕΚΔΗΛΩΝΕΤΑΙ ΣΗΜΕΡΑ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΠΩΣ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΕΚΔΗΛΩΘΕΙ, ΣΤΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ (ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ, ΑΕΙΦΟΡΙΑ, ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΟΥΔΕΤΕΡΟΤΗΤΑ)

Διάγραμμα Δ3: Διάρθρωση 1ου, 2ου & 3ου Κεφαλαίου (πηγή: ίδια επεξεργασία)

4

ΙΣΧΥΟΝ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΤΗ ΝΗΣΟ (4ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ)

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗ ΛΕΜΕΣΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΨΗΛΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΠΟ ΤΗ ΔΗΛΩΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ (2021) ΤΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ Ε.Τ.Ε.Κ. ΓΙΑ ΤΑ ΨΗΛΑ ΚΤΗΡΙΑ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΨΗΛΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ

ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2018 - 2030

Η ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ (Ο.Θ.Π.) ΚΑΙ Η "ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ"

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ SEA CHANGE 2030

5

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΟΥΔΕΤΕΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ (5ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ)

Εσωτερικό Περιβάλλον

Εξωτερικό Περιβάλλον

S STRENGTHS (Δυνατά Σημεία)	W WEAKNESSES (Αδύναμα Σημεία)
O OPPORTUNITIES (Ευκαιρίες)	T THREATS (Απειλές)

Εσωτερικό Περιβάλλον

Εξωτερικό Περιβάλλον

SWOT Analysis
creator/invented by: Albert Humphrey

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ

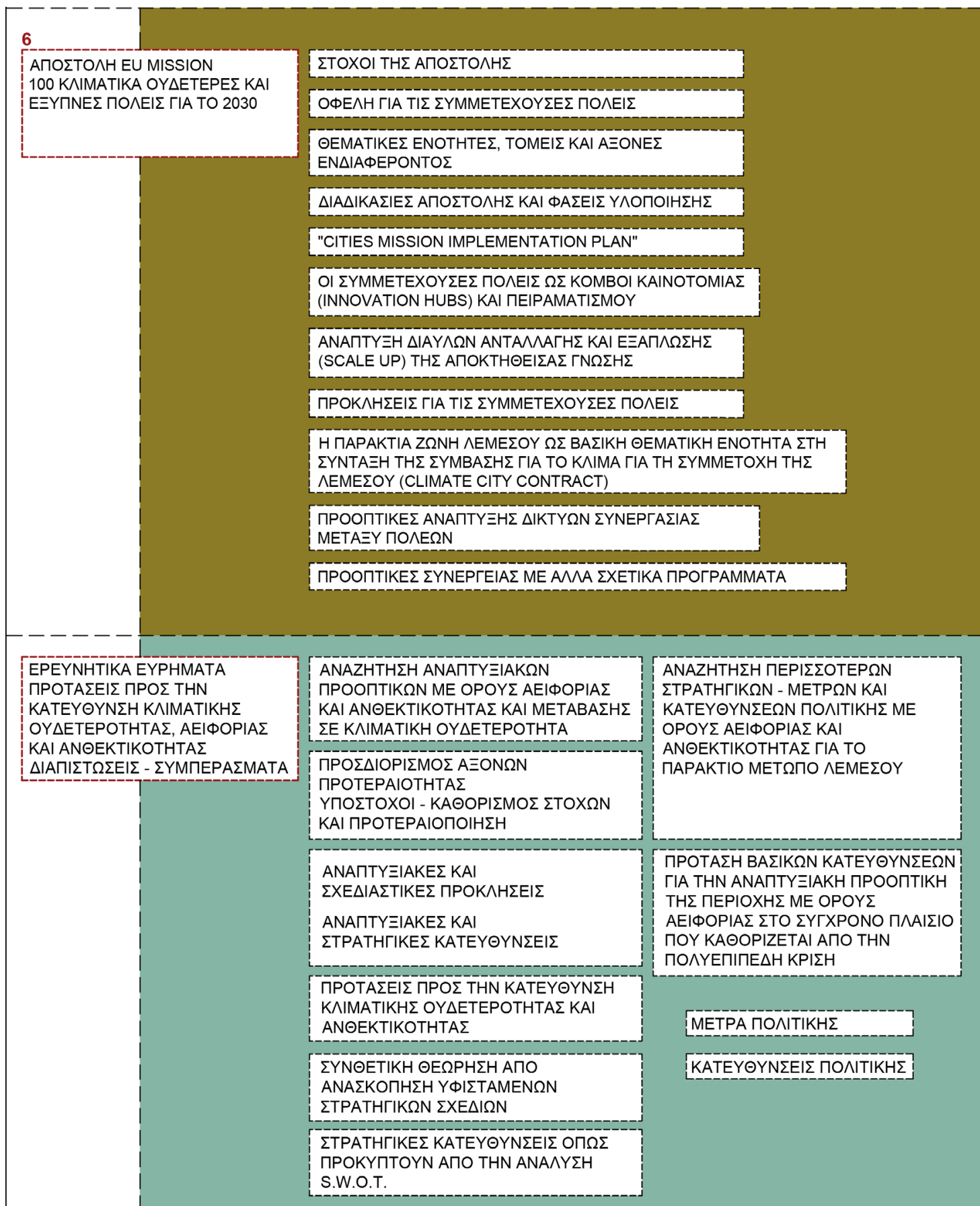
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΧΡΟΝΙΩΝ ΠΙΕΣΕΩΝ

ΣΥΣΧΕΤΙΣΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΣΙΜΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ, ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Διάγραμμα Δ4: Διάρθρωση 4ου και 5ου Κεφαλαίου (πηγή: ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα Δ5: Διάρθρωση 6ου και 7ου Κεφαλαίου (πηγή: ίδια επεξεργασία)

2. Η σύγχρονη προβληματική για την ανάπτυξη και σχεδιασμό παράκτιων περιοχών σε συνθήκες κλιματικής αλλαγής

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζεται η σύγχρονη προβληματική για τον σχεδιασμό παράκτιων μετώπων στον Ευρωπαϊκό και Μεσογειακό χώρο και ακολούθως οι πρόσφατες προσεγγίσεις για τον σχεδιασμό παράκτιων περιοχών στην Κύπρο. Ο στόχος είναι να αναδειχθούν οι κοινές προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι παράκτιες χώρες της Μεσογείου ειδικά στον τομέα της ενέργειας, του τουρισμού, αλλά και σε άλλους εξίσου κρίσιμους τομείς της γαλάζιας ανάπτυξης.

2.1. Η συζήτηση σε Ευρώπη και Μεσόγειο

Τα κύρια στοιχεία της συζήτησης για την αντιμετώπιση της διαχείρισης και του σχεδιασμού παράκτιων περιοχών στο ευρύτερο πλαίσιο του εδαφικού και θαλάσσιου σχεδιασμού αποδίδονται από τον Ομότιμο Καθηγητή του ΕΜΠ, κ. Α. Βασενχόβεν ως ακολούθως :

Η δραστηριότητα της ΕΕ στον τομέα της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (Integrated Maritime Policy) και ειδικότερα του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Maritime Spatial Planning) έχει τις ρίζες της όχι μόνο στη χωροταξική της πολιτική αλλά και στην πολιτική για το περιβάλλον και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Οι πρώτες αναφορές για δράσεις Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών, συναντώνται στο πρώτο γνωστό Σχέδιο Ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου (ΣΑΚΧ) της ΕΕ του 1999 (European Spatial Development Perspective). Η προσπάθεια για αποτίμηση τάσεων και σχεδιασμού για ανάληψη δράσης για το μέλλον, συνεχίστηκε στα πλαίσια του «Παρατηρητηρίου» Χωροταξίας, γνωστού ως European Spatial Planning Observatory Network ή ESPON. Στο σχέδιο του Συμβουλίου της Ευρώπης «Κατευθυντήριες Αρχές για τη Βιώσιμη Χωρική Ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ηπείρου» που εγκρίθηκαν στη 12η Σύνοδο των Υπουργών Χωροταξίας του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEMAT) στις 7–8 Σεπτεμβρίου 2000 στο Ανόβερο της Γερμανίας περιέχονται και προτάσεις χωρικής ανάπτυξης ανά τύπο περιοχής όπως οι παράκτιες και νησιωτικές περιοχές και οι διασυνοριακές ζώνες (Βασενχόβεν, 2018).

Σημαντικές εξελίξεις για τη θαλάσσια πολιτική στον ευρωπαϊκό χώρο σημειώθηκαν από το 2006 μέχρι το 2008, καθώς το 2006 εκδόθηκε η Πράσινη Βίβλος για τη θαλάσσια πολιτική (maritime policy), το 2008 έγινε η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική (integrated maritime policy) και το 2008 κυκλοφόρησε η Οδηγία για το θαλάσσιο περιβάλλον (maritime strategy framework directive) και ένας οδικός χάρτης για τη θαλάσσια χωροταξία (maritime spatial planning). Σημαντικό πρόγραμμα στα πλαίσια της θαλάσσιας χωροταξικής πολιτικής της ΕΕ, ήταν το πρόγραμμα ESaTDOR (European Seas & Territorial Development / Opportunities & Risks), ένα από τα έργα του ESPON με τη συμμετοχή του Εργαστηρίου Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης του Ε.Μ.Π. Στα πλαίσια του προγράμματος αυτού, έπρεπε να διερευνηθούν μεταξύ άλλων η πολυπλοκότητα των σχέσεων θάλασσας-ξηράς, οι συγκρούσεις χρήσεων στο θαλάσσιο χώρο, η ανάγκη ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διακυβέρνησης των θαλασσών και ο οριζόντιος και κάθετος συντονισμός, ιδίως εκατέρωθεν της ακτογραμμής. Το πρόγραμμα είχε εστιάσει σε έξι ευρωπαϊκές (αμιγώς και μη) περιφερειακές θάλασσες μεταξύ των οποίων και η Μεσόγειος. Η κήρυξη των θαλάσσιων ζωνών και κυρίως των Αποκλειστικών Οικονομικών Ζωνών με βάση το διεθνές δίκαιο των θαλασσών, συνέβαλε καθοριστικά στην τοποθέτηση του αντικειμένου της θαλάσσιας χωροταξίας στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος στην ΕΕ. Η κήρυξη ζωνών και ο καθορισμός ορίων αποτελεί προϋπόθεση αποτελεσματικής θαλάσσιας χωροταξίας, ωστόσο και πιο ευέλικτα σχήματα διακυβέρνησης θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο (Βασενχόβεν, 2018).

Στο πλαίσιο της προβληματικής που παρατίθεται πιο πάνω, κρίσιμα αντικείμενα προβληματισμού στη σύγχρονη συγκυρία ειδικά σε νησιωτικά κράτη με έντονη γεωπολιτική σημασία όπως η Κύπρος, μεταξύ άλλων, αποτελούν: α) η χάραξη εθνικής θαλάσσιας πολιτικής (π.χ. ορισμός υφαλοκρηπίδας και ΑΟΖ, διασυνοριακές συνεργασίες), β) η ανάπτυξη των παράκτιων μετώπων [π.χ. Ολοκληρωμένη Διαχείριση παράκτια Ζώνης (ΟΔΠΖ)], γ) η διαχείριση της αναγκαστικής συνύπαρξης συχνά αντικρουόμενων δραστηριοτήτων σε εδαφικά και θαλάσσια τμήματα, δ) η αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την οικιστική ανάπτυξη στον παράκτιο χώρο, ε) η διαχείριση της εντεινόμενης ‘τουριστικοποίησης’ όπου ειδικά στη Μεσόγειο λαμβάνει εκρηκτικές διαστάσεις, στ) η προστασία των οικοσυστημάτων και ζ) η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και η διασφάλιση ενεργειακής ουδετερότητας.

Ειδικότερα σε ότι αφορά την ανατολική λεκάνη της Μεσογείου στην οποία βρίσκεται η Κύπρος, για μια σειρά από γεωπολιτικούς, ιστορικούς, κοινωνικο-οικονομικούς παράγοντες βρίσκεται στο επίκεντρο του ανταγωνισμού των ισχυρών παγκόσμιων και περιφερειακών δυνάμεων. Σε αυτή την κατεύθυνση σημαντική αιτία αποτελεί η ύπαρξη αποθεμάτων υδρογονανθράκων - συνθήκη που εντείνει τον ανταγωνισμό (Νεοκλέους, 2022). Εξίσου σημαντική παράμετρος αποτελεί η έντονη οικιστική ανάπτυξη και η συγκέντρωση αστικού πληθυσμού όπου, σύμφωνα με το Union for the Mediterranean (2011), συγκεντρώνεται σε 85 πόλεις με πληθυσμό 300000-1000000 κατοίκων αλλά και πόλεις με πληθυσμό κάτω των 300000 κατοίκων, δηλ. συγκεντρώνεται σε πόλεις μεσαίου ή μικρότερου μεγέθους που στην πλειονότητά τους είναι παράκτιες. Ειδικό ενδιαφέρον έχουν οι πόλεις λιμάνια λόγω του γεγονότος ότι, εκτός από τα προβλήματα αστικού χαρακτήρα που καλούνται να αντιμετωπίσουν, πρέπει να δώσουν απάντηση και σε θέματα διαχείρισης παράκτιων μετώπων και οργάνωσης λιμενικών εγκαταστάσεων που διαμορφώνει ένα τελείως διαφορετικό πλαίσιο καθημερινότητας και αστικής ποιότητας. Οι υποδομές των λιμένων έχουν ειδικές απαιτήσεις λειτουργίας και ασφάλειας, γεγονός που εκτός από την ρύπανση, αλλάζει τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα και απαιτεί νέες προσεγγίσεις σχεδιασμού. Σε αυτή την κατεύθυνση το ενδιαφέρον για την παράκτια αστική αναγέννηση απασχολεί κυρίως λόγω των τάσεων εφαρμογής πανομοιότυπων προτύπων παράκτιας ανάπτυξης που αλλοιώνουν την ταυτότητα των τόπων.

2.2. Η ευθραυστότητα του νησιωτικού χώρου

Σύμφωνα με τον Γάλλο γεωγράφο Emile Kolodny, ο όρος ‘νησιωτικότητα’ δημιουργήθηκε από την ανάγκη να περιγραφεί η διαφορά ανάμεσα στην ηπειρωτική χώρα και τα νησιά και από την ανάγκη να περιγραφεί η αντίθεση ανάμεσα σε εδάφη που περικλείονται από θάλασσα και από ηπειρωτικά εδάφη. Τα δύο βασικά χαρακτηριστικά της ‘νησιωτικότητας’ είναι το μικρό μέγεθος και η απομόνωση. Εξαιτίας της μικρής έκτασης, παρουσιάζεται μειωμένη διαθεσιμότητα πόρων (φυσικών, ανθρώπινων, οικονομικών) και μικρές και κατακερματισμένες αγορές και κοινωνίες. Η απομόνωση εκφράζεται με ένα πλήθος διαφοροποιήσεων μεταξύ των νησιών. Εντούτοις, είναι σημαντική και καθορίζει πολλαπλά οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις της ζωής σε αυτά. Επιπρόσθετα, λόγω του μικρού μεγέθους και απομόνωσής τους, πολλά νησιά χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα και εύθραυστα κοινωνικο-οικονομικά και φυσικά περιβάλλοντα (Σπιλάνης, Κίζος & Καράμπελα, 2015). Άλλα σημαντικά χαρακτηριστικά της ‘νησιωτικότητας’ εκτός από την ‘περιφερειακότητα’ και την ‘απομόνωση’ είναι η πολιτισμική και βιοματική ταυτότητα τους, η νησιωτική κουλτούρα, και οι εποχιακές πληθυσμιακές διακυμάνσεις (Βασενχόβεν, 2017). Όπως και να έχει, τα χαρακτηριστικά της ‘νησιωτικότητας’ παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις από νησί σε νησί και ακόμα μεγαλύτερες διαφοροποιήσεις ανάμεσα σε νησιά και μικρά νησιωτικά κράτη όπως η Κύπρος και η Μάλτα. Οι νησιωτικές αυτές χώρες διαφοροποιούνται από τις χώρες της ευρωπαϊκής ηπείρου και η κύρια οικονομική τους δραστηριότητα αφορά στην τουριστική βιομηχανία. Συνθήκη που επιβάλλει την ανάγκη ανάπτυξης ευέλικτων μεθοδολογιών έρευνας /

παρακολούθησης των μετασχηματισμών που συμβαίνουν στα αστικά παράκτια μέτωπα των πόλεων τους, ειδικά αν αυτές είναι πόλεις λιμάνια ή πολύ τουριστικοί προορισμοί.

Η Κύπρος ως νησιωτικό κράτος παρουσιάζει μια σημαντική ιδιομορφία, αφού διαθέτει χαρακτηριστικά ‘νησιωτικότητας’ που αυξάνουν την ευθραυστότητά της π.χ. μικρό μέγεθος (έκταση, πληθυσμός), παραγωγικό σύστημα, απομόνωση λόγω της θάλασσας και η περιφερειακότητα σε σχέση με την Ευρώπη, ταυτόχρονα όμως η γεωστρατηγική της θέση στην ΝΑ Μεσόγειο διαμορφώνει ειδικές συνθήκες για τον διεθνή ρόλο της [π.χ. κόμβος ενέργειας, τουρισμού, υπηρεσιών κ.ά.] αλλά και για την εθνική της ασφάλεια [γεωπολιτική θέση και διχοτόμηση Νήσου σε ελληνοκυπριακό και τουρκοκυπριακό τμήμα].

2.3. Η περίπτωση της Κύπρου

Η Κυπριακή Δημοκρατία (βλ. χάρτη Χ4), με πρωτεύουσα τη Λευκωσία και τρίτη μεγαλύτερη πόλη την πόλη λιμάνι της Λεμεσού, είναι νησιωτικό κράτος της Μεσογείου [έκταση 9251km² και ακτογραμμή μήκους 800km]. Αποτελεί το τρίτο μεγαλύτερο σε έκταση νησί της Μεσογείου μετά τη Σικελία και τη Σαρδηνία. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και ο Κοκκόσης “... το μέλλον της Κύπρου είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το θαλάσσιο χώρο και την ορθή διαχείριση του θαλάσσιου πλούτου” αφού “η χωρική της θάλασσα έχει έκταση περίπου 13000km², δηλ. 1.4 φορές μεγαλύτερη από την έκταση του χερσαίου χώρου, ενώ η Αποκλειστική Οικονομική της Ζώνη έχει έκταση περίπου 83900km², δηλ. 9 φορές μεγαλύτερη από την έκταση του χερσαίου χώρου” (Κοκκόσης, 2023). Γεωγραφικά η Κύπρος βρίσκεται νότια της Τουρκίας, δυτικά του Λιβάνου και της Συρίας, βορειοδυτικά του Ισραήλ, βόρεια της Αιγύπτου και νοτιοανατολικά της Ελλάδας. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Νήσου είναι ότι διοικείται από: α) την Κυπριακή Δημοκρατία (58% του νησιού), και β) την “Τουρκική Δημοκρατία της Βόρειας Κύπρου” (37% του νησιού), που προέκυψε από την Τουρκική εισβολή στην Κύπρο (1974) και αποτελεί υποτελή κατοχική διοίκηση του Τουρκικού κράτους. Το υπόλοιπο 5% του νησιού καταλαμβάνεται από τον ΟΗΕ (Πράσινη Γραμμή) και από το Ηνωμένο Βασίλειο, που διατηρεί τις περιοχές κυρίαρχων βάσεων Ακρωτηρίου και Δεκέλειας. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και τον ΟΗΕ, το βόρειο τμήμα του νησιού τελεί υπό την κατοχή τουρκικών στρατευμάτων. Πιο συγκεκριμένα, η έκταση της Κύπρου σε εκατοστιαία ποσόστωση κατανέμεται ως εξής : α) τμήμα κατεχόμενο από τουρκικά στρατεύματα [34,85% της Νήσου (3.224.29 τ.χλμ.)], β) τμήμα ελεύθερων περιοχών που ελέγχει η Κυπριακή Δημοκρατία [59,79% (5.531.15 τ.χλμ.)], γ) τμήμα νεκρής ζώνης [2,62% (242,23 τ.χλμ.)], και δ) έκταση βρετανικών βάσεων [2,74% (253,80 τ.χλμ.)]. Αυτή η ειδική συνθήκη εντείνει τις δυσκολίες σχεδιασμού της Νήσου και των επιμέρους περιοχών και πόλεων της.

Η Κύπρος έγινε μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2004 και της Ευρωζώνης το 2008, γεγονός που σε διαμορφώνει ένα ιδιαίτερο πλαίσιο συνθηκών για την ανάπτυξή της στην ΝΑ Μεσόγειο. Η Κύπρος αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς στη Μεσόγειο, με τη χωρική της γειτνίαση στα ελληνικά νησιά της Ρόδου και της Κρήτης, σε συνδυασμό με την εγγύτητα της στις ακτές της Τουρκίας (37 μίλια), της Συρίας (56 μίλια) και της Αιγύπτου (190 μίλια) να διαμορφώνει συνθήκες ανάπτυξης ενός εν δυνάμει τουριστικού πόλου-προορισμού διεθνούς εμβέλειας στην ΝΑ Μεσόγειο.

Σε αναπτυξιακό επίπεδο, σημειώνεται ότι βαρύτητα της Κύπρου σε διεθνές επίπεδο εξαρτάται από τα γεωλογικά-γεωμορφολογικά της στοιχεία, αλλά και τα ενεργειακά της διαθέσιμα. Οι υδρογονάνθρακες που εντοπίζονται στην μεσανατολική περιοχή, προσδίδουν στην Κύπρο κυρίαρχα δυναμικό γεωστρατηγικό ρόλο στον διεθνή χάρτη. Η Κυπριακή Δημοκρατία προέβη στην ανακήρυξη της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης της (ΑΟΖ) με την Αίγυπτο το 2003, τον Λίβανο το 2007 και με το Ισραήλ το 2013. Σε τεχνικό επίπεδο, η Κύπρος, έχει υπογράψει από το 2007 Μνημόνια Συναντίληψης με πετρελαϊκές εταιρείες με στόχο τον εντοπισμό και αξιοποίηση των υδρογονανθράκων της. Ως εκ τούτου, ελέγχει τον ‘ενεργειακό διάδρομο’ της νοτιοανατολικής Μεσογείου, αλλά και το σημείο

διέλευσης των πετρελαίων του Περσικού κόλπου προς την ανατολική Μεσόγειο μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Το νησί διατηρεί πολύ καλές σχέσεις με σημαντικό αριθμό χωρών και η εξωτερική του πολιτική στοχεύει στην ένταξή του σε διαδικασίες διασφάλισης συνεργασιών για την ειρήνη, σταθερότητα και βιώσιμη ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Μεσογείου. Η γεωγραφική θέση της Κύπρου της προσδίδει ισχυρό ρόλο στην ΝΑ Μεσόγειο, ενώ η ένταξή της στην ΕΕ αποτέλεσε την απαρχή μιας νέας εποχής στις σχέσεις της με τρίτες χώρες ως 'γέφυρα επικοινωνίας' μεταξύ της ΕΕ και των χωρών αυτών. Η Κύπρος επιδιώκει τη διερεύνηση συνεργιών, τη βελτιστοποίηση της ανάπτυξης πόρων και τη δημιουργία ευκαιριών στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Μεσογείου. Υπό αυτό το πρίσμα, ο εντοπισμός υδρογονανθράκων σε αυτή έχει διευρύνει και ενισχύσει τις προοπτικές συνεργασίας με χώρες εντός κι εκτός Ε.Ε. Ωστόσο, οι συνεχείς τούρκικες προκλήσεις στην Κυπριακή ΑΟΖ δημιουργούν ένταση στην περιοχή, κάτι που δημιουργεί συνθήκες ανασφάλειας στην οργάνωση / ανάπτυξη της ναυτιλιακής και εμπορικής δραστηριότητας της Κύπρου (Κωνσταντίνου και Παυλίδης, 2020).

Από τη συνολική ακτογραμμή της Κύπρου τα 404χλμ. (56%) δεν βρίσκονται υπό τον έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας. Οι μεγαλύτερες πόλεις, εκτός από τη Λευκωσία, είναι παράκτιες (Λεμεσός, Λάρνακα και Πάφος) και συγκεντρώνουν το 48% του συνολικού πληθυσμού. Γι' αυτό η αστική παράκτια ανάπτυξη έχει ειδικό ενδιαφέρον. Ο μισός πληθυσμός της χώρας κατοικεί και εργάζεται σε παράκτιες περιοχές. Επίσης το 90% της τουριστικής ανάπτυξης εντοπίζεται σε παράκτιες περιοχές (1980-1990), ενώ το 40-60% του ΑΕΠ αφορά παράκτιες δραστηριότητες. Στο δίκτυο Natura 2000 ανήκουν δεκαπέντε (15) παράκτιες και θαλάσσιες περιοχές, ενώ αναμένεται η ένταξη ακόμα δύο (2). Το 2016 οι περιοχές που βρίσκονταν στο δίκτυο παρακολούθησης της ποιότητας των νερών κολύμβησης είναι 113, με τις 57 να έχουν λάβει τη Γαλάζια Σημαία (Τμήμα Περιβάλλοντος).

Οι πιο σημαντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Κύπρος σε επίπεδο ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών της και της αειφορικής αξιοποίησης των παράκτιων πόρων της αφορούν : α) την υπερσυγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και του πληθυσμού στις παράκτιες περιοχές, β) την έντονη συγκέντρωση υποδομών σε ευαίσθητες παράκτιες περιοχές που επηρεάζουν φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, γ) την απώλεια της γεωργικής γης, δ) την εντεινόμενη αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας και τη σφράγιση εδάφους στην παράκτια ζώνη, ε) τον αποσπασματικό σχεδιασμό, στ) τις αδυναμίες σε επίπεδο διοικητικής απόφασης και ανάπτυξης συνθηκών συμμετοχικού σχεδιασμού, ζ) την αδυναμία οργάνωσης ευέλικτων συστημάτων ελέγχου και παρακολούθησης των μετασχηματισμών σε παράκτιες περιοχές και η) θέματα ενέργειας και κυκλικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα, εκείνες οι οικονομικές / παραγωγικές δραστηριότητες που εντείνουν την ανάγκη διασφάλισης πολιτικών χωρικής ανάπτυξης και σχεδιασμού στις παράκτιες περιοχές περιλαμβάνουν τη γεωργία και κτηνοτροφία, την αλιεία / υδατοκαλλιέργεια, τη βιομηχανία, τον τουρισμό, τις αθλητικές / ψυχαγωγικές δραστηριότητες, τις παράκτιες υποδομές, τις ενεργειακές εγκαταστάσεις, τα λιμάνια / αλιευτικά καταφύγια, τις μαρίνες / χώρους ελλειμνισμού σκαφών αναψυχής, τις θαλάσσιες δραστηριότητες εν γένει, καθώς και τη χρήση των παράκτιων φυσικών πόρων.

Όσον αφορά τη διάκριση της Κύπρου σε ειδικές κατηγορίες περιοχών και το υφιστάμενο καθεστώς των χρήσεων γης, στις περιοχές που είναι υπό τον έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας περιλαμβάνονται οι εξής τέσσερις τύποι παράκτιων ζωνών: α) αστικές παράκτιες περιοχές με παράκτια ζώνη μήκους 90 χλμ (δηλ. 30% επί του συνόλου), β) παράκτιες περιοχές τουριστικής ανάπτυξης με παράκτια ζώνη μήκους 45 χλμ (δηλ. 15% επί του συνόλου), γ) παράκτιες περιοχές στην ύπαιθρο με παράκτια ζώνη μήκους 106 χλμ (δηλ. 36% επί του συνόλου), και δ) προστατευόμενες παράκτιες περιοχές με παράκτια ζώνη μήκους 55 χλμ (δηλ. 19% επί του συνόλου). Σχεδόν το 50% του χερσαίου ορίου της παράκτιας ζώνης που είναι υπό τον έλεγχο της Κυπριακής Δημοκρατίας είναι εντός ή εφάπτεται με τουριστικές, παραθεριστικές, οικιστικές, εμπορικές, βιομηχανικές, βιοτεχνικές και άλλες τύπου αναπτύξεις.

Οι υλοποιημένες πρακτικές σχεδιασμού σε παράκτιες περιοχές στην Κύπρο διαφέρουν από επαρχία σε επαρχία. Μεγάλο μέρος της παράκτιας ζώνης στην Πάφο, τη Λεμεσό, τη Λάρνακα και την περιοχή της Αμμοχώστου που ελέγχεται από την Κυπριακή Δημοκρατία καταλαμβάνουν ξενοδοχειακές μονάδες και άλλες υποστηρικτικές στον τουρισμό εγκαταστάσεις. Περιοχές ενδιαφέροντος είναι κατά κατηγορία : α) φυσικού κάλλους είναι η χερσόνησος του Ακάμα, η αλυκή στη Λάρνακα (σημαντικός υδροβιότοπος) και ο υδροβιότοπος Ακρωτηρίου στη Λεμεσό (καθεστώς προστασίας Ramsar), β) ιστορίας - πολιτισμού : χώροι αρχαιολογικής αξίας, γ) υποδομών μεταφορών : τα διεθνή αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου (βασικές πύλες εισόδου), τα εμπορικά λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας, η μαρίνα Λεμεσού και Αγίας Νάπας, δ) περιοχές λατομικής δραστηριότητας, ε) περιοχές εθνικής σημασίας όπως το ενεργειακό κέντρο Βασιλικού.

3. Λεμεσός Κύπρου _ Το πλαίσιο των υφιστάμενων συνθηκών

Το κεφάλαιο αναφέρεται στην αναγνώριση και περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της Λεμεσού και του παράκτιου μετώπου της με κύριες θεματικές ενότητες διερεύνησης : α) την κεντρικότητα θέσης και τη γεωπολιτική βαρύτητα της πόλης, β) τα χωρολειτουργικά χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητες του παράκτιου μετώπου της και του ευρύτερου αστικού ιστού, γ) τα δημογραφικά και κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά της πόλης, δ) τους βασικούς τομείς παραγωγικής δραστηριότητας και υπηρεσιών και τη χωρική τους έκφραση, ε) τα υιοθετούμενα και προτεινόμενα αναπτυξιακά πρότυπα σε συσχέτιση με τις πρακτικές σχεδιασμού, εστιάζοντας στον καταλυτικό ρόλο της κατανομής των ιδιωτικών επενδύσεων και της εφαρμογής του οικιστικού προτύπου των ‘ψηλών κτιρίων’. Μέσα από τις εν λόγω οπτικές προσέγγισης του αστικού περιβάλλοντος και της δυναμικής του παράκτιου μετώπου της Λεμεσού, αναδεικνύονται χωρικά ζητήματα τα οποία στη συνέχεια αξιολογούνται προκειμένου να αναδειχθούν τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπισθούν στη χάραξη μιας συνολικής πολιτικής για το παράκτιο μέτωπο (κεφ. 5)

3.1. Κεντρικότητα θέσης και γεωπολιτική βαρύτητα

Η Λεμεσός, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Κύπρου και ο πληθυσμός της ανέρχεται σύμφωνα με απογραφή του 2021 σε περίπου 260 000, διαθέτει το μεγαλύτερο λιμάνι του νησιού και ένα από τα μεγαλύτερα της Ανατολικής Μεσογείου. Η πόλη, παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη μετά την τουρκική εισβολή το 1974, όταν χάθηκε το τότε σημαντικότερο λιμάνι της Κύπρου, η Αμμόχωστος. Βρίσκεται στο νοτιότερο τμήμα της Κύπρου, σε κεντρική θέση ανάμεσα στις πόλεις Πάφος, Λευκωσία και Λάρνακα. Διαμορφώνεται αμφιθεατρικά πάνω στον Κόλπο Ακρωτηρίου ανάμεσα στην αρχαία πόλη του Κουρίου στα δυτικά και της αρχαίας πόλης της Αμαθούνας ανατολικά. Στο δυτικό της τμήμα, γειτνιάζει με τη Βρετανική Βάση Ακρωτηρίου η οποία αναχαιτίζει την ανάπτυξη της πόλης δυτικά, ενώ εξαπλώνεται κυρίως ανατολικά, κατά μήκος του παραλιακού της μετώπου. Σημεία υπερτοπικής σημασίας όπως το Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου στην Κεντρική Περιοχή Λεμεσού, η Μαρίνα Λεμεσού και το Νέο Λιμάνι, όπως και το σύγχρονο υπέργειο εθνικό οδικό δίκτυο διαμορφώνουν μια νέα αναπτυξιακή προοπτική, η οποία αναμένεται να ενισχύσει το ρόλο της πόλης και του αστικού συγκροτήματος γενικότερα ως της βασικής πύλης της Κύπρου και συνδετικού κόμβου της χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο αλλά και του κυριότερου κέντρου παροχής υπηρεσιών και διευκολύνσεων, με εμβέλεια πέραν των ορίων της οικείας Επαρχίας. Επιπρόσθετα, η ανακάλυψη υδρογονανθράκων στην κυπριακή ΑΟΖ δημιουργεί τις προοπτικές για να μετατραπεί η Λεμεσός και η Κύπρος ευρύτερα σε ενεργειακό και γεωπολιτικό κόμβο της Ανατολικής Μεσογείου (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2011).

3.2. Χωρολειτουργικά χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες

Η Λεμεσός εμφανίζει τα φαινόμενα που εντοπίζονται σε όλες τις πόλεις, δηλαδή έντονες τάσεις αστικής διασποράς και εξάπλωσης, κυρίως στην περιφέρεια του αστικού συγκροτήματος που δεν συμβαδίζουν με τα τοπικά πρότυπα και την κλίμακα και ιδιαιτερότητες των αστικών περιοχών της. Μετά από την τουρκική εισβολή, η αυξημένη συγκέντρωση εκτοπισθέντων στην περιοχή της Λεμεσού οδήγησε στην εκρηκτική επέκταση της πόλης στα προάστια όπου χωροθετήθηκαν κυβερνητικοί οικισμοί στέγασης και αυτοστέγασης, με τους πιο κυριότερους να οργανώνονται κυρίως βόρεια της Αγίας Φύλας και των Πολεμιδιών (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2011).

Η διάταξη του οδικού δικτύου της πόλης ακολουθεί το ακτινωτό πρότυπο το οποίο συγκλίνει προς την Κεντρική Εμπορική Περιοχή που βρίσκεται στην παράκτια ζώνη της πόλης. Στην Κεντρική Εμπορική Περιοχή συγκεντρώνεται η πλειονότητα των κεντρικών αστικών λειτουργιών ενώ τα τελευταία χρόνια αναπτύσσονται φυγόκεντρες τάσεις για χωροθέτηση αστικών χρήσεων γης και υπηρεσιών κατά μήκος

κύριων οδικών αξόνων (γραμμικές αστικές αναπτύξεις). Φαινόμενα που έχουν ως συνέπεια την αύξηση της κυκλοφοριακής φόρτισης των οδικών αξόνων πέραν των αντικειμενικών δυνατοτήτων τους και την ανάμιξη ασυμβίβαστων χρήσεων γης. Ταυτόχρονα λόγω της διάσπαρτης αστικής ανάπτυξης παρατηρείται αδυναμία συγκρότησης ισχυρών περιφερειακών κέντρων εξυπηρέτησης.

3.3. Δημογραφικά και κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά

Η πόλη της Λεμεσού, και η Κύπρος στο σύνολό της, εμφανίζει μεταβαλλόμενες δημογραφικές τάσεις με σημαντικές επιπτώσεις στην κτηματαγορά. Συνθήκη που με τη σειρά της διαμορφώνει ένα πλαίσιο συνθηκών ενίσχυσης των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων και των φαινομένων κοινωνικής πόλωσης. Έτσι, τμήματα της πόλης αλλάζουν χαρακτήρα (περιοχή παλιού Λιμανιού), άλλα αναβαθμίζονται (κέντρο πόλης και παραλιακό μέτωπο) και άλλα υποβαθμίζονται ή εγκαταλείπονται (κεντρικές συνοικίες της δυτικής Λεμεσού). Με βάση τα προκαταρκτικά αποτελέσματα της πρόσφατης απογραφής (2021), ο πληθυσμός στις ελεγχόμενες από την Κυπριακή Δημοκρατία περιοχές του νησιού ανήλθε σε 918.100, σημειώνοντας αύξηση 9,2% από 840.000 που ήταν πριν μια δεκαετία. Εντούτοις, εκτιμάται ότι η αύξηση ήταν μεγαλύτερη, δεδομένου ότι πολλοί κάτοικοι δεν καταγράφηκαν λόγω των εκτάκτων συνθηκών στην περίοδο της πανδημίας. Οι δημογραφικές αυτές αλλαγές, οφείλονται στην προσπάθεια της κυβέρνησης να προσελκύσει στην Κύπρο ξένους επενδυτές είτε για να αναπτύξουν επιχειρηματική δραστηριότητα στο νησί είτε για να αγοράσουν ακίνητα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι από τον Ιανουάριο του 2022 περισσότεροι από 20.000 Ουκρανοί, Λευκορώσοι και Ρώσοι μετακόμισαν στην Κύπρο λόγω της ρωσοουκρανικής κρίσης ενώ νέα πληθυσμιακή αύξηση αναμένεται μετά την αίτηση μετεγκατάστασή που υπέβαλαν 4.524 οικογένειες (Αύγουστος 2022) στο πλαίσιο της “πρωτοβουλίας για μεταφορά επιχειρηματικής έδρας ή εργασιών (Headquartering Initiative)” στο νησί.

Η Λεμεσός, αναπτύχθηκε ως βασικό κέντρο εμπορίου και τουρισμού, όταν τα δύο κύρια τουριστικά θέρετρα της Κύπρου, η Κερύνεια και η Αμμόχωστος καταλήφθηκαν από τον τουρκικό στρατό (1974). Η πόλη διαθέτει πλήθος πολυτελών ξενοδοχείων και εγκαταστάσεων τουρισμού και αναψυχής. Την ίδια στιγμή η πόλη της Λεμεσού αποτελεί το βιομηχανικό κέντρο ολόκληρης της Κύπρου με πάνω από 350 βιομηχανικές μονάδες με δράση σε ποικίλες κατηγορίες παραγωγής (π.χ. έπιπλα, υποδήματα, μεταλλικά είδη, πλαστικά, ηλεκτρικές και ηλεκτρονικές συσκευές). Η Λεμεσός αποτελεί ταυτόχρονα και έδρα φαρμακοβιομηχανιών, καθώς και βασικό κέντρο οινοπαραγωγής.

Ο αυξημένος ρυθμός επενδύσεων και μετεγκατάστασης στο νησί που παρατηρήθηκε μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. (2004), σε συνδυασμό με αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς εταιρειών σε όλο το νησί (π.χ. αεροδρόμια, λιμάνια, τράπεζες, εταιρείες τηλεπικοινωνιών, κλπ.), οδήγησε σε σημαντικές μεταβολές στο μέχρι τότε κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της Κύπρου. Επιπρόσθετα, η αύξηση του πληθυσμού έχει ωθήσει τα ενοίκια των κατοικιών σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα από ότι μπορούν να αντέξουν οικονομικά οι ντόπιοι, ενώ πολλοί εξετάζουν το ενδεχόμενο να μετακομίσουν σε νέες περιοχές, ειδικά αυτές που είναι εκτός της Λεμεσού. Η εισροή πληθυσμού έχει επιβαρύνει τα υφιστάμενα δίκτυα κίνησης και τις κοινωνικές υποδομές (εκπαίδευση, υγεία, πρόνοια, κ.ά.) (Λοΐζου, 2022).

3.4. Βασικοί τομείς παραγωγικής δραστηριότητας και υπηρεσιών

Η χωρική κατανομή των βασικών τομέων παραγωγικής δραστηριότητας και υπηρεσιών στη Λεμεσό και στο παράκτιο τμήμα της αποτυπώνονται σε μια σειρά χαρτών και εικόνων που είναι στο παράρτημα (βλ. πίνακα Π3, χάρτη Χ3, εικόνες Ε5, Ε6, Ε7, Ε8, Ε9 και Ε10). Πιο συγκεκριμένα οι τομείς είναι οι ακόλουθοι:

- ✓ Ναυτιλία και λιμένες
- ✓ Ενέργεια και διασυνοριακές συνεργασίες

- ✓ Θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός
- ✓ Ιδιωτικές επενδύσεις και ψηλά κτήρια
- ✓ Αλιεία, ιχθυοκαλλιέργειες και υδατοκαλλιέργειες
- ✓ Ψυχαγωγικές και αθλητικές δραστηριότητες
- ✓ Αρχαιολογία και πολιτισμός
- ✓ Έρευνα και εκπαίδευση

Σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος στο παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού αποτελούν (βλ. χάρτη X3) :

- α) Ακρωτήρι Λεμεσού – Βρετανικές Στρατιωτικές Βάσεις
- β) Νέο Λιμάνι Λεμεσού – Νέος Επιβατικός Σταθμός (βλ. εικόνα E7)
- γ) Καρνάγιο Λεμεσού – Τσιφλικούδια (βλ. εικόνα E10)
- δ) Παλιά βιομηχανική περιοχή Λεμεσού – Διατηρητέα βιομηχανικά κτήρια (βλ. εικόνα E10)
- ε) Μαρίνα Λεμεσού (βλ. εικόνα E5) – Περιοχή ανάπτυξης/αξιοποίησης χώρου παλιού λιμανιού Λεμεσού
- στ) Πολυλειτουργικό παραθαλάσσιο πάρκο – Πάρκο επίχωσης Λεμεσού
- ζ) Παλιός ηλεκτροπαραγωγικός σταθμός Μονής
- η) Παλαιά βιομηχανική εγκατάσταση τσιμεντοποιίας βασιλικού
- θ) Ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις
- ι) Αρχαιολογικός χώρος Αμαθούνας
- κ) Ψηλά κτήρια (άνω των 15 ορόφων) σε σημαντικό μήκος του παράκτιου μετώπου (βλ. εικόνα E9)

3.5. Αναπτυξιακά πρότυπα - πρακτικές σχεδιασμού : Ιδιωτικές επενδύσεις και ‘ψηλά κτήρια’

Μια από τις πιο σημαντικές πιέσεις που ασκούνται στο παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού είναι η ανάπτυξη ‘ψηλών κτηρίων’ χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό. Στο πλαίσιο αυτής της τάσης, την τελευταία δεκαετία διαπιστώνεται η συγκέντρωση σημαντικού πλήθους ‘ψηλών κτηρίων’ στο παράκτιο μέτωπο της πόλης με τρόπο που δεν συνάδει με τους στόχους / κατευθύνσεις του τοπικού σχεδίου της πόλης. Αντίθετα δε, φαίνεται να τις καταστρατηγεί επιβαρύνοντας τη φέρουσα ικανότητα του τόπου και δημιουργώντας ένα πλήθος περιβαλλοντικών προβλημάτων και ζητημάτων αλλοίωσης της τοπικής φυσιογνωμίας της πόλης.

Έτσι, μέσα από αποσπασματικού χαρακτήρα αποφάσεις υπουργικών συμβουλίων και σε βάρος του δημόσιου συμφέροντος επηρεάζονται δυσμενώς η αστική ποιότητα και η καθημερινότητα των κατοίκων / επισκεπτών. Παράλληλα, ο έντονος ρυθμός με τον οποίο έχουν συντελεστεί αυτές οι μεταβολές σε πολεοδομικό επίπεδο δυσκολεύουν τη εκτίμηση και παρακολούθηση του προβλήματος. Η απουσία ενός στρατηγικού σχεδιασμού και προγραμματισμού αναφορικά με την ανέγερση ‘ψηλών κτηρίων’, ειδικά στο παράκτιο μέτωπο της πόλης, συνιστά δυσμενή παράγοντα ως προς την επίτευξη κρίσιμων στόχων του χωρικού σχεδιασμού και της αστικής ανάπτυξης όπως της διασφάλισης αειφορίας / ανθεκτικότητας.

Η έκτακτη ανάγκη που προέκυψε για ανάκαμψη της οικονομίας μέσω της εφαρμογής του Κυπριακού Προγράμματος Πολιτογραφήσεων (Κ.Π.Π.) (έναρξη: 2007, κατάργηση: 2020) οδήγησε σε ανεξέλεγκτη οικοδόμηση ‘ψηλών κτηρίων’, ειδικά στο αστικό παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού, μέσα από την οποία υπονομεύθηκαν οι βασικές αρχές της αειφορίας, της προσβασιμότητας και βιώσιμης κινητικότητας, της προστασίας της τοπικής ταυτότητας και των φυσικών πόρων, και της αρμονικής σχέσης πόλης-θάλασσας. Οι έντονοι ρυθμοί κυριαρχίας του φαινομένου της ανέγερσης ‘ψηλών κτηρίων’, σε συνδυασμό με την απουσία ενός σχεδίου επιλογής των θέσεων χωροθέτησής του (με κριτήρια) και αρμονικής ένταξής τους στον αστικό ιστό, διαμόρφωσαν μια δύσκολη πραγματικότητα με πολλά ερωτηματικά για τη βιω-

σιμότητά της στο μέλλον. Ταυτόχρονα, η μη ένταξη του ‘νέου’ αυτού οικιστικού προτύπου στον υφιστάμενο σχεδιασμό και η απουσία ενός ολοκληρωμένου οράματος για την εικόνα και τη δυναμική της πόλης υπήρξαν αιτίες για τη διαμόρφωση ενός αστικού τοπίου που θίγει την κλίμακα και την ταυτότητα της πόλης και του παράκτιου μετώπου της. Επιπλέον, η απουσία δημόσιων διαβουλεύσεων, ενίσχυσαν το αίσθημα ανασφάλειας στους πολίτες που βρίσκονται αντιμέτωποι με ένα φαινόμενο που δεν μπορούσαν να ελέγξουν και να διαχειριστούν. Το αστικό περιβάλλον, έτσι, που ζουν και δραστηριοποιούνται επί δεκαετίες αλλοιώνεται, και τα στοιχεία της ιστορίας και της μνήμης κινδυνεύουν, ενώ ένα πλήθος από περιβαλλοντικά θέματα προκύπτουν. Προβλήματα που αφορούν την επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος σε στεριά και θάλασσα, αλλά και τη διαχείριση όλου αυτού του κτιριακού όγκου που σε ένα σημαντικό βαθμό φαίνεται να παραμένει κενός και ακατοίκητος ή ακόμα και κατασκευαστικά ημιτελής.

3.6. Το χρονολόγιο της ανάπτυξης και του σχεδιασμού του αστικού παράκτιου μετώπου

Η παράκτια ζώνη της Λεμεσού για τις ανάγκες της παρούσας έρευνας ορίζεται από τον υδροβιότοπο Ακρωτηρίου στις Βρετανικές Βάσεις (δυτικό όριο) έως το χωριό Πεντάκωμο (βορειοανατολικό όριο) (κεφ. 1.2.).

Σημαντικά σημεία επί της παράκτιας ζώνης Λεμεσού αποτελούν, από τα δυτικά προς τα ανατολικά: το Νέο Λιμάνι Λεμεσού, το δυτικό τμήμα στην περιοχή Καρναγίου επί της Ακταίας Οδού, που περιλαμβάνει έντεκα διατηρητέα βιομηχανικά κτήρια αξιόλογης αρχιτεκτονικής αξίας, η μαρίνα της Λεμεσού και ο χώρος του παλαιού Λιμανιού, η Κεντρική Εμπορική Περιοχή (Κ.Ε.Π.) που αποτελεί και το σημείο σύγκλισης του ακτινωτού οδικού δικτύου της πόλης και φιλοξενεί αστικές λειτουργίες και εμπορικές χρήσεις, η εκβολή του ποταμού Γαρύλλη με το ομώνυμο γραμμικό πάρκο, η περιοχή της επίχωσης που φιλοξενεί το πολυλειτουργικό παραθαλάσσιο πάρκο Λεμεσού, η εκβολή του ποταμού Βαθκειά και το γραμμικό πάρκο, το παραθαλάσσιο πάρκο Δασούδι, η εκβολή του ποταμού Άμαθου της Γερμασόγειας και η αρχαιολογική περιοχή Αμαθούντας. Οι ψηλότερες αστικές πυκνότητες, εντοπίζονται στις ενότητες γειτνίασης με το αστικό κέντρο και την Κ.Ε.Π. (δηλ την Κεντρική Εμπορική Περιοχή και κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων του ακτινωτού δικτύου.) ενώ η διάχυτη ανάπτυξη επί της παράκτιας ζώνης εντείνεται όσο αυξάνει η απόσταση από το κέντρο. Η ανάπτυξη του φαινομένου των ‘ψηλών κτηρίων’ διαπιστώνεται στην περιοχή ανάμεσα στο Δημοτικό Κήπο Λεμεσού και στην περιοχή πλησίον του αρχαιολογικού χώρου Αμαθούντας. Το φαινόμενο ωστόσο δεν διαχέεται και στην υπόλοιπη πόλη. Στην περιοχή της παράκτιας ζώνης ανάμεσα στο πάρκο Δασούδι και στην αρχαιολογική περιοχή Αμαθούντας εντοπίζονται εκτεταμένες πολυτελείς τουριστικές αναπτύξεις και τουριστικές επαύλεις (φαινόμενο που αναπτύσσεται κυρίως μετά το 1980). Το τμήμα του αστικού παράκτιου μετώπου ανάμεσα στο νέο λιμάνι και τη μαρίνα Λεμεσού παρουσιάζει σύμφωνα με το Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού, εικόνα υποβάθμισης και ασυνεχειών που εκφράζονται κυρίως με ανεπάρκεια σε υποδομές κοινωνικής ωφελείας, μειωμένη συντήρηση οδικού δικτύου, γειτνίαση περιοχών κατοικίας με βιοτεχνίες, υψηλή ευαλωτότητα της ακτής σε διάβρωση κ.α.

Κρίσιμοι σταθμοί μετασχηματισμού της χωρικής δομής και δυναμικής της αστικής παράκτιας ζώνης αποτέλεσαν η ανάπτυξη μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων μετά την τουρκική εισβολή και κατά τη δεκαετία του 1980, η δημιουργία του παραθαλάσσιου πάρκου επίχωσης το 1972, η κατασκευή του παλιού λιμανιού Λεμεσού το 1950 και η πρόσφατη ανάπλασή του το 2014 με την αναδιαμόρφωση του χερσαίου χώρου και την αλλαγή χρήσης του, η ανάπτυξη του νέου λιμανιού και του νέου τερματικού σταθμού το 2014 χρονιά ολοκλήρωσης και της μαρίνας Λεμεσού. Στη μετεξέλιξη της μορφής και του χαρακτήρα της αστικής παράκτιας ζώνης της Λεμεσού, καταλυτικός παράγοντας υπήρξε η εφαρμογή του Κυπριακού Επενδυτικού Προγράμματος (2013-2020) που οδήγησε στην εκτεταμένη και χωρίς

στρατηγικό σχεδιασμό (ενταγμένο στο σχέδιο για την πόλη και το όραμα για την ανάπτυξή της) ανάπτυξη ‘ψηλών κτηρίων’. Το πρώτο ‘ψηλό κτήριο’ ολοκληρώθηκε το 2017 στο παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού ενώ σήμερα βρίσκονται σε εξέλιξη διαδικασίες ανέγερσης και άλλων ‘ψηλών κτηρίων’ (βλ. Χάρτη X3). Αυτή τη στιγμή είκοσι ‘ψηλά κτήρια’ έχουν ανεγερθεί ή ανεγείρονται στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού. Η κατάργηση ωστόσο του Κ.Ε.Π. (2020) περιόρισε τις αιτήσεις για αδειοδότηση ‘ψηλών κτηρίων’, γεγονός που αναμένεται να διαμορφώσει μια νέα συνθήκη για την πόλη και το παράκτιο χώρο της η οποία μένει να διευρυνθεί σε επόμενη φάση, κυρίως σε ότι αφορά τη διαχείριση και ένταξη των ‘ψηλών κτηρίων’ που έχουν ανεγερθεί (δηλ. χρήσεις, ποσοστό κατοίκησης, ένταξη στον ιστό, κ.ά.).

Ως προς τη χωροκατανομή των χρήσεων γης (βλ. χάρτη X3) στο αστικό κέντρο εντοπίζονται μαζί με την Κεντρική Εμπορική Περιοχή, δημόσια κτήρια και υπηρεσίες αλλά και χρήσεις Δευτερεύουσας Εμπορικής Περιοχής (Δ.Ε.Π.). Εκατέρωθεν των βασικών οδικών αξόνων του ακτινωτού δικτύου της πόλης, αναπτύσσονται χρήσεις Δευτερεύουσας Εμπορικής Περιοχής, οι οποίες παραλαμβάνουν χαρακτήρα Τοπικού Εμπορίου προς την περιφέρεια της πόλης. Το εθνικό οδικό δίκτυο που συνδέει τη Λεμεσό με τις υπόλοιπες πόλεις εκτυλίσσεται σε παράλληλη διεύθυνση με αυτή του παραλιακού μετώπου της πόλης και συνδέεται ανά διαστήματα με αυτό, με οδικούς άξονες. Χρήσεις αμιγούς κατοικίας αναπτύσσονται σε όλη την έκταση της πόλης εκτός από τις περιοχές στις οποίες συγκεντρώνονται ζώνες οικονομικών δραστηριοτήτων ή ζώνες στις οποίες η κατοικία συνδυάζεται με τουριστικές αναπτύξεις.

4. Ισχύον θεσμικό πλαίσιο και εργαλεία σχεδιασμού για τη Νήσο και τον παράκτιο χώρο

Αντικείμενο του τέταρτου κεφαλαίου αποτελεί η παρουσίαση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου (βλ. Π1 και Π2) και των κύριων εργαλείων σχεδιασμού για τη Νήσο και τον αστικό παράκτιο χώρο. Συγκεκριμένα, στο υπο-κεφάλαιο 4.1. παρουσιάζεται συνοπτικά το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, εστιάζοντας σε εκείνες τις ρυθμίσεις που επέτρεψαν την οικιστική ανάπτυξη μέσω της υιοθέτησης του προτύπου των ‘ψηλών κτιρίων’, η υιοθέτηση του οποίου οδήγησε σε δραματικές αλλαγές στο παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού, επειδή δεν εντάχθηκε στην λογική ενός συνολικού πολεοδομικού σχεδιασμού. Ακολούθως, στο υποκεφάλαιο 4.2. αναφορά γίνεται στα υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια (τομεακά και διατομεακά), που συνδέονται - άμεσα ή έμμεσα - με την ανάπτυξη και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου, κι ως εκ τούτου έχουν παίξει τον ρόλο τους και στην πιλοτική περίπτωση μελέτης, δηλαδή στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού. Έτσι, αναφορά γίνεται στη Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Δ.Π.Θ.Χ.Σ.), στη Μακροχρόνια Εθνική Στρατηγική για την Κυπριακή Ναυτιλία ‘S.E.A. CHANGE 2030’ (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, Κυπριακή Δημοκρατία, 2021) και στο Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου (2021). Επίσης, αναφορά γίνεται και σε πιο ειδικού χαρακτήρα σχεδιασμούς που συνδέονται με το πρότυπο ανάπτυξης των παράκτιων πόλεων και τις επιπτώσεις τους στη δομή, στην πυκνότητα, στο χαρακτήρα και ποιότητα των φυσικών-ανθρωπογενών οικοσυστημάτων σε στεριά και θάλασσα. Μεταξύ αυτών των εργαλείων χωρικής ρύθμισης και οργάνωσης, έμφαση δίνεται στην Πολιτική του Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου για τα ‘ψηλά κτήρια’ (2017) και στις Στρατηγικές οριοθέτησης/ διαχείρισης του φαινομένου και σε Στρατηγικά Σχέδια / Διατάξεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου της Λεμεσού. Τέλος, αναφορά γίνεται και στο ερευνητικό έργο ‘Blue Limassol Environmental Risk Assessment 2022’ [Πανεπιστήμιο Frederick & Δήμος Λεμεσού] με στόχο την παρουσίαση των προτάσεων αντιμετώπισης των επιπτώσεων των έως τώρα αναπτυξιακών και σχεδιαστικών επιλογών στη βιωσιμότητα και ανθεκτικότητα του αστικού παράκτιου μετώπου της Λεμεσού.

4.1. Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο²

Οι αναφορές στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο πραγματοποιούνται προς υποστήριξη της μελέτης του υπό διερεύνηση αντικειμένου της παρούσας Μεταπτυχιακής Διπλωματικής Εργασίας. Γι αυτό διακρίνονται δύο θεματικές αναφορές. Η πρώτη αφορά την εφαρμογή του προτύπου των ‘ψηλών κτιρίων’ και των κινήτρων που την στήριξαν, και η δεύτερη, αναπτυξιακές επιλογές που λειτούργησαν υποστηρικτικά σε αυτή την κατεύθυνση, όπως το Κυπριακό Επενδυτικό Πρόγραμμα (2013-2020), γνωστό και ως Κυπριακό Πρόγραμμα Πολιτογραφήσεων που εκπονήθηκε για την ανάκαμψη της Κυπριακής οικονομίας μέσα από μέτρα τόνωσης της οικοδομικής δραστηριότητας και προσέλκυσης ξένων επενδύσεων και ατόμων υψηλής εισοδηματικής στάθμης στην Κύπρο. Η επιχειρούμενη αυτή διάκριση εκτιμάται ως κρίσιμη για την κατανόηση των μηχανισμών που διαμόρφωσαν τις συνθήκες οικιστικής ανάπτυξης και επηρέασαν την παράκτια ανάπτυξη και στην περίπτωση της Λεμεσού, όπου έχουν ήδη καθοριστεί πέντε περιοχές χωροθέτησης ‘ψηλών κτηρίων’ που χωρικά εντοπίζονται στο παράκτιο μέτωπο της πόλης και ειδικά στη λεωφόρο Μακαρίου. Συγκεκριμένα :

- ✓ Παράκτια οικιστική ανάπτυξη μέσω της εφαρμογής του προτύπου ανέγερσης ‘ψηλών κτιρίων’

² βλ. πίνακα Π1 και Π2, ενώ για τα Τοπικά Σχέδια, βλ. χάρτες 5, 6 & 7 και Νόμους Κυπριακής Δημοκρατίας

Πίνακας Π1

ΘΕΣΜΙΚΟ – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΕΤΟΣ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ*	
																								ΕΕ	
																									ΕΕ
																									ΚΔ
																									ΚΔ
																									ΚΔ
																									ΚΔ
																									ΕΕ
																									ΕΕ
																									ΜΕΣΟΓ. ΧΩΡΟΣ
																									ΚΔ
																									ΚΔ
																									ΕΕ
																									ΚΔ
																									ΚΔ
																									ΚΔ

πηγή: ίδια επεξεργασία

2000	Η Οδηγία Πλαίσιο για τα Νερά (2000/60/ΕΚ)
2001	Ευρωπαϊκή Οδηγία 2001/42/ΕΚ – Οδηγία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ) – Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων Ορισμένων Σχεδίων και Προγραμμάτων (ΣΠΕ)
2003	Ο περί Προστασίας και Διαχείρισης των Υδάτων Νόμος του 2003 (Ν. 13(Ι)/2003)
2004	Ο περί της Αποκλειστικής Οικονομικής και Υφαλοκρηπίδας Νόμος του 2004
2005	Ο περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Σχέδια και/ή Προγράμματα Εναρμονιστικός Κυπριακός Νόμος του 2005 (102(Ι)/2005)
2006	Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού (Δήμος Λεμεσού: Αστικό Κέντρο)
2006	Ο περί της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για το Τοπίο (Κυρωτικός) Νόμος του 2006
2007	Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, «Γαλάζια Βίβλος» (COM(2007)0575)
2008	Η Οδηγία Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική (2008/56/ΕΚ)
2009	Το Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών της Μεσογείου (Φεβρουάριος 2009)
2011	Ο περί της Θαλάσσιας Στρατηγικής Νόμος του 2011 (Ν. 18(Ι)/2011)
2013	Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013 Σχ. 7 Χάρτης Κινήτρων Σχ. 8 Χρήσεις Γης Σχ. 9 Πολεοδομικές Ζώνες Σχ. 10 Χάρτης Περιβαλλοντικού Πλούτου Σχ. 11 Περιβαλλοντικές Απειλές (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013, Υπουργείο Εσωτερικών, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως)
2014	Η Οδηγία για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (2014/89/ΕΕ)
2017	Ο περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων Νόμος (Ν. 144(Ι)/2017)
2021	Ο περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων Νόμων του 2017 και 2021 (Ν. 144(Ι)/2017 ο οποίος είναι εναρμονιστικός με την Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2014/89/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με Ν. 34(Ι)/2021)
2021	Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Δεκέμβριος 2021)
2022	Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο της Κυπριακής Δημοκρατίας

πηγή: ίδια επεξεργασία

Πίνακας Π2

ΘΕΣΜΙΚΟ – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΨΗΛΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗ ΛΕΜΕΣΟ

ΕΤΟΣ	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ*	
																						ΕΕ	
																							ΚΔ
																							ΚΔ
																							ΚΔ
																							ΚΔ
																							ΚΔ
																							ΚΔ
																							ΚΔ
																							ΚΔ

πηγή: ίδια επεξεργασία

2001	Ευρωπαϊκή οδηγία 2001/42/ΕΚ – Οδηγία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ) – Εκτίμηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Ορισμένων Σχεδίων και Προγραμμάτων (ΣΠΕ) Με βάση την εν λόγω Οδηγία, θα έπρεπε η κυπριακή πολιτεία να είχε εκπονήσει Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων σε σχέση με το Σχέδιο Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων. Συγκεκριμένα, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως όφειλε να είχε εκπονήσει ΣΜΠΕ από το 2013 και έπειτα.
2002	Ο περί Διατηρητέων Οικοδομών Νόμος 240(I) του 2002, 37(I) του 2014 και 47(I) του 2014
2005	Ο περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από Ορισμένα Σχέδια και/ ή Προγράμματα Εναρμονιστικός Κυπριακός Νόμος του 2005 (102(I)/2005)
2007	Ίδρυση Κυπριακού Επενδυτικού Προγράμματος – Κυπριακού Προγράμματος Πολιτογραφίσεων (11 Ιουλίου 2007) Υπουργική Απόφαση 65.824
2011	Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Πρόνοιες και Μέτρα Πολιτικής, 2011 Υπουργείο Εσωτερικών, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Λευκωσία
2013	Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013
2013	Αρ.75.172, ημερ. 29/05/2013 Σχέδιο Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο
2014	Αρ. 76.995, ημερ. 28/05/2014 Σχέδιο Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο
2015	Αρ. 78.476, ημερ. 03/03/2015 & Αρ. 79.263 ημερ. 29/07/2015 Σχέδιο Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο
2016	Αρ. 81.125, ημερ. 25/01/2016 Σχέδιο Παροχής Κινήτρων 2016-2019 για Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης για Δημόσια Χρήση σε Περιοχές των Τοπικών Σχεδίων Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου και σε Άλλες Καθορισμένες Περιοχές. Υπουργείο Εσωτερικών – Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Λευκωσία 2016
2018	Διευκρινιστικό Πλαίσιο των Γενικών Αρχών και Προϋποθέσεων για Ανέγερση Ψηλών Κτηρίων στις Αστικές Περιοχές των Τεσσάρων Μεγάλων Αστικών Συγκροτημάτων. Διακριτική Ευχέρεια του Διευθυντή Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως για την Υπέρβαση του Ανώτατου Επιτρεπόμενου Αριθμού Ορόφων, Υπουργείο Εσωτερικών, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (Λευκωσία, 25 Απριλίου 2018)
2020	Κατάργηση Κυπριακού Επενδυτικού Προγράμματος (ΚΕΠ) από 1 ^η Νοεμβρίου 2020

πηγή: ίδια επεξεργασία

*Υπόμνημα Για το Χωρικό Επίπεδο Αναφοράς Θεσμικού/Νομοθετικού Πλαισίου ή Οδηγίας για την Κατάρτιση των Πινάκων Θεσμικού-Νομοθετικού Πλαισίου

ΕΕ	ΚΔ	ΜΕΣΟΓ. ΧΩΡΟΣ
Θεσμικό/Νομοθετικό Πλαίσιο ή Οδηγία που αφορά στον Ευρωπαϊκό Χώρο	Θεσμικό/Νομοθετικό Πλαίσιο ή Οδηγία που αφορά στον Κυπριακό Χώρο	Θεσμικό/Νομοθετικό Πλαίσιο ή Οδηγία που αφορά στον Μεσογειακό Χώρο

Η ανάπτυξη ‘ψηλών κτηρίων’ στη Λεμεσό παρουσιάζεται συναρτήσσει του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, των σχετικών πολεοδομικών κανονισμών και των Σχεδίων εφαρμογής τους. Έτσι, πέραν των πολεοδομικών κινήτρων που προβλέπονται από το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού (2011) και της αναθεωρημένης έκδοσής του (2013), για την υποστήριξη του συγκεκριμένου τύπου οικιστικής ανάπτυξης, υπήρξε και μια σειρά Σχεδίων Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου στο πλαίσιο της επιχειρούμενης αναπτυξιακής πολιτικής της Κύπρου.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το θεσμικό πλαίσιο που διευκόλυνε την ανέγερση ‘ψηλών κτηρίων’ στη Λεμεσό, μέσα από αξιοποίηση των παρεχόμενων πολεοδομικών κινήτρων για μεγαλύτερο επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης και διεύρυνση των επιτρεπόμενων χρήσεων από τα Τοπικά Σχέδια και τα Σχέδια Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων (Αποφάσεις Υπουργικού Συμβουλίου: Αρ. 75.172 - 29/05/2013, Αρ. 76.995- 28/05/2014, Αρ. 78.476- 03/03/2015, Αρ. 79.263- 29/07/2015, Αρ. 81.125- 25/01/2016), καθώς και από τη δυνατότητα μεταφοράς συντελεστή δόμησης από διατηρητέα κτήρια σύμφωνα με των περί Διατηρητέων Οικοδομών Νόμων 240(I) του 2002, και 37(I) και 47(I) του 2014. Επιπλέον, λόγω της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2001/42/ΕΚ [Οδηγία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ) - Εκτίμηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Ορισμένων Σχεδίων και Προγραμμάτων (ΣΠΕ)] η Κυπριακή Κυβέρνηση κλήθηκε να εκπονήσει Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την εκτίμηση των επιπτώσεων από την εφαρμογή των Σχεδίων Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων μετά την εφαρμογή του το 2013 κι έπειτα στις μεγάλες πόλεις.

Πιο συγκεκριμένα, για την πόλη της Λεμεσού, η πολιτική για τη χωροθέτηση ‘ψηλών κτηρίων’ εισήχθη για πρώτη φορά στο Τοπικό Σχέδιο της πόλης (2011) από το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικίσεως του Υπουργείου Εσωτερικών. Στόχος ήταν η ενδυνάμωση της Λεμεσού ως βασικού κέντρου για χωροθέτηση υπερτοπικής εμβέλειας διοικητικών, εμπορικών, γραφειακών και λοιπών κεντρικών υπηρεσιών. Βασική επιδίωξη ήταν η ενίσχυση του αναπτυξιακού ρόλου της πόλης μέσα από την ανέγερση ‘ψηλών κτηρίων’ υψηλής αρχιτεκτονικής ως μέσου αστικής αναγέννησης (παρ. 10.3, Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2011).

Για την υλοποίηση των ανωτέρω στόχων, καθορίστηκαν πέντε περιοχές χωροθέτησης ‘ψηλών κτηρίων’ (Σχέδιο 7: Χάρτης Κινήτρων) στις οποίες η Πολεοδομική Αρχή μπορούσε να αυξήσει τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης μέχρι ποσοστού 70% του καθορισμένου (που θα μπορούσε να προκύψει από τον αθροιστικό συνδυασμό διάφορων κινήτρων) και τον αριθμό των ορόφων υπό τις εξής προϋποθέσεις: το ελάχιστο εμβαδόν του τεμαχίου έπρεπε να είναι 2.000 τ.μ., ενώ ικανοποιητικό ποσοστό αυτού έπρεπε να εφάπτεται σε δρόμο πρωταρχικής σημασίας ή σε δευτερεύον οδικό δίκτυο. Το ποσοστό κάλυψης έπρεπε να υπερβαίνει το 0,35:1 έτσι ώστε να αυξάνεται ο ελεύθερος χώρος στο ισόγειο ενώ ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων ορίστηκε σε δεκατρείς (13). Τέλος, τέθηκε ως υποχρέωση η διαμόρφωση ‘ανοικτού δημόσιου χώρου πρασίνου’ σε ποσοστό 20% της υπό ανάπτυξη ιδιοκτησίας (παρ.10.3.3, Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2011).

Στο αναθεωρημένο Τοπικό Σχέδιο της πόλης της Λεμεσού (2013), σε επιλεγμένους δρόμους [βλ Χάρτη Πολεοδομικών Κινήτρων (Σχ. 7)] για τεμάχια με εμβαδό 1000-4000 τ.μ. προβλεπόταν αύξηση του συντελεστή δόμησης μέχρι ποσοστού 30% του επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης της καθορισμένης Πολεοδομικής Ζώνης, ενώ για τεμάχια > των 4000 τ.μ. η αύξηση του συντελεστή δόμησης έφτανε το 50%. Μάλιστα, σε περιοχές χωροθέτησης ‘ψηλών κτηρίων’ που συνέπιπταν με τις επιλεγμένες οδούς που αναφέρονται στις παραγράφους 11.7.2.1 και 11.7.3.1 του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού (2013) ήταν εφικτή η αθροιστική εφαρμογή των δύο πολιτικών, νοουμένου ότι ο νέος συντελεστής δόμησης δεν υπερέβαινε το 70% του καθοριζόμενου από τη Ζώνη Ανάπτυξης της περιοχής (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2013).

Η επιδιωκόμενη αύξηση του μέγιστου επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης για τη διευκόλυνση της ανέγερσης ‘ψηλών κτηρίων’ μπορούσε επίσης να επιτευχθεί μέσω της δυνατότητας που παρείχε ο **Περί Διατηρητέων Οικοδομών Νόμος 240(I) / 2002, 37(I) / 2014 και 47(I) / 2014** κατά τον οποίο είναι εφικτή η μεταφορά συντελεστή δόμησης από διατηρητέες οικοδομές. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο ιδιοκτήτης διατηρητέας οικοδομής μπορεί να μεταφέρει τετραγωνικά δόμησης σε άλλη οικοδομή μέσω των ακόλουθων δυο διαδικασιών :

- **μεταφορά χαρισμένου συντελεστή δόμησης**, δηλαδή δομήσιμου εμβαδού που του χαρίζεται και το οποίο ο ιδιοκτήτης μπορεί να πωλήσει για να αυξήσει την επιχορήγησή του μέχρι το 50% του ανεγνωρισμένου κόστους συντήρησης της διατηρητέας οικοδομής. Η διαδικασία είναι εφικτή μόνο πριν ή στη διάρκεια των οικοδομικών εργασιών συντήρησης. Οι διατηρητέες οικοδομές, ανεξάρτητα από τη θέση τους, μπορούν να πωλήσουν συντελεστή σε συγκεκριμένες περιοχές-δέκτες που ορίζονται με σχετικό Διάταγμα. Ειδικά η μεταφορά συντελεστή δόμησης για αγορά επιπρόσθετου εμβαδού σε τεμάχια-δέκτες επιτρέπεται και για αξιοποίηση μελλοντικής ανάπτυξης των υπό αναφορά τεμαχίων. Σε οικοδομές στις οποίες έχουν ολοκληρωθεί οι οικοδομικές εργασίες δεν παρέχεται το κίνητρο, που σύμφωνα με το σχετικό άρθρο του Νόμου δίνεται νοουμένου ότι η οικοδομή χρειάζεται συντήρηση.
- **μεταφορά υπολειπόμενου συντελεστή δόμησης**, δηλαδή τετραγωνικών μέτρων που δικαιούται ο ιδιοκτήτης να κτίσει στο διατηρητέο τεμάχιο αλλά δεν μπορεί λόγω απόφασης διατήρησης. Για εν λόγω τετραγωνικά μπορούν να μεταφερθούν σε άλλο τεμάχιο. Όλες οι διατηρητέες οικοδομές παγκύπρια μπορούν να πωλήσουν *υπολειπόμενο συντελεστή δόμησης* σε οικοδομές που είναι σε περιοχές-δέκτες σύμφωνα με σχετικό Διάταγμα. Η μεταφορά του *υπολειπόμενου συντελεστή δόμησης* μπορεί να γίνει οποτεδήποτε, με την προϋπόθεση ότι η διατηρητέα οικοδομή βρίσκεται αποδεδειγμένα σε διαδικασία συντήρησης ή είναι ορθά συντηρημένη. Για τις περιοχές-δέκτες έχουν καθορισθεί ανώτατα ποσοστά αύξησης του επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης.

Στη Λεμεσό οι *περιοχές-δέκτες* περιλαμβάνουν το Αστικό Εμπορικό Κέντρο, την Κεντρική Εμπορική Περιοχή και τη Δευτερεύουσα Εμπορική Περιοχή του Τοπικού Σχεδίου της πόλης με αύξηση της τάξης του 25% του ισχύοντος συντελεστή δόμησης. Επιπρόσθετα, περιλαμβάνουν, Ζώνες Δημόσιων και λοιπών Αστικών Χρήσεων, Περιφερειακά - Τοπικά Εμπορικά Κέντρα, Άξονες Εμπορικής Δραστηριότητας όλων των κατηγοριών και Μικτές Ζώνες Κατοικίας και Γραφείων των Τοπικού Σχεδίων Λεμεσού με αύξηση της τάξης του 20% του ισχύοντος συντελεστή δόμησης. Οι *περιοχές-δέκτες* περιλαμβάνουν και Μικτές Βιομηχανικές Ζώνες / Ζώνες Οικονομικών Δραστηριοτήτων, Ειδικές Περιοχές και Ζώνες Ειδικών Χρήσεων του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού καθώς και Τουριστικές Ζώνες των Σχεδίων Ανάπτυξης της επαρχίας Λεμεσού με δυνατότητα αύξησης της τάξης του 15% του ισχύοντος συντελεστή δόμησης. Στις *περιοχές-δέκτες* εντάσσονται και οι Οικιστικές και Αγροτικές Ζώνες του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού με αύξηση μέχρι και 10% περίπου του ισχύοντος συντελεστή δόμησης για ζώνες με συντελεστή μικρότερο του 0,60:1 και 5% για συντελεστή ίσο ή μεγαλύτερο του 0,60:1, σε περίπτωση που η Πολεοδομική Αρχή κρίνει ότι δεν επηρεάζονται αρνητικά οι όμορες ιδιοκτησίες. Τέλος, δεν επιτρέπεται η μεταφορά συντελεστή δόμησης σε περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα και σε Ιστορικές Παραδοσιακές Περιοχές, όπως ορίζονται στα Σχέδια Ανάπτυξης και σε Ελεγχόμενες Περιοχές όπως ορίζονται στο Νόμο περί Αρχαιοτήτων εκτός τμημάτων που ενδέχεται να υποδειχθούν σε Σχέδια Ανάπτυξης (Περί Διατηρητέων Οικοδομών Νόμος 240(I) / 2002, 37(I) / 2014 και 47(I) / 2014).

Στην ενίσχυση του φαινομένου των ‘ψηλών κτιρίων’ μέσω της αύξησης του επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης και της δυνατότητας εμπλουτισμού των χρήσεων συνέβαλαν και τα **Σχέδια Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων 2013-2015** (βλ. χάρτη 5) όπως διατυπώνονται στις **Αποφάσεις του**

Υπουργικού Συμβουλίου : Αρ. 75.172 - 29/05/2013, Αρ. 76.995 - 28/05/2014, Αρ. 78.476 - 03/03/2015 και Αρ. 79.263 - 29/07/2015. Επιδίωξη ήταν, για μια ακόμα φορά, η στήριξη της ανάπτυξης μέσω της ενίσχυσης οικοδομικής δραστηριότητας. Σημειώνεται ότι, ανάλογα με την περιοχή εφαρμογής των πολεοδομικών κινήτρων, διαπιστώνονται διαφοροποιήσεις στο ποσοστό αύξησης του μέγιστου επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης. Για παράδειγμα, σε ιδιοκτησίες εμβαδού πέραν των 1000 τ.μ. κατά μήκος επιλεγμένων δρόμων εντός των τεσσάρων μεγαλύτερων πόλεων της Κύπρου προβλεπόταν η αύξηση του συντελεστή δόμησης κατά 0,30:1 για προσέλκυση επενδύσεων, ενώ για ιδιοκτησίες εμβαδού πέραν των 2000 τ.μ., σε κεντρικά τμήματα των πόλεων προβλεπόταν αύξηση συντελεστή δόμησης κατά 0,25:1 για ανάπτυξη εμπορίου/υπηρεσιών. Ανάλογες παρεκκλίσεις προβλέπονταν και για ειδικού χαρακτήρα περιοχές, όπως σε τουριστικές ζώνες παγκύπρια και σε τουριστικές ζώνες που διέπονται από τη Δήλωση Πολιτικής, καθώς και σε περιοχές εκτός ορίου ανάπτυξης των Τοπικών Σχεδίων Λευκωσίας, Λάρνακας, Λεμεσού και Πάφου. Για την αξιοποίηση των πολεοδομικών κινήτρων είχαν τεθεί και ορισμένες προϋποθέσεις για τον χρόνο υποβολής της αίτησης και υλοποίησης της ανάπτυξης. (Σχέδιο Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο - Αποφάσεις Υπουργικού Συμβουλίου: Αρ. 75.172 - 29/05/2013).

Σημειώνεται ότι, με νεότερη απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου (Αρ. 76.995-28/05/2014) αποφασίστηκε νέα αύξηση πολεοδομικών κινήτρων, ενώ με ακόλουθη (Αρ. 78.476- 03/03/2015) υποστηρίχθηκε η παράταση του χρόνου αξιοποίησης πολεοδομικών κινήτρων. Ακολούθησε απόφαση (Αρ. 79.263 - 29/07/2015) έγκρισης ειδικών μέτρων νομιμοποίησης / αδειοδότησης υφιστάμενων αυθαίρετων ή/και νέων κατασκευών σε αναπτύξεις που έδιναν στην Πολεοδομική Αρχή τη δυνατότητα έγκρισης υφιστάμενων αυθαίρετων ή προτεινόμενων νέων κατασκευών υπό προϋποθέσεις και για καθορισμένη χρονική περίοδο, χωρίς να υπήρχε απαίτηση για υποβολή αίτησης κατά παρέκκλιση βάσει των άρθρων 26(2) και 45Α (πολεοδομική αμνηστία) του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου. Στην ίδια απόφαση εγκρίθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο η εισαγωγή νέων ρυθμίσεων σε σχέση με το Σχέδιο Παροχής Κινήτρων για Σκοπούς Ανάκαμψης της Αναπτυξιακής Δραστηριότητας στην Κύπρο ('Κίνητρα'). Έτσι, κάθε ανάπτυξη ήταν δυνατόν να επωφεληθεί από την προβλεπόμενη αύξηση του επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης από ένα μόνο πολεοδομικό κίνητρο/μέτρο (εξαιρουμένων των περιπτώσεων που αφορούν στο Σχέδιο Στέγασης Εκτοπισθέντων όπου μπορούσε να γίνει συνδυασμός μέτρων νομιμοποίησης/ αδειοδότησης αυθαίρετων/ νέων κατασκευών σε εγκριμένες αναπτύξεις). Το Υπουργικό Συμβούλιο σε νέα συνεδρίαση (18/12/2018) αποφάσισε παράταση αξιοποίησης των πολεοδομικών κινήτρων των ανωτέρω αποφάσεων (2013-2015) υπό την προϋπόθεση έγκρισης της πολεοδομικής άδειας ως 30/06/2021. (Σχέδιο Παροχής Πολεοδομικών Κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο - Αποφάσεις Υπουργικού Συμβουλίου: Αρ. 79.263 ημ/νία 29/07/2015).

Στα κίνητρα που δημιουργήθηκαν και διευκόλυναν την εξασφάλιση αυξημένου συντελεστή δόμησης σε ιδιοκτήτες, προστίθεται και το **Σχέδιο Παροχής Κινήτρων 2016-2019 για Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης για Δημόσια Χρήση σε Περιοχές των Τοπικών Σχεδίων Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου και σε Άλλες Καθορισμένες Περιοχές** (Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 81.125-25/01/2016) (βλ. χάρτη 6). Η ισχύς του Σχεδίου Παροχής Κινήτρων για τη Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης για Δημόσια Χρήση 2016 - 2019 έληξε στις 24/1/2019. Το εν λόγω Σχέδιο αφορά παροχή πολεοδομικών κινήτρων και ειδικότερα τη δυνατότητα αύξησης του επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης με προϋπόθεση τη δημιουργία χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση στα τέσσερα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Κύπρου, αλλά και σε καθορισμένες περιοχές εφαρμογής όπου οι ανάγκες στάθμευσης είναι αυξημένες. Στόχος ήταν η προσέλκυση ιδιωτικής πρωτοβουλίας και των Δημοτικών / Τοπικών Αρχών, στη δημιουργία τέτοιων χώρων για επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων. Ειδικά στην περίπτωση του Τοπικού Σχεδίου της Λεμεσού αναφέρεται ότι: η Κεντρική

Περιοχή Εφαρμογής που περιλαμβάνει την Κεντρική Εμπορική Περιοχή, τους Άξονες Δραστηριότητας, τις Βιοτεχνικές Ζώνες, τις Ζώνες Αα** και τις Ζώνες ΚΓ, ο Συντελεστής Δόμησης μπορεί να αυξηθεί μέχρι 70% αρκεί να παραχωρούνταν κατ' ελάχιστον 60 χώροι στάθμευσης για δημόσια χρήση (Σχ 7) (Σχέδιο Παροχής Κινήτρων 2016-2019 για Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης για Δημόσια Χρήση σε Περιοχές των Τοπικών Σχεδίων Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου και άλλες Καθορισμένες Περιοχές- Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 81.125 - 25/01/2016).

Ωστόσο, μετά την εντεινόμενη τάση υποβολής αιτήσεων για ανέγερση 'ψηλών κτηρίων' στα μεγάλα αστικά κέντρα της Κύπρου, το 2018 δημοσιεύτηκε το **Διευκρινιστικό Πλαίσιο των Γενικών Αρχών και Προϋποθέσεων για Ανέγερση Ψηλών Κτηρίων στις Αστικές Περιοχές των Τεσσάρων Μεγάλων Αστικών Συγκροτημάτων**. Κι αυτό γιατί, η αυξητική αυτή τάση [ως συνέπεια της εφαρμογής των αποφάσεων του Υπουργικού Συμβουλίου (2013-2016)] είχε αρχίσει να έχει πολλαπλές επιπτώσεις στον αστικό ιστό των πόλεων και στην ποιότητα και ταυτότητά τους. Λόγω των επιβαρυνμένων συνθηκών, ο στόχος ήταν ο περιορισμός / αποτροπή των δυσμενών επιπτώσεων στην εικόνα και τη ζωή των πόλεων. Γι' αυτό, διατυπώθηκαν διευκρινιστικές επεξηγήσεις κάποιων αρχών έως την αναμενόμενη δημοσίευση της νέας αναθεώρησης των Τοπικών Σχεδίων των Αστικών Συγκροτημάτων όπου θα προβλέπεται διατύπωση μιας πιο συνολικής αντιμετώπιση των συνεπειών εφαρμογής των 'ψηλών κτηρίων' και εκτίμηση των νέων αιτήσεων ή ενστάσεων. Με αυτό το νέο πλαίσιο θα αποθαρρύνεται η έγκριση αιτήσεων για ανέγερση 'ψηλών κτηρίων' σε κεντρικά τμήματα πόλεων, ενώ η ανέγερσή τους στην περιφέρεια των πόλεων θα εγκρίνεται υπό προϋποθέσεις [π.χ. αν η αρχιτεκτονική επίλυση είναι εξαιρετική (exceptional) και δεν επιβαρύνεται η φέρουσα ικανότητα της περιοχής] και αφού κατατεθεί μελέτη εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αν κριθεί αναγκαίο μετά από διαβούλευση της Πολεοδομικής & Περιβαλλοντικής Αρχής. Επιπλέον, τίθεται θέμα επιβολής αντισταθμιστικών μέτρων ανάλογα με την κλίμακα της ανάπτυξης, όπως έργα βελτίωσης παρακείμενου οδικού δικτύου και ανοικτών δημόσιων χώρων, κατασκευή δημόσιων χώρων στάθμευσης και άλλων έργων αστικής υποδομής όπως καθορίζονται κάθε φορά σε συνεννόηση με την τοπική αρχή. Τέλος, τίθεται η επιφύλαξη ότι η αθροιστική αξιοποίηση παρεχόμενων πολεοδομικών κινήτρων για αύξηση επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης δεν πρέπει να είναι δεδομένη καθώς μπορεί να οδηγήσει σε απόδοση τεράστιου δομήσιμου εμβαδού που επιβαρύνει τις πόλεις (Διευκρινιστικό Πλαίσιο των Γενικών Αρχών και Προϋποθέσεων για Ανέγερση Ψηλών Κτηρίων στις Αστικές Περιοχές των Τεσσάρων Μεγάλων Αστικών Συγκροτημάτων, 2018).

✓ Κυπριακό Επενδυτικό Πρόγραμμα (2013-2020) - Κυπριακό Πρόγραμμα Πολιτογραφίσεων

Καταλυτικό ρόλο στην ενίσχυση της ζήτησης για αδειοδότηση και ανέγερση 'ψηλών κτηρίων', εκτός από τα σχέδια παροχής κινήτρων που αναλύθηκαν πιο πάνω, έπαιξε και το **Κυπριακό Επενδυτικό Πρόγραμμα** (2013-2020) γνωστό κι ως **Κυπριακό Πρόγραμμα Πολιτογραφίσεων**. Ο στόχος της Κυπριακής Δημοκρατίας ήταν η άμεση προσέλκυση ξένων επενδύσεων και φυσικών προσώπων υψηλής εισοδηματικής στάθμης στην Κύπρο. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το πρόγραμμα μη Κύπριοι πολίτες που πληρούσαν όμως συγκεκριμένα οικονομικά κριτήρια, είτε προσωπικά, είτε μέσω εταιρείας / εταιρειών όπου συμμετέχουν ως μέτοχοι αναλογικά με το ποσοστό συμμετοχής τους, είτε μέσω επενδύσεων που είχαν πραγματοποιήσει μπορούσαν να αιτηθούν απόκτηση της κυπριακής υπηκοότητας με κατ' εξαίρεση Πολιτογράφιση. Οι αιτούντες έπρεπε να προβούν στις απαιτούμενες επενδύσεις κατά τα τρία έτη από την ημερομηνία αίτησης και να διατηρήσουν τις επενδύσεις για περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών από την ημερομηνία Πολιτογράφισης (Κυπριακό Επενδυτικό Πρόγραμμα με βάση το εδάφιο (2) του άρθρου 111Α των περί Αρχείου Πληθυσμού Νόμων, 2019).

Σχετικά με τα οικονομικά κριτήρια που έπρεπε να πληρούνταν, ο/η αιτών/αιτούσα έπρεπε να είναι κάτοχος μόνιμης ιδιόκτητης κατοικίας στην Κυπριακή Δημοκρατία (αξίας > 500.000€) και να προβεί σε δωρεά στο Ίδρυμα Έρευνας και Καινοτομίας (>75.000€) και στον Κυπριακό Οργανισμό Ανάπτυξης Γης (ΚΟΑΓ) (>75.000€) για προώθηση στεγαστικών σχεδίων για προσιτή κατοικία και υλοποίηση σχετικών μέτρων. Η υποχρέωση για δωρεά στο Ίδρυμα Έρευνας και Καινοτομίας καταργούνται αν γινόταν επένδυση τουλάχιστον €75.000 σε πιστοποιημένη καινοτόμο επιχείρηση ή κοινωνική επιχείρηση. Ο/η αιτών/αιτούσα, επίσης έπρεπε να επενδύσει τουλάχιστον €2,0 εκ. σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες: (α) για αγορά ή ανέγερση ακινήτων ή δημιουργία αναπτύξεων όπως οικιστικές ή εμπορικές αναπτύξεις, αναπτύξεις στον τουριστικό τομέα ή άλλα έργα υποδομής, (β) αγορά, σύσταση ή συμμετοχή σε επιχειρήσεις / εταιρείες που εδρεύουν και δραστηριοποιούνται στην Κυπριακή Δημοκρατία με κόστος επένδυσης ύψους τουλάχιστον €2,0 εκ., (γ) αγορά μονάδων αξίας τουλάχιστον €2.0 εκ. από Οργανισμούς Εναλλακτικών Επενδύσεων (ΟΕΕ) ή Καταχωρημένους Οργανισμούς Εναλλακτικών Επενδύσεων (ΚΟΕΕ) που ιδρύονταν στην Κυπριακή Δημοκρατία, αδειοδοτούνταν /καταχωρούνταν από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς και εποπτεύονταν από εκείνη και των οποίων οι επενδύσεις διενεργούνταν μόνο στην Κυπριακή Δημοκρατία, σε επενδύσεις που πληρούσαν τα κριτήρια του Προγράμματος ή τομείς που εγκρίνονταν από τον Υπουργό Οικονομικών, (δ) υπήρχε επίσης η δυνατότητα, οι αιτούντες να προβούν σε συνδυασμό των παραπάνω επενδύσεων υπό προϋποθέσεις (Κυπριακό Επενδυτικό Πρόγραμμα με βάση το εδάφιο (2) του άρθρου 111Α των περί Αρχείου Πληθυσμού Νόμων, 2019).

4.2 Αναπτυξιακή πολιτική και υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια

Στο παρόν υποκεφάλαιο αναφέρονται εγχειρήματα αναπτυξιακής πολιτικής/σχεδιασμού που συνδέονται με το υπό διερεύνηση θέμα, δεδομένου ότι παρουσιάζουν το υφιστάμενο πλαίσιο που συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με τη διαδικασία αστικής ανάπτυξης και την οργάνωση του παράκτιου μετώπου της Λεμεσού. Συγκεκριμένα, συνοπτική αναφορά γίνεται: α) στη Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, Κυπριακή Δημοκρατία, 2021), β) στη Μακροχρόνια Εθνική Στρατηγική για την Κυπριακή Ναυτιλία ‘S.E.A. CHANGE 2030’ (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, Κυπριακή Δημοκρατία, 2021), γ) Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου (2021), δ) στην Πολιτική του Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου για τα ‘ψηλά κτήρια’ και τις Στρατηγικές οριοθέτησης και διαχείρισης του φαινομένου από το Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου (Ε.Τ.Ε.Κ., 2017), ε) στο Ερευνητικό Έργο ‘Blue Limassol Environmental Risk Assessment 2022’, στ) στα Στρατηγικά Σχέδια / Διατάξεις για βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου Λεμεσού, και ζ) Στρατηγικές διαχείρισης - οριοθέτησης του φαινομένου ανάπτυξης ‘ψηλών κτιρίων’ στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού.

4.2.1 Στρατηγικοί στόχοι από τη Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού του Υφυπουργείου Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας (2021)

Η έκδοση της Δήλωσης Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΔΠΘΧΣ) του Υφυπουργείου Ναυτιλίας (21.12.2021) σκοπό έχει να αποτελέσει στρατηγικό πλαίσιο για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (Θ.Χ.Σ.) της Κυπριακής Δημοκρατίας. Η εκπόνησή του έγινε στη βάση των διατάξεων περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων συναφών θεμάτων νόμων του 2017 και 2021 (Ν. 144(I) /2017 σε εναρμόνιση της Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2014/89/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με Ν. 34(I) /2021). Η Δήλωση Πολιτικής βασίστηκε στο παραδοτέο ειδικής μελέτης με τίτλο ‘Μελέτη για τη Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού’, η οποία τη συνοδεύει ως υποστηρικτικό έγγραφο. Η εν λόγω μελέτη εκπονήθηκε από τον Οίκο Συμβούλων ‘ALA Planning Partnership L.L.C.’

σε συνεργασία με εξωτερικούς επιστημονικούς συμβούλους υπό την επίβλεψη του Υφυπουργείου Ναυτιλίας³ (Καραμοντάνη κ.ά., 2021; Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, 2021).

Οι στόχοι της ΔΠΘΧΣ - κατά θεματική ενότητα (Γαλάζια Οικονομία, Κοινωνική Συνοχή, Προστασία του Περιβάλλοντος, Διακυβέρνηση) - έχουν ως ακολούθως :

- Ως προς τη **γαλάζια οικονομία**, έμφαση δίνεται: στον προγραμματισμό βιώσιμων δράσεων λαμβάνοντας υπόψη την Πράσινη Συμφωνία (Green Deal), την κυκλική οικονομία, την ανάγκη σταδιακής απεξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα του ενεργειακού τομέα και τη στροφή της Ε.Ε. σε φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες. Επιδιώκεται: αύξηση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων αναπτυξιακών τομέων, απελευθέρωση του αναπτυξιακού δυναμικού της Γαλάζιας Οικονομίας με προώθηση καινοτομιών και ανάπτυξη θαλάσσιων περιοχών για δοκιμή/εκτίμηση καινοτόμων τεχνολογιών, εξασφάλιση αναγκαίων επενδύσεων και προώθηση συνεργασιών δημόσιου - ιδιωτικού τομέα, ανάπτυξη νέων (πράσινων) τεχνολογιών για ασφαλή / βιώσιμη εκμετάλλευση θαλάσσιων ορυκτών κοιτασμάτων.
- Ως προς την **κοινωνική συνοχή**, έμφαση δίνεται: στην αξιοποίηση του κοινωνικο-πολιτισμικού χαρακτήρα των τόπων με άξονα τη θάλασσα και τις ακτές και ενίσχυσή του μέσω πολιτικών προστασίας / ανάδειξης της πολιτισμικής ταυτότητας των τοπικών κοινοτήτων, και βελτίωσης της ποιότητας ζωής / καθημερινότητας. Επιδιώκεται: ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επαγγελμάτων της θάλασσας, μέσα από δράσεις εκπαίδευσης και κατάρτισης και κινητικότητας ανθρώπινου δυναμικού, ενθάρρυνση συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού και αξιοποίηση καινοτόμων δράσεων ανάπτυξης διεπιστημονικών συνεργασιών σε κρίσιμους τομείς παραγωγής
- Ως προς την **προστασία του περιβάλλοντος**, έμφαση δίνεται: στη διασφάλιση περιβαλλοντικής ποιότητας των χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων, στην ανάπτυξη συνεκτικού δικτύου χερσαίων και θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών σύμφωνα με την αρχή της οικολογικής προσέγγισης, στην προστασία της βιοποικιλότητας, στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης, στη διατήρηση της φυσιογνωμίας των θαλάσσιων / παράκτιων τοπίων με μέριμνα προστασίας της τοπικής ταυτότητας, στη διάχυση γνώσης για τη θάλασσα στο πλαίσιο ενίσχυσης της περιβαλλοντικής συνείδησης (sea conscious culture), στην εφαρμογή καλών πρακτικών διαχείρισης, πρόληψης και προσαρμογής στις επιπτώσεις της κλιματικής κρίσης και στις επιπτώσεις άλλων διεργασιών, με στόχο τη βιωσιμότητα και ανθεκτικότητα των θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων.
- Ως προς τα **ζητήματα διακυβέρνησης** έμφαση δίνεται: στην εξασφάλιση συμβατότητας και συνέργειας των θαλάσσιων και παράκτιων χρήσεων, στην ενίσχυση σχέσεων συνεργασίας και στη ανάπτυξη κουλτούρας θαλάσσιας διακυβέρνησης μέσα από τον καθορισμό σαφών διαδικασιών με διαφάνεια στις διαδικασίες διαβούλευσης / λήψης απόφασης, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Περιοχών και τις θεσμικές διαδικασίες, στην καθιέρωση μηχανισμών ολοκληρωμένης θαλάσσιας επιτήρησης και ανάπτυξη Εθνικού Κοινού Περιβάλλοντος Ανταλλαγής Πληροφοριών, στη διαμόρφωση συνεκτικού προγραμματισμού για επενδύσεις, στην εξασφάλιση συνοχής οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων, στην προάσπιση της εθνικής ασφάλειας, στην ενίσχυση συνεργασιών και ανταλλαγή καλών πρακτικών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο

Πέραν των ανωτέρω γενικών στόχων, στη ΔΠΘΧΣ τέθηκαν και οι ακόλουθοι ειδικοί στόχοι, οι οποίοι - κατά αναπτυξιακό τομέα (αλιεία και υδατοκαλλιέργεια, ενέργεια, θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός, ναυτιλία και λιμένες) - είναι οι ακόλουθοι:

³ Στην ομάδα έργου του Οίκου Συμβούλων 'ALA Planning Partnership L.L.C.' οι: Καραμοντάνη Άννα, Μουρμούρη Αθηνά, Κουντούρη Φοίβη, Φραγκόπουλος Γιάννης, Μιχαήλ Μιχάλης και Βιολάρη Χριστιάνα.

- **Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια:** ενθάρρυνση βιώσιμων αλιευτικών δραστηριοτήτων, ανάπτυξη οικονομικά βιώσιμης, περιβαλλοντικά συμβατής υδατοκαλλιέργειας, στήριξη της έρευνας στον τομέα υδατοκαλλιεργειών, βελτίωση ανταγωνιστικότητας, αποδοτικότητας παραγωγικότητας της κυπριακής υδατοκαλλιέργειας και στήριξη της ανάπτυξης γαλαζίας βιοτεχνολογίας
- **Ενέργεια:** ορθολογική / βιώσιμη αξιοποίηση των δυνητικών κοιτασμάτων της κυπριακής ΑΟΖ, ορθολογική ανάπτυξη υποθαλάσσιων ενεργειακών υποδομών (π.χ. όδευση καλωδίων ηλεκτρισμού και αγωγών αερίου), αξιοποίηση θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο πλαίσιο των κατευθύνσεων του European Green Deal για μηδενικές εκπομπές ρύπων έως το 2050
- **Θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός:** στήριξη βιώσιμου θαλάσσιου - παράκτιου τουρισμού (σύμφωνα με την εγκεκριμένη Εθνική Στρατηγική Τουρισμού), προβολή εναλλακτικών μορφών παράκτιου τουρισμού με άξονα θαλάσσιες δραστηριότητες για αύξηση της ελκτικότητας της Κύπρου, καταγραφή/τεκμηρίωση, προστασία, προβολή / διαχείριση των ενάλιων αρχαιοτήτων, μεγιστοποίηση ευκαιριών καινοτομίας και προστασία πολιτιστικής ταυτότητας
- **Ναυτιλία και λιμένες:** βελτίωση ανταγωνιστικότητας, μεγιστοποίηση ευκαιριών καινοτομίας, στήριξη ολοκληρωμένης θαλάσσιας επιτήρησης, διασφάλιση προστασίας/ ασφάλειας θαλασσών και προώθηση οικολογικής λειτουργίας λιμένων -‘πράσινοι λιμένες’- με χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ή άλλων βιώσιμων λύσεων.

4.2.2 Μακροχρόνια Εθνική Στρατηγική για την Κυπριακή Ναυτιλία ‘S.E.A. CHANGE 2030’ (Υφυπουργείο Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας, 2021)

Η κυπριακή κυβέρνηση αναγνωρίζοντας ότι ο τομέας της ναυτιλίας λειτουργεί σε έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον υποστηρίζει την ανάπτυξη του και τη συνεχή προσέλκυση επενδύσεων στο πλαίσιο της Μακροχρόνιας Εθνικής Στρατηγικής ‘Sea Change 2030’ (2021). Στόχος είναι η Κύπρος να καταστεί ισχυρός παίκτης στη διαμόρφωση ναυτιλιακής πολιτικής με θετική επιρροή στα παγκόσμια ναυτιλιακά δρώμενα και ένα ελκυστικό ναυτιλιακό κέντρο που να στοχεύει στην αειφόρο ανάπτυξη και στην αριστεία. Η επίτευξη του οράματος στηρίζεται σε τρεις στρατηγικούς πυλώνες: την εξωστρέφεια, την προσαρμοστικότητα και την αειφορία (βλ. διάγραμμα 4). Στο πλαίσιο του στρατηγικού στόχου της εξωστρέφειας επιδιώκεται η συστηματική συλλογή γνώσης / πληροφοριών με απώτερο σκοπό τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων μέσω μιας συλλογικής προσέγγισης και εποικοδομητικής διαβούλευσης με την κοινωνία των πολιτών, τη ναυτιλιακή βιομηχανία, τις ρυθμιστικές αρχές και με άλλα κράτη. Στο πλαίσιο του στρατηγικού πυλώνα της προσαρμοστικότητας επιδιώκεται η προσαρμογή των πολιτικών της προσέγγισης, της οργανωτικής δομής και των διαδικασιών του υφυπουργείου ναυτιλίας στη βάση αποτελεσμάτων ανάλυσης του υφυπουργείου σχετικά με τις μεταβολές και τις επικρατούσες τάσεις στο παγκόσμιο, περιφερειακό και εθνικό ναυτιλιακό περιβάλλον. Επιπρόσθετα, στη βάση του στρατηγικού πυλώνα της αειφορίας, επιδιώκεται η μετατροπή των πολιτικών του υφυπουργείου σε βιώσιμες δράσεις και πρωτοβουλίες με μακροπρόθεσμη προοπτική (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2021).

Στις δράσεις για το στρατηγικό πυλώνα της εξωστρέφειας περιλαμβάνεται, η δημιουργία πλατφόρμας ‘Cyprus Open Maritime Exchange (C.O.M.E.)’ για να αποτελέσει ένα διαδικτυακό κανάλι επικοινωνίας με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, μη κυβερνητικούς οργανισμούς και όσους εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές και στην εφοδιαστική αλυσίδα, επιδιώκοντας την ανταλλαγή απόψεων για θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία. Επιπλέον, περιλαμβάνονται, η ενδυνάμωση σχέσεων με άλλα κράτη για σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος και διαμόρφωσης κοινών πολιτικών. Για τον πυλώνα της προσαρμοστικότητας επιδιώκεται η Συστηματική Ανασκόπηση Πολιτικής μέσα από την ανάλυση

τάσεων της αγοράς σε διαβούλευση με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και όσων εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές και την εφοδιαστική αλυσίδα στοχεύοντας στην αποτελεσματική / έγκυρη εφαρμογή του διεθνούς, κοινοτικού, περιφερειακού και εθνικού νομοθετικού πλαισίου, και προώθηση αειφορικών πολιτικών για κοινωνικά και ηθικά υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ειδικό ενδιαφέρον δίνεται για την υιοθέτηση 'πράσινων' δράσεων / πρωτοβουλιών και συνεχή επικαιροποίηση πράσινων φορολογικών κινήτρων, και σε δράσεις αντιμετώπισης κινδύνων κυβερνοχώρου μέσω δημιουργίας πλαισίου παροχής εκπαίδευσης/ κατάρτισης. Τέλος, ενδιαφέρει η ενίσχυση της δικτύωσης της Κύπρου με την ηπειρωτική Ευρώπη και γειτονικές χώρες, και η δημιουργία ισχυρών κέντρων και μέσα από την αξιοποίηση της οργάνωσής τους στα νέα κέντρα που διαμορφώνονται μέσα από την ανάπτυξη του προτύπου των 'ψηλών κτιρίων' (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2021).

4.2.3 Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου (2021)

Το Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου (ΣΑΑ) δημιουργήθηκε από την Κυπριακή Δημοκρατία στο πλαίσιο της διεκδίκησης χρηματοδότησης από το έκτακτο και προσωρινό πρόγραμμα χρηματοδοτήσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την επωνυμία 'Επόμενη Γενιά Ε.Ε.'. Το προσωρινό αυτό χρηματοδοτικό πρόγραμμα δημιουργήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2020 για ανάκαμψη και έξοδο της Ε.Ε. από την κρίση με στόχο την αντιμετώπιση των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων της πανδημίας της Covid-19, τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη διασφάλιση οικονομικής ανθεκτικότητας στην Ε.Ε. Το πρόγραμμα με συνολικό προϋπολογισμό €750 δις είναι εντεταγμένο στο Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2021-2027. Πυρήνας του προγράμματος αποτελεί ο Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΜΑΑ), με €672,5 δις σε διαθέσιμα δάνεια / επιχορηγήσεις για στήριξη μεταρρυθμίσεων - επενδύσεων που θα υλοποιήσουν τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. για τον περιορισμό των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων της πανδημίας και την αξιοποίηση των ευκαιριών για πράσινη και ψηφιακή μετάβαση. Για εξασφάλιση της χρηματοδότησης από τον Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, τα κράτη μέλη πρέπει να ετοιμάσουν ολοκληρωμένα εθνικά Σχέδια Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και να τα υποβάλλουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αυτό έγινε και στην περίπτωση της Κύπρου, το ΣΑΑ της οποίας υποβλήθηκε για έγκριση τον Μάιο του 2021 και μετά από θετική αξιολόγηση από το Συμβούλιο της Ευρώπης, εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2021. Ο συνολικός προϋπολογισμός του ΣΑΑ Κύπρου είναι €1,2 δις και περιλαμβάνει 58 μεταρρυθμίσεις, 75 επενδύσεις. Διαρθρώνεται δε στους εξής 5 άξονες: α) ανθεκτικό σύστημα υγείας, β) πράσινη ανάπτυξη, γ) ανταγωνιστική οικονομία με αποτελεσματικούς θεσμούς, δ) ψηφιακό μετασχηματισμό και ε) σύγχρονο εκπαιδευτικό σύστημα και κοινωνικό κράτος (Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης, Υπουργείο Οικονομικών, Κυπριακή Δημοκρατία).

Αναφορικά με τις μεταρρυθμίσεις και τις επενδύσεις που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στην παράκτια ζώνη της Κύπρου και άρα και στην παράκτια ζώνη Λεμεσού σημειώνονται τα παρακάτω:

Σε σχέση με τον άξονα της πράσινης ανάπτυξης, και της ανάγκης για ταχεία μετάβαση σε μια πράσινη οικονομία και ειδικότερα σε σχέση με την έξυπνη και αειφόρο διαχείριση των υδάτινων πόρων, επενδύεται ποσό €7,6 εκ. στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την πετρελαϊκή ρύπανση. Στα πλαίσια του ίδιου άξονα και ειδικότερα σε σχέση με τον τομέα των βιώσιμων μεταφορών, επενδύονται σημαντικά ποσά για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα για την υλοποίηση σειράς μέτρων των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Λάρνακας και Λεμεσού και για την ενίσχυση της προσβασιμότητας και διακίνησης των ποδηλατιστών, πεζών και ατόμων με κινητικές δυσκολίες στα αστικά κέντρα. Επενδύονται επίσης σημαντικά ποσά για προώθηση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων και τη δημιουργία σχετικής υποδομής για ηλεκτροκίνηση. Σημαντική είναι και η συμβολή του άξονα για 'πράσινη ανάπτυξη'. Σε σχέση με την κλιματική ουδετερότητα, την ενεργειακή απόδοση και τη διείσδυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ) επενδύεται ποσό €100 εκ. για τον τερματισμό της

ενεργειακής απομόνωσης (έργο κοινού ενδιαφέροντος) για την ηλεκτρική διασύνδεση συστημάτων του Ισραήλ, της Κύπρου και Ελλάδας (Κρήτης) “Euro Asia Interconnector”. Αναφορικά με τον άξονα του ψηφιακού μετασχηματισμού, και την ανάγκη για αναβάθμιση υποδομής για συνδεσιμότητα, επενδύεται ποσό €7,5 εκ. για εγκατάσταση υποθαλάσσιου καλωδίου σύνδεσης Κύπρου - Ελλάδας (Κυπριακή Δημοκρατία & Ευρωπαϊκή Ένωση).

4.2.4 Πολιτική Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου για ‘ψηλά κτήρια’. Στρατηγικές οριοθέτησης και διαχείρισης του φαινομένου από το Ε.Τ.Ε.Κ. (2017)

Τον Μάρτιο του 2017 εγκρίθηκε από το Γενικό Συμβούλιο του Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου (Ε.Τ.Ε.Κ.) η πολιτική για τα ψηλά κτήρια. Για τη διαμόρφωση της πολιτικής του, επί του ζητήματος των ψηλών κτηρίων στην Κύπρο, το Ε.Τ.Ε.Κ. είχε διορίσει ομάδα εργασίας αποτελούμενη από τους Ανδρέα Μαρκίδη (που είχε διατελέσει πρόεδρος του Πολεοδομικού Συμβουλίου) και τους αρχιτέκτονες - πολεοδόμους Λώρα Νικολάου και Ηρακλή Αχνιώτη με όρο εντολής να μελετήσουν το θέμα της ανέγερσης ψηλών κτηρίων στην Κύπρο και να συντάξουν μελέτη-εισήγηση που θα αφορούσε στις κρατικές δικλίδες που θα έπρεπε να περιλαμβάνει η κρατική πολιτική για τα ψηλά κτήρια και να οριοθετεί το ζήτημα σε νέες βάσεις με σκοπό τον έλεγχο της ανάπτυξης ψηλών κτηρίων και τον περιορισμό της απρογραμμάτιστης ανάπτυξης και χωροθέτησής τους με άξονα το κοινό όφελος.

Μια από τις ουσιαστικότερες διαπιστώσεις της έκθεσης ήταν η απουσία συνεκτικής, ολοκληρωμένης και συγκροτημένης πολιτικής σε σχέση με την ανάπτυξη ψηλών κτηρίων στις Κυπριακές πόλεις καθώς υπάρχουν διάσπαρτες πολιτικές και εξαγγελίες πολεοδομικών κινήτρων για την ανάπτυξη ψηλών κτηρίων και υπάρχει εύκολα η δυνατότητα αθροιστικής αξιοποίησης των ανωτέρω με αποτέλεσμα την καταστρατήγηση του πυρήνα των Τοπικών Σχεδίων σε σχέση με την ανάπτυξη ψηλών κτηρίων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την απρογραμμάτιστη και χωρίς πολεοδομική λογική χωροθέτηση και ανάπτυξη ψηλών κτηρίων διάσπαρτα στην πόλη. Διαπιστώθηκε επίσης η παντελής απουσία σαφούς και αιτιολογημένης πολιτικής, στη βάση περιβαλλοντικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και οικονομικών κριτηρίων. Επιπρόσθετη διαπίστωση της έκθεσης του Ε.Τ.Ε.Κ. για τα ψηλά κτήρια είναι, η πλήρης απουσία σαφούς ειδικού κανονιστικού πλαισίου που θα συγκεκριμενοποιούσε με σαφή κριτήρια τις διαδικασίες αξιολόγησης των αιτήσεων αδειοδότησης των αναπτύξεων. Αντίθετα διαπιστώθηκε η ύπαρξη ενός κανονιστικού πλαισίου με γενικευμένα κριτήρια που δεν μπορούσε να οριοθετήσει την καθ’ ύψος ανάπτυξη με τους σωστούς όρους κυρίως σε σχέση με τη βιωσιμότητα των κυπριακών πόλεων. (Αχνιώτης, Μαρκίδης, & Νικολάου, 2017)

Αναφορικά με τις στρατηγικές διαχείρισης που προτάθηκαν στην παρούσα μελέτη-έκθεση Ε.Τ.Ε.Κ., μια από τις εισηγήσεις ήταν ο προγραμματισμός των ψηλών κτηρίων μόνο σε συγκεκριμένες και προκαθορισμένες περιοχές οι οποίες θα εξυπηρετούνται επαρκώς από δημόσιες συγκοινωνίες, θα είναι προσβάσιμες με το περπάτημα και το ποδήλατο και θα εξυπηρετούνται και από άλλες κοινωνικές παροχές και υποδομές. Θα πρέπει να εξασφαλίζεται για αυτές τις περιοχές, προσβασιμότητα με δίκτυα αειφόρου και βιώσιμης κινητικότητας και όχι να επιδεινώνονται μέσω των αναπτύξεων ψηλών κτηρίων, υφιστάμενα κυκλοφοριακά προβλήματα. Η τακτική της παροχής από τον επενδυτή, χώρων στάθμευσης ως ανταποδοτικό όφελος για περαιτέρω ανάπτυξη σε ύψος είναι πολύ πιθανό όπως άλλωστε έχει διαφανεί και από τη διεθνή εμπειρία, να επιδεινώνει φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης στις πόλεις. Επιπρόσθετη εισήγηση είναι οι μεγάλες αναπτύξεις να επιτρέπονται αν αποδεδειγμένα παρουσιάζουν δυνητικό όφελος για τη δημόσια σφαίρα. Θα πρέπει επίσης να αποτελούν έργα άριστης αρχιτεκτονικής ποιότητας και να συνεισφέρουν στην εικόνα της πόλης. Προτείνεται επίσης, μέσω της έκθεσης του Ε.Τ.Ε.Κ., η μακροχρόνια συντήρηση, να είναι μέρος της οικοδομικής άδειας και συνεχής

υποχρέωση των ιδιοκτητών, ενώ ταυτόχρονα μέρος της οικοδομικής άδειας, να αποτελούν και λεπτομερείς περιβαλλοντικές μελέτες σε σχέση με τις αναπτύξεις αυτές. Η εισήγηση του Ε.Τ.Ε.Κ. ολοκληρώθηκε με την ανάδειξη της αναγκαιότητας που υπάρχει, οι αναπτύξεις αυτές να αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου οράματος και στρατηγικού σχεδιασμού για την πόλη στην οποία υλοποιούνται. Επισημαίνεται επίσης η ανάγκη προστασίας κάποιων θετικών χαρακτηριστικών των κυπριακών πόλεων, όπως η κλίμακά τους, η οικειότητα των ανοικτών χώρων και η συνοχή της κορυφογραμμής τους που επιτρέπει την ανάδειξη της ιστορικότητάς τους. Σύμφωνα με την έκθεση του Ε.Τ.Ε.Κ. για τα ψηλά κτήρια, η τάση υπέρμετρης αλλοίωσης της κλίμακας και η ακαταστασία στην κορυφογραμμή της πόλης, αποτελεί μη αναστρέψιμη επέμβαση (Αχνιώτης, Μαρκίδης, & Νικολάου, 2017).

4.2.5. Ερευνητικό Έργο Blue Limassol Environmental Risk Assessment 2022 - Παρουσίαση του Ερευνητικού στο πλαίσιο του Blue Limassol Forum 2022

Το 1^ο συνέδριο Blue Limassol Forum, εγκαινιάστηκε το 2020, από το Δήμο Λεμεσού σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Frederick υπό την αιγίδα του ΠτΔ μετά από αναγνώριση από το Δήμο Λεμεσού, ότι η έννοια της Γαλάζιας Ανάπτυξης, αποτελεί συστατικό στοιχείο αειφορίας και εξέλιξης. Στόχος του συνεδρίου και η πρόθεση ήταν, το συνέδριο αυτό να αποτελεί ετήσιο θεσμό. Απώτερος στόχος του συνεδρίου είναι, η διαρκής ενίσχυση της εικόνας της πόλης της Λεμεσού ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, αλλά και η αναγνώρισή της ως μια ποιοτικής και περιβαλλοντικά ευαίσθητης 'Γαλάζια Πόλη - Λιμάνι' και ο εμπλουτισμός της θαλάσσιας κουλτούρας των πολιτών. (Δήμος Λεμεσού, 2020)

✓ 1^ο Blue Limassol Forum 2020: Sustainable Coastal, Marine & Maritime Environment

Το 1^ο συνέδριο επικεντρώθηκε σε θέματα σχετικά με την αειφορική συνύπαρξη των παράκτιων δραστηριοτήτων, της πολυδιάστατης θαλάσσιας οικονομίας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος με ομιλητές εξειδικευμένους επιστήμονες από την Κύπρο και το εξωτερικό, οι οποίοι ανέλυσαν διεθνείς πρωτοβουλίες, θεσμικές εξελίξεις αλλά και καλές πρακτικές που εφαρμόζονται σε αντίστοιχες περιπτώσεις (Δήμος Λεμεσού, 2020).

✓ 2^ο Blue Limassol Forum 2022: A Realistic Transition towards Sustainability in Coastal Cities (Η Ρεαλιστική Μετάβαση των Παράκτιων Πόλεων στην Αειφορία)

Στη 2^η διοργάνωση παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν, τα ευρήματα της πρώτης ολοκληρωμένης περιβαλλοντικής μελέτης για τις ακτές της Λεμεσού για την αξιολόγηση των κινδύνων στο παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον της πόλης με την ονομασία «**Blue Limassol Environmental Risk Assessment 2022**». Στην έρευνα αυτή, επιχειρήθηκε η συνολική προσέγγιση των κινδύνων και παραγόντων περιβαλλοντικής υποβάθμισης που σχετίζονται με τη θάλασσα και σχετίζονται με τις δραστηριότητες στους τομείς της ναυτιλίας και των λιμένων, του πετρελαίου, του φυσικού αερίου και των υδρογονανθράκων, των παράκτιων κατασκευών, της αστικής ανάπτυξης, του τομέα του τουρισμού και των ξενοδοχείων, των μαρινών και των σκαφών αναψυχής, του τομέα των υδατοκαλλιεργειών και της αλιείας και του τομέα της διαχείρισης των αστικών στερεών αποβλήτων και λυμάτων. Στη μελέτη αυτή, λήφθηκαν υπόψη, οι περιβαλλοντικές ανησυχίες 500 κατοίκων της Λεμεσού, όπως αυτές είχαν εκφραστεί σε έρευνα κοινής γνώμης που διεξήγαγε το Πανεπιστήμιο Frederick το 2020 στο πλαίσιο του 1^{ου} Blue Limassol Forum. Για την υλοποίηση της μελέτης συστάθηκε κοινοπραξία από 7 ιδρύματα: Δήμος Λεμεσού, Πανεπιστήμιο Frederick και ειδικότερα το τμήμα ναυτιλιακών σπουδών και το τμήμα αρχιτεκτονικής, το τμήμα της εταιρεία DNV στην Ελλάδα (DNV Greece), το ερευνητικό εργαστήριο Marine and Environmental Research Lab (MER), το ίδρυμα Cyprus Marine and Maritime Institute

(CMMI) και η αναπτυξιακή εταιρεία Λεμεσού (Development Agency of Limassol - ANELEM). Η ερευνητική ομάδα του «Blue Limassol Environmental Risk Assessment 2022» αποτελούνταν από περισσότερους από 30 ειδικούς (Frederick University). Εργάστηκαν επιστήμονες του Πανεπιστημίου Frederick και άλλων ακαδημαϊκών ιδρυμάτων σε Κύπρο και εξωτερικό, με τη συμβολή 110 στελεχών από κρατικές και δημοτικές υπηρεσίες, οργανισμούς και εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας στη Λεμεσό. Η έρευνα είχε διεπιστημονικό χαρακτήρα και προσέγγιση. Ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων στις διάφορες υπηρεσίες (regulatory fragmentation) που αποκαλύφθηκε από τους ερευνητές-συγγραφείς, υπέδειξε έντονα την ανάγκη για ύπαρξη μιας κεντρικής υπηρεσίας η οποία θα έχει την εποπτεία για όλες τις αρμοδιότητες. Ο οργανισμός αυτός, θα πρέπει να διαθέτει εποπτικό συμβούλιο αποτελούμενο σε μεγάλο βαθμό από ανεξάρτητους επιστήμονες. Ιδιαίτερα σημαντική επίσης αναδείχθηκε η σημασία της καλλιέργειας συνείδησης για την προστασία του περιβάλλοντος, η ανάπτυξη προληπτικής συμπεριφοράς και η ενθάρρυνση πρωτοβουλιών για αναφορά περιστατικών (Menelaou, 2022).

Στα πλαίσια της έρευνας, επιχειρήθηκε και η διερεύνηση των δυνητικών επιπτώσεων από συνέργειες ανάμεσα σε απειλές και παράγοντες κινδύνου/ρίσκου. Η μελέτη ανέδειξε, την επιτακτική ανάγκη προστασίας του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος της Λεμεσού και εισηγείται την εφαρμογή καλών πρακτικών για τη μείωση των κινδύνων που το απειλούν και για διατήρηση της βιωσιμότητας και της ελκυστικότητάς του. Σύμφωνα με την έρευνα, μια από τις σημαντικότερες αδυναμίες αποτελεί η πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων και των υπηρεσιών στη διαχείριση των περιβαλλοντικών περιστατικών και η έλλειψη ενοποιημένων δεδομένων.

Στο πλαίσιο της έρευνας η εκτίμηση των κινδύνων βασίστηκε κυρίως στη μεθοδολογία Formal Safety Assessment (FSA) : προσδιορισμός / εκτίμηση κινδύνων, επιλογή ελέγχου για κάθε κίνδυνο και παροχή συστάσεων για λήψη αποφάσεων αντιμετώπισης. Ειδικά για το στάδιο λήψης απόφασης, οι συστάσεις προορίζονται για μεταβίβαση σε υψηλότερο επίπεδο (ρυθμιστικές αρχές και φορείς χάραξης πολιτικής), προκειμένου να επινοήσουν τους δικούς τους μηχανισμούς εφαρμογής, με την επιφύλαξη των περιορισμών της κυβερνητικής πολιτικής και του προϋπολογισμού. Ως εκ τούτου, το έργο ανάλυσης κόστους – οφέλους για τις διάφορες συστάσεις, μεταβιβάζεται σε αυτούς (Makrominas, 2022).

✓ **FSA Formal Safety Assessment (International Maritime Organisation)**

Η μεθοδολογία Formal Safety Assessment (FSA) αναπτύχθηκε από τον οργανισμό 'International Maritime Organisation' και στοχεύει στην ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης της προστασίας της ανθρώπινης ζωής, της υγείας, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της παράκτιας ιδιοκτησίας, μέσω της ανάλυσης ρίσκου και αξιολόγησης της αναλύσεων κόστους-οφέλους. Μπορεί να αξιοποιηθεί για την εκτίμηση νέων ρυθμίσεων για τη ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη συγκριτική θεώρηση ανάμεσα σε υφιστάμενες και μελλοντικές ρυθμίσεις με την ταυτόχρονη προοπτική της επίτευξης μιας ισορροπίας ανάμεσα σε τεχνικά και λειτουργικά ζητήματα περιλαμβανομένου και του ανθρώπινου παράγοντα καθώς και ανάμεσα στη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του κόστους (International Maritime Organization).

Η μεθοδολογία FSA περιλαμβάνει πέντε βήματα:

- (1) Προσδιορισμός/Ταυτοποίηση Κινδύνων (Περιλαμβάνει λίστα όλων των σχετικών σεναρίων ατυχήματος με τις πιθανές τους αιτίες και τα πιθανά/δυνητικά αποτελέσματα/επιπτώσεις αυτών)
- (2) Αξιολόγηση κινδύνων/ρίσκων (Αξιολόγηση / Εκτίμηση παραγόντων ρίσκου)

- (3) Επιλογές ελέγχου ρίσκων/κινδύνων (Επινόηση ρυθμιστικών μέτρων για τον έλεγχο και τη μείωση των εντοπισθέντων κινδύνων)
- (4) Αξιολόγηση κόστους – οφέλους (Προσδιορισμός αποδοτικότητας κόστους για κάθε μια από τις επιλογές ελέγχου κινδύνων του προηγούμενου βήματος) και
- (5) Συστάσεις για τη λήψη αποφάσεων (Παρέχονται πληροφορίες σχετικές με τους κινδύνους και τα σχετιζόμενα με αυτούς ρίσκα καθώς και τις σχέσεις αποδοτικότητας κόστους για κάθε μια από τις εναλλακτικές επιλογές ελέγχου ρίσκων/κινδύνων) (International Maritime Organization)

Συνοπτικά για τους πιο κάτω τομείς, το ερευνητικό έργο Blue Limassol Environmental Risk Assessment αξιοποιώντας την πιο πάνω μεθοδολογία καταλήγει στα εξής:

✓ **Ναυτιλία και Λιμένες – Shipping & Ports** (Georgoroulou, 2021)

Ως προς τα μέτρα περιορισμού των ρίσκων που εντοπίζονται στους τομείς της ναυτιλίας και των λιμένων, προτείνονται μεταξύ άλλων τα εξής: ανάπτυξη στρατηγικού πλάνου για τη διαχείριση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις κανονικές/φυσιολογικές λειτουργίες/δραστηριότητες του λιμένα, ανάπτυξη στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη του λιμένα, σχεδιασμό για διαχείριση εκτάκτων και επειγόντων καταστάσεων και ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης εκτάκτων γεγονότων. Επιπρόσθετα προτείνονται, η συνεχιζόμενη αξιολόγηση των περιβαλλοντικών κινδύνων, η επέκταση συστημάτων παρακολούθησης και διαδικασιών ελέγχου, η αξιολόγηση κενών σε επίπεδο ρυθμίσεων κ.α. (Georgoroulou, 2021)

✓ **Πετρέλαιο και Φυσικό Αέριο - Oil&GasSector** (Lisciotto, 2021)

Αναφορικά με τον τομέα του πετρελαίου και φυσικού αερίου προσδιορίστηκαν μεταξύ άλλων οι εξής κίνδυνοι ως και οι πιο σημαντικοί του τομέα: διαρροές καυσίμων από τα σκάφη στη θάλασσα, απορρίψεις πετρελαϊκών αποβλήτων στο νερό στο θαλάσσιο περιβάλλον, πυρκαγιές και εκρήξεις προκληθείσες από καύσιμα. Τα μέτρα περιορισμού που προτάθηκαν, αναφορικά με τα προαναφερθέντα ρίσκα είναι μεταξύ άλλων τα εξής: διεύρυνση των ερευνών για πιθανές επιπτώσεις από φυσικές καταστροφές και ακραία φαινόμενα σχετιζόμενα με την κλιματική αλλαγή, σε δραστηριότητες που σχετίζονται με το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο ειδικότερα για την περιοχή του Ενεργειακού Κέντρου στο Βασιλικό που συνιστά μια ευάλωτη περιοχή. Επιπρόσθετα, καθώς η συγκέντρωση ενεργειακών εγκαταστάσεων εθνικής σημασίας σε μία μόνο περιοχή τις καθιστά πιο ευάλωτες σε τρομοκρατικές επιθέσεις, συνιστάται η διεξαγωγή έρευνας ετοιμότητας ανταπόκρισης έναντι τέτοιων περιστατικών για να διαπιστωθούν τα αδύναμα σημεία του συστήματος. Συνιστάται επίσης η διεξαγωγή έρευνας ετοιμότητας για την αντιμετώπιση κυβερνοεπιθέσεων και η αξιολόγηση της επαναφοράς 24ωρης παρακολούθησης (monitoring) μέσω δορυφορικών εικόνων πιθανής ρύπανσης από πετρέλαιο ειδικότερα στην τρέχουσα συγκυρία που αναμένεται αύξηση σε δραστηριότητες σχετικές με το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο στην Κυπριακή Α.Ο.Ζ. και την περιοχή της ανατολικής Μεσογείου (Lisciotto, 2021).

✓ **Παράκτιες Κατασκευές και Αστική Ανάπτυξη & Τομέας Τουρισμού και Ξενοδοχείων – Coastal Construction & Urban Development, Tourism & Hotel Sectors** (Ioannou, Kalnis, Nicolaou & Anastasiou, 2021)

Ως προς τον κατασκευαστικό τομέα, την αστική και πολεοδομική ανάπτυξη και τη μη στρατηγική ανάπτυξη ψηλών κτηρίων στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού, εξετάζονται στα πλαίσια της έρευνας τα εξής ρίσκα: κενά ψηλά κτήρια, υποβάθμιση της ελκυστικότητας της πόλης, πολιτιστικά και οικονομικά

θέματα, συμφόρηση λόγω της υπερανάπτυξης ψηλών κτηρίων και πρόκληση κοινωνικών, πολιτιστικών και οικονομικών δυσλειτουργιών, μόλυνση των νερών της θάλασσας από εργασίες αποστράγγισης κατά τις κατασκευές των κτηρίων καθώς και από τη λειτουργία των ξενοδοχείων. (Ioannou, Kalnis, Nicolaou & Anastasiou, 2021)

Στη μελέτη τους, οι Ioannou, Kalnis, Nicolaou, Anastasiou, το 2021 παρουσιάζουν επιπλέον προβλήματα που αντιμετωπίζουν μερικές φορές τα παράκτια μέτωπα όπως η συμφόρηση από την υπερανάπτυξη στην παράκτια ζώνη εξαιτίας της αυξημένης προσελκυστικότητας που αυτή παρουσιάζει, για τον πληθυσμό και τις οικονομικές δραστηριότητες. Επιπλέον ενδέχεται, σε μερικές παράκτιες περιοχές, να εμφανιστούν φαινόμενα υπανάπτυξης ως το αποτέλεσμα μιας μακράς περιόδου υπερανάπτυξης κατά την οποία προκλήθηκε περιβαλλοντική και αστική υποβάθμιση μετατρέποντας την παράκτια ζώνη σε μια ελκυστική περιοχή για ανθρώπους και επενδύσεις. Παράλληλα, ένα μείζον πρόβλημα που εμφανίζεται στη Λεμεσό, είναι οι χαμηλές πυκνότητες και η αστική διάχυση συγκριτικά με άλλα Νοτιοευρωπαϊκά λιμάνια. Όπως επισημαίνεται από τους ερευνητές, έγκυρες και συγκριτικές μετρήσεις πυκνότητας απαιτούν περαιτέρω διερεύνηση καθώς, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία και επαρκείς σχετικές δημοσιεύσεις. Αξιοποιώντας στοιχεία του Ευρωπαϊκού Πρακτορείου Περιβάλλοντος European Environmental Agency και της πλατφόρμας Urban Atlas και Copernicus, οι ερευνητές διαπιστώνουν ότι μεσαίου μεγέθους Ευρωπαϊκές πόλεις – λιμάνια με πληθυσμό όσο περίπου και τον πληθυσμό της Λεμεσού (όπως το Ηράκλειο), καλύπτουν μισή έκταση από αυτή που καλύπτει η Λεμεσός ενώ ταυτόχρονα, πόλεις με διπλάσιο πληθυσμό από αυτόν της Λεμεσού (Κωνστανζα, Γένοβα, Βάρνα) καλύπτουν έκταση όση περίπου και αυτή της Λεμεσού. Η κυκλοφορική συμφόρηση στην παράκτια ζώνη της Λεμεσού οφείλεται σε αρκετούς παράγοντες όπως το υψηλό ποσοστό κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου, η αστική διάχυση, η ανεπαρκής δημόσια συγκοινωνία και δεν οφείλεται στην ανάπτυξη των ψηλών κτηρίων (Ioannou κ.α., 2021).

✓ **Μαρίνες και Σκάφη Αναψυχής – Marinas & Recreational Yachting** (Agrotis, Maragkidou & Hadjioannou, 2021)

Αναφορικά με τις μαρίνες και τα σκάφη αναψυχής (recreational yachting), προτείνονται από τους ερευνητές (Agrotis, Maragkidou & Hadjioannou, 2021), τα εξής:

Συστήνεται αρχικά η εκπαίδευση των νεότερων γενιών και των υφιστάμενων (ή υποψήφιων) ιδιοκτητών/χειριστών σκαφών αναψυχής αναφορικά με βιώσιμες πρακτικές στη χρήση των σκαφών αναψυχής, συμπεριλαμβανομένης της σωστής διάθεσης απορριμμάτων (λυμάτων), μέσα και έξω από τις μαρίνες. Προτείνεται επίσης, η απλοποίηση ή η εξάλειψη του κατακερματισμού των διάφορων αρχών που είναι υπεύθυνες για την επίβλεψη δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα σκάφη αναψυχής. Κατά τους ερευνητές, ο υπερβολικός κατακερματισμός, της νομικής ευθύνης ανάμεσα σε διαφορετικούς κυβερνητικούς φορείς που περιβάλλουν τη βιομηχανία σκαφών αναψυχής, δεν βοηθά στην εφαρμογή των νομοθεσιών έτσι όπως είχαν αρχικά προγραμματιστεί και επιδιωχθεί και δεν υπάρχει διαφάνεια για το κοινό. Προτείνεται επίσης, η αύξηση των περιπολιών και του ελέγχου των αδειών/πιστοποιητικών σκαφών από το Υφυπουργείο Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας και τη Λιμενική Αστυνομία. Επιπρόσθετα, προτείνεται, η καθιέρωση νομικής υποχρέωσης από τους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής στις μαρίνες της Κύπρου, να τηρούν ηλεκτρονική κάρτα με δυνατότητα αυτόματης ενημέρωσης όπου θα καταγράφονται οι καταναλώσεις σκαφών κάθε είδους καθώς και τα επίπεδα λυμάτων και θα αποστέλλονται στο αρμόδιο τμήμα (Agrotis, Maragkidou & Hadjioannou, 2021).

Εκτός από τους πιο πάνω τομείς που παρουσιάστηκαν, στα πλαίσια της έρευνας «Blue Limassol Environmental Risk Assessment 2022» εξετάστηκαν και τομείς όπως ο τομέας της διαχείρισης λυμάτων

(Sewage Sector) και αστικών στερεών αποβλήτων (Municipal SolidWaste Sector), ο τομέας αλιείας (Fisheries), ο τομέας υδατοκαλλιέργειών (Aquaculture) κ.α.

4.2.6 Στρατηγικά Σχέδια / Διατάξεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου της Λεμεσού

Επιπρόσθετα Στρατηγικά Σχέδια και Διατάξεις από τα οποία θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν στρατηγικές στην κατεύθυνση της Αειφορίας, της Βιωσιμότητας και της Ανθεκτικότητας στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού αποτελούν ανάμεσα σε άλλα, τα εξής: η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (Ο.Θ.Π.) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), η «Στρατηγική της Κύπρου για μια Εθνική Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική» και η Στρατηγική της Κυπριακής Δημοκρατίας για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών για την περίοδο 2018 – 2030. Στον σχεδιασμό στρατηγικών για το Παράκτιο Μέτωπο Λεμεσού, μπορεί να συνεισφέρει και η διάταξη των Ηνωμένων Εθνών «UNSDGs - UnitedNations, TransformingourWorld: The 2030 AgendaforSustainableDevelopment (17 SustainableDevelopmentGoals)». (United Nations, 2015) Ειδικότερα, με τον 14^ο μεταξύ των 17 Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (SDGs) 2015, που συγκροτούν την Ατζέντα 2030 απευθύνεται έκκληση για τη διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων. Επισημαίνονται οι ανάγκες:

- για τον περιορισμό της μόλυνσης των θαλάσσιων υδάτων,
- για βιώσιμη διαχείριση προκειμένου να προστατευθούν τα θαλάσσια οικοσυστήματα,
- για τον περιορισμό της παράνομης αλιείας και των αδόκιμων ιχθυοκαλλιέργειών,
- να διευρυνθεί και να ενισχυθεί η έρευνα, η γνώση και η διάδοση της θαλάσσιας τεχνολογίας και να γενικευθεί, τέλος, η εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

4.2.7 Στρατηγικές διαχείρισης - οριοθέτησης του φαινομένου ανάπτυξης ‘ψηλών κτιρίων’ στο παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού

Οι δυσμενείς επιπτώσεις από την κυριαρχία του προτύπου των ‘ψηλών κτιρίων’ καθιστούν αναγκαία την χάραξη ενιαίας πολιτικής σε εθνικό επίπεδο καθώς και τη διατύπωση μηχανισμού αξιολόγησης των νέων αιτήσεων και των ενστάσεων. Πρέπει να αντιμετωπισθούν θέματα προσβασιμότητας και ρύθμισης των ανοικτών δημόσιων χώρων που έχουν προκύψει μέσα από την ανάπτυξη των ‘ψηλών κτιρίων’, έτσι ώστε να μη λειτουργούν ως προθάλαμοι αλλά ως ποιοτικοί χώροι για την πόλη. Θα πρέπει συνεπώς να μην αξιοποιούνται αποκλειστικά από τους επενδυτές / επιχειρηματίες ως πεδία κατανάλωσης αλλά ως πεδία συναναστροφής.

Παράλληλα, για διασφάλιση της βιωσιμότητας των ‘ψηλών κτηρίων’ θα πρέπει να γίνεται δέσμευση κεφαλαίου από τις κατασκευάστριες εταιρείες για τη μακροχρόνια βιωσιμότητα των ψηλών κτηρίων (όπως διατήρηση, συντήρηση, αποκατάσταση ή κατεδάφιση). Έως πρόσφατα αρκετά διαμερίσματα στα ‘ψηλά κτήρια’ παραμένουν κενά αφού οι επενδυτές είχαν προβεί στην αγορά τους για εξασφάλιση κυπριακής υπηκοότητας χωρίς ενδιαφέρον κατοίκησής τους. Σύμφωνα με διαπίστωση του Ε.Τ.Ε.Κ. στη πολιτική του για τα ‘ψηλά κτήρια’ οι δυνατότητες που προσφέρονταν για αύξηση του μέγιστου επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης γίνονται με βάση πολιτικοοικονομικά κριτήρια κι όχι περιβαλλοντικά. Προκύπτει έτσι η ανάγκη επαναπροσδιορισμού των πολεοδομικών κινήτρων και των μηχανισμών ανάπτυξης τους με όρους αειφορίας και όχι μόνο οικονομικής μεγέθυνσης.

Επιπρόσθετα, καθώς ένα από τα σημαντικότερα πολεοδομικά προβλήματα όλων των πόλεων της Κύπρου και κατά συνέπεια και της Λεμεσού, είναι η αστική διάχυση και η χωρίς προγραμματισμό ανεξέλεγκτη εξάπλωση των πόλεων σε βάρος του φυσικού περιβάλλοντος και της γεωργικής γης, τα ψηλά κτήρια μέσα από ένα στοχευμένο και στρατηγικό προγραμματισμό και σχεδιασμό θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στην άμβλυνση του προβλήματος της αστικής διάχυσης και στην προσπάθεια διαμόρφωσης μια περισσότερο συνεκτικής πόλης.

5. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης – Τάσεις, Προβλήματα και προοπτικές

Η παρούσα ενότητα, της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης έπεται των ενότητων 3 και 4 καθώς επιχειρείται στα πλαίσια αυτής η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή μελέτης αφού έχει πρώτα καταγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση, το αναπτυξιακό πρότυπο και οι πρακτικές σχεδιασμού στην περιοχή (3^η ενότητα) και έχει ανασκοπηθεί το θεσμικό πλαίσιο και τα υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια (4^η ενότητα) που αφορούν στην παράκτια ζώνη Λεμεσού. Αναζητήθηκαν τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα, οι απειλές, οι ευκαιρίες και οι προοπτικές δυνατότητες της περιοχής και αξιολογήθηκε το θεσμικό πλαίσιο και τα στρατηγικά σχέδια σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση υπό το πρίσμα κριτηρίων αειφορίας και ανθεκτικότητας. Στόχος της παρούσας ενότητας, είναι ο εμπλουτισμός των υφιστάμενων στρατηγικών σχεδίων με τις στρατηγικές που προκύπτουν από αυτή την ενότητα μέσω της συνθετικής και συσχετιστικής θεώρησης των πλεονεκτημάτων - εννοϊκών παραγόντων και παρουσιαζόμενων ευκαιριών για τον περιορισμό μειονεκτημάτων και την πρόληψη κρίσεων.

Προκειμένου να αξιολογηθεί η υφιστάμενη κατάσταση στην αστική παράκτια ζώνη Λεμεσού, όπως και το υφιστάμενο αναπτυξιακό πρότυπο στο χωρικό επίπεδο αναφοράς σε σχέση με τους στόχους του σύγχρονου χωρικού σχεδιασμού όπως η αειφορία, η βιωσιμότητα, η κλιματική ουδετερότητα και η ανθεκτικότητα, αξιοποιείται η μέθοδος ανάλυσης S.W.O.T. Σε όλα τα στάδια της ανάλυσης S.W.O.T, τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα, οι κίνδυνοι και οι προοπτικές, ταξινομούνται στο πλαίσιο που ορίζουν δέκα κύριες θεματικές ενότητες: α) κεντρικότητα θέσης και προσβασιμότητα, β) φυσική και πολιτιστική κληρονομιά, γ) χωρική δομή, δ) τοπική οικονομία, ε) δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά, στ) δίκτυα κίνησης και υποδομών (τεχνικών και κοινωνικών), ζ) θεσμικό πλαίσιο και εργαλεία σχεδιασμού, η) δομές διακυβέρνησης, θ) νέες τεχνολογίες, και ι) ασφάλεια και ανθεκτικότητα.

5.1. Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα

Στα υποκεφάλαια 5.1.1 και 5.1.2. παρουσιάζονται αντίστοιχα τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της περιοχής μελέτης καθώς και οι κίνδυνοι και προοπτικές όπως έχουν αναδειχθεί από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης (κεφ. 3).

5.1.1 Πλεονεκτήματα

Η παράκτια ζώνη Λεμεσού παρουσιάζει ανά θεματική ενότητα, τα εξής πλεονεκτήματα

Κεντρικότητα θέσης και προσβασιμότητα:

- Περιλαμβάνει το Λιμάνι Λεμεσού, το μεγαλύτερο λιμάνι στην Κύπρο και ένα από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια στο μεσογειακό διαμετακομιστικό εμπόριο.
- Η παράκτια ζώνη μπορεί να επωφεληθεί, από τη σημαντική γεωγραφική και γεωστρατηγική θέση της Κύπρου καθώς οι υδρογονάνθρακες της ευρύτερης μεσανατολικής περιοχής, προσδίδουν στο νησί μια νέα γεωπολιτική σημασία. Η εξωτερική πολιτική της Κύπρου στοχεύει στη διατήρηση καλών σχέσεων με σημαντικό αριθμό χωρών σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο και συμμετέχει ενεργά σε διαδικασίες προώθησης της διεθνούς συνεργασίας, της ειρήνης και της σταθερότητας.

Φυσική – πολιτιστική κληρονομιά:

- Παρουσιάζει πολυλειτουργικότητα και πολυχρηστικότητα με σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος όπως το πολυλειτουργικό παραθαλάσσιο πάρκο και τον υδροβιότοπο Ακρωτηρίου. Στην παράκτια ζώνη βρίσκεται επίσης και η αρχαιολογική περιοχή Αμαθούντας που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους στην Κύπρο και περιλαμβάνει το αρχαίο λιμάνι Αμαθούντας και ενάλιες αρχαιότητες.

Τοπική οικονομία:

- Η Κύπρος, αποτελεί σύμφωνα με στοιχεία του Υφυπουργείου Ναυτιλίας, ένα από τα λίγα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως που συνδυάζει ένα διεθνές νηολόγιο εγνωσμένου κύρους και ποιότητας, το οποίο συγκαταλέγεται ανάμεσα στα μεγαλύτερα στον κόσμο, καθώς και ένα ολοκληρωμένο ναυτιλιακό σύμπλεγμα εταιρειών και υποδομών για αυτό πολλές πολυεθνικές ναυτιλιακές εταιρίες την επιλέγουν (Σταύρου, 2022). Η κυπριακή ναυτιλία, βρίσκεται στην 11^η θέση παγκόσμια και στην 3^η θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ αποτελεί και ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα πλοιοδιαχείρισης στην Ευρώπη και στον κόσμο. Κατά το έτος 2021 υπήρχαν 275 ναυτιλιακές εταιρείες (οι πλείστες από αυτές τις εταιρίες έχουν τα γραφεία τους στη Λεμεσό) που εντάσσονταν στο Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας ενώ το 7% του Α.Ε.Π. της Κύπρου, προέρχεται από την κυπριακή ναυτιλία. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική αύξηση στον αριθμό των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε τομείς σχετικούς με τη ναυτιλία και ταυτόχρονα παρουσιάζεται ενδιαφέρον για έλευση νέων εταιριών. Οι περισσότερες από αυτές είναι πλοιοκτήτριες εταιρίες ενώ οι υπόλοιπες αφορούν σε υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων και ναύλωσης. Ταυτόχρονα, υπάρχουν εταιρείες που παρέχουν υποστηρικτικές υπηρεσίες και λιμενικές διευκολύνσεις όπως η παροχή καυσίμων & εξοπλισμού, τεχνολογικές και τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες, υπηρεσίες ναυτασφαλισής και χρηματοοικονομικές/συμβουλευτικές υπηρεσίες. Υπολογίζεται, ότι σήμερα απασχολούνται στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα στην Κύπρο, πέραν των εννέα χιλιάδων ατόμων στη ξηρά, ενώ οι ναυτικοί που εργοδοτούνται στα υπό κυπριακής σημαίας πλοία ανέρχονται στις πενήντα πέντε χιλιάδες (Αναστασιάδης, 2021).
- Παρουσιάζει μεγάλο αριθμό οικονομικών και φορολογικών πλεονεκτημάτων και κινήτρων όπως το Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας (εγκριμένο από την ΕΕ) το οποίο παρέχει συνθήκες σταθερότητας στις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο ενώ ταυτόχρονα, παρέχονται ανταγωνιστικά τέλη και απλοποιημένη πολιτική εγγραφής πλοίων στο Κυπριακό νηολόγιο για τα πλοία με Κυπριακή σημαία. Ταυτόχρονα, παρέχονται μειώσεις στο φόρο χωρητικότητας σε πλοία τα οποία χρησιμοποιούν μηχανισμούς για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και για τη μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, κίνητρο που συμβάλει παράλληλα στους περιβαλλοντικούς στόχους.

Η αυξημένη προσέλκυση ναυτιλιακών επενδύσεων στην Κύπρο, δεν προκύπτει ωστόσο μόνο λόγω του ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος αλλά και για μια σειρά από λόγους όπως η υψηλή εξειδίκευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού στον τομέα της ναυτιλίας, η πρόσβαση σε διεθνείς αγορές λόγω της γεωγραφικής θέσης της Κύπρου και το νομικό σύστημα το οποίο είναι βασισμένο στο αγγλικό δίκαιο. Όλοι αυτοί οι ευνοϊκοί παράγοντες, καθιστούν την Κύπρο ένα προηγμένο, διεθνούς εμβέλειας ναυτιλιακό σύμπλεγμα, στο οποίο οι επενδυτές έχουν πλήρη και αποτελεσματική εξυπηρέτηση σε όλες τις πτυχές των δραστηριοτήτων τους. Παράλληλα, η Κύπρος συγκαταλέγεται στις χώρες που ηγούνται των εξελίξεων στην ναυτιλία, έχοντας ενεργό

ανάμειξη στις αποφάσεις που λαμβάνονται από διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ, ο ΙΛΟ και η Ευρωπαϊκή Ένωση ενώ διαθέτει και ένα διεθνές δίκτυο γραφείων παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών προς υποστήριξη πλοίων Κυπριακής Σημαίας που βρίσκονται εκτός κυπριακής επικράτειας. Επιπρόσθετα, το Brexit φαίνεται να δημιουργήσει ευκαιρίες για την κυπριακή ναυτιλία, με αριθμό εταιρειών να μεταφέρουν πλοία υπό την κυπριακή σημαία και να δημιουργούν παρουσία στην Κύπρο, με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η Κύπρος (Σταύρου, 2022).

- Σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί και η αυξημένη προσέλκυση νέων σπουδαστών στα ναυτιλιακά και ναυτικά επαγγέλματα τα τελευταία χρόνια. Σε διάστημα 10 περίπου χρόνων διπλασιάστηκαν οι Κύπριοι Σπουδαστές (από 128 το 2012 σε 269 το 2021) σε ακαδημίες εμπορικού ναυτικού σε Κύπρο και Ελλάδα ενώ η Κυβέρνηση στηρίζει τις ναυτικές σπουδές με παροχή χορηγιών και υποτροφιών ύψους 300 χιλιάδων ευρώ κάθε χρόνο.
- Στην παράκτια ζώνη Λεμεσού χωροθετείται, η πλειοψηφία χρήσεων και λειτουργιών για τον τουρισμό της πόλης. Διαθέτοντας σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα όπως η ακτογραμμή ιδιαίτερης ομορφιάς οι καλές κλιματολογικές συνθήκες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και οι σύγχρονες και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, η τουριστική βιομηχανία στην Κύπρο παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης. Αποτελεί τον σημαντικότερο πυλώνα της κυπριακής οικονομίας με συνεισφορά στο Α.Ε.Π. που ξεπερνά το 10% και συνεισφέρει σύμφωνα με την ΑΝΑΔ (στοιχεία 2016) στο 55% της προστιθέμενης αξίας της γαλάζιας οικονομίας με προσφορά περισσότερων των 35000 θέσεων εργασίας.

Δίκτυα κίνησης και υποδομών:

- Περιλαμβάνει σύγχρονες υποδομές για το λιμάνι Λεμεσού με αίθουσα επιβατών διαμορφωμένη σύμφωνα με τις πρόνοιες της συνθήκης Schengen. Η παράκτια ζώνη, είναι προσβάσιμη και από τις γειτονικές πόλεις μέσω ενός σύγχρονου εθνικού οδικού δικτύου.

5.1.2 Μειονεκτήματα

Αναφορικά με τα μειονεκτήματα της υπό διερεύνηση περιοχής αφορούν τόσο σε επίπεδο υφιστάμενου αναπτυξιακού προτύπου και υιοθετούμενων πρακτικών σχεδιασμού, όσο και σε επίπεδο διακυβέρνησης και υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και αναπτυξιακής πολιτικής. Σημαντικά μειονεκτήματα και επιβαρυντικοί παράγοντες προκύπτουν επίσης και λόγω ανισορροπίας ανάμεσα σε δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις. Ειδικότερα, εντοπίζονται ανά θεματική ενότητα τα εξής:

Κεντρικότητα θέσης και προσβασιμότητα:

- Αυξημένη ευαλωτότητα στον αστάθμητο παράγοντα των σύνθετων γεωπολιτικών προβλημάτων εξαιτίας της γεωστρατηγικής θέσης της Κύπρου αλλά και της κεντρικής θέσης της Λεμεσού.
- Τα υπόλοιπα μειονεκτήματα της υπό διερεύνηση περιοχής αφορούν σε αδυναμίες που περιορίζουν τη δυναμική ανάπτυξης του τομέα του παράκτιου τουρισμού, όπως προβλήματα προσβασιμότητας λόγω του νησιώτικου χαρακτήρα της χώρας και της απόστασής της από τις κύριες χώρες-πηγές τουριστικού ρεύματος.

Χωρική δομή:

- Οι μεγάλες αστικές αναπλάσεις στη Λεμεσό και ειδικότερα στην παράκτια ζώνη της πόλης, και κυρίως κατά τη διάρκεια ισχύος του Κυπριακού Επενδυτικού Προγράμματος, φαίνεται ότι αποφασίζονταν περισσότερο για οικονομικούς, πολιτικούς λόγους, που στόχευαν στην ανάκαμψη του νησιού από την οικονομική δυσχέρεια και στην προώθηση της ανάπτυξης, παρά στη βάση πολεοδομικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού (Κωνσταντίνου & Παυλίδης, 2020).
- Εξαιτίας της ανάπτυξης ψηλών κτηρίων στην αστική παράκτια ζώνη Λεμεσού χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό, προκύπτουν περιβαλλοντικές, κοινωνικοπολιτικές και οικονομικές επιπτώσεις. Με τη δημιουργία χωρικών τετελεσμένων υπέρμετρης κλίμακας στο παράκτιο μέτωπο, διεμβολίζονται οι προσπάθειες για επίτευξη σύγχρονων στόχων του χωρικού σχεδιασμού, όπως η αειφορία και η μετάβαση σε κλιματική ουδετερότητα. Μερικές από τις δυνητικές επιπτώσεις εντοπίζονται στον δυσμενή επηρεασμό ανέσεων περιοίκων (περιορισμός ή πλήρης απώλεια της θέας, του φωτισμού και του ηλιασμού, ηχορύπανση κατά την κατασκευή), στον επηρεασμό της οικονομικής βιωσιμότητας (μείωση αξίας) παρακείμενων δημόσιων και ιδιωτικών χώρων και επενδύσεων αλλά και στην οικονομική επιβάρυνση των δημοτών, από ενδεχόμενες αναπροσαρμογές στο αποχετευτικό σύστημα και το δίκτυο υδροδότησης της πόλης για την υποστήριξη των ψηλών κτηρίων. Ταυτόχρονα, η γραμμική παράταξη ψηλών κτηρίων κατά μήκος του παράκτιου μετώπου, διαμορφώνει ένα ψηλό τείχος που διαρρηγνύει τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα. Αλλοιώνεται η ταυτότητα και η φυσιογνωμία της πόλης καθώς, η Λεμεσός, είναι μια πόλη που ορίζεται μέσα από τη σχέση της με τη θάλασσα και ως τέτοια έχει αναπτυχθεί. Σε αυτήν στηρίζει μάλιστα, κατά ένα σημαντικό ποσοστό την οικονομική της βιωσιμότητα. Τα μεγάλα ναλοστάσια που χρησιμοποιούνται για την οικονομική εκμετάλλευση της θέας στη θάλασσα αυξάνουν τις ενεργειακές απαιτήσεις των αναπτύξεων αυτών. Άλλες δυνητικές επιπτώσεις, είναι η επιδείνωση της αστικής διάχυσης καθώς με την κατακόρυφη αύξηση των ενοικίων στο κέντρο της πόλης, οι πολίτες εκτοπίζονται στα προάστια και εκτός των ορίων της πόλης αλλά και η κυκλοφοριακή επιβάρυνση ήδη επιβαρυσμένων οδικών αξόνων από την είσοδο-έξοδο ιδιοκτητών-επισκεπτών στα ψηλά κτήρια. Στην επιδείνωση του κυκλοφοριακού προβλήματος μπορεί να οδηγήσει και η αύξηση των χώρων στάθμευσης που προκύπτει από τα ανταποδοτικά οφέλη για την ανέγερση ψηλών κτηρίων και την επακόλουθη έλευση περισσότερων ιδιωτικών οχημάτων στους δρόμους της πόλης. Ανακύπτουν ταυτόχρονα, ζητήματα μακροχρόνιας συντήρησης των ψηλών κτηρίων, πιθανής επανάχρησης ή κατεδάφισής τους που παρουσιάζουν δυσκολίες και ιδιαιτερότητες σε αντιδιαστολή με τις συμβατικές κατασκευές. Επιπλέον, είναι πιθανό να εμφανιστεί το «σύνδρομο του σκοτεινού παραθύρου» δηλαδή το φαινόμενο των ακατοίκητων, αναξιοποίητων ίσως και εγκαταλειμμένων ακινήτων που αγοράζονται από επενδυτές χωρίς πρόθεση να ζήσουν σε αυτά και να ενταχθούν στην τοπική κοινωνία. Έτσι η πόλη φαίνεται να απευθύνεται περισσότερο στους επιχειρηματίες ανάπτυξης γης και τους ένοικους ψηλών κτηρίων παρά στους πολίτες της Λεμεσού. Παράλληλα, οι δονήσεις από τις μεγάλες εκσκαφές που απαιτούνται για την κατασκευή ψηλών κτηρίων είναι δυνατόν να επηρεάσουν δυσμενώς τις κατασκευές σε όμορες ιδιοκτησίες, ειδικότερα σε παλαιότερες καθιστώντας τις επικίνδυνες. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη ψηλών κτηρίων χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό έχει επιδράσεις και στη φυσική ακτογραμμή καθώς οδηγεί στη διάβρωσή της και συντείνει στην υφαλμύρωση του υπόγειου υδροφορέα.
- Σημαντικό επίσης μειονέκτημα για την περιοχή μελέτης, αποτελεί η αστική διάχυση στη Λεμεσό. Η αστική διάχυση συνιστά διεμβολιστικό παράγοντα βιώσιμης και αειφόρου

ανάπτυξης και ανασταλτικό παράγοντα υλοποίησης της πολιτικής για συμπαγείς πόλεις. Το μοντέλο της συμπαγούς πόλης (σε αντιδιαστολή με αυτό της διάχυτης ανάπτυξης), φαίνεται να ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, καθώς οι ψηλές αστικές πυκνότητες, απαιτούν μειωμένη κατανάλωση ενέργειας, χαμηλότερο κόστος υποδομών, και έχουν λιγότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον. Λόγω αστικής διάχυσης, προκύπτουν μονολειτουργικές περιοχές εξαιτίας της αδύναμης συγκρότησης δευτερευόντων εμπορικών περιοχών (κέντρων γειτονιάς) (μη βιώσιμο μικρο-εμπόριο εντός συνοικιών), εντείνεται το φαινόμενο σφράγισης του εδάφους (soil sealing), αυξάνεται η εξάρτηση από το ιδιωτικό όχημα, προκύπτουν υπερμεγέθεις και υποενεργοποιημένοι οικισμοί, αυξάνεται δηλαδή ο υποχρησιμοποιούμενος χώρος (όπως κενά κελύφη) και η αδρανούσα αστική γη. Παρουσιάζεται ανεπάρκεια πρόσβασης των νέων και διάχυτα ανεπτυγμένων οικισμών σε ποιοτικούς και ουσιαστικούς δημόσιους χώρους. Οι παράγοντες αστικής διάχυσης στη Λεμεσό και στην Κύπρο ευρύτερα, εντοπίζονται σε διάφορες κλίμακες, τόσο σε επίπεδο κυπριακής επικράτειας, όσο και σε επίπεδο πόλης αλλά και εντός του αστικού ιστού. Ένα από τα αίτια αστικής διάχυσης στην Κύπρο, αποτελεί η καθυστέρηση στην υιοθέτηση πολεοδομικής νομοθεσίας, με αποτέλεσμα κάποιες συνθήκες που είχαν ήδη εδραιωθεί να μην μπορούσαν να παραβλεφθούν από τα Τοπικά Σχέδια. Επιπρόσθετα υπάρχει ανεπάρκεια σε σχέση με την υιοθέτηση συγκροτημένης χωροταξικής πολιτικής στην Κύπρο, καθώς το σχέδιο που θα ενοποιούσε και θα οργάνωνε στρατηγικά την ανάπτυξη σε ολόκληρη την Κυπριακή επικράτεια, εν προκειμένω το Σχέδιο για τη Νήσο καταργήθηκε μετά την τουρκική εισβολή. Έτσι αντικαταστάθηκε από τη Δήλωση Πολιτικής για τον έλεγχο και τη διαχείριση της ανάπτυξης στην ύπαιθρο καθώς επίσης και από τα κατά τόπους Τοπικά Σχέδια που στο σύνολό τους δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν συνολικά την ανάπτυξη με μια συνεκτική και ολοκληρωμένη προσέγγιση. Επιπρόσθετα, σημαντική έκταση της Κύπρου, στερείται εξειδικευμένων Τοπικών Σχεδίων και Περιφερειακών Σχεδίων και αντ' αυτών η διαχείριση της ανάπτυξης, διέπεται από μια γενικευμένη Δήλωση Πολιτικής. Πρόσθετοι παράγοντες αστικής διάχυσης στην Κύπρο αποτελούν το κοινωνικό στερεότυπο της ανεξάρτητης μονοκατοικίας ως βέλτιστου τύπου κατοίκησης συνδυαστικά με την αναζήτηση καλύτερων συνθηκών κατοικίας και ιδιωτικότητας, καθώς και η απουσία πολεοδομικών εργαλείων όπως ο αστικός αναδασμός, το τέλος πολεοδομικής αναβάθμισης και η ενεργός πολεοδομία. Παράλληλα, άλλος σημαντικός παράγοντας διάχυτης ανάπτυξης, συνιστά η καταχρηστική και εκτεταμένη εφαρμογή της Πολιτικής Μεμονωμένης Κατοικίας στην ύπαιθρο και εκτός ορίων ανάπτυξης, μια πολιτική η οποία ξεκίνησε ως κοινωνική πολιτική ενώ ταυτόχρονα στην αστική διάχυση συνέτεινε και η ανάπτυξη του τουρισμού λόγω θάλασσας που οδήγησε σε μεγάλης έκτασης οικοδομικές αναπτύξεις επί του παράκτιου μετώπου. Επιπρόσθετα, σε μεγάλης έντασης αναπτύξεις είτε σε έκταση είτε σε ύψος στην παράκτια ζώνη, συνετέλεσε και το Κυπριακό Επενδυτικό Πρόγραμμα (Κ.Ε.Π.) (2013-2020) με την επακόλουθη προσέλκυση ξένων επενδύσεων κυρίως στην Πάφο και στη Λεμεσό λόγω θάλασσας. (Φιλίππου, 2018; Κλόκκαρης, 2018; Κωνσταντινίδης, 2018)

Τοπική οικονομία και δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά:

- Ένα άλλο κρίσιμο μειονέκτημα που είναι χρήσιμο να συνεκτιμηθεί κατά την εξέταση ζητημάτων οικοδόμησης ανθεκτικότητας στην παράκτια ζώνη Λεμεσού είναι η σημαντική έλλειψη σε ποσοιτή στέγαση και ποσοιτό ενοίκιο, φαινόμενο που εξελίσσεται σε μεγάλο κοινωνικό πρόβλημα με δημογραφικές προεκτάσεις. Η κατάσταση αυτή, οφείλεται στην αυξημένη ζήτηση συνδυαστικά με τη μειωμένη προσφορά και διαθεσιμότητα οικιστικών μονάδων σε ποσοιτές τιμές και ενοίκια καθώς και σε μια σειρά από άλλους λόγους όπως η κάθοδος στην Κύπρο και ειδικότερα στη Λεμεσό, μεγάλου αριθμού ξένων εταιρειών

(πολυεθνικών, διεθνών και υπεράκτιων) που προσφέρουν στο προσωπικό τους ψηλές απολαβές με αποτέλεσμα οι ψηλές τιμές ενοικίων να μπορούν να καλυφθούν από αυτό το μερίδιο εργαζομένων που παρουσιάζει αυξητική τάση. Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι μερικές από αυτές τις εταιρείες, σε ορισμένες περιπτώσεις, αγοράζουν ή ενοικιάζουν ολόκληρες πολυκατοικίες για τη στέγαση των οικογενειών τους, του προσωπικού τους και των διευθυντικών στελεχών τους. Το πρόβλημα της στέγασης που επιδεινώνεται λόγω των ψηλών ενοικίων, επηρεάζει δυσμενώς και την εξεύρεση φοιτητικής στέγης για τους φοιτητές που σπουδάζουν σε δημόσια και ιδιωτικά πανεπιστήμια της Λεμεσού. Λόγω των ψηλών ενοικίων, πολλοί φοιτητές αναγκάστηκαν να διακόψουν τις σπουδές τους ή δεν τις ξεκίνησαν καν και κάποιοι άλλοι φοιτητές επέλεγον να ενοικιάζουν σε άλλες πόλεις με χαμηλότερα ενοίκια όπως η Πάφος και να πηγαινοέρχονται καθημερινά. Την ίδια στιγμή δεκάδες ψηλά κτήρια στην αστική παράκτια ζώνη Λεμεσού, παραμένουν άδεια. Εκτός από την υψηλή ζήτηση για προσιτή κατοικία και προσιτό ενοίκιο, παράλληλα με τη χαμηλή προσφορά ένας άλλος παράγοντας που δυσκολεύει την εξεύρεση προσιτού ενοικίου στην πόλη είναι η επικέντρωση της οικοδομικής βιομηχανίας σε κατοικίες και διαμερίσματα πολυτελείας. Ταυτόχρονα, η απουσία μισθολογικής και εργασιακής σταθερότητας καθιστούν αποθαρρυντική την επιλογή λήψης στεγαστικού δανείου. Καθώς οι πολίτες δυσκολεύονται να εξασφαλίσουν δάνεια για απόκτηση στέγης, αναγκάζονται να στραφούν στο ενοίκιο με αποτέλεσμα να αυξάνεται περισσότερο η ζήτηση και κατά συνέπεια και τα ενοίκια. Επιπρόσθετα, επιχειρήσεις δυσκολεύονται να προσελκύσουν εργαζόμενους εξαιτίας της παρατηρούμενης δυσχέρειας εύρεσης διαθέσιμων διαμερισμάτων σε προσιτά ενοίκια. Καθώς το πρόβλημα είναι πολυπαραγοντικό απαιτούνται συνολικοί και ενοποιημένοι σχεδιασμοί για την εξεύρεση πολιτικών και σχεδίων που θα διευκολύνουν την προσιτή στέγαση. Κατά καιρούς έχουν εκφραστεί διάφορες απόψεις για προσεγγίσεις απάμβλυνσης του φαινομένου όπως η δημιουργία ενός ενιαίου φορέα στέγασης για δημιουργία προγράμματος κοινωνικής στέγασης ο οποίος θα βρισκόταν υπό την εποπτεία του σημερινού Κυπριακού Οργανισμού Ανάπτυξης Γης, οι συμπράξεις του δημοσίου με ιδιωτικό τομέα μετά από την παροχή σχετικών κινήτρων για δημιουργία οικιστικών μονάδων που θα προορίζονται για προσιτή στέγαση και ενοίκιο κ.α.

- μονοδιάστατο τουριστικό προϊόν και εποχικότητα: Παρά το γεγονός ότι η κυπριακή τουριστική βιομηχανία παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές εξέλιξης και ανθεκτικότητας, δεν έχουν ληφθεί ακόμα τα μέτρα και για αποτελεσματική και βιώσιμη επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και κατά τη χειμερινή περίοδο στην Κύπρο. Δεν υπάρχει επαρκής προσέλκυση εξειδικευμένου τουρισμού (αθλητικού, εκπαιδευτικού, πολιτιστικού, ιατρικού κ.α.) ενώ η διαχρονική μονομερής εστίαση στο μονοδιάστατο τουριστικό προϊόν (ήλιος και θάλασσα) έχει οδηγήσει σε εκτεταμένες τουριστικές αναπτύξεις στο παράκτιο μέτωπο που αποκρύπτουν τη θάλασσα.

Δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά:

- Σημαντικό μειονέκτημα για την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης με όρους αειφορίας, αποτελεί και η μειωμένη θαλάσσια περιβαλλοντική συνείδηση και ευαισθησία για την ανάγκη προστασίας των θαλασσών (seaconsciousculture) στους πολίτες και επισκέπτες της πόλης. Σε έρευνα απόψεων πολιτών για το παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον της Λεμεσού που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Frederick στα πλαίσια του πρώτου ετήσιου forum, Blue Limassol Forum 2020, με τίτλο, «Blue Limassol: Αειφόρο Παράκτιο και Θαλάσσιο Περιβάλλον» σε σύνολο 518 ερωτηθέντων, εκφράστηκε η άποψη ότι η έλλειψη

περιβαλλοντικής συνείδησης αποτελεί μια από τις κυριότερες απειλές για το θαλάσσιο οικοσύστημα και τη «γαλάζια σημαία» υδάτων για τη Λεμεσό. Επιπρόσθετα στα πλαίσια της ίδιας έρευνας και σε σύνολο 523 ερωτηθέντων εκφράστηκε η άποψη ότι η αύξηση περιβαλλοντικής ευαισθησίας είναι το πρώτο που πρέπει να γίνει για να εξασφαλιστεί η βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον ανάπτυξη της Λεμεσού (Μενελάου, 2020).

Δίκτυα κίνησης και υποδομών και χωρική δομή:

- Παράλληλα με τα προαναφερθέντα, σημαντικά μειονεκτήματα στην αστική παράκτια ζώνη Λεμεσού, αποτελούν η απουσία δικτύου βιώσιμης κινητικότητας, η ελλιπής προσβασιμότητα, κυκλοφοριακά προβλήματα καθώς και η μη εφαρμογή ακόμα των διατάξεων του Σ.Β.Α.Κ. Λεμεσού. Στα κυκλοφοριακά προβλήματα συντείνει η ακτινωτή και συγκεντρωτική δομή του αστικού συγκροτήματος που έχει προκύψει χωρίς ουσιαστικό και στρατηγικό σχεδιασμό με βάση τη δομή του παραδοσιακού οδικού δικτύου. Το ακτινωτό δίκτυο συγκλίνει στο αστικό κέντρο που βρίσκεται στην παράκτια ζώνη Λεμεσού. Το αστικό κέντρο αποτελεί και την Κεντρική Εμπορική Περιοχή στην οποία συγκεντρώνονται οι πλείστες κεντρικές αστικές λειτουργίες και δραστηριότητες ενώ παράλληλα, τα τελευταία χρόνια αναπτύχθηκαν φυγόκεντρες τάσεις για εγκατάσταση αστικών χρήσεων γης και λειτουργιών κατά μήκος βασικών ακτινωτών δρόμων. Η οργάνωση αυτή οδηγεί σε υπερφόρτιση των κύριων οδικών αρτηριών με εμπορικές και άλλες χρήσεις και στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος, όχι μόνο στο κέντρο της πόλης αλλά και στις περιβαλλοντικά ευαίσθητες παραλιακές περιοχές. Επιπρόσθετα, η θάλασσα αποκλείει τη συμμετρική παροχή υπηρεσιών και διευκολύνσεων του Αστικού κέντρου προς όλες τις κατευθύνσεις, με αποτέλεσμα την επιμήκυνση των αποστάσεων διακίνησης (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2011).
- Επιπρόσθετα μειονεκτήματα αποτελούν η έλλειψη χώρων που να προδιαθέτουν για δημόσια χρήση στο παράκτιο μέτωπο, οι ασυνέχειες που αυτό παρουσιάζει και η εικόνα υποβάθμισης στο τμήμα του παραλιακού μετώπου δυτικά της μαρίνας Λεμεσού και η ανεπάρκεια σε κοινοτικές υποδομές (πολυδύναμα κέντρα, κέντρα νεότητας, κέντρα φροντίδας)
- Σημαντικό περιοριστικό παράγοντα ανάπτυξης στη βάση αειφορίας αποτελεί και η γήρανση του κτηριακού αποθέματος (και ειδικότερα ξενοδοχειακών υποδομών) και η έλλειψη επενδυτικού ενδιαφέροντος για την αποκατάσταση ή και επανάχρηση των διατηρητέων οικοδομών εξαιτίας κυρίως του αποθαρρυντικού κόστους των ενεργειών αυτών, παρά την ύπαρξη σχετικών κινήτρων για τους ιδιοκτήτες (Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού, 2022).

Θεσμικό πλαίσιο και εργαλεία σχεδιασμού:

- Ταυτόχρονα, η μη επίλυση του Κυπριακού προβλήματος και η απουσία Σχεδίου για τη Νήσο (καταργήθηκε ουσιαστικά μετά την τουρκική εισβολή) για τον έλεγχο και τη ρύθμιση της ανάπτυξης σε όλη την επικράτεια, επηρεάζει φυσικά και το παράκτιο μέτωπο καθώς δεν εντάσσεται σε ευρύτερους σχεδιασμούς για τη Νήσο. Επιπρόσθετα, παρά την ύπαρξη της Δήλωσης Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού για όλη την Κύπρο, δεν υπάρχουν εξειδικευμένα σχέδια για τον έλεγχο και τη ρύθμιση της ανάπτυξης στο παράκτιο μέτωπο της κάθε πόλης ξεχωριστά έτσι ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Έτσι δεν υπάρχει ούτε για το παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού εξειδικευμένο σχέδιο.

- Τα περισσότερα υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια για την Κύπρο, αφορούν σε διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας στην παράκτια ζώνη αλλά δεν εντάσσεται στην προβληματική τους η διατομεακή συνεργιστική αξιολόγηση για την αθροιστική αξιολόγηση ρίσκων που προκύπτει από την συνύπαρξη και αλληλεπίδραση διαφορετικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών στην παράκτια ζώνη.
- Παρά τις γενικές κατευθύνσεις και στρατηγικές της ΔΠΘΧΣ της Κύπρου, δεν υπάρχουν εξειδικευμένα σχέδια για την παράκτια ζώνη κάθε πόλης ξεχωριστά ώστε να συνεκτιμώνται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και οι ανάγκες της κάθε πόλης.
- Παρατηρείται, αδυναμία του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου που διέπει τη ρύθμιση της ανάπτυξης ψηλών κτηρίων, να ελέγξει ουσιαστικά ζητήματα όπως η μακροχρόνια βιωσιμότητα αυτών των κατασκευών καθώς παράγοντες όπως η συντήρηση (και πιθανή επανάχρηση ή ακόμα και κατεδάφιση) δεν λαμβάνονται υπόψη ούτε ως προαπαιτούμενο για την εξασφάλιση άδειας ούτε ως ζήτημα για παρακολούθηση κατά τη διάρκεια ζωής του κτηρίου.

Διακυβέρνηση:

- Ένα επίσης σημαντικό ζήτημα που εμφανίζεται σε σχέση με την πολιτική που εφαρμόζεται για τις αιτήσεις και τις εγκρίσεις αναπτύξεων ψηλών κτηρίων, είναι η απουσία ενιαίας πολιτικής προδιαγραφών και κριτηρίων σχετικά με τη διαχείριση των αιτήσεων και των ενστάσεων που υποβάλλονται. Παρουσιάζεται έτσι το φαινόμενο ανέγερσης κτηρίων τριάντα και πλέον ορόφων σε περιοχή που ανήκει σε ένα δήμο, ενώ σε απόσταση λίγων χιλιομέτρων, που εμπίπτει στα όρια άλλης Τοπικής Αρχής, να επιτρέπονται αναπτύξεις κάτω των δέκα ορόφων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται το παράδειγμα του Δήμου Ύψωνα, στον οποίο αποφασίστηκε η μη παραχώρηση άδειας για κτήρια άνω των τεσσάρων ορόφων παρά το ενδιαφέρον που επέδειξαν κατασκευαστικές εταιρείες για ανέγερση ψηλών κτηρίων στην περιοχή. Σε αντίστοιχη κατεύθυνση, στο δήμο Αγίου Αθανασίου δεν εγκρίνονται άδειες για κτήρια άνω των 12 ορόφων παρόλο που είχε ήδη εξουσιοδοτηθεί και υλοποιηθεί, κτήριο 16 ορόφων. Αντίθετα, οι Δήμοι Λεμεσού και Γερμασόγειας, επιτρέπουν την ανέγερση κτηρίων 25,30 και πλέον ορόφων (Χαραλάμπους).
- Αναφορικά με τα μειονεκτήματα, σε επίπεδο διακυβέρνησης της περιοχής ο διοικητικός διαμελισμός στη Λεμεσό, σε πολλούς δήμους-τοπικές αρχές, οδηγεί σε φαινόμενα αποσπασματικής διαχείρισης και δυσχεραίνει την υιοθέτηση ενιαίας πολιτικής στην παράκτια ζώνη Λεμεσού. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχει μια ενιαία προσέγγιση στη διαχείριση της παράκτιας ζώνης με τρόπο που οι οποιοσδήποτε επεμβάσεις να εντάσσονται σε ένα ευρύτερο στρατηγικό σχεδιασμό. Ωστόσο, η διοικητική διαίρεση της επαρχίας Λεμεσού σε τρεις δήμους (Δήμος Λεμεσού, Δήμος Αγίου Αθανασίου, Δήμος Γερμασόγειας) και σε έξι κοινότητες (Μουτταγιάκας, Αγίου Τύχωνα, Παρεκκλησιάς, Πύργου, Μονής και Μοναγρουλλίου) (βλ. χάρτη) αναμένεται να μεταβληθεί με την προγραμματιζόμενη μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Κύπρο το 2024 με συνενώσεις υφιστάμενων δήμων και κοινοτήτων. Στα μειονεκτήματα σε επίπεδο διακυβέρνησης για την παράκτια ζώνη Λεμεσού, προστίθεται, η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων αρχών και υπηρεσιών και η απουσία μιας αποτελεσματικής κάθετης και οριζόντιας συνεργασίας μεταξύ των τομεακών πολιτικών (Κωνσταντίνου & Παυλίδης, 2020) καθώς και ο κατακερματισμός και πολυδιάσπαση ρυθμιστικών αρχών (regulatory fragmentation) (Menelaou, 2022) και η απουσία επαρκών εποπτικών αρχών. Απουσιάζουν από την Κύπρο, μηχανισμοί και δομές παρακολούθησης

(monitoring), αξιολόγησης και επαναπροσδιορισμού των διάφορων μέτρων και κατευθύνσεων πολιτικής και εφαρμογών σχεδιασμού τόσο ως προς τους ειδικούς στόχους που τίθενται κάθε φορά (π.χ. για το παράκτιο μέτωπο) όσο και ως προς ευρύτερους στόχους (όπως για ολόκληρη την επαρχία Λεμεσού στην οποία εντάσσεται η παράκτια ζώνη).

5.2. Κίνδυνοι και Προοπτικές

5.2.1 Κίνδυνοι

Φυσική και πολιτιστική κληρονομιά:

- Στους κινδύνους για την αστική παράκτια ζώνη Λεμεσού, περιλαμβάνονται η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, η διάβρωση των ακτών, κίνδυνοι που προκύπτουν από συγκρούσεις μεταξύ διαφορετικών χρήσεων στη ξηρά και στη θάλασσα, η υφαλμύρωση του παράκτιου υδροφορέα και η συρρίκνωση των ιχθυαποθεμάτων.

Ασφάλεια και ανθεκτικότητα:

- Η παράκτια αστική ζώνη Λεμεσού, θα πρέπει να θωρακιστεί απέναντι στο ενδεχόμενο κυβερνοεπιθέσεων σε κρίσιμες περιοχές εθνικής σημασίας όπως το λιμάνι Λεμεσού ή το Ενεργειακό Κέντρο Βασιλικού, τρομοκρατικών επιθέσεων αλλά και εχθροπραξιών σε ένα ασταθές περιβάλλον σύνθετων γεωπολιτικών προβλημάτων. Σημαντική απειλή αποτελεί επίσης η ενεργειακή και κλιματική κρίση όπως και κάθε είδους κρίσεις όπως η οικονομική και η υγειονομική.
- Εξαιρετικής σημασίας είναι και η επίγνωση του κινδύνου εργατικών ατυχημάτων είτε σε περιβάλλον λιμένα κατά τις εργασίες επισκευών σε πλοία και κατά τις εργασίες φορτοεκφορτώσεων καθώς και του κινδύνου ατυχημάτων από πτώση από ύψος κατά τις εργασίες ανέγερσης ή συντήρησης ψηλών κτηρίων. Επιπρόσθετα, σε περιοχές εγκατάστασης σειράς βιομηχανικών εγκαταστάσεων με παράλληλες δραστηριότητες (SIMOPS – SIMultaneous Operations) αντίστοιχες με αυτές στην περιοχή Βασιλικού, είναι σημαντική η πρόληψη ατυχημάτων και ατυχημάτων ως σωρευτικών αποτελεσμάτων (φαινόμενο αλυσιδωτής αντίδρασης ή dominoeffect). «*Με τον όρο παράλληλες Δραστηριότητες (SIMOPS – SIMultaneous OPerationS) ορίζονται ως δύο ή περισσότερες δραστηριότητες, που συμβαίνουν συγχρόνως, και ο συνδυασμός των οποίων μπορεί να προκαλέσει αυξημένο κίνδυνο σε θέματα ασφάλειας. Ως Παράλληλες Δραστηριότητες, νοούνται ενδεικτικά, η διαδικασία ανεφοδιασμού πλοίων ή της μονάδας και αεριοποίησης Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (Υ.Φ.Α. – L.N.G.), η διαδικασία ανεφοδιασμού με υγραέριο (L.P.G.), ο χειρισμός φορτίων, ο ανεφοδιασμός καυσίμων ή λιπαντικών, οι εργασίες καθαρισμού/επισκευών κλπ.*» (Ρογκάν & Συνεργάτες, 2020)

5.2.2 Προοπτικές

Το παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού παρουσιάζει προοπτικές ανάπτυξης με όρους αειφορίας και ανθεκτικότητας αν αξιοποιηθούν με τον βέλτιστο τρόπο οι διαφαινόμενες ευκαιρίες.

- **Συμμετοχή στην ευρωπαϊκή αποστολή EU Mission - 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις μέχρι το 2030:**

Μεταξύ των σημαντικότερων προοπτικών ανάπτυξης είναι η επιλογή της Λεμεσού για συμμετοχή στην ευρωπαϊκή αποστολή EU Mission Cities για τις 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις μέχρι το 2030 καθώς και το Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου με τις επακόλουθες χρηματοδοτήσεις και μεταρρυθμίσεις. Ταυτόχρονα, η επιδίωξη διασυνοριακών συνεργασιών στον τομέα της ενέργειας μπορεί να θέσει τις βάσεις για ενίσχυση της ασφάλειας στην περιοχή. Μέρος των χρηματοδοτήσεων από τη συμμετοχή στην ευρωπαϊκή αποστολή για τις πόλεις, μπορεί να αξιοποιηθεί στην ενίσχυση του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού και ειδικότερα προς την κατεύθυνση του αειφόρου και έξυπνου τουρισμού μέσω της ενεργειακής αναβάθμισης της γηρασμένης ξενοδοχειακής υποδομής και την ενσωμάτωση έξυπνων καινοτόμων συστημάτων. Στόχος θα είναι να μετατραπεί η Λεμεσός σε ένα έξυπνο τουριστικό προορισμό ιδιαίτερα σε τομείς όπως η προσβασιμότητα, η αειφορία, η ψηφιοποίηση, η πολιτιστική κληρονομιά και η καινοτομία και με προοπτική επέκτασης της τουριστικής περιόδου και απαγκίστρωσης από το μονοσήμαντο τουριστικό δίπολο ήλιος-θάλασσα. Θα αυξηθούν έτσι ακόμα περισσότερο τα ανταγωνιστικά του πλεονεκτήματα. Χρηματοδοτήσεις από την ευρωπαϊκή αποστολή για τις πόλεις, μπορούν να συμβάλουν και στη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Ειδικότερα, οι χρηματοδοτήσεις αυτές, μπορούν να αξιοποιηθούν για τη σταδιακή απομάκρυνση ρυπογόνων οχημάτων, ιδιαίτερα σε περιοχές όπως το αστικό κέντρο (που βρίσκεται στην παράκτια ζώνη Λεμεσού) με υψηλότερα επίπεδα ρύπανσης, την υλοποίηση μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. Λεμεσού περιλαμβανομένων ποδηλατοδρόμων, λεωφορειολωρίδων κ.α., την ενίσχυση της προσβασιμότητας και απρόσκοπτης διακίνησης σε αυτό ποδηλατιστών, πεζών και ατόμων με κινητικές δυσκολίες και τελικά, στο σχεδιασμό με όρους βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην παράκτια ζώνη Λεμεσού.

- **Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου**

Στην προσπάθεια επίτευξης των προαναφερθέντων μπορούν να συνεισφέρουν και οι χρηματοδοτήσεις και οι προγραμματιζόμενες μεταρρυθμίσεις του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας για συγκεκριμένους άξονες και τομείς, όπως η πράσινη ανάπτυξη, ο ψηφιακός μετασχηματισμός και η ανάπτυξη ανταγωνιστικής οικονομίας. Παράλληλα, μπορούν να αξιοποιηθούν χρηματοδοτήσεις για την προστασία και διαφύλαξη της ακτογραμμής και του ευαίσθητου θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Λεμεσού από την πετρελαϊκή ρύπανση. Ως προς το πλεονέκτημα της σημαντικής γεωγραφικής και γεωστρατηγικής θέσης της Κύπρου και της προοπτικής που αυτή παρουσιάζει για ανάπτυξη διασυνοριακών συνεργασιών στον τομέα της ενέργειας και τον τερματισμό της ενεργειακής απομόνωσης της Κύπρου, προβλέπονται μέσω του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, επενδύσεις για την ηλεκτρική διασύνδεση συστημάτων Ισραήλ, Κύπρου και Ελλάδας (Κρήτης) «EuroAsiaInterconnector» αλλά και η διασύνδεση Κύπρου-Ελλάδας. (Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου) Το Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση και αναβάθμιση δικτύων επικοινωνίας ανάμεσα σε ερευνητικούς και ακαδημαϊκούς οργανισμούς της Κύπρου με αντίστοιχα ακαδημαϊκά ιδρύματα και ερευνητικά κέντρα του εξωτερικού σε τομείς σχετικούς με τη θάλασσα, τη ναυτιλία, τον παράκτιο και θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.

Επιπρόσθετα και σε αντιστοιχία με τη σχετική πρόνοια του Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας της Κύπρου για αύξηση της προσβασιμότητας στα αστικά κέντρα, μπορούν να

γίνουν επενδύσεις για αύξηση της προσβασιμότητας στο αστικό κέντρο και την παράκτια ζώνη Λεμεσού και ενίσχυσης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας καθώς τώρα παρουσιάζει κυκλοφοριακά προβλήματα και μειωμένη προσβασιμότητα για ποδηλατιστές, πεζούς και ειδικότερα για άτομα με κινητικές δυσκολίες. Ειδικότερα, προβλέπεται μεταξύ άλλων, σε επίπεδο μεταρρυθμίσεων, η ανάπτυξη Έξυπνου Συστήματος Μεταφορών με τη χρήση τεχνολογιών ψηφιακού αντιγράφου (Digital Twin) για συλλογή, διαχείριση και ανάλυση δεδομένων, επιτρέποντας την παρακολούθηση και την αναπαραγωγή των φυσικών δικτύων κινητικότητας με την πρόβλεψη για τη λήψη αποφάσεων σεναρίων πραγματικής ζωής. Παράλληλα, σε σχέση με την αδυναμία προσβασιμότητας σε προσιτό ενοίκιο που παρουσιάζεται στη Λεμεσό και συνεκτιμώντας το πρόβλημα εγκατάλειψης που παρουσιάζουν διατηρητέες οικοδομές, θα μπορούσαν μέσω επενδύσεων του Σχεδίου Ανάκαμψης να αυξηθούν τα κίνητρα μέσω αξιοποίησης χρηματοδοτήσεων από το ΣΑΑ για διατήρηση, αποκατάσταση και επανάχρηση διατηρητέων οικοδομών, με την προϋπόθεση διάθεσής τους για προσιτό ενοίκιο για κάποια χρόνια. Για την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω του ΣΑΑ, προβλέπεται η ανάπτυξη θεσμικού πλαισίου και υποδομών για την ενθάρρυνση χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων και τη σταδιακή κατάργηση των ρυπογόνων οχημάτων ιδιαίτερα σε δρόμους με αυξημένη κυκλοφοριακή φόρτιση. Προς υποστήριξη της εφαρμογής των μεταρρυθμίσεων αυτών, προβλέπονται επενδύσεις για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, τη δημιουργία υποδομής για ηλεκτροκίνηση και την προώθηση της ευρείας χρήσης των ηλεκτρικών οχημάτων. (Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου)

- **Κυβερνοασφάλεια και νέες τεχνολογίες:**

Η στρατηγική αξιοποίηση δυνατοτήτων που παρέχουν οι νέες τεχνολογίες [τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών Information and Communication Technologies (ICTs), Internet of Things (IoT), Artificial Intelligence (AI), Machine Learning, Deep Learning, Responsive Landscapes, BIGData, GIS, BIM, Predictive analytics, ανάλυση δεδομένων] έχει καταλυτική σημασία προς επίτευξη της μετάβασης σε κλιματική ουδετερότητα και οικοδόμησης ανθεκτικότητας. Οι νέες τεχνολογίες μπορούν να συνεισφέρουν οριζόντια σε όλους τους τομείς και να βοηθήσουν στην παρακολούθηση της θαλάσσιας ρύπανσης και της παράνομης αλιείας όπως επίσης και στην αποτελεσματική διαχείριση αποβλήτων και λυμάτων. Μπορούν ταυτόχρονα να συμβάλουν στην πρόληψη και διαχείριση κρίσεων και στην εδραίωση κυβερνοασφάλειας (cyberresilience) σε ευάλωτες περιοχές όπως το λιμάνι και το Ενεργειακό Κέντρο Βασιλικού καθώς και στις εφοδιαστικές αλυσίδες προς την κατεύθυνση της έξυπνης ναυτιλίας (smartshipping). Σημαντικές προοπτικές στο πεδίο της κυβερνοασφάλειας λιμένων (cyber resilience port) μπορούν να προκύψουν και μέσω της αξιοποίησης διασυνοριακών συνεργασιών. Με τις νέες τεχνολογίες όπως το διαδίκτυο των πραγμάτων, μπορούν να αναπτυχθούν πλατφόρμες ανταλλαγής γνώσης (knowledge sharing) και εμπειρίας από προηγούμενα προβλήματα σε άλλα παράκτια περιβάλλοντα και με την κατάλληλη διαχείριση της αποκτηθείσας γνώσης μέσω τεχνολογιών όπως η βαθιά μηχανική μάθηση και η ανάλυση δεδομένων να προσαρμόζονται σε αντίστοιχα προβλήματα στην παράκτια ζώνη Λεμεσού. Οι αξιοποιηθείσες πληροφορίες μπορούν να αφορούν ακόμα και σε ζητήματα όπως η ασφάλεια και η υγεία εργαζομένων σε λιμένες, πληρώματος πλοίων, εδάφους και φορτοεκφορτώσεων. Εξάλλου, στη Μακροχρόνια Εθνική Στρατηγική για την Κυπριακή Ναυτιλία (S.E.A. Change 2030) προδιαγράφεται η δημιουργία πλατφόρμας με την ονομασία «Cyprus Open Maritime Exchange C.O.M.E.» για ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα σε όλους τους εμπλεκόμενους στη ναυτιλιακή βιομηχανία, τους μη κυβερνητικούς οργανισμούς και όλους όσους εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές και τις εφοδιαστικές αλυσίδες. (Υφυπουργείο Ναυτιλίας, 2021). Στο ίδιο

στρατηγικό σχέδιο, προβλέπονται παράλληλα, συνεργασίες ανάμεσα στο Υφυπουργείο Ναυτιλίας και στο Ίδρυμα Έρευνας και Καινοτομίας για τη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος για την έρευνα και την καινοτομία στη ναυτιλία (*RISE: ResearchInnovation ShippingEnvironment*), μέσω της παροχής χρηματοδοτικών εργαλείων.

- **Κυβερνοασφάλεια - νέες τεχνολογίες, δίκτυα κίνησης και υποδομών, φυσική και πολιτιστική κληρονομιά:**

Η επιδιωκόμενη διασυνδεσιμότητα σε επίπεδο έρευνας και καινοτομίας των κυπριακών πανεπιστημίων με πανεπιστήμια του εξωτερικού σε τομείς όπως η θάλασσα και η ναυτιλία θα μπορούσε φυσικά να επωφεληθεί σε πολλαπλά επίπεδα και από την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών. Επιπρόσθετα, οι νέες τεχνολογίες, μπορούν να καταστήσουν πιο προσβάσιμο ένα από τα σημαντικότερα σημεία της παράκτιας ζώνης Λεμεσού όπως ο αρχαιολογικός χώρος Αμαθούνας, να το διαφυλάξουν από χρόνιες πιέσεις ενώ παράλληλα θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την προστασία της βιοποικιλότητας στον υδροβιότοπο Ακρωτηρίου ο οποίος προστατεύεται από τη σύμβαση RAMSAR και να συνεισφέρουν στην παρακολούθηση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και της καλύτερης αξιολόγησης συσσωρευτικών επιπτώσεων από ανθρωπογενείς επεμβάσεις σε γειτνιάζουσες περιοχές. Επιπρόσθετα, οι νέες τεχνολογίες θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για να κάνουν περισσότερο προσβάσιμο (φυσική/ ψυχολογική /κοινωνική προσβασιμότητα) και το πολυλειτουργικό παραθαλάσσιο πάρκο της Λεμεσού, να συμβάλουν στην αειφόρο διαχείρισή του, στην αειφόρο διατήρηση και συντήρηση των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού του, στην ενίσχυση της προστασίας και της ασφάλειας σε αυτό, στην αειφόρο διαχείριση του νερού που χρησιμοποιείται, στην προστασία της φύτευσης ενώ ταυτόχρονα θα μπορούσαν να συμβάλουν στη δικτύωσή με άλλους δημόσιους χώρους πρασίνου στην παράκτια ζώνη και στην πόλη ευρύτερα, όπως το γραμμικό πάρκο Γαρούλλη.

- **Κυβερνοασφάλεια – νέες τεχνολογίες και διακυβέρνηση:**

Πιο συγκεκριμένα, οι νέες τεχνολογίες θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στη βέλτιστη υλοποίηση από το 2024 του νόμου για τη Μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης η εφαρμογή του οποίου είναι πιθανόν να αμβλύνει προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας του υφιστάμενου διοικητικού διαμελισμού σε πολλούς δήμους-κοινότητες και της αδυναμίας υιοθέτησης ενιαίας πολιτικής στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού. Μέσω των σύγχρονων τεχνολογιών μπορεί να επιτευχθεί καλύτερος συντονισμός μεταξύ των νεοσυσταθέντων δήμων που προγραμματίζεται να προκύψουν από τις συνενώσεις υφιστάμενων δήμων και τοπικών κοινοτήτων και μια συνάφεια στη χάραξη πολιτικής και στρατηγικών για περιβάλλοντα υψηλής ευθραυστότητας, όπως το αστικό παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού.

- **Κυβερνοασφάλεια – νέες τεχνολογίες, θεσμικό πλαίσιο και εργαλεία σχεδιασμού**

Επιπλέον, εξίσου ασθενές σημείο για την βιώσιμη ανάπτυξη στην περιοχή μελέτης είναι η απουσία εξειδικευμένων σχεδίων εδαφικής διαχείρισης κι ενός θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου για την Κύπρο. Κλειδί σε αυτή την κατεύθυνση είναι η συνεκτίμηση των ιδιαιτεροτήτων των επιμέρους περιοχών. Οι δυνατότητες που παρέχουν οι νέες τεχνολογίες για τη διασφάλιση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης είναι σημαντική και πρέπει να αξιοποιείται [π.χ. των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (G.I.S.), της ανάλυσης δεδομένων, και της τεχνολογίας Building Information Modeling (B.I.M.)]. Ειδικά, τα GIS και η μηχανική μάθηση με τη βοήθεια πεδίων όπως η ανάλυση δεδομένων μπορούν να βοηθήσουν στην επίτευξη της

βέλτιστης πολυπαραγοντικής συσχέτισης ανάμεσα στα θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και στα τοπικά σχέδια αλλά και τα σχέδια διαχείρισης του παράκτιου χώρου. Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών μπορεί επίσης να συνεισφέρει στην συγκρότηση βιώσιμων πολιτικών για την καλλίτερη δυνατή διαχείριση του φαινομένου της χωρικής διάχυσης των ‘ψηλών κτηρίων’ και άλλων υποδομών (παραγωγής, τεχνικών, κοινωνικών) με τις λιγότερες δυσμενείς επιπτώσεις στην αστική παράκτια ζώνη.

- **Κυβερνοασφάλεια – νέες τεχνολογίες, δίκτυα κίνησης και υποδομών, διακυβέρνηση, θεσμικό πλαίσιο και εργαλεία σχεδιασμού**

Συμπληρωματικά, οι νέες τεχνολογίες, μπορούν να αξιοποιηθούν στην υποστήριξη, μηχανισμών και δομών παρακολούθησης (monitoring), εκτίμησης (evaluation), αξιολόγησης (assessment) και επαναπροσδιορισμού των διάφορων μέτρων και κατευθύνσεων πολιτικής και σχεδιασμού τόσο ως προς ειδικούς αλλά και ευρύτερους στόχους που τίθενται κάθε φορά για την παράκτια ζώνη. Επιπρόσθετα, οι νέες τεχνολογίες μπορούν να συνεισφέρουν στην καλλιέργεια θαλάσσιας περιβαλλοντικής συνείδησης (sea consious culture) και να αξιοποιηθούν για αποτελεσματικότερο συντονισμό και εφαρμογή διατομεακών πολιτικών που μπορεί να προέρχονται από κατακερματισμένες ρυθμιστικές αρχές. Ταυτόχρονα, συνδυαστικά με μεθόδους όπως B.I.M. (Building Information Modeling) μπορούν να συμβάλουν στην παρακολούθηση και έλεγχο της ενεργειακής απόδοσης κτηρίων και στην αξιολόγηση της κατάστασης και της επικινδυνότητας οικοδομών, δίνοντας απαντήσεις και σε ζητήματα μακροχρόνιας διατήρησης και συντήρησης ψηλών κτηρίων στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού παράλληλα με πολιτικές που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν όπως η κατάθεση σχεδίου μακροχρόνιας συντήρησης και διατήρησης του κτηρίου για εξασφάλιση πολεοδομικής και οικοδομικής άδειας για ειδικά κτήρια όπως τα ψηλά κτήρια.

- **Χωρική δομή, δίκτυα κίνησης και υποδομών:**

Σειρά από ευκαιρίες και προοπτικές για την περιοχή του κέντρου Λεμεσού, που αφορά επομένως και σε σημαντικό τμήμα της αστικής παράκτιας ζώνης καταγράφονται και στο Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού που δημοσιεύτηκε τον Δεκέμβριο του 2022. Αναφέρονται μεταξύ άλλων, η προοπτική ανάπτυξης της περιοχής της πρώην Μικτής Βιομηχανικής Ζώνης μεταξύ Παλιού και Νέου Λιμανιού, καθώς και το επενδυτικό ενδιαφέρον που εκδηλώνεται σε αυτή, σε συνάρτηση με την ετοιμότητα των βιομηχανιών για μεταστέγαση. Άλλη σημαντική προοπτική για την παράκτια ζώνη Λεμεσού, αποτελεί η δυνατότητα επανάκτησης και ανάπλασης της Ακταίας Οδού μέσω της οποίας θα αυξηθεί η προσπελασιμότητα και συνδεσιμότητα μεταξύ του Νέου Λιμανιού και του ιστορικού κέντρου της πόλης (Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού, 2022).

5.3. Προβλήματα και προτεραιότητες χωρικής ανάπτυξης στην εποχή της κλιματικής κρίσης

Παρακάτω, συνοψίζονται τα κυριότερα προβλήματα στην παράκτια ζώνη Λεμεσού, προκειμένου να επιχειρηθεί στη συνέχεια μια προτεραιοποίηση στόχων:

- Εντατικοποίηση παράκτιας οικιστικής ανάπτυξης (coastalization)
Αποδιαρθρώνεται η χωρική δομή της πόλης λόγω της αστικής διάχυσης και της ανάπτυξης ψηλών κτηρίων χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό. Η διάχυτη ανάπτυξη σε αντιδιαστολή με το

μοντέλο της συμπαγούς πόλης, απαιτεί αυξημένη ενεργειακή κατανάλωση και αυξημένο κόστος υποδομών, προκαλεί εξάρτηση από το ιδιωτικό όχημα και παρουσιάζει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

- Περιβαλλοντική υποβάθμιση και επιβάρυνση των παράκτιων οικοσυστημάτων
Επηρεάζονται δυσμενώς οι ανέσεις περιοίκων σε ιδιοκτησίες που γειτνιάζουν σε ψηλά κτήρια. Συντελείται σημαντική θαλάσσια περιβαλλοντική υποβάθμιση εξαιτίας της απόρριψης στη θάλασσα μεγάλων ποσοτήτων νερού και λάσπης που προκύπτουν από τις εκσκαφές για θεμελίωση των ψηλών κτηρίων και παρουσιάζεται κίνδυνος υφαλμύρωσης υδροφορέα και συρρίκνωσης ιχθυαποθεμάτων από τις ανθρώπινες δραστηριότητες στην παράκτια και θαλάσσια ζώνη ευρύτερα. Είναι επιτακτική η ανάγκη για καλλιέργεια και ενίσχυση της θαλάσσιας περιβαλλοντικής συνείδησης.
- Μετασχηματισμός της χωρικής δομής της πόλης και του παράκτιου τοπίου
Αλλάζει η φυσιογνωμία της πόλης, τα δίκτυα κίνησης και υποδομών φορτίζονται πέρα από τις αντικειμενικές του δυνατότητες. Διαρρηγνύεται η σχέση πόλης θάλασσας από το τείχος που διαμορφώνει η παράταξη ψηλών κτηρίων στο παράκτιο μέτωπο
- Όξυνση φαινομένων κοινωνικής πόλωσης
Μεταβαλλόμενες δημογραφικές τάσεις στην Κύπρο εξαιτίας της προσπάθειας της κυβέρνησης να προσελκύσει στο νησί επενδυτές για μεταφορά επιχειρηματικής έδρας και δραστηριότητας στο νησί ή αγορά ακινήτων. Οι δημογραφικές αυτές αλλαγές προκαλούν στρεβλώσεις στην αγορά και ενοικίαση ακινήτων, παρουσιάζεται μείζον κοινωνικό πρόβλημα πρόσβασης σε προσιτή κατοικία και προσιτό ενοίκιο και οι ντόπιοι εκτοπίζονται σε περιοχές εκτός της πόλης. Η απομάκρυνση των πολιτών στην περιφέρεια, δημιουργεί με τη σειρά της την ανάγκη για μεγαλύτερες και συχνότερες μετακινήσεις με ότι αυτό συνεπάγεται για την περιβαλλοντική επιβάρυνση
- Επιβάρυνση στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς
Δεν αντιμετωπίζονται ζητήματα επιβάρυνσης στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς όπως προκύπτει από τη συνύπαρξη ψηλών κτηρίων και άλλων μεγάλων αναπτύξεων κοντά σε αρχαιολογικούς χώρους και διατηρητέες οικοδομές.
- Τουριστικοποίηση της πόλης και κυριαρχία της αναψυχής που διαμορφώνει πιέσεις
Εκτεταμένες τουριστικές αναπτύξεις και υποστηρίζουσες στον τουρισμό χρήσεις αναψυχής στην παράκτια ζώνη διαμορφώνουν σημαντικές περιβαλλοντικές πιέσεις. Παράλληλα η γήρανση του κτηριακού αποθέματος σε πολλές περιπτώσεις και η παρουσιαζόμενη αναβλητικότητα για την ενεργειακή του αναβάθμιση επιβραδύνει την επίτευξη στόχων κλιματικής ουδετερότητας
- Δεν υπάρχει επαρκής διασύνδεση μεταξύ πόλης και παράκτιου μετώπου
Δεν υπάρχει συνάφεια ανάμεσα στο θεσμικό πλαίσιο για τη ρύθμιση του χερσαίου χώρου και στο θεσμικό πλαίσιο για τη ρύθμιση του παράκτιου χώρου
- Αδυναμίες θεσμικού πλαισίου και διακυβέρνησης
Εντοπίζεται αδυναμία του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου να οριοθετήσει στη βάση μιας ενιαίας πολιτικής προδιαγραφών και αντικειμενικών κριτηρίων, την αδειοδότηση ψηλών κτηρίων. Ευρύτερα, λόγοι όπως ο διοικητικός διαμελισμός σε πολλούς δήμους-τοπικές αρχές, η έλλειψη συντονισμού μεταξύ τομεακών πολιτικών και αρμόδιων αρχών και η πολυδιάσπαση των ρυθμιστικών υπηρεσιών (regulatory fragmentation) δυσχεραίνουν την υιοθέτηση ενιαίας πολιτικής και στρατηγικού σχεδιασμού για όλη την πόλη που θα εντάσσει στις πρόνοιές του και καίρια ζητήματα της παράκτιας ζώνης. Παράλληλα, απουσιάζει από τα περισσότερα υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια, η αθροιστική αξιολόγηση ρίσκων που προκύπτει από την συνύπαρξη και αλληλεπίδραση διαφορετικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών στο παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού. Γενικότερα, δεν υπάρχουν εξειδικευμένα σχέδια για τη ρύθμιση της

ανάπτυξης στην παράκτια ζώνη κάθε πόλης ξεχωριστά ώστε να αντιμετωπίζονται τα ιδιαίτερα ζητήματα της κάθε περιοχής.

- Ανισορροπία ανάμεσα σε ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις
Η πόλη διαμορφώνεται στη βάση πολιτικο-οικονομικών κριτηρίων και όχι στα πλαίσια ενός ορθολογικού πολεοδομικού και περιβαλλοντικού προγραμματισμού
- Μειωμένη προσβασιμότητα και ανάγκη για δίκτυο βιώσιμης αστικής κινητικότητας
Παρουσιάζονται σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω της υφιστάμενης χωρικής δομής της πόλης και της απουσίας αποτελεσματικού δικτύου βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Εντοπίζονται ασυνέχειες στο δυτικό κυρίως τμήμα του παράκτιου μετώπου και μειωμένη συνδεσιμότητα μεταξύ Νέου Λιμανιού με το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο.

Για τη βέλτιστη αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων απαιτείται συσχετισμένη θεώρηση και προτεραιοποίηση με βάση κριτήρια που αφορούν τη διασφάλιση της τοπικής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής, καθώς και την αντιμετώπιση ζητημάτων κλιματικής και ενεργειακής κρίσης αλλά και κοινωνικοοικονομικών κρίσεων. Διαφαίνεται ότι οι εντονότερες πιέσεις ασκούνται λόγω της ανάπτυξης ψηλών κτηρίων, της αδυναμίας προσβασιμότητας σε προσιτό ενοίκιο και προσιτή κατοικία και της έλλειψης συντονισμού ανάμεσα στις ρυθμιστικές αρχές. Σε αυτά λοιπόν θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα καθώς τροφοδοτούν και όλα τα υπόλοιπα ενώ αποτελούν σημαντικούς δυσμενείς παράγοντες σε σχέση με την επίτευξη στόχων αειφορίας και ανθεκτικότητας. Ειδικότερα, η έλλειψη συνοχής ανάμεσα σε ρυθμιστικές υπηρεσίες, τοπικές αρχές και τομεακές πολιτικές θα πρέπει να τύχει διαχείρισης καθώς επίκειται η μεταρρύθμιση της τοπικής αυτοδιοίκησης το 2024 στην Κύπρο (συνενώσεις δήμων και τοπικών αρχών) οπότε θα πρέπει να τεθούν οι βάσεις για έναν αποτελεσματικό και συνεκτικό ψηφιακό μετασχηματισμό που θα υποστηρίζει οριζόντια όλους τους επιδιωκόμενους στόχους για την παράκτια ζώνη.

Από τα προβλήματα που ανέδειξε η έρευνα φαίνεται ότι η αντιμετώπιση ορισμένων από αυτά πρέπει να προηγηθεί λόγω των πολλαπλών και έντονων επιπτώσεών τους στα φυσικά - πολιτιστικά-ανθρωπογενή οικοσυστήματα της πόλης και του παράκτιου μετώπου της (Theodora, Y, 2019 και 2020). Μεταξύ αυτών, προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στη λήψη μέτρων για :

1. τη αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής και ενεργειακής κρίσης και η αρμονική σχέση πόλης και θάλασσας μέσα από τη βιώσιμη διαχείριση και τον σχεδιασμό της παράκτια ζώνης
2. τον άμεσο περιορισμό της διαρκώς εντεινόμενης παράκτιας αστικοποίησης και τη διαχείριση του οικοδομικού όγκου των 'ψηλών κτηρίων' που προέκυψε από εφαρμογή νόμων / αποφάσεων που υιοθετήθηκαν χωρίς τη συσχέτιση τους με τον σχεδιασμό της πόλης και τη διαμόρφωση του οράματος ανάπτυξης της μελλοντικής της 'εικόνας' και δυναμικής
3. την αειφορική διαχείριση του λιμένα στη βάση μιας πολυπαραγοντικής οπτικής που θα δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης πολυλειτουργικού αστικού περιβάλλοντος (και στο παράκτιο τμήμα) μέσα από δράσεις : επαναφοράς της κατοικίας, διαχείρισης της ανάπτυξης του τουρισμού και της αναψυχής, προστασίας της φυσικής - πολιτιστικής κληρονομιάς και των πόρων, με όρους βιωσιμότητας - ανθεκτικότητας και αποτροπής άκριτης υιοθέτησης προτύπων που δε συνάδουν με την τοπική ταυτότητα και φέρουσα ικανότητα του τόπου
4. την διασφάλιση ποιοτικής προσβασιμότητας και βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη και στο παράκτιο μέτωπο μέσα από επιλογές οργανικής διασύνδεσής τους
5. την αποτροπή 'κυριαρχίας' φαινομένων αστικής αναγέννησης ('gentrification') λόγω των αρνητικών επιπτώσεών τους στην κτηματαγορά και στο χαρακτήρα του παράκτιου μετώπου μέσα από την αλλαγή των χρήσεων που οδηγεί σε απομάκρυνση του κατοίκων της περιοχής ή/και τον αποκλεισμό ομάδων που αδυνατούν να αντιμετωπίσουν το 'νέο' περιβάλλον που

διαμορφώνεται μέσα από κυριαρχία χρήσεων ασύμβατων στην κατοικία (οχλουσών ή ανταγωνιστικών όπως της αναψυχής και του τουρισμού)

6. Η Λεμεσός στις 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις της Ευρώπης για τις 2030

Αντικείμενο του παρόντος κεφαλαίου αποτελεί η παρουσίαση της ‘νέας’ πρόκλησης σχεδιασμού για τις ευρωπαϊκές πόλεις με στόχο τη συγκρότηση στρατηγικών ώστε να καταστούν κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες έως το 2030. Η παρουσίαση αυτή γίνεται με τρόπο ώστε να τεθεί το πλαίσιο μέσα στο οποίο η Λεμεσός ετοιμάζεται να σχεδιάσει το μέλλον της μετά την πρόσφατη επιλογή ένταξής της στις 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις της Αποστολής της Ε.Ε.: EU Mission_Climate-Neutral and Smart Cities. Κι αυτό γιατί, η επιλογή της Λεμεσού ανακοινώθηκε λίγο μετά την ολοκλήρωση της παρούσας έρευνας για τα εγχειρήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού που αφορούν την πόλη και το αστικό παράκτιο μέτωπό της. Προφανώς, ακριβώς επειδή η διαδικασία συγκρότησης της στρατηγικής της πόλης είναι σε εξέλιξη, δεν είναι δυνατή η εξαγωγή συμπερασμάτων ούτε η εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του οράματος και των στόχων του. Εντούτοις, ενδιαφέρον παρουσιάζει το γενικό πλαίσιο και αν η διαχείριση και ο σχεδιασμός του παράκτιου μετώπου απασχολούν στη διαδικασία των πρώτων αυτών βημάτων. Αντικείμενο που μένει να μελετηθεί σε επόμενη φάση μετά την ολοκλήρωση της διατύπωσης της στρατηγικής της πόλης της Λεμεσού. Έτσι σε αυτή τη φάση, καταρχήν παρουσιάζεται συνοπτικά η λογική και το όραμα της Αποστολής και τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν, τόσο για τις πόλεις που επιλέχθηκαν, όσο και για όσες δεν επιλέχθηκαν μπορούν όμως να αξιοποιήσουν την παραγόμενη γνώση σε επόμενη φάση. Ταυτόχρονα, στο βαθμό που οι έως τώρα κινήσεις το επιτρέπουν, διερευνάται αν -και με τι τρόπο- η Λεμεσός έχει εντάξει στο όραμά της το αστικό παράκτιο μέτωπό της και πώς πρόκειται να αντιμετωπίσει τα πλεονεκτήματα που συγκεντρώνει αφενός, αλλά και να διαχειριστεί τις όποιες έως τώρα τυχόν άστοχες αναπτυξιακές - σχεδιαστικές επιλογές, όπως το φαινόμενο των ‘ψηλών κτιρίων’.

6.1. Η Αποστολή των 100 έξυπνων και κλιματικά ουδέτερων πόλεων έως το 2030 : Η ‘Νέα’ πρόκληση για αστική βιωσιμότητα και ανθεκτικότητα

Η Αποστολή των 100 κλιματικά ουδέτερων και έξυπνων πόλεων εντάσσεται στον ευρύτερο στόχο της ‘Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας’ για μετάβαση των ευρωπαϊκών πόλεων σε κλιματική ουδετερότητα μέχρι το 2050 (European Commission). Συνολικά 377 πόλεις από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, καθώς και εννέα συνδεδεμένες χώρες και χώρες που διαπραγματεύτηκαν την ένωση υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος. Μετά την αξιολόγηση των υποβολών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε (28.4.2022) τις 100 πόλεις που επιλέχθηκαν, οι οποίες προέρχονται και από τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ, ενώ 12 επιπλέον πόλεις προέρχονται από χώρες συνδεδεμένες ή σε διαδικασία σύνδεσης με το Horizon Europe. Μεταξύ αυτών και η Λεμεσός που αποτελεί το αντικείμενο μελέτης της παρούσας Μεταπτυχιακής Εργασίας.

Στο πλαίσιο της Αποστολής, οι 100 επιλεγμένες πόλεις υποστηρίζονται (συμβουλευτικά / τεχνικά) ώστε να αξιοποιήσουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους και από πλατφόρμα αποστολών υπό τη διαχείριση του Net Zero Cities. Επιπλέον λαμβάνουν χρηματοδότηση και συμμετέχουν σε πιλοτικά έργα / καινοτόμες δράσεις. Σύμφωνα με το σχέδιο υλοποίησης της Αποστολής (Cities Mission Implementation Plan), δέσμευση για τις πόλεις αποτελεί η προετοιμασία Συμβάσεων για το κλίμα (Climate City Contracts). Οι πόλεις στις Συμβάσεις τους προσδιορίζουν τις προτεινόμενες δράσεις και το επενδυτικό πλάνο στήριξής τους. Στις Συμβάσεις προσδιορίζονται οι προτεραιότητες κάθε πόλης και δίνονται πληροφορίες για την αντιμετώπιση εμποδίων υλοποίησής τους. Αν και οι Συμβάσεις δεν θα είναι νομικά δεσμευτικές για τις πόλεις, αποτελούν πολιτική δέσμευση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής και εθνικών / περιφερειακών αρχών. Η συγκρότηση των Συμβάσεων πραγματοποιείται σε συνεργασία

με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες (European Commission, Directorate - General for Research and Innovation, 2021).

Στο πλαίσιο της Αποστολής, έμφαση δίνεται στην έξυπνη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων, αφού το 80% της χρηματοδότησης απευθύνεται σε δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας (Research & Innovation R&I) με στόχο την παραγωγή γνώσης και τη διάχυσή της μέσα από την ανάπτυξη καλών πρακτικών. Το ενδιαφέρον εστιάζει στη καθαρή κινητικότητα, την ενεργειακή απόδοση και τον πράσινο αστικό σχεδιασμό, σε μια λογική ενίσχυσης των ευκαιριών ανάπτυξης κοινών πρωτοβουλιών μέσα από δίκτυα συνεργασίας των πόλεων (Stockwatch, 2022) Στόχος η διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης όλων στη γνώση και την αξιοποίησή της στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και των σύγχρονων αστικών προβλημάτων μέσα από την ανάπτυξη τομεακών / διατομεακών πολιτών και μέτρων, οικονομικών μοντέλων επιχειρηματικότητας για τη διασφάλιση κοινωνικο-οικονομικής και χωρικής συνοχής. Σε αυτή την κατεύθυνση ενθαρρύνονται συνεργασίες για την χρήση σύγχρονων τεχνολογιών και επικοινωνιών στο χωρικό σχεδιασμό και την καθιέρωση ευέλικτων δομών διακυβέρνησης και προώθησης του συμμετοχικού σχεδιασμού (European Commission, Directorate-General for Research and Innovation, 2021).

Κλείνοντας, σύμφωνα με το σχέδιο υλοποίησης της αποστολής (EU Mission Climate-Neutral and Smart Cities Implementation Plan) (European Commission, 2021) από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι σημαντικότερες προκλήσεις τις οποίες καλούνται να αντιμετωπίσουν οι πόλεις στην κατεύθυνση επίτευξης του στόχου για μετάβαση σε κλιματική είναι οι εξής:

1. η συστηματική - στρατηγική αξιοποίηση των διαθέσιμων πηγών χρηματοδότησης για βέλτιστη χρήση καινοτόμων - έξυπνων λύσεων με στόχο την αστική βιώσιμη ανάπτυξη και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.
2. η οργάνωση ευέλικτων μηχανισμών αξιοποίησης της παραγόμενης γνώσης και των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού μέσα από την ανάπτυξη δομών εκπαίδευσης - κατάρτισης καθώς και δικτύων συνεργασίας για τη διάχυση της καινοτομίας και των καλών πρακτικών
3. η ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ διοίκησης, επιχειρηματικής, επιστημονικής και ακαδημαϊκής κοινότητας και διασφάλιση μηχανισμών ενεργούς συμμετοχής των πολιτών σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού. Ειδικά σε ότι αφορά το ρόλο των πολιτών αξίζει να επισημανθεί η κρισιμότητά του δεδομένου ότι αποτελούν εξαιρετικούς γνώστες των προβλημάτων κι ως εκ τούτου μπορούν να συμβάλουν στην προτεραιοποίηση των επιλογών. Γι αυτό η εκπαίδευση και η διαρκής ενημέρωση του πληθυσμού αποτελεί κρίσιμη παράμετρο επιτυχίας στη διασφάλιση ενός βιώσιμου, ανθεκτικού και κοινωνικά δίκαιου αστικού περιβάλλοντος
4. η εξασφάλιση βάσεων δεδομένων και οργάνωση βάσεων με αξιόπιστα και διαρκώς ενηρωμένα στοιχεία για να διασφαλίζεται η καταγραφή, αξιολόγηση και παρακολούθηση των αλλαγών και να μπορούν να γίνονται με μεγαλύτερη ασφάλεια οι απαραίτητες μετρήσεις και ποιοτικές εκτιμήσεις και τα αποτελέσματά τους να αξιοποιούνται στη διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων δράσης και παρέμβασης
5. η διασφάλιση πολιτικής υποστήριξης σε κάθε επίπεδο διοίκησης / διακυβέρνησης (ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό) για να υπάρχει ο απαραίτητος θεσμικός και ρυθμιστικό έλεγχος των χρηματοδοτικών μηχανισμών. Παρά την σημαντική στήριξη της Αποστολής από την ΕΕ, οι πόλεις πρέπει να προετοιμαστούν κατάλληλα για να ξεπεράσουν χρηματοδοτικές δυσκολίες και εμπόδια ρυθμιστικού/κανονιστικού χαρακτήρα που πιθανόν να προκύψουν σε εθνικό επίπεδο
6. η καθιέρωση δομών διακυβέρνησης με τρόπο ώστε οι εμπλεκόμενοι να γνωρίζουν τον ρόλο και τις αρμοδιότητές τους, και ο προσδιορισμός συντονιστή (European Commission, 2021)

6.2. Η ανάπτυξη του αστικού παράκτιου μετώπου ως αντικείμενο σχεδιασμού στο πλαίσιο της Αποστολής των 100 έξυπνων και κλιματικά ουδέτερων πόλεων έως το 2030

Ειδικότερα σε ότι αφορά την περίπτωση της Λεμεσού σημειώνονται τα ακόλουθα :

Η Λεμεσός φιλοδοξεί να επιτύχει κλιματική ουδετερότητα σε τομείς όπως η ενέργεια, η διαχείριση απορριμμάτων, οι μεταφορές, τα κτήρια αποσκοπώντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών της Λεμεσού. Ο Δήμος Λεμεσού, αμέσως μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. συμμετείχε σε μια σειρά σημαντικών Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων όπως είναι το Conurbant, το Civitas Destinations και το Civitas Prosperity, το Smart Gov, το Sumport, το πρόγραμμα ACUA, το BAS, το Δίκτυο Διαπολιτισμικών Πόλεων και το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα ΕύΠολις-EuPolis. Οι στόχοι των προγραμμάτων αυτών, αφορούσαν στην εξοικονόμηση ενέργειας, τη μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την καταπολέμηση της αστικής υπερθέρμανσης, τη διαχείριση αστικών αποβλήτων, τη χρήση νέων τεχνολογιών και τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. (Δήμος Λεμεσού)

Στην παρούσα φάση, ο Δήμος Λεμεσού, καλείται να συνδημιουργήσει με τη διακυβέρνηση και τους δημότες της Λεμεσού, τη σύμβαση για το κλίμα (Climate City Contract CCC) την οποία θα πρέπει να υλοποιήσει μέχρι το 2030. Στη συνέχεια, η σύμβαση για το κλίμα θα υποβληθεί και θα καταχωρηθεί για να λάβει πιστοποίηση, το λεγόμενο Mission Label. Η πιστοποίηση θα λειτουργήσει καταλυτικά για την εξασφάλιση χρηματοδότησης, αφού θα μπορεί να εξασφαλίσει κονδύλια για τις πόλεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης. Οι τομείς στους οποίους θα επικεντρωθεί η Σύμβαση για το κλίμα για την πόλη της Λεμεσού είναι οι εξής: παράκτια και θαλάσσια περιοχή, μεταφορές, κυκλική οικονομία, το δομημένο περιβάλλον και η ενέργεια. Η έξυπνη μετάβαση αναμένεται να καλύψει οριζόντια και αφορά, σε όλες τις προαναφερθείσες θεματικές. Για την κάθε θεματική, έχει ξεκινήσει διαμόρφωση ομάδων εργασίας που αποτελούνται από πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, την κεντρική κυβέρνηση, μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς και ιδιωτικούς φορείς. Όλοι οι παράγοντες συμμετοχής σε ομάδες εργασίας, θα διοργανώσουν σειρές εργαστηρίων για κάθε θεματική προκειμένου να αλληλεπιδράσουν με τους δημότες. Τα αποτελέσματα των εργαστηρίων θα αποτελέσουν μέρος της σύμβασης για το κλίμα. (Βάσκες Χατζηλύρα, 2022)

Στα πλαίσια σύνταξης της Σύμβασης για το Κλίμα από τη Λεμεσό, αναγνωρίζεται ότι ο αναπτυξιακός σχεδιασμός της αστικής παράκτιας ζώνης έχει καταλυτική σημασία για την μετάβαση σε κλιματική ουδετερότητα. Λόγω της πύκνωσης σημαντικών αστικών και κεντρικών λειτουργιών, χρήσεων και υπηρεσιών, της ισχυρής συγκέντρωσης επενδυτικού ενδιαφέροντος και των παρουσιαζόμενων πιέσεων, η παράκτια ζώνη παρουσιάζει τα μεγαλύτερα ποσοστά εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου συγκριτικά με την υπόλοιπη πόλη. Η αναζήτηση αναπτυξιακών προοπτικών για την περιοχή με όρους αειφορίας, εγγενώς συνεισφέρει καθοριστικά στην προσπάθεια μετάβασης για κλιματική ουδετερότητα σε ολόκληρη την πόλη. Για τη σύνταξη της Σύμβασης για το Κλίμα, στη θεματική ενότητα της θαλάσσιας και παράκτιας περιοχής, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν προτάσεις που διατυπώνονται σε υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια (κεφ.4), καθώς και στρατηγικές που αναδείχθηκαν στο πλαίσιο της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης στο αστικό παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού (κεφ. 5).

7. Προς μια ‘νέα’ αντίληψη για τον σχεδιασμό των παράκτιων περιοχών

Στο τελευταίο αυτό κεφάλαιο παρουσιάζονται οι διαπιστώσεις και τα κρίσιμα ζητήματα για μελέτη σε επόμενη φάση. Σε ότι αφορά τις διαπιστώσεις διακρίνονται σε γενικές και πιο ειδικές που αφορούν πιο πολύ την περίπτωση της Λεμεσού (κεφ. 7.1.), ενώ για τα κρίσιμα ζητήματα προς περαιτέρω διερεύνηση επισημαίνεται η βαρύτητά τους στη χάραξη πολιτικών χωρικής ρύθμισης αστικών παράκτιων μετώπων (κεφ. 7.2).

7.1. Συμπερασματικές διαπιστώσεις

Σε ότι αφορά διαπιστώσεις γενικού χαρακτήρα για την ανάπτυξη - διαχείριση - σχεδιασμό των αστικών παράκτιων μετώπων σε συνθήκες κλιματικής κρίσης, με αφορμή τη Λεμεσό, που θα μπορούσαν να τροφοδοτήσουν την σχετική συζήτηση στην Κύπρο, αλλά κι ευρύτερα συνοπτικά αναφέρονται τα εξής :

- η ανάπτυξη - διαχείριση - σχεδιασμός των αστικών παράκτιων μετώπων είναι ένα αντικείμενο εξαιρετικής συνθετότητας λόγω της ιδιομορφίας των χαρακτηριστικών του (στεριά - θάλασσα), της δυναμικής που εμφανίζει (μετασχηματίζεται διαρκώς) και της ευθραυστότητας του λόγω συνύπαρξης (συχνά) αντικρουόμενων χρήσεων και των έντονων πιέσεων που ασκούν εκείνες στα φυσικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά του.
- Ο σχεδιασμός των αστικών παράκτιων μετώπων πρέπει να συνεκτιμά τα επίπεδα συνέργειας του εδαφικού και θαλάσσιου τμήματος και να εντάσσεται οργανικά στο σχεδιασμό της πόλης και στο όραμα της αναπτυξιακής της πολιτικής
- Η διαχείριση των αστικών παράκτιων μετώπων είναι υπόθεση διεπιστημονική, πολυπαραγοντική και απαιτεί ευέλικτες δομές διακυβέρνησης και καθιέρωση διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού με ενεργό ρόλο στους πολίτες.

Εκτός από τις πιο πάνω γενικές διαπιστώσεις, η έρευνα στην περίπτωση της Λεμεσού ανέδειξε και μια σειρά διαπιστώσεων με πιο ειδικό ενδιαφέρον για την πόλη και το αστικό της μέτωπο. Συγκεκριμένα :

- **Πολύπλοκη και σύνθετη διαδικασία:** η αναζήτηση αναπτυξιακών προοπτικών με όρους αειφορίας και ανθεκτικότητας για το παράκτιο μέτωπο Λεμεσού αποτελεί μια ιδιαίτερα σύνθετη και πολύπλοκη διαδικασία και απαιτεί συνεκτίμηση και συνθετική θέωση πολλών παραγόντων για τους παρακάτω λόγους. Αρχικά, η παράκτια ζώνη αποτελεί από μόνη της μια περιοχή υψηλής ευαλωτότητας και ευθραυστότητας ειδικότερα όταν φορτίζεται από σημαντικές χρόνιες πιέσεις όπως συμβαίνει με την περίπτωση της Λεμεσού. Επιπρόσθετα, η χρονική συγκυρία με την τρέχουσα πολυεπίπεδη κρίση σε ένα κόσμο ασταθή, αβέβαιο, περίπλοκο και ασαφή (v.u.c.a. world) αυξάνει το βαθμό πολυπλοκότητας στην οποιαδήποτε απόπειρα τόσο αποτίμησης τάσεων, όσο και ανάληψης στοχευμένων δράσεων για το μέλλον. Ταυτόχρονα, η μη επίλυση του κυπριακού προβλήματος, η απουσία ενός ενοποιημένου στρατηγικού σχεδίου για ολόκληρο το νησί, η γεωστρατηγική θέση της Κύπρου, η γεωπολιτική ρευστότητα στην ευρύτερη περιοχή και η αποσταθεροποίηση της ανατολικής Μεσογείου καθιστούν ακόμα πιο σύνθετη την εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης και εν τέλει της αποτελεσματικής ανταπόκρισης μέσω του χωρικού σχεδιασμού σε ζητήματα αειφορίας και ανθεκτικότητας στην περιοχή μελέτης.
- **Ορθολογικός σχεδιασμός παράκτιας ζώνης για επίτευξη αειφορίας σε ολόκληρη την πόλη:** Έχει αναγνωριστεί στα πλαίσια της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας ότι ο

ορθολογικός σχεδιασμός και προγραμματισμός στο παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού είναι ύψιστης σημασίας και για την επίτευξη στόχων βιωσιμότητας και ανθεκτικότητας για την πόλη της Λεμεσού ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να τεθεί ως κύρια προτεραιότητα για τους στρατηγικούς σχεδιασμούς της πόλης στα πλαίσια συμμετοχής της στη σχετική Ευρωπαϊκή Αποστολή για μετάβαση σε κλιματική ουδετερότητα. Ιδιαίτερα στην παρούσα χρονική συγκυρία, που διανύεται η φάση συγγραφής της Σύμβασης για το Κλίμα από τις συμμετέχουσες πόλεις, πρέπει να διερευνηθούν οι αναπτυξιακές προκλήσεις και τα προβλήματα που παρουσιάζει η παράκτια ζώνη και να πραγματοποιηθεί συσχετική και συνθετική θεώρηση αυτών με τις προκλήσεις στο χερσαίο χώρο και σε σχέση με την προσπάθεια μετάβασης σε κλιματική ουδετερότητα.

- **Συσχέτιση Τοπικών Σχεδίων με τα Σχέδια για τη ρύθμιση της ανάπτυξης στην παράκτια ζώνη/Ρευστά όρια:** Ταυτόχρονα, οι στρατηγικές και οι σχεδιασμοί για το παράκτιο μέτωπο θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το Τοπικό Σχέδιο της πόλης αλλά και τα Σχέδια Περιοχής και αντιστρόφως ώστε να διασφαλίζεται η απαραίτητη συσχέτιση με τη ρύθμιση των χερσαίων, παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών. Επιπλέον, τα Τοπικά Σχέδια οφείλουν να συνεισφέρουν στη διαφύλαξη της παράκτιας ζώνης και να υπηρετούν τις στρατηγικές κατευθύνσεις που συνδέονται με τη ανάπτυξη και τη διαχείρισή της. Εξάλλου όπως προκύπτει από την έρευνα που διενεργήθηκε, για τον προσδιορισμό του χωρικού επιπέδου αναφοράς της παρούσας έρευνας, λόγω κυρίως των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της πόλης, της σχέσης της (φυσικής, αναπτυξιακής) με τη θάλασσα, των σημαντικών αναπτυξιακών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην παράκτια ζώνη και της έντασης αυτών, η παράκτια ζώνη καταλαμβάνει μια ευρεία έκταση, καταλαμβάνοντας ένα σημαντικό τμήμα της πόλης. Σε βαθμό μάλιστα, που αν δεν οριζόταν για τις ανάγκες οριοθέτησης της παρούσας έρευνας, ένα σαφές φυσικό όριο (ο υπέργειος αυτοκινητόδρομος που διασχίζει την πόλη) για την παράκτια ζώνη, θα μπορούσε εύκολα να αποφανθεί κανείς ότι τα όρια παράκτιας και χερσαίας ζώνης Λεμεσού είναι ιδιαίτερα ρευστά και ασαφή.
- **Τα ζητήματα του χερσαίου χώρου, στην προβληματική για την ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου:** Στην κατεύθυνση των προαναφερθέντων, προβλήματα που παρουσιάζονται στη χερσαία ζώνη θα πρέπει να επηρεάζουν και τους σχεδιασμούς για την παράκτια ζώνη και αντίστροφα. Για παράδειγμα η παρουσιαζόμενη δυσχέρεια πρόσβασης σε προσιτή στέγη και προσιτό ενοίκιο, η υποβάθμιση του αστικού κέντρου που αποτελεί νευραλγικό τμήμα της παράκτιας ζώνης Λεμεσού και η κυκλοφοριακή του συμφόρηση, η ανάπτυξη ψηλών κτηρίων στο αστικό παράκτιο μέτωπο χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό, η απουσία αποτελεσματικού και ελκυστικού δικτύου βιώσιμης αστικής κινητικότητας και η ελλιπής προσβασιμότητα στο αστικό κέντρο όπως επίσης και η απουσία συνεκτικού προγραμματισμού για επενδύσεις είναι σημαντικά ζητήματα τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για τους σχεδιασμούς ρύθμισης της ανάπτυξης τόσο στην χερσαία ζώνη όσο και στην παράκτια ζώνη. Έτσι, κατά συνέπεια, καθώς τα προαναφερθέντα ζητήματα αφορούν και σε παράκτιο και σε χερσαίο χώρο, οι δύο αυτές χωρικές ενότητες δεν μπορούν παρά να θεωρηθούν τόσο συνδυαστικά όσο και εξειδικευμένα, η κάθε μια ξεχωριστά.
- **Εργαλεία σχεδιασμού:** Στο πλαίσιο διερεύνησης των στρατηγικών κατευθύνσεων από υφιστάμενα στρατηγικά σχέδια για την παράκτια ζώνη της Λεμεσού, παρουσιάστηκε η Δήλωση Πολιτικής του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού του Υφυπουργείου Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας, η Μακροχρόνια Εθνική Στρατηγική για την Κυπριακή Ναυτιλία ενώ ιδιαίτερα κατατοπιστικό αποδείχτηκε και το ερευνητικό έργο Blue Limassol Environmental

Risk Assessment 2022 του Δήμου Λεμεσού και του πανεπιστημίου Frederick της Κύπρου για τις προτάσεις που κατατίθενται ανά παράγοντα ρίσκου και κινδύνου επί της παράκτιας και θαλάσσιας ζώνης Λεμεσού. Συγκεκριμένα, διαπιστώθηκε ότι αρκετά από τα στρατηγικά σχέδια και κυρίως στη Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού που παρουσιάστηκε εκτενέστερα πιο πάνω, είναι δομημένα ανά αναπτυξιακό τομέα / τομέα δραστηριότητας στην παράκτια και θαλάσσια ζώνη και οι προτεινόμενες στρατηγικές κατευθύνσεις αφορούν ξεχωριστά σε κάθε τομέα. Ειδικότερα για τη Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, καταγράφονται στρατηγικοί στόχοι για τη γαλάζια οικονομία, την χωρική και κοινωνική συνοχή, την προστασία του περιβάλλοντος και τη διακυβέρνηση. Καταγράφονται επιπρόσθετα, ειδικοί στόχοι ανά αναπτυξιακό τομέα και συγκεκριμένα για την αλιεία και τις υδατοκαλλιέργειες, την ενέργεια, τον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό, την ναυτιλία και τους λιμένες. Παράλληλα, στα πλαίσια της ΔΠΘΧΣ διατυπώνονται προτεραιότητες για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, οικονομικές - κοινωνικές - πολιτισμικές προτεραιότητες ενώ δίνονται και χωρικές κατευθύνσεις για τη χωρική οργάνωση των θαλάσσιων αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και χρήσεων της Κύπρου.

- **Από το έργο Blue Limassol Environmental Risk Assessment:** Στο ερευνητικό έργο Blue Limassol Environmental Risk Assessment 2022, η έρευνα στην παράκτια και θαλάσσια ζώνη Λεμεσού είναι τομεακή αλλά και διατομεακή, προσεγγίζεται ανά τομέα δραστηριότητας και για κάθε τομέα δραστηριότητας γίνεται αξιολόγηση-αποτίμηση των κινδύνων και των ρίσκων και για κάθε κίνδυνο-ρίσκο, κατατίθενται προτάσεις διαχείρισης. Οι τομείς έρευνας και αποτίμησης κινδύνων στο Blue Limassol Environmental Risk Assessment είναι οι εξής: ναυτιλία και λιμένες, πετρέλαιο και φυσικό αέριο, παράκτιες κατασκευές και αστική ανάπτυξη, μαρίνες και σκάφη αναψυχής, διαχείριση λυμάτων και αστικών στερεών αποβλήτων, αλιεία και υδατοκαλλιέργειες. Στη συνέχεια, επιχειρείται επίσης και διατομεακή εκτίμηση κινδύνων, επιχειρείται δηλαδή μια συνδυαστική εκτίμηση των κινδύνων που προκύπτουν από τη συνύπαρξη και αλληλεπίδραση δραστηριοτήτων στην παράκτια και θαλάσσια ζώνη πολλών διατομεακών δραστηριοτήτων.
- **Από τη Μακροχρόνια Εθνική Στρατηγική για την Κυπριακή Ναυτιλία:** Στην Μακροχρόνια Εθνική Στρατηγική για την Κυπριακή Ναυτιλία – Sea Change 2030 που επίσης παρουσιάστηκε στα πλαίσια της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας, κατατίθενται στρατηγικές για έναν συγκεκριμένο τομέα δραστηριότητας στην παράκτια και θαλάσσια ζώνη της Κύπρου και επομένως αφορά και στην υπό εξέταση παράκτια ζώνη Λεμεσού. Οι στρατηγικές αυτές θα πρέπει να υλοποιηθούν μέχρι το 2030. Στο στρατηγικό αυτό σχέδιο, οι στρατηγικές κατευθύνσεις ταξινομούνται σε τρεις βασικούς στρατηγικούς πυλώνες, στην εξωστρέφεια, στην προσαρμοστικότητα και στην αειφορία, που θα πρέπει σύμφωνα και με τις διατάξεις του στρατηγικού αυτού σχεδίου να χαρακτηρίζουν και την κυπριακή ναυτιλία. Για τον στρατηγικό πυλώνα της εξωστρέφειας, προωθείται η δημιουργία πλατφόρμας για ανταλλαγή γνώσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων σε ναυτιλιακή βιομηχανία, θαλάσσιες μεταφορές και την εφοδιαστική αλυσίδα, η ενδυνάμωση των σχέσεων με άλλα κράτη και η ενδυνάμωση διαλόγου με τις ρυθμιστικές αρχές. Για τον στρατηγικό πυλώνα της προσαρμοστικότητας, προωθείται η συστηματική ανασκόπηση πολιτικής και η προώθηση της δια βίου μάθησης, της πρωτοβουλίας και της διορατικότητας. Για τον στρατηγικό πυλώνα της αειφορίας, προωθούνται στρατηγικές για την προώθηση προληπτικής κουλτούρας ποιότητας στα υπό Κυπριακής Σημαίας πλοία, την παροχή άμεσης, ευέλικτης, αποτελεσματικής, συνεχούς και ενιαίας πελατοκεντρικής εξυπηρέτησης, την ενθάρρυνση και επιβράβευση «πράσινων» δράσεων και πρωτοβουλιών, την αντιμετώπιση κινδύνων του κυβερνοχώρου, την καλλιέργεια κουλτούρας έρευνας και

καινοτομίας, τη διασφάλιση επαρκούς κατάρτισης και δεξιοτήτων για τους ναυτικούς, την προώθηση παροχής αποτελεσματικών ναυτιλιακών υπηρεσιών, τη διαμόρφωση κουλτούρας για ναυτικά, ναυτιλιακά και γαλάζια επαγγέλματα και την προώθηση συνδεσιμότητας καθώς και ασφαλέστερης, πιο πράσινης και προσβάσιμης σε όλους ακτογραμμής.

- **Από την Πολιτική του Ε.Τ.Ε.Κ. για τα ψηλά κτήρια:** Αναφορικά με τον τομέα της αστικής παράκτιας ανάπτυξης και ειδικότερα με το μείζον θέμα της ανάπτυξης ψηλών κτηρίων, σημαντικές κατευθύνσεις παρέχει η Πολιτική του Ε.Τ.Ε.Κ. για τα ψηλά κτήρια, η οποία θα μπορούσε να συνεισφέρει καταλυτικά στην αναζήτηση στρατηγικών οριοθέτησης του φαινομένου σε μια ορθολογική βάση για την περίπτωση της Λεμεσού. Στην Πολιτική αυτή, αναδεικνύεται αρχικά με σαφήνεια η ανεπάρκεια του υφιστάμενου κανονιστικού πολεοδομικού πλαισίου να ρυθμίσει με όρους βιωσιμότητας την ανάπτυξη ψηλών κτηρίων και να οδηγήσει στον επαναπροσδιορισμό του προσανατολισμού των αναπτύξεων αυτών από οικονομικό και πολιτικό σε περισσότερο κοινωνικό και περιβαλλοντικό. Στην Πολιτική αυτή τίθεται αρχικά η διαπίστωση ότι οι νομοθετικές-κανονιστικές δυνατότητες που δόθηκαν για την ενθάρρυνση αυτών των αναπτύξεων μέσω της αθροιστικής αξιοποίησης κινήτρων είτε ως αποφάσεις Υπουργικού Συμβουλίου είτε ως πρόνοιες στα Τοπικά Σχέδια, δόθηκαν αποκλειστικά για την προσέλκυση επενδυτών και για τη μείωση των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης χωρίς να αποτιμώνται οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις και χωρίς οι αναπτύξεις αυτές να εντάσσονται σε ένα ευρύτερο και συνολικό στρατηγικό χωρικό σχεδιασμό για την πόλη. Παρατηρείται, αδυναμία του υφιστάμενου πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου, να ελέγξει ουσιαστικά ζητήματα όπως η μακροχρόνια βιωσιμότητα αυτών των κατασκευών καθώς παράγοντες όπως η συντήρηση (και πιθανή επανάχρηση ή ακόμα και κατεδάφιση) δεν λαμβάνονται υπόψη ούτε ως προαπαιτούμενο για την εξασφάλιση άδειας ούτε ως ζήτημα για παρακολούθηση κατά τη διάρκεια ζωής του κτηρίου. Παρά το ότι φαίνεται να υπήρχε πρόθεση ελέγχου του μέγιστου ύψους και αριθμού ορόφων μέσα από τις διάφορες πολιτικές σε σχέση με τα ψηλά κτήρια, εντούτοις σε ότι αφορά τα κίνητρα του Υπουργικού Συμβουλίου για αναζωογόνηση της κυπριακής οικονομίας και με βάση τη δυνατότητα της Ειδικής Επιτροπής Κινήτρων να εξετάζει κατ' αξία και με ευελιξία και να εγκρίνει αναπτύξεις για τις οποίες έχουν εφαρμογή τα Κίνητρα, ο συντελεστής δόμησης, το ποσοστό κάλυψης, ο αριθμός ορόφων και το ύψος της ανάπτυξης, είναι δυνατόν σε περίπτωση συνδυασμού των διάφορων κινήτρων, να ξεπερνούν τις οροφές που τίθενται στο ισχύον Σχέδιο Ανάπτυξης. Καθίσταται έτσι σαφές ότι ο επιπρόσθετος συντελεστής προκύπτει από μηχανισμούς που σχετίζονται με πολιτικοοικονομικά αντί περιβαλλοντικά κριτήρια/κίνητρα. Παρατηρείται επιπρόσθετα, σύμφωνα με την Πολιτική αυτή του Ε.Τ.Ε.Κ. έλλειψη επαρκούς διαβούλευσης τόσο στη διαδικασία αδειοδότησης τόσο σημαντικών αναπτύξεων όσο και παραγωγής πολεοδομικών πλαισίων ευρύτερα. Σύμφωνα την Πολιτική του Ε.Τ.Ε.Κ. για τα ψηλά κτήρια, το θέμα της ανάπτυξης ψηλών κτηρίων θα πρέπει να τεθεί σε νέα βάση, το κανονιστικό θεσμικό πλαίσιο θα πρέπει να αναβαθμιστεί και να εμπλουτιστεί ώστε να οριοθετεί την ανάπτυξη των ψηλών κτηρίων με όρους αειφορίας και ανθεκτικότητας, λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα και τις υπόλοιπες προκλήσεις των κυπριακών πόλεων (όπως της Λεμεσού), όπως η ανεξέλεγκτη εξάπλωση της πόλης και το κυκλοφοριακό πρόβλημα και θα πρέπει να παρουσιάζει συνοχή και καθαρότητα με συγκεκριμένα και αυστηρά κριτήρια ρύθμισης της ανάπτυξης ψηλών κτηρίων. Θα πρέπει επίσης να τεθούν οι προϋποθέσεις για εμπειριστατωμένες διαβουλεύσεις αναφορικά με την αδειοδότηση αυτών των αναπτύξεων και να αναζητηθούν μηχανισμοί αποτελεσματικής προστασίας των γειτονικών περιουσιών από επιπτώσεις που προκύπτουν από γειτνιαζουσες ψηλές αναπτύξεις. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να εξασφαλίζονται μέσω του θεσμικού πλαισίου, ανταποδοτικά οφέλη από τις αναπτύξεις αυτές για την ίδια την πόλη (planning gain) και το περιβάλλον ευρύτερα.

- **Άλλες στρατηγικές που εντόπισε η έρευνα:** Επιπρόσθετες στρατηγικές και προτάσεις, πέρα από τις προαναφερθείσες στην εργασία, που θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στην αιεφόρο και με όρους ανθεκτικότητας διαχείριση του παράκτιου μετώπου της Λεμεσού, είναι οι εξής: Συμμετοχικός σχεδιασμός με σωστούς όρους, συντονισμός υπηρεσιών και κέντρων λήψης αποφάσεων, διαφύλαξη της ταυτότητας του τόπου, σωστή οριοθέτηση μεγάλων έργων αστικών αναπλάσεων (Large Urban Developments) και η θεώρηση των προβλημάτων και των στρατηγικών που σχετίζονται με το παράκτιο μέτωπο, συνδυαστικά με τα προβλήματα που παρουσιάζονται ευρύτερα στην πόλη όπως π.χ. το ζήτημα της προσιτής στέγασης. Άλλες στρατηγικές που θα μπορούσαν να ενισχύσουν την επίτευξη στόχων αιεφορίας και ανθεκτικότητας στην παράκτια ζώνη Λεμεσού είναι η ένταξη των νέων τεχνολογιών στην υπηρεσία της πρόληψης και της αντιμετώπισης εργατικών ατυχημάτων και διαχείρισης κρίσεων σε κρίσιμες περιοχές όπως το λιμάνι Λεμεσού, η διαφύλαξη της αλυσίδας προσβασιμότητας στο παράκτιο μέτωπο και η σύνδεση πόλης και παράκτιου μετώπου με δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας προκειμένου να αποσυμφορηθεί κυκλοφοριακά και η Κεντρική Εμπορική Περιοχή. Στην κατεύθυνση διαμόρφωσης δικτύων βιώσιμης κινητικότητας, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και οι παραποτάμιες/παραρεμάτιες ζώνες των τριών ποταμών/ρεμάτων που διαπερνούν την πόλη (Γαρούλλης, Άμαθος, Βαθκειάς) ως μηχανισμοί σύνδεσης της πόλης με το παράκτιο της μέτωπο μέσω διαμόρφωσης διαδρομών για τον πεζό και το ποδήλατο. Ήδη στον ποταμό Γαρούλλη και στον ποταμό Βαθκειά, έχουν διαμορφωθεί γραμμικά πάρκα για τα οποία όμως θα πρέπει να αυξηθεί η χρήση και επισκεψιμότητά τους και η ενσωμάτωσή τους σε άλλα συνεκτικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων. Συγχρόνως, άλλες στρατηγικές που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μετώπου Λεμεσού είναι ενθάρρυνση συνεργασιών ανάμεσα στις διαφορετικές τοπικές αρχές της Λεμεσού για την υιοθέτηση ενιαίων πολιτικών για το παράκτιο μέτωπο και τη συνεκτικότητα των σχεδιασμών και προγραμματισμών και η επαρκής και έγκαιρη συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών σε διαφανείς διαδικασίες λήψης αποφάσεων.
- **Συνδυαστική θεώρηση διαπιστώσεων γενικού και ειδικού χαρακτήρα:** Συνδυάζοντας τις διαπιστώσεις γενικού και πιο ειδικού χαρακτήρα θα μπορούσαμε να πούμε ότι για τη βέλτιστη ανάπτυξη των αστικών παράκτιων μετώπων και την οργανική τους ένταξη τον ιστό της πόλης και την καθημερινότητα κατοίκων και επισκεπτών, βασικές αρχές χωρικού σχεδιασμού με πρακτική αξία εφαρμογής πρέπει να αποτελούν : α) η αρχή της ενιαίας θεώρησης του χώρου, β) η βαρύτητα της τοπικής διάστασης και γ) η συσχέτιση χωρικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προγραμματισμού (Theodora, Y, 2019 και 2020). Εξίσου σημαντικές αρχές που πρέπει να συνεκτιμηθούν είναι : α) η καθιέρωση ενός συστήματος ολοκληρωμένης διαχείρισης της παράκτιας περιοχής με προληπτική θεώρηση, β) η ενσωμάτωση των αρχών της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης στα Τοπικά Σχέδια και γ) η διασφάλιση της δυνατότητας συμμετοχής όλων των δρώντων στη διαδικασία σχεδιασμού για βέλτιστη διαχείριση χώρου και πόρων (Κοκκώσης, 2018). Παράλληλα, κρίσιμο ρόλο παίζουν : α) η δυναμική συνεκτίμηση των τριών διαστάσεων του θαλάσσιου χώρου (επιφάνεια, στήλη ύδατος και βυθός) και των ασκούμενων πολιτικών του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, β) η διεπιστημονική προσέγγιση του σχεδιασμού και η αξιοποίηση επιστημονικών τομέων όπως της πληροφορικής και της επιστήμης των αποφάσεων. Τέλος, κύρια αρχή σχεδιασμού στα παράκτια αστικά μέτωπο είναι η ενίσχυση της σύνδεσης ανθρώπου με θάλασσα και η ανανοηματοδότηση της σχέσης τους και η καλλιέργεια θαλάσσιας περιβαλλοντικής συνείδησης ευρύτερα (Σιόκουρος, Υφαντής και Μαραγκίδου, 2022).

Συμπερασματικά διαπιστώνεται:

- η σημασία συνεκτίμησης του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου και των στρατηγικών σχεδίων για την αποτελεσματική εκτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης και την προτεραιοποίηση επιλογών παρέμβασης.
- ο ορθολογικός σχεδιασμός της παράκτιας ζώνης Λεμεσού έχει καταλυτική σημασία για τη μετάβαση της πόλης σε κλιματική ουδετερότητα μέχρι το 2030. Απαιτείται επίτευξη και αύξηση του βαθμού συνάφειας ανάμεσα στον παράκτιο και χερσαίο σχεδιασμό της Λεμεσού και κρίσιμα ζητήματα προς αντιμετώπιση στο χερσαίο χώρο θα πρέπει να ενσωματώνονται στην προβληματική και για τον παράκτιο χωρικό σχεδιασμό της πόλης και αντίστροφα.
- η κρισιμότητα ύπαρξης εξειδικευμένων σχεδίων για την παράκτια ζώνη κάθε πόλης σε άρρηκτη σχέση με τον σχεδιασμό της πόλης.
- Η σημασία των νέων τεχνολογιών μπορούν να ενισχύσουν οριζόντια κάθε επιδιωκόμενο στόχο για κλιματική ουδετερότητα και χωρική και κοινωνικο-οικονομική ανθεκτικότητα. Ειδικά ο ψηφιακός μετασχηματισμός πρέπει να στοχεύσει στον περιορισμό κατακερματισμού των υπηρεσιών ρυθμιστικών αρχών λήψης αποφάσεων και να οδηγήσει σε καλύτερο συντονισμό μεταξύ των υπηρεσιών.
- η ανάγκη ορθολογικής προτεραιοποίησης των στόχων για βέλτιστη αξιοποίηση των χρηματοδοτήσεων.

7.2. Νέα πεδία προς διερεύνηση

Μέσα από την ερευνητική αναζήτηση που επιχειρήθηκε με πεδίο μελέτης την πόλη της Λεμεσού και το παράκτιο μέτωπό της, αναδείχθηκαν πεδία που απαιτούν περαιτέρω διερεύνηση σε επόμενη φάση. Σε αυτά τα πεδία ειδικό ενδιαφέρον παρουσιάζει : α) η υιοθέτηση και εφαρμογή της μεθοδολογίας έρευνας που χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα φάση και για τις υπόλοιπες παράκτιες πόλεις της Κύπρου. Στόχος είναι η συγκυριακή θεώρησή τους έτσι ώστε να κατηγοριοποιηθούν τα ζητήματα χωρικής ανάπτυξης και διαχείρισης των παράκτιων μετώπων τους αφενός, και να προτεραιοποιηθούν - κατά περίπτωση - οι σχεδιαστικές επιλογές επίλυσής τους αφετέρου. Θα μπορούσε έτσι να προκύψει μια δεξαμενή στοιχείων που θα μπορούσε να ενημερώνεται και να παρακολουθείται λειτουργώντας ως χωρικό παρατηρητήριο. Σε αυτή την κατεύθυνση θα είχε ενδιαφέρον να αξιοποιηθούν δείκτες μέτρησης της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας των πόλεων του δείγματος, β) η συσχετισμένη παρακολούθηση μεθοδολογιών για τη τυπολόγηση των αστικών παράκτιων μετώπων με χωρικά κριτήρια και η αναζήτηση τρόπων για την αξιοποίησή της ως μέσου αξιολόγησης και παρακολούθησης στο πλαίσιο χάραξης πολιτικών αστικής βιωσιμότητας και διαχείρισης παράκτιων μετώπων, γ) η αναζήτηση ευέλικτων δομών διακυβέρνησης για την αντιμετώπιση των κρίσιμων ζητημάτων που απασχολούν την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό των παράκτιων περιοχών σε συνθήκες κλιματικής και ενεργειακής κρίσης, δ) ο εντοπισμός των παικτών στο σχεδιασμό των αστικών παράκτιων μετώπων μέσα από πιλοτικές διερευνήσεις ώστε να ξανα-ανοίξουν θέματα διασφάλισης συμμετοχικών διαδικασιών όπου οι πολίτες θα έχουν λόγο για την ανάπτυξη των πόλεων του. Ένα ακόμα πεδίο που μπαίνει πρόσφατα στη συζήτηση είναι κι εκείνο της γνώσης και της εμπειρίας που θα προκύψει μέσα από την προετοιμασία των στρατηγικών κλιματικής ουδετερότητας που καταστρώνουν οι πόλεις που επιλέχθηκαν στις 100 έξυπνες κλιματικά ουδέτερες για το 2030. Η Λεμεσός είναι μια από αυτές και θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πρότυπο για άλλες Κυπριακές πόλεις και ευρύτερα.

Σημαντικό πεδίο για μελλοντική διερεύνηση θα αποτελέσει και η αναζήτηση στρατηγικών αξιοποίησης της εμπειρίας που θα αποκτηθεί στα πλαίσια συμμετοχής της Λεμεσού στην ευρωπαϊκή αποστολή, στην πραγματικότητα των υπολοίπων πόλεων της Κύπρου. Παράλληλα, κρίσιμο πεδίο μελλοντικής διερεύνησης αποτελεί και η αναζήτηση μηχανισμών δημιουργίας προσιτής στέγασης και προσιτού

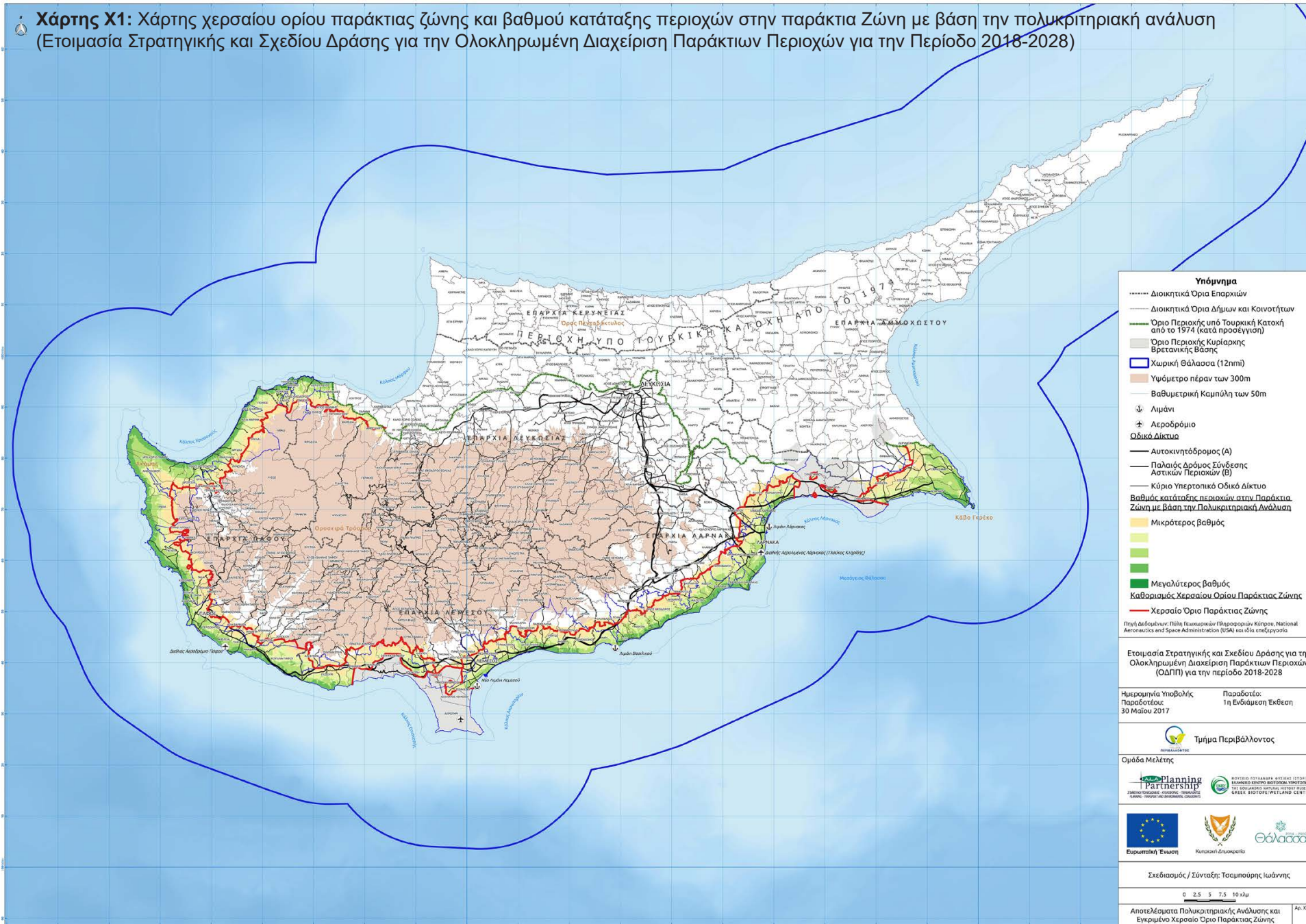
ενοικίου για την περιοχή της Λεμεσού. Ιδιαίτερα χρήσιμη μελλοντική διερεύνηση θα μπορούσε να αποτελέσει και η αναζήτηση μεθόδων εξισορρόπησης της αδυναμίας της Κύπρου να ελέγξει και να διαχειριστεί την παράκτια της ζώνη ενιαία, λόγω του πολιτικού status quo. Επιπρόσθετα, η διερεύνηση εναλλακτικών τρόπων αξιοποίησης/επανάχρησης των ψηλών κτηρίων σε περίπτωση που κάποιο από αυτά περιέλθει σε αχρησία ή εγκατάλειψη θα ήταν επίσης ιδιαίτερα σημαντική.

Πίνακας 3: Αναπτυξιακό προφίλ παράκτιου αστικού μετώπου Λεμεσού - Υφιστάμενοι Τομείς Δραστηριότητας

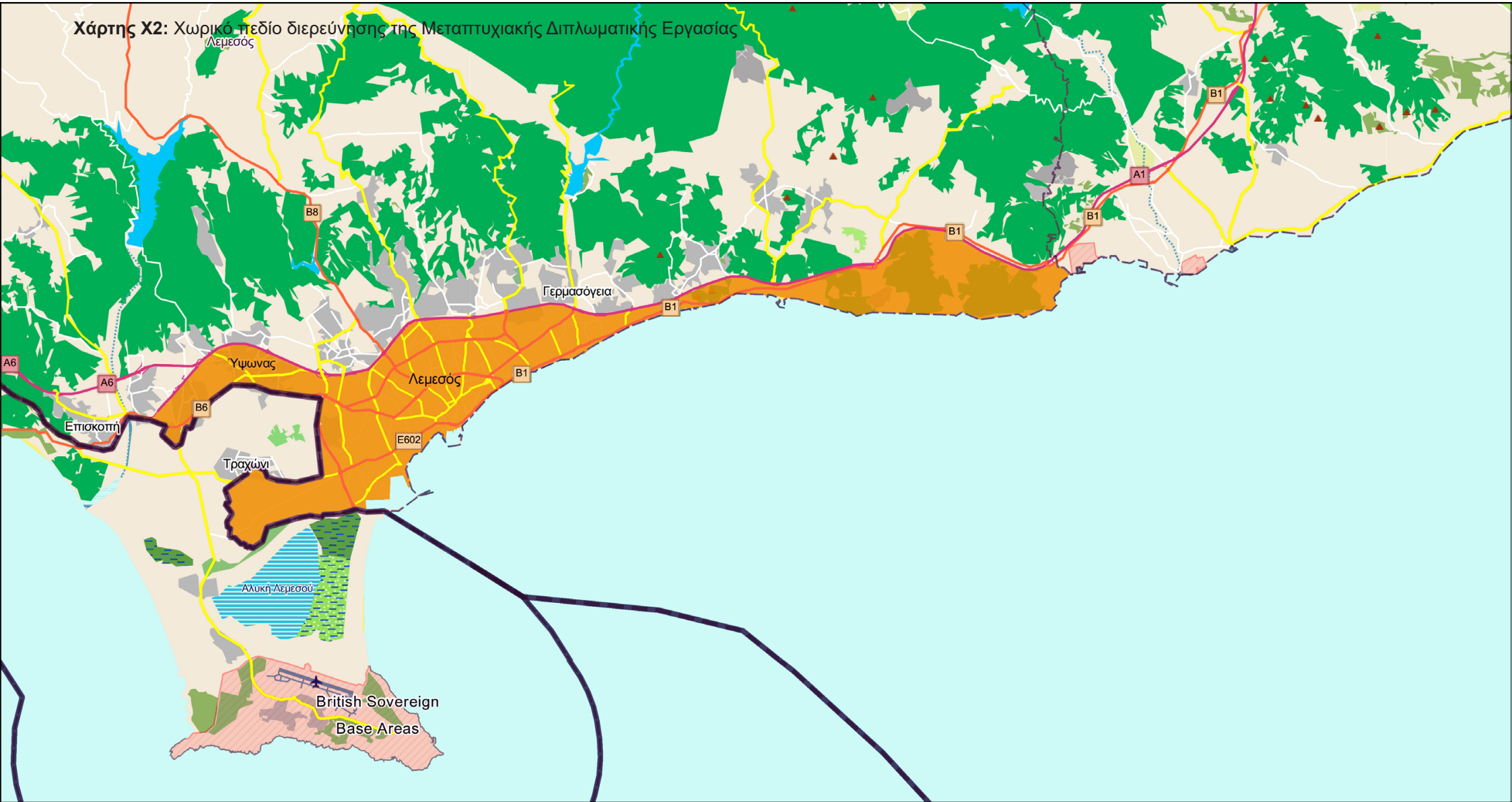
ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΛΙΜΑΝΙ – ΕΜΠΟΡΙΟ – ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ (ΨΗΛΑ ΚΤΗΡΙΑ, ΜΑΡΙΝΑ)
<ul style="list-style-type: none"> - Κυπριακή Ναυτιλία: 11η θέση παγκόσμια και 3η θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση - Στην Κύπρο κατά το 2021, υπήρχαν 275 ναυτιλιακές εταιρείες που εντάσσονταν στο Σύστημα Φόρου Χωρητικότητας - Το 7% του Α.Ε.Π. της Κύπρου, προέρχεται από την Κυπριακή Ναυτιλία (2021) - Στην Κύπρο απασχολούνται σήμερα στην ξηρά πέραν των 9000 ατόμων, ενώ οι ναυτικοί που εργοδοτούνται στα υπό κυπριακής σημαίας πλοία ανέρχονται στις 50000 (2021) - Οι Κύπριοι Σπουδαστές, στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού Κύπρου και Ελλάδας, διπλοασιάστηκαν, από 128 το 2012 στους 269 κατά το έτος 2021, με την Κυβέρνηση να στηρίζει τις ναυτικές σπουδές με υποτροφίες και χορηγίες εκπαίδευσης ύψους 300 χιλιάδων ευρώ ετησίως 	<ul style="list-style-type: none"> - Ο τομέας του τουρισμού είναι ο σημαντικότερος πυλώνας της κυπριακής οικονομίας, με συνεισφορά στο Α.Ε.Π. που ξεπερνά το 10% και προσφορά περισσότερων των 35000 θέσεων εργασίας. (στοιχεία 2021) - Σύμφωνα με την ΑΝΑΔ (2016) ο τομέας του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού, παράγει περίπου το 55% της προστιθέμενης αξίας της γαλάζιας οικονομίας. - Ο θαλάσσιος τουρισμός συνεισφέρει σημαντικά και πολυεπίπεδα στην εθνική οικονομία, και περιλαμβάνει μια σειρά από άμεσες και έμμεσες δραστηριότητες, π.χ. παραλιακά τουριστικά καταλύματα, μαρίνες, πλειάδα θαλάσσιων δραστηριοτήτων (κρουαζιέρες, water sports, καταδύσεις κ.α.), χώρους αναψυχής και εστίασης κ.α. 	<ul style="list-style-type: none"> - Κυπριακό Επενδυτικό Πρόγραμμα ή Κυπριακό Πρόγραμμα Πολιτογραφίσεων με σκοπό την προσέλκυση επενδύσεων στην Κύπρο για την ικανοποίηση της έκτακτης ανάγκης που προέκυψε για οικονομική ανάκαμψη. (Το Κ.Ε.Π. ιδρύθηκε το 2007 και καταργήθηκε το 2020) - Αναπτύχθηκαν ψηλά κτήρια (άνω των 15 ορόφων) στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού, χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό και χωρίς να υπάρχει ενιαία πολιτική για τα ψηλά κτήρια σε συνάφεια με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου και ειδικότερα σε μια ευάλωτη περιοχή όπως το παράκτιο μέτωπο της πόλης
<ul style="list-style-type: none"> - Η Κύπρος συγκαταλέγεται στις χώρες που ηγούνται των εξελίξεων στην ναυτιλία, έχοντας ενεργό ανάμειξη στις αποφάσεις που λαμβάνονται από διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ, ο ΙΛΟ και η Ευρωπαϊκή Ένωση ενώ επίσης έχει και διεθνή παρουσία μέσω των ναυτιλιακών της γραφείων στον Πειραιά, στο Λονδίνο, στο Αμβούργο, στο Ρότερνταμ, στη Νέα Υόρκη και στις Βρυξέλλες, προσφέροντας υπηρεσίες στα πλοία που υψώνουν την Κυπριακή Σημαία και εκτός της κυπριακής επικράτειας. (Σταύρου, 2022) 	<h4 data-bbox="808 639 1406 667">ΑΛΙΕΙΑ, ΙΧΘΥΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ, ΥΔΑΤΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ</h4> <ul style="list-style-type: none"> - Παράκτια αλιεία, αλιεία τρατών βυθού και αλιεία πολυδύναμων σκαφών - Η αλιευτική διαχείριση, οι κρατικοί κανονισμοί για τη θάλασσα και η ιχνηλασιμότητα των αλιευτικών δραστηριοτήτων στις θάλασσες σήμερα - Ο τομέας της αλιείας δεν συνεισφέρει σημαντικά (λιγότερο από 0,5%) στο Κυπριακό ΑΕΠ. Ωστόσο, είναι ένας σημαντικός τομέας για τις εξαρτώμενες από την αλιεία περιοχές 	<h4 data-bbox="1406 639 2007 667">ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ</h4> <ul style="list-style-type: none"> - Πολιτιστικές εκδηλώσεις και εκθέσεις στο χώρο του παλιού λιμανιού και της μαρίνας - Εγκαταστάσεις εστίασης και αναψυχής - Εμπορικά καταστήματα και κέντρα ευεξίας - Αθλητικές δραστηριότητες στο πολυλειτουργικό παραθαλάσσιο πάρκο Λεμεσού - Το παράκτιο μέτωπο ως βιωματική εμπειρία
<ul style="list-style-type: none"> - Ένας σημαντικός αριθμός εταιρειών στην Κύπρο, παρέχει υπηρεσίες ναυαγίας και χρηματοοικονομικές/συμβουλευτικές υπηρεσίες. Όπως επισημαίνεται στα στοιχεία από το Υφυπουργείο Ναυτιλίας, οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Κύπρο εργοδοτούν περίπου 9.000 άτομα και αυτός ο αριθμός αντιπροσωπεύει το 3% του εργατικού δυναμικού. (Σταύρου, 2022) Σημειώνεται επίσης ότι οι πλείστες αυτές εταιρείες έχουν τα γραφεία τους στη Λεμεσό και, εκτός από τα άτομα που εργοδοτούνται από τις εταιρείες αυτές, σημαντικός αριθμός ατόμων που εργοδοτούνται σε λογιστικά και δικηγορικά γραφεία και γραφεία συμβουλευτικών υπηρεσιών ειδικεύονται σε θέματα ναυτιλίας, με αποτέλεσμα ο αριθμός των ατόμων που ασχολούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία να είναι πολύ μεγαλύτερος. (Σταύρου, 2022) 	<h4 data-bbox="808 887 1406 914">ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ</h4> <ul style="list-style-type: none"> - Ερευνητικά προγράμματα και συνέδρια από πανεπιστήμια και οργανισμούς, για το παράκτιο μέτωπο Λεμεσού και τη διαχείρισή του με όρους αειφορίας (βλ. Blue Limassol Forum 2020 και Blue Limassol Forum 2022 από Δήμο Λεμεσού και Πανεπιστήμιο Frederick και Blue Limassol Environmental Risk Assessment από Δήμο Λεμεσού και Πανεπιστήμιο Frederick και Maritime Cyprus Conference από το Υφυπουργείο Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας) 	<h4 data-bbox="1406 887 2007 914">ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ</h4> <ul style="list-style-type: none"> - Ενεργειακό Κέντρο Βασιλικού - Cyprus LNG Import Terminal - Ηλεκτροπαραγωγικός Σταθμός Α.Η.Κ. Βασιλικού - Τιμμεντοποιία Βασιλικού (χερσαίες και λιμενικές εγκαταστάσεις) - Εγκαταστάσεις θερματικού αποθήκευσης και διακίνησης υγρών καυσίμων Βασιλικού - Ζώνη εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών - Ζώνη Προστασίας πλάτους 500 m γύρω από τη ζώνη LNG και πλάτους 400 m γύρω από τη ζώνη αποθήκευσης προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου.
	<h4 data-bbox="808 1378 1406 1406">ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ</h4> <ul style="list-style-type: none"> - Διαχείριση ενάλιων αρχαιοτήτων: Πρόγραμμα "Cyprus Coastal Assessment Project (CCAP)" για τη χαρτογράφηση και καταγραφή των ενάλιων και παράκτιων αρχαιολογικών θέσεων της Κύπρου - Παράκτιο οικισμοί και κτίσματα (π.χ. αρχαίο λιμάνι Αμαθούντας) - Βιομηχανική κληρονομιά στο παράκτιο μέτωπο Λεμεσού ανάμεσα στο νέο λιμάνι και τη μαρίνα Λεμεσού, BROWNFIELDS 	

πηγή πίνακα: ίδια επεξεργασία

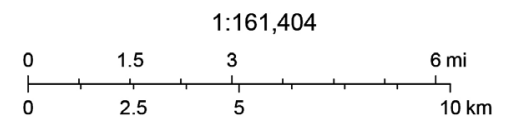


Χάρτης Χ2: Χωρικό πεδίο διερεύνησης της Μεταπτυχιακής Διπλωματικής Εργασίας



4/19/2022
ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΧΩΡΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ:

 ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΩΡΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ
ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ



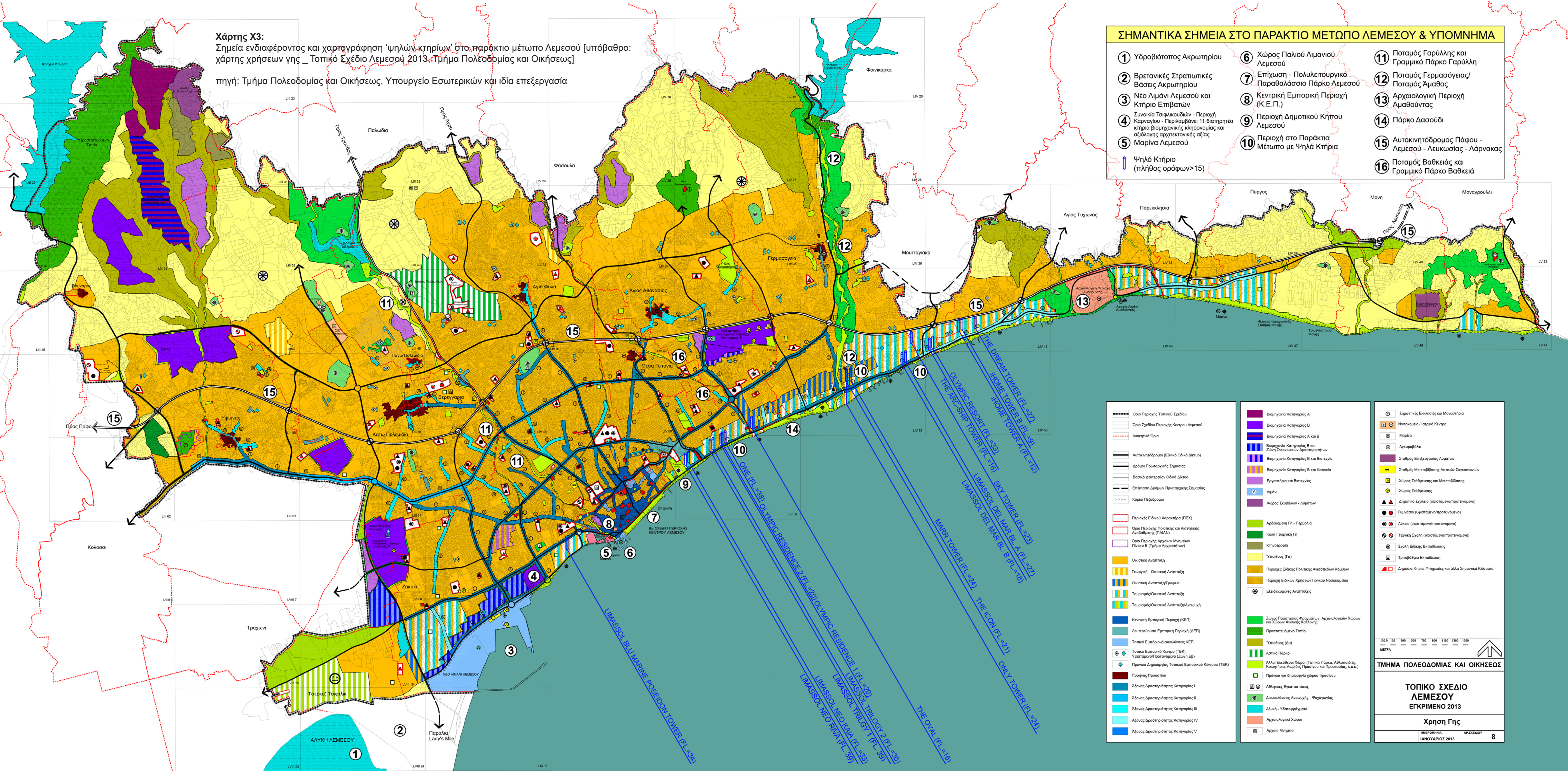
Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

Χάρτης Χ3:
Σημεία ενδιαφέροντος και χαρτογράφηση 'ψηλών κτηρίων' στο παρακτίο μέτωπο Λεμεσού [υπόβαθρο: χάρτης χρήσεων γης _ Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως]

πηγή: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Υπουργείο Εσωτερικών και ίδια επεξεργασία

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΛΕΜΕΣΟΥ & ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- 1 Υδροβιότοπος Ακρωτηρίου
- 2 Βρετανικές Στρατιωτικές Βάσεις Ακρωτηρίου
- 3 Νέο Λιμάνι Λεμεσού και Κτήριο Επιβατών
- 4 Συνοικία Ταφλοκιδιών - Περιοχή Καρναγίου - Περιλαμβάνει 11 διατηρήτέα κτήρια βιομηχανικής κληρονομιάς και αξιολογής αρχιτεκτονικής αξίας
- 5 Μαρίνα Λεμεσού
- 6 Χώρος Παλιού Λιμανιού Λεμεσού
- 7 Επίχωση - Πολυλειτουργικό Παραθαλάσσιο Πάρκο Λεμεσού
- 8 Κεντρική Εμπορική Περιοχή (Κ.Ε.Π.)
- 9 Περιοχή Δημοτικού Κήπου Λεμεσού
- 10 Περιοχή στο Παράκτιο Μέτωπο με Ψηλά Κτήρια
- 11 Ποταμός Γαρούλλης και Γραμμικό Πάρκο Γαρούλλη
- 12 Ποταμός Γερμασόγιας/ Ποταμός Άμαθος
- 13 Αρχαιολογική Περιοχή Αμαθούντας
- 14 Πάρκο Δασούδι
- 15 Αυτοκινητόδρομος Πάφου - Λεμεσού - Λευκωσίας - Λάρνακας
- 16 Ποταμός Βαθειάς και Γραμμικό Πάρκο Βαθειά



<ul style="list-style-type: none"> --- Οριο Περιοχών Τοπικού Σχεδίου --- Οριο Σχεδίου Περιοχών Κέντρου Λεμεσού --- Διακριτικά Ορια --- Αυτοκινητόδρομοι (Εθνικό Οδικό Δίκτυο) --- Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας --- Βασικό Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο --- Επέκταση Δρόμων Πρωταρχικής Σημασίας --- Κύριοι Πεζόδρομοι --- Περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα (ΠΕΧ) --- Οριο Περιοχής Ποιοτικής και Αισθητικής Αναβάθμισης (ΠΑΙΑΝ) --- Οριο Περιοχής Αρχαίων Μνημείων Πλάνα Β (Τμήμα Αρχαιοτήτων) --- Οικιστική Ανάπτυξη --- Γεωργική - Οικιστική Ανάπτυξη --- Οικιστική Ανάπτυξη/Γραφεία --- Τουρισμός/Οικιστική Ανάπτυξη --- Τουρισμός/Οικιστική Ανάπτυξη/Αναμνηχ --- Κεντρική Εμπορική Περιοχή (ΚΕΠ) --- Δευτερεύουσα Εμπορική Περιοχή (ΔΕΠ) --- Τοπικό Εμπόριο-Διακολλήσεις ΚΕΠ --- Τοπικό Εμπόριο Κέντρο (ΤΕΚ) --- Υψηλά κτίρια/Προτεινόμενο (Ζώνη ΕΒ) --- Πρόνοια Δημοσίου/Τοπικού Εμπορικού Κέντρου (ΤΕΚ) --- Πυρίνας Προστασίας --- Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας I --- Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας II --- Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας III --- Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας IV --- Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας V 	<ul style="list-style-type: none"> --- Βιομηχανία Κατηγορίας Α --- Βιομηχανία Κατηγορίας Β --- Βιομηχανία Κατηγορίας Α και Β --- Βιομηχανία Κατηγορίας Β και Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων --- Βιομηχανία Κατηγορίας Β και Βιοτεχνία --- Βιομηχανία Κατηγορίας Β και Κατοικία --- Εργαστήρια και Βιοτεχνίες --- Λιμάνι --- Χώρος Σειρήνων - Λιμάνων --- Αρδεύσιμη Γη - Παρβόλια --- Καλή Γεωργική Γη --- Κτηνοτροφία --- Υψιβάς (Γα) --- Περιοχές Ειδικής Πολιτικής Αναστέψων Κόμβων --- Περιοχές Ειδικών Χρήσεων Γενικού Νοσοκομείου --- Εξειδικευμένες Αναπτύξεις --- Ζώνες Προστασίας Φραγμάτων, Αρχαιολογικών Χώρων και Χώρων Φυσικής Καλλονής --- Προστατευμένο Τοπίο --- Υψιβάς (Δα) --- Αστικό Πάρκο --- Άλλοι Ελεύθεροι Χώροι (Τοπικά Πάρκα, Αθλητικές Κοιμητριά, Λιβάδες, Πρασίνος και Προστασίας, κ.ο.κ.) --- Πρόνοια για δημιουργία χώρου πρασίνου --- Αθλητικές Εγκαταστάσεις --- Διεθνώνων Αναψυχής - Ψυχαγωγίας --- Αλιεία - Υδατοφάρμακα --- Αρχαιολογικοί Χώροι --- Αρχαία Μνημεία 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Σημαντικές Εκκλησίες και Μοναστήρια ⊕ Νοσοκομείο / Ιατρικό Κέντρο ⊙ Μαρίνα ⊙ Αερομυλόλο ⊙ Σταθμός Επιχειρήσεων Λιμάνων ⊙ Σταθμός Μετεπιβίβασης Αστικών Συγκοινωνιών ⊙ Χώρος Στάθμευσης και Μετεπιβίβασης ⊙ Χώρος Στάθμευσης ▲ Δημοτικό Σχολείο (υφιστάμενο/προτεινόμενο) ● Γυμνασία (υφιστάμενο/προτεινόμενο) ● Λαϊκό (υφιστάμενο/προτεινόμενο) ⊙ Τεχνική Σχολή (υφιστάμενο/προτεινόμενο) ⊙ Σχολή Ειδικής Εκπαίδευσης ⊙ Τριτοβάθμια Εκπαίδευση ⊙ Δημοσία Κτήρια, Υπηρεσίες και άλλα Σημαντικά Κτίσματα
---	---	--

100 0 100 300 500 700 900 1100 1300 1500
ΜΕΤΡΑ

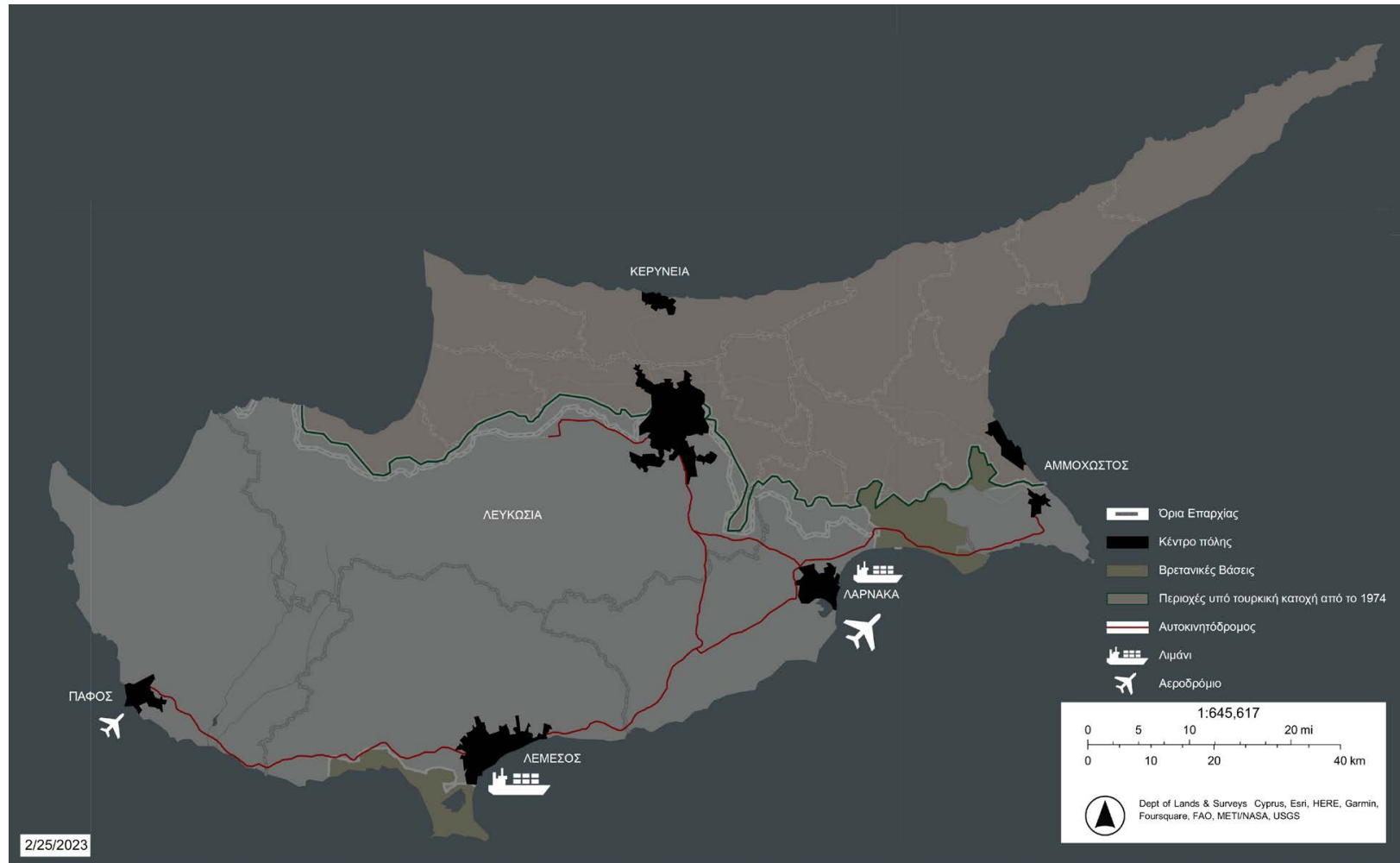
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΜΕΣΟΥ
ΕΓΚΡΙΜΕΝΟ 2013

Χρήση Γης

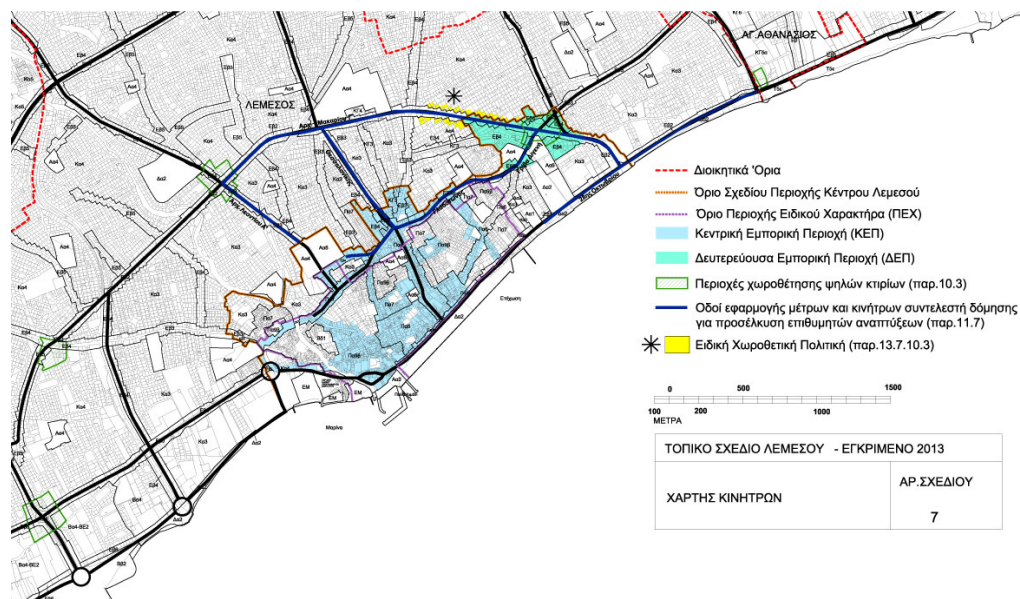
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2013
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝ: 8

Χάρτης Χ4:
Χάρτης σημαντικών σημείων στην Κύπρο



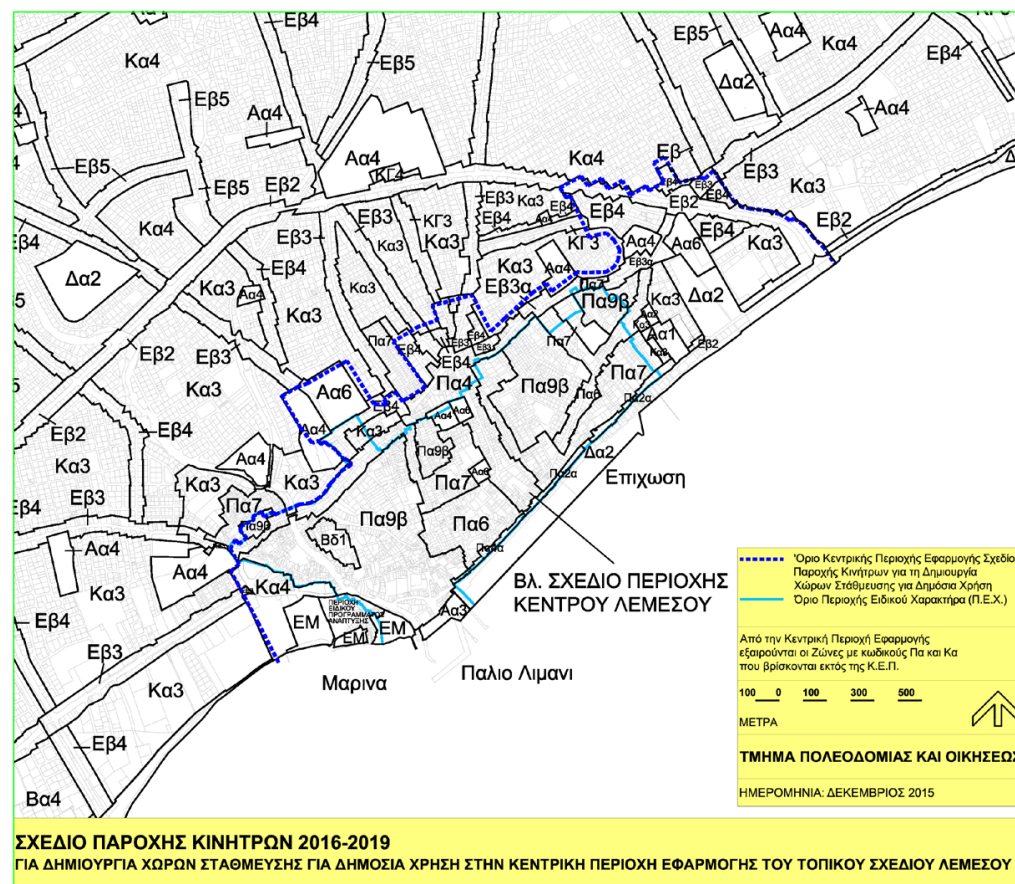
πηγή: ArcGIS, Esri, Dept of Lands & Surveys Cyprus, HERE, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS

Χάρτης Χ5: Χάρτης Κινήτρων (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013 - Σχ. 7)

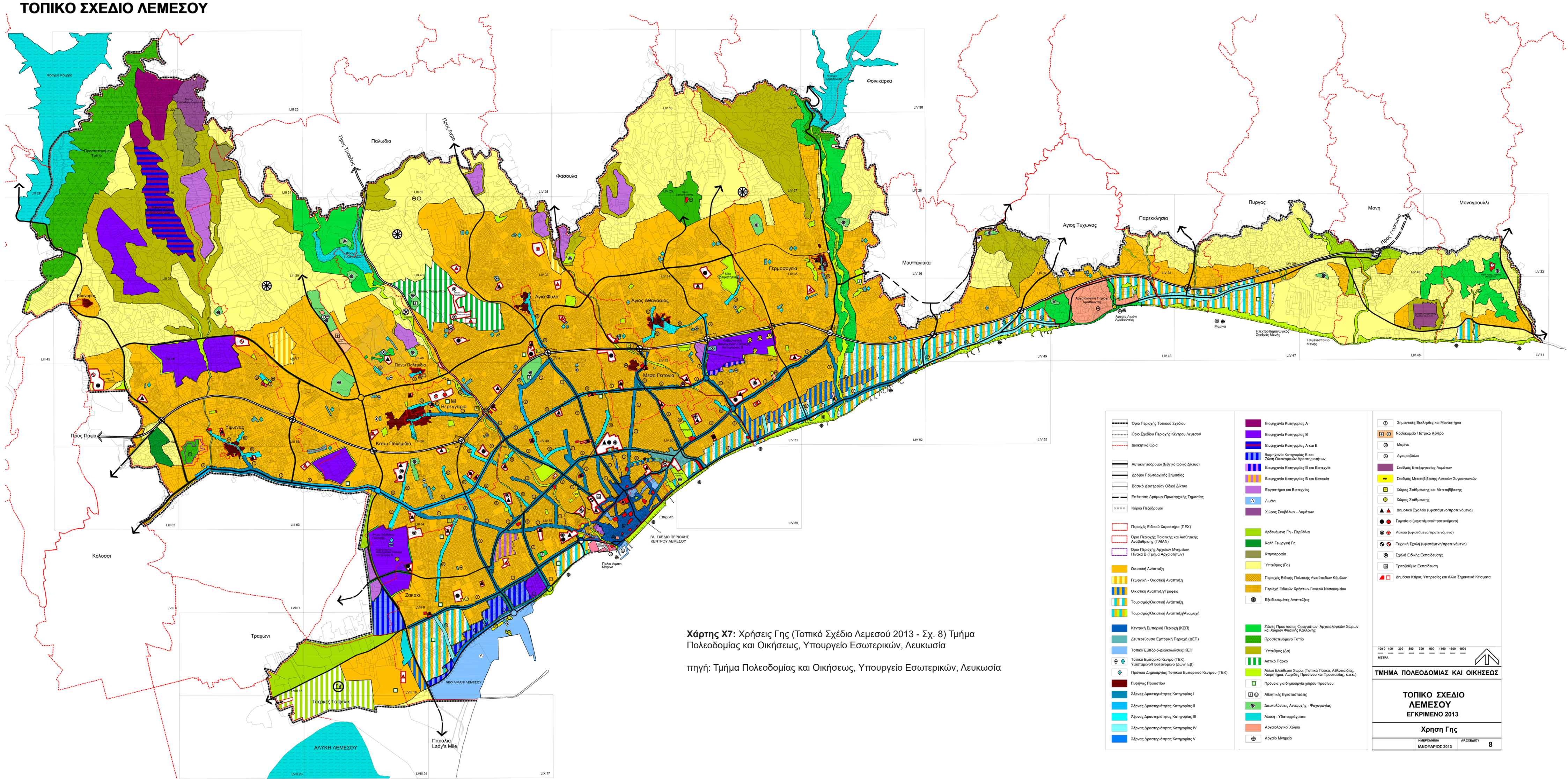


πηγή: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία

Χάρτης Χ6: Σχέδιο Παροχής Κινήτρων 2016-2019 (Δεκ. 2015)



πηγή: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία



Χάρτης Χ7: Χρήσεις Γης (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2013 - Σχ. 8) Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία

πηγή: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία

<ul style="list-style-type: none"> Όριο Περιοχής Τοπικού Σχεδίου Όριο Σχεδίου Περιοχής Κέντρου Λεμεσού Διακεντρικά Όρια Αυτοκινητόδρομο (Εθνικό Οδικό Δίκτυο) Δρόμοι Πρωταρχικής Σημείωσης Βασικό Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο Επέκταση Δρόμων Πρωταρχικής Σημείωσης Κύρια Πεζόδρομα Περιοχή Ειδικού Χαρακτήρα (ΠΕΧ) Όριο Περιοχής Ποσειδών και Αναθητικής Αναβάθμισης (ΠΙΑΑΝ) Όριο Περιοχής Αρχαίων Μνημίων Πίνακα Β (Τμήμα Αρχαιοτήτων) Οικιστική Ανάπτυξη Γεωργική - Οικιστική Ανάπτυξη Οικιστική Ανάπτυξη/Γραφεία Τουριστικό/Οικιστική Ανάπτυξη Τουριστικό/Οικιστική Ανάπτυξη/Αναψυχή Κεντρική Εμπορική Περιοχή (ΚΕΠ) Δευτερεύουσα Εμπορική Περιοχή (ΔΕΠ) Τοπικό Εμπορικό-Διακομίσιας ΚΕΠ Τοπικό Εμπορικό Κέντρο (ΤΕΚ), Υποστηρικτικό/Προστασία Ζώνη (ΕΒ) Πρόνοια Δημοσιότητας Τοπικού Εμπορικού Κέντρου (ΤΕΚ) Πυρργός Προστασίας Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας I Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας II Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας III Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας IV Αξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας V 	<ul style="list-style-type: none"> Βιομηχανία Κατηγορίας Α Βιομηχανία Κατηγορίας Β Βιομηχανία Κατηγορίας Α και Β Βιομηχανία Κατηγορίας Β και Ζώνη Οικιστικών Δραστηριοτήτων Βιομηχανία Κατηγορίας Β και Βιοτεχνία Βιομηχανία Κατηγορίας Β και Κατοικία Εργαστήρια και Βιοτεχνίες Λιμνί Χώρος Σκυβάλων - Λιμνίων Αρδευόμενη Γη - Παρόδια Καλή Γεωργική Γη Κτηνοτροφία Υπαθαβός (Γα) Περιοχή Ειδικής Πολιτικής Αναστήσεως Κάβλων Περιοχή Ειδικών Χρήσεων Γενικού Νοσοκομείου Εξειδικευμένες Αναπτύξεις Ζώνες Προστασίας Φραγμάτων, Αρχαιολογικών Χώρων και Χώρων Φυσικής Καλλονής Προστατευόμενο Τοπίο Υπαθαβός (Δα) Αστικό Πάρκο Άλλοι Ελεύθεροι Χώροι (Τοπικά Πάρκα, Αθλοπαιδική Κομητίτσα, Λιβάδις Πρασίνου και Προστασίας, κ.ο.κ.) Πρόνοια για δημιουργία χώρου πρασίνου Αθλητικές Εγκαταστάσεις Διακομίσιας Αναψυχής - Ψυχαγωγίας Αλιεϊκή - Υδατοαφάρματα Αρχαιολογικοί Χώροι Αρχαίο Μνημείο 	<ul style="list-style-type: none"> Σημαντικές Εκκλησίες και Μοναστήρια Νοσοκομείο / Ιατρικό Κέντρο Μαρίνα Αγκυροβόλο Σταθμός Επεξεργασίας Λιμνίων Σταθμός Μετεπιβίβασης Αστικών Συγκοινωνιών Χώρος Στάθμευσης και Μετεπιβίβασης Χώρος Στάθμευσης Δημοτικό Σχολείο (υφιστάμενο/προτεινόμενο) Γυμνάσιο (υφιστάμενο/προτεινόμενο) Λύκειο (υφιστάμενο/προτεινόμενο) Τεχνική Σχολή (υφιστάμενο/προτεινόμενη) Σχολή Ειδικής Εκπαίδευσης Τριτοβάθμια Εκπαίδευση Δημόσια Κτίρια, Υπηρεσίες και άλλα Σημαντικά Κτίσματα
--	--	---

100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400
ΜΕΤΡΑ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ

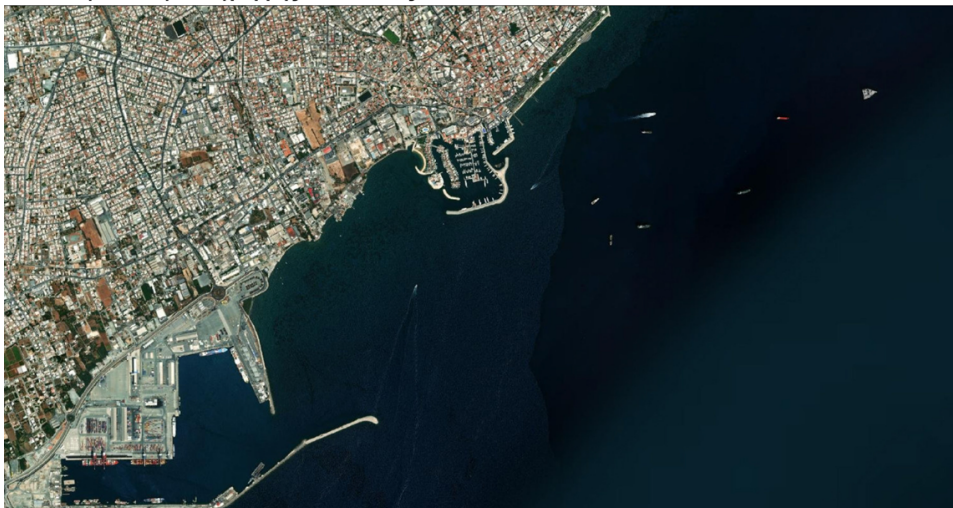
ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΜΕΣΟΥ
ΕΓΚΡΙΜΕΝΟ 2013

Χρήση Γης

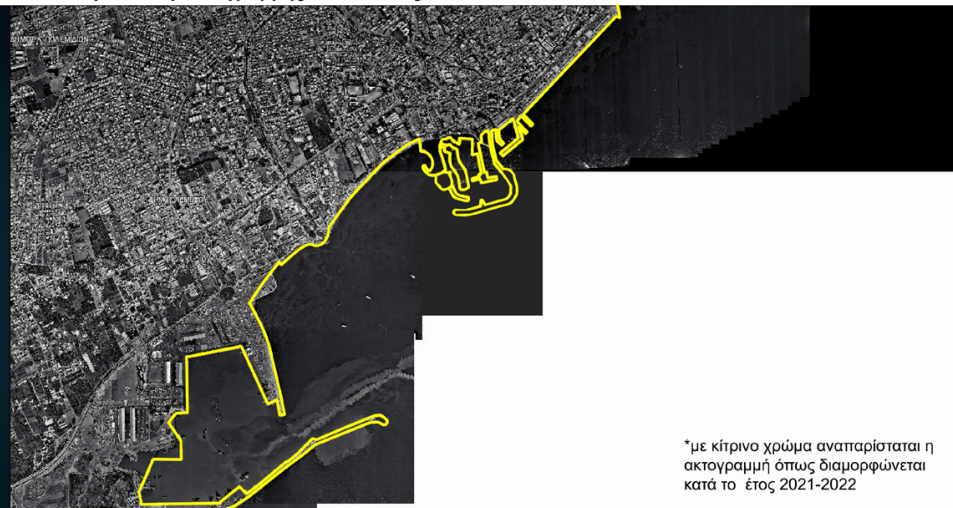
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2013
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ: 8

ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΛΕΜΕΣΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2021, 2009-2013, 1993, 1963

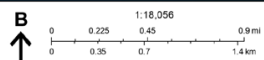
Αναπαράσταση Ακτογραμμής κατά το έτος 2021



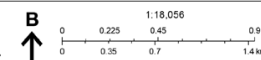
Αναπαράσταση Ακτογραμμής κατά το έτος 1993



πηγή υποβάθρου δορυφορικών εικόνων από ArcGIS Online:
Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA,
USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

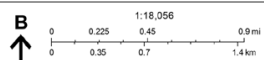


πηγή υποβάθρου ορθοφωτογραφιών 1993:
Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία και ίδια επεξεργασία, Ανακτήθηκε στις 14 Απριλίου 2022 από [https://eservices.dls.moi.gov.-cy/#/national/geoportalmapviewer](https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer)

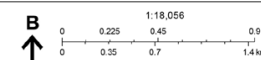


*με κίτρινο χρώμα αναπαρίστανται η ακτογραμμή όπως διαμορφώνεται κατά το έτος 2021-2022

Δορυφορικές Εικόνες Τμήματος Κτηματολογίου και Χωρομετρίας κατά τα έτη 2009-2013



Αναπαράσταση Ακτογραμμής κατά το έτος 1963



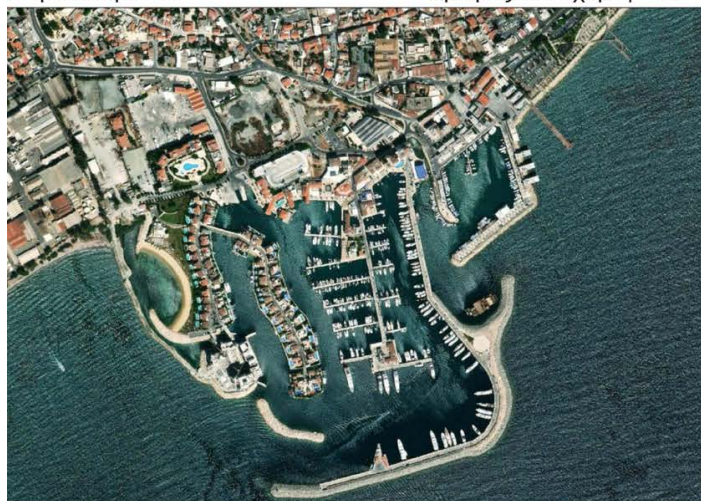
*με κίτρινο χρώμα αναπαρίστανται η ακτογραμμή όπως διαμορφώνεται κατά το έτος 2021-2022

*με κίτρινο χρώμα αναπαρίστανται η ακτογραμμή όπως διαμορφώνεται κατά το έτος 2021-2022

πηγή υποβάθρου δορυφορικών εικόνων 2009-2013:
Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία και ίδια επεξεργασία, Ανακτήθηκε στις 14 Απριλίου 2022 από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer>

πηγή υποβάθρου ορθοφωτογραφιών 1963:
Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας, Υπουργείο Εσωτερικών, Λευκωσία και ίδια επεξεργασία, Ανακτήθηκε στις 14 Απριλίου 2022 από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer>

Εικόνα 5
Μαρίνα Λεμεσού



ArcGIS Online, Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, & the GIS User Community. (χ.χ.). [Αεροφωτογραφία της περιοχής της Μαρίνας Λεμεσού]. Ανακτήθηκε Μάρτιος 1, 2022, από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmviewer>

Εικόνα 8
Ενεργειακό Κέντρο Βασιλικού



ArcGIS Online, Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, & the GIS User Community. (χ.χ.). [Αεροφωτογραφία της περιοχής του Ενεργειακού Κέντρου Βασιλικού]. Ανακτήθηκε Μάρτιος 1, 2022, από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmviewer>

αριθμός στον χάρτη **5**

Εικόνα 6
Χώρος Παλιού Λιμανιού Λεμεσού



Solomou, C. (2016). Regeneration of the Old Port of Limassol [Αρχιτεκτονική Φωτογραφία, αρχιτέκτονας: Chrysanthos E. Chrysanthou & Associates]. EUmiesaward. <https://miesarch.com/work/3417>

Εικόνα 9
Ψηλά Κτήρια στο Παράκτιο Μέτωπο Λεμεσού



Ψηλά Κτήρια στο Παράκτιο Μέτωπο Λεμεσού
πηγή: προσωπικό αρχείο

Εικόνα 7
Νέο Λιμάνι Λεμεσού και Κτήριο Επιβατών



Irwinkritioti.architecture. (χ.χ.). Κτήριο επιβατών στο Νέο Λιμάνι Λεμεσού [Αρχιτεκτονική Φωτογραφία, αρχιτέκτονας: irwinkritioti.architecture]. irwinkritioti.architecture. <https://www.irwinkritioti.com/projects>

Εικόνα 10
Συνοικία Τσιφλικουδιών - Περιοχή Καρναγίου. Αποθήκη Χαρουπιών της Συνεργατικής Ένωσης Διαθέσεως Χαρουπιών



Μεσαρίτης, Γ. (2011). Αποθήκη Χαρουπιών της Συνεργατικής Ένωσης Διαθέσεως Χαρουπιών [Αρχιτεκτονική Φωτογραφία, αρχιτέκτονας: Φοίβος Πολυδωρίδης, πολιτικός μηχανικός: Ανδρέας Παπαδόπουλος]. Ανακτήθηκε Ιούνιος 7, 2022, από <https://www.facebook.com/photo/?fbid=10156419497937211&set=gm.1890161264612361>

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Ελληνόγλωσσες Βιβλιογραφικές Αναφορές

- Αναστασιάδης, Ν. (2021, Οκτώβριος 12). *Ομιλία του Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Νίκου Αναστασιάδη στην παρουσίαση της μακροχρόνιας στρατηγικής για την κυπριακή ναυτιλία*. Γραφείο Τύπου και Πληροφοριών. Ανακτήθηκε Ιούνιος 9, 2022, από <https://www.pio.gov.cy/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%B8%CE%AD%CE%BD%CF%84%CE%B1-%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF.html?id=23291#flat>
- Αχνιώτης, Η., Μαρκίδης, Α., & Νικολάου, Λ. (2017). *Η πολιτική του Ε.Τ.Ε.Κ. για τα ψηλά κτίρια: Ψηλά κτήρια στην Κύπρο - Μόδα, κερδοσκοπία ή αναγκαιότητα; Διαπιστώσεις - Συμπεράσματα – Εισηγήσεις*. Λευκωσία: Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου.
- Βασενχόβεν, Λ. (2017). *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: Ευρώπη και Ελλάδα* (1^η έκδοση). Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης
- Βασενχόβεν, Λ. (2018). *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Χωροταξίας*. Στο Κ. Σερράος & Δ. Μέλισσας (Επιμ.), *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός* (σσ. 13-37). Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Γενική Διεύθυνση Ανάπτυξης, Υπουργείο Οικονομικών, Κυπριακή Δημοκρατία. (χ.χ.). *Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας Κύπρου*. Πύλη Ενημέρωσης Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από <https://www.fundingprogrammesportal.gov.cy/en/program-major-category/cy-cyprus-recovery-and-resilience-plan/>
- Δήμος Λεμεσού. (2020). *Blue Limassol Forum 2020: Για ένα αειφόρο παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον*. <https://www.limassol.org.cy/el/blue-limassol-forum-2020-participants>
- Δήμος Λεμεσού. (χ.χ.). *Ευρωπαϊκά Προγράμματα*. Δήμος Λεμεσού. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από <https://www.limassol.org.cy/el/Evrvpaika-Programmata>
- Ευθυμίου, Η. (2021). *Επείγει για developers το νέο επενδυτικό πρόγραμμα*. Ανάκτηση Φεβρουάριος 3, 2022, από <https://www.stockwatch.com.cy/el/article/epiheiriseis-oikonomia/epigei-gia-developers-neo-ependytiko-programma>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (χ.χ.). *Αποστολή "κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις": 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030 - από τους πολίτες για τους πολίτες*. Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/funding/documents/ec_rtd_mission-cities-citizens-summary_el.pdf
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2021, Αύγουστος 27). *"Ορίζων Ευρώπη"*. Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/horizon-europe_el
- Καραμοντάνη, Α., Μουρμούρη, Α., Κουντούρη, Φ., Φραγκόπουλος, Γ., Μιχαήλ, Μ., & Βιολάρη, Χ. (2021). *Μελέτη για τη Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού*, (Β' Παραδοτέο) Α.Λ.Α. Planning Partnership Consultancy L.L.C. Λεμεσός: Υφυπουργείο Ναυτιλίας.
- Κλόκκαρης, Ε. (2018). *Πολεοδομία και η Έννοια της Συμπαγούς Πόλης: Η Κυπριακή Πραγματικότητα*. Στο Ν. Πατσαβός & Ι. Πισσούριος (Επιμ.), *Το Παράδειγμα της Κυπριακής Πόλης. Ζητήματα Αστικότητας στον Χωρικό Σχεδιασμό* (σσ. 75-95). Λευκωσία & Αθήνα: Έκδοση Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Κύπρου & ΔΟΜΕΣ
- Κοκκώσης, Χ. (2018). *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων*

περιοχών: προοπτικές και προκλήσεις. Στο Κ. Σερράος & Δ. Μέλισσας (Επιμ.), *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός* (σσ. 67-73). Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.

- Κοκόσης, Γ. (2023). Η Ανάπτυξη της Γνώσης του Θαλάσσιου Χώρου στην Κύπρο. Στο Γ. Παυλογεωργάτος, Κ. Αλιούρης, Ν. Ιωάννου & Δ. Χατζημιτσής (Επιμ.), *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα και την Κύπρο* (σσ. 339-360). Αθήνα: Προπομπός
- Κυπριακή Δημοκρατία & Ευρωπαϊκή Ένωση. (χ.χ.). *Προς την πράσινη ανάπτυξη: Ταχεία μετάβαση σε μια Πράσινη οικονομία - Βιώσιμες Μεταφορές*. Κύπρος - το αύριο: Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από <http://www.cyprus-tomorrow.gov.cy/cypresidency/kyprostoavnrio.nsf/All/8A325F03BFF9BA5AC22586CF003D9A31?OpenDocument>
- Κυπριακή Δημοκρατία & Ευρωπαϊκή Ένωση. (χ.χ.). *Προς την πράσινη ανάπτυξη: Ταχεία μετάβαση σε μια Πράσινη οικονομία - Κλιματική ουδετερότητα, ενεργειακή απόδοση και διεύθυνση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας - ΑΠΕ*. Κύπρος - το αύριο: Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από <http://www.cyprus-tomorrow.gov.cy/cypresidency/kyprostoavnrio.nsf/All/EA70B5E1B3D68ADBC22586CF003D728A?OpenDocument>
- Κυπριακή Δημοκρατία & Ευρωπαϊκή Ένωση. (χ.χ.). *Προς την πράσινη ανάπτυξη: Ταχεία μετάβαση σε μια Πράσινη οικονομία*. Κύπρος - το αύριο: Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από http://www.cyprus-tomorrow.gov.cy/cypresidency/kyprostoavnrio.nsf/axis01b_el/axis01b_el?opendocument
- Κυπριακή Δημοκρατία & Ευρωπαϊκή Ένωση. (χ.χ.). *Προς τον ψηφιακό μετασχηματισμό: Προς μια ψηφιακή εποχή - Αναβάθμιση υποδομής για συνδεσιμότητα*. Κύπρος - το αύριο: Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από <http://www.cyprus-tomorrow.gov.cy/cypresidency/kyprostoavnrio.nsf/All/F7C1E3F22BC0FAAAC22586D2002A35A6?OpenDocument>
- Κωνσταντινίδης, Γλ. (2018). Οι Αιτίες και οι Επιπτώσεις της Αστικής Διάχυσης. Στο Ν. Πατσαβός και Ι. Πισσούριος (Επιμ.), *Το Παράδειγμα της Κυπριακής Πόλης. Ζητήματα Αστικότητας στον Χωρικό Σχεδιασμό* (σσ. 49-73). Λευκωσία & Αθήνα: Έκδοση Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Κύπρου & ΔΟΜΕΣ
- Κωνσταντίνου, Ε. & Παυλίδης, Γ. (2020). *Οι αστικές αναπλάσεις στη σύγχρονη πολεοδομική πρακτική: Το παράκτιο μέτωπο της Λεμεσού*. (Προπτυχιακή Ερευνητική Εργασία). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα
- Μενελάου, Α. & Πανεπιστήμιο Frederick. (2020). *Έρευνα Απόψεων Πολιτών για το Παράκτιο και Θαλάσσιο Περιβάλλον Λεμεσού*. Λεμεσός: Πανεπιστήμιο Frederick
- Μεσαρίτης, Γ. (2011). *Αποθήκη Χαρουπιών της Συνεργατικής Ένωσης Διαθέσεως Χαρουπιών* [Αρχιτεκτονική Φωτογραφία, αρχιτέκτονας: Φοίβος Πολυδωρίδης, πολιτικός μηχανικός: Ανδρέας Παπαδόπουλος]. Ανακτήθηκε Ιούνιος 7, 2022, από <https://www.facebook.com/photo/?fbid=10156419497937211&set=gm.1890161264612361>
- Νεοκλέους, Δ. (2022). *Ο ανταγωνισμός των μεγάλων και περιφερειακών δυνάμεων για τον έλεγχο της ανατολικής Μεσογείου, η περίπτωση της Κυπριακής ΑΟΖ* [Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Νέαπολις Πάφου]. Hephæstus Research Repository. Ανακτήθηκε Φεβρουάριος 27, 2023 από <https://hephaestus.nup.ac.cy/handle/11728/12297>
- Νικολαΐδης, Ν. (2022). *Στο δρόμο για μια κλιματικά ουδέτερη και έξυπνη Λεμεσό. Η Αποστολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις 100 πόλεις μέχρι το 2030* [Ενημερωτική Εκδήλωση]. Ανακτήθηκε Φεβρουάριος 27, 2023 από <https://www.youtube.com/watch?v=G8ADeA0RUbY>

- Οσμιδοπούλου, Σ. (2019). *Ζητήματα ανθεκτικότητας σε παράκτια αστικά μέτωπα: Η περίπτωση του Δήμου Θεσσαλονίκης – Δήμου Καλαμαριάς* [Διπλωματική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης]. Ιδρυματικό Καταθετήριο Επιστημονικών Εργασιών του Α.Π.Θ.
- Πισσούριος, Ι. (2018). Ψηλά κτήρια και πολεοδομικός σχεδιασμός: Η περίπτωση της Λεμεσού. Στο Ν. Πατσαβός, & Ι. Πισσούριος (Επιμ.), *Το παράδειγμα της Κυπριακής πόλης - Ζητήματα αστικότητας στο χωρικό σχεδιασμό* (σσ. 197-221). Λευκωσία και Αθήνα: Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Κύπρου & Δομές.
- Ρογκάν & Συνεργάτες. (2020). *Αναθεώρηση Χωροταξικού Σχεδίου Ανάπτυξης περιοχής Βασιλικού*. (Τεχνική Έκθεση – Προσχέδιο, Β' Αναθεώρηση). Λευκωσία: Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας. Ανακτήθηκε Ιούνιος 9, 2022, από <http://www.mcit.gov.cy>
- Σαμαρά, Ι. (χ.χ.). Ανάκτηση Φεβρουάριος 3, 2022, από <https://www.akinita.com.cy/index.php/el/symvoules-xristika/416-psila-ktiria-antapodotika-ofeli>
- Σερράος, Κ. (2018). Συμπεράσματα. Στο Κ. Σερράος & Δ. Μέλισσας (Επιμ.), *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός* (σσ. 125-129). Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Σπιλάνης, Γ., Κίζος, Θ. & Καραμπέλα, Σ. (επιμ.). (2015), *Νησιωτικότητα και Βιωσιμότητα: Η περίπτωση των Νησιών του Αιγαίου*, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη, ISBN: 978-960- 88031-2-1.
- Σταύρου, Κ. (2022). *Πέραν των 250 ναυτιλιακών εταιρειών δραστηριοποιούνται στην Κύπρο*. Brief. <https://www.brief.com.cy/oikonomia/kypros/peran-ton-250-naytiliakon-etaireion-drastiriopoiountai-stin-kypro>
- Τμήμα Επιθεώρησης της Εργασίας. (χ.χ.). *Ατυχήματα μεγάλης κλίμακας: Εγκαταστάσεις Seveso στην Κύπρο*. Κυπριακή Δημοκρατία: Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας. <http://www.mlsi.gov.cy/mlsi/dli/dliup.nsf/All/D06046C1272FB786C2257DDB0043A518?OpenDocument>
- Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας. (1963). [Αεροφωτογραφία της περιοχής της παράκτιας ζώνης της Λεμεσού από το Νέο Λιμάνι μέχρι το παραθαλάσσιο πολυλειτουργικό πάρκο και αναπαράσταση της ακτογραμμής κατά το έτος 1963]. Ανακτήθηκε Ιούνιος 10, 2022, από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer>
- Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας. (1993). [Αεροφωτογραφία της περιοχής της παράκτιας ζώνης της Λεμεσού από το Νέο Λιμάνι μέχρι το παραθαλάσσιο πολυλειτουργικό πάρκο και αναπαράσταση της ακτογραμμής κατά το έτος 1993]. Ανακτήθηκε Ιούνιος 10, 2022, από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer>
- Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας. (χ.χ.). [Αεροφωτογραφία της περιοχής της παράκτιας ζώνης της Λεμεσού από το Νέο Λιμάνι μέχρι το παραθαλάσσιο πολυλειτουργικό πάρκο και αναπαράσταση της ακτογραμμής κατά την περίοδο 2009-2013]. Ανακτήθηκε Ιούνιος 10, 2022, από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer>
- Τμήμα Περιβάλλοντος. (χ.χ.). *Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών*. Κυπριακή Δημοκρατία: Τμήμα Περιβάλλοντος. Ανακτήθηκε Φεβρουάριος 27, 2023, από <http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environmentnew.nsf/All/317E130544A7967FC22580E900475E6A?OpenDocument>
- Υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2021). *S.E.A. Change 2030: Ένα στρατηγικό όραμα για την κυπριακή ναυτιλία*. Υφυπουργείο Ναυτιλίας. Κυπριακή Δημοκρατία: Υφυπουργείο Ναυτιλίας. <https://cyshippingstrategy.com/>
- Υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2021). *Στρατηγικοί Πυλώνες της Μακροχρόνιας Εθνικής Στρατηγικής για την Κυπριακή Ναυτιλία S.E.A. Change 2030* [Διάγραμμα]. Υφυπουργείο Ναυτιλίας. Κυπριακή

Δημοκρατία: Υφυπουργείο Ναυτιλίας. Ανακτήθηκε Ιούνιος 10, 2022, από <https://cyshippingstrategy.com/>

Υπηρεσία Υδρογονανθράκων. (χ.χ.). *Χωροταξικό Σχέδιο Βασιλικού*. Λευκωσία: Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας, Ανάκτηση Ιούνιος 10, 2022, Από http://www.meci.gov.cy/meci/hydrocarbon.nsf/page20_gr/page20_gr?OpenDocument

Φιλίππου, Π. (2018). Κυπριακή Αστικότητα: Επικράτεια, Κομβικότητα, Ιστός. Στο Ν. Πατσαβός & Ι. Πισσούριος (Επιμ.), *Το Παράδειγμα της Κυπριακής Πόλης. Ζητήματα Αστικότητας στον Χωρικό Σχεδιασμό* (σσ. 149-173). Λευκωσία & Αθήνα: Έκδοση Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Κύπρου & ΔΟΜΕΣ .

Χαραλάμπους, Ε. (2021). Ξεφύτρωσαν πύργοι παντού χωρίς μελέτη. Ανάκτηση Φεβρουάριος 3, 2022, από https://www.stockwatch.com.cy/el/article/ktimatagorakataskeyes/xfeytrosan-pyrgoi-pantoy-horis-meleti?utm_source=facebook&utm_medium=22-12-21-sw1&fbclid=IwAR1_Abx2ck9LbTH6McsOU3d5SOiMDDLsK87O1jcdthHaAD801Q8qvr6uMAQ

Χαραλάμπους, Χ. (2021). "Προσγειώνονται" πύργοι και ψηλά κτήρια στη Λεμεσό λόγω των "χρυσών" διαβατηρίων. Κύπρος. Ανάκτηση Φεβρουάριος 3, 2022, από [-kai-psi-la-ktiria-sti-le-eso-logi-ton-chryson-diavatirion/](http://www.kai-psi-la-ktiria-sti-le-eso-logi-ton-chryson-diavatirion/)

A.L.A. Planning Partnership & Μουσείο Γουλανδρή Φυσικής Ιστορίας Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων – Υγροτόπων. (2017). *Αποτελέσματα Πολυκριτηριακής Ανάλυσης για βαθμό κατάταξης των περιοχών στην Παράκτια Ζώνη και εγκριμένο χερσαίο όριο Παράκτιας Ζώνης* [Χάρτης]. Τμήμα Περιβάλλοντος Κυπριακής Δημοκρατίας. <http://www.alaplanning.com/ALA/userfiles/file/ODPP/20170331-Parousiasi%20ALA%20Planning&EKBY.pdf>

Ξενόγλωσσες Βιβλιογραφικές Αναφορές

Agrotis, N., Maragkidou, S., & Hadjioannou, L. (2021). *Marinas & Recreational Yachting*. Στο (Ερευνητικό Έργο-αποτέλεσμα συνεργασίας Limassol Municipality & Frederick University), *Blue Limassol Enviromental Risk Assessment* (Appendix F). [Organisation: Cyprus Marine and Maritime Institute (CMMI)] Λεμεσός: Limassol Municipality & Frederick University. Ανακτήθηκε από <https://www.limassol.org.cy/en/blue-limassol-forum-2022-research>

ArcGIS Online, Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, & the GIS User Community. (χ.χ.). [Αεροφωτογραφία της περιοχής της Μαρίνας Λεμεσού]. Ανακτήθηκε Μάρτιος 1, 2022, από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer>

ArcGIS Online, Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, & the GIS User Community. (2021). [Αεροφωτογραφία της περιοχής της παράκτιας ζώνης της Λεμεσού από το Νέο Λιμάνι μέχρι το παραθαλάσσιο πολυλειτουργικό πάρκο και αναπαράσταση της ακτογραμμής κατά το έτος 2021]. Ανακτήθηκε Μάρτιος 1, 2022, από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer>

ArcGIS Online, Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, & the GIS User Community. (χ.χ.). [Αεροφωτογραφία της περιοχής του Ενεργειακού Κέντρου Βασιλικού]. Ανακτήθηκε Μάρτιος 1, 2022, από <https://eservices.dls.moi.gov.cy/#/national/geoportalmapviewer>

ARUP & The Rockefeller Foundation. (2016). *The City Resilience Index: Understanding and measuring city resilience*. Ανακτήθηκε Ιούνιος 12, 2022, από

<https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/city-resilience-index>

Esri, Esri ArcGIS, OpenStreetMap contributors, Microsoft, Esri Community Maps contributors, & Esri. (2022). *Χάρτης Επαρχίας Λεμεσού* [Χάρτης]. Esri ArcGIS.

<https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1>

Esri, Esri ArcGIS, Dept of Land & Surveys Cyprus, HERE, Garmin, METI/NASA & USGS. (2021). *Χάρτης Επαρχίας Λεμεσού* [Χάρτης]. Esri ArcGIS.

<https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1>

European Commission. (2021, Σεπτέμβριος 29). *EU Mission Climate-Neutral and Smart Cities Implementation Plan*. Ανακτήθηκε Σεπτέμβριος 12, 2022, από https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

European Commission, Directorate-General for Research and Innovation, (2022). *EU missions: 100 climate-neutral and smart cities*, Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2777/191876>

European Commission, Directorate-General for Research and Innovation, (2021, Οκτώβριος 29). *European Missions: 100 climate-neutral and smart cities – Info kit for cities* (Doc. Version: V2.0). https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en#documents

European Commission. (χ.χ.). *Climate-neutral and smart cities*. Research and innovation. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

Frederick University. (χ.χ.). *Risk Assessment Study on Limassol coastal environment presented by Frederick University*. Frederick University. Ανακτήθηκε Ιούνιος 21, 2022 από <https://www.frederick.ac.cy/latest-news-fu/3338-risk-assessment-study-on-limassol-coastal-environment-presented-by-frederick-university>

Georgopoulou, Ch. (2021). Shipping & Ports Sector. Στο (Ερευνητικό Έργο-αποτέλεσμα συνεργασίας Limassol Municipality & Frederick University), *Blue Limassol Environmental Risk Assessment* (Appendix C). [Organisation: DNV, Contributors: Christensen, M., Rogers, P., Constantinou, A., & Josephides, A.]. Λεμεσός: Limassol Municipality & Frederick University. Ανακτήθηκε από <https://www.limassol.org.cy/en/blue-limassol-forum-2022-research>

International Maritime Organization. (χ.χ.). *Formal Safety Assessment*. Ανακτήθηκε Ιούνιος 10, 2022,] από <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/FormalSafetyAssessment.aspx>

Ioannou, B., Kalnis, G., Nicolaou, L., & Anastasiou, L. (2021). Coastal Construction and Urban Development, Tourism and Hotels Sectors. Στο (Ερευνητικό Έργο-αποτέλεσμα συνεργασίας Limassol Municipality & Frederick University), *Blue Limassol Environmental Risk Assessment* (Appendix E). [Organisation: Urban Planning and Development Unit/Frederick University] Λεμεσός: Limassol Municipality & Frederick University. Ανακτήθηκε από <https://www.limassol.org.cy/en/blue-limassol-forum-2022-research>

Irwinkritioti.architecture. (χ.χ.). Κτήριο επιβατών στο Νέο Λιμάνι Λεμεσού [Αρχιτεκτονική Φωτογραφία, αρχιτέκτονας: irwinkritioti.architecture]. irwinkritioti.architecture. <https://www.irwinkritioti.com/projects>

Lisciotta, L. (2021). Oil & Gas Sector. Στο (Ερευνητικό Έργο-αποτέλεσμα συνεργασίας Limassol

Municipality & Frederick University), *Blue Limassol Environmental Risk Assessment* (Appendix D). [Organisation: DNV, Contributors: Christensen, M. & Rogers, P.]. Λεμεσός: Limassol Municipality & Frederick University. Ανακτήθηκε από <https://www.limassol.org.cy/en/blue-limassol-forum-2022-research>

Makrominas, M. (2022). Research Study Summary. Στο (Ερευνητικό Έργο-αποτέλεσμα συνεργασίας Limassol Municipality & Frederick University), *Blue Limassol Environmental Risk Assessment* (Research Study Summary Section). Λεμεσός: Limassol Municipality & Frederick University. Ανακτήθηκε Από <https://www.limassol.org.cy/en/blue-limassol-forum-2022-research>

Menelaou, A. (2022). FOREWORD by Project Manager of Blue Limassol Environmental Risk Assessment. Στο (Ερευνητικό Έργο-αποτέλεσμα συνεργασίας Limassol Municipality & Frederick University), *Blue Limassol Environmental Risk Assessment* (Foreword Section). Λεμεσός: Limassol Municipality & Frederick University. Ανακτήθηκε από <https://www.limassol.org.cy/en/blue-limassol-forum-2022-research>

PAP/RAC. (2004). *Guidelines for urban regeneration in the Mediterranean region*. Ανακτήθηκε Φεβρουάριος 27, 2023, από <http://iczmplatform.org/storage/documents/XCmLirwA3zfA07EMzztS7c69qM0WyCAsjJPY0Odb.pdf>

Solomou, C. (2016). Regeneration of the Old Port of Limassol [Αρχιτεκτονική Φωτογραφία, αρχιτέκτονας: Chrysanthos E. Chrysanthou & Associates]. EUmiesaward. <https://miesarch.com/work/3417>

Stockwatch. (2022, Απρίλιο 29). *Η Λεμεσός στις 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις της ΕΕ*. Stockwatch. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 12, 2022, από <https://www.stockwatch.com.cy/el/article/kypriaki-oikonomia/i-lemesos-stis-100-klimatika-oydeteres-kai-exypnes-poleis-tis-ee>

Theodora, Y. (2020). “Tracing Sustainable Island Complexes in Response to Insularity Dilemmas _ Methodological Considerations”. In: Gervasi, O., Murgante, B., Misra, S., Garau, C., et al (eds). *Computational Science and Its Applications - ICCSA 2020*. ICCSA 2020. *Lecture Notes in Computer Science*, vol. 12255. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-58820-5_22

Theodora, Y. (2019). “Aegean Sea Challenges and Dilemmas in Management and Planning for Local Development in Fragmented Insular Regions”. *Heritage*. 2 (3) : 1762 – 1784. <https://doi.org/10.3390/heritage2030108>

United Nations. (2015). *Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development*. Department of Economic and Social Affairs. Ανακτήθηκε Ιούνιος 12, 2022, από <https://sdgs.un.org/goals>

Williams, K. (2004). Reducing Sprawl and delivering an urban renaissance in England: Are these aims possible given current attitudes to urban living? Στο Richardson H. & Bae C. -H.C. (Επιμ.), *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. Λονδίνο: Ashgate

Θεσμικό Πλαίσιο

Δήλωση Πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (2021). Λεμεσός: Υφυπουργείο Ναυτιλίας, Κυπριακή Δημοκρατία

Διευκρινιστικό πλαίσιο των γενικών αρχών και προϋποθέσεων για ανέγερση ψηλών κτηρίων στις αστικές περιοχές των τεσσάρων μεγάλων αστικών συγκροτημάτων. Διακριτική ευχέρεια του

διευθυντή Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως για την υπέρβαση του ανώτατου επιτρεπόμενου αριθμού ορόφων. Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2018). Λευκωσία: Υπουργείο Εσωτερικών

- Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/60/ΕΚ. *Οδηγία για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων*. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Συμβούλιο της Ευρώπης. [http://www.moa.gov.cy/moa/WDD/wfd.nsf/0C6DFFF122158B1DC225823B003BB02E/\\$file/CE%9F%CE%A0%CE%A5%20-%20%CE%9F%CE%94%CE%97%CE%93%CE%99%CE%91%202000-60-%CE%95%CE%9A.pdf](http://www.moa.gov.cy/moa/WDD/wfd.nsf/0C6DFFF122158B1DC225823B003BB02E/$file/CE%9F%CE%A0%CE%A5%20-%20%CE%9F%CE%94%CE%97%CE%93%CE%99%CE%91%202000-60-%CE%95%CE%9A.pdf)
- Ευρωπαϊκή Οδηγία 2001/42/ΕΚ. *Οδηγία Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ). Εκτίμηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Ορισμένων Σχεδίων και Προγραμμάτων (ΣΠΕ)*. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=LEGISSUM%3A128036>
- Ευρωπαϊκή Οδηγία 2008/56/ΕΚ. *Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρώπης, της 17^{ης} Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική)*. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Συμβούλιο της Ευρώπης. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32008L0056>
- Ευρωπαϊκή Οδηγία 2014/89/ΕΕ. *Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 2014 περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό*. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Συμβούλιο της Ευρώπης. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089&from=EL>
- Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 2007, COM(2007)0575 (2007). Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_3.3.8.pdf
- Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο της Κυπριακής Δημοκρατίας (Θ.Χ.Σχ.) (2022). Λεμεσός: Υφυπουργείο Ναυτιλίας, Κυπριακή Δημοκρατία <https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/all/9A42BE4EE4ABEC6BC2258816002C00BF?opendocument>
- Ο περί της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και Υφαλοκρηπίδας Νόμος του 2004, Νόμος 64(Ι)/2004 (2004). http://www.cylaw.org/nomoi/indexes/2004_1_64.html
- Ο περί διατηρητέων οικοδομών νόμος του 2002 και 2014, Νόμος 240(Ι) του 2002, 37(Ι) του 2014 και 47(Ι) του 2014 (2002 & 2014). http://www.cylaw.org/nomoi/indexes/2002_1_240.html
- Ο περί της εκτίμησης των επιπτώσεων στο περιβάλλον από ορισμένα σχέδια και/ή προγράμματα. Εναρμονιστικός κυπριακός νόμος του 2005, Νόμος 102(Ι)/2005 (2005). http://www.cylaw.org/nomoi/indexes/2005_1_102.html
- Ο περί της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για το Τοπίο (Κυρωτικός) Νόμος του 2006, Νόμος 4(ΙΙΙ)/2006 (2006). http://www.cylaw.org/nomoi/indexes/2006_3_4.html
- Ο περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων συναφών θεμάτων νόμος του 2017, Νόμος 144(Ι)/2017 (2017). http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2017_1_144.pdf
- Ο περί Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και άλλων Συναφών Θεμάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021, Νόμος 34(Ι)/2021. http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2021_1_034.pdf
- Ο περί Προστασίας και Διαχείρισης των Υδάτων Νόμος του 2003, Νόμος 13(Ι)/2004 (2003). http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/2004_1_13/full.html
- Πρωτόκολλο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου (2009), Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Άρθρο 1-40 (7^ο Πρωτόκολλο της Σύμβασης της Βαρκελώνης), Φεβρουάριος 4, 2009

- Σχέδιο παροχής πολεοδομικών κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο (2013). Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 75.172, ημερ. 29/05/2013.
Λευκωσία: Υπουργικό Συμβούλιο
- Σχέδιο παροχής πολεοδομικών κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο (2014). Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 76.995, ημερ. 28/05/2014.
Λευκωσία: Υπουργικό Συμβούλιο
- Σχέδιο παροχής πολεοδομικών κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο (2015). Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 78.476, ημερ. 03/03/2015.
Λευκωσία: Υπουργικό Συμβούλιο
- Σχέδιο παροχής πολεοδομικών κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο (2015). Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 79.262, ημερ. 29/07/2015.
Λευκωσία: Υπουργικό Συμβούλιο
- Σχέδιο παροχής πολεοδομικών κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο (2015). Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 79.263, ημερ. 29/07/2015.
Λευκωσία: Υπουργικό Συμβούλιο
- Σχέδιο παροχής πολεοδομικών κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο (2015). Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 79.264, ημερ. 29/07/2015.
Λευκωσία: Υπουργικό Συμβούλιο
- Σχέδιο παροχής πολεοδομικών κινήτρων για σκοπούς ανάκαμψης της αναπτυξιακής δραστηριότητας στην Κύπρο (2016). Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου Αρ. 81.836, ημερ. 21/12/2016.
Λευκωσία: Υπουργικό Συμβούλιο
- Σχέδιο παροχής πολεοδομικών κινήτρων 2016-2019 για δημιουργία χώρων στάθμευσης για δημόσια χρήση σε περιοχές των Τοπικών Σχεδίων Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου και σε άλλες καθορισμένες περιοχές. Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2016-2019). Λευκωσία: Υπουργείο Εσωτερικών
- Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού. Πρόνοιες και Μέτρα Πολιτικής (2006). Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως. Λευκωσία: Υπουργείο Εσωτερικών
- Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού. Πρόνοιες και Μέτρα Πολιτικής (2022). Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως. Λευκωσία: Υπουργείο Εσωτερικών
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως. (2013). *Περιβαλλοντικές Απειλές – Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Εγκριμένο 2013* [Πολεοδομικός Χάρτης]. Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.
http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/developmentplans_table_el/Developmentplans_table_el?openform
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως. (2013). *Πολεοδομικές Ζώνες – Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Εγκριμένο 2013* [Πολεοδομικός Χάρτης]. Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.
http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/developmentplans_table_el/Developmentplans_table_el?openform
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως. (2013). *Χάρτης Κινήτρων – Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Εγκριμένο 2013* [Πολεοδομικός Χάρτης]. Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.
http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/developmentplans_table_el/Developmentplans_table_el?openform
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως. (2013). *Χάρτης Περιβαλλοντικού Πλούτου – Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Εγκριμένο 2013* [Πολεοδομικός Χάρτης]. Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.
http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/developmentplans_table_el/Developmentplans_table_el?openform

plans_table_el?openform

Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως. (2013). *Χρήση Γης – Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Εγκριμένο 2013* [Πολεοδομικός Χάρτης]. Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.

http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/developmentplans_table_el/Developmentplans_table_el?openform

Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού. Πρόνοιες και μέτρα πολιτικής (δημοσίευση: 2011, έγκριση 2013).

Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2011-2013). Λευκωσία: Υπουργείο Εσωτερικών

Υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2021). *S.E.A. Change 2030: Ένα στρατηγικό όραμα για την κυπριακή ναυτιλία*. Υφυπουργείο Ναυτιλίας. Κυπριακή Δημοκρατία: Υφυπουργείο Ναυτιλίας.

<https://cyshippingstrategy.com/>

Υφυπουργείο Ναυτιλίας. (2021). *S.E.A. Change 2030: A strategic vision for Cyprus shipping*.

Υφυπουργείο Ναυτιλίας. Κυπριακή Δημοκρατία: Υφυπουργείο Ναυτιλίας.

<https://cyshippingstrategy.com/>