

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Διπλωματική Εργασία
ΤΣΙΣΣΙΟΣ ΕΥΡΟΣ

«Παλιό & Νέο Λιμάνι Λεμεσού – Μετεξέλιξη & Ανάπλαση / Μαρίνα
Λεμεσού»

Επιβλέπων: κ. **Χ. Ψαρούτης** Καθηγητής Ε.Μ.Π

ΑΘΗΝΑ 2011

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση της ανάπλασης και μετεξέλιξης του Παλαιού και του Νέου Λιμανιού της Λεμεσού, όπως επίσης και το νέο έργο της Μαρίνας Λεμεσού, ένα μεγάλο έργο και αρκετά δαπανηρό. Η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 2004, έπαιξε σημαντικό ρόλο για όλα τα πιο πάνω έργα. Για την ανάλυση των προκλήσεων, των ωφελημάτων καθώς και των προβλημάτων που προέκυψαν μέσα από την ανάπλαση και την ανοικοδόμηση των δύο λιμανιών, όπως και για το καινούργιο έργο της Μαρίνας της Λεμεσού κρίθηκε σκόπιμο να γίνει μια κριτική επισκόπηση ανά τομέα.

Η γεωγραφική θέση της Κύπρου είναι πολύ σημαντική όπως θα δούμε στην συνέχεια καθώς η ιστορία της είναι αρκετά πλούσια σε ιστορικά γεγονότα και έχει περάσει από αρκετούς κατακτητές. Γίνεται μια ιστορική αναδρομή του κυπριακού εμπορίου με ιδιαίτερη επικέντρωση στο Τουρκικό Εμπόριο. Ίσως αυτή να ήταν και η πρώτη απογοήτευση της Κυπριακής Κυβέρνησης που παρά την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είδε το εν λόγω πρόβλημα να λύνεται.

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας στην οικονομία της Κύπρου στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στη ναυτιλία. Παρά το γεγονός ότι η κυπριακή σημαία αναβαθμίστηκε και κέρδισε το σεβασμό σε διεθνές επίπεδο, η κυπριακή κυβέρνηση και οι εμπλεκόμενοι φορείς αντιμετωπίζουν την κατακόρυφη συρρίκνωση του κυπριακού στόλου λόγω του Τουρκικού Εμπόριο.

Ωστόσο, ιδιαίτερα θετική εξέλιξη σημειώθηκε στον τομέα της ασφάλειας και στη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων. Είναι αναμφισβήτητο το γεγονός ότι η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. συνέβαλε σημαντικά προς την ποιοτική αναβάθμιση και τη συμμόρφωση της κυπριακής ναυτιλίας και οι συνεχείς και εντατικές προσπάθειες της κυπριακής κυβέρνησης σε συνεργασία με την Αρχή Λιμένων Κύπρου είχαν ως αποτέλεσμα να πάψει η κυπριακή σημαία να θεωρείται «σημαία ευκαιρίας» και να περάσει από τη μαύρη στη λευκή λίστα των Paris MOU, Tokyo MOU και USCG.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου και την ευγνωμοσύνη μου στους ανθρώπους που συνέβαλαν στην επιτυχή ολοκλήρωση αυτής της εργασίας. Ένα μεγάλο ευχαριστώ θα ήθελα να το εκφράσω στον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Χαρίλαο Ψαραύτη, για το ενδιαφέρον του και την καθοδήγηση του. Επίσης θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στον κ. Παναγιώτη Καραγιάννη, Πολιτικός Μηχανικός/Τεχνικός Διευθυντής της Μαρίνα Λεμεσού καθώς και στον κ. Παναγιώτη Αγαθοκλέους, Διοικητικός Λειτουργός της Αρχής Λιμένων Κύπρου για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν και την πολύτιμη βοήθειά τους στη συλλογή υλικού και πληροφοριών. Επίσης θερμές ευχαριστίες οφείλω στους γονείς μου που μου συμπαραστάθηκαν όλα αυτά τα χρόνια και για την ανοχή τους. Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω αυτό το έργο στη φίλη μου Παναγιώτα που ανέλαβε τη γλωσσική επιμέλεια της εργασίας μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:	
Η γεωγραφική θέση της Κύπρου	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:	
ΠΑΛΑΙΟ ΛΙΜΑΝΙ – ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ	11
3.1. Ιστορία Παλαιού Λιμανιού.....	11
3.2 Εξέλιξη και Ανάπλαση του Παλαιού Λιμανιού Λεμεσού.....	13
3.3 Οικονομική Ανάλυση του Έργου Ανάπλασης του Παλιού Λιμανιού	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:	
ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ – ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ	23
4.1. Ιστορία Νέου Λιμανιού	23
4.2 Οργανωτική Δομή του Λιμανιού.....	24
4.3. Φάσεις αναβάθμισης του Λιμανιού	25
4.4 Χερσαίος Χώρος.....	28
4.5 Χερσαίος Εξοπλισμός	31
4.6 Εργατικό Δυναμικό	33
4.7 Πλωτός Εξοπλισμός	34
4.8 Υπηρεσίες Τρίτων/Εξωτερικοί παράγοντες που χρησιμοποιούν το λιμάνι	34
4.9 Ασφάλεια και Υγεία του Λιμανιού	41
4.10 Αλλαγές στους κανόνες Ασφάλειας μετά την Ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε ...	46
4.11 Υπηρεσίες του Λιμανιού	49
4.12 Master Plan / Επιχειρησιακό Σχέδιο	63
4.12.1 Ανάπτυξη Νέου Λιμανιού Λεμεσού	63
4.12.2 Σενάρια Ανάπτυξης και Επενδύσεις/Μεθοδολογία	64
4.12.3 Συμπεράσματα Αναφορικά με την Επέκταση	76
4.12.4 Πλεονεκτήματα/Μειονεκτήματα	76
4.13 Υπολογισμός τελευταίων χρόνων στο θέμα:	
Επιβατικά.....	77
Διακίνηση Εμπορευματοκιβωτίων.....	78
RO-RO SHIPS (2005 – 2010).....	78
CEREALS(NO. OF SHIPS 2005 - 2010).....	79
CEREALS(wheat,barley,maize)(kilograms).....	79

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:	
ΤΟΥΡΚΙΚΟ ΕΜΠΑΡΓΚΟ	80
5.1 Ενημερωτικό Υπόβαθρο	80
5.2 Η διάσταση της Ε.Ε. αναφορικά με το Τουρκικό Εμπάργκο στην Κυπριακή Ναυτιλία	81
5.3 Αρνητικές Επιπτώσεις των Τουρκικών Περιοριστικών Μέτρων έναντι της Κύπρου και της Ε.Ε.	85
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:	
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	94
6.1. Ναυάγιο “FARSA II”	94
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:	
ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΜΕΣΟΥ	97
7.1 Προϊστορία Έργου	97
7.2 Μελέτη ΚΟΤ	98
7.3 Περιγραφή του Έργου	99
7.4 Περιγραφή και Ανάλυση του Υφιστάμενου Περιβάλλοντος	100
7.4.1 Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων	100
7.4.2 Εισηγήσεις / Πορίσματα για την Αντιμετώπιση των προβλημάτων.....	102
7.4.3 Γενικό Πόρισμα	103
7.5 Ορισμός Περιοχής Μελέτης	103
7.6 Περιγραφή του Έργου	104
7.6.1 Σκοπός του Έργου	104
7.6.2 Εγκαταστάσεις του Προτεινόμενου Έργου	105
7.6.3 Οικιστικές Εγκαταστάσεις	105
7.6.4 Εμπορικές / Γραφειακές Εγκαταστάσεις	105
7.6.5 Πολιτιστικές Εγκαταστάσεις	106
7.6.6 Λειτουργικές Εγκαταστάσεις	106
7.6.7 Θαλάσσιες Εγκαταστάσεις	108
7.6.8 Κατανομή Σκαφών	110

7.6.9 Μήκος Παραβολής Σκαφών	110
7.7 Ανάγκες του Έργου	111
7.7.1 Ενέργεια	111
7.7.2 Νερό	112
7.8 Κατασκευή του Προτεινόμενου Έργου	112
7.8.1 Πρόγραμμα Κατασκευής του Έργου	112
7.8.2 Κυριότερος Εξοπλισμός κατά την κατασκευή	114
7.9 Επιπτώσεις στο θαλάσσιο και βιολογικό περιβάλλον-Επιπτώσεις κατά την κατασκευή	115
7.9.1 Επιπτώσεις από την κατασκευή των κυματοθραυστών	115
7.9.2 Επιπτώσεις από τις διεργασίες εκβάθυνσης	116
7.9.3 Επιπτώσεις κατά την λειτουργία	117
7.9.4 Διακίνηση σκαφών	118
7.10 Αισθητική και Τοπιοτέχνηση της περιοχής	118

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8:

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	120
---------------------------	------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

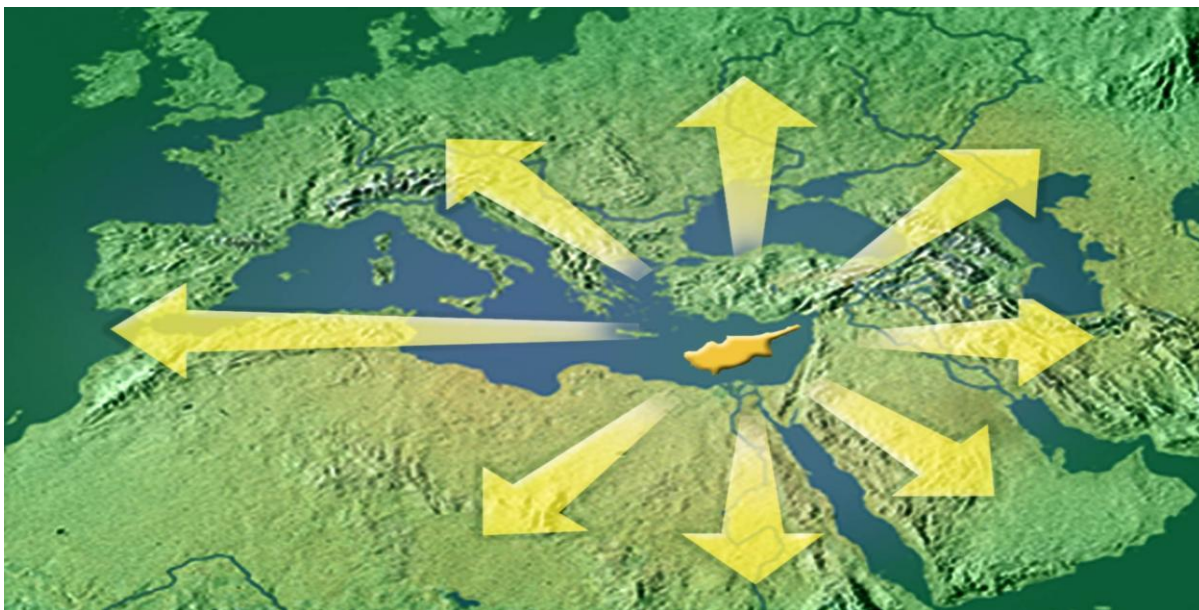
Στην παρούσα εργασία θα παρουσιαστεί το νέο μεγάλο έργο της Μαρίνας Λεμεσού, ενώ παράλληλα θα γίνει αναφορά στην ανάπτυξη του Παλαιού και του Νέου Λιμανιού. Εφαλτήριο βήμα για τα έργα αυτά αποτέλεσε η ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 2004. Σκοπός μας είναι να γίνουν κατανοητά, όχι μόνο τα θετικά και ωφέλιμα στοιχεία από την κατασκευή των υψίστης σημασίας αυτών έργων, αλλά και οι δυσκολίες και τα τροχοπέδη που προέκυψαν. Έχοντας, λοιπόν, αυτό κατά νου θα προχωρήσουμε σε μια ανάλυση των σχετικών τομέων.

Η ναυτιλία παίζει καθοριστικό ρόλο ως οικονομικό στήριγμα της Κύπρου και είναι αναγνωρίσιμη σε διεθνές επίπεδο. Η ιστορία του νησιού περιλαμβάνει στοιχεία που αποδεικνύουν τη σημαντικότητα της κυπριακής ναυτιλίας. Ωστόσο, ανασταλτικός παράγοντας, που έχει συμβάλει στον περιορισμό του κυπριακού στόλου, δεν είναι άλλος από το Τουρκικό Εμπάργκο.

Εν γένει, η Κύπρος αποκόμισε πολλά οφέλη από την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρόλα αυτά, η διευθέτηση του θέματος του Τουρκικού Εμπάργκου, δεν έφτασε σε ικανοποιητικό βαθμό, κάτι που προκαλεί την αντίδραση της Κυπριακής Κυβέρνησης, η οποία στοχεύει στην θετική κατάληξη του εν λόγω ζητήματος. Προχωρώντας, στην εργασία θα γίνει λόγος για την ιστορική πορεία του κυπριακού εμπορίου σε συσχέτιση με το Τουρκικό Εμπάργκο. Αξίζει να σημειωθεί, ότι η γεωγραφική θέση της Κύπρου αποτελεί παράγοντα που καθόρισε σε μεγάλο βαθμό τα ιστορικά γεγονότα που εκδηλώθηκαν στο νησί με το πέρασμα των χρόνων.

Δεν θα μπορούσε όμως να μην συνυπολογιστεί στα θετικά στοιχεία που προέκυψαν από την ένταξη του νησιού στην Ευρωπαϊκή Ένωση το γεγονός, ότι η κυπριακή ναυτιλία αναβαθμίστηκε, με αποτέλεσμα την μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων, ενώ η κυπριακή σημαία πέρασε στη λευκή λίστα των Paris MOU, Tokyo MOU και USCG.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ



Η Κύπρος είναι νησί που βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της ανατολικής Μεσογείου, και είναι το τρίτο σε μέγεθος νησί μετά τη Σικελία και τη Σαρδηνία. Έχει μέγιστο μήκος 225 χιλιόμετρα (απόσταση μεταξύ των ακρωτηρίων Δρέπανον και Απόστολος Ανδρέας) και πλάτος 94 χιλιόμετρα (απόσταση μεταξύ των ακρωτηρίων Κορμακίτη και Γάτας). Το συνολικό μήκος των ακτών της είναι 782 χιλιόμετρα.

Η πλησιέστερη προς την Κύπρο χώρα είναι η Τουρκία (Μικρά Ασία). Στα ανατολικά βρίσκονται οι ακτές της Συρίας, ενώ στα νότια οι ακτές της Αφρικής (Αίγυπτος). Η Ελλάδα, που βρίσκεται στα βορειοδυτικά, είναι η πλησιέστερη προς την Κύπρο ευρωπαϊκή χώρα.

Από γεωγραφική άποψη, η Κύπρος κατέχει δεσπόζουσα θέση στην ανατολική Μεσόγειο, γεγονός που έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ιστορική της πορεία και γενικά στον πολιτισμό της. Τα βασικά χαρακτηριστικά της θέσης της Κύπρου είναι τα εξής:

A) Η Κύπρος βρίσκεται στο μέσο του αρχαίου κόσμου (Συρίας, Αιγύπτου, Μεσοποταμίας, Μικράς Ασίας, Ελλάδας και Κρήτης), γι' αυτό και δέχτηκε για αιώνες την επίδραση των πολιτιστικών ρευμάτων των χωρών αυτών. Αυτό αποτελεί σημαντικό γεγονός το ότι γνώρισε ένα πανάρχαιο πολιτισμό.

Β) Η γεωγραφική θέση της Κύπρου ανάμεσα σε τρεις ηπείρους, της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής, της επιτρέπει από τη μια να αναπτύξει εμπορικές και τουριστικές σχέσεις με χώρες των ηπείρων αυτών και από την άλλη να παρακολουθεί και να δέχεται την επίδραση των διαφόρων πολιτιστικών ρευμάτων, ιδιαίτερα από χώρες της Ευρώπης.

Γ) Η διώρυγα του Σουέζ βρίσκεται σε μικρή σχετικά απόσταση από τις νότιες ακτές της Κύπρου. Η λειτουργία της διώρυγας από το 1869 συνέβαλε στην επικοινωνία της Μεσογείου με την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό και την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Το γεγονός ότι η Κύπρος γειτονεύει με την Μεσόγειο-Ερυθρά θάλασσα-Ινδικό Ωκεανό, της προσδίνει ιδιαίτερη στρατηγική σημασία.

Δ) Οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες της Μέσης Ανατολής βρίσκονται πολύ κοντά στην Κύπρο. Η διακίνηση του πετρελαίου, του “μαύρου χρυσού” όπως τον αποκαλούν οι περισσότεροι, προς την Ευρώπη γίνεται είτε μέσω της διώρυγας του Σουέζ είτε μέσω πετρελαιοαγωγών που καταλήγουν σε παράκτιες πόλεις του Λιβάνου, της Συρίας και της Τουρκίας, οι οποίες βρίσκονται σε μικρή απόσταση στα ανατολικά της Κύπρου. Η σημασία των πετρελαιοαγωγών αυτών φάνηκε με το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ κατά την περίοδο 1967-1974 σαν αποτέλεσμα του **"πολέμου των έξι ημερών"** μεταξύ της Αιγύπτου και του Ισραήλ.

Ε) Η θαλάσσια αρτηρία Μαύρης θάλασσας - Βοσπόρου- Προποντίδας- Δαρδανελίων- Αιγαίου πελάγους- Μεσογείου βρίσκεται σε μικρή απόσταση βορειοδυτικά της Κύπρου. Αυτός ήταν ο κύριος λόγος που στα αρχαία χρόνια διαδόθηκε ο ελληνικός πολιτισμός και φυσικά η ανάπτυξη του ελληνικού εμπορίου.

ΣΤ) Η χερσαία αρτηρία Μεσογείου-Περσικού κόλπου, μέσω των κοιλάδων των ποταμών Ορόντη- Ευφράτη- Τίγρη, βρίσκεται στα ανατολικά της Κύπρου. Η αρτηρία αυτή συνέβαλε στην ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων τόσο μεταξύ της Συρίας και της Μεσοποταμίας, όσο και μεταξύ διαφόρων μεσογειακών χωρών.

Ζ) Η γεωγραφική θέση της Κύπρου επιτρέπει την ανταλλαγή φορτίων από το ένα πλοίο στο άλλο (transshipments) και γι αυτό τον λόγο μετακινούνται εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου κάθε χρόνο.

Η εξέχουσα γεωγραφική θέση της Κύπρου στο χώρο της ανατολικής Μεσογείου είναι ο κύριος λόγος που το νησί κατακτήθηκε, κατά καιρούς. Η Αγγλία εξακολουθεί να διατηρεί στην Κύπρο δύο μεγάλες στρατιωτικές βάσεις και πολλά δικαιώματα, πράγμα που αποδεικνύει τη στρατηγική σημασία της Κύπρου. Επίσης το 1974 οι Τούρκοι εισέβαλαν στο νησί και έθεσαν κάτω από την κυριαρχία τους το 38,5% περίπου του εδάφους της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Γεωγραφικά αλλά και ιστορικά η Κύπρος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της Ευρώπης. Γι' αυτό και διάφοροι ευρωπαϊκοί οργανισμοί, όπως η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και το Συμβούλιο της Ευρώπης, δέχτηκαν την Κύπρο στους κόλπους τους.

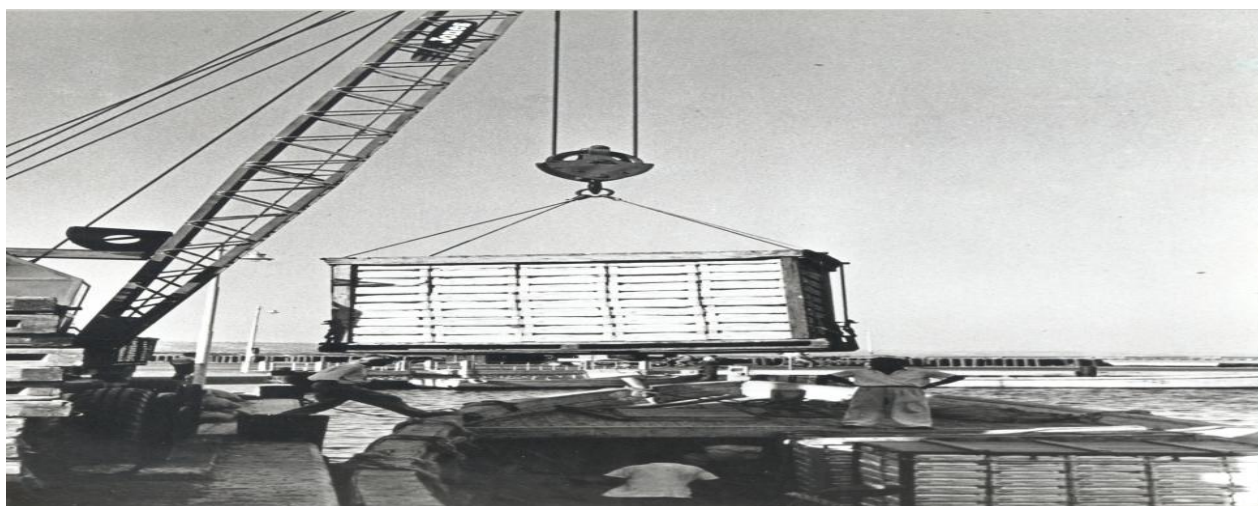


ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΑΛΑΙΟ ΛΙΜΑΝΙ – ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ

3.1 Ιστορία του Παλαιού Λιμανιού



Το παλιό λιμάνι της Λεμεσού κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1950 στη διάρκεια της Βρετανικής διακυβέρνησης. Κατασκευάστηκε ως συμπλήρωμα του λιμανιού της Αμμοχώστου και εξυπηρέτησε την εμπορευματική και επιβατική κίνηση της χώρας για δύο δεκαετίες περίπου. Σύμφωνα με την κατασκευή του, προοριζόταν να λειτουργήσει ως λιμάνι για μαούνες (lighter basin). Με εξαίρεση μικρά σκάφη που μπορούσαν να προσδέσουν στα κρηπιδώματα, η εξυπηρέτηση των υπόλοιπων πλοίων γινόταν με μαούνες. Με άλλα λόγια, τα περισσότερα πλοία που έφθαναν στο Παλιό Λιμάνι Λεμεσού παρέμεναν στο αγκυροβόλιο και η διακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ των πλοίων και της ακτής, γινόταν με μαούνες. Μέχρι την κατασκευή του νέου λιμανιού αυτό χρησιμοποιείτο τόσο ως εμπορικό όσο και ως επιβατικό λιμάνι και αποτελούσε ένα ζωντανό πνεύμονα του κέντρου της Λεμεσού.



Με την κατασκευή του νέου λιμανιού της Λεμεσού το 1973, αλλά και λόγω της εξέλιξης που επήλθε στη ναυτιλιακή βιομηχανία, άρχισε να μειώνεται η χρήση του και από το 1979 έπαψε να παίζει οποιοδήποτε ρόλο στις ναυτικές δραστηριότητες. Έκτοτε και μέχρι να εξευρεθούν άλλες υπαλλακτικές χρήσεις και να μπορεί να εκπληρώνει το σκοπό του, το Παλιό Λιμάνι Λεμεσού περιορίστηκε στην εξυπηρέτηση αλιευτικών σκαφών, σκαφών αναψυχής, σκαφών της λιμενικής αστυνομίας και του πολεμικού ναυτικού.



Η περιοχή του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού αποτελεί μέρος του ευρύτερου τμήματος της Λεμεσού, που περιλαμβάνει το πολιτιστικό και ιστορικό κέντρο του κάστρου, την περιοχή της επίχωσης και το εμπορικό κέντρο της παλιάς πόλης.

Είναι με αυτή την προοπτική που εντάσσεται και προωθείται η ανάπτυξη του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού και με αυτό το σκεπτικό η Αρχή Λιμένων προχωρεί σήμερα με την ανάπλαση του χερσαίου χώρου του με στόχο η ανάπτυξή του να συμβάλει στην οργανική σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα, την ανάπτυξη λειτουργιών που να συνδέονται αρμονικά και οργανικά με το αστικό κέντρο. Για να αποτελέσει έτσι ο χώρος αυτός πόλο έλξης ντόπιων και ξένων για αναψυχή και ψυχαγωγία αλλά ταυτόχρονα να συνεισφέρει οικονομικά στα έσοδα της Αρχής.



3.2 Εξέλιξη και Ανάπλασης του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού



Η Αρχή Λιμένων μετά σχετική σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων και την απόφαση που λήφθηκε για να προκηρύξει άμεσα

το Διαγωνισμό για τις κατασκευαστικές εργασίες του έργου της Ανάπλασης του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού, προχώρησε σε προκήρυξη του εν λόγω Διαγωνισμού στις 20.5.2009 με τελευταία ημερομηνία υποβολής των προσφορών στις 29.7.2009.

Στο σημείο αυτό αναφέρεται ότι το έργο της Ανάπλασης του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού είναι απόλυτα συνυφασμένο με την μεταστέγαση της Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας. Χωρίς την συνολική μεταστέγαση της Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας και την παράδοση στην Αρχή όλων των εγκαταστάσεων που χρησιμοποιεί στο Παλιό Λιμάνι Λεμεσού, είναι αδύνατη η έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών του έργου της Ανάπλασης του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού.

Σε περίπτωση που δεν υπάρξουν καθυστερήσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά τη μεταστέγαση της Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας, υπολογίζεται ότι η κατακύρωση των κατασκευαστικών εργασιών στον επιτυχόντα προσφοροδότη θα γίνει αρχές του 2010 με την ολοκλήρωση του όλου έργου να υπολογίζεται αρχές του 2012.

Επίσης η ανάπλαση του Παλαιού Λιμανιού Λεμεσού περιλαμβάνει την κατασκευή γραφείων, εστιατορίων, καταστημάτων, μεγάλης πλατείας, πεζόδρομων και χώρου πολιτιστικών εκδηλώσεων.



Η σχετική μελέτη που υποβλήθηκε από τον οίκο Deloitte & Touch στη βάση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης του λιμανιού διαλαμβάνει τα εξής:

Κεντρική Πλατεία: (2,000 τ.μ) η οποία θα αποτελεί τον πυρήνα της νέας ανάπτυξης της περιοχής και θα δίνει την δυνατότητα συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού ανθρώπων αλλά και της διεξαγωγής διαφόρων εκδηλώσεων.

Εστιατόρια και ταβέρνες: (1,200 τ.μ.) οι οποίες θα αποτελούν ουσιαστική λειτουργία της μελλοντικής διαμόρφωσης του παλιού λιμανιού. Το εμβαδόν των υπαίθριων χώρων (περίπου 600 τ.μ .) δεν περιλαμβάνεται πιο πάνω.

Καφετέριες και μπαρ: (450 τ.μ) των οποίων οι συμπερίληψη στο πρόγραμμα αποσκοπεί στην προσέλκυση της νεολαίας στην περιοχή, ιδιαίτερα τις νυχτερινές ώρες. Το εμβαδόν των υπαίθριων χώρων (περίπου 225 τ.μ.) δεν περιλαμβάνεται πιο πάνω.



Οινοποιείον: (450 τ.μ.) το οποίο θα είναι ένας πολυχώρος με θέμα το κρασί και θα έχει σαν στόχο την συνέχιση αλλά και την αναβάθμιση της ιστορικής και ιδιαίτερης σχέσης της πόλης της Λεμεσού με το κρασί.

Περίπτερα και αναψυκτήρια: (100 τ.μ.) που θα λειτουργούν ως μονάδες υποστήριξης των πλατειών και των άλλων υπαίθριων χώρων.

Καταστήματα: (700 τ.μ.) μερικά από τα οποία συστήνεται όπως ειδικεύονται σε είδη σχετικά με τη θάλασσα και το ψάρεμα.

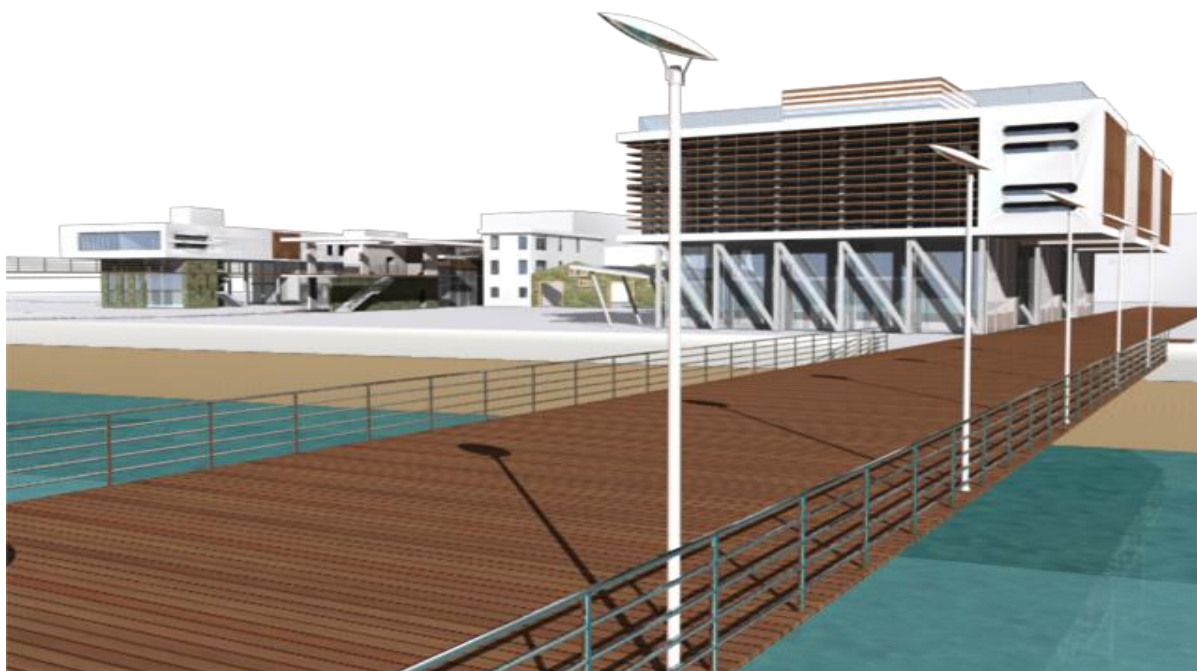
Γραφειακοί χώροι: (1,000 τ.μ.) οι οποίοι θα διαθέτουν ανεξάρτητη είσοδο με χώρο υποδοχής από το ισόγειο επίπεδο καθώς και πρόσβαση από τον υπόγειο χώρο στάθμευσης με κλιμακοστάσια και ανελκυστήρα.

Εκθεσιακός χώρος: (200 τ.μ.) για διεξαγωγή διαφόρων εκδηλώσεων.

Ψαραγορά: (150 τ.μ.) η οποία θα σχετίζεται άμεσα με τη νέα χρήση της λεκάνης ως ψαρολίμανο και θα διασφαλίζει τη συνέχιση της παρουσίας στο χώρο των παραδοσιακών συντελεστών της πόλης της Λεμεσού που σχετίζονται με την αλιεία και τη διάθεση του προϊόντος.

Λέσχη Ψαράδων: (που θα περιλαμβάνει 70 τ.μ. και 50 τ.μ. καλυμμένο και υπαίθριο χώρο αντίστοιχα) η οποία θα αποτελεί ένα λαϊκό καφενείο για τους ψαράδες και τους ψαροπώλες και το οποίο θα βρίσκεται δίπλα από την ψαραγορά.

Κέντρο Θαλασσίων Λουτρών : (1,680 τ.μ.) το οποίο θα προσφέρει στο κοινό την δυνατότητα άμεσης χρήσης της θάλασσας στο κέντρο της πόλης για άσκηση, χαλάρωση και ψυχαγωγία. Στο κέντρο αυτό θα προσφέρεται η δυνατότητα για άσκηση σε κλειστά θερμαινόμενα κολυμβητήρια, χαλάρωση και υδροθεραπεία σε εξειδικευμένα λουτρά (sauna, Jacuzzi, χαμάμ), ή στο κολυμβητήριο υδροθεραπείας, εκμάθηση θαλάσσιων δραστηριοτήτων όπως καταδύσεις, ναυαγοσωστική, ιστιοπλοΐα κ.α., και γενικά ψυχαγωγία στις υπαίθριες θαλάσσιες κολυμβητικές δεξαμενές ή στην καφετέρια του συγκροτήματος.



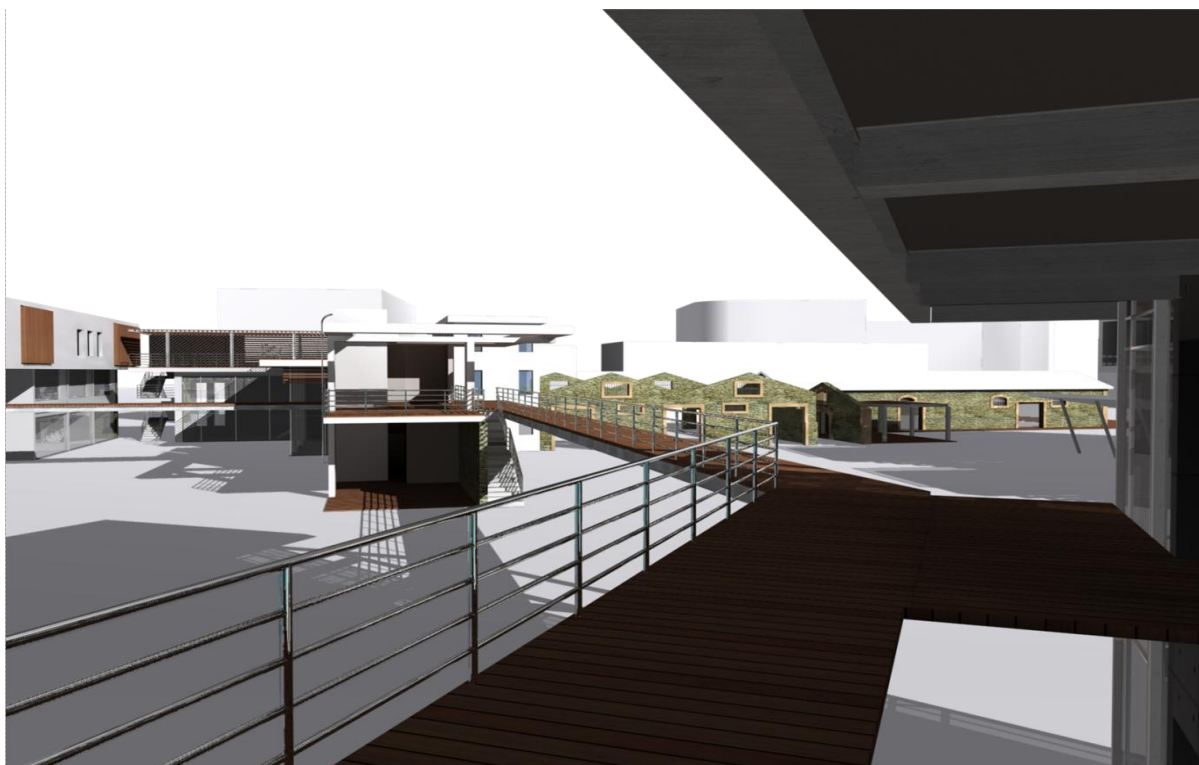
Φάρος/Παρατηρητήριο: το οποίο θα τοποθετηθεί στο δυτικό άκρο του νότιου κρηπιδώματος και το οποίο, εκτός από την λειτουργική του ανάγκη, θα αποτελεί σημείο αναφοράς του χώρου του Παλιού Λιμανιού και πόλο έλξης για την κίνηση του κοινού προς τα κρηπιδώματα.

Εξέδρα Θέασης και Πλωτή Σκηνή: (750 τ.μ.) η οποία θα μπορεί να λειτουργήσει ως ένας χώρος συνάθροισης για την παρακολούθηση διαφόρων καλλιτεχνικών εκδηλώσεων.

Πεζόδρομος/Ποδηλατόδρομος: ο οποίος θα συνεχίζεται από τον υφιστάμενο πεζόδρομο που βρίσκεται ανατολικά του παλιού λιμανιού, θα διασχίζει τον χώρο του λιμανιού και της νέας μαρίνας και θα κατευθύνεται προς το νέο λιμάνι.

Όσον αφορά τον θαλάσσιο χώρο του λιμανιού, η λεκάνη αποτελείται από κρηπιδώματα μήκους 450 μ. με βάθος από 2.50 - 4.50 μ. Πρόσφατα η Αρχή ανακατασκεύασε το μεγαλύτερο μέρος των κρηπιδωμάτων έναντι δαπάνης 1,7 εκ. ευρώ (1.709.400 €).

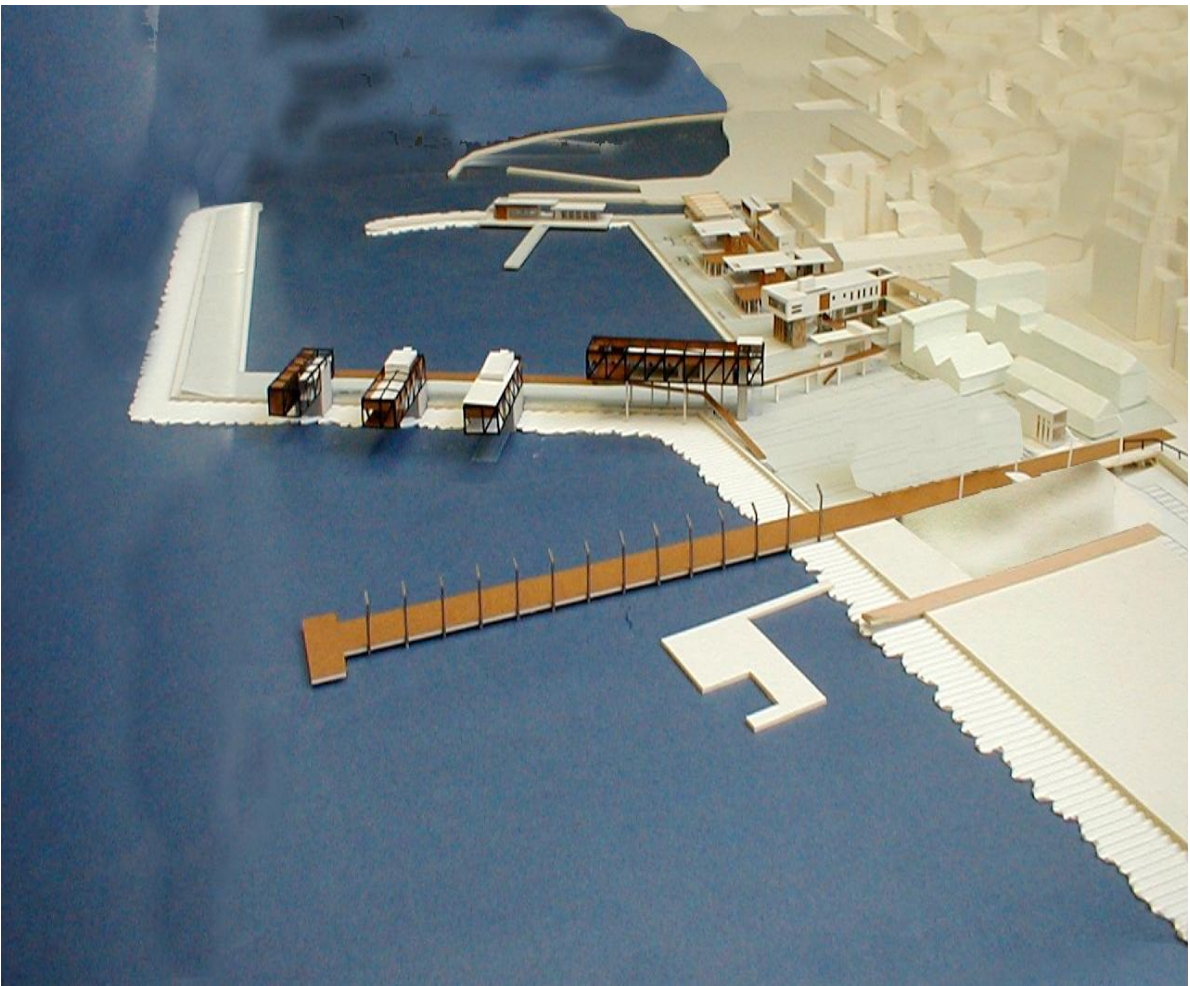
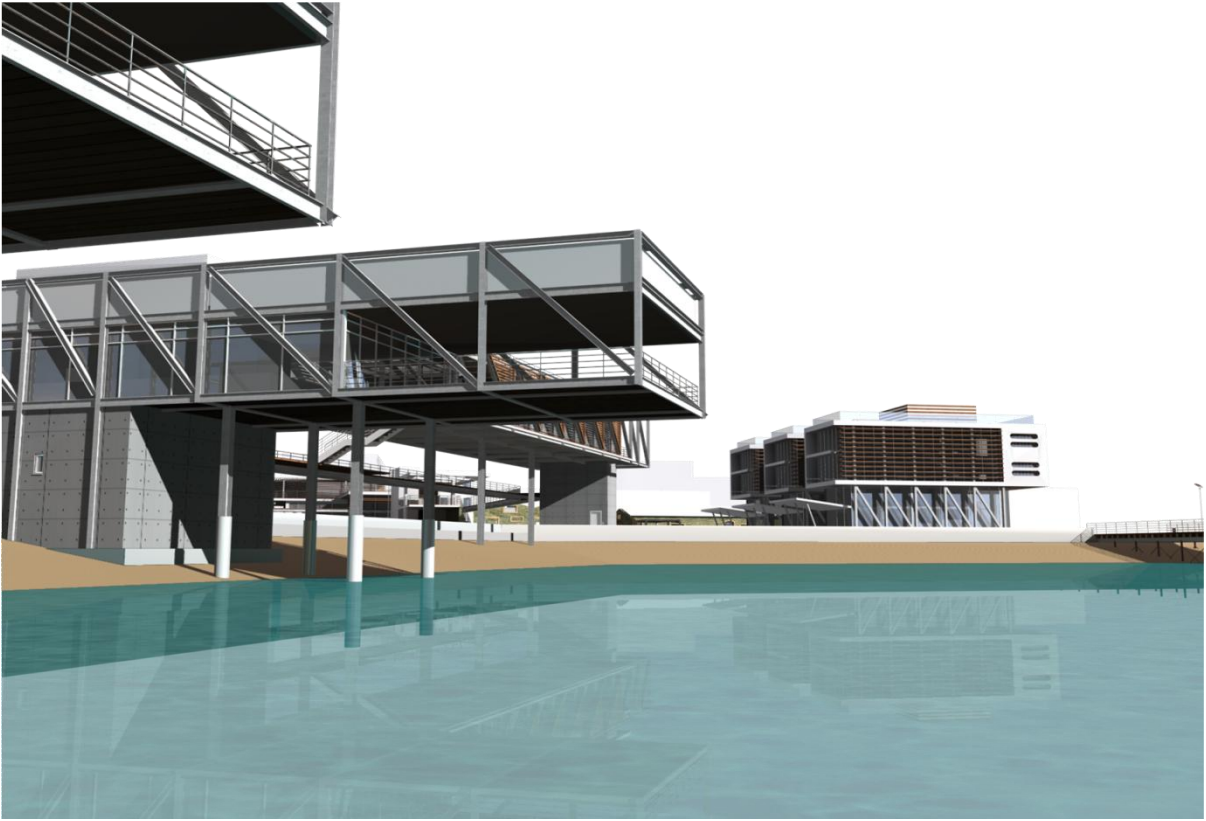
Το Παλιό Λιμάνι προβλέπεται να μετατραπεί σε παραδοσιακό ψαρολίμανο και την διαχείριση της λεκάνης και των κρηπιδωμάτων θα αναλάβει το Τμήμα Αλιείας μετά από σχετική συμφωνία με την Αρχή.

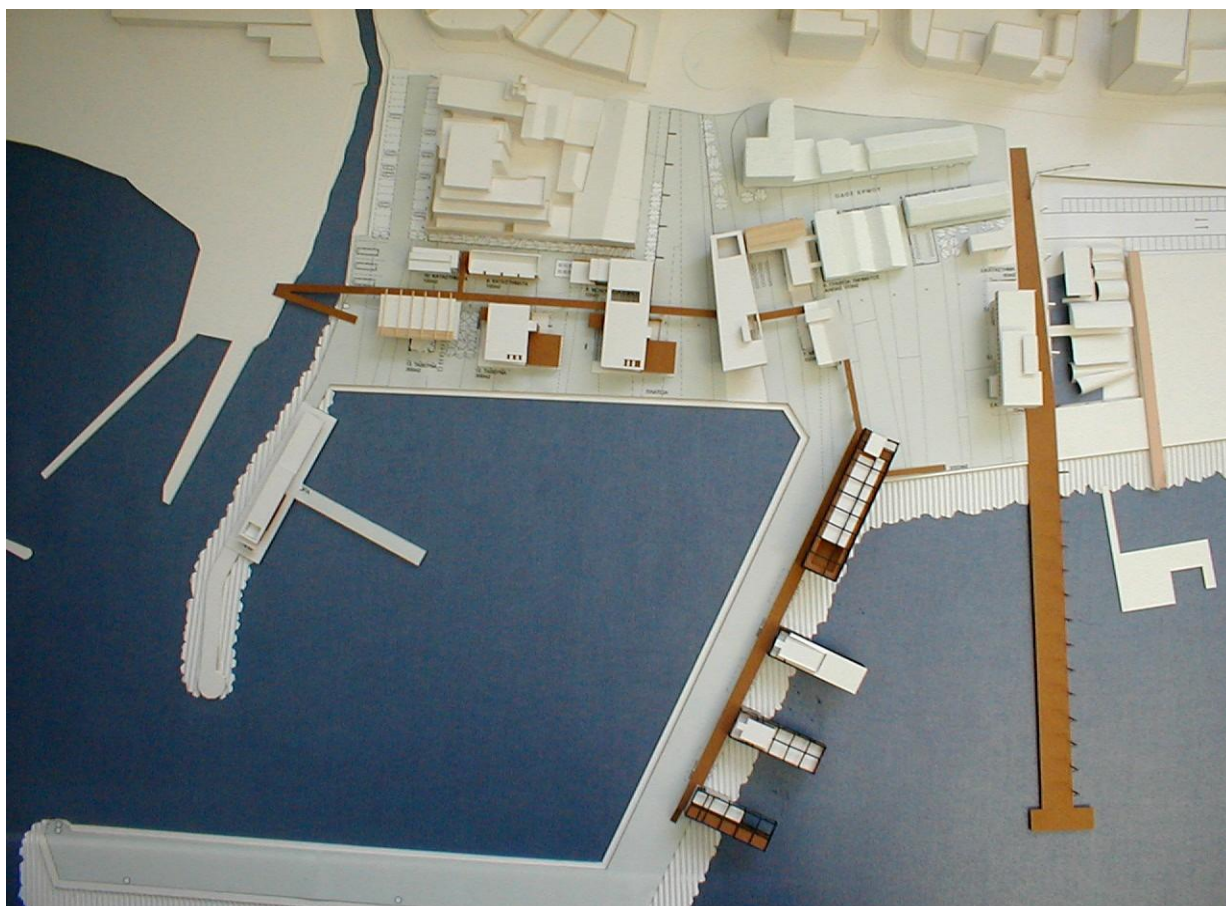


Με την αποπεράτωση του έργου, το «παλιό λιμάνι» όπως συνηθίζεται να λέγεται, θα ξαναγίνει ένας ζωντανός πνεύμονας του κέντρου της Λεμεσού...

Ιδιαίτερης προσοχής χρήζει το γεγονός ότι το Κέντρο Θαλάσσιων Λουτρών είναι μη βιώσιμο και προς αυτή την κατεύθυνση οι μελετητές εισηγήθηκαν την αντικατάστασή του, έτσι ώστε να αποφευχθούν οι αρνητικές επιπτώσεις πάνω στην γενικότερη βιωσιμότητα του όλου έργου. Αυτό έχει γίνει και το εν λόγω Κέντρο αντικαταστάθηκε με καταστήματα και γραφεία.







3.3 Οικονομική ανάλυση του έργου ανάπλασης του Παλιού Λιμανιού:

Το συνολικό κόστος του έργου υπολογίσθηκε στα 8,3 εκ. €, η δε έναρξη του αρχές του 2004 και η αποπεράτωση του το 2006. Κύριες εισοδηματικές πηγές του έργου ήταν και παραμένουν τα ενοίκια με βάση τα οποία υπολογίστηκαν τα συνολικά έσοδα.

Σε ότι αφορά στη χρηματοοικονομική ανάλυση που έγινε από διάφορους μελετητές, επισημαίνεται πως με βάση το πιο πάνω κτιριολογικό πρόγραμμα, το έργο εξεταζόμενο μόνο από την σκοπιά του επενδυτή, δηλ. της Αρχής Λιμένων Κύπρου, παρουσιάζει ως εξής (περίοδος ζωής 25 έτη):

(α) Καθαρή Σημερινή Αξία (NPV)	γύρω στο 2,8 εκ. €.
(β) Εσωτερικός Ρυθμός Απόδοσης (IRR)	γύρω στο 14.5%
(γ) Περίοδος Επανάκτησης Κεφαλαίου (Payback Period)	γύρω στα 8 έτη

Όπως αναφέρουν και οι μελετητές “μετά από την ανάλυση των αποτελεσμάτων του κέντρου θαλασσιών λουτρών, οι αντικατάσταση του με καταστήματα και γραφεία , ανατρέπει τα οικονομικά αποτελέσματα της μελέτης και μετατρέπει το έργο από οριακά βιώσιμο, σε βιώσιμο”. Το συμπέρασμα από αυτή την ανάλυση είναι πως η καταλληλότερη μέθοδος εκτέλεσης του έργου, είναι η ανάληψη του έργου από την ΑΛΚ αλλά με αντικατάσταση του κέντρου θαλάσσιων λουτρών με άλλες λειτουργίες (πχ καταστήματα και γραφειακοί χώροι). Τα οικονομικά και άλλα οφέλη που θα προκύψουν από το έργο αυτό, αναμένεται να είναι σημαντικά για την ΑΛΚ και η προσφορά του έργου στην πόλη της Λεμεσού θα είναι σημαντική και πολύτιμη.

Σε μία δεύτερη μελέτη που διεξήχθη από την Αρχή Λιμένων Κύπρου το 2006 παρουσιάστηκαν τα πιο κάτω αποτελέσματα:

Το συνολικό κόστος του Έργου, με βάση την αναθεωρημένη μελέτη καθορίστηκε στα 15,8εκ.€ περίπου. Ο υπολογισμός των εισοδημάτων από τα ενοίκια βασίστηκε σε μελέτη υφιστάμενων ενοικίων για ανάλογους χώρους στο λιμανάκι της Πάφου και στη Λεμεσό.

Συμπερασματικά , η νέα μελέτη έχει επιβεβαιώσει το βιώσιμο του όλου Έργου. Αναλυτικότερα, τα αποτελέσματα έχουν ως εξής, για χρονικό ορίζοντα ζωής 20 ετών:

(α) Καθαρή Παρούσα Αξία (NPV) γύρω στα 11,9 εκ. €

(β) Εσωτερικός Ρυθμός Απόδοσης (IRR) γύρω στο 13%

(γ) Η πιο πάνω ανάλυση δείχνει πως το έργο είναι πολύ βιώσιμο.

Εδώ πρέπει να επισημανθεί πως το έργο κατακυρώθηκε στην εργοληπτική εταιρεία “Λοΐζος Ιορδάνου & ΣΙΑ” έναντι 17εκ. € και οι κατασκευαστικές εργασίες άρχισαν στις 4 Οκτωβρίου 2010.



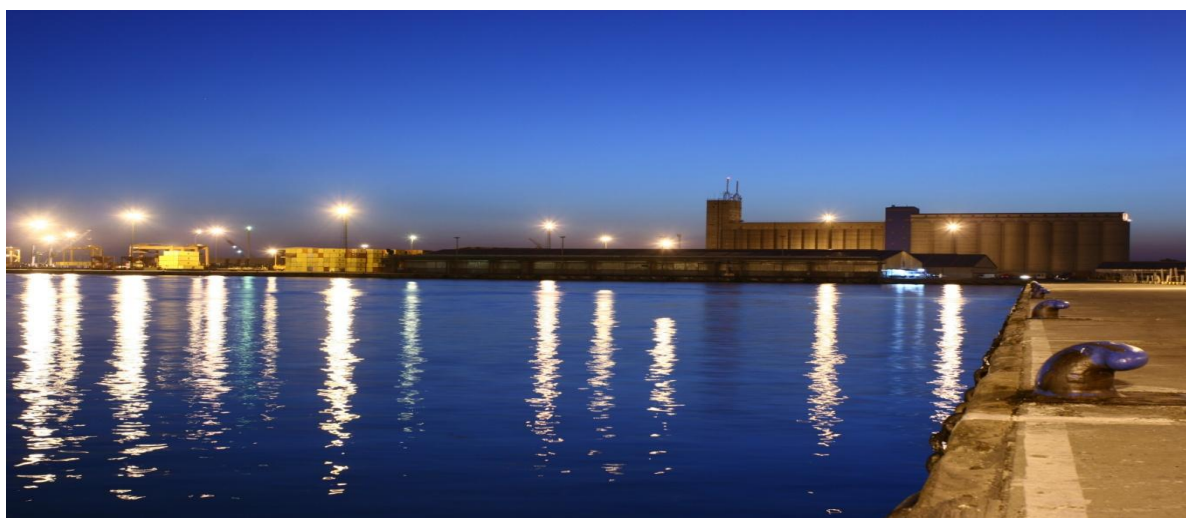
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Νέο Λιμάνι Λεμεσού – Ιστορία και εξέλιξη του

4.1 Ιστορία Νέου Λιμανιού



Το λιμάνι Λεμεσού, λιμάνι πολλαπλής χρήσης, είναι το κύριο λιμάνι της Κύπρου. Ξεκίνησε να λειτουργεί το 1974, αμέσως μετά το πραξικόπημα και την Τούρκικη εισβολή. Στην ουσία ξεκίνησε να εργάζεται ως το βασικό λιμάνι της χώρας, μόνο μετά που καταλήφθηκε από τους Τούρκους το λιμάνι της Αμμοχώστου που χειριζόταν τότε το 83% του συνόλου των φορτίων της χώρας μας.

Ο λιμενικός θαλάσσιος χώρος του καλύπτει έκταση ενός τετρ. χιλ. ο δε χερσαίος χώρος καλύπτει έκταση 1,3 τετρ. Χιλιόμετρα και τα 'port limits' φθάνουν τα 5 ναυτικά μίλια.

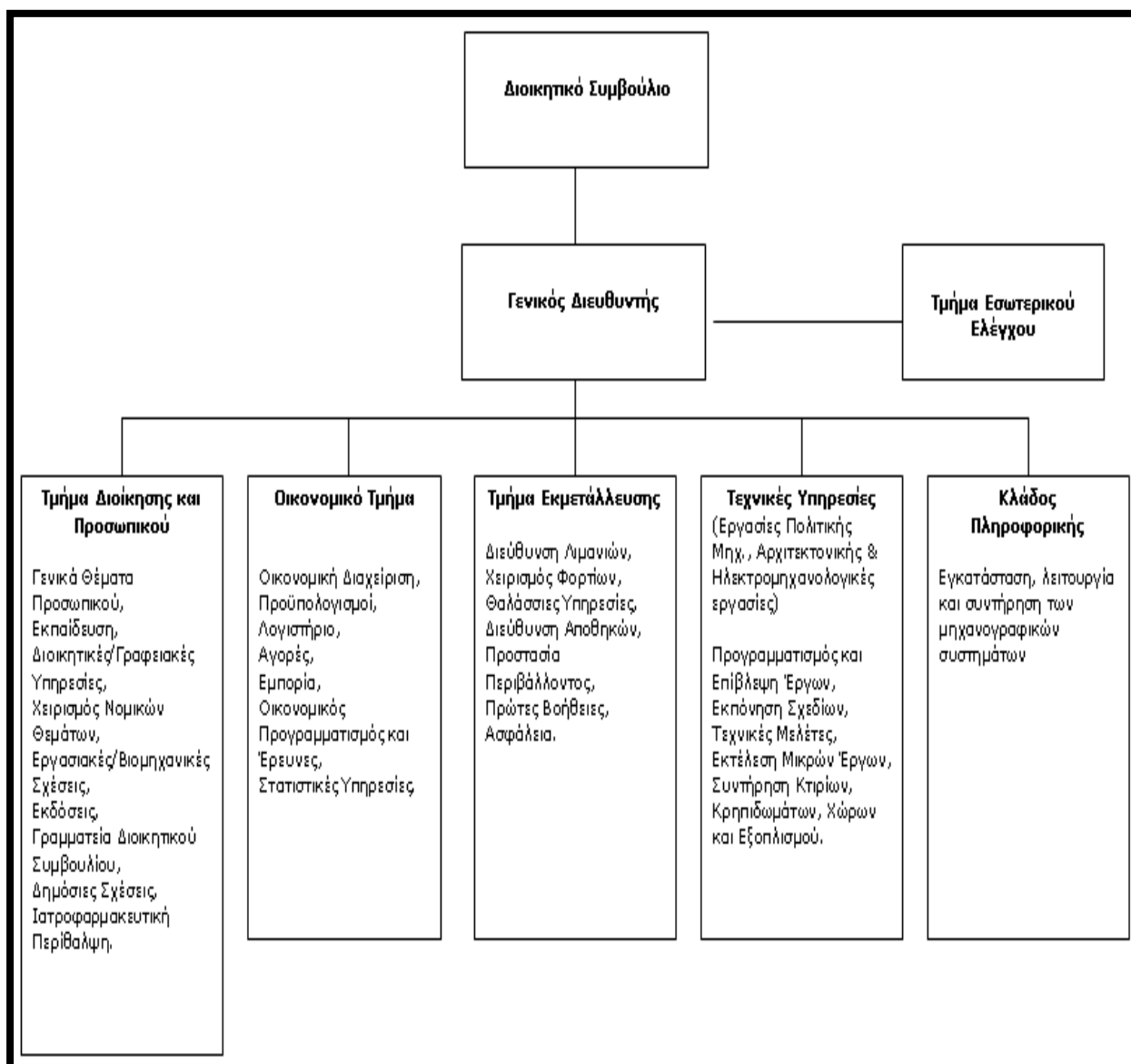


Την ευθύνη για την εύρυθμη λειτουργία του Λιμανιού έχει ο Διευθυντής του Λιμανιού Λεμεσού βοηθούμενος από τον Ανώτερο Πλοηγό.

4.2 Οργανωτική Δομή του Λιμανιού

Η Αρχή Λιμένων διοικείται από 9μελές διοικητικό συμβούλιο το οποίο διορίζεται από τον πρόεδρο της Δημοκρατίας και είναι υπεύθυνο σε συνεργασία με την διεύθυνση της Αρχής, στις προσλήψεις, προαγωγές προσωπικού, τα αναπτυξιακά έργα της Αρχής και γενικά στον προγραμματισμό για τα αναπτυξιακά έργα καθώς και στην επικύρωση των προσφορών.

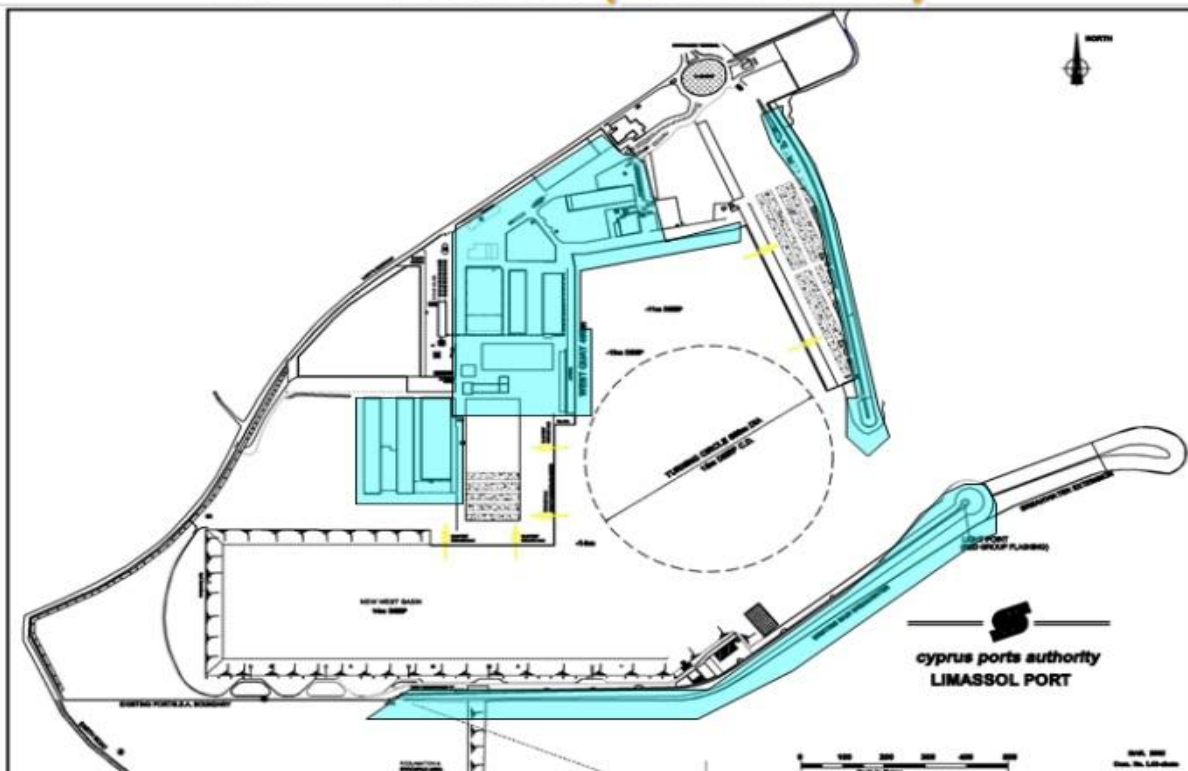
Στην κορυφή βρίσκεται ο Γενικός Διευθυντής σε συνεργασία με το τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου.



4.3 Φάσεις αναβάθμισης του Λιμανιού

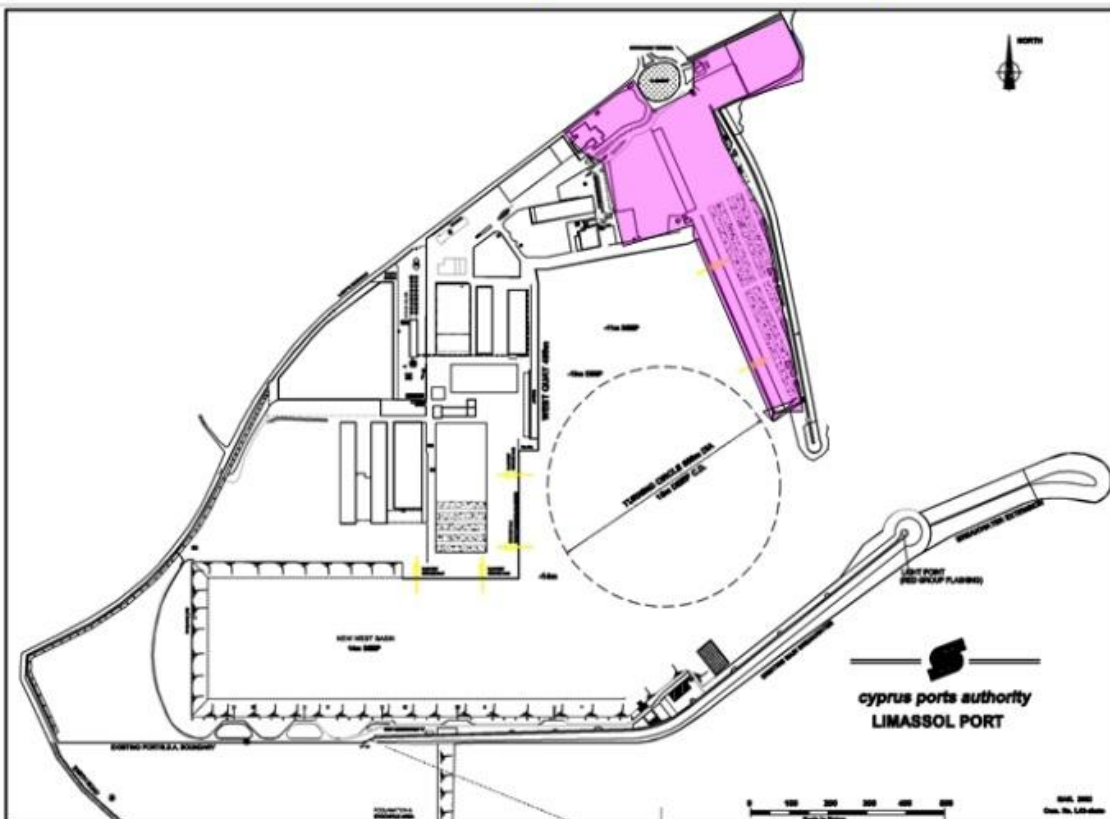
Η κατασκευή του λιμανιού Λεμεσού άρχισε το 1971 σαν αντικατάσταση του παλιού λιμανιού και έκτοτε συνεχίζεται η επέκταση και αναβάθμιση των εγκαταστάσεών του. Αναφερόμενοι στην ιστορική εξέλιξη του λιμανιού, αυτό αναπτύχθηκε σταδιακά στις πιο κάτω φάσεις: με κύκλο στροφής 500μ (βύθισμα 12μ) και την κατασκευή δύο προβλητών συνολικού μήκους 880μ (βόρεια 430μ και δυτική 450μ), με μέγιστο βύθισμα 11μ. Κατασκευάστηκε επίσης μια στεγασμένη αποθήκη με εμβαδόν 6080μ² και έγινε η εγκατάσταση στη δυτική προβλήτα, του γερανού επί σιδηροτροχιών (Luffing Crane) με ανυψωτική δύναμη 35 τόνων.

Past – Phase I (1971-1973)



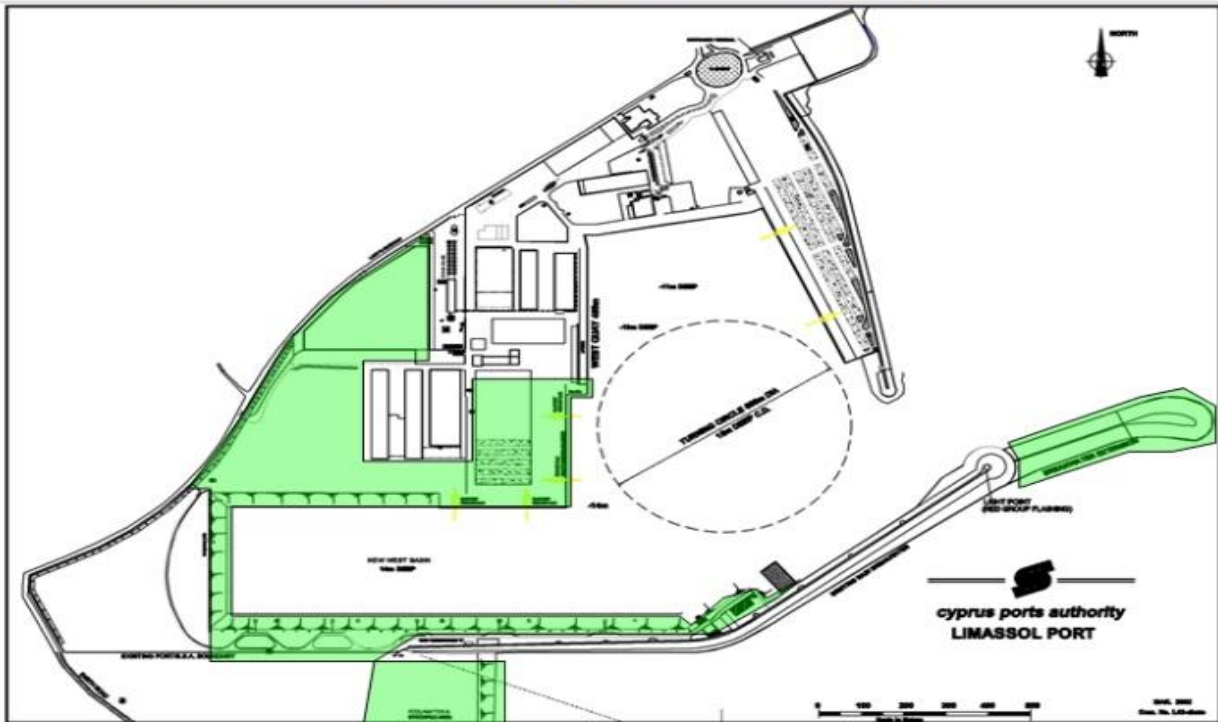
Α) Η δημιουργία του λιμανιού (1971 – 10/1973) άρχισε με την κατασκευή της λεκάνης
Β) Στην επόμενη φάση της επέκτασής του (1980 – 1982) κατασκευάστηκε η ανατολική προβλήτα μήκους 480μ με μέγιστο βύθισμα 11μ. Το 1984 εγκαταστάθηκαν στο ανατολικό κρηπίδωμα δύο γερανογέφυρες Panamax “Reggiane” για την εξυπηρέτηση πλοίων εμπορευματοκιβωτίων.

Past – Phase II (1979 – 1992)



Γ) Στη συνέχεια, για τις ανάγκες εξυπηρέτησης του διαμετακομιστικού εμπορίου (1994 – 1995) επεκτάθηκε το δυτικό κρηπίδωμα προς νότο κατά 320μ., έγινε ράμπα πλάτους 50μ. για εξυπηρέτηση πλοίων Ro-Ro και κατασκευάστηκε νέα νότια προβλήτα μήκους 300μ. και έγινε εκβάθυνση των πιο πάνω με μέγιστο βύθισμα 14μ.

Past – Phase III (1993 – 1996)



Σ' αυτή τη φάση μεγάλωσε ο κύκλος στροφής σε 600μ. και βύθισμα 15μ, ενώ ο νότιος κυματοθραύστης επεκτάθηκε ανατολικά κατά 600μ. Επίσης δημιουργήθηκε η δυτική λεκάνη με βύθισμα 14μ. και παραμένει έτοιμη για την υλοποίηση της δεύτερης και τρίτης φάσης του ρυθμιστικού σχεδίου.

Κατασκευάστηκαν πέντε (5) ναύδετα πρόσδεσης πλοίων (dolphins) με μέγιστο βύθισμα πλοίου 10,5μ., για εξυπηρέτηση σκαφών που χρειάζεται να προσδέσουν, λόγω επισκευών, παροπλισμού ή κατάσχεσης.

Εξωτερικά του νότιου λιμενοβραχίονα, κατά την διάρκεια της δημιουργίας της δυτικής λεκάνης έγινε επιχωμάτωση όπου τελευταία σχεδιάζεται η δημιουργία ιχθυόσκαλας.

Στο λιμάνι Λεμεσού οι προβλήτες είναι συνολικού μήκους 1,980 μέτρα:

Βόρεια 430μ. με μέγιστο βύθισμα 11μ.

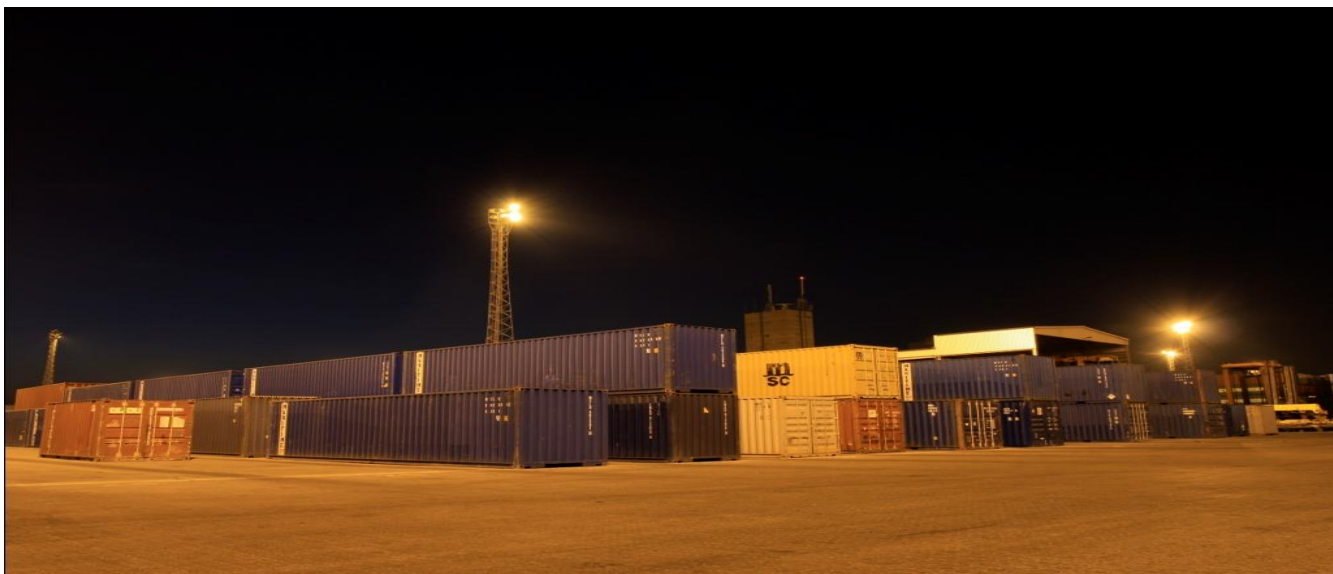
Δυτική 450+320 με μέγιστο βύθισμα 11μ-13μ-14μ

Ανατολική 480μ. με μέγιστο βύθισμα 11μ.

Νότια 300μ. με μέγιστο βύθισμα 14μ.

Ράμπα 50μ. με μέγιστο βύθισμα 14μ.

4.4 Χερσαίος Χώρος



Στο χερσαίο χώρο του λιμανιού η Αρχή διαθέτει στεγασμένους και ανοιχτούς χώρους, για αποθήκευση εμπορευμάτων:

1. Στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι που καλύπτουν 5 αποθήκες συνολικού εμβαδού 39,760μ²:

Αποθήκη αρ. 1, 7,200μ²

Αποθήκη αρ. 2, 6,080μ²

Αποθήκη αρ. 3, 10,000μ²

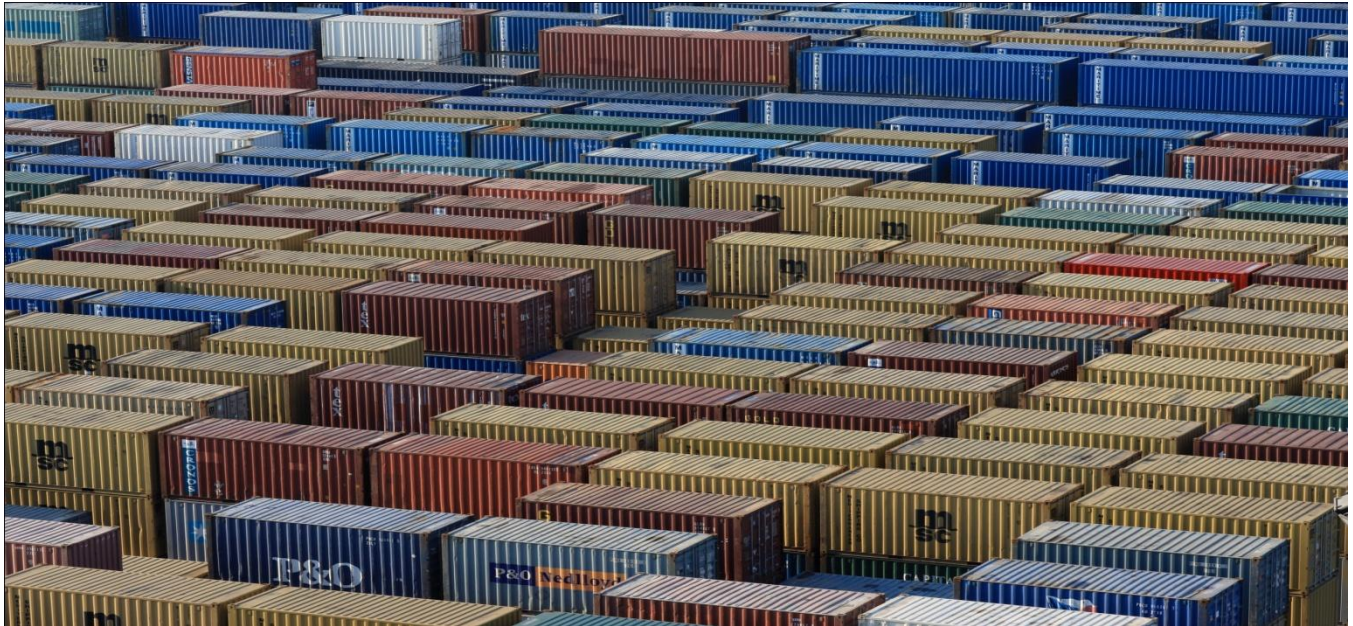
Αποθήκη αρ. 4, 10,080μ²

Αποθήκη αρ. 5, 6,400μ²



Μέρος της αποθήκης αρ. 2 παραχωρήθηκε στις Βρετανικές Βάσεις για διακίνηση των φορτίων τους ενώ το υπόλοιπο μέρος της παραχωρήθηκε στο Τμήμα Τελωνείων για την εκποίηση φορτίων που παραμένουν στο λιμενικό χώρο (Δημόσια Αποθήκη Αποταμίευσης / Republic Bonded Warehouse).

2. Ανοιχτοί αποθηκευτικοί χώροι, για φορτίο εμβαδού 127,000μ²



3. Χώροι στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων εμβαδού 320,000μ²

4. Υπάρχουν επίσης 148 σημεία παροχής ρεύματος για εμπορευματοκιβώτια ψυγεία.



Όσον αφορά τις Κτιριακές Εγκαταστάσεις μέσα στη περιφραγμένη λιμενική περιοχή, αυτές περιλαμβάνουν:

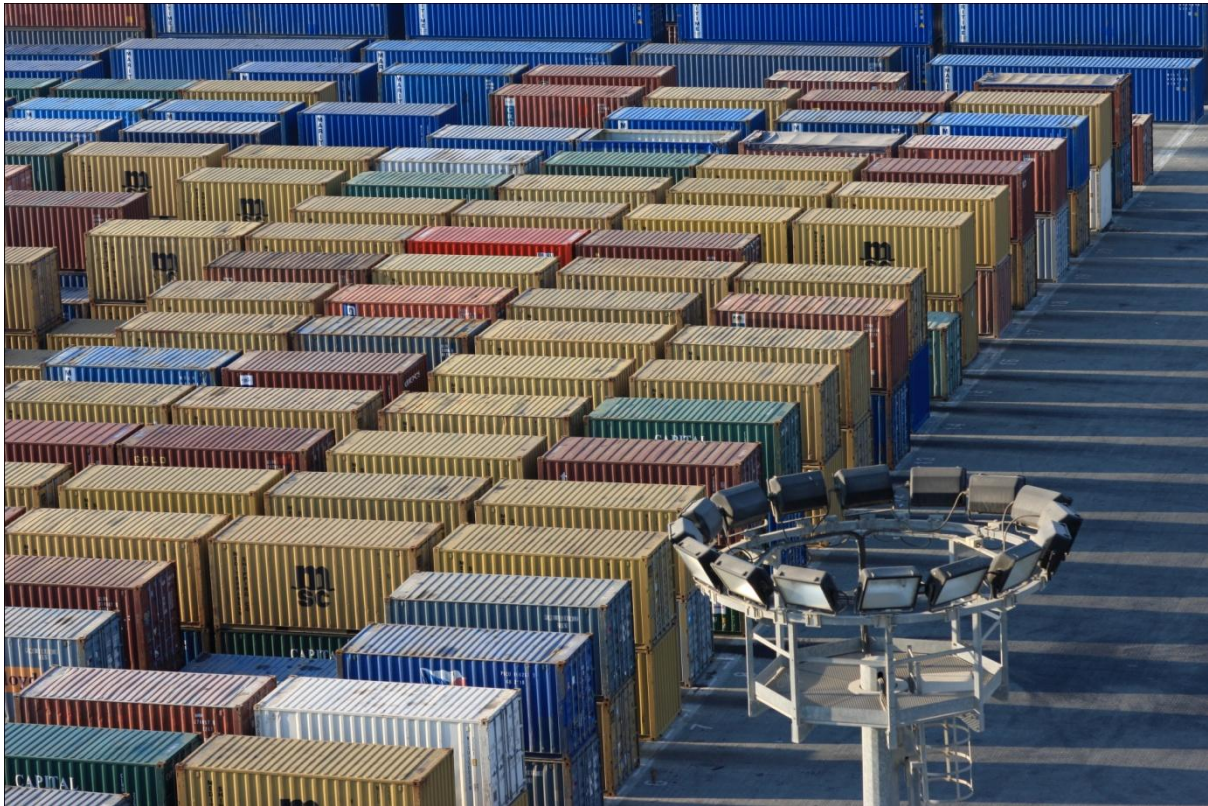
1. Κτίριο Τμήματος Γεωργίας (Φυτοϋγειονομικός έλεγχος)
2. Κτίριο Κτηνιατρικών Υπηρεσιών
3. Γραφείο Τμήματος Τελωνείου
4. Το Εργαστήριο για επιδιορθώσεις του μηχανικού εξοπλισμού της Αρχής και η Αποθήκη Ανταλλακτικών.
5. Γραφεία για το Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας.
6. Εργαστήριο / Γκαράζ για την μηχανικό εξοπλισμό του Συνδέσμου Αδειούχων Λιμενικών Αχθοφόρων Λεμεσού
7. Αίθουσα Επιβατών η οποία τυγχάνει διαφόρων αναβαθμίσεων, σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε. (Schengen). Είναι δε σε εξέλιξη, σύμφωνα με το νέο ρυθμιστικό σχέδιο, κατασκευή νέας αίθουσας επιβατών στην ανατολική προβλήτα που ελπίζεται να είναι έτοιμη το 2010/11.



Εκτός του περιφραγμένου χώρου του λιμανιού βρίσκονται:

8. Κτίριο Διοίκησης της Αρχής Λιμένων
9. Γραφεία του Τμήματος Τελωνείων
10. Αποθήκη σιτηρών (ΣΙΛΟ), η οποία έχει δυνατότητα αποθήκευσης 75,000 τόνων φορτίου
11. Σταθμό Παρακολούθησης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTS): Πρόκειται για σταθμό παρακολούθησης κίνησης ναυσιπλοΐας για σκοπούς ασφάλειας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Λειτουργεί πάνω σε εικοσιτετράωρη βάση και ανταλλάσει πληροφορίες (Κανάλι επικοινωνίας "VHF-09") με τα πλοία που καταφθάνουν ή αναχωρούν από λιμάνι της

Αρχής. Βοηθά στην άμεση κινητοποίηση για αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.
Επανδρώνεται από προσοντούχο προσωπικό της Αρχής (Αξιωματικοί Ε.Ν.).



4.5 Χερσαίος εξοπλισμός

1. Δύο γερανογέφυρες (Post panamax) ανυψωτικής δύναμης 45 τόνων που τοποθετήθηκαν στην νότια προβλήτα το 1996
 2. Τέσσερις γερανογέφυρες (panamax) ανυψωτικής δύναμης 40 τόνων που τοποθετήθηκαν αρχικά στην ανατολική προβλήτα το 1992 και μεταφέρθηκαν στην νέα δυτική προβλήτα το 1996
 3. Ένας γερανός σε σιδηροτροχιές (Luffing crane) ανυψωτικής δύναμης 35 τόνων που τοποθετήθηκε στην δυτική προβλήτα
 4. Ένας κινητός γερανός (DEMAG) ανυψωτικής δύναμης 21 τόνων
 5. Ένας κινητός γερανός (Gottwald) ανυψωτικής δύναμης 35 τόνων6.
- Ηλεκτρογεννήτριες





4.6 Εργατικό δυναμικό

Η Αρχή Λιμένων εργοδοτεί 242 άτομα σε διάφορους τομείς εργασίας αναλόγως προσόντων:

Πλοηγική Υπηρεσία
Τμήμα Αποθηκών
Τεχνικές Υπηρεσίες
Τμήμα Μηχανογράφησης
Υπηρεσία Ασφάλειας & Υγείας
Τμήμα Μηχανοδηγών
Αξιωματικοί Ε.Ν
Γραμματειακές Υπηρεσίες
Λογιστήριο
Φύλακες
Καθαριστές & Οδηγοί

4.7 Πλωτός Εξοπλισμός

1. Τρία Ρυμουλκά (2Χ3500 ΒΗΡ) και (1Χ1300ΒΗΡ),
2. Δύο Πλοηγίδες
3. Δύο Σκάφη Πρόσδεσης



4.8 Υπηρεσίες Τρίτων/Εξωτερικοί Παράγοντες που χρησιμοποιούν το Λιμάνι

Πλοία

Πετρέλευση Πλοίων με Αδειούχα Σκάφη ή Βυτιοφόρα

Η πετρέλευση των πλοίων που επιθυμούν να εφοδιαστούν με καύσιμα στο λιμάνι της Λεμεσού γίνεται από εταιρίες οι οποίες έχουν εξασφαλίσει σχετική άδεια από την Αρχή Λιμένων για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα και για συγκεκριμένα ειδικά σκάφη (μικρά δεξαμενόπλοια) ή βυτιοφόρα. Τα πλοία που προσδένουν στο κρηπίδωμα εξυπηρετούνται από βυτιοφόρα οχήματα στη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης, ενώ τα πλοία που βρίσκονται στο αγκυροβόλιο εξυπηρετούνται από τα ειδικά σκάφη.

Επιδιορθώσεις / Συντηρήσεις Πλοίων

Συνεργεία τα οποία έχουν εξασφαλίσει σχετική άδεια από την Αρχή Λιμένων, ασχολούνται με επιδιορθώσεις και συντηρήσεις πλοίων.

Τροφοδοσία πλοίων

Αδειούχα άτομα /εταιρίες που έχουν εξασφαλίσει σχετική άδεια από την Αρχή, ασχολούνται με την τροφοδοσία.

Επισκευές πλοίων και πλωτών μέσων

Στο λιμάνι Λεμεσού έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί, μετά από σχετική άδεια της Αρχής, μονάδα επισκευής και συντήρησης πλοίων και άλλων πλωτών μέσων, η οποία διαθέτει μικρή πλωτή δεξαμενή. Το όνομα που δόθηκε σ αυτή την δεξαμενή είναι “Famagusta” και ανήκει σε ιδιωτική εταιρεία.



Περισυλλογή πετρελαιοειδών καταλοίπων από τα πλοία

Από το 2002 λειτουργούν στο λιμάνι της Λεμεσού, αδειούχες μονάδες περισυλλογής και επεξεργασίας πετρελαιοειδών καταλοίπων από τα πλοία.

Οι εταιρείες που περισυλλέγουν τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα διαθέτουν

- πλωτά μέσα τα οποία συλλέγουν τα κατάλοιπα από τα πλοία που βρίσκονται στο αγκυροβόλιο ή κατά μήκος του ρηπιδώματος, και
- βυτιοφόρα οχήματα τα οποία συλλέγουν τα κατάλοιπα από τα πλοία που βρίσκονται στο κρηπίδωμα, καθώς επίσης πλωτή δεξαμενή στο αγκυροβόλιο του λιμανιού Λεμεσού για προσωρινή αποθήκευση μέχρι τη μεταφορά τους με μικρά σκάφη στις εγκαταστάσεις του επεξεργαστή.

Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να παραδίδουν πετρελαιοειδή κατάλοιπα και χρεώνονται ανεξάρτητα αν θα χρησιμοποιήσουν ή όχι την υπηρεσία

περισυλλογής. Οι σχετικές χρεώσεις είναι ανάλογες του μεγέθους κάθε πλοίου.

Περισυλλογή σκυβάλων από τα πλοία

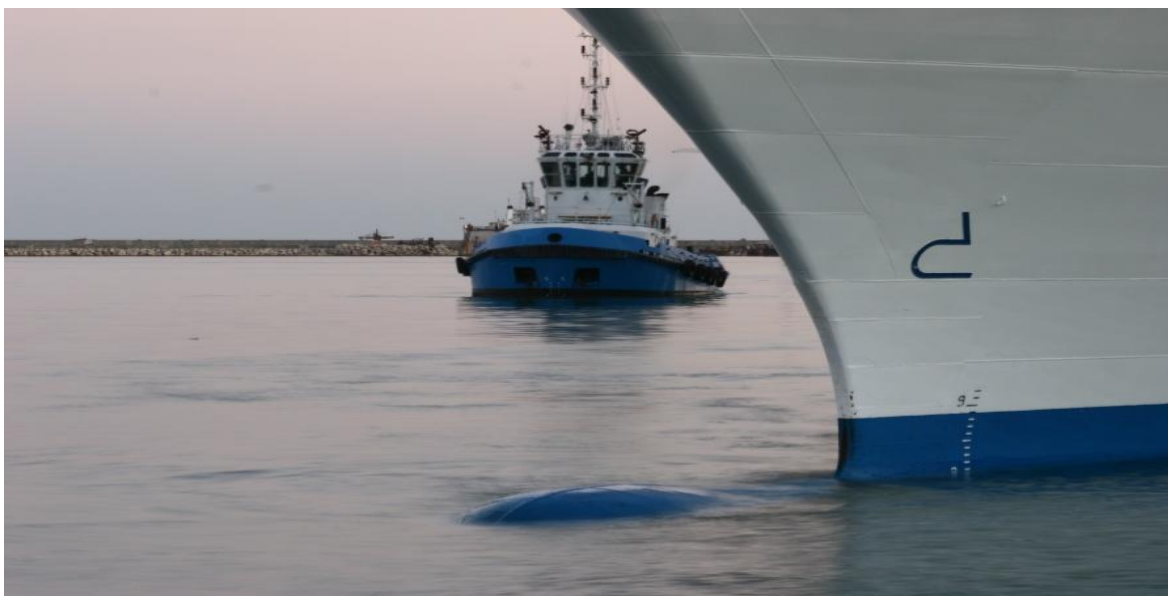
Από το 1982, στο λιμάνι της Λεμεσού λειτουργούν, υπηρεσίες συλλογής και διάθεσης σκυβάλων από τα πλοία. Οι υπηρεσίες λειτουργούν μέχρι σήμερα πολύ ικανοποιητικά και με βάση πρότυπα που επιβάλλουν τόσο η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78, όσο και η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/59/ΕΚ.

Η συλλογή γίνεται από όλα τα πλοία, είτε αυτά είναι ελλιμενισμένα, είτε βρίσκονται στο αγκυροβόλιο. Η περισυλλογή γίνεται πάνω σε καθημερινή βάση από την μία συγκεκριμένη εταιρία η οποία κέρδισε το συμβόλαιο μετά από σχετικό διαγωνισμό που προκήρυξε η Αρχή Λιμένων.

Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να παραδίδουν σκύβαλα και χρεώνονται ανεξάρτητα αν θα χρησιμοποιήσουν ή όχι την υπηρεσία περισυλλογής. Οι σχετικές χρεώσεις είναι ανάλογες με την κατηγορία κάθε πλοίου.

Χρήση ιδιωτικών ρυμουλκών

Ιδιωτικά ρυμουλκά είναι διαθέσιμα για εξυπηρέτηση των πλοίων εκτός από τις περιπτώσεις είσπλου και απόπλου στο και από το λιμάνι, κατά τις οποίες εξυπηρετούνται από τα ρυμουλκά της Αρχής.



Χρήση μικρών σκαφών (βαρκών) για μεταφορά πληρωμάτων και πρόσδεση πετρελαιοφόρων.

Ιδιωτικές εταιρίες που έχουν εξασφαλίσει σχετική άδεια από την Αρχή εξυπηρετούν με τα σκάφη τους τη μεταφορά των πληρωμάτων των πλοίων από και προς το αγκυροβόλιο του λιμανιού, ή και βοηθούν στην πρόσδεση πετρελαιοφόρων στις λιμενικές περιοχές Λεμεσού.



Ναυτική Εστία

Στο λιμάνι της Λεμεσού λειτουργεί από το 1993, «**Ναυτική Εστία**» σε γραφεία, που η αρχή παραχώρησε με σχετική άδεια στην οργάνωση “The Mission to Seafarers (Cyprus)”. Δηλαδή η οργάνωση έχει δημιουργήσει γραφείο εξυπηρέτησης ναυτικών. Η οργάνωση είναι μη κερδοσκοπική, φιλανθρωπική, θρησκευτική και ενδιαφέρεται για την ευημερία των ναυτικών. Στην Εστία αυτή καταφεύγουν για ξεκούραση και κάποιου είδους ψυχαγωγία τα πληρώματα των πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι της Λεμεσού.

Φορτία

Επισκευή/ Καθαρισμός/ Συντήρηση εμπ/τίων και εμπ/τίων - ψυγείων

Συνεργεία τα οποία έχουν εξασφαλίσει σχετική άδεια από την Αρχή, ασχολούνται στο λιμάνι της Λεμεσού με την επισκευή, τον καθαρισμό και τη συντήρηση εμπορευματοκιβωτίων και εμπορευματοκιβωτίων-ψυγείων.

Χρήση Ιδιωτικών Γερανών

Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των φορτοεκφορτώσεων η Αρχή ακολουθεί μικτό σύστημα χρήσης γερανών ξηράς. Γι αυτό εκτός από τους γερανούς της Αρχής, στα λιμάνια χρησιμοποιούνται και κατάλληλοι αδειούχοι ιδιωτικοί γερανοί, στις περιπτώσεις που δεν υπάρχουν διαθέσιμοι κατάλληλοι γερανοί της Αρχής.



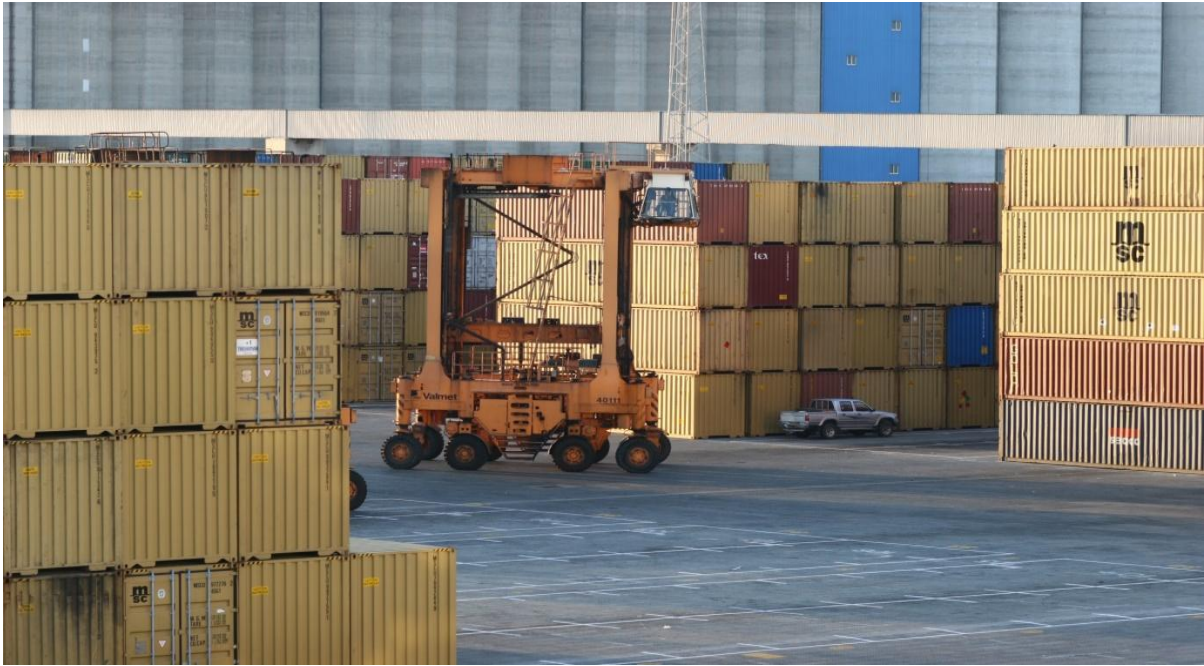
Χρήση Ιδιωτικών Μέσων Φορτοεκφόρτωσης Ιδιόκτητων Φορτίων

Για σκοπούς διευκόλυνσης της φορτοεκφόρτωσης φορτίων χύμα, η Αρχή έχει παραχωρήσει άδεια σε ιδιώτες εισαγωγείς/ εξαγωγείς να φορτοεκφορτώνουν τα χύμα φορτία τους με δικό τους κατάλληλο εξοπλισμό. Τέτοια φορτία είναι ζωοτροφές, σιτηρά/δημητριακά /σπόροι, σόγια, παλιοσίδερα και διάφορα ορυκτά όπως πεντονίτης, γύψος κ.α.

Χρήση Ιδιωτικών Μηχανημάτων (περονοφόρων) Φορτοεκφόρτωσης

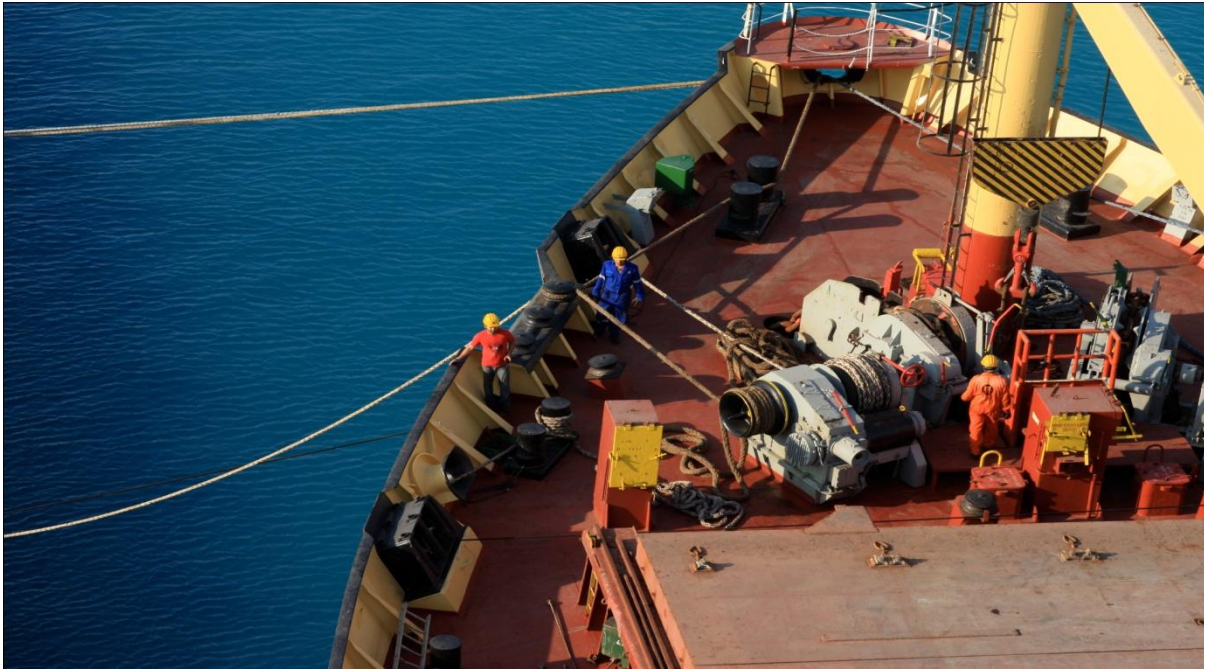
Χρήση εκτός του πλοίου:

Για την διευκόλυνση της φορτοεκφόρτωσης ιδιωτικές εταιρείες διαθέτουν κατάλληλο μηχανικό εξοπλισμό (περονοφόρα οχήματα, κλπ.), πάνω στο κρηπίδωμα.



Χρήση εντός του πλοίου:

Για την διευκόλυνση της φορτοεκφόρτωσης μια μοναδική εταιρεία διαθέτει κατάλληλο μηχανικό εξοπλισμό (περνοφόρα οχήματα, κλπ.), μέσα στο πλοίο, και στην συγκεκριμένη εταιρεία παρέχεται η σχετική άδεια της Αρχής όταν οι υπηρεσίες της χρειάζονται.



Επιβάτες

Παράκτιες κρουαζιέρες από ιδιώτες

Το λιμάνι της Λεμεσού χρησιμοποιείται και για τον ελλιμενισμό ιδιωτικών τουριστικών σκαφών τα οποία πραγματοποιούν μικρής διάρκειας παράκτιες

κρουαζιέρες στα νοτιοανατολικά και δυτικά παράλια της ελεύθερης Κύπρου.



4.9 Ασφάλεια και υγεία του Λιμανιού

A) Λιμενική Ασφάλεια ISPS

Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα θέματα ασφάλειας και απρόσκοπτης διακίνησης των επιβατών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν αποκτήσει ακόμα μεγαλύτερη σημασία για τα κυπριακά λιμάνια που αποτελούν την «πύλη» της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό άκρο της.

Μέσα στα πλαίσια αυτά η Αρχή Λιμένων έχει προχωρήσει σε ενδυνάμωση του ανθρώπινου δυναμικού της, καθώς επίσης του εξοπλισμού των υπηρεσιών φύλαξης των λιμανιών. Η παρακολούθηση της θαλάσσιας περιοχής, γίνεται με προηγμένο τεχνολογικό εξοπλισμό που εγκαταστάθηκε στο λιμάνι της Λεμεσού. Τα λιμάνια της Κύπρου είναι μέσα στα πρώτα 33 σε όλο τον κόσμο που έχουν πετύχει πιστοποίηση με βάση το Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) που τέθηκε σε εφαρμογή από την 1.7.2004 και που αφορά την ασφάλεια των λιμενικών χώρων και υπηρεσιών. Επίσης η Αρχή έχει συμμορφωθεί πλήρως με τις πρόνοιες του Κανονισμού 725/2004 που αφορά τη ναυτιλιακή ασφάλεια και την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Η Αρχή τα τελευταία 4 χρόνια έχει προβεί σε σημαντικές επενδύσεις στον τομέα της ασφάλειας οι οποίες υπολογίζονται στο £1 εκ. Τα μέτρα ασφάλειας που έχουν εισαχθεί στα λιμάνια περιλαμβάνουν την έκδοση δελτίων εισόδου σε όλους τους εισερχόμενους στους λιμενικούς χώρους, την εγκατάσταση Κλειστού Κυκλώματος Παρακολούθησης (CCTV) για συνεχή παρακολούθηση των λιμενικών χώρων, την ενδυνάμωση του προσωπικού ασφαλείας των λιμανιών και την αγορά εξοπλισμών έρευνας ατόμων και οχημάτων.

B) Ασφάλεια και Υγεία

Με στόχο «κάθε νέα χρονιά, λιγότερα ατυχήματα στους λιμενικούς χώρους» η Αρχή, φροντίζει πάντα για την πιστή εφαρμογή της σχετικής Νομοθεσίας ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα εργατικά ατυχήματα που συμβαίνουν στα λιμάνια.

Με αυτό το σκεπτικό, έχει δημιουργήσει, εδώ και αρκετά χρόνια, θέση Λειτουργού Ασφάλειας και Υγείας, ο κάτοχος της οποίας εδρεύει στο λιμάνι

και ασχολείται αποκλειστικά με θέματα της αρμοδιότητάς του.

Βάσει επίσης της σχετικής Νομοθεσίας, ανατέθηκε σε ιδιωτική εταιρεία μελέτη για την Εκτίμηση της Επικινδυνότητας. Αυτή τη στιγμή έχει αρχίσει μια ακόμα Μελέτη που αφορά την εφαρμογή προγράμματος περιβαλλοντικής διαχείρισης (Ecorports Foundation).

Στα μέτρα που παίρνονται για ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων περιλαμβάνονται τα σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς σχέδια δράσης και ετοιμότητας που έχουν ετοιμασθεί σε περίπτωση πολεμικής σύρραξης/σεισμού/διαρροής χημικών ουσιών και πυρκαγιάς και η κατά καιρούς εκτέλεση ασκήσεων για αντιμετώπιση τέτοιων ανεπιθύμητων, υψηλής επικινδυνότητας, καταστάσεων.

Όσον αφορά θέματα πυρασφάλειας η Αρχή έχει προβεί σε εκτίμηση επικινδυνότητας πυρός και λήψης των αναγκαίων μέτρων στις αποθήκες που βρίσκονται στο λιμάνι καθώς επίσης και στις αίθουσες επιβατών.

Στο λιμάνι Λεμεσού εδρεύει Νοσοκομειακή Μονάδα την οποία επανδρώνουν δύο Νοσοκόμοι, υπάλληλοι της Αρχής. Η Μονάδα διαθέτει Ασθενοφόρο όχημα.

Παράλληλα, η Αρχή διερευνά σχολαστικά όλα τα εργατικά ατυχήματα που συμβαίνουν μέσα στους λιμενικούς χώρους με σκοπό των εντοπισμό των αιτίων που τα προκαλούν και τη λήψη διορθωτικών μέτρων για αποφυγή στο μέλλον παρόμοιων δυσάρεστων περιστατικών.

Γ) Επικίνδυνα φορτία

Ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο το οποίο απασχολεί έντονα την Αρχή, αφορά τα επικίνδυνα φορτία τα οποία είτε υπό μορφή εμπορευμάτων, είτε υπό μορφή πρώτων υλών διακινούνται μέσω του λιμανιού. Πληροφοριακά αναφέρεται ότι πέραν των 120.000 διαφορετικών φορτίων που φθάνουν στα λιμάνια μας κατατάσσονται ως επικίνδυνα βάσει του Διεθνούς Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code).

Η Αρχή δεν επιτρέπει την αποθήκευση/παραμονή φορτίων που ανήκουν στην εκρηκτικά φορτία, μέσα στους λιμενικούς χώρους, γι αυτό ζητεί από τους παραλήπτες όπως με την παράδοση των φορτίων διευθετείται ταυτόχρονα και η μετακίνησή τους από το λιμενικό χώρο. Στα φορτία αυτά υπάρχουν πάντοτε οι αναγκαίες διακριτικές σημάνσεις έτσι ώστε οι εργαζόμενοι να μπορούν να ξεχωρίζουν την επικινδυνότητα των φορτίων και να ενεργούν ανάλογα.

Δ) Περιβάλλον

Με την ίδια αυξημένη ευαισθησία και με έντονο συναίσθημα ευθύνης απέναντι σε ένα ήδη παγκόσμια βεβαρημένο περιβάλλον, αντιμετωπίζει η Αρχή τα διάφορα περιβαλλοντικά θέματα μέσα στους λιμενικούς χώρους.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η Αρχή έχει αρχίσει την μελέτη για εφαρμογή προγράμματος περιβαλλοντικής διαχείρισης (Ecoports Foundation). Πρόκειται για ένα ερευνητικό αλλά ταυτόχρονα και αναπτυξιακό πρόγραμμα το οποίο χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και σκοπό έχει το κάθε λιμάνι να μπορεί να αντιμετωπίζει τα περιβαλλοντικά θέματα που το απασχολούν με οικονομικά βιώσιμες επιλογές.

Ένα πολύ σημαντικό έργο της Αρχής Λιμένων για το περιβάλλον είναι το εξής:

Βρίσκεται στο στάδιο αξιολόγησης προσφορών για την ανέλκυση του ναυαγίου “Φάρσα” το οποίο βρίσκεται βυθισμένο ανατολικά της εισόδου του λιμανιού.

Στα αμπάρια του πλοίου, υπάρχει φορτίου αμιάντου το οποίο βάση των προσφορών πρέπει να αναρροφηθεί με αντλίες και θα πρέπει να το ρίξουν σε ειδικά φίλτρα ώστε να σταματήσει η ρύπανση της περιοχής από τις ίνες αλουμινίου. Το όλο έργο αναμένεται να κοστίσει περίπου 1 εκατομμύριο ευρώ.

Επίσης η Αρχή έχει λάβει κάποια σημαντικά μέτρα τα οποία άρχισε να βάζει σε εφαρμογή:

1. Συλλογή σκυβάλων από πλοία στο αγκυροβόλιο και από πλοία εντός του λιμανιού και μεταφορά σε συγκεκριμένο χώρο.
2. Υπηρεσία συλλογής καταλοίπων πετρελαίου πλοίων από πλοία εντός του λιμανιού και από το αγκυροβόλιο και προώθηση για επεξεργασία από

εγκεκριμένη μονάδα.

3.Υπηρεσία περισυλλογής καταλοίπων (sea wages) αποχετεύσεων πλοίων

4.Επιβολή χρήσης μηχανημάτων με μπαταρία σε αποθηκευτικούς χώρους.

5.Χρησιμοποίηση ηλιακής ενέργειας για ηλεκτρική τροφοδότηση φάρων και σημαντήρων.

6.Έλεγχος μέσω μετρήσεων για ποσοστό σκόνης, θορύβων, 7.Επιβολή κανονισμών εργασίας και περιοδικές επιθεωρήσεις, για την εκτέλεση μετάγγισης πετρελαίων, από πλοίο σε πλοίο.

8.Επιβολή κανονισμών για τη διαχείριση επικίνδυνων φορτίων, σύμφωνα με διεθνή πρότυπα. Δημιουργία ειδικών χώρων.

9.Δημιουργία και διατήρηση χώρων πρασίνου.

10.Καθαριότητα χερσαίου χώρου λιμανιού.

11.Δημιουργία χώρων αποταμίευσης αλουμινίου.

12.Δημιουργία χώρων αποταμίευσης πλαστικών και προώθηση σε αδειοδοτημένες μονάδες διαχείρισης.

13.Παράδοση εγγράφων προς καταστροφή σε μονάδες ανακύκλωσης.

14.Έλεγχος οχημάτων εντός λιμενικού χώρου, για αποφυγή εκπομπής καυσαερίων πέραν του κανονικού.

15.Σε συνεργασία με το Τμήμα Αλιείας δημιουργία σταθμού υλικών και μηχανημάτων για άμεση καταπολέμηση ρύπανσης στη θάλασσα.

16.Εκπαίδευση προσωπικού από λειτουργούς του Τμήματος Αλιείας για τη χρήση των υλικών και μηχανημάτων καταπολέμησης ρύπανσης.

17.Επιβολή κανονισμών στους χρήστες λιμανιού για αποφυγή ρύπανσης οποιασδήποτε μορφής και βαριές ποινές σε όσους παρανομούν.

18.Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε πλοία μακράς παραμονής.

19.Χρήση φιλικών προς το περιβάλλον υφαλοχρωμάτων στα πλωτά μέσα της ΑΛΚ.

20.Αγορά φωτοτυπικών μηχανών με δυνατότητα εκτύπωσης και από τις δύο πλευρές.

21.Χρήση κοινού χαρτιού χωρίς τοξικά υλικά για τις συσκευές τηλεομοιότυπου.

22.Χρήση επαναφορτιζόμενων μπαταριών για αποφυγή απόρριψης μπαταριών. Επίσης δημιουργία χώρου συλλογής άδειων μπαταριών και η παράδοση αυτών σε αδειούχους ιδιώτες.

23.Χρήση οικονομικών λαμπτήρων για τον φωτισμό γραφείων.

24. Όλα τα είδη αποβλήτων προωθούνται μόνο μέσω αδειοδοτημένων μονάδων από την Υπηρεσία Περιβάλλοντος.
25. Διπλά γυαλιά για εξοικονόμηση ενέργειας.
26. Έχει ήδη ορισθεί Λειτουργός, ο οποίος ασχολείται με θέματα που αφορούν την εξοικονόμηση ενέργειας.

Ε) Σταθμό Παρακολούθησης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTS):

Σκοπός του σταθμού είναι η ασφάλεια των πλοίων και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αφού λειτουργεί πάνω σε εικοσιτετράωρη βάση και ανταλλάσει πληροφορίες με όλα τα πλοία που καταφθάνουν ή αναχωρούν από το λιμάνι, βοηθά στην άμεση κινητοποίηση για αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών.



4.10 Αλλαγές στους κανόνες ασφαλείας μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση

1) Νομοθεσία

Ευρωπαϊκή Ένωση - Εναρμονιστικές Νομοθεσίες

- (α) Κανονισμοί περί ευκολιών υποδοχής και απαγόρευσης απόρριψης στη θάλασσα αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΚΔΠ 771/2003).
- (β) Νόμος αναφορικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για πλοία κατά τον κατάπλου σε ή/και απόπλου από λιμένες της Δημοκρατίας (155(I)/2003).

- (γ) Νόμος που προνοεί για τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών ασφαλούς φόρτωσης και εκφόρτωσης των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην (Ν. 28(Ι)/2004).
- (δ) Η Αρχή συμμορφούμενη με σχετική απόφαση του Εφόρου Δημοσίων Ενισχύσεων ετοίμασε και προώθησε σχετικούς τροποποιητικούς κανονισμούς δικαιωμάτων έτσι ώστε τα δικαιώματα για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές ομοειδών αγαθών να είναι τα ίδια.
- (ε) Με βάση σχετική πρόνοια των Κανονισμών περί ευκολιών υποδοχής και απαγόρευσης απόρριψης στη θάλασσα αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΚΔΠ 771/2003) η Αρχή προώθησε σχετικούς τροποποιητικούς κανονισμούς αναφορικά με τα δικαιώματα ευκολιών υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων.
- (στ) Επιπρόσθετα αναφέρεται ότι από την 1.7.2004 τα κυπριακά λιμάνια, αφενός μεν έχουν συμμορφωθεί με τις πρόνοιες του ISPS Code του IMO καθώς επίσης με τον Κανονισμό της Ε.Ε. 2003/0089 (COD) που υιοθετεί τις πρόνοιες του ISPS Code , και αφετέρου έχουν πιστοποιηθεί σχετικά. Σχετικός είναι και ο Κανονισμός (ΕΚ) αρ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31.3.2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- (ζ) Ο περί εμπορικής ναυτιλίας (κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης και ενημέρωσης σχετικά με την κυκλοφορία των πλοίων) Νόμος του 2004 (Ν. 131(Ι)/2004). Μερικά άρθρα του νόμου αυτού αφορούν την Αρχή όπως τη δημιουργία καταφυγίων, VTMIS , VTS .
- (η) Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26 ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων. Προωθείται η ένταξη της εν λόγω οδηγίας στην εθνική μας νομοθεσία.

2)Ευρωπαϊκή Ένωση - Χρηματοδοτήσεις

Μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η Αρχή έχει διοργανώσει σχετικά σεμινάρια – εργαστήρια. Πιο συγκεκριμένα τα εν λόγω σεμινάρια – εργαστήρια ασχολήθηκαν με τα ακόλουθα θέματα:

- (α) Των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (short sea shipping).
- (β) Των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (reception facilities)
- (γ) Των θαλάσσιων αρτηριών (motorways of the seas).
- (δ) Των λιμενικών υπηρεσιών στα πλαίσια της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στα εν λόγω σεμινάρια – εργαστήρια συμμετείχαν λειτουργοί της Αρχής, άλλων κυβερνητικών υπηρεσιών καθώς επίσης εκπρόσωποι του ιδιωτικού τομέα.

Σ' ότι αφορά την αξιοποίηση χρηματικών πόρων από τα διάφορα ταμεία κλπ της Ε.Ε. αναφέρονται τα ακόλουθα:

(α) Η Αρχή έχει εξασφαλίσει από τα διευρωπαϊκά δίκτυα χρηματοδότηση ύψους 1.8 εκ. Ευρώ αναφορικά με την ανέγερση νέας αίθουσας επιβατών στο λιμάνι Λεμεσού. Το συνολικό κόστος για το έργο αυτό είναι της τάξης των 17 εκ €.

(β) Έχει αποφασιστεί η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση μελέτης για την εκπόνηση ρυθμιστικού σχεδίου (master plan) για την Ανατολική Μεσόγειο στα πλαίσια της Θαλάσσιας Αρτηρίας της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης που συνδέει την Αδριατική θάλασσα με το Ιόνιο πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο και συμπεριλαμβάνει την Κύπρο. Στη μελέτη η Κύπρος συμμετέχει μαζί με την Ελλάδα, Ιταλία, Σλοβενία και Μάλτα. Η χρηματοδότηση της Ε.Ε. για την εν λόγω μελέτη είναι 2 εκ. Ευρώ και η συνεισφορά της Κύπρου ανέρχεται στις 75.000 Ευρώ. Η σημασία της μελέτης αυτής, έγκειται στο γεγονός ότι, αφού μελετηθούν οι διάφορες τάσεις μεταφορών, οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και άλλα συναφή θέματα θα καθορίσει τα αναπτυξιακά και βελτιωτικά έργα που θα πρέπει να γίνουν ούτως ώστε να δημιουργηθούν οι απαιτούμενες διευκολύνσεις για την απρόσκοπτη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών στην εν λόγω Θαλάσσια Αρτηρία.

(γ) Η Αρχή έχει υποβάλει πρόταση για συγχρηματοδότηση του έργου με τίτλο «Αναβάθμιση Λιμανιού Λεμεσού» από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πρόταση αφορά στην Αναβάθμιση του λιμανιού Λεμεσού σε δυο φάσεις:

Η Α΄ ΦΑΣΗ περιλαμβάνει την εκβάθυνση της δυτικής νηοδόχου από τα -14 μέτρα στα -16 μέτρα, εκβάθυνση του κύκλου στροφής και διαύλου εισόδου από τα -15 μέτρα στα -17 μέτρα, διαπλάτυνση του διαύλου εισόδου κατά 40μ., την βελτίωση/σταθεροποίηση υφισταμένων κρηπιδωμάτων και σταθεροποίηση υφισταμένων ακρομολίων κυματοθραυστών.

Η Β΄ ΦΑΣΗ αφορά στην επέκταση του κρηπιδώματος της δυτικής νηοδόχου κατά 500 μ. και περιλαμβάνει την εκπόνηση μελέτης και τις κατασκευαστικές εργασίες.

(δ) Η Αρχή προώθησε και δημιούργησε κέντρο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με έδρα το λιμάνι Λεμεσού. Η Ε.Ε. χρηματοδοτεί το 50% των κόστων για τη δημιουργία και στελέχωση των εν λόγω κέντρων. Στην περίπτωση της Κύπρου η χρηματοδότηση υπολογίζεται στις ΛΚ 15.000 περίπου.

4.11 Υπηρεσίες του Λιμανιού

Φορτοεκφορτώσεις Πλοίων

Στο λιμάνι Λεμεσού οι φορτοεκφορτώσεις των πλοίων αναλαμβάνονται από τους ναυτικούς πράκτορες που αντιπροσωπεύουν τα πλοία. Σύμφωνα με ρητή πρόνοια στον Νόμο της (Νόμος 38/73) η Αρχή δεν μπορεί να διεξάγει εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων.

Η φορτοεκφόρτωση των πλοίων γίνεται με γεραμούς και γερανογέφυρες της Αρχής. Όταν οι γερανοί της Αρχής δεν επαρκούν χρησιμοποιούνται και ιδιωτικοί γερανοί, στους οποίους έχει παραχωρηθεί σχετική άδεια από την Αρχή για χρήση μέσα στα λιμάνια.



Για την εκφόρτωση του πλοίου που αντιπροσωπεύει, ο Ναυτικός Πράκτορας φροντίζει για την εξασφάλιση γερανού/ών από την Αρχή, για τις υπηρεσίες λιμενεργατών από το επαρχιακό γραφείο εργασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, για τις υπηρεσίες των αχθοφόρων όσον αφορά την οριζόντια μεταφορά των φορτίων και για την αποθήκευσή τους, στους αποθηκευτικούς χώρους της Αρχής.

Το 2001 ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου ίδρυσε τη θυγατρική εταιρία United Stevedoring Company Ltd η οποία αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση.

Υπολογίζεται ότι σήμερα η εταιρία πραγματοποιεί φορτοεκφορτώσεις για το 40% των πλοίων.

Πλοήγηση/ Ρυμούλκηση

Η πλοήγηση και ρυμούλκηση όλων ανεξαιρέτως των πλοίων μέσα σε λιμενική περιοχή παρέχεται από την Αρχή Λιμένων Κύπρου. Η πλοήγηση είναι υποχρεωτική.



«Πλοηγός σημαίνει παν πρόσωπον που υπάγεται στους υπαλλήλους της Αρχής και/ ή αδειούχο και/ ή εξουσιοδοτημένο και/η άλλως πως καθορισμένο από την Αρχή και το οποίο, χωρίς ν' ανήκει στο πλοίο, αναλαμβάνει να συμβουλευεί τον πλοίαρχο του πλοίου που εισπλέει ή αποπλέει από λιμάνι της δικαιοδοσίας της Αρχής, χωρίς να τον αντικαθιστά στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του σε σχέση με την ασφάλεια του πλοίου». Οι Πλοηγοί είναι διπλωματούχοι, Πλοίαρχοι του Εμπορικού Ναυτικού.

Η Πλοηγική Υπηρεσία επανδρώνεται με Πλοηγούς, Κυβερνήτες και Μηχανικούς Ρυμουλκών, Λεμβοδηγούς - που επανδρώνουν τις πλοηγίδες και τα ρυμουλκά, καθώς και ομάδες πρόσδεσης των πλοίων.

Η πλοήγηση πλοίων αρχίζει στις 06:00 και επεκτείνεται ακόμα και μετά τα μεσάνυχτα, ανάλογα με τις ανάγκες της υπηρεσίας, δηλαδή την ανάγκη

κατάπλου και απόπλου πλοίων από λιμενική περιοχή.

Ο Πλοηγός της Αρχής επιβιβάζεται στα πλοία στον Πλοηγικό Σταθμό σε απόσταση ένα ναυτικό μίλι Ανατολικά της εισόδου του λιμανιού, ανταλλάσσει πληροφορίες με τον Πλοίαρχο και πλοηγεί το πλοίο εντός του λιμανιού και στην προβλήτα, συντονίζοντας συγχρόνως όλες τις υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση του πλοίου όπως ρυμουλκά, σκάφος πρόσδεσης, ομάδα πρόσδεσης κ.ά. Ανάλογες ενέργειες γίνονται και για τον απόπλου πλοίου.



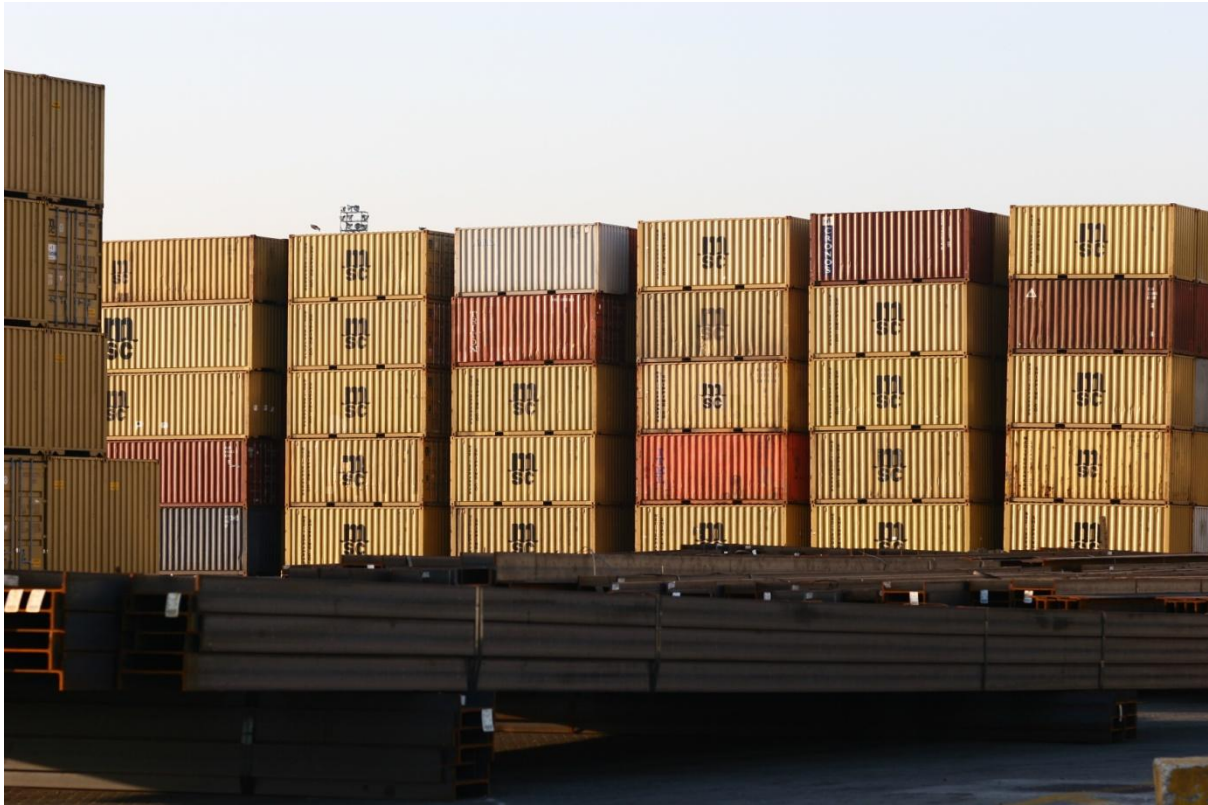
Διαχείριση Φορτίων

Διαδικασίες παραλαβής, αποθήκευσης και παράδοσης εισαγομένων εμπορευμάτων κυπριακού ή υπό διαμετακόμιση φορτίου

α) Παραλαβή Εμπορευμάτων

Η διαδικασία παραλαβής των εμπορευμάτων που ξεφορτώνονται από τα πλοία, αρχίζει με την κατάθεση στην Αρχή και στο Τμήμα Τελωνείων από τον Ναυτιλιακό Πράκτορα του Δηλωτικού Εισαγωγής του κάθε πλοίου μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή στα πλαίσια του προγράμματος “CYPOS” της Αρχής.

Στο Δηλωτικό Εισαγωγής αναγράφονται τα στοιχεία του πλοίου και περιγράφονται αναλυτικά τα εμπορεύματα κατά φορτωτική.



Η παραλαβή γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων γίνεται από Λειτουργό της Αρχής κατά τη στιγμή της εκφόρτωσης τους στο κρηπίδωμα. Εκεί ελέγχεται ο αριθμός και η σφραγίδα του εμπορευματοκιβωτίου και γίνεται η καταχώρηση της παραλαβής στον Ηλεκτρονικό Υπολογιστή.

Η παραλαβή γενικού φορτίου γίνεται στην αποθήκη ή στους ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους από Λειτουργό της Αρχής, ο οποίος ελέγχει κατά φορτωτική τις μάρκες και την ποσότητα και καταχωρεί τις παρατηρήσεις στον ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Η παραλαβή εμπορευμάτων από το άδειασμα εμπορευματοκιβωτίων μεικτού φορτίου (Group age) γίνεται στις αποθήκες της Αρχής από Λιμενικό Λειτουργό με βάση λίστα που καταθέτει ο διαμεταφορέας μέσω του ηλεκτρονικού υπολογιστή. Ο Λιμενικός Λειτουργός παραλαμβάνει το εμπόρευμα ελέγχοντας μάρκες και ποσότητα κατά φορτωτική και καταχωρεί τις τυχόν παρατηρήσεις του στον ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Μετά το τέλος της παραλαβής για όλες τις πιο πάνω περιπτώσεις γίνεται ο απολογισμός με τη συμπλήρωση του σχετικού εντύπου “Outturn Report” προς

τον Πράκτορα και το Τμήμα Τελωνείων.

Η όλη διαδικασία μεταφοράς, διαλογής και στοιβασίας τόσο των εμπορευματοκιβωτίων όσο και του γενικού φορτίου διεξάγεται από το Σύνδεσμο Αδειούχων Αχθοφόρων του λιμανιού στις αποθήκες ή στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων κάτω από την καθοδήγηση και έλεγχο της Αρχής.

Για την εξυπηρέτηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου η Αρχή διαθέτει κλειστούς και ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και ευκολίες υποδοχής εμπορευματοκιβωτίων – ψυγείων.

Σ' όλους τους αποθηκευτικούς χώρους οι εργασίες διεκπεραιώνονται με τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές μέσω του προγράμματος "Cyros".

β) Παράδοση Εμπορευμάτων

Η διεκπεραίωση των εργασιών παράδοσης φορτίων είναι δυνατή αμέσως με την παραλαβή κάθε φορτωτικής στον ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Η παράδοση του φορτίου γίνεται από Λειτουργό της ΑΛΚ όταν ο παραλήπτης («εισαγωγέας») διεκπεραιώσει τις τελωνειακές διατυπώσεις και παρουσιαστεί στην Αρχή με το Διατακτικό Παράδοσης ("Delivery Order") , πιστοποιημένο από Τελωνειακό Λειτουργό με σφραγίδα αποδέσμευσης των συγκεκριμένων εμπορευμάτων.

Η Αρχή παραδίδει τα εμπορεύματα στους δικαιούχους, αφού πληρωθούν τα «Γενικά Λιμενικά και Αποθηκευτικά Δικαιώματα» για το φορτίο σύμφωνα όπως με τα καθορισμένα στους κανονισμούς της Αρχής δικαιώματα.

Με την πληρωμή των Λιμενικών Δικαιωμάτων και την Έκδοση Τιμολογίου ο παραλήπτης ενημερώνεται, για την κατάσταση παραλαβής των εμπορευμάτων από την Αρχή.

Η παράδοση γίνεται από Λειτουργό της Αρχής στους τόπους αποθήκευσης.

Με την παράδοση στους δικαιούχους των εμπορευμάτων γίνεται ενημέρωση στον ηλεκτρονικό υπολογιστή με τα στοιχεία του παραλήπτη και εκδίδεται Δελτίο Παραλαβής “Way Bill”, το οποίο ο παραλήπτης υπογράφει αποδεχόμενος την παραλαβή.

Με την παράδοση, διαγράφεται από το “Stock” η συγκεκριμένη φορτωτική.

Στις περιπτώσεις εμπορευμάτων επανεξαγωγής (Διαμετακομιστικού Εμπορίου) η παράδοση γίνεται από Λειτουργούς της Αρχής κατά τη στιγμή της φόρτωσης και ακολούθως ενημερώνεται ο ηλεκτρονικός υπολογιστής.



Εισαγόμενα εμπορεύματα που δεν παραλαμβάνονται από τους εισαγωγείς εντός 45 (σαράντα πέντε) ημερών μεταφέρονται στη Δημόσια Αποθήκη Αποταμίευσης, για να γίνουν διαδικασίες από το Τμήμα Τελωνείων εκτός αν ο εισαγωγέας ζητήσει παράταση παραμονής στην αποθήκη της Αρχής από το Τμήμα Τελωνείων και πάρει σχετική έγκριση.

Διαμετακομιστικό Εμπόριο

Διαμετακομιστικό είναι το φορτίο που ξεφορτώνεται για προσωρινή παραμονή στα λιμάνια μας και το οποίο δεν έχει τελικό προορισμό την Κύπρο αλλά άλλη χώρα του εξωτερικού.

Το διαμετακομιστικό εμπόριο στο Λιμάνι Λεμεσού, άρχισε δειλά – δειλά στις αρχές της δεκαετίας του 1970 και σημείωσε θεαματική αύξηση από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 φθάνοντας στο αποκορύφωμά του το 1996.

Για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου η Αρχή κατασκεύασε τον πρώτο εξειδικευμένο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο ανατολικό κρηπίδωμα του λιμανιού Λεμεσού, ο οποίος εξοπλίστηκε και τέθηκε σε λειτουργία τον Αύγουστο του 1984. Ο δεύτερος εξειδικευμένος σταθμός στο ανατολικό κρηπίδωμα του λιμανιού συμπληρώθηκε και τέθηκε σε λειτουργία το 1996.

Σημαντική αύξηση στη διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι Λεμεσού σημειώθηκε το 2004 και 2006 κατά 53% και 33% αντίστοιχα, που οφείλεται κατά κύριο λόγο στη χρήση του λιμανιού Λεμεσού από τη ναυτιλιακή εταιρία “Mediterranean Shipping Company”, για διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή.

Στα πλαίσια της πολιτικής της να διατηρήσει το υφιστάμενο και να προσελκύσει πρόσθετο διαμετακομιστικό φορτίο, η Αρχή έχει ήδη τροχοδρομήσει έργα ανάπτυξης του λιμανιού Λεμεσού που αφορούν σε πρώτο στάδιο εκβάθυνση του λιμανιού και αγορά νέου ρυμουλκού μεγάλης ιπποδύναμης και στη συνέχεια κατασκευή νέου κρηπιδώματος 500 μέτρων και προμήθεια του κατάλληλου εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης.

Το διαμετακομιστικό εμπόριο είναι ο πιο επικερδής κλάδος του λιμανιού αυτό το διάστημα και γι αυτό τον λόγο, η Αρχή έχει σκοπό ν αγοράσει δύο νέες γερανογέφυρες όπως επίσης θα μεταφερθούν δύο γερανογέφυρες από το λιμάνι της Λάρνακας.

Επιβατική κίνηση



Το νέο λιμάνι Λεμεσού, η κατασκευή του οποίου άρχισε αρχές της δεκαετίας του 1970, σκοπό είχε να εξυπηρετήσει την εμπορευματική κίνηση της Κύπρου. Ως εκ τούτου, στα πρώτα στάδια της ανάπτυξής του, δεν έγινε πρόνοια για την κατασκευή αίθουσας επιβατών, αλλά ούτε και κρηπιδώματα για να πλευρίζουν μόνο επιβατικά πλοία.

Μέχρι το 1973 τα επιβατικά πλοία εξυπηρετούνταν από το αγκυροβόλιο με την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών με βάρκες. Μετά την κατασκευή του νέου λιμανιού Λεμεσού αλλά και την εισβολή το 1974 προέκυψε η ανάγκη εξυπηρέτησης επιβατικών πλοίων εντός του νέου λιμανιού Λεμεσού. Έκτοτε το λιμάνι κατέστη μικτής χρήσης και ειδικά μετά την κατασκευή του δυτικού κρηπιδώματος για την εξυπηρέτηση πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, προέκυψε πρόβλημα στην ασφαλή εξυπηρέτηση των επιβατών, λόγω της διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών μέσα στους ίδιους χώρους με διασταυρωμένες διαδρομές και τη χωροθέτηση της αίθουσας επιβατών πλέον, μεταξύ των δύο σταθμών εμπορευματοκιβωτίων. Με την πάροδο του χρόνου και την αύξηση της επιβατικής κίνησης, η κατάσταση χειροτέρευσε και η διακίνηση των επιβατών γίνεται με μεγάλη δυσκολία και με ψηλό βαθμό κινδύνου.

Στις αρχές της δεκαετίας 1990, η Αρχή ανέθεσε σε οίκο του εξωτερικού, τη διεξαγωγή μελέτης για το ρυθμιστικό σχέδιο του λιμανιού, με βάση τις νέες

και προβλεπόμενες ανάγκες, τόσο για διακίνηση εμπορευμάτων, όσο και για τη διακίνηση επιβατών.

Το σχέδιο αυτό διαλάμβανε το διαχωρισμό του λιμανιού, ανάλογα με τη λειτουργία του σε επιβατικό και εμπορικό. Επιβατικό λιμάνι προβλέπεται το ανατολικό μέρος και εμπορικό λιμάνι προβλέπεται το δυτικό μέρος.

Το ρυθμιστικό σχέδιο υλοποιήθηκε μερικώς με τις τελευταίες επεκτάσεις, που περιλάμβαναν την κατασκευή κρηπιδωμάτων στην δυτική πλευρά του λιμανιού και τη δημιουργία νέων χώρων στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων. Ωστόσο η κατάσταση δεν απαμβλύθηκε για τους ακόλουθους λόγους.

- Λόγω της αύξησης της επιβατικής κίνησης.
- Λόγω της χρήσης του βόρειου και ανατολικού κρηπιδώματος, τόσο για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, όσο και για διακίνηση επιβατών. Σε περιόδους αιχμής χρησιμοποιείται και το δυτικό κρηπίδωμα για διακίνηση επιβατών.
- Λόγω της θέσης της αίθουσας επιβατών.

Με βάση τα πιο πάνω, τις τελευταίες εξελίξεις όσον αφορά την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων και τη διακίνηση επιβατών στην Ε.Ε. με την εφαρμογή του Κεκτημένου Σιένγκεν, αλλά και μέσα στα πλαίσια της αποστολής της Αρχής για την παροχή της αναγκαίας υποδομής για την εξυπηρέτηση του ταξιδιωτικού κοινού, αποφασίστηκε η ανέγερση νέας αίθουσας επιβατών και άλλων εγκαταστάσεων στο Λιμάνι Λεμεσού.



Παραχώρηση Αδειών σε Τρίτους

Σύμφωνα με το νόμο της, η Αρχή καθορίζει, ρυθμίζει, ελέγχει και απαγορεύει τη χρήση οποιωνδήποτε λιμενικών περιοχών ή την κίνηση ή οποιεσδήποτε δραστηριότητες μέσα στο λιμάνι.

Επίσης η Αρχή εκδίδει άδειες σε όσους απασχολούνται μέσα σε λιμενικές περιοχές και συνάπτει, γι' αυτό το σκοπό κάθε είδους συμβάσεις ή υπογράφει πάσης φύσεως έγγραφα.

Μέσα σ' αυτά τα πλαίσια η Αρχή παραχωρεί σε τρίτους άδειες για:

χρήση γραφείων

χρήση καταστημάτων

λειτουργία καντινών/ εστιατορίων

χρήση αποθηκευτικών χώρων

χρήση ιδιωτικού εξοπλισμού

εξάσκηση επαγγέλματος και προσφοράς υπηρεσιών

λειτουργία λιμανιών

Η παραχώρηση άδειας χρήσης καταστημάτων, λειτουργίας καντινών και εστιατορίων γίνεται με τη διαδικασία των ανοικτών προσφορών.

Limassol Inauguration Spool base

Η **Limassol Spool base** εγκαινιάστηκε επισήμως από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων, κα Ερατώ Κοζάκου Μαρκουλλή, το Σάββατο 5 Φεβρουαρίου 2011. Η *Spool base* είναι μια μονάδα συναρμολόγησης αγωγών μεταφοράς φυσικού αερίου, που αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την Technip, μία από τις κορυφαίες εταιρείες του κόσμου για το σχεδιασμό, τη μηχανική και την κατασκευή του φυσικού αερίου για διευκόλυνση των βιομηχανιών. Η *Spool base* θα αρχίσει να λειτουργεί την 1η Μαρτίου 2011 και θα απασχολεί περισσότερους από 100 άτομα εξειδικευμένου προσωπικού.

Αυτή η μονάδα έχει ένα εξειδικευμένο σύστημα αυτόματης συγκόλλησης σωλήνων που φτάνουν το ένα χιλιόμετρο μήκος. Αυτές οι

σωληνώσεις, στη συνέχεια αφού τυλιχθούν σε μεγάλα καρούλια μήκους 15 με 18 χιλιόμετρα τοποθετούνται πάνω σε εξειδικευμένα σκάφη τα οποία θα τα μεταφέρουν στον προορισμό τους, συγκεκριμένα στην Αλεξάνδρεια για το έργο Burullus, για να τοποθετηθούν σε φυσική υποδομή εφοδιασμού με φυσικό αέριο που έχει κατασκευαστεί 70 χιλιόμετρα από την Αλεξάνδρεια αφού βρέθηκαν κοιτάσματα φυσικού αερίου και με τερματικό σημείο το εργοστάσιο επεξεργασίας φυσικού αερίου.

Παρόμοιες *Spool bases* βρίσκονται μόνο στη Νορβηγία, τις ΗΠΑ και την Αγκόλα, δίνοντας στη μονάδα της Λεμεσού το μοναδικό πλεονέκτημα να είναι το μοναδικό στην περιοχή, έτοιμη να αντιμετωπίσει τις τεράστιες απαιτήσεις για τις μελλοντικές εγκαταστάσεις του αγωγού στην περιοχή της Μεσογείου(οικόπεδο 12 της Κύπρου) και τις γύρω περιοχές.

Η σειρά των γεγονότων έχει ως εξής:

1 - Ένα λειτουργικό περιβάλλον εργασίας πρέπει να δημιουργηθεί προκειμένου να υποστηρίξει περίπου 100 εργαζόμενους που απαιτούνται για την ολοκλήρωση ενός τέτοιου έργου.

Υποδομές από γραφεία, εστιατόριο, αίθουσα χάος, αποδυτήρια, w/c, συγκόλλησης, και εργαστηρίων δοκιμών που απαιτούνται για να υποστηρίξουν το έργο.

Ένας χώρος γης περίπου 1,5 χιλιόμετρα σε μήκος, σε θέση να υποστηρίξει το 1 χιλιόμετρο μακρύ σωλήνα (που ονομάζεται STALKS) που στηρίζεται από μια ισχυρή μεταλλική βάση η οποία είναι επίσης απαραίτητη.

2 - Οι συγκεκριμένες σωλήνες που χρησιμοποιούνται για το έργο είναι καλυμμένες με ειδικό στρώμα και έχουν διάμετρο 10", 12" & 14", με και μέσο πάχος τοιχώματος 20mm και μήκους 12.2meters.

Οι σωλήνες αποθηκεύονται σε ξύλινα δοκάρια και στοιβάζονται σε 6 επίπεδα στρωμάτων. Οι πρώτες σωλήνες ζυγίζουν από 1300kg έως το 1950 kg.

3 - Οι ακατέργαστες σωλήνες μπορούν να υψωθούν με μηχανή αέρος ικανή να σηκώσει μέχρι 3 τόνους.

4 - Οι σωλήνες/αγωγοί τροφοδοτούνται στην είσοδο ειδικής εγκατάστασης για συγκόλληση μήκους 100μ όπου λειτουργούν πολλαπλοί ρομποτικοί

σταθμοί συγκόλλησης που συνδέουν ένα-ένα τους σωλήνες μέχρι να παραχθεί το ζητούμενο στέλεχος.

5 - Όλες οι συγκολλήσεις πρέπει να περάσουν στη συνέχεια από μια αυστηρή δοκιμασία ελέγχου ποιότητας (μη καταστροφικός έλεγχος), όπου κάθε σωλήνα επιβλέπεται και καταγράφεται. Οι σωλήνες που δεν ελέγχονται απορρίπτονται από τις δοκιμές.

6 - Μετά την συγκόλληση των σωλήνων, οι εκτεθειμένες περιοχές καλύπτονται με ειδική επίστρωση, για την προστασία τους από το θαλάσσιο περιβάλλον (διαρκείας 15 χρόνων).

7 - Όλες οι μετακινήσεις των στελεχών γίνονται με γραμμικό τρόπο, με την χρήση λαστιχένιων κυλίνδρων που μπορούν να αντέξουν το βαρύ σωλήνα.

8 - Μπουλντόζες χρησιμοποιούνται για να τραβήξουν το στέλεχος κατά μήκος του 1 χιλιομέτρου, όπου κάθε σωλήνας προστίθεται στη σειρά.

9 - Μόλις το στέλεχος έχει ολοκληρωθεί αποκόπτεται και δύο μεγάλα μηχανήματα εκσκαφέα ειδικά εξοπλισμένα χρησιμοποιείται για την μετατόπιση του σωλήνα από τη γραμμή του κυλίνδρου στο χώρο αποθήκευσης σε σχάρες.

10 Οι σωλήνες στοιβάζονται η μία πάνω από στη άλλη μέχρι ο αναγκαίος αριθμός τους να ολοκληρωθεί. Το επόμενο βήμα είναι να μεταφερθούν μέχρι τον προορισμό τους.

11 - Ένα πλοίο ειδικών χρήσεων με μεγάλους κυλίνδρους αγκυροβολείται στο απώτατο άκρο της περιοχής αποθήκευσης. Τα στελέχη αποσύρονται από το χώρο αποθήκευσης τους και τοποθετούνται σε καρούλια πίσω στους κυλίνδρους αυτούς.

Το πρώτο στέλεχος στη συνέχεια έλκετε κοντά στο γιγαντιαίο κύλινδρο όπου υδραυλική ενέργεια χρησιμοποιείται για να κυλήσει το στέλεχος (Όπως το νήμα σε ένα ξύλινο καρούλι).

Στη συνέχεια θα μετακινηθεί και θα συγκολληθεί το επόμενο στέλεχος στο τέλος του πρώτου στελέχους και ούτω κάθε εξής μέχρι όλα τα στελέχη ενωθούν.

12 - Τα σκάφος μετατοπίζεται στην περιοχή όπου η φυσική υποδομή εφοδιασμού με φυσικό αέριο έχει κατασκευαστεί. Ο αγωγός αποβιβάζεται με αντίστροφη φορά μέχρι να είναι σε ευθεία και πάλι.

Η γραμμή σωλήνα επισυνάπτεται (χρησιμοποιώντας μια φλάντζα) στο φυσικό σταθμό εφοδιασμού με φυσικό αέριο και στη συνέχεια χαμηλώνεται στο κατώτατο σημείο της περ. πυθμένα της θάλασσας. 200μ κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας.

13 - Ο αγωγός έχει ως τερματικό σημείο τον φυσικό εργοστάσιο επεξεργασίας φυσικού αερίου.



4.12 Master Plan/Επιχειρησιακό Σχέδιο

4.12.1 Ανάπτυξη Νέου Λιμανιού Λεμεσού

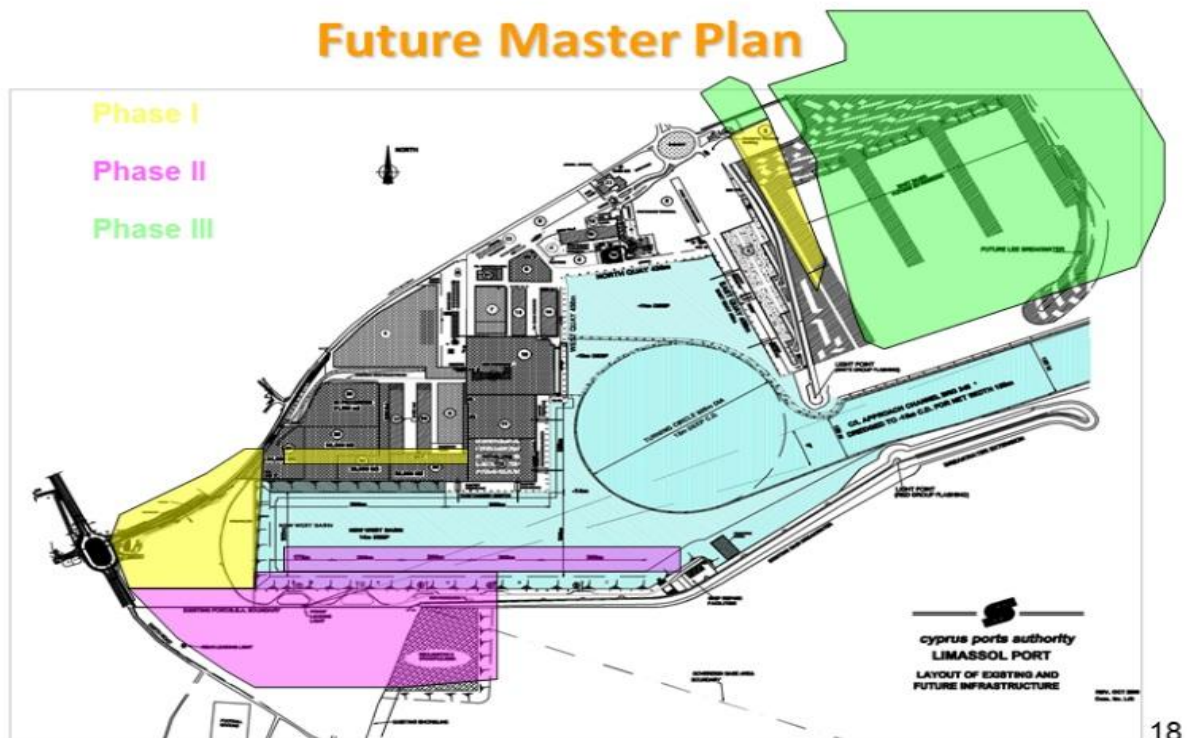
Εισαγωγή/Στόχος

Ετοιμασία τεχνοοικονομικής μελέτης βιωσιμότητας για αναβάθμιση του λιμανιού της Λεμεσού, συμπεριλαμβανομένων εναλλακτικών τρόπων ενίσχυσης της χρηματικής και οικονομικής βιωσιμότητας των έργων που θα προταθούν:

Μελετήθηκαν τα πιο κάτω:

- (1) Το υφιστάμενο καθεστώς του λιμανιού της Λεμεσού (δυναμικότητα, είδος εμπορίου που εξυπηρετεί, απόδοση λειτουργίας – υπηρεσιών, εγκαταστάσεων εξοπλισμού)
- (2) Συμβατικότητα λιμενικής υποδομής σύμφωνα με υποδείξεις της Ε.Ε
- (3) Οι κύριοι ανταγωνιστές, ιδιαίτερα εκείνοι της Ανατολικής Μεσογείου, και γενικά τις τάσεις στην διακίνηση ε/κ που επικρατούν στη Μεσόγειο
- (4) Οι προοπτικές και δυνατότητες του λιμανιού της Λεμεσού στο:
 - Να εξυπηρετεί το κυπριακό εμπόριο
 - Να καταστεί κέντρο εξυπηρέτησης διαμετακομιστικού εμπορίου
 - Να καταστεί κέντρο κρουαζιέρων και επιβατικής κίνησης
 - Να καταστεί πύλη εξυπηρέτησης κοινοτικού εμπορίου και επιβατών

Με βάση τα πιο πάνω ευρήματα, έγιναν εισηγήσεις όσον αφορά έργα και μέτρα που θα πρέπει να λάβει η Αρχή για επίλυση λειτουργικών προβλημάτων, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας των λιμενικών εργασιών.



18

4.12.2 Σενάρια Ανάπτυξης και επενδύσεις / Μεθοδολογία

Με βάση τους όρους εντολής και τα ευρήματα από την μελέτη του υφιστάμενου καθεστώτος καθορίστηκαν τρία σενάρια για πιθανή επέκταση του λιμανιού της Λεμεσού:

A) Σενάρια Ανάπτυξης:

A1 Τα τρία κύρια σενάρια είναι:

Σενάριο 1: Επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος και παραχώρηση βόρειου και ανατολικού για επιβατικά (καθορίζεται από τους όρους εντολής)

Σενάριο 2: Παραχώρηση βόρειου και ανατολικού για επιβατικά και ενίσχυση μηχανικού εξοπλισμού και βελτίωση παραγωγικότητας (καθορίζεται από τους όρους εντολής)

Σενάριο 3: Παραχώρηση βόρειου και ανατολικού για επιβατικά και κατασκευή νέας αίθουσας

Για τα σενάρια 1 + 2 πιο πάνω, ετοιμάστηκαν 3 υπαλλακτικά σενάρια όσον αφορά την δυνατότητα εξυπηρέτησης φορτίων και επιβατών:

Υπαλλακτικό σενάριο A: Εξυπηρέτηση κυπριακού εμπορίου και περιστασιακού διαμετακομιστικού εμπορίου (incidental transit) μόνο.

Υπαλλακτικό σενάριο Β: Εξυπηρέτηση κυπριακού εμπορίου και διαμετακομιστικού εμπορίου επιτελώντας τον ρόλο του βασικού σταθμού διακίνησης εκ διαμετακομιστικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο (Eastern Mediterranean major hub port)

Υπαλλακτικό σενάριο Γ: Εξυπηρέτηση κυπριακού εμπορίου και διαμετακομιστικού εμπορίου επιτελώντας τον ρόλο δευτερεύοντος βασικού σταθμού διακίνησης εκ διαμετακομιστικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο (Easter Mediterranean second tier hub port)

Όσο αφορά το σενάριο 3 (παραχώρηση βόρειου και ανατολικού κρηπιδώματος και κατασκευή αίθουσας επιβατών) τα υπαλλακτικά σενάρια δεν ίσχυαν και οι εμπειρογνώμονες μελέτησαν δύο πιθανότητες:

- Εξυπηρέτηση επιβατικών πλοίων για διεξαγωγή κρουαζιέρων με αφετηρία το λιμάνι Λεμεσού
- Εξυπηρέτηση τόσο των επιβατικών πλοίων για διεξαγωγή κρουαζιέρων με αφετηρία το λιμάνι Λεμεσού καθώς και διεθνών κρουαζιερόπλοιων που περιλαμβάνουν το λιμάνι Λεμεσού στα δρομολόγια τους.

Τα πιο πάνω σενάρια εξετάστηκαν και με τρία διαφορετικά επίπεδα διακίνησης (σε ανάλυση ευαισθησίας):

Χαμηλής
Πιθανής
Ψηλής

Σε ότι αφορά το πρώτο σενάριο (χαμηλής ευαισθησίας) τα σχετικά αποτελέσματα είναι τα εξής:

Indicator	Economic Appraisal	Financial Appraisal
NPV @5% test discount (£)	8.960	This scenario does not
NPV @12% test discount (£)	1.094	Generate any
B/C ration @ 5% test discount	0.635	Quantifiable Financial
B/C ration @ 12% test discount	0.144	Benefits
IRR (%)	15%	

Στον πιο κάτω πίνακα φαίνονται τα αποτελέσματα της ανάλογης οικονομικής και χρηματοοικονομικής ανάλυσης για το δεύτερο σενάριο (πιθανής ευαισθησίας)

Indicator	Economic Appraisal	Financial Appraisal
NPV @5% test discount (£)	10.772	This scenario does not
NPV @12% test discount (£)	1.777	Generate any
B/C ration @ 5% test discount	0.764	Quantifiable Financial
B/C ration @ 12% test discount	0.234	Benefits
IRR (%)	16.8%	

Τέλος σε ότι ακολουθεί, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του “ρεαλιστικού” και τρίτου σεναρίου (υψηλής ευαισθησίας) και το οποίο συνάδει με το υπό τροχιοδρόμηση επενδυτικό έργο της Αρχής για το Λιμάνι Λεμεσού.

Indicator	Economic Appraisal	Financial Appraisal
NPV @5% test discount (£)	23.321	-20.833
NPV @12% test discount (£)	-0.545	-18.141
B/C ration @ 5% test discount	0.292	-0.268
B/C ration @ 12% test discount	0.013	-0.467
IRR (%)	11.6%	Negative

Παράλληλα, με την πιο πάνω ανάλυση, οι εμπειρογνώμονες έχουν επίσης υπολογίσει το ρυθμό της εσωτερικής απόδοσης, τόσο από την σκοπιά της Εθνικής Οικονομίας (Economic Rate of Return, ERR) όσο και από τη σκοπιά του επενδυτή, δηλαδή της ΑΛΚ (Internal Rate of Return, IRR). Τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:

Economic and Financial Appraisal of Development Scenarios – 2001-2021

Scenario	Economic (EIRR -%)	Economic (ENPV - C£m)	Financial (FIRR -%)	Financial (ENPV - C£m)
High Growth	15.0%	9.0	Negative	Negative
Medium Growth	16.8%	10.8	Negative	Negative
Low Growth	11.6%	23.3	Negative	Negative

Τα αποτελέσματα αυτά δείχνουν πως, σαφώς, από Οικονομικής/Εθνικής σκοπιάς, το “ρεαλιστικό” σενάριο “High Growth” είναι βιώσιμο με ρυθμό οικονομικής εσωτερικής απόδοσης (ERR) της τάξης του 15%. Με απλά λόγια, αυτό σημαίνει πως το έργο καλύπτει την κεφαλαιουχική δαπάνη και τους τόκους ενδεχομένου δανεισμού με επιτόκιο 5% και πέραν τούτου αφήνει οικονομική απόδοση γύρω στο 10%.

B. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ / ΤΟ ΕΡΓΟ

Τα αναπτυξιακά έργα που προγραμματίζονται για το λιμάνι της Λεμεσού προς υλοποίηση των σεναρίων ανάπτυξης είναι:

B1 Αναπτυξιακά έργα για εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης

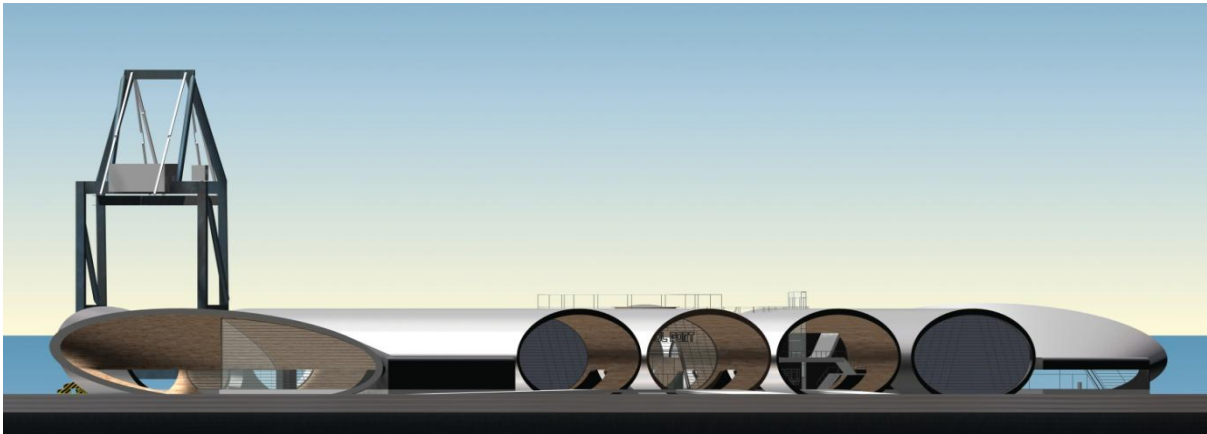
Φάση Α: Εκβάθυνση δυτικής λεκάνης από 14 σε 15 μ. και σταθεροποίηση υφισταμένων κρηπιδωμάτων

Φάση Β: Επέκταση δυτικού κρηπιδώματος (στο West Basin) κατά 500 μ.

Φάση Γ: Μεταφορά 2 υφιστάμενων γερανογεφυρών από την Λάρνακα

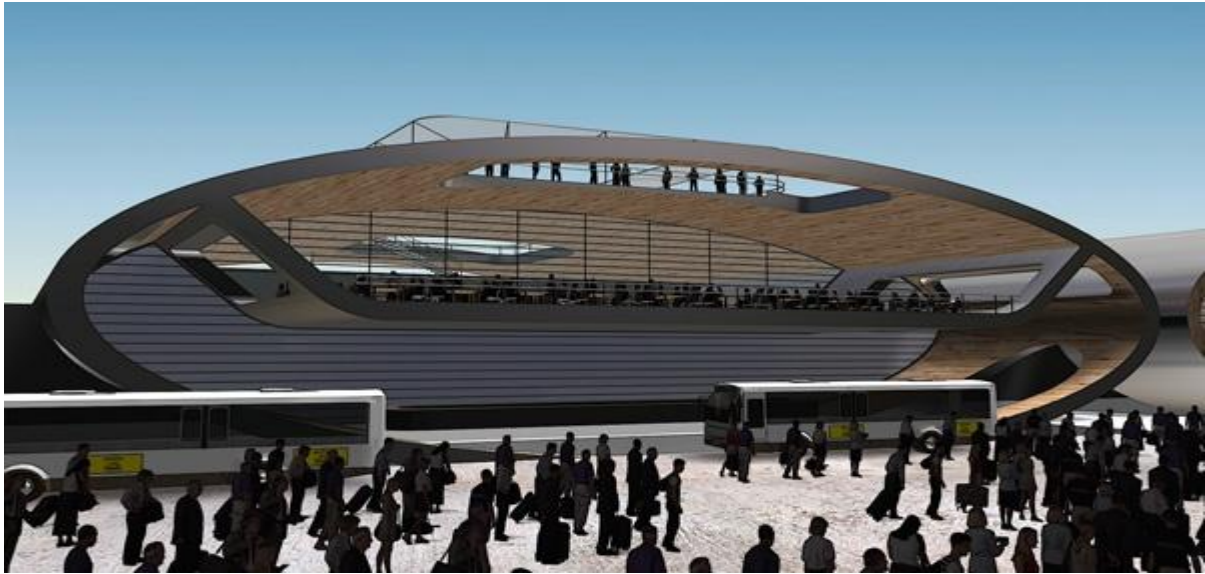
Μετακίνηση 2 υφιστάμενων γερανογεφυρών από το ανατολικό στο δυτικό κρηπίδωμα

Επένδυση σε 2 νέες γερανογέφυρες super post panamax, ένα κινητό γερανό και 1-2 ρυμουλκά ελκτικής δύναμης 60 τόνων



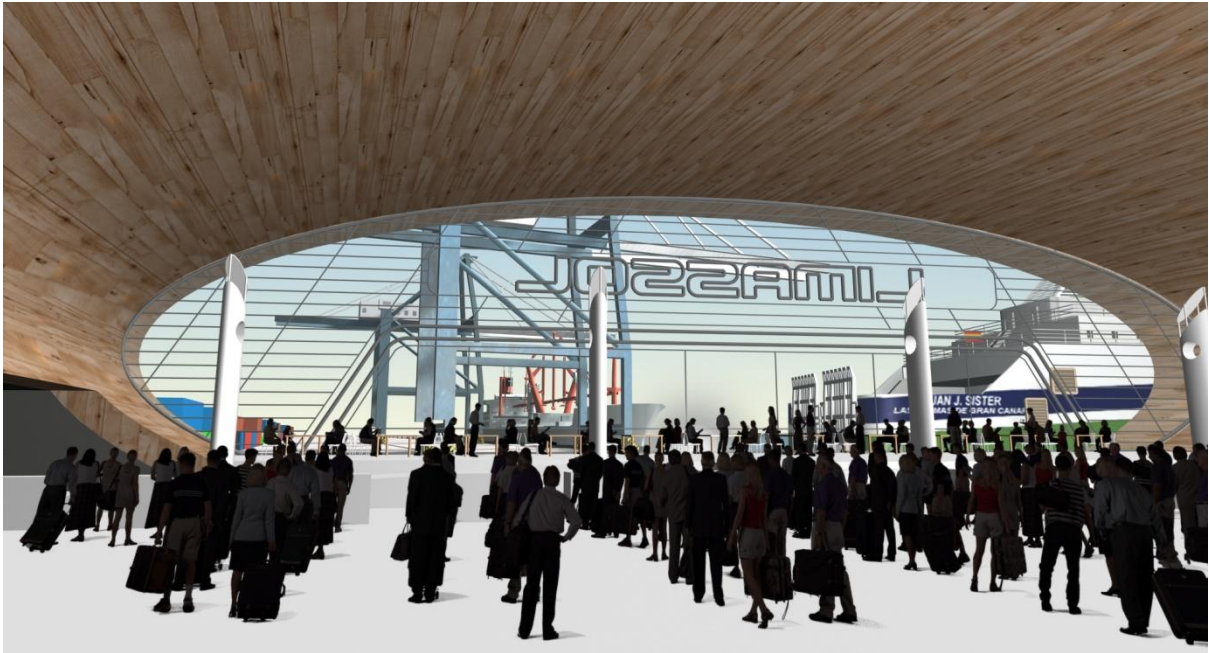
B2 Αναπτυξιακά έργα για εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης

Η ΑΛΚ εξετάζει την πιθανότητα ανέγερσης νέας αίθουσας επιβατών που θα χωροθετηθεί στο ανατολικό κρηπίδωμα. Λήφθηκε υπ’ όψιν η ανάγκη διαχωρισμού των εργασιών μεταξύ της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης, σύμφωνα με την συνθήκη Schengen, καθώς και η ανάγκη για αναβάθμιση της υφιστάμενης αίθουσας εξυπηρέτησης επιβατών.



Για την κατασκευή της νέας αίθουσα επιβατών και των άλλων εγκαταστάσεων η Αρχή προκήρυξε αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ο οποίος εκτός από την αίθουσα επιβατών περιλάμβανε τη μελέτη α) του νέου κτιρίου του Λιμενικού Πυροσβεστικού σταθμού β) του νέου κτιρίου του Ναυτικού Αστυνομικού Σταθμού γ) του νέου κτιρίου διοίκησης της Λιμενικής & Ναυτικής Αστυνομίας, καθώς και δ) τη διαμόρφωση των υπαίθριων χώρων.





Ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ολοκληρώθηκε το 2004 και ακολούθως ανατέθηκε στο μελετητή που απέσπασε το πρώτο βραβείο να ετοιμάσει προσχέδια για τις κτιριακές εγκαταστάσεις. Παράλληλα η Αρχή βρισκόταν συνεχώς σε διαβουλεύσεις με τις άλλες εμπλεκόμενες υπηρεσίες τόσο για τη τελική διαμόρφωση των αναγκών όλων των υπηρεσιών όσο και για την εξασφάλιση των απόψεων της Πολεοδομικής Αρχής. Ακολούθησε η ακύρωση της ανέγερσης των κτιρίων της Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας και του Πυροσβεστικού Σταθμού, γεγονός το οποίο επέφερε καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου.

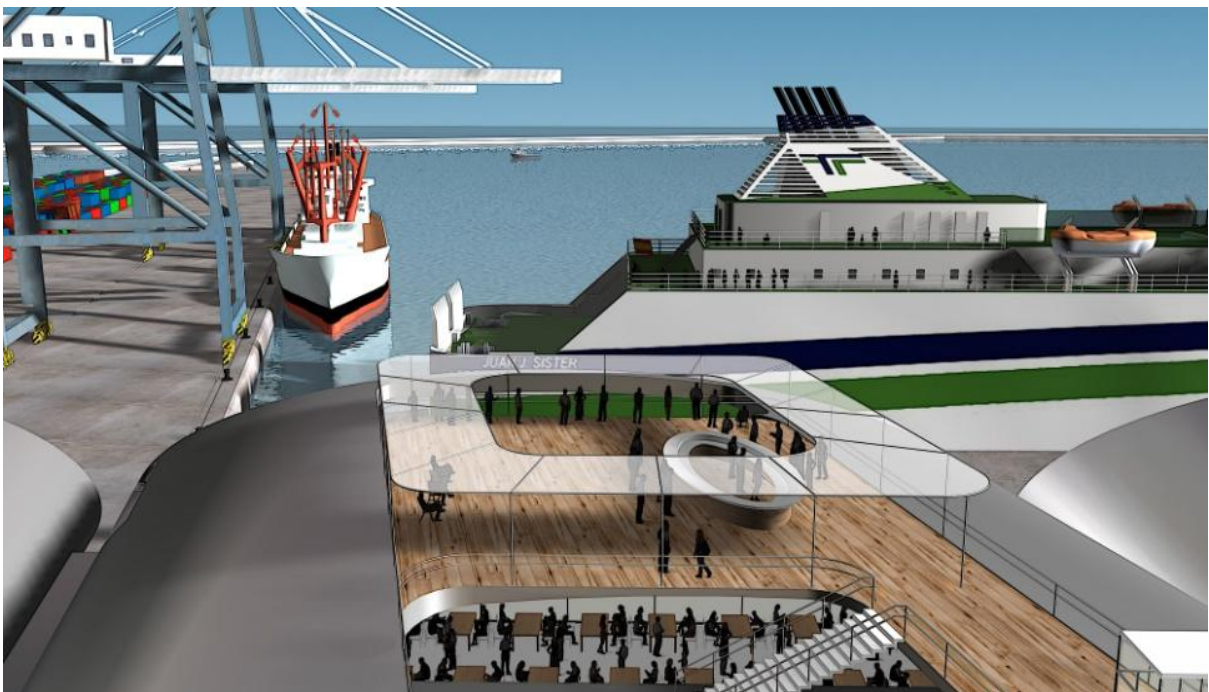
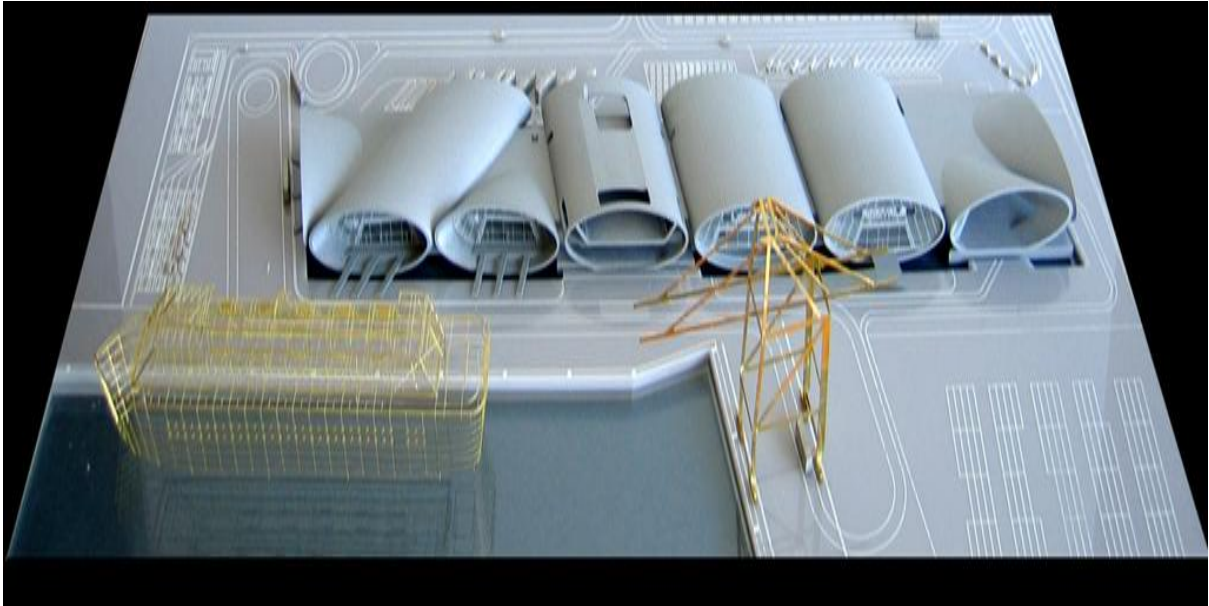


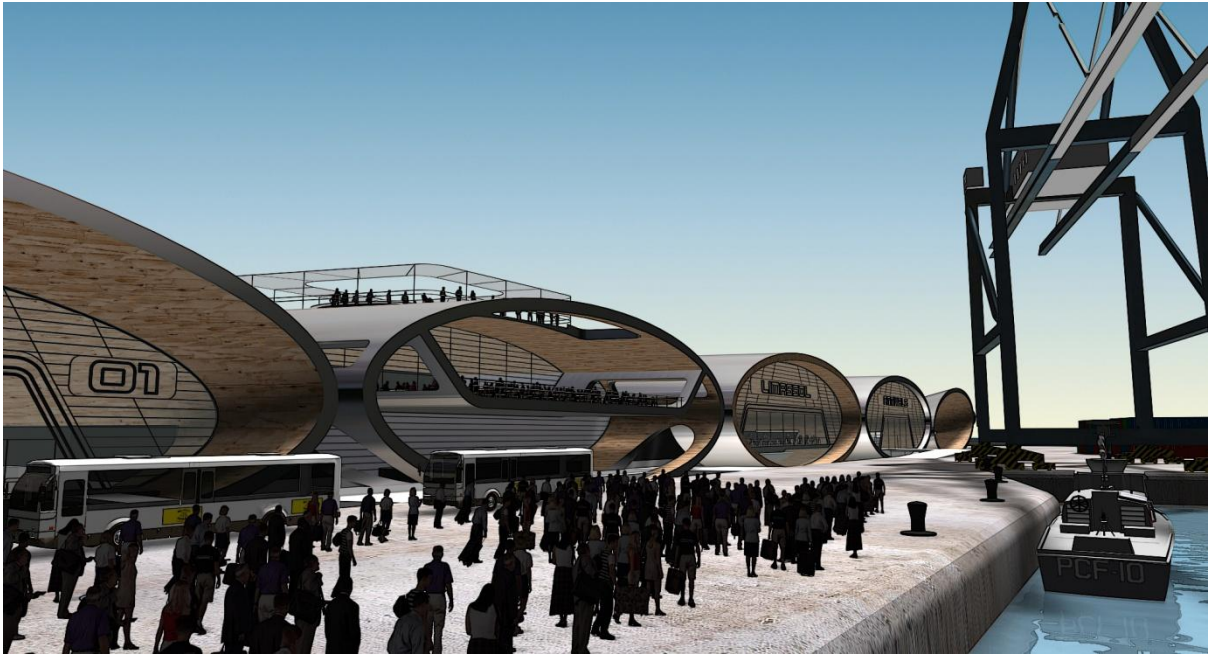
Αναφέρεται ότι η νέα αίθουσα επιβατών θα έχει συνολικό εμβαδό 8.000 τ.μ. περίπου και θα περιλαμβάνει όλες τις σύγχρονες και ασφαλής μεθόδους για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Η ολοκλήρωση του έργου ήταν αρχικά προγραμματισμένη για το τέλος του 2008, όμως οι διάφορες καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν οδήγησαν στην επανακαθορισμό των χρονοδιαγραμμάτων, που είχαν ως αποτέλεσμα η έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών να αναμένεται αρχές Φεβρουαρίου του 2010, με την ολοκλήρωση του έργου της ανέγερσης της νέας αίθουσας επιβατών να αναμένεται το Δεκέμβριο του 2011. Το εκτιμημένο κόστος του έργου ανέρχεται στα €17.000.000. Αναφέρεται ότι η Αρχή για το έργο αυτό εξασφάλισε χορηγία, μέσω των Ταμείων για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα ύψους 1,6 εκ. Ευρώ.



Η αίθουσα επιβατών κρίνεται ως απαραίτητη υποδομή για την προώθηση και την εξυπηρέτηση του τουρισμού καθώς και της επιβατικής κίνησης ώστε να συνάδει με την αναβάθμιση των άλλων υποδομών στην Κύπρο ενώ η υφιστάμενη αίθουσα είναι υποτυπώδης και δεν επαρκεί. Με την νέα αίθουσα επιβατών αναμένεται ότι θα υπάρξουν σημαντικά οφέλη αφού το επίπεδο εξυπηρέτησης θα αναβαθμιστεί, θα μειωθεί η ταλαιπωρία των επιβατών, θα μειωθεί η συμφόρηση, θα αυξηθεί η αποδοτικότητα και ασφάλεια των υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών. Επιπρόσθετα θεωρεί ότι η κατασκευή της νέας αίθουσας επιβατών είναι αναγκαίο έργο εφόσον η μετακίνηση των εργασιών εξυπηρέτησης των επιβατών σ άλλο σημείο του λιμανιού θα οδηγήσει στην εύρυθμη διακίνηση στους λιμενικούς χώρους, καθώς και στην ενίσχυση της ασφάλειας και αποδοτικότητας των άλλων λιμενικών εργασιών

στους λιμενικούς χώρους ενώ παράλληλα θα συμβάλει στην εφαρμογή των προνοιών της συνθήκης Schengen και γενικά στην ενδυνάμωση των συνοριακών ελέγχων.





Γ. Οικονομική ανάλυση – Βιωσιμότητα (Επέκταση κρηπιδώματος, εκβάθυνση, γερανογέφυρες, ρυμουλκά, άλλος εξοπλισμός)

Οι εμπειρογνώμονες αναλύουν την βιωσιμότητα της επένδυσης μελετώντας εναλλακτικά την εφαρμογή των τριών σεναρίων ανάπτυξης με βάση τις προτεινόμενες επενδύσεις.

Προβλέψεις αυτού του είδους επηρεάζονται από απρόβλεπτες καταστάσεις ή γεγονότα που μπορεί να συμβούν στο μέλλον. Ενδεχομένως, υπάρχει περίπτωση τα πραγματικά αποτελέσματα να διαφέρουν από τα προβλεπόμενα και τέτοιες διαφορές, θετικές ή αρνητικές, μπορεί να είναι σημαντικές. Ως εκ τούτου, οι προβλέψεις αυτές θα πρέπει να θεωρηθούν περισσότερο ενδεικτικές παρά απόλυτες.

Η βιωσιμότητα της επένδυσης εξαρτάται άμεσα:

- (α) από τον καθορισμό της δυναμικότητας του λιμανιού της Λεμεσού πριν και μετά την επένδυση και
- (β) από τα διάφορα σενάρια ανάπτυξης, λειτουργίας και εξυπηρέτησης φορτίων και επιβατών

Γ(α) Δυναμικότητα του Λιμανιού

Γ(α) (1) Υφιστάμενη και μελλοντική δυναμικότητα λιμανιού Λεμεσού χωρίς την επέκταση.

Χωρίς την επέκταση και με την μεταφορά των 2 γερανογεφυρών από την Λάρνακα, η δυναμικότητα του λιμανιού διαμορφώνεται ως εξής:

Έτος 2008 μέχρι το 2011, θα ανέρχεται στις 510,048 TEUs

Γ(α) (2) Υφιστάμενη και μελλοντική δυναμικότητα λιμανιού Λεμεσού με την επέκταση

Με την επέκταση και την μεταφορά 2 γερανογεφυρών από Λάρνακα, μεταφορά των 2 γερανογεφυρών από το ανατολικό κρηπίδωμα και αγορά των 2 Super Post Panamax η δυναμικότητα διαμορφώνεται ως εξής:

Έτος 2008 μέχρι το 2010, θα ανέρχεται στις 510,048 TEUs

Έτος 2011 και μετά, (με την συμπλήρωση της επέκτασης και του μηχανικού εξοπλισμού), θα ανέρχεται στις 927,300 TEUs.

Γ(β) Οικονομικές Ροές και Προβλέψεις

Ετοιμάστηκαν οικονομικές προβλέψεις αναφορικά με τις αναμενόμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες και τα επιπρόσθετα λειτουργικά έξοδα και έσοδα που πιθανόν να έχει η ΑΛΚ ως αποτέλεσμα της επένδυσης για την περίοδο 2008-2026.

Γ(β)(1) Κεφαλαιουχικές Δαπάνες

Φάση Α: Εκβάθυνση δυτικής λεκάνης από 14 σε 16 μ τουλάχιστον και σταθεροποίηση υφιστάμενων κρηπιδωμάτων **13.8 εκ ευρώ.**

Φάση Β: Επέκταση Δυτικού κρηπιδώματος (στο West Basin) κατά 500μ **26.5εκ ευρώ.**

Φάση Γ: Μεταφορά 2 υφιστάμενων γερανογεφυρών από Λάρνακα, μεταφορά 2 υφιστάμενων γερανογεφυρών από Ανατολικό κρηπίδωμα, επένδυση σε 2 νέες γερανογέφυρες, 1 κινητό και 1 ρυμουλκό 60 τ. **25.8 εκ ευρώ.**

Σύνολο 66,1 εκ ευρώ.

Γ(β) (2) Λειτουργικά έξοδα

Τα επιπρόσθετα λειτουργικά έξοδα που προκύπτουν από τα πιο πάνω αναπτυξιακά έργα ανέρχονται σε σημερινές τιμές στα **28.4 εκ ευρώ** και είναι τα πιο κάτω:

Λειτουργικά έξοδα (έξοδα συντήρησης, επιδιορθώσεων και αναπληρώσεων)

Λειτουργικά έξοδα προσωπικού
Λειτουργικά έξοδα ηλεκτρισμού
Λειτουργικά έξοδα ασφαλίσεων
Λειτουργικά άλλα έξοδα

Σε σημερινές τιμές, το σύνολο των κεφαλαιουχικών δαπανών και λειτουργικών εξόδων ανέρχεται στα **94,9 εκ ευρώ**.

Γ(β)(3) Λειτουργικά Έσοδα

Είναι τα επιπρόσθετα λειτουργικά έσοδα που απαιτούνται κατά την διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου ώστε να καταστεί το έργο βιώσιμο (Break Even Point). Η συνολική σημερινή καθαρή αξία επιπρόσθετων εσόδων από την εξυπηρέτηση κυπριακού φορτίου ανέρχεται στα 55,2 εκ ευρώ από υφιστάμενο Λ/Μ 5.0 εκ και από το επιπρόσθετο διαμετακομιστικό 31,1 εκ ευρώ. Σύνολο 86,3 εκ ευρώ.

Οι κυριότερες πηγές επιπρόσθετων εσόδων, δηλαδή εσόδων που θα προκύψουν σαν αποτέλεσμα της επένδυσης, προέρχονται από τα διάφορα τέλη της ΑΛΚ όπως, γενικά λιμενικά τέλη από πλοία, από διαμετακομιστικό, από εισαγωγές/εξαγωγές, τέλη χρήσης γερανών, πλεύρισης, ρυμούλκησης, αποθηκευτικά κλπ.

Γ(δ) Διακίνηση Φορτίων και Αναγκαιότητα Επέκτασης

Γ(δ) (1) Διακίνηση και Εξυπηρέτηση ε/κ-Κυπριακού Φορτίου

Παρόλο που τα τελευταία 20 χρόνια ο ρυθμός αύξησης του κυπριακού φορτίου ε/κ κυμάνθηκε γύρω στο 7% με 8%, κρίθηκε προτιμότερο από τους εμπειρογνώμονες να χρησιμοποιήσουν ένα συντηρητικό ρυθμό αύξησης, της τάξης του 4% για την υπό εξέταση περίοδο ενόψει και της μακρόχρονης διάρκειας των οικονομικών προβλέψεων και της ευαισθησίας του έργου στο ρυθμό αύξησης του κυπριακού φορτίου.

Το 2006 η διακίνηση ε/κ κυπριακού φορτίου ήταν 301,676 TEU.

Η κίνηση κυπριακού φορτίου το 2026 αναμένεται να είναι 661,000 TEU.

Γ(δ) (2) Υπολογισμός Επιπρόσθετου Διαμετακομιστικού Φορτίου για να είναι η Επένδυση Βιώσιμη (Break Even Point)

Στα προηγούμενα κεφάλαια αναλύθηκε η μεθοδολογία, επεξηγήθηκαν τα διάφορα σημεία και μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν και ο τρόπος υπολογισμού τους καθώς και οι βασικές παραδοχές που έγιναν από τους

εμπειρογνώμονες για τον υπολογισμό βιωσιμότητας του έργου. Τα σημεία αυτά συνοψίζονται πιο κάτω:

(α) Δυναμικότητα Λιμανιού

> Χωρίς την επέκταση 500,000 TEUs περίπου

> Με την επέκταση 950,000 TEUs περίπου

(β) Οικονομικές Ροές

>Κεφαλαιουχικές δαπάνες (66 εκ €) και επιπρόσθετα λειτουργικά έξοδα (28,4εκ€) σύνολο 94,4 εκ € σε σημερινή καθαρή αξία

>Επιπρόσθετα λειτουργικά Έσοδα από εξυπηρέτηση κυπριακού φορτίου 55.2 εκ €(65,06 € ανά TEU)

>Επιπρόσθετα λειτουργικά έσοδα από εξυπηρέτηση διαμετακομιστικού φορτίου 39,6 εκ. €(21,30€ ανά TEU)

(γ) Διακίνηση Φορτίων:

> Κυπριακά ε/κ 301,676 TEU νε 4% ετήσια αύξηση

> Διαμετακομιστικά ε/κ 60,000 TEU, που αποτελούν μόνο το 2% της κίνησης της Ανατολικής Μεσογείου

Με βάση τα πιο πάνω οι εμπειρογνώμονες προχώρησαν στον υπολογισμό του επιπρόσθετου διαμετακομιστικού φορτίου για να είναι η επένδυση βιώσιμη.

Με βάση τις κεφαλαιουχικές δαπάνες που προκύπτουν από το έργο, καθώς και τα επιπρόσθετα αναμενόμενα έξοδα αναπλήρωσης των στοιχείων του ενεργητικού και κόστη λειτουργίας, η συνολική καθαρή σημερινή αξία των εκροών ΜΣΚΚ 9% υπολογίζεται σε 94.8 εκ ευρώ.

Από τα πιο πάνω προκύπτει ότι για να καταστεί το έργο βιώσιμο (Break Even Point) το λιμάνι θα πρέπει να εξυπηρετεί πέραν του υφιστάμενου διαμετακομιστικού φορτίου για τα επόμενα 30 TEUs, τουλάχιστον ακόμη 122,000 TEUs διαμετακομιστικού φορτίου, για τα επόμενα 30 χρόνια. Δηλαδή το “Discount Back Period” του έργου είναι 30 χρόνια. Το σύνολο των 182,000 διαμετακομιστικού φορτίου θα ανέρχεται σε περίπου 3% της συνολικής διακίνησης διαμετακομιστικού φορτίου στην Ανατολική Μεσόγειο.

Ενόψει του γεγονότος ότι το 1996 το λιμάνι κατείχε μερίδιο της τάξης του 20% της κίνησης του διαμετακομιστικού φορτίου της ευρύτερης Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, (περίπου 260,000 TEUs και μαζί με την Λάρνακα περίπου 420,000 TEUs) και του γεγονότος ότι η συνολική διακίνηση διαμετακομιστικού φορτίου της περιοχής το 1995 ήταν 1.1 εκ TEUs, ενώ το 2004 ανήλθε σε 2.3 εκ TEUs και το 2010 στα 5.1 εκ TEUs φαίνεται ότι ο στόχος των 182,000 TEUs είναι εφικτός.

4.12.3 Συμπεράσματα Αναφορικά με την Επέκταση

Η απόφαση για υλοποίηση της επένδυσης αναφορικά με την επέκταση του κρηπιδώματος θα πρέπει να βασίζεται στην μελλοντική στρατηγική της ΑΛΚ. Αν δηλαδή η στρατηγική της ΑΛΚ είναι να καταστήσει το λιμάνι Λεμεσού σημαντικό κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, τότε αναγκαία προϋπόθεση είναι να υλοποιήσει άμεσα την απόφαση της για επέκταση του κρηπιδώματος. Για να είναι η επένδυση βιώσιμη, και λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της αγοράς, ο στόχος των 122,000 TEUs πρέπει να θεωρείται εφικτός.

Αναφορικά με την κατασκευή της νέας αίθουσας επιβατών αν η κατασκευή της και τα έργα εκβάθυνσης και επέκταση του δυτικού κρηπιδώματος θεωρηθούν ως ένα ενιαίο έργο αναβάθμισης του λιμανιού Λεμεσού για το λόγο ότι η υφιστάμενη δεν ικανοποιεί τις πρόνοιες της Συνθήκης Schengen, τότε θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί αποκλειστικά από επιπρόσθετο διαμετακομιστικό φορτίο το οποίο έχει υπολογισθεί στις 330,000 TEUs. Το επιπλέον διαμετακομιστικό φορτίο των 330,000 TEUs θα είναι σε θέση να καλύψει τα κατασκευαστικά έξοδα του αναβαθμισμένου λιμανιού (εκβάθυνση, επέκταση, κατασκευή νέας αίθουσας επιβατών). Το συνολικό διαμετακομιστικό φορτίο των 390,000 TEUs συμπεριλαμβανομένων και των 60,000 TEUs, υφιστάμενου διαμετακομιστικού αναμένεται να αποτελεί το 6% του συνολικού διαμετακομιστικού φορτίου που διακινείται στην Ανατολική Μεσόγειο.

4.12.4 Πλεονεκτήματα/Μειονεκτήματα

Όπως όλα τα λιμάνια του κόσμου, έτσι και το νέο λιμάνι της Λεμεσού έχει τα πλεονεκτήματα του όπως και τα μειονεκτήματα του:

Πλεονεκτήματα

Χαμηλό κόστος αναδιανομής

Ποιότητα Παρερχομένων υπηρεσιών και καλή σχέση ποιότητας/τιμής

Αξιοπιστία στην εξυπηρέτηση

Καλή γεωγραφική θέση

Μειονεκτήματα

Ανεπάρκεια βάθους του λιμανιού

Ανεπάρκεια μήκους κρηπιδωμάτων

Μη δυνατότητα εξυπηρέτησης τελευταίας γενιάς πλοίων μεταφοράς

εμπορευματοκιβωτίων

Έλλειψη σύγχρονου θεσμικού πλαισίου

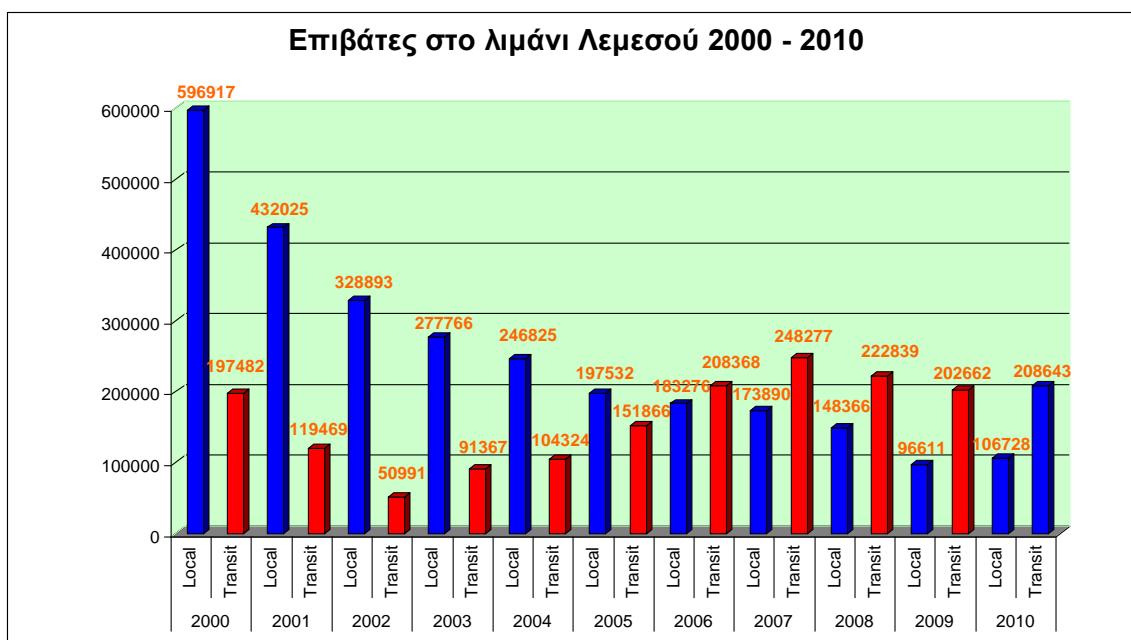
Τουρκικό εμπάργκο

Ανυπαρξία άλλης ενδοχώρας

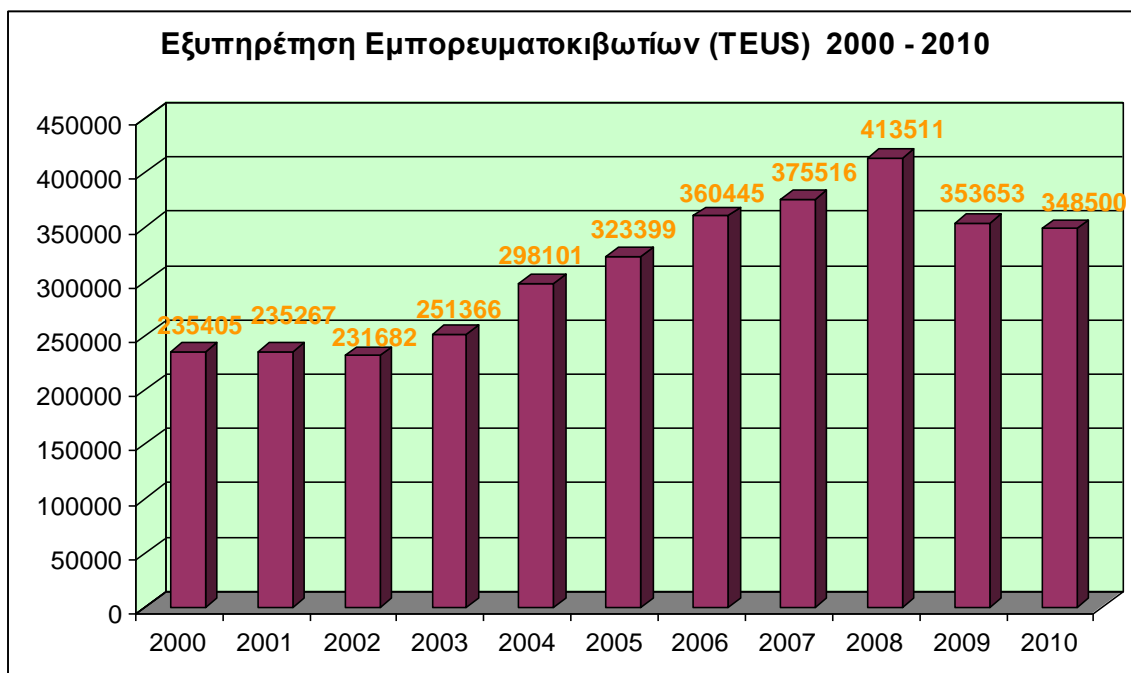
Μικρή εγχώρια αγορά

4.13 Υπολογισμός τελευταίων χρόνων στο θέμα

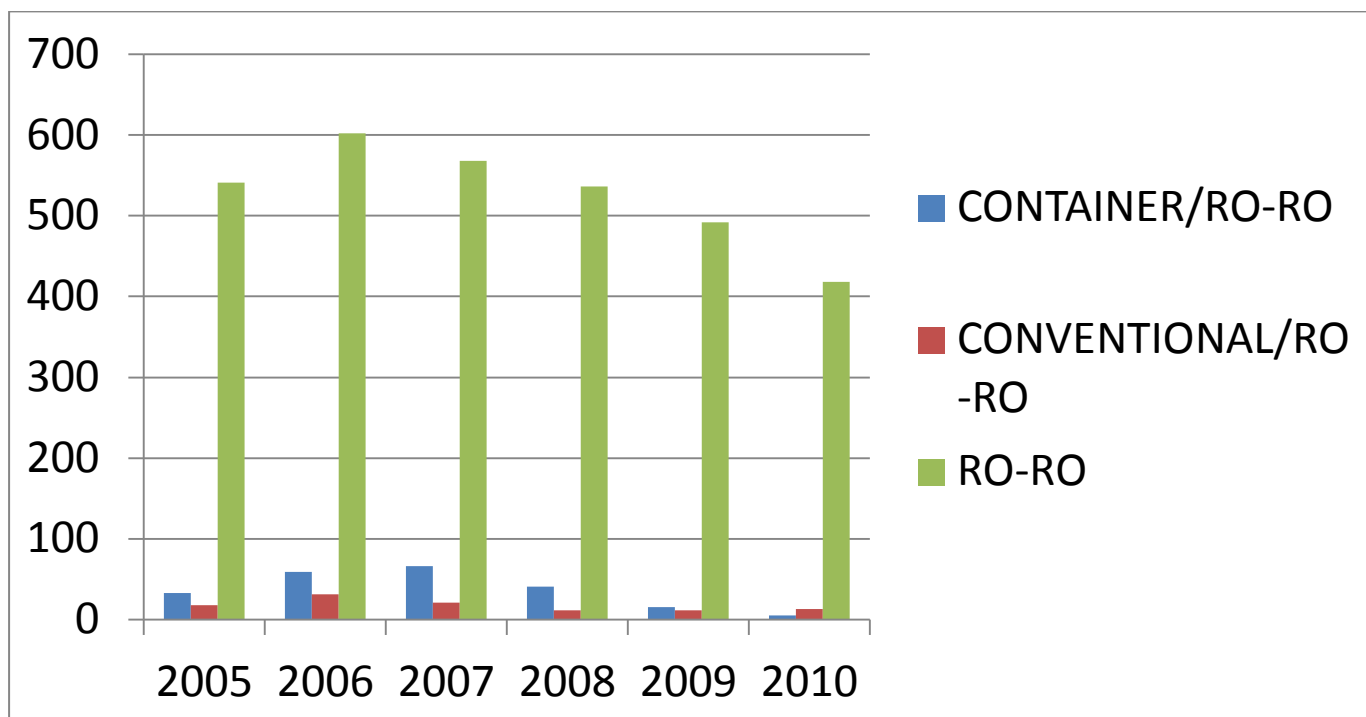
Α)Επιβατικά



Β) Διακίνηση Εμπορευματοκιβωτίων

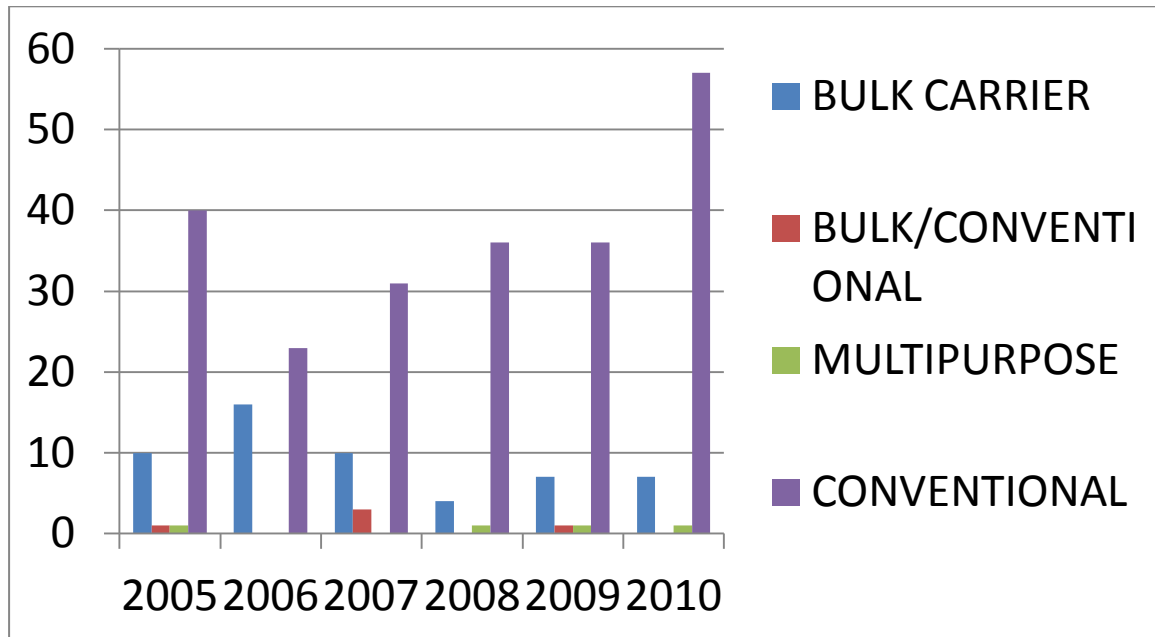


Γ) RO RO SHIPS (2005 – 2010)

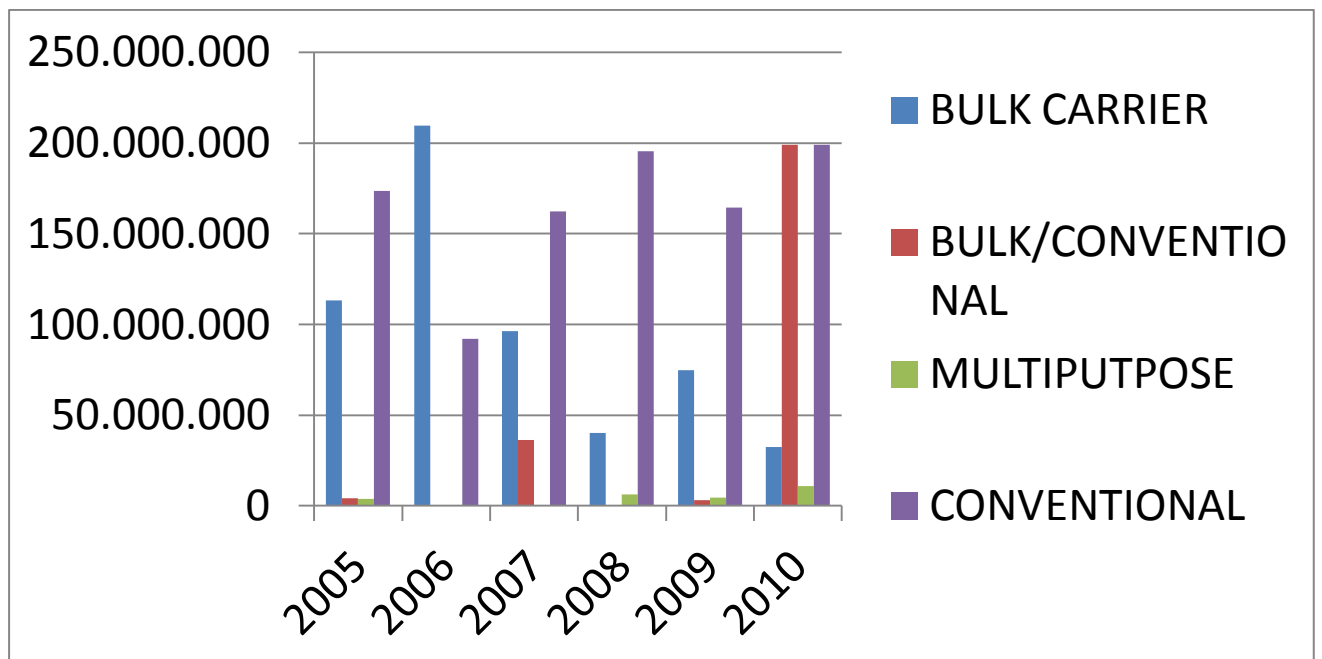


Δ) ΣΙΤΗΡΑ (NO. OF SHIPS 2005 - 2010)

CEREALS



ΣΙΤΗΡΑ (kilograms)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Τουρκικό Εμπάργκο

Τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα έναντι των κυπριακών και των κοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και του ελεύθερου εμπορίου

5.1. Ενημερωτικό υπόβαθρο

1. Τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα αρχικά υιοθετήθηκαν τον Απρίλιο του 1987 και αφορούσαν αποκλειστικά στην απαγόρευση προσέγγισης πλοίων υπό σημαία της Κυπριακής Δημοκρατίας στα τουρκικά λιμάνια. Το Μάιο του 1997, η Τουρκία εξέδωσε νέες οδηγίες στα λιμάνια της για σκοπούς παροχής διευκρινήσεων που πήγαζαν από την επιβολή των περιοριστικών μέτρων, και επομένως επέκτεινε τα μέτρα αυτά και στα πλοία υπό ξένη σημαία (οποιασδήποτε εθνικότητας) που είτε κατέπλεαν προς τουρκικά λιμάνια κατευθείαν από οποιοδήποτε λιμάνι επί του οποίου η Κυπριακή Δημοκρατία ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο (λιμάνι Λεμεσού/Λάρνακας), ή σχετίζονταν με την Κυπριακή Δημοκρατία σε θέματα ιδιοκτησίας ή πλοιοδιαχείρισης. Το άμεσο αποτέλεσμα των οδηγιών του Μάιου του 1997 ήταν να περιοριστεί η χρήση των κυπριακών λιμανιών για σκοπούς διαμετακομιστικών επιχειρήσεων ναυτιλιακών γραμμών στη Μεσόγειο.
2. Νοείται ότι η Κυπριακή Δημοκρατία συμμορφώνεται πλήρως με τις διεθνείς και κοινοτικές της υποχρεώσεις έναντι των υπό Τουρκική σημαία πλοίων καθώς τα πλοία αυτά μπορούν ελεύθερα να προσεγγίζουν οποιοδήποτε λιμάνι επί του οποίου η Κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο. Σημειώνεται πως, οι προσεγγίσεις σε τέτοια λιμάνια από πλοία Τουρκικής σημαίας

έχουν αυξηθεί σημαντικά κατά το έτος 2009, σε σύγκριση με τις ετήσιες καταχωρίσεις που διατηρούνται από το 2000.

5.2. Η διάσταση της Ε.Ε. αναφορικά με το τουρκικό Εμπάργκο στην κυπριακή ναυτιλία

1. Από την ένταξη της Κυπριακής Δημοκρατίας στην ΕΕ, το όλο ζήτημα απέκτησε νέες διαστάσεις, καθώς τα Τουρκικά μέτρα επηρεάζουν επίσης και τα συμφέροντα της διευρυμένης Ένωσης. Τα μέτρα που επιβλήθηκαν από μια χώρα που συνδέεται με την Ε.Ε. με Συμφωνία Σύνδεσης και με Τελωνειακή Ένωση και η οποία επιδιώκει την ένταξη της στην Ε.Ε., δυσχεραίνουν σοβαρά ιδιωτικά και δημόσια συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδιαίτερα τα συμφέροντα των Ευρωπαίων πλοιοκτητών και πλοιοδιαχειριστών.
2. Οι νομικές πράξεις που διέπουν τη Συμφωνία Σύνδεσης Ε.Κ. – Τουρκίας και την Τελωνειακή Ένωση (η Συμφωνία της Άγκυρας του 1963, το Επιπρόσθετο Πρωτόκολλό της του 1970 και η Απόφαση αρ. 1/95 του Συμβουλίου Σύνδεσης Ε.Κ. – Τουρκίας που εφαρμόζει την τελική φάση της Τελωνειακής Ένωσης) περιέχουν ουσιαστικές διατάξεις οι οποίες επιβάλλουν την νομική υποχρέωση στην Τουρκία να άρει το εμπάργκο που διατηρεί εναντίον της κυπριακής ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως το:
 - **Άρθρο 5 της Απόφασης αρ. 1/95:** το οποίο απαγορεύει τους ποσοτικούς περιορισμούς και μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών

Κοινοτήτων, τα μέτρα που επιβάλλουν περιορισμούς στα μέσα μεταφορών, συνιστούν μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος με τους ποσοτικούς περιορισμούς (quantitative restrictions) στις εισαγωγές.

- **Άρθρο 58 του Επιπρόσθετου Πρωτοκόλλου του 1970:** το οποίο επιβάλλει ότι τα μέτρα που εφαρμόζονται από την Τουρκία σε σχέση με την Κοινότητα στους τομείς που αναφέρονται στο Πρωτόκολλο (ελευθερία παροχής υπηρεσιών και μεταφοράς αναφέρονται, αντίστοιχα, στα Άρθρα 41 και 42 του Πρωτοκόλλου), δε θα προκαλούν οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ Κρατών Μελών, των υπηκόων τους, ή των εταιρειών τους.
- **Άρθρο 7 της Συμφωνίας της Άγκυρας του 1963:** το οποίο επιβάλλει στα Συμβαλλόμενα Μέρη να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους που πηγάζουν από την Συμφωνία και να αποφεύγουν οποιαδήποτε μέτρα τα οποία μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τους σκοπούς της Συμφωνίας.
- **Άρθρο 9 Συμφωνίας της Άγκυρας του 1963:** το οποίο απαγορεύει στα Συμβαλλόμενα Μέρη κάθε διάκριση λόγω ιθαγένειας.
- **Άρθρο 41 του Επιπρόσθετου Πρωτοκόλλου του 1970:** το οποίο επιβεβαιώνει την υποχρέωση των Συμβαλλομένων Μερών να μην εισαγάγουν νέους περιορισμούς στην ελευθερία εγκατάστασης και στην ελευθερία παροχής υπηρεσιών.

3. Περαιτέρω, τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα παραβιάζουν όλες τις εμπορικές αρχές της ναυτιλίας οι οποίες παρατίθενται στον Κανονισμό

του Συμβουλίου Ε.Ο.Κ. αρ. 4055/86 (Ελευθερία παροχής υπηρεσιών), όπως η ελευθερία της ναυσιπλοΐας, ελευθερία της διέλευσης, ελευθερία πρόσβασης στα λιμάνια καθώς και της ίσης μεταχείρισης. Το όλο θέμα σχετίζεται με τον Κανονισμό Ε.Ο.Κ.- Συμβουλίου (Ε.Ο.Κ.) αρ. 4058/86 της 22^{ης} Δεκεμβρίου 1986 αναφορικά με την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.

Σαφείς αναφορές στη νομική υποχρέωση της Τουρκίας για άρση του εμπάργκο κατά της κυπριακής και κοινοτικής ναυτιλίας περιέχονται επίσης στα ακόλουθα:

- α) Δήλωση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Κρατών Μελών της που υιοθετήθηκε την 21^η Σεπτεμβρίου 2005, σε συνέχεια της δήλωσης της Τουρκίας στις 29 Ιουλίου 2005 με την υπογραφή του Πρωτοκόλλου στη Συμφωνία της Άγκυρας
- β) Πλαίσιο Διαπραγματεύσεων για την Τουρκία που υιοθετήθηκε από την Ε.Ε. στις 3 Οκτωβρίου 2005.
- γ) Τα Συμπεράσματα του Συμβουλίου Γενικών Υποθέσεων και Εξωτερικών Σχέσεων (GAERC) της 11^{ης} Δεκεμβρίου 2006 (που οπισθογραφούνται στα Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 14^{ης}-15^{ης} Δεκεμβρίου 2006).

Το Συμβούλιο συμφώνησε ότι τα Κράτη Μέλη μέσω της Διακυβερνητικής Διάσκεψης δε θα αποφασίσουν να ανοίξουν κεφάλαια αναφορικά με τομείς πολιτικής που σχετίζονται με τα περιοριστικά μέτρα της Τουρκίας όσο αφορά την Κυπριακή Δημοκρατία μέχρις ότου η Επιτροπή επιβεβαιώσει ότι η Τουρκία έχει εκπληρώσει τις δεσμεύσεις της σχετικά με το Επιπρόσθετο Πρωτόκολλο. Επίσης δηλώθηκε (σε

ελεύθερη μετάφραση) «(το Συμβούλιο) υπενθυμίζει τη δήλωση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Κρατών Μελών της, της 21^{ης} Σεπτεμβρίου 2005 και επισημαίνει ότι η Τουρκία δεν έχει εκπληρώσει την υποχρέωση πλήρους εφαρμογής άνευ διακρίσεων του Επιπρόσθετου Πρωτοκόλλου της Συμφωνίας Σύνδεσης».

Παράλληλα, το Συμβούλιο συμφώνησε ότι τα Κράτη Μέλη μέσω της Διακυβερνητικής Διάσκεψης δε θα αποφασίσουν να κλείσουν προσωρινά τα υπόλοιπα 26 κεφάλαια μέχρις ότου η Επιτροπή επιβεβαιώσει ότι η Τουρκία έχει εκπληρώσει τις δεσμεύσεις της σχετικά με το Επιπρόσθετο Πρωτόκολλο.

4. Από την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε., έχει καταγγελθεί στις Αρχές της Κυπριακής Δημοκρατίας αριθμός περιστατικών εφαρμογής του Τουρκικού εμπάργκο έναντι της κυπριακής ναυτιλίας. Όπως παρατηρείται από τη σύντομη περιγραφή κάποιων από αυτών των περιστατικών που αναφέρονται στον πίνακα του συνημμένου Πρώτου Παραρτήματος, η Τουρκία εφάρμοσε αυτά τα μέτρα σε αρκετά πλοία υπό ξένη σημαία τα οποία είχαν έμμεση ή ασήμαντη σχέση-δεσμό με την Κύπρο. Σε όλα τα περιστατικά εμπλέκονται φορείς της Ε.Ε. και οι πλείστοι έχουν ισχυρά Κοινοτικά συμφέροντα (δηλ. Ευρωπαίοι πραγματικοί ιδιοκτήτες, πλοιοδιαχειριστές και ναυλωτές των επηρεαζόμενων πλοίων).

Τα περιστατικά αυτά έχουν εκτενώς αναφερθεί στα Ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα από την Κυπριακή Δημοκρατία και το όλο θέμα του Τουρκικού εμπάργκο έναντι της Κυπριακής και κατ' επέκταση της Κοινοτικής

ναυτιλίας προκύπτει κάθε χρόνο στην Έκθεση Προόδου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ένταξη της Τουρκίας.

Η Έκθεση του 2010 σχετικά με την Τουρκία, η οποία παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 9 Νοεμβρίου 2010, αναφέρει ότι (σε ελεύθερη μετάφραση) «Όσο παραμένουν οι περιορισμοί σχετικά με την ελεύθερη διακίνηση αγαθών από πλοία νηολογημένα στην Κύπρο, ή όπου το τελευταίο λιμάνι προσεγγίσεως βρισκόταν στην Κύπρο, η Τουρκία δεν θα είναι σε θέση να εφαρμόσει πλήρως το Κεκτημένο που σχετίζεται με αυτό το κεφάλαιο» (Κεφάλαιο 14 Πολιτικής Μεταφορών).

5.3. Αρνητικές επιπτώσεις των τουρκικών περιοριστικών μέτρων έναντι της Κύπρου και της Ε.Ε.

1. Ως αποτέλεσμα της επιβολής των τουρκικών περιοριστικών μέτρων, το μερίδιο του κυπριακού εμπορικού στόλου στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο συρρικνώθηκε, αποδυναμώνοντας έτσι την διαπραγματευτική θέση της Κύπρου και κατ' επέκταση τη διαπραγματευτική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και άλλους φορείς.

Περαιτέρω επηρεάζεται η σημασία της Κύπρου ως κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Ο στόχος της Κύπρου να γίνει ένα από τα σπουδαιότερα κέντρα διαμετακομιστικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο, συνάμα συνεισφέροντας σημαντικά στην διευκόλυνση του εμπορίου καθώς και στην ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών στόχων μέσω των ιδεών του Προγράμματος Θαλάσσιων Αρτηριών και Θαλάσσιων

Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, παρακωλύονται από τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα.

2. Η Κύπρος αντιπροσωπεύει τη μεγαλύτερη βιομηχανία πλοιοδιαχείρισης στον κόσμο. Ο συνολικός στόλος που είναι υπό κυπριακή διαχείριση αντιπροσωπεύει το 25% της παγκόσμιας αγοράς πλοιοδιαχείρισης για λογαριασμό τρίτων σε σχέση με την ολική χωρητικότητα. Ο τομέας της κυπριακής πλοιοδιαχείρισης επίσης υπέφερε από την επιβολή του Τουρκικού εμπάργκο. Τα πλοία υπό τη διαχείριση πλοιοδιαχειριστικών εταιρειών που εδρεύουν στην Κύπρο δύνανται είτε να κατακρατηθούν είτε να τα καθυστερήσουν όταν προσεγγίζουν τουρκικά λιμάνια, και ως αποτέλεσμα οι πλοιοδιαχειριστές και/ή πλοιοκτήτες υφίστανται οικονομική ζημιά.

Τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα επηρεάζουν δυσμενώς τα ιδιωτικά και δημόσια συμφέροντα της Ε.Ε. Τα μέτρα επηρεάζουν πλοιοκτήτες και πλοιοδιαχειριστές της Ε.Ε. που εδρεύουν στην Κυπριακή Δημοκρατία, καθώς και το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ της Ε.Ε. και της Τουρκίας. Το τουρκικό εμπάργκο εμποδίζει την εφαρμογή της αρχής δίκαιου και ελεύθερου ανταγωνισμού στο θαλάσσιο εμπόριο με την Ε.Ε.

3. Το Κυπριακό Νηολόγιο (η συντριπτική πλειοψηφία, δηλ. 76.50% πλοίων με κυπριακή σημαία ανήκουν σε συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και βρίσκονται υπό τη διαχείριση εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες και λειτουργούν σε Κράτη Μέλη της Ε.Ε.) αντιπροσωπεύει σχεδόν 12% (11.2%) του Ευρωπαϊκού στόλου, ο οποίος σήμερα δεν μπορεί να εμπορεύεται στην Τουρκία.

4. Οι πλοιοκτήτες της Ε.Ε. έχουν δυσμενώς επηρεαστεί από τα τουρκικά περιοριστικά και διακριτικά μέτρα. Πλοία ξένης σημαίας Ευρωπαϊκών συμφερόντων, τα οποία έχουν κάποια σύνδεση με την Κύπρο, μπορεί είτε να συλληφθούν ή να τους απαγορευθεί η διενέργεια οποιωνδήποτε επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων αλλαγών του πληρώματος, επιθεωρήσεων πλοίων, επιδιορθώσεων κ.τ.λ. σε τουρκικά λιμάνια. Επομένως, τα συμφέροντα κάποιου πλοιοκτήτη της Ε.Ε. μπορεί να θίγονται σοβαρά όταν υπάρχει κάποιος σύνδεσμος με την Κύπρο. Ως αποτέλεσμα, οι ευκαιρίες εργοδότησης σχετικά με ένα κυπριακό πλοίο ή πλοίο του οποίου η διαχείριση διεξάγεται από την Κύπρο έχουν μειωθεί, καθώς το ναυλοσύμφωνο πρέπει να συμπεριλαμβάνει αυτούς τους εμπορικούς περιορισμούς που εφαρμόζονται στην περίπτωση της Τουρκίας.

5. Είναι σαφές ότι, αυτές οι πρόνοιες αποτελούν εμπόδιο στο εμπόριο μεταξύ λιμανιών της Ε.Ε. και της Τουρκίας, επηρεάζοντας τον πλοιοκτήτη, το ναυλωτή και όλα τα μέρη που εμπλέκονται στην θαλάσσια μεταφορά αγαθών, καθώς και σε όλες τις παρεπόμενες με την ορθή εκμετάλλευση του πλοίου επιχειρήσεις.

Τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα, όχι μόνο επηρεάζουν τα ιδιωτικά συμφέροντα των Ευρωπαίων πλοιοκτητών και πλοιοδιαχειριστών, αλλά επηρεάζουν δυσμενώς και το διεθνές εμπόριο.

6. Το 2007, ο συνολικός όγκος του τουρκικού ξένου εμπορίου με χώρες της Ε.Ε. μέσω θαλάσσιων μεταφορών ανερχόταν σε 51,5 εκατομμύρια τόνους, ο οποίος αντιπροσωπεύει 23.43% των συνολικών θαλάσσιων

μεταφορών της Τουρκίας. Οι πλοιοκτήτες της Ε.Ε., οι οποίοι εμπορεύονται με την Τουρκία, παρεμποδίζονται από το να χρησιμοποιούν τον πυρήνα του Κυπριακού Ναυτιλιακού συμπλέγματος, δηλ. ένα στόλο που αποτελείται από 1400 πλοία (πλοία υπό Κυπριακή σημαία ή κοινοτικά πλοία υπό τη διαχείριση εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες και λειτουργούν στην Κύπρο).

7. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η Κύπρος θεωρείται ένα από τα πιο ανταγωνιστικά νηολόγια από την άποψη τελών νηολόγησης, ετήσιου φόρου χωρητικότητας και ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος για πλοιοκτήτες και πλοιοδιαχειριστές, οι επιβαλλόμενοι περιορισμοί στον πλοιοκτήτη με σκοπό να μη χρησιμοποιήσει την Κύπρο είτε ως σημαία είτε ως κέντρο πλοιοδιαχείρισης μπορεί να τους προτρέπει να προστρέχουν σε άλλα ανταγωνιστικά νηολόγια, τα οποία είναι, με την εξαίρεση της Μάλτας, ανοικτά νηολόγια τρίτων χωρών.
8. Όπως έχει ήδη υποδειχθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *“πολλές τρίτες χώρες έχουν αναπτύξει αξιόσεβαστα νηολόγια και μερικές διαθέτουν σημαντική υποδομή διεθνών υπηρεσιών προσελκύοντας τους πλοιοκτήτες χάρη στο σαφώς ηπιότερο φορολογικό κλίμα από αυτό που επικρατεί στα κράτη μέλη. Τα χαμηλά επίπεδα φορολογίας δημιούργησαν κίνητρα για τους πλοιοκτήτες, όχι μόνο για να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους αλλά και για να εξετάσουν το ενδεχόμενο αλλαγής έδρας της εταιρείας τους»*
9. Βάσει των ανωτέρω, είναι προφανές ότι τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα που επιβλήθηκαν εναντίον της Κύπρου οξύνουν το πρόβλημα

ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει ο κοινοτικός στόλος έναντι πλοίων νηολογημένων σε τρίτες χώρες.

10. Τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα επηρέασαν την κυπριακή λιμενική βιομηχανία, διότι οι ναυτιλιακές γραμμές (κυρίως κοινοτικών συμφερόντων) οι οποίες χρησιμοποιούσαν τα λιμάνια της Κυπριακής Δημοκρατίας ως διαμετακομιστικό κέντρο στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, υποχρεώθηκαν να εγκαταλείψουν την Κύπρο και να χρησιμοποιούν άλλα γειτονικά, μη κοινοτικά, λιμάνια για τέτοιες επιχειρήσεις. Επίσης, ορισμένες ναυτιλιακές γραμμές οι οποίες εξυπηρετούσαν το κυπριακό εμπόριο για πολλά χρόνια, αναγκάστηκαν να αλλάξουν το πρόγραμμα-δρομολόγιο τους αναλόγως. Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, αξιόλογες γραμμές έπαυσαν να χρησιμοποιούν το λιμάνι της Λεμεσού προς όφελος άλλων γειτονικών, μη κοινοτικών, λιμένων. Οι αλλαγές αυτές, οφείλονται σε μεγάλο βαθμό, στα τουρκικά μέτρα και όχι σε οικονομικές παραμέτρους.

Ο τομέας του διαμετακομιστικού εμπορίου που είχε ακμάσει στην Κύπρο εδώ και δύο δεκαετίες (1976-1996), πλήγηκε σοβαρά μετά την επιβολή, το 1997, των τουρκικών περιοριστικών. Υπάρχει ένα σημαντικό κενό μεταξύ της προβλεπόμενης και της πραγματικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων μετά το 1997. Ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκαν από τα κυπριακά λιμάνια το 1996 ήταν 564.000 TEUs, ενώ το 1998, μειώθηκαν δραματικά σε 214.030 TEUs, σημειώνοντας μείωση 62,1%. Μέχρι το τέλος του 2008 ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνταν από τα κυπριακά λιμάνια ήταν 58.000 TEUs, ενώ ο εκτιμώμενος αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που θα μπορούσαν διακινηθούν εάν τα

τουρκικά περιοριστικά μέτρα δεν είχαν εισαχθεί, θα ήταν 1.321.000 ΤΕΥ.

Η ανταγωνιστικότητα των κυπριακών λιμανιών επηρεάστηκε σημαντικά κατά τα τελευταία χρόνια από τα τουρκικά περιοριστικά μέτρα. Το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω των κυπριακών λιμανιών, παρουσιάζει μια τεράστια μείωση η οποία απορρέει από το τουρκικό εμπόργο. Ως αποτέλεσμα του εμπόργκο, η μείωση του διαμετακομιστικού εμπορίου μέσω των κυπριακών λιμανιών και οι συνέπειές της για την κυπριακή οικονομία ανέρχεται περίπου σε απώλεια κερδών ύψους €100 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

Η κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας είναι ευγνώμων για την αλληλεγγύη που εκφράζεται μέχρι σήμερα από τους εταίρους της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ωστόσο, πιο συντονισμένες ενέργειες πρέπει να αναληφθούν προκειμένου να εξαλειφθούν οι αυθαίρετοι και μεροληπτικοί περιορισμοί εις βάρος της Κύπρου που σχετίζονται με τη ναυτιλία και το ελεύθερο εμπόριο, οι οποίοι περιορισμοί θίγουν τα συμφέροντα της ΕΕ και εμποδίζουν την Ένωση από το να επεκτείνει τον ηγετικό της ρόλο στον παγκόσμιο στόλο και τη διεθνή ναυτιλία.

Παράρτημα Ι :

Ενδεικτικός κατάλογος περιστατικών επιβολής περιοριστικών μέτρων από την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Πλοίο	Σημαία	Πλοιοκτήτες – Πλοιοδιαχειριστές – Ναυλωτές-Πληροφορίες αναφορικά με το φορτίο	Ημερομηνία και Λιμάνι Περιστατικού
CAPE BIRD	Νήσων Μάρσαλ	<p><u>Πλοιοκτήτες:</u> Εταιρεία των Νήσων Μάρσαλ (Γερμανικών συμφερόντων).</p> <p><u>Πλοιοδιαχειριστές:</u> Κυπριακή εταιρεία (Γερμανικών συμφερόντων).</p> <p><u>Ναυλωτές:</u> Ισπανική εταιρεία.</p> <p><u>Φορτίο:</u> Αμόλυβδη βενζίνη (30.000MT).</p>	<p>12 Ιουλίου 2004</p> <p>Μερσίνα</p> <p>Επιβολή του εμπάργκο λόγω του ότι η <u>πλοιοδιαχείριση</u> του πλοίου διεξαγόταν από εταιρεία που εδρεύει στην Κύπρο.</p>
HAPPY BRIDE	Νήσος του Μαν (βάσει νηολόγησης με γυμνή ναύλωση- Bareboat charter registration)	<p><u>Πλοιοκτήτες:</u> Παναμέζικη εταιρεία – Γυμνοί ναυλωτές (Bareboat Charterers): Εταιρεία Νήσου του Μαν.</p> <p><u>Πλοιοδιαχειριστές:</u> Κυπριακή εταιρεία.</p> <p><u>Ναυλωτές:</u> Ολλανδική εταιρεία.</p> <p><u>Φορτίο:</u> Vinyl Chloride Monomer (4,008.974 τόνοι).</p>	<p>27 Αυγούστου 2004</p> <p>Αλιάγα</p> <p>Επιβολή του εμπάργκο λόγω του ότι η <u>πλοιοδιαχείριση</u> του πλοίου διεξαγόταν από εταιρεία που εδρεύει στην Κύπρο.</p>
ATLANTIC CLIPPER	Αντίγκουα & Μπαρμπούντα	<p><u>Πλοιοκτήτες & Πλοιοδιαχειριστές:</u> Γερμανική εταιρεία.</p> <p><u>Φορτίο:</u> Εμπορευματοκιβώτια.</p>	<p>01 Σεπτεμβρίου 2004</p> <p>Κωνσταντινούπολη</p> <p>Επιβολή του εμπάργκο λόγω του ότι <u>το πλοίο προηγουμένως ύψωνε τη σημαία της Κυπριακής Δημοκρατίας</u> (πωλήθηκε σε ξένους αγοραστές και διαγράφηκε από το Νηολόγιο Κυπριακών Πλοίων στις 25 Αυγούστου 2004).</p>

Πλοίο	Σημαία	Πλοιοκτήτες – Πλοιοδιαχειριστές – Ναυλωτές-Πληροφορίες αναφορικά με το φορτίο	Ημερομηνία και Λιμάνι Περιστατικού
SEYCHELLES PRIDE	Σεϋχέλλες	<p><u>Πλοιοκτήτες</u>: Εταιρεία των Σεϋχέλλων (Γερμανικών συμφερόντων).</p> <p><u>Πλοιοδιαχειριστές</u>: Κυπριακή εταιρεία (Γερμανικών συμφερόντων).</p> <p><u>Ναυλωτές</u>: Κυπριακή εταιρεία.</p> <p><u>Φορτίο</u>: καύσιμα αεροπλάνου (5633 mt JET A1) για λογαριασμό πολυεθνικής πετρελαϊκής εταιρείας.</p>	<p>18 Σεπτεμβρίου 2004</p> <p>Σειχάν</p> <p>Επιβολή του εμπάργκο λόγω του ότι η <u>πλοιοδιαχείριση</u> του πλοίου διεξαγόταν από εταιρεία που εδρεύει στην Κύπρο.</p>
TRINITY SIERRA	Κύπρος	<p><u>Πλοιοκτήτες</u>: Ελληνική εταιρεία του Πειραιά.</p> <p><u>Φορτίο</u>: Μετέφερε 26 000 τόνους σιτάρι από το λιμάνι του Kerch, Ουκρανίας προς Βαρκελώνη, Ισπανίας.</p>	<p>29 Σεπτεμβρίου 2004</p> <p>Στενά του Βοσπόρου - Κωνσταντινούπολη</p>
HANS SCHOLL	Λιβερία	<p><u>Πλοιοκτήτες</u>: Εταιρεία Λιβερίας (Γερμανικών συμφερόντων).</p> <p><u>Πλοιοδιαχειριστές</u>: Κυπριακή εταιρεία (Γερμανικών συμφερόντων).</p> <p><u>Ναυλωτές</u>: Δανέζικη εταιρεία – και υπό ναυλωτές: πολυεθνική πετρελαϊκή εταιρεία.</p> <p><u>Φορτίο</u>: 27.000 μετρικοί τόνοι αμόλυβδης βενζίνης.</p>	<p>08 Αυγούστου 2005</p> <p>Ντορτοϊολ (Dortyol)</p> <p>Επιβολή του εμπάργκο λόγω του ότι η <u>πλοιοδιαχείριση</u> του πλοίου διεξαγόταν από εταιρεία που εδρεύει στην Κύπρο.</p>
ABLE F	Κύπρος	<p>Το πλοίο φόρτωσε στην Gioia Tauro, Ιταλίας μεταφέροντας φορτίο προς την Μερσίνα, Τουρκίας.</p>	<p>22 Φεβρουαρίου 2006</p> <p>Μερσίνα</p>
PONTOPOROS	Ελλάδα	<p>Μετέφερε σίδηρο από το λιμάνι Λίβερπουλ, Ηνωμένου Βασιλείου προς το λιμάνι Karabiga, Τουρκίας.</p>	<p>03 Μαρτίου 2006</p> <p>Karabiga</p> <p><u>Απαγορεύθηκε η είσοδος</u></p>

			στο λιμάνι λόγω του ότι το πλοίο προηγουμένως ύψωνε τη σημαία της Κυπριακής Δημοκρατίας.
GANYMEDE (μικρό ιστιοφόρο σκάφος)	Κύπρος	<u>Πλοιοκτήτες</u> : Κυπριακή εταιρεία (Μέτοχοι της οποίας ήταν δύο Βρετανοί υπήκοοι).	29 Ιουνίου 2006 Gocek και Marmaris

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τα ατυχήματα στη θάλασσα κοστίζουν ανθρώπινες ζωές και συνεπάγονται οικονομικές και περιβαλλοντικές καταστροφές. Είτε αυτά τα ατυχήματα προκαλούνται από ανθρώπινο λάθος, είτε από μηχανική βλάβη είτε από τα καιρικά φαινόμενα, το γεγονός παραμένει ότι οι απώλειες μπορούν και πρέπει να ελαχιστοποιηθούν. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν το δεύτερο υψηλότερο βαθμό κινδύνου μετά τις αεροπορικές μεταφορές. Αυτό ανάγκασε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) να πραγματοποιήσει μια εκτενή μελέτη για τα ατυχήματα εν πλω, τις αιτίες τους και το κόστος τους σε ανθρώπινες ζωές, ιδιοκτησία και περιβάλλον. Ταυτόχρονα, ξεκίνησε συζητήσεις με όλες τις χώρες μέλη του για τα θαλάσσια ατυχήματα που στόχευαν στην διαμόρφωση μιας παγκόσμιας ενιαίας άποψης για την αντιμετώπιση τους. Από τη μελέτη προέκυψε ότι τα ανθρώπινα λάθη αποτέλεσαν αιτία για το 80% των ατυχημάτων ενώ το ποσοστό όλων των άλλων αιτιών ήταν μόνο 20%. Το συμπέρασμα αυτό έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τα αποδεκτά ναυτικά πρότυπα που αποδέχονται ως μηχανική ή άλλης φύσεως υπαιτιότητα το 80% και ως ανθρώπινη υπαιτιότητα το 20%. Ως συνέπεια της παραπάνω μελέτης, ο ΙΜΟ διατύπωσε τις τροποποιήσεις του 1994 στη Διεθνή Συνθήκη για την Ασφάλεια της Ζωής Εν Πλω (SOLAS) που ενσωματώθηκε την 1η Ιουλίου του 1998 στα πρότυπα της Πιστοποίησης Κατάρτισης και Επιτήρησης (STCW) του 1995 ως Διεθνής Κώδικας Διοικητικής Ασφάλειας (ISM).

6.1 ΝΑΥΑΓΙΟ “ΦΑΡΣΑΣ ΙΙ”

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ: ΦΑΡΣΑΣ ΙΙ

ΣΗΜΑΙΑ: ΕΛΛΗΝΙΚΗ

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: 479

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: 285

ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ: 57 ΜΕΤΡΑ

ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ: 814 ΤΟΝΟΙ

Στις 27/10/1981 το “Φάρσας ΙΙ” φόρτωσε στο Παλιό Λιμάνι Λεμεσού, 675 τόνους αμιάντου σε σακούλες των 50 κιλών πάνω σε παλέτες. 20 τόνοι από το φορτίο τοποθετήθηκαν στο κατάστρωμα του πλοίου (πάνω από τα αμπάρια). Στις 28/10/1981 έφυγε από το Παλιό Λιμάνι και πλεύρισε στο Νέο Λιμάνι Λεμεσού όπου φόρτωσε 4 εμπορευματοκιβώτια στο κατάστρωμα. Το φορτίο των εμπορευματοκιβωτίων ήταν κυρίως ούισκι, 60 ραδιόφωνα και 2 βίντεο.

Μετά την φόρτωση αναχώρησε από την προβλήτα την ίδια μέρα για να αγκυροβολήσει έξω από το λιμάνι, με σκοπό να ασφαλίσει το φορτίο και να περιμένει ανταλλακτικά για το πλοίο.

Μετά την αποβίβαση του πλοηγού και ενώ κατευθυνόταν στο αγκυροβόλιο με ιδανικές καιρικές συνθήκες, κατά την στροφή του πλοίου λόγω απότομης κλίσης έπεσαν δύο εμπορευματοκιβώτια ενώ τα άλλα δύο μετακινήθηκαν στην πλευρά του πλοίου με αποτέλεσμα το πλοίο να εγκαταλειφτεί και λόγω μεγάλης κλίσης να βυθιστεί έξω από το Νέο Λιμάνι Λεμεσού.

Τα εμπορευματοκιβώτια ανασύρθηκαν ενώ το φορτίο αμιάντου βούλιαξε μαζί με το πλοίο. Κατά την βύθιση στο πλοίο υπήρχαν 12 τόνοι gas oil.

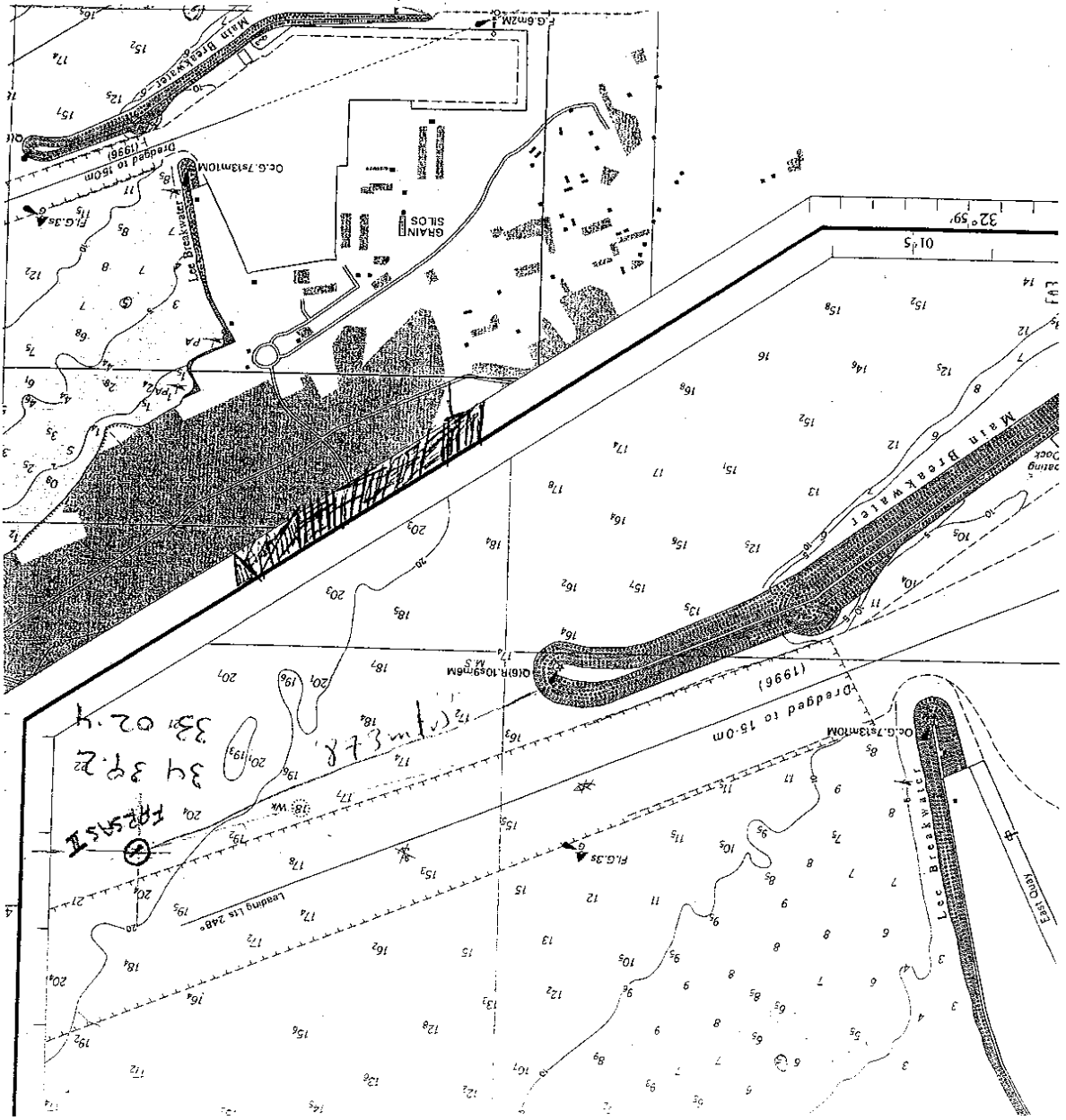
Το 1992 ανασύρθηκε από το ναυάγιο μεγάλο μέρος του φορτίου, από την εταιρεία Brasal Marine και πουλήθηκε στην Τσιμεντοποιία της Μονής όπου κατασκευαζόντουσαν αμιαντοσωλήνες (περίπου 560 τόνοι)

Στις 27/02/2007 έγινε επιθεώρηση με φωτογράφιση του ναυαγίου με το φορτίο και φάνηκε ότι υπάρχουν σκορπισμένα τσουβάλια βάρους 50 κιλών το καθένα με πεπιεσμένες ίνες αμιάντου. Ο δύτης υπολογίζει ότι υπάρχουν περίπου 200 τσουβάλια που σημαίνει 10 τόνους φορτίου χωρίς να μπορεί να υπολογίσει αν υπάρχουν θαμμένα στην άμμο.

Στόχος της ΑΛΚ είναι να καθαρίσει τα νερά από αυτά τα τσουβάλια αμιάντου. Έχει ήδη αρχίσει να δέχεται προσφορές από διάφορες εταιρείες για να ανασυρθούν όλα αυτά τα τσουβάλια.

Η όλη αυτή επιχείρηση που θα στηθεί στο Νέο Λιμάνι Λεμεσού υπολογίζεται το 1 με 1.5 εκ ευρώ.

17' Οφιν. Κωσ
 ΜΑΡΙΑΕ ΧΑΝΤΟΥΡΙΩΣ



Κεφάλαιο 7

ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΜΕΣΟΥ

7.1 ΠΡΟΙΣΤΟΡΙΑ ΕΡΓΟΥ

Η κατασκευή μαρίνας στη Λεμεσό και συγκεκριμένα στην περιοχή του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού, προτάθηκε από την μελέτη του Οίκου Α.Ρογκάν & Συνεργάτες (1993) η οποία είχε σαν στόχο τον καθορισμό στρατηγικής ανάπτυξης του ναυτικού τουρισμού στην Κύπρο. Η ιδέα αυτή έχει έκτοτε απασχολήσει εκτεταμένα τόσο τις αρμόδιες κρατικές αρχές (Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως) όσο και τις τοπικές αρχές (Δήμο Λεμεσού) και ιδιώτες επενδυτές. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το θέμα έχουν επίσης επιδείξει το Τμήμα Αλιείας και η Αρχή Λιμένων.

Για το συγκεκριμένο έργο και γενικά την ανάπλαση της περιοχής του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού έχουν γίνει διάφορες μελέτες στο παρελθόν και έχουν κατατεθεί πολυάριθμες εισηγήσεις σχετικά με την κατασκευή της μαρίνας και του εξωραϊσμού της περιοχής. Σε όλα σχεδόν τα σχέδια και εισηγήσεις, η κατασκευή της μαρίνας έχει διαφανεί να αποτελεί ένα σημαντικό έργο το οποίο εντάσσεται στο ευρύτερο σχεδιασμό της περιοχής και παρουσιάζεται σαν ένα από τα σοβαρότερα έργα που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της περιοχής.

Στα πιο πάνω πλαίσια, το Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού μέσω του ΚΟΤ προχώρησε το έτος 2000 στην ετοιμασία Μελέτης Επιμέτρησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από τη δημιουργία μαρίνας στη Λεμεσό. Η μελέτη αυτή είχε σαν κύριο στόχο την υποστήριξη της επιλογής της χωροθέτησης της μαρίνας (βασισμένη σε περιβαλλοντικά κριτήρια) σε ένα από δύο προκαθορισμένους χώρους, είτε δυτικά του παλιού λιμανιού Λεμεσού είτε στο θαλάσσιο χώρο μπροστά από την υφιστάμενη επίχωση ανατολικά του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού.

Το 2002, ο ΚΟΤ προχώρησε με την προκήρυξη προσφορών για την Ανάπτυξη, Λειτουργία, Διαχείριση και Εκμετάλλευση της Μαρίνας Λεμεσού στον χώρο δυτικά του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού μέχρι το τεμάχιο γης μέσα στο οποίο λειτουργούσε το Κεραμείου Λεμεσού.

Τον Ιανουάριο του 2008, το συμβούλιο προσφορών του υπουργείου Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, κατακύρωσε την κατασκευή και λειτουργία του Προτεινόμενου Έργου στην εταιρεία 'Lemosos Marina Ltd' η οποία και θα αναλάβει την κατασκευή της μαρίνας και την διαχείριση της για περίοδο 53 ετών. Με τη λήξη αυτής της περιόδου ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος και όλες οι εγκαταστάσεις, έργα και εξοπλισμοί περιέρχονται στην κυριότητα του κράτους.

Οι διαδικασίες κατασκευής του Προτεινόμενου Έργου έχουν ήδη ξεκινήσει

και βρίσκονται στο στάδιο έκδοσης Πολεοδομικής Συναίνεσης από το τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.



7.2 Μελέτη ΚΟΤ

Το Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού μέσω του ΚΟΤ προχώρησε το έτος 2000 στην ετοιμασία Μελέτης Επιμέτρησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από τη δημιουργία μαρίνας στη Λεμεσό. Η μελέτη αυτή είχε σαν κύριο στόχο την υποστήριξη της επιλογής της χωροθέτησης της μαρίνας (βασισμένη σε περιβαλλοντικά κριτήρια) σε ένα από δύο προκαθορισμένους χώρους, είτε δυτικά του παλιού λιμανιού Λεμεσού είτε στο θαλάσσιο χώρο μπροστά από την υφιστάμενη επίχωση ανατολικά του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού.

Στην μελέτη αυτή έγινε καταγραφή του υφιστάμενου περιβάλλοντος στις δύο εναλλακτικές τοποθεσίες και αντιπαραβολή με τις διεργασίες κατασκευής και λειτουργίας του Προτεινόμενου Έργου. Στην συνέχεια αξιολογήθηκαν οι επιπτώσεις των διάφορων διεργασιών του προτεινόμενου έργου στο βιολογικό και κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον των περιοχών μελέτης και έγινε πολυκριτηριακή σύγκριση των δύο εναλλακτικών περιοχών για την εξεύρεση της πιο αποδεκτής περιβαλλοντικά λύσης. Η επιλεγείσα περιοχή με βάση την μελέτη αυτή είναι η περιοχή δυτικά του Παλαιού Λιμανιού Λεμεσού, μέχρι και το κεραμείο Λεμεσού.

7.3 Περιγραφή του Έργου

Η παρούσα ΜΕΕΠ αφορά την κατασκευή μαρίνας χωρητικότητας 1.000 σκαφών η οποία περιλαμβάνει όλες τις αναγκαίες χερσαίες εγκαταστάσεις που θα υποστηρίζουν τη λειτουργία της μαρίνας, αλλά δεν θα είναι ανταγωνιστικές των υφιστάμενων χρήσεων γης που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης. Τα τεχνικά σχέδια που έχουν ετοιμαστεί στα πλαίσια αυτής της μελέτης προνοούν μεταξύ άλλων την κατασκευή λιμενοβραχιόνων, προβλητών και χώρο ελλιμενισμού και στάθμευσης για 1.000 σκάφη, χώρο στάθμευσης 1.340 οχημάτων, χώρο επισκευής σκαφών, γραφεία διεύθυνσης και διοίκησης, χώρο πρασίνου, εγκαταστάσεις ελέγχου στην είσοδο της μαρίνας και άλλες δευτερεύουσας σημασίας χερσαίες εγκαταστάσεις. Η εγκατάσταση του Προτεινόμενου Έργου έχει χωροθετηθεί στη χερσαία περιοχή που περικλείεται μεταξύ του ποταμού Βαθειά και Γαρύλλη, της οδού Τζελάλ Μπαγιάρ και της οδού Κεραμέως.

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

- 34000 μ² οικιστικών αναπτύξεων
- 6000 μ² εμπορικών αναπτύξεων
- 3000 μ² πολιτιστικών αναπτύξεων
- 2500 μ² λειτουργικών εγκαταστάσεων
- 40000 μ² επιχώσεων
- 45000 μ² κυματοθραυστών
- 140000 μ² θαλάσσιου χώρου

Για τη λειτουργία της μαρίνας θα καταναλώνονται 300 περίπου κυβικά μέτρα νερού την ημέρα ενώ οι συνολικές ανάγκες σε ηλεκτρική ενέργεια θα ανέρχονται περίπου σε 650 Kw.

Επίσης κατά τη λειτουργία της μαρίνας αναμένεται ότι θα δημιουργούνται 75 περίπου κυβικά μέτρα υγρών αποβλήτων και 6000 περίπου κιλά σκυβάλων ημερησίως.

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



7.4 Περιγραφή και Ανάλυση του Υφιστάμενου Περιβάλλοντος

Ο χώρος κατασκευής της Μαρίνας είναι επίπεδος και έχει υψόμετρο 2-5 περίπου μέτρων πάνω από τη μέση στάθμη της θάλασσας. Στο παρόν στάδιο ο χώρος αυτός φιλοξενεί κυβερνητικές εγκαταστάσεις, τις αποθήκες Τρακασόλ, τη ναυτική σχολή Hanseatic ενώ μεγάλο μέρος του αποτελείται από κενή γη.

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

7.4.1 Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων

Το χερσαίο και το θαλάσσιο Περιβάλλον της περιοχής μελέτης είναι σημαντικά υποβαθμισμένο από την ανθρώπινη παρέμβαση και ειδικότερα από τη λειτουργία των βιομηχανιών δυτικά του Έργου.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις στο περιβάλλον που θα δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών της μαρίνας, έχει εντοπιστεί ότι αυτές θα είναι εκτεταμένες κυρίως λόγω των εκτεταμένων χωματουργικών εργασιών όμως . Οι επιπτώσεις αυτές θα περιλαμβάνουν την αύξηση του θορύβου, την αύξηση των επιπέδων σκόνης, την πιθανότητα αύξησης της θολότητας του νερού στο χώρο ανατολικά της

επίχωσης (χώρος λουομένων) και την παρενόχληση της οδικής κυκλοφορίας στους τοπικούς δρόμους.

Κατά τη διάρκεια λειτουργίας του προτεινόμενου έργου θα δημιουργούνται διάφορα απόβλητα τα οποία, αν δεν διαχειριστούν σωστά, μπορεί να επηρεάσουν την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής. Τα λύματα που θα προέρχονται από τα σκάφη αποτελούν το σημαντικότερο ποσοστό των υγρών αποβλήτων που θα δημιουργούνται κατά τη διάρκεια λειτουργίας της μαρίνας. Η απόρριψη των λυμάτων στη θάλασσα από τους ιδιοκτήτες των σκαφών θεωρείται σαν μη αποδεκτή περιβαλλοντική μέθοδος. Αναμένεται ότι οι εγκαταστάσεις της μαρίνας θα περιλαμβάνουν σύστημα συλλογής των λυμάτων, το οποίο θα τα διοχετεύει στο κεντρικό σύστημα αποχέτευσης Λεμεσού.

Η ανεξέλεγκτη διοχέτευση ομβρίων που θα διέρχονται από τις εγκαταστάσεις της μαρίνας, μέσα στη λεκάνη που θα ελλιμενίζονται τα σκάφη, μπορεί να επιφέρει επίσης την υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου νερού. Οι επιπτώσεις στο θαλάσσιο νερό θα είναι πιο σοβαρές εάν επιτραπεί η ανεξέλεγκτη διοχέτευση ομβρίων από τους χώρους στάθμευσης σκαφών, χώρους συντήρησης σκαφών και χώρους στάθμευσης οχημάτων.

Θα πρέπει ακόμα να εφαρμοστούν τα αναγκαία μέτρα για την ελεγχόμενη διοχέτευση των ομβρίων που θα μεταφέρει ο ποταμός Βαθειάς και Γαρύλλης στη λεκάνη της μαρίνας. Η ανεξέλεγκτη διοχέτευση των ομβρίων που μεταφέρει ο ποταμός στη θάλασσα μπορεί να επιφέρει αισθητική ρύπανση και να έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του θαλάσσιου νερού της λεκάνης της μαρίνας.

Η κατασκευή της μαρίνας αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού στην Κύπρο και κυρίως στην περιοχή Λεμεσού. Εμπειρίες από το εξωτερικό αποδεικνύουν ότι μια καλά οργανωμένη και σχεδιασμένη μαρίνα, που διαθέτει όλα τα αναγκαία μέσα για την προστασία της ποιότητας του περιβάλλοντος, μπορεί να επιφέρει την ανάπτυξη του τουρισμού χωρίς να προκληθούν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Η κατασκευή της Μαρίνας παρέχει μοναδική ευκαιρία αναβάθμισης της πολεοδομικής κατάστασης της περιοχής και επιτρέπει την αξιοποίηση των κενών αξιόλογων κτιρίων που υπάρχουν στο χερσαίο χώρο γύρω από το Παλιό Λιμάνι Λεμεσού, για πολιτιστικούς σκοπούς.

7.4.2 Εισηγήσεις / Πορίσματα για την αντιμετώπιση των πιο πάνω προβλημάτων

Πριν από την έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών του Προτεινόμενου Έργου συστήνεται η διενέργεια εμπεριστατωμένου σχεδίου διαχείρισης εργοταξίου και αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών στο οποίο να καθορίζονται με λεπτομέρεια τα μέτρα που θα λαμβάνονται κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών έργων για προστασία του περιβάλλοντος, την προστασία των εργαζομένων αλλά και τα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ατυχημάτων. Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται εισηγήσεις και γενικά μέτρα τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν την περίοδο των κατασκευαστικών έργων για προστασία του περιβάλλοντος.

Για την προστασία του ευρύτερου θαλάσσιου περιβάλλοντος προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος συλλογής λυμάτων από τα σκάφη που θα προσεγγίζουν τη μαρίνα. Επίσης προτείνεται η εγκατάσταση αποθηκευτικών χώρων για τη συλλογή χρησιμοποιημένων λιπαντικών και άλλων τοξικών αποβλήτων. Όσο αφορά την προστασία της ποιότητας του θαλάσσιου νερού στη λεκάνη της μαρίνας, προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος που θα συλλέγει τα όμβρια από τους χώρους συντήρησης και στάθμευσης σκαφών για τη σωστή τους διαχείριση. Προτείνεται ακόμα η διαρρύθμιση της κοίτης του ποταμού Βαθειά και Γαρύλλη έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η συλλογή του μεγαλύτερου ποσοστού των ρύπων και στερεών που μεταφέρει ο ποταμός κατά τη διάρκεια βροχοπτώσεων.

Για τη μείωση της κατανάλωσης νερού και ενέργειας προτείνεται η χρήση μετρητών στις παροχές των σκαφών (τουλάχιστον στις θέσεις των μεγάλων σκαφών), καθώς επίσης και η χρήση ειδικών υδραυλικών εξαρτημάτων (ακροφύσια, καταιονητήρες ντους) στις χερσαίες εγκαταστάσεις που περιορίζουν τη χρήση νερού. Προτείνεται ακόμα όπου είναι εφικτό να γίνεται χρήση ανακυκλωμένου νερού για την άρδευση χώρων πρασίνου.

Για το σύστημα καύσιμων προτείνεται η χρήση διασωληνώσεων με διπλό τοίχωμα και ηλεκτρονικών συστημάτων εντοπισμού των διαρροών. Όσον αφορά τα θέματα τοπιοτέχνησης του χώρου της μαρίνας, προτείνεται η χρήση φυτών που αντέχουν σε συνθήκες παραθαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι χερσαίοι χώροι που αναμένεται να ρυπαίνουν αισθητικά το περιβάλλον, όπως ο χώρος στάθμευσης σκαφών και αυτοκινήτων, η περίφραξη, το αντλιοστάσιο του ΣΑΛΑ που είναι κατασκευασμένο σε χώρο δυτικά του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού, θα πρέπει να τοπιοτεχνηθούν με πιο

πυκνή βλάστηση για σκοπούς απόκρυψης. Η κοίτη του ποταμού Βαθειά και Γαρύλλη θα πρέπει να τοπιοτεχνηθούν κατάλληλα για να συμβάλει στην αισθητική της περιοχής. Η τοπιοτέχνηση θα μπορούσε να περιλαμβάνει την κατασκευή ξύλινων γεφυριών για πεζούς πάνω από τη κοίτη του ποταμού καθώς επίσης και τη τοποθέτηση σε όλους τους χώρους της μαρίνας καθισμάτων, ικανοποιητικού αριθμού σημείων φωτισμού, πόσιμου νερού και σκυβαλοδοχείων.

7.4.3 Γενικό Πόρισμα

Κατά την εκπόνηση αυτής της ΜΕΕΠ έχουν εντοπιστεί διάφορες αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που ενδέχεται να δημιουργηθούν από την κατασκευή μαρίνας στο χώρο μελέτης. Οι περισσότερες αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που έχουν εντοπιστεί μπορούν να αντιμετωπιστούν σε ικανοποιητικό βαθμό με την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται σε αυτή την έκθεση. Τονίζεται ότι με τη σωστή διαχείριση της μαρίνας, το Προτεινόμενο Έργο μπορεί να είναι περιβαλλοντικά βιώσιμο και αποδεκτό.

Περαιτέρω, η κατασκευή και λειτουργία της Μαρίνας αποτελεί μια μοναδική ευκαιρία αναβάθμισης της περιοχής του κέντρου της Λεμεσού ενώ θα συμβάλει στην εδραίωση του ναυτικού τουρισμού στο νησί με όλα τα θετικά επακόλουθα στην οικονομία της χώρας.

7.5. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

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

Εντός της ΑΠΜ βρίσκονται οι ακόλουθες αναπτύξεις:

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

Η παραλιακή περιοχή που γειτνιάζει με την ΑΠΜ στη δυτική κατεύθυνση χρησιμοποιείται σε μεγάλο ποσοστό της από διάφορες βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Η παραλία της περιοχής δεν προσφέρεται για λουόμενους και δεν έχει αξιοποιηθεί για τουριστικούς σκοπούς λόγω του βιομηχανικού

της χαρακτήρα. Η χερσαία περιοχή της ΑΠΜ είναι πολύ υποβαθμισμένη και χρησιμοποιείται συχνά από το κοινό για απόθεση ακρήστων υλικών. Εξάλλου στην περιοχή εκβάλλει ο Ποταμός Βαθειάς και Γαρύλλης του οποίου η κοίτη είναι σε άσχημη οικολογική κατάσταση λόγω της παρουσίας στερεών απορριμμάτων.



7.6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

7.6.1. Σκοπός του Έργου

Στα πλαίσια της ανάπτυξης του τουριστικού ρεύματος προς την Κύπρο, το Κυπριακό Κράτος έχει αποφασίσει την δημιουργία μαρίνων σε διάφορες τοποθεσίες της Κύπρου. Η Κύπρος έχει να αντιμετωπίσει σοβαρό ανταγωνισμό στον τομέα του τουρισμού από γειτονικές χώρες και εκτιμάται ότι η δημιουργία μαρίνων στην Κύπρο θα προσφέρει ένα επιπρόσθετο κίνητρο για την προσέλευση επισκεπτών αλλά και θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος που προσφέρει η Κύπρος. Ο ναυτικός τουρισμός είναι ένας τομέας στον οποίο η Κύπρος υστερεί έναντι γειτονικών χωρών όπως η Ελλάδα, το Ισραήλ και η Τουρκία, οι οποίες έχουν αναπτύξει τον τομέα αυτό σε πολύ ψηλότερα επίπεδα. Για το λόγω αυτό, η ανάπτυξη μαρίνων και άλλων ναυτικών έργων στο νησί κρίνεται αναγκαία για την διατήρηση και βελτίωση της τουριστικής βιομηχανίας.

Ο ΚΟΤ, ακολουθώντας τις εισηγήσεις του στρατηγικού σχεδίου για τον ναυτικό τουρισμό όπως αποτυπώνεται στην έκθεση Rogan έχει προγραμματίσει τη δημιουργία μαρίνας χωρητικότητας 1000 σκαφών στην

πόλη της Λεμεσού. Μετά από τη διενέργεια σχετική περιβαλλοντικής μελέτης, σαν χώρος κατασκευής της μαρίνας έχει επιλεγεί η περιοχή δυτικά του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού.

Βασική χρήση της Μαρίνας θα είναι η εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής η οποία θα επιτυγχάνεται πρώτιστος με την στάθμευση σκαφών στην θάλασσα και στην ξηρά. Η Μαρίνα θα παρέχει ακόμα υποδομή και διευκολύνσεις ψυχαγωγικού, εμπορικού και πολιτιστικού χαρακτήρα για την προσφορά ολοκληρωμένης αναψυχής στον ναυτικό τουρισμό. Η υλοποίηση του Προτεινόμενου Έργου έχει σαν άμεσο στόχο, εκτός από την αναβάθμιση του ναυτικού τουρισμού, την ταυτόχρονη αξιοποίηση της περιοχής του Παλιού Λιμανιού Λεμεσού. Επειδή η περιοχή αυτή είναι μια από τις σημαντικότερες της Λεμεσού, θεωρείται αναγκαίο όπως η προώθηση νέων σχεδίων ανάπτυξης γίνει χωρίς τη δημιουργία σοβαρών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και την επιβάρυνση της υγείας και ανέσεων των κατοίκων και χρηστών της περιοχής.

7.6.2 Εγκαταστάσεις του Προτεινόμενου Έργου

Το Προτεινόμενο Έργο αποτελεί μία σύνθετη ανάπτυξη η οποία συνδυάζει τόσο θαλάσσιες εγκαταστάσεις όσο και χερσαίες αναπτύξεις καθώς και ένα μεγάλο αριθμό χρήσεων και κατασκευών. Το έργο θα περιλαμβάνει εκτός από την μαρίνα αναπτύξεις ψυχαγωγικού, εμπορικού, οικιστικού και πολιτισμικού χαρακτήρα. Η οικιστική ανάπτυξη επικεντρώνεται στο δυτικό τμήμα της ΑΠΜ τόσο σε χερσαίο έδαφος όσο και σε ανακτημένο από τον θαλάσσιο χώρο έδαφος (επίχωση). Στο κεντρικό και ανατολικό μέρος της περιοχής μελέτης τοποθετούνται κυρίως εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής.

Στο βορειανατολικό άκρο της ΑΠΜ και συγκεκριμένα στην περιοχή των αποθηκών Τρακασόλ θα δημιουργηθούν πολιτιστικές εγκαταστάσεις ενώ εκεί θα μεταστεγαστεί η ναυτική σχολή Hanseatic η οποία βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της ΑΠΜ.

Η συνολική χερσαία έκταση την οποία θα καταλαμβάνει το Προτεινόμενο Έργο ανέρχεται περίπου στις 50 000μ². Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει συνοπτικά και κατά προσέγγιση την κατανομή των χρήσεων εντός της ΑΠΜ.

7.6.3 Οικιστικές Εγκαταστάσεις:

Το Προτεινόμενο Έργο θα περιλαμβάνει 8 συνολικά συγκροτήματα οικιστικών μονάδων.

7.6.4 Εμπορικές/ Γραφειακές Εγκαταστάσεις:

Οι εγκαταστάσεις αυτές τοποθετούνται κυρίως στο κέντρο της ΑΠΜ. Οι εμπορικές αναπτύξεις θα είναι τέτοιου τύπου ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες των χρηστών της μαρίνας αλλά να μην δρουν ανταγωνιστικά με το

εμπορικό κέντρο της πόλης. Οι εγκαταστάσεις αυτές έχουν συνολικό εμβαδό 6000τ.μ.

7.6.5 Πολιτιστικές Εγκαταστάσεις:

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

7.6.6 Λειτουργικές Εγκαταστάσεις:

Οι λειτουργικές εγκαταστάσεις του Προτεινόμενου Έργου περιλαμβάνουν όλες τις εγκαταστάσεις που φιλοξενούν διεργασίες αναγκαίες για την ομαλή λειτουργία της μαρίνας καθώς και τους κοινόχρηστους χώρους.

- Σταθμός καυσίμων

Ο σταθμός καυσίμων του Προτεινόμενου Έργου θα βρίσκεται στην είσοδο/έξοδο της μαρίνας, έτσι ώστε να εξυπηρετεί τα σκάφη πριν την αναχώρηση τους από την μαρίνα. Η σωστή διαχείριση του σταθμού καυσίμων είναι πρώτιστης σημασίας για την ασφάλεια του έργου αλλά και την περιβαλλοντική διαχείριση του. Ο χώρος που θα φιλοξενεί τον σταθμό καυσίμων θα πρέπει να παρέχει ικανοποιητική φύλαξη και να είναι φωτιζόμενος. Οι τεχνικές προδιαγραφές του σταθμού θα πρέπει να τηρούν όλες τις πρόνοιες της νομοθεσίας περί αποθήκευσης καυσίμων και όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά που να προφυλάσσουν το θαλάσσιο περιβάλλον από πιθανές διαρροές πετρελαιοειδών ή άλλων τοξικών ουσιών. Εντός του χώρου του σταθμού καυσίμων θα πρέπει να υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός για την αντιμετώπιση πυρκαγιάς ή διαρροής καθώς και το κατάλληλο σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών.

- Χώρο συντήρησης, επισκευής και αποθήκευσης σκαφών (καρνάγιο)

Ο χώρος συντήρησης και επισκευής σκαφών αποτελεί μία από τις πιο καίριες λειτουργικές εγκαταστάσεις της μαρίνας. Στο χώρο αυτό θα μεταφέρονται για συντήρηση ή επισκευή τα σκάφη που θα φιλοξενούνται στο Προτεινόμενο Έργο.

Οι τυπικές διαδικασίες συντήρησης περιλαμβάνουν την συντήρηση και βαφή των σκαφών με ειδικές χημικές ουσίες, την αντικατάσταση φθαρμένων μερών του σκάφους, τον έλεγχο και επιδιόρθωση των μηχανικών καθώς και των

ηλεκτρικών μερών του σκάφους. Πέραν αυτού, στον χώρο αυτό θα υπάρχει αποθηκευτικός χώρος για 400 περίπου σκάφη.

Ο χώρος της συντήρησης/ επισκευής σκαφών θα βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο της ΑΠΜ. Ο χώρος αυτός θα είναι περιφραγμένος και με ικανοποιητική φύλαξη ενώ θα αποκρύπτετε με περιμετρική τοπιοτέχνηση.

- Γραφεία διοίκησης/ διεύθυνσης

Εντός του Προτεινόμενου Έργου θα υπάρχουν όλες οι προβλεπόμενες εγκαταστάσεις για στέγαση όλων των απαραίτητων υπηρεσιών του κράτους π.χ. αστυνομικές αρχές, τελωνειακές αρχές, λιμενικές αρχές, κυβερνητικές υπηρεσίες καθώς και γραφεία διοίκησης και διεύθυνσης της μαρίνας, έτσι να διασφαλίζεται η ασφάλεια της μαρίνας και η απρόσκοπτη λειτουργία της.

- Δημόσιοι χώροι υγιεινής και Πρώτες βοήθειες

Το Προτεινόμενο Έργο θα παρέχει όλους τους προβλεπόμενους χώρους υγιεινής και ανέσεις προς το κοινό. Το έργο θα διαθέτει σημείο παροχής πρώτων βοηθειών με καταρτισμένο προσωπικό και τον απαραίτητο εξοπλισμό για αντιμετώπιση ατυχημάτων ή επειγόντων περιστατικών.

- Εγκαταστάσεις ελέγχου εισόδου

Το Προτεινόμενο Έργο θα αποτελεί επίσημο σημείο εισόδου στην Κυπριακή Δημοκρατία και για το λόγο αυτό θα υπάρχει σημείο ελέγχου των νέο-αφιχθέντων σκαφών όπου θα γίνονται όλοι οι απαιτούμενοι έλεγχοι από τις αρμόδιες αρχές.

Έλεγχος εισόδου θα γίνεται και σε συγκεκριμένους χερσαίους χώρους έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια τόσο της μαρίνας όσο και της Κυπριακής Δημοκρατίας.

- Χώροι στάθμευσης

Στον σχεδιασμό του Προτεινόμενου Έργου προβλέπεται η κατασκευή ικανοποιητικών χώρων στάθμευσης οι οποίοι να ικανοποιούν τόσο τους όρους εντολής του Έργου όσο και τις πρόνοιες των Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Κανονισμών.

Συγκεκριμένα, προβλέπεται η διάθεση μισού (0.5) χώρου στάθμευσης για κάθε σκάφος το οποίο θα σταθμεύει στην μαρίνα. Οι χώροι στάθμευσης οργανώθηκαν, στο βαθμό που ήταν εφικτό, σε μικρές ομάδες έτσι ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία μεγάλων σκληρών επιφανειών ενώ προβλέπεται και η τοπιοτέχνηση τους τόσο για σκοπούς απόκρυψης όσο και για σκοπούς αισθητικής. Στο βόρειο άκρο του Προτεινόμενου Έργου θα κατασκευαστεί κεντρικός χώρος στάθμευσης με τέσσερα επίπεδα.

- Εγκαταστάσεις διαχείρισης μηχανέλαιων και τοξικών αποβλήτων

Οι διεργασίες συντήρησης των σκαφών στην Μαρίνα αναμένεται να παράγουν ποσότητες χρησιμοποιημένων μηχανέλαιων και άλλων τοξικών ουσιών όπως βαφές, συντηρητικά κ.α. Η σωστή συλλογή και διαχείριση των

ουσιών αυτών είναι πρώτιστης σημασίας για την προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής. Για το σκοπό αυτό, στο Προτεινόμενο Έργο θα εγκατασταθεί σύστημα συλλογής των ουσιών αυτών τόσο από τους χώρους ελλιμενισμού των σκαφών όσο και από άλλους χερσαίους χώρους εντός της μαρίνας και δεξαμενές αποθήκευσης τους, μέχρι την μεταφορά τους στους τελικούς χώρους διαχείρισης τους σε αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις.

- Εγκαταστάσεις πυρασφάλειας

Σκοπός του εργοδότη είναι όπως το Προτεινόμενο Έργο τηρεί τις όλες πρόνοιες της νομοθεσίας σχετικά με την πυρασφάλεια της Μαρίνας. Συγκεκριμένα, θα εγκατασταθούν πυροσβεστικά σημεία με τον κατάλληλο πυροσβεστικό εξοπλισμό σε συγκεκριμένους χώρους εντός της ΑΠΜ, θα υπάρχει παροχή νερού για πυροσβεστικά οχήματα, κατάλληλες σημάσεις για πληροφόρηση του κοινού σε περίπτωση πυρκαγιάς ενώ θα καταρτιστεί ολοκληρωμένο σχέδιο πυρασφάλειας και σχέδιο δράσης σε περίπτωση πυρκαγιάς σε συνεργασία με την πυροσβεστική υπηρεσία.

- Εγκαταστάσεις εφεδρικών συστημάτων ηλεκτροδότησης

Το Προτεινόμενο Έργο θα υποστηρίζεται από εφεδρικό σύστημα ηλεκτροδότησης το οποίο θα περιλαμβάνει ηλεκτρογεννήτριες και δίκτυο φωτισμού κινδύνου το οποίο θα καλύπτει όλες τις εγκαταστάσεις του Έργου.



7.6.7 Θαλάσσιες Εγκαταστάσεις:

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

Οι κυριότερες θαλάσσιες εγκαταστάσεις του Προτεινόμενου Έργου περιλαμβάνουν:

- Χώρο ελλιμενισμού σκαφών

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

- Κυματοθραύστες

Οι κυματοθραύστες αποτελούν ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία του Προτεινόμενου Έργου αφού είναι απαραίτητοι για τη διασφάλιση της λεκάνης επιφανείας της Μαρίνας αλλά και την προστασία της από τις θαλάσσιες συνθήκες.

Το Προτεινόμενο Έργο θα περιλαμβάνει ένα κεντρικό κυματοθραύστη ο οποίος θα καλύπτει τη νοτιοανατολική μεριά της ΑΠΜ και δύο μικρότερους που θα καλύπτουν κατά κύριο λόγο τη δυτική πλευρά.



- Κεντρικό Προβλήτα και Αποβάθρες

Ο Κεντρικός Προβλήτας αποτελεί τον κύριο άξονα τον οποίο εφάπτονται οι αποβάθρες ελλιμενισμού των σκαφών και αποτελεί κεντρικό χαρακτηριστικό του Προτεινόμενου Έργου. Ο κεντρικός προβλήτας έχει μήκος 300μ και το συνολικό του εμβαδό είναι 6000μ². Υπολογίζεται ότι στον χώρο του κεντρικού προβλήτα θα μπορούν να ελλιμενίζονται 600 σκάφη ενώ θα αποτελεί και τον κύριο οδικό άξονα για την διακίνηση πεζών και οχημάτων για την εξυπηρέτηση των σκαφών.

Οι αποβάθρες αποτελούν ουσιαστικά τους χώρους πρόσδεσης των σκαφών στην μαρίνα αλλά και χώρους διακίνησης πεζών.

- Προβλήτα Πρόσδεσης Νεοαφικνουομένων Σκαφών

Ο προβλήτας αυτός θα βρίσκεται στην είσοδο της Μαρίνας και θα είναι ειδικά

διαμορφωμένος για χρήση του από τις αρμόδιες αρχές οι οποίες θα διενεργούν νενομισμένους ελέγχους σε όλα τα νεοαφικνυόμενα σκάφη.

- Κρηπιδώματα

Τα κρηπιδώματα του Προτεινόμενου Έργου τα οποία θα βρίσκονται κατά μήκος των χώρων ελλιμενισμού και θα έχουν συνολικό μήκος 3.5χμ. Τα υλικά κατασκευής των κρηπιδωμάτων θα διαφέρουν ανάλογα με τη χρήση τους και περιλαμβάνουν κυρίως μπετόν.

- Φάρoi

Το Προτεινόμενο Έργο θα εξυπηρετείται από την λειτουργία πέντε συνολικά φάρων. Τέσσερις από αυτούς θα βρίσκονται στη δυτική και νοτιοδυτική μεριά του Έργου ενώ ένας θα βρίσκεται στην ανατολική μεριά.

7.6.8 Κατανομή Σκαφών

Σύμφωνα με τους όρους εντολής για την υλοποίηση του Προτεινόμενου Έργου, η Μαρίνα θα πρέπει να είναι σε θέση να φιλοξενεί 1000 σκάφη από τα οποία τα 400 περίπου θα είναι στους χώρους στάθμευσης/ επισκευής και τα υπόλοιπα σε ελλιμενισμό.



7.6.9 Μήκος Παραβολής Σκαφών

Το **μέγιστο** συνολικό μήκος της προβλήτας υπολογίζεται σε 2310 μέτρα. Για σκοπούς εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων το απαιτούμενο μήκος

παραβολής σκαφών καθορίζεται μεταξύ 2100 και 2400 μέτρων.



7.7 Ανάγκες του Έργου

7.7.1 Ενέργεια

Η κατανάλωση ενέργειας του Προτεινόμενου Έργου εξαρτάται από την τεχνολογία που θα εγκατασταθεί στο Έργο και τα μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας τα οποία θα εφαρμοστούν. Με βάση τη βιβλιογραφία, εκτιμάται ότι η κατανάλωση ενέργειας στους χώρους ελλιμενισμού δεν θα ξεπερνά τις 250 KW/έτος ενώ στους χερσαίους χώρους του Έργου η κατανάλωση θα ανέρχεται στις 450 KW/ έτος.

7.7.2 Νερό

Τυπικές τιμές κατανάλωσης νερού σε σύγχρονες μαρίνες κυμαίνονται στα 100 λίτρα ανά ημέρα ανά θέση σκάφους. Το Προτεινόμενο Έργο αναμένεται να παρέχει 600 περίπου θέσεις ελλιμενισμού έτσι η αναμενόμενη κατανάλωση νερού από τους χώρους ελλιμενισμού φτάνει τα 60κ.μ, σε περιόδους αιχμής. Η κατανάλωση αυτή μπορεί να παρουσιάσει αυξομείωση της τάξης του +/- 25% την καλοκαιρινή και χειμερινή περίοδο αντίστοιχα.

Περαιτέρω, με βάση τους αριθμούς των οικιστικών μονάδων, των εμπορικών και πολιτιστικών χώρων κτλ. έχει υπολογιστεί ότι κατά τη λειτουργία του Έργου, θα καταναλώνονται περίπου 320 τόνοι νερού ανά ημέρα.

7.8 Κατασκευή του Προτεινόμενου Έργου

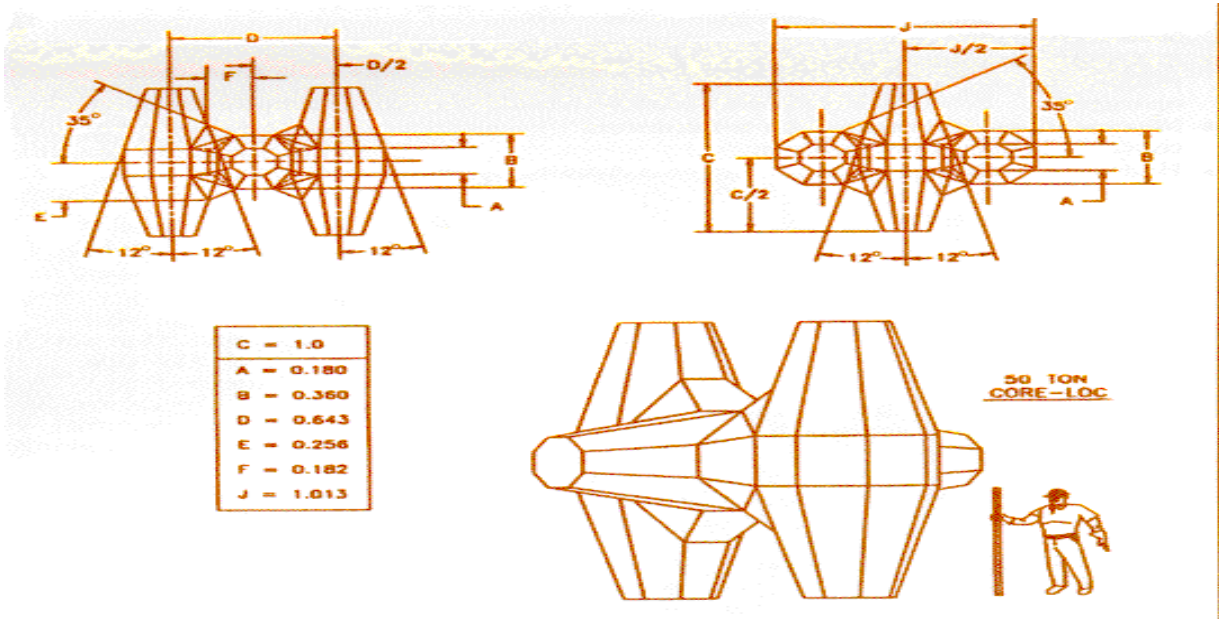
7.8.1 Πρόγραμμα Κατασκευής Έργου

Η κατασκευή του Προτεινόμενου Έργου περιλαμβάνει την υλοποίηση αρκετών και ξεχωριστών κατασκευαστικών φάσεων. Παρόλα αυτά, μπορεί να θεωρηθεί ότι πολλές από τις φάσεις αυτές θα διαδέχονται η μια την άλλη ή θα συντρέχουν με τέτοιο τρόπο ώστε η κατασκευή του Έργου να θεωρείται μια συνεχόμενη διεργασία.

Θεωρητικά, το Έργο θα κατασκευαστεί με την ολοκλήρωση έξι κατασκευαστικών φάσεων:

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

Σύμφωνα με το πρόγραμμα του κατασκευαστή, η κατασκευή των λιμενικών έργων θα ολοκληρωθεί σε 3 χρόνια ενώ η κατασκευή των οικιστικών αναπτύξεων θα ολοκληρωθεί σε 3-4 χρόνια.



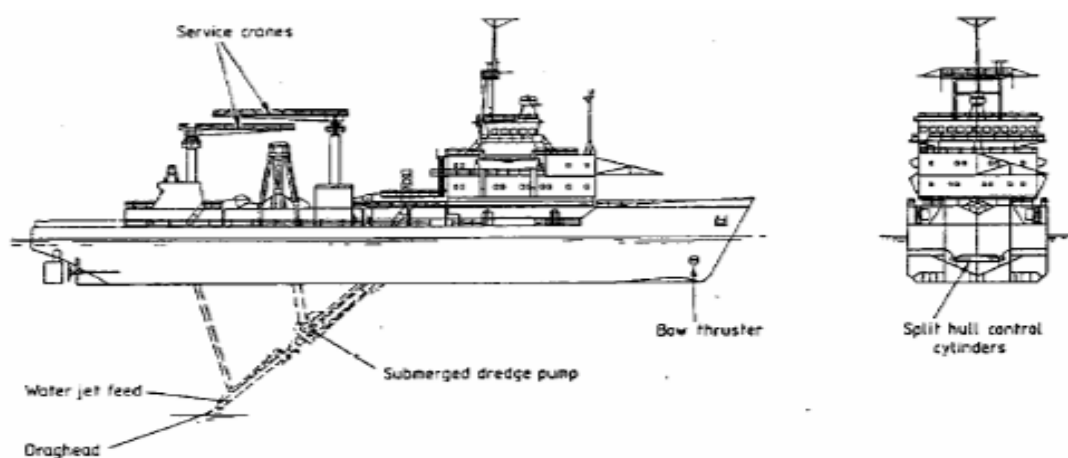
Τεχνητοί ογκόλιθοι τύπου Core Loc που θα χρησιμοποιηθούν για τους κοματοθραύστες



Μέθοδος εκσκαφής



Μέθοδος Αναρρόφησης



7.8.2 Κυριότερος εξοπλισμός κατά την κατασκευή

Κατά τη διάρκεια της κατασκευής αναμένεται να χρησιμοποιηθούν αρκετά μηχανήματα και οχήματα που θα μεταφέρουν υλικά στο χώρο της μαρίνας (σκυρόδεμα, βράχους, σκύρα, υλικά εκβάθυνσης ή επιπλέον προϊόντα εκσκαφών από την μαρίνα προς τους χώρους απόθεσης, ή υλικά επιχωματώσεων για τη δημιουργία χερσαίων χώρων).

Ιδιαίτερα χρονοβόρες και σημαντικές εργασίες στο χώρο της μαρίνας θα είναι η εκβάθυνση του θαλάσσιου χώρου της ΑΠΜ, καθώς επίσης η κατασκευή των λιμενοβραχιόνων και προβλητών. Οι κατασκευαστικές αυτές εργασίες προβλέπουν την μεταφορά και απόθεση χιλιάδων τόνων υλικών και προϋποθέτουν τη χρήση μηχανημάτων που είναι ιδιαίτερα θορυβώδη. Αναμένεται ότι η εκβάθυνση του χώρου της μαρίνας θα πραγματοποιηθεί με τη χρήση διάφορων μηχανημάτων στα οποία περιλαμβάνονται και τα ακόλουθα:

- Ειδικά σκάφη που θα μεταφέρουν τα υλικά εκβάθυνσης από το θαλάσσιο

χώρο κοντά στην ξηρά.

- Οχήματα μεταφοράς υλικών εκβάθυνσης.
- Μηχανήματα φόρτωσης των υλικών εκβάθυνσης στα οχήματα μεταφοράς υλικών.
- Ειδικός εκσκαφέας θαλάσσιων χώρων.



7.9 Επιπτώσεις στο θαλάσσιο Βιολογικό Περιβάλλον-Επιπτώσεις κατά την Κατασκευή

Κατά τις διεργασίες κατασκευής του Προτεινόμενου Έργου αναμένεται να υπάρξουν εκτεταμένες επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον της ΑΠΜ και ιδιαίτερα εντός του χώρου της λιμενολεκάνης. Οι επιπτώσεις από τις διάφορες κατασκευαστικές εργασίες στο θαλάσσιο περιβάλλον, θα είναι τόσο άμεσες όσο και έμμεσες και συνδέονται κυρίως με τις διεργασίες κατασκευής των κυματοθραυστών, την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και την δημιουργία των επιχώσεων.

7.9.1 Επιπτώσεις από την κατασκευή των κυματοθραυστών

Η κατασκευή των κυματοθραυστών περιλαμβάνει την τοποθέτηση του κεντρικού πυρήνα και δύο στρωμάτων θωράκισης με τεχνητούς και φυσικούς ογκόλιθους. Το συνολικό 'αποτύπωμα' των κυματοθραυστών θα έχει εμβαδόν περίπου 45,150 τ.μ στο οποίο θα υπάρξει άμεση και ολοκληρωτική καταστροφή του θαλάσσιου υποστρώματος και της βενθικής κοινότητας, αφού θα επικαλυφθεί με ογκόλιθους και άλλα υλικά.

Η απώλεια μερικών οικοσυστημάτων από την κατασκευή των κυματοθραυστών αναμένεται να συνοδεύεται από την δημιουργία νέων οικοσυστημάτων που θα αναπτυχθούν πάνω και πλησίον των κυματοθραυστών. Η παρουσία των κυματοθραυστών αναμένεται να οδηγήσει στην δημιουργία δύο κυρίως οικοσυστημάτων. Η εσωτερική μεριά των κυματοθραυστών θα παρέχει ένα κλειστό και προστατευμένο περιβάλλον το οποίο αναμένεται να αξιοποιηθεί κυρίως από μικρά ψάρια που αναζητούν

ασφάλεια και σταθερές συνθήκες. Εντός της λιμενολεκάνης όμως συνηθίζεται να παρατηρούνται υψηλότερες συγκεντρώσεις ρύπων (κυρίως φωσφορικών και νιτρικών) και χαμηλότερα επίπεδα οξυγόνου γεγονός που περιορίζει τα είδη θαλάσσιων οργανισμών που θα φιλοξενεί σε αυτά που είναι ανθεκτικά σε αντίξοες συνθήκες.

Το οικοσύστημα που θα βρίσκεται στην εξωτερική μεριά των κυματοθραυστών και θα βλέπει την ανοιχτή θάλασσα θα φιλοξενεί θαλάσσια ζωή παρόμοια με αυτή που συναντάται πριν από την κατασκευή των κυματοθραυστών (Brianna G. Clynick. Assemblages of fish associated with coastal marinas in north-western Italy, 2006) εμπλουτισμένη με είδη που ευδοκούν σε βραχώδεις περιοχές. Γενικά μπορεί να θεωρηθεί ότι η κατασκευή των κυματοθραυστών θα έχει αρνητικές επιπτώσεις σε ένα μέρος του βενθικού περιβάλλοντος (εκεί όπου θα βρίσκονται τα θεμέλια τους) της ΑΠΜ αλλά θετική συμβολή στην βιοποικιλότητα όσο αφορά τα ψάρια και άλλους θαλάσσιους οργανισμούς.

7.9.2 Επιπτώσεις από τις διεργασίες εκβάθυνσης

Οι διεργασίες εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης του Προτεινόμενου Έργου θα καλύπτουν έκταση περίπου 150,000τ.μ και θα αφορούν την μετακίνηση περίπου 400,000κ.μ ιζήματος έτσι ώστε να επιτευχθούν τα επιθυμητά βάθη στην περιοχή της λιμενολεκάνης.

Οι κυριότερες επιπτώσεις από τις διαδικασίες εκβάθυνσης περιλαμβάνουν:

- Την απομάκρυνση μέρους των θαλάσσιων ιζημάτων
- Αλλαγή της τοπογραφίας του βυθού
- Αλλαγή της σύστασης του βυθού
- Αιώρηση και μεταφορά ιζημάτων και θολότητα νερού
- Αιώρηση και μεταφορά ρύπων
- Αιώρηση και μεταφορά οργανικών ουσιών
- Δημιουργία θορύβου και δονήσεων

Οι επιπτώσεις στη θαλάσσια βιολογία αναμένεται να είναι οι πιο κάτω:

- καταστροφή του βενθικού περιβάλλοντος
- θανάτωση ψαριών και άλλων θαλάσσιων οργανισμών
- τραυματισμός θαλάσσιων οργανισμών ή την επιδείνωση της υγείας τους (κυρίως λόγω συσσώρευσης αιωρούμενων ιζημάτων στα βράγχια)
- αλλαγή στην τοπογραφία του βυθού και τη συμπεριφορά και συνήθειες θαλάσσιων οργανισμών.

7.9.3 Επιπτώσεις κατά τη Λειτουργία

Οι κυριότερες επιπτώσεις από τη λειτουργία του Προτεινόμενου Έργου στο θαλάσσιο περιβάλλον περιλαμβάνουν:

- Επιπτώσεις στην κυκλοφορία των θαλάσσιων ρευμάτων
- Επιπτώσεις στην ποιότητα του νερού
- Επιπτώσεις στους θαλάσσιους οργανισμούς

Οι μαρίνες μπορεί να αποτελέσουν πηγή σημειακής και μη-σημειακής πηγής μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, παρόλο που συνήθως δεν περιλαμβάνονται στις εγκαταστάσεις που ρυπαίνουν σημαντικά το περιβάλλον. Η εισαγωγή ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα από μια μαρίνα όπως το Προτεινόμενο Έργο, συμβαίνει κυρίως με δύο τρόπους: την εισαγωγή ρύπων από τα σκάφη που ελλιμενίζονται ή διακινούνται στη μαρίνα και από τη εισροή ρύπων οι οποίοι δημιουργούνται στους χερσαίους χώρους της μαρίνας (δρόμους, οικιστικές μονάδες, τουριστικές/εμπορικές μονάδες, χώρους επισκευής/συντήρησης) και βρίσκουν δίοδο στην λιμενολεκάνη. Ο κύριος αποδέκτης ρύπων της Μαρίνας είναι η λιμενολεκάνη ενώ μέσω των ανοιγμάτων στα κρηπιδώματα και τους κυματοθραύστες οι ρύποι διαπερνώνται στην ανοιχτή θάλασσα.

Η κατασκευή του Προτεινόμενου Έργου αναμένεται να δημιουργήσει τοπικές συνθήκες μειωμένης κυκλοφορίας του θαλάσσιου νερού στην περιοχή, λόγω της τοποθέτησης των κυματοθραυστών, των κρηπιδωμάτων, των αποβάθρων κτλ. Ο συνδυασμός της χαμηλής κυκλοφορίας και την απόρριψης ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα μπορεί να προκαλέσει την αύξηση της συγκέντρωσης ρυπογόνων ουσιών στη θαλάσσια στήλη, τα ιζήματα και τους θαλάσσιους οργανισμούς.

Η λειτουργία του Προτεινόμενου Έργου και κυρίως των χερσαίων χώρων, αναμένεται να δημιουργεί σημαντικές ποσότητες στερεών αποβλήτων όπως χάρτινες και πλαστικές συσκευασίες, πλαστικές σακούλες, γυάλινα και πλαστικά μπουκάλια, τενεκεδάκια αλουμινίου, αποσίγαρα, πλαστικά καλαμάκια κ.α. τα οποία εάν δεν διαχειρίζονται σωστά μπορεί να καταλήξουν εντός της θαλάσσιας περιοχής. Τα απόβλητα αυτά αποτελούν κίνδυνο για τους θαλάσσιους οργανισμούς οι οποίοι μπορεί να παγιδευτούν σε αυτά ή να τα καταναλώσουν περνώντας για τροφή. Για το λόγω αυτό, η Μαρίνα θα πρέπει να έχει ένα καλά οργανωμένο σύστημα συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων τόσο στη ξηρά όσο και στη θάλασσα.

7.9.4 Διακίνηση Σκαφών

Η διακίνηση σκαφών στη θάλασσα ταυτίζεται κυρίως με τα μηχανοκίνητα σκάφη η διακίνηση των οποίων μπορεί να προκαλέσει τις πιο κάτω επιπτώσεις:

- Διάβρωση της παραλίας εάν κινούνται με μεγάλη ταχύτητα κοντά στην ακτή
- Αποκοπή θαλάσσιας χλωρίδας
- Διατάραξη των ιζημάτων του βυθού
- Θανάτωση ψαριών από κτυπήματα με την προπέλα

Το μέγεθος των πιο πάνω επιπτώσεων εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως το μέγεθος των μηχανοκίνητων σκαφών, την ταχύτητα πλεύσης, την παρουσία θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας, το βάθος της λιμενολεκάνης.

Οι πιο πάνω επιπτώσεις εντοπίζονται κυρίως σε ξέβαθα νερά, κάτω των τριών μέτρων και σε μεγάλες ταχύτητες πλεύσης. Εντός της λιμενολεκάνης του προτεινόμενου έργου, σε βάθος τριών μέτρων, αναμένεται να διακινούνται περίπου το 60% των σκαφών τα οποία στην πλειοψηφία τους αναμένεται να είναι μικρά. Περαιτέρω, η διακίνηση των σκαφών εντός της λιμενολεκάνης θα γίνεται σε χαμηλές ταχύτητες ενώ το θαλάσσιο περιβάλλον εντός της λιμενολεκάνης αναμένεται να είναι υποβαθμισμένο. Συμπερασματικά μπορεί να θεωρηθεί ότι οι επιπτώσεις από τη διακίνησης σκαφών θα περιορίζονται κυρίως εντός της λιμενολεκάνης και θα είναι περιορισμένες.

7.10 Αισθητική και τοπιοτέχνηση της περιοχής

Η τοπιοτέχνηση, της ΑΠΜ αναμένεται να υποβοηθήσει τον σχεδιασμό του Έργου αναδεικνύοντας τα θετικά του στοιχεία και αποκρύπτοντας τα αρνητικά.

Ο χώρος της Μαρίνας θα εμπλουτιστεί με αρκετούς χώρους πρασίνου έτσι ώστε να είναι ευχάριστος στους χρήστες της. Τα φυτά τα οποία θα επιλεγούν για την τοπιοτέχνηση της μαρίνας θα αντέχουν σε συνθήκες ψηλού ποσοστού άλατος στην ατμόσφαιρα λόγω της μικρής απόστασης του χώρου μελέτης από τη θάλασσα.

Οι χερσαίοι χώροι οι οποίοι αναμένεται να ρυπάνουν αισθητικά το έργο (χώροι στάθμευσης, χώροι επισκευών, περίφραξη, υφιστάμενο αντλιοστάσιο του ΣΑΛΑ) θα τοπιοτεχνηθούν κατάλληλα με ελαφρές κατασκευές, φυτά και δέντρα, έτσι ώστε να αποκρύπτονται.

Οι χώροι στάθμευσης θα τοπιοτεχνηθούν με αειθαλή δέντρα τα οποία θα προσφέρουν σκίαση ολόχρονα. Στο χώρο της μαρίνας θα υπάρχουν επαρκείς καθιστικοί χώροι, φωτισμός, πόσιμο νερό και σκυβαλοδοχεία. Τα φυλλοβόλα δέντρα παρέχουν σκιά το καλοκαίρι αλλά επίσης αφήνουν τον ήλιο να τα διαπεράσει το χειμώνα.

Η περίφραξη θα καλυφθεί με αναρριχητικά φυτά με τρόπο που να το καμουφλάρει εν μέρει και όχι απόλυτα. Οι καλοί οπτικοί άξονες δεν θα αποκρύβονται. Η φωταγώγηση του χώρου της μαρίνας μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό αισθητικό στοιχείο κατά τις βραδινές ώρες και πρέπει να γίνει με τρόπο ώστε να αναδεικνύει τους καλαίσθητους χώρους και να επισκιάζει τους χώρους που ρυπαίνουν αισθητικά το έργο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πηγές - Εκθέσεις - Αναφορές

Ηλεκτρονικός τύπος

www.cna.org.cy Κυπριακό Πρακτορείο Ειδήσεων

www.naftemporiki.gr Εφημερίδα «Ναυτεμπορική» στο Διαδίκτυο

www.simerini.com.cy Κυπριακή Εφημερίδα «Σημερινή» στο Διαδίκτυο

www.politis-news.com Κυπριακή Εφημερίδα «Πολίτης» στο Διαδίκτυο

Σελίδες στο Διαδίκτυο

www.europa.eu.int Επίσημη ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

www.cpa.gov.cy/ArxiLimenon Ηλεκτρονική διεύθυνση της ΑΛΚ

www.shipping.gov.cy Ηλεκτρονική διεύθυνση του ΤΕΝ

www.edtoffshore.com Επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας EDT Offshore

www.edtmc.com Επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας EDT Construction

www.cyprus.gov.cy Ηλεκτρονική διεύθυνση της Κυβερνητικής Πύλης Διαδικτύου της Κυπριακής Δημοκρατίας

www.cus.com.cy Ηλεκτρονική Διεύθυνση της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών

www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf Στατιστική Υπηρεσία της Κυπριακής Δημοκρατίας

www.mcw.gov.cy Ηλεκτρονική ιστοσελίδα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας

www.moi.gov.cy Ηλεκτρονική ιστοσελίδα του Γραφείου Τύπου και Πληροφοριών

Άλλες πηγές

Ομιλία κυρίου Μαδέλλα Chartered Accountants, Σεπτέμβριος 2003

Ομιλία του Γενικού Διευθυντή της ΑΛΚ, Γιαννάκη Κόκκινου στην Βουλή με θέμα την Νέα Αίθουσα επιβατών στο λιμάνι Λεμεσού, 2009

Ομιλία του Γενικού Διευθυντή της ΑΛΚ, Γιαννάκη Κόκκινου στην Βουλή με θέμα “Έργα Επέκτασης Λιμανιού Λεμεσού”, 2009

Ενημερωτικό σημείωμα της Επίσκεψης Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων στο λιμάνι Λεμεσού τη Δευτέρα 27.7.2009

Παρουσίαση/Ομιλία κυρίου Π. Καραγιάννη στον Δήμο Λεμεσού με θέμα “Μαρίνα Λεμεσού” 2010