



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

<<ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΛΑΡΝΑΚΑΣ>>

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΝΔΡΕΑ Α. ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ



Υπεύθυνη καθηγήτρια: Α. Χατζοπούλου

“Η φωτογραφία στο εξώφυλλο είναι από τα αποκαλυπτήρια της προτομής του Αθηναίου Στρατηγού Κίωνα το 1926. Η προτομή βρίσκεται στον κεντρικότερο δρόμο της Λάρνακας στην λεωφόρο Αθηνών γνωστή και ως ‘φοινικούδες’ λόγω των πολλών φοινικιών αριστερά και δεξιά του δρόμου. ”

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ Η ΚΥΠΡΟΣ

- 1.1 Σύντομη Ιστορία της Κύπρου
- 1.2 Γεωγραφική Θέση
- 1.3 Μορφολογία
- 1.4 Κλίμα
- 1.5 Φυσικό Περιβάλλον
- 1.6 Πόλεις
- 1.7 Σύντομη πολεοδομική αναφορά για τις πόλεις της Κύπρου

2. ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ Η ΛΑΡΝΑΚΑ

- 2.1 Ονομασία της πόλης
- 2.2 Συνοπτική Ιστορία της Λάρνακας

3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

- 3.1 Βυζαντινή περίοδος
- 3.2 Φραγκοκρατία, Βενετοκρατία
- 3.3 Τουρκοκρατία
- 3.4 Αγγλοκρατία
- 3.5 Χρόνοι ανεξαρτησίας

4. Η ΛΑΡΝΑΚΑ ΣΗΜΕΡΑ (ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΕΠΑΡΧΙΑ)

- 4.1 Ιστορικές εκκλησίες
- 4.2 Μουσεία στο Κέντρο
- 4.3 Αρχαιολογικοί Χώροι
- 4.4 Αξιοθέατα
- 4.5 Μοναδική Αρχιτεκτονική
- 4.6 Μονοπάτια και πεζόδρομοι
- 4.7 Το ανατολικό τμήμα της Λάρνακας
- 4.8 Το Δυτικό τμήμα της Λάρνακας
- 4.9 Ακολουθώντας τον παράκτιο δρόμο

5. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΛΑΡΝΑΚΑ. Η ΛΑΡΝΑΚΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.

- 5.1 Εισαγωγή Για Το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας
- 5.2 Προβλήματα Και Προοπτικές Ανάπτυξης
- 5.3 Βασικοί Στόχοι Του Τοπικού Σχεδίου Και Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης.
- 5.4 Πληθυσμός
- 5.5 Κυκλοφοριακή Πολιτική
- 5.6 Συντελεστής Δόμησης – Πυκνότητα Ανάπτυξης
- 5.7 Περιοχές Κατοικίας Και Στέγαση
- 5.8 Εμπορική Ανάπτυξη Και Γραφεία
- 5.9 Βιομηχανία, Βιοτεχνία Και Αποθήκες

- 5.10 Τουριστική Ανάπτυξη
- 5.11 Εκπαίδευση
- 5.12 Υγεία Και Κοινωνική Μέριμνα
- 5.13 Περιβάλλον
- 5.14 Αθλητικές Διευκολύνσεις
- 5.15 Πολιτιστική Υποδομή
- 5.16 Κτηνοτροφία
- 5.17 Διατήρηση-Αναβίωση Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς
- 5.18 Αρχαία Μνημεία Και Αρχαιότητες
- 5.19 Διεθνής Αερολιμένας Λάρνακας
- 5.20 Λιμάνι Λάρνακας
- 5.21 Μαρίνα Λάρνακας
- 5.22 Αγορά Γης
- 5.23 Χάρτες

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

7. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΕΙΑ

1. ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ Η ΚΥΠΡΟΣ



1.1 Σύντομη Ιστορία Της Κύπρου

Εισαγωγή

Η Κύπρος είναι το μεγαλύτερο Ελληνικό νησί και βρίσκεται στη Β.Α. άκρη της Ανατολικής Μεσογείου. Στο πέρασμα των αιώνων η γεωγραφική της θέση άλλοτε τη βοήθησε κι άλλοτε την έβλαψε. Τη βοήθησε γιατί την έφερε σε άμεση επαφή με τα πρώτα μεγάλα κέντρα του πολιτισμού. Την έβλαψε γιατί έγινε αιτία να κατακτηθεί απ' όλους όσοι έγιναν ισχυροί παράγοντες στην περιοχή, τους Ασσύριους, τους Σταυροφόρους, τους Τούρκους και πολλούς άλλους.

Η Κύπρος πήρε τον εθνικό και πολιτιστικό της χαρακτήρα από τους Έλληνες της μυκηναϊκής εποχής, που ήρθαν κι εγκαταστάθηκαν στην Κύπρο τους τελευταίους αιώνες της εποχής του χαλκού (γύρω στο 1200 - 1050 π.Χ.). Οι Κύπριοι από τότε μίλησαν Ελληνικά και πήραν στον τρόπο ζωής τους και στον πολιτισμό τους Ελληνικά χαρακτηριστικά. Αυτό τον εθνικό και πολιτιστικό χαρακτήρα μαζί με την Ελληνική τους διάλεκτο διατήρησαν οι Κύπριοι από τ' αρχαία χρόνια ως σήμερα. Οι επιδράσεις των κατακτητών δεν μπόρεσαν να τους αποξενώσουν από την παράδοσή τους ούτε ν' αλλοιώσουν τα βασικά στοιχεία του πολιτισμού τους.

Στις τρεις χιλιάδες χρόνια της ιστορικής του διαδρομής ο κυπριακός λαός γνώρισε πολλές τραγωδίες, κατάφερε όμως πάντοτε να διασώσει το χαρακτήρα του και την παράδοσή του. Σήμερα, ωστόσο, η Τουρκία κατέχει παράνομα τη μισή σχεδόν Κύπρο από το 1974.

Η εποχή του Λίθου

Η Κύπρος κατοικήθηκε για πρώτη φορά τη Νεολιθική Εποχή, όπως έχουν δείξει ως τώρα οι ανασκαφές. Το μακρινό αυτό παρελθόν αρχίζει την 8^η χιλιετηρίδα π.Χ. με τους νεολιθικούς συνοικισμούς του νησιού.

Την παλιά εκείνη εποχή οι πεδιάδες και τα βουνά ήταν σκεπασμένα με πυκνό δάσος κι έτσι οι πιο πολλοί συνοικισμοί ήταν κτισμένοι σε υψώματα, σε μικρή απόσταση από την παραλία.

Σε μικρό ύψωμα κοντά στο ποτάμι έκτισαν τα σπίτια τους οι κάτοικοι της Χοιροκοιτίας, που είναι ο σημαντικότερος νεολιθικός συνοικισμός της Κύπρου. Πήρε τ' όνομά του από το σημερινό χωριό Χοιροκοιτία, που βρίσκεται κοντά στον κύριο δρόμο Λευκωσίας - Λεμεσού. Τα σπίτια του συνοικισμού έχουν στρογγυλή βάση από πέτρα κι από πάνω σχηματίζουν τη στέγη με ελαφρότερα υλικά. Οι κάτοικοι της Χοιροκοιτίας αποτελούσαν μια οργανωμένη κοινωνία, όπου, όπως φαίνεται από τις ταφές, οι γυναίκες είχαν αρκετά σημαντική θέση.

Τις θρησκευτικές τους συνήθειες δείχνουν οι τελετουργίες της ταφής και τα πολλά ειδώλια που βρέθηκαν. Προτού ακόμα χρησιμοποιήσουν τον πηλό κατασκεύασαν περίτεχνα αγγεία από πέτρα. Ο συνοικισμός της Χοιροκοιτίας, με τη σημαντική αρχιτεκτονική και τον ιδιόμορφο τρόπο της ζωής του, αποτελεί ένα ξεχωριστό παράδειγμα νεολιθικού πολιτισμού στη Μέση Ανατολή.

Η εποχή του Χαλκού

Η εποχή του χαλκού τελειώνει το 3000 π.Χ. Ανάμεσα σ' αυτή και στην εποχή του χαλκού που ακολουθεί (2300 π.Χ.) παρεμβάλλεται για μερικούς αιώνες η χαλκολιθική εποχή (3000 - 2300 π.Χ.). Την εποχή αυτή κάνει για πρώτη φορά την εμφάνισή του στην Κύπρο ο χαλκός, που επρόκειτο να παίζει τόσο σημαντικό ρόλο στην ιστορία του νησιού.

Ο συνοικισμός της Ερήμης, που βρίσκεται στη νότια παραλία του νησιού, είναι ο πιο χαρακτηριστικός της εποχής αυτής. Τα σπίτια εξακολούθησαν να είναι στρογγυλά, όπως στην προηγούμενη εποχή, οι κάτοικοι όμως της Ερήμης κατασκεύασαν αγγεία με μεγάλη ποικιλία στη διακόσμηση και στο σχήμα.

Η εποχή του χαλκού έχει τρεις βασικές υποδιαιρέσεις:

Πρώτη εποχή του χαλκού 2300 - 1850 π.Χ.

Μέση εποχή του χαλκού 1850 - 1600 π.Χ.

Ύστερη εποχή του χαλκού 1600 - 1050 π.Χ.

Με την ανακάλυψη του χαλκού η Κύπρος απέκτησε πολύ μεγάλη σημασία σαν τόπος παραγωγής του μετάλλου. Τ' όνομά της ταυτίστηκε στα Λατινικά και έπειτα στις ευρωπαϊκές γλώσσες με το χαλκό, το προϊόν που τόσο άφθονο έδωσε η κυπριακή γη.

Η εξόρυξη και η κατεργασία του χαλκού άρχισε από την πρώτη εποχή του χαλκού και συνεχίστηκε ως το τέλος των αρχαίων χρόνων, δηλαδή την εποχή της ρωμαϊκής κυριαρχίας. Στα μεσαιωνικά χρόνια η παραγωγή σχεδόν σταμάτησε και τα μεταλλεία ξανάνοιξαν μόνο την εποχή της Αγγλοκρατίας.

Τα μεταλλεία βρίσκονται γύρω από την οροσειρά του Τροόδους. Τα άφθονα δάση του νησιού έδωσαν την ξυλεία που χρειαζόταν για την παραγωγή και την κατεργασία του μετάλλου. Οι χιλιάδες τόνοι σκουριάς που υπάρχουν ως σήμερα κοντά στ' αρχαία μεταλλεία, μαρτυρούν για την έκταση της παραγωγής στη διάρκεια τόσων αιώνων. Σκάβοντας στον ίδιο χώρο οι σύγχρονοι μεταλλωρύχοι βρίσκουν, ακόμα, τα σύνεργα των συναδέλφων τους της αρχαίας εποχής, ενώ οι φιλολογικές πηγές της αρχαιότητας μάς μιλούν για τη σκληρή ζωή των μεταλλωρύχων την εποχή εκείνη.

Η παραγωγή και το εμπόριο του χαλκού προσήλκυσαν τους γειτονικούς λαούς που ενδιαφέρονταν να προμηθευτούν το πολύτιμο προϊόν. Τα πλούσια ευρήματα στις ανασκαφές της εποχής αυτής δείχνουν την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων του νησιού.

Για το ίδιο προϊόν έδειξαν ενδιαφέρον και οι Μυκηναίοι, παρόλο που τους χώριζε από την Κύπρο αρκετή απόσταση. Με το όνομα αυτό είναι γνωστοί οι Έλληνες που έζησαν στη Ν. Ελλάδα τους τελευταίους αιώνες της εποχής του χαλκού και ανέπτυξαν πολύ τη ναυτιλία και το εμπόριο με της χώρες της Ανατολικής Μεσογείου.

Σαν έμποροι λοιπόν, έφτασαν στην Κύπρο οι Μυκηναίοι, όπως διαπιστώνουμε από τα μυκηναϊκά αγγεία που βρέθηκαν άφθονα στο νησί μας. Αντιμετωπίζοντας, όμως, δυσκολίες στην ίδια τους τη χώρα, οι Μυκηναίοι έφευγαν και σταδιακά έφταναν στην Κύπρο, όπου εγκαταστάθηκαν, μόνιμα πια, στις παραλίες του νησιού (γύρω στο 1200 π.Χ.). Το γεγονός αυτό συνδέεται με τη μυθική παράδοση που αναφέρει πως τις αρχαίες πόλεις της Κύπρου ίδρυσαν Έλληνες ήρωες του Τρωικού πολέμου, που φεύγοντας από την Τροία ήρθαν στην Κύπρο κι εγκαταστάθηκαν.

Με την εγκατάσταση των Ελλήνων στην Κύπρο η ελληνική γλώσσα και ο ελληνικός πολιτισμός διαδόθηκαν και το νησί πήρε από τότε Ελληνικό χαρακτήρα.

Κυριότερες πόλεις της Ύστερης Εποχής του Χαλκού στην Κύπρο ήταν το Κίτιο και προπαντός η Έγκωμη κοντά στην Αμμόχωστο. Στην πόλη αυτή βρέθηκαν μεγάλα πετρόκτιστα κτίρια, δρόμοι, ναοί, οχυρωματικά έργα, τάφοι, πλούσια ευρήματα και έργα τέχνης. Ανάμεσα σ' αυτά ξεχωριστή θέση έχει ο μικρός χάλκινος θεός με το κερασφόρο κράνος, θαυμάσιο έργο γλυπτικής της εποχής αυτής.

Αναπτύχθηκε ακόμα στην Κύπρο την εποχή αυτή σύστημα γραφής, η Κυπρομινωική, που δεν έχει όμως ακόμα αποκρυπτογραφηθεί. Από πινακίδες, ωστόσο, με σφηνοειδή

γραφή που διαβάστηκαν στις γειτονικές χώρες, μαθαίνουμε ότι οι βασιλιάδες της Κύπρου είχαν στενές εμπορικές και πολιτικές σχέσεις με τους βασιλιάδες της Μέσης Ανατολής. Όπως διαπιστώνουμε από τα κείμενα αυτά, η Κύπρος βρέθηκε σε κάποια σχέση υποτελείας κάτω από τους Φαραώ της Αιγύπτου. Ο φόρος πληρωνόταν ίσως σε χαλκό.

Στο Μετίνετ Αμπού της Αιγύπτου, στο ναό του Φαραώ Ραμσή III, υπάρχει μια μεγάλη επιγραφή που αναφέρει τα ονόματα των κυπριακών πόλεων (12^{ος} αι. π.Χ.): Σαλαμίνα, Κίτιο, Μάριο, Σόλοι, Ιδάλιο, Ακάμας, Κερύνεια, Κούριο. Οι πόλεις αυτές αποτέλεσαν χωριστά βασίλεια με τους βασιλιάδες τους.

Ιστορικά χρόνια

Στις αρχές της 1^{ης} χιλιετηρίδας π.Χ. ο σίδηρος πήρε τη θέση του χαλκού στην κατασκευή των όπλων και των εργαλείων (εποχή του σιδήρου). Οι σχέσεις με την Ανατολή στα χρόνια αυτά είναι στενότερες παρά με τη Δύση και η Κύπρος δέχτηκε την εγκατάσταση των Φοινίκων.

Οι Φοίνικες, λαός ναυτικός και εμπορικός της Ανατολικής Μεσογείου, έφτασαν στην Κύπρο σαν έμποροι. Έκαναν εγκαταστάσεις στις παράλιες πόλεις και έπειτα στο εσωτερικό του νησιού, για να προωθήσουν τα οικονομικά και πολιτικά τους συμφέροντα. Κυριότερο φοινικικό κέντρο ήταν το Κίτιο (σημερινή Λάρνακα). Οι Φοίνικες άφησαν στην Κύπρο αρκετά πολιτιστικά στοιχεία και αποτέλεσαν ένα υπολογίσιμο παράγοντα στην ιστορία του νησιού τ' αρχαία χρόνια. Ωστόσο, η εγκατάστασή τους ποτέ δεν είχε πάρει τόση έκταση, ώστε ν' αλλοιώσει τον εθνολογικό χαρακτήρα των Κυπρίων.

Όπως ήταν φυσικό για ένα νησί, οι Κύπριοι ανέπτυξαν και οι ίδιοι τη ναυτιλία. Την επίδοσή τους αυτή γνωρίζουμε από την εποχή του χαλκού, από τις πηγές των γειτονικών χωρών που μιλούν για το ναυτικό των Κυπρίων. Στην κατασκευή των πλοίων χρησίμευσαν τα πλούσια δάση του νησιού. Η μεγαλύτερη ανάπτυξη του ναυτικού στα ιστορικά χρόνια πραγματοποιήθηκε τον 8^ο αι. π.Χ. (742 - 709 π.Χ.).

Η Κύπρος κάτω από κατακτητές

Η Κύπρος πέρασε έπειτα στην κυριαρχία των Ασσυρίων (707 - 650 π.Χ.), που ήταν ισχυρός πολεμικός λαός της Βόρειας Μεσοποταμίας. Οι βασιλιάδες των κυπριακών πόλεων, όταν είδαν την έκταση που έπαιρνε το ασσυριακό κράτος, προτίμησαν να προσφέρουν οι ίδιοι την υποταγή τους, αποφεύγοντας έτσι τις καταστροφές που θα έφερνε μια εχθρική επίθεση. Την εποχή αυτή η Κύπρος είχε δέκα βασίλεια. Πληρώνοντας φόρο υποτελείας, οι βασιλιάδες διατήρησαν, κάτω από τους κατακτητές, τα βασίλεια και την εξουσία τους.

Η Κύπρος απαλλάχθηκε από τους Ασσυρίους το 650 π.Χ. Τα χρόνια που ακολούθησαν είναι εποχή μεγάλης ακμής για τους Κυπρίους. Αυτό γίνεται φανερό από τα ωραία αγγεία, τα αγάλματα και τους τάφους που μας άφησε η εποχή αυτή. Τα πιο σημαντικά παραδείγματα είναι οι βασιλικοί τάφοι της Ταμασσού, κτισμένοι με πελεκητές πέτρες και στολισμένοι με κιονόκρανα και ανάγλυφες διακοσμήσεις. Στον τομέα της ποίησης έχουμε το σημαντικότερο κυπριακό ποιητικό έργο της αρχαιότητας, τα "Κύπρια Έπη", που σχετίζονται με την Ιλιάδα και αποδίδονται στον ποιητή Στασίνο.

Η εποχή ελευθερίας των Κυπρίων διακόπτεται με την κατάκτηση της Κύπρου από τους Αιγυπτίους (569 π.Χ.). Η Αιγυπτιακή κυριαρχία, ωστόσο, δεν ήταν καθόλου καταπιεστική και η ανάπτυξη του κυπριακού πολιτισμού συνεχίστηκε. Στην κυπριακή γλυπτική και σε άλλους τομείς της τέχνης, διαπιστώνουμε την αιγυπτιακή επίδραση.

Από τον 8^ο ως τον 3^ο αι. π.Χ. οι Κύπριοι χρησιμοποιούσαν για γραφή τους τη συλλαβική γραφή, που ονομάζεται έτσι γιατί τα γράμματα δηλώνουν συλλαβές αντί για φθόγγους.

Το 546π.Χ. ο μεγάλος βασιλιάς των Περσών Κύρος κατέκτησε τη Μικρά Ασία κάνοντας έτσι και την υποταγή της Κύπρου αναπόφευκτη. Οι Κύπριοι βασιλιάδες αναγνώρισαν την κυριαρχία των Περσών. Διατηρούσαν, ωστόσο, την αυτονομία τους, όπως φαίνεται κι από το γεγονός ότι μπορούσαν να κόβουν τα δικά τους νομίσματα. Πρώτος έκοψε νομίσματα στην Κύπρο ο βασιλιάς της Σαλαμίνας Ευέλθων (γύρω στο 538 π.Χ.).

Στα χρόνια της περσικής κυριαρχίας η Κύπρος ήρθε σ' επαφή με τις ελληνικές πόλεις στα παράλια της Μ. Ασίας, με αποτέλεσμα η ελληνική τέχνη να επηρεάσει την κυπριακή και προπαντός στον τομέα της γλυπτικής.

Η επίδραση ήταν ταυτόχρονα και πολιτική. Όταν οι Έλληνες της Μ. Ασίας, γνωστοί ως Ίωνες, επαναστάτησαν εναντίον των Περσών, επαναστάτησαν και οι Κύπριοι (499 - 497π.Χ.). Αρχηγός της επανάστασης ήταν ο Ονήσιλος, αδελφός του βασιλιά της Σαλαμίνας. Οι Ίωνες βοήθησαν τους Κυπρίους με ναυτικές δυνάμεις. Μερικοί, ωστόσο, βασιλιάδες Κύπριοι πέρασαν με το μέρος των Περσών την ώρα της μάχης και η επανάσταση είχε τραγικό τέλος. Η Κύπρος, αφού έζησε για ένα διάστημα ελεύθερη, υποδουλώθηκε και πάλι. Οι Πέρσες εφάρμοσαν σκληρά καταπιεστικά μέτρα και επέβαλαν στους Κυπρίους να τους ακολουθήσουν στην εκστρατεία τους εναντίον της Ελλάδας.

Μετά τη νίκη τους στους Περσικούς Πολέμους, οι Έλληνες, εφαρμόζοντας πανελλήνια πολιτική, έκαναν εκστρατείες στην Κύπρο για να την απελευθερώσουν από τους Πέρσες. Ανάμεσα στους Έλληνες στρατηγούς ξεχωρίζει με την προσωπικότητά του ο Αθηναίος Κίμων, που πέθανε στην Κύπρο στη διάρκεια του πολέμου (449 π.Χ.). Η αθηναϊκή πολιτική εγκατέλειψε έπειτα την προσπάθεια αυτή και η Κύπρος παρέμεινε στην εξουσία των Περσών.

Ο σημαντικότερος βασιλιάς της Σαλαμίνας υπήρξε ο Ευαγόρας (411 - 374 π.Χ.). Ο ηγεμόνας αυτός επιβλήθηκε σ' ολόκληρη σχεδόν την Κύπρο και συνένωσε τις δυνάμεις του νησιού σε ηρωικό αγώνα εναντίον των Περσών. Η μεγάλη προσπάθεια του Ευαγόρα να ελευθερώσει την πατρίδα του από τους Πέρσες απέτυχε, μπόρεσε όμως να κλείσει έντιμη ειρήνη με τους Πέρσες.

Στη διάρκεια της βασιλείας του, ο Ευαγόρας ανέπτυξε στενές πολιτικές και πολιτιστικές σχέσεις με την Αθήνα και αυτό είχε σαν επακόλουθο η καλλιτεχνική και πνευματική επίδραση της Ελλάδας στην Κύπρο να γίνει ισχυρότερη. Σαν αποτέλεσμα των σχέσεων του με την Ελλάδα, ο Ευαγόρας έκοψε νομίσματα με την προτομή του Έλληνα ήρωα Ηρακλή και με επιγραφή στο ελληνικό αλφάβητο αντί της συλλαβικής που χρησιμοποιούσαν ως τότε οι Κύπριοι.

Όταν ο Μακεδόνας βασιλιάς Αλέξανδρος μαζί με όλους τους Έλληνες εξεστράτευσε εναντίον του περσικού κράτους κι έγινε κυρίαρχος της Ασίας, τότε και η Κύπρος απαλλάχτηκε από τον περσικό ζυγό (332 π.Χ.). Ο Αλέξανδρος όμως πέθανε πολύ σύντομα (323 π.Χ.) και η Κύπρος, αφού για ένα διάστημα έγινε αντικείμενο ανταγωνισμού ανάμεσα στους διαδόχους του, πέρασε τελικά στην εξουσία των Ελλήνων βασιλιάδων της Αιγύπτου, γνωστών ως Πτολεμαίων (294 π.Χ.).

Με την επιβολή της κυριαρχίας των Πτολεμαίων οι βασιλιάδες της Κύπρου καταργήθηκαν. Έτσι έφτασε στο τέλος του ένας θεσμός που είχε επιβιώσει μέσα από τόσους ξένους κατακτητές. Οι Κύπριοι βασιλιάδες είχαν κρατήσει για τόσους αιώνες τη βασιλική εξουσία, χωρίς καμιά συμμετοχή του λαού. Εφάρμοσαν μάλιστα αυστηρό σύστημα παρακολούθησης και κατασκόπησης των πολιτών. Εξαίρεση αποτελεί το βασίλειο του Ιδαλίου που παρουσιάζει κάποια δημοκρατικά χαρακτηριστικά. Οι βασιλιάδες της Κύπρου έγιναν γνωστοί στην αρχαιότητα για τη λαμπρότητα της ζωής τους. Στο Βουνί, κοντά στους αρχαίους Σόλους, σώζεται ένα βασιλικό ανάκτορο. Στην Πάφο, όπου βρισκόταν το κέντρο της λατρείας της Αφροδίτης, ο βασιλιάς είχε και θρησκευτική εξουσία.

Οι Πτολεμαίοι κυβέρνησαν άμεσα το νησί με διοικητές που έστελλαν οι ίδιοι. Η διοίκησή τους, ακολουθώντας αρχαία αιγυπτιακά πρότυπα, ήταν αυστηρά συγκεντρωτική. Ωστόσο, επέτρεψαν στις κυπριακές πόλεις να λειτουργήσουν ένα σύστημα περιορισμένης αυτοδιοίκησης. Το "Κοινόν των Κυπρίων", ένας θεσμός με θρησκευτικούς σκοπούς, είχε τη δικαιοδοσία να κόβει χάλκινα νομίσματα. Πρωτεύουσα της Κύπρου τα χρόνια αυτά έγινε η Πάφος. Η ανάπτυξη της Αλεξάνδρειας, πρωτεύουσας της Αιγύπτου, σε μεγάλο πνευματικό και καλλιτεχνικό κέντρο, επηρέασε και την Κύπρο, όπως διαπιστώνουμε στην τέχνη.

Όταν στα χρόνια του Ιουλίου Καίσαρα οι Ρωμαίοι είχαν επιβάλει τη δύναμή τους σ' όλη τη Μεσόγειο θάλασσα, έστειλαν στην Κύπρο το Μάρκο Κάτωνα, Ρωμαίο αριστοκράτη που κατέργησε την κυριαρχία των Πτολεμαίων και πέρασε το νησί στην εξουσία τους. Η Κύπρος, ωστόσο, ξαναβρέθηκε για ένα διάστημα στη δικαιοδοσία της Αιγύπτου κάτω από την τελευταία βασίλισσα της χώρας αυτής, την Ξακουστή

Κλεοπάτρα. Όταν ο Αύγουστος νίκησε το Μάρκο Αντώνιο και κυριάρχησε στην Αίγυπτο, η Κύπρος έγινε οριστικά ρωμαϊκή επαρχία (30 π.Χ.).

Ένας από τους πρώτους Ρωμαίους διοικητές της Κύπρου ήταν ο μεγάλος ρήτορας και συγγραφέας Κικέρων, που προσπάθησε μάλιστα ν' απαλλάξει τους Κυπρίους από την εκμετάλλευση των τοκογλόφων.

Όπως έκαναν σ' όλες τις επαρχίες τους, οι Ρωμαίοι άφησαν και στην Κύπρο πολλά μνημεία αρχιτεκτονικής, που σώζονται σε αρκετά καλή κατάσταση στις αρχαίες πόλεις του νησιού: το θέατρο, το γυμνάσιο, η αγορά, τα λουτρά, το υδραγωγείο της Σαλαμίνας· το θέατρο, το στάδιο, ο ναός του Απόλλωνα στο Κούριο· το θέατρο στους Σόλους. Από τη ρωμαϊκή εποχή, επίσης, είναι η οικία του Διονύσου στην Πάφο με τα μωσαϊκά δάπεδα που παριστάνουν σκηνές από τη ζωή του θεού του κρασιού.

Στ' αρχαία χρόνια η Κύπρος ήταν σημαντικό κέντρο λατρείας της Αφροδίτης, θεάς της ομορφιάς και της αγάπης. Ο ναός της βρισκόταν στην Παλιά Πάφο, (σημερινά Κούκλια), κι έρχονταν προσκυνητές σ' αυτήν απ' όλη την Κύπρο κι από τις άλλες χώρες του αρχαίου κόσμου.

Όσο ισχυρή όμως κι αν ήταν η παράδοση της λατρείας της θεάς, η Κύπρος έγινε πολύ νωρίς ένα από τα πρώτα κέντρα διάδοσης του Χριστιανισμού. Οι Απόστολοι Παύλος και Βαρνάβας ταξίδεψαν στην Κύπρο κι έβαλαν τις βάσεις της νέας θρησκείας. Ο Απόστολος Βαρνάβας έγινε ο ιδρυτής της Εκκλησίας της Κύπρου, που επρόκειτο να παίξει πολύ σημαντικό ρόλο στη ζωή και στην ιστορία του κυπριακού λαού.

Τον 4^ο αι. μ.Χ. η Ρώμη, σαν πρωτεύουσα του ρωμαϊκού κράτους παραχώρησε τη θέση της στην Κωνσταντινούπολη και η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, στη Βυζαντινή. Η Κύπρος πέρασε στη δικαιοδοσία της Κωνσταντινούπολης και μπήκε έτσι, στη νέα μακρόχρονη περίοδο της ιστορίας της, σαν επαρχία του βυζαντινού κράτους.

Η Κύπρος στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία

Η Κύπρος έζησε ειρηνικά τους πρώτους αιώνες της βυζαντινής κυριαρχίας. Τον 5^ο αι. η Ορθόδοξη Εκκλησία της Κύπρου αναγνωρίστηκε από τον αυτοκράτορα της Κωνσταντινούπολης ως ανεξάρτητη και αυτοκέφαλη. Αυτό έδωσε στον Αρχιεπίσκοπο της Κύπρου μεγάλο κύρος.

Την ειρηνική εποχή διακόπτουν τον 7^ο αι. οι αραβικές επιδρομές. Οι Άραβες, εξορμώντας για να διαδώσουν τη μωαμεθανική θρησκεία και να επεκτείνουν το ισλαμικό κράτος στη Μεσόγειο, έκαναν την Κύπρο έναν από τους πρώτους τους στόχους.

Η εποχή αυτή της ανασφάλειας και των κινδύνων τελείωσε το 965 όταν ο αυτοκράτορας Νικηφόρος Φωκάς νικώντας τους Άραβες απάλλαξε εντελώς το νησί από τις επιθέσεις τους..

Η Κύπρος έζησε ακόμα δυο αιώνες στο βυζαντινό κράτος, τον 11^ο και το 12^ο

Το 1191 η Κύπρος βρισκόταν κάτω από την εξουσία του αποστάτη βυζαντινού διοικητή, Ισαακίου Κομνηνού. Τότε ακριβώς πέρασε από την Κύπρο, πηγαίνοντας στους Αγίους τόπους για την 3^η σταυροφορία, ο βασιλιάς της Αγγλίας Ριχάρδος ο Λεοντόκαρδος. Ο Άγγλος βασιλιάς συγκρούστηκε με τον Ισαάκιο, τον νίκησε και κατέκτησε την Κύπρο. Αυτό εξυπηρετούσε τα γενικότερα συμφέροντα των Σταυροφόρων στην Ανατολική Μεσόγειο. Οι Κύπριοι ωστόσο, επαναστάτησαν εναντίον των Άγγλων και ο Ριχάρδος πούλησε το νησί στους Ναΐτες για να το απαλλαγεί. Οι Κύπριοι επαναστάτησαν ακόμα μια φορά και οι καλόγεροι-ιππότες έφυγαν κι αυτοί. Ο Ριχάρδος πούλησε τότε την Κύπρο στο Φράγκο ευγενή, Γκυ ντε Λουζινιάν.

Έτσι τελειώνει η βυζαντινή κυριαρχία στην Κύπρο και αρχίζει η Φραγκοκρατία (1192).

Από τη βυζαντινή τέχνη σώζονται στην Κύπρο εκκλησίες με θαυμάσια μωσαϊκά, όπως η Παναγία η Αγγελόκτιστη στο Κίτι και η Παναγία Κανακαρία στην Καρπασία. Σώζονται ακόμα πολλές εκκλησίες με πλούσιες τοιχογραφίες, όπως της Παναγίας στην Ασίνου και στον Άρακα, η Εγκλείστρα του Αγίου Νεοφύτου στην Πάφο, ο Άγιος Νικόλαος της Στέγης στην Κακοπετριά. Την εποχή αυτή ακόμα δημιουργήθηκαν τα μεγάλα μοναστήρια της Κύπρου, όπως του Σταυροβουνιού, του Μαχαιρά, του Κύκκου.

Η Κύπρος στα χρόνια της Φραγκοκρατίας

Στα χρόνια της Φραγκοκρατίας (1192-1489) η Κύπρος ήταν ξακουστό βασίλειο με λαμπρούς βασιλιάδες. Αποτελούσε προέκταση της ευρωπαϊκής πολιτικής στην Ανατολική Μεσόγειο, σε εποχή που οι Μουσουλμάνοι έπαιρναν πίσω τα εδάφη που τους είχαν αφαιρέσει οι Σταυροφόροι.

Οι Φράγκοι βασιλιάδες έζησαν με πολυτέλεια και μεγαλοπρέπεια. Τους περιστοιχίζαν Φράγκοι ευγενείς που πήραν φέουδα στο νησί με αντάλλαγμα τη στρατιωτική υπηρεσία.

Η λαμπρότητα αυτή ωστόσο αφορούσε μόνο τους ξένους άρχοντες. Ο ίδιος ο κυπριακός λαός βρισκόταν κάτω από σκληρό φεουδαρχικό σύστημα και οι χωρικοί σε κατάσταση δουλοπαροικίας.

Οι ευγενείς αποτελούσαν την Ψηλή Αυλή που σύμφωνα με τις φεουδαρχικές συνθήκες περιόριζε την εξουσία του βασιλιά. Οι ευγενείς ακολουθούσαν δικούς τους νόμους, τις Ασσίζες της Ιερουσαλήμ. Για το λαό υπήρχαν χωριστά αστικά και εκκλησιαστικά δικαστήρια.

Οι Φράγκοι κατακτητές και προπαντός η Λατινική Εκκλησία της Κύπρου, καταδίωξαν την Ορθόδοξη Εκκλησία των Κυπρίων και προσπάθησαν, χωρίς επιτυχία, να την αποξενώσουν από το λαό. Οι Κύπριοι έμειναν πιστοί στην παράδοσή τους κι εξακολούθησαν να κτίζουν τις εκκλησίες τους στον ίδιο βυζαντινό ρυθμό, όπως και

πριν. Την ευρωπαϊκή επίδραση δείχνουν δυτικοευρωπαϊκά στοιχεία στην αρχιτεκτονική και ζωγραφική και οι ξένες λέξεις στην κυπριακή διάλεκτο.

Την αντίθεση του λαού προς τους ξένους και γενικά την κοινωνική ανισότητα, δείχνει η εξέγερση των φτωχών χωρικών εναντίον των πλουσίων αφεντάδων, σε κάποια περίπτωση που το βασίλειο αντιμετώπιζε εχθρική επίθεση. Όπως, ακόμα, μαθαίνουμε από τους Χρονογράφους, ο λαός συχνά υπέφερε από πανούκλα κι από επιδρομές ακρίδων.

Από τους Φράγκους βασιλιάδες της Κύπρου πιο γνωστός έγινε στην Ευρώπη ο βασιλιάς Πέτρος με τις περιπέτειες του και τα φιλόδοξα σχέδιά του για απελευθέρωση των Αγίων Τόπων. Εξίσου γνωστή έγινε και η σύζυγός του, βασίλισσα Ελεονώρα, που η ανάμνησή της έμεινε στην κυπριακή ποίηση της εποχής.

Στην ιστορία της εποχής αυτής σημαντικό ρόλο έπαιζαν οι ναυτικές πόλεις της Ιταλίας, Γένοβα και Βενετία. Με τους Φράγκους βασιλιάδες άλλοτε συνεργάζονταν κι άλλοτε συγκρούονταν, προκαλώντας εσωτερικές αναστατώσεις και πολέμους. Τέλος, η Βενετία, θέλοντας να προωθήσει ακόμα καλύτερα τα συμφέροντά της στη Μέση Ανατολή, κατάφερε να περάσει το φράγκικο βασίλειο της Κύπρου στην εξουσία της. Το 1489 οι βενετσιάνοι υποχρέωσαν την τελευταία βασίλισσα της Κύπρου σε παραίτηση και στα τείχη των κυπριακών πόλεων ανέμισαν τη σημαία του Αγίου Μάρκου.

Οι Φράγκοι άφησαν στην Κύπρο εξαιρετά δείγματα γοθτικής αρχιτεκτονικής, όπως την Αγία Σοφία στη Λευκωσία, τον Άγιο Νικόλαο στην Αμμόχωστο, το μοναστήρι στο Πέλλαπαϊς και το μοναδικό στην ομορφιά του κάστρο στον Άγιο Ιλαρίωνα, πάνω στα βουνά του Πενταδάκτυλου.

Η Κύπρος στην εξουσία της Βενετίας

Οι Βενετσιάνοι κατάργησαν τη βασιλεία και κυβέρνησαν άμεσα το νησί με Τοποτηρητή, που ακολουθούσε αποφάσεις της Συγκλήτου της Βενετίας. Κυβέρνησαν πολύ κακά την Κύπρο κι εκμεταλλεύτηκαν απάνθρωπα τους κατοίκους, τόσο που αυτοί τους μίσησαν κι αναζητούσαν τρόπο να τους απαλλαγούν.

Την εποχή αυτή το νησί ζούσε κάτω από την απειλητική σκιά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, που είχε επιβάλει την κυριαρχία της σ' όλες τις χώρες της Ανατολής. Με την επιδέξια διπλωματία τους οι Βενετσιάνοι κατάφερναν να καλοκρατούν τους Τούρκους και να παρατείνουν την εξουσία τους στην Κύπρο. Παράλληλα όμως φρόντισαν να οχυρώσουν τις κυριότερες πόλεις με τείχη και κυρίως τη Λευκωσία και την Αμμόχωστο. Το τείχος της Αμμοχώστου αποτελεί ένα από τα ωραιότερα δείγματα οχυρωματικής αρχιτεκτονικής της Αναγέννησης.

Ωστόσο η επίθεση των Τούρκων ήταν αναπόφευκτη. Το καλοκαίρι του 1570 τουρκικός στρατός και στόλος έφτασε στην Κύπρο και αποβιβάστηκε στην παραλία της Λάρνακας. Απ' εκεί πέρασε στο εσωτερικό κι ύστερα από σύντομη πολιορκία,

κατέλαβε τη Λευκωσία. Οι άλλες πόλεις παραδόθηκαν για ν' αποφύγουν τις σφαγές. Η αντίσταση των βενετσιάνων συγκεντρώθηκε στην Αμμόχωστο κάτω από την ηγεσία γενναίων αρχηγών, από τους οποίους ξεχώριζε ο Μαρκαντώνιος Βραγαδίνος. Οι υπερασπιστές της πολιορκημένης πόλης αγωνίστηκαν γενναία για έναν ολόκληρο χρόνο. Αναγκάστηκαν τέλος να παραδοθούν, όταν τους έλειψαν τα τρόφιμα.

Με την άλωση της Αμμοχώστου και το μαρτυρικό τέλος των ηρωικών αγωνιστών της, ο τούρκος πασάς συμπλήρωσε την κατάκτηση της Κύπρου και επέβαλε παντού την εξουσία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (1571).

Τουρκοκρατία

Σαν αποτέλεσμα του πολέμου και της καταστροφής που έφερε η τουρκική κατάκτηση, έπεσε στο νησί μεγάλη φτώχεια και δυστυχία και ο πληθυσμός αραιώσε. Ο Σουλτάνος έστειλε διαταγές στους διοικητές του ν' ανακουφίσουν τους κατοίκους. Αυτό όμως έμεινε χωρίς αποτέλεσμα. Η κακή διοίκηση, με λιγοστές εξαιρέσεις, θα παραμείνει σχεδόν μόνιμη κατάσταση στη διάρκεια της οθωμανικής κυριαρχίας. Βασικό μειονέκτημα ήταν η οικονομική επιβάρυνση των κατοίκων.

Με την τουρκική κατάκτηση ένας αριθμός Τούρκων στρατιωτικών και εποίκων εγκαταστάθηκαν μόνιμα στην Κύπρο. Αυτή η τουρκική εγκατάσταση αποτέλεσε την πρώτη σοβαρή επέμβαση στη σύνθεση του πληθυσμού και δημιούργησε έναν καινούργιο παράγοντα στις ιστορικές εξελίξεις του νησιού.

Το 1821 έγινε στην Ελλάδα η επανάσταση εναντίον της οθωμανικής κυριαρχίας. Οι τουρκικές αρχές έκαναν σκληρούς διωγμούς εναντίον του χριστιανικού πληθυσμού κι ένας σημαντικός αριθμός ηγετικών παραγόντων και εκκλησιαστικών αξιωματούχων εκτελέστηκαν. Το πρώτο θέμα των διωγμών ήταν ο Αρχιεπίσκοπος Κυπριανός, που τιμήθηκε από τον κυπριακό λαό σαν εθνομάρτυρας.

Ένα από τα τελευταία αξιοσημείωτα γεγονότα της Τουρκοκρατίας ήταν η εξέγερση το 1833 στη Λάρνακα.

Τέλος, το 1878, στο συνέδριο του Βερολίνου, ύστερα από παρασκηνακές διαπραγματεύσεις και πιέσεις των Άγγλων, η Τουρκία παραχώρησε την Κύπρο στη Μεγάλη Βρετανία. Οι Τούρκοι έφυγαν ειρηνικά και τη διακυβέρνηση της Κύπρου ανέλαβαν οι Άγγλοι.

Αγγλοκρατία

Στα πρώτα χρόνια της κυριαρχίας τους οι Άγγλοι πλήρωναν ενοίκιο στην Τουρκία για την Κύπρο. Τα χρήματα αυτά εισέπρατταν από τους Κυπρίους με φορολογία. Από το 1914, όταν η Τουρκία μπήκε στον πόλεμο με το μέρος της Γερμανίας, η Αγγλία κήρυξε άκυρες τις συμφωνίες. Με τη συνθήκη της Λωζάννης (1923), η Τουρκία

αναγνώρισε την προσάρτηση της Κύπρου στην Αγγλία. Το 1925 η Κύπρος ανακηρύχθηκε αποικία του αγγλικού στέμματος.

Οι σχέσεις Ελληνοκυπρίων και Αγγλικής κυβέρνησης πολύ συχνά έφταναν σε ένταση. Κύρια αιτία προστριβών ήταν η συνεχής αρνητική στάση των Άγγλων στο αίτημα των Κυπρίων για παραχώρηση πραγματικών δημοκρατικών δικαιωμάτων και για πραγματοποίηση της εθνικής επιδίωξης των Κυπρίων να ενωθούν με την Ελλάδα.

Η Εκκλησία εξακολουθούσε να παίζει ηγετικό ρόλο, προπαντός στα εθνικά ζητήματα.

Η πρώτη εξέγερση των Κυπρίων εναντίον της Αγγλίας έγινε το 1931. Βασικές αιτίες ήταν η φτώχεια και η δυστυχία των Κυπρίων εξαιτίας της οικονομικής κρίσης και της βαριάς φορολογίας, μαζί με την απογοήτευση και αγανάκτηση που προκαλούσε στο λαό η αρνητική στάση της Αγγλίας στις συνταγματικές και εθνικές διεκδικήσεις τους. Οι Άγγλοι κατέπνιξαν την επανάσταση και επέβαλαν στον κυπριακό λαό βαριά καταπιεστικά μέτρα.

Αρκετοί ωστόσο Κύπριοι εθελοντές πολέμησαν στον αγγλικό στρατό στη διάρκεια του β' παγκοσμίου πολέμου λόγω της υπόσχεσης των Άγγλων πως μετά θα τους έδιναν το δικαίωμα για αυτοδιάθεση και ένωση με την Ελλάδα.

Σαν υλοποίηση των υποσχέσεών τους προς τους λαούς, οι Άγγλοι έκαναν το 1948 προτάσεις στους Κυπρίους για συνταγματικές ελευθερίες και περιορισμένη αυτοκυβέρνηση. Η ηγεσία του κυπριακού λαού δε βρήκε ικανοποιητικές τις προτάσεις αυτές και τις απέρριψε.

Το 1950 η Εκκλησία διοργάνωσε δημοψήφισμα, όπου η συντριπτική πλειοψηφία του κυπριακού λαού ψήφισε για την ένωση.

Η Ελλάδα, που άρχισε πια να παίρνει ενεργότερο ρόλο στις κυπριακές υποθέσεις, κατέφυγε το 1954 στον ΟΗΕ και ζήτησε την αυτοδιάθεση της Κύπρου. Η πρώτη θέση που πήρε ο διεθνής οργανισμός ήταν αρνητική.

Το 1955 οι Κύπριοι, πιστεύοντας ότι δεν μπορούσαν με ειρηνικά μέσα να πραγματοποιήσουν τους εθνικούς τους πόθους και ακολουθώντας το παράδειγμα άλλων αντιαποικιακών κινημάτων, οργάνωσαν ένοπλο αγώνα εναντίον της Αγγλίας. Πολιτικός αρχηγός ήταν ο Μακάριος, στρατιωτικός αρχηγός ο Γεώργιος Γρίβας. Στην επανάσταση αυτή πήραν μέρος μόνο Ελληνοκύπριοι αγωνιστές. Οι Τουρκοκύπριοι δεν πήραν μέρος, χρησιμοποιήθηκαν όμως από τους Άγγλους εναντίον των Ελληνοκυπρίων. Ο αγώνας της ΕΟΚΑ έληξε το 1959. Οι Άγγλοι συμφωνήσαν να φύγουν από το νησί κρατώντας όμως 2 περιοχές ως βάσεις αλλά η πολυπόθητη ένωση δεν έγινε ποτέ.

Η Κυπριακή Δημοκρατία

Η ανεξάρτητη ζωή της Κυπριακής Δημοκρατίας άρχισε στις 16 Αυγούστου 1960. Τα σχέδια όμως της Τουρκίας ήταν σαφή και ξεκάθαρα αφού ήθελαν να ελέγξουν το

νησί με την δημιουργία τουρκικού κράτους στην Κύπρο. Το 1963 οι τουρκοκύπριοι βοηθούμενοι από την Τουρκία διέλυσαν τις συμφωνίες και υπέσκαψαν την κυπριακή δημοκρατία δημιουργώντας τουρκοκυπριακούς θύλακας προσπαθώντας να επιβληθούν με βία και εχθροπραξίες..

Η Τουρκία βρίσκοντας την ευκαιρία που από καιρό ανέμενε μετά το πραξικόπημα της χούντας, εισέβαλε στην Κύπρο με πρόφαση την αποκατάσταση της συνταγματικής τάξης. Εξαιτίας του πραξικοπήματος η άμυνα της Κύπρου ήταν εντελώς αποδιοργανωμένη και ο τουρκικός στρατός μπόρεσε, χωρίς πολλές δυσκολίες, ν' αποβιβαστεί στην ακτή της Κερύνειας, 20 Ιουλίου 1974. Μέσα σε λίγες μέρες οι Τούρκοι κατέλαβαν ένα σημαντικό μέρος της επαρχίας Κερύνειας. Έδειξαν έτσι τον πραγματικό χαρακτήρα της επίθεσης τους ως εισβολής και κατοχής της Κύπρου, που συνεχίστηκε, παρόλο που η συνταγματική τάξη σύντομα αποκαταστάθηκε. Σαν αποτέλεσμα των γεγονότων της εισβολής η χούντα έχασε την εξουσία στην Ελλάδα και στην Κύπρο οι πραξικοπηματίες αποχώρησαν.

Οι Τούρκοι επανέλαβαν την επίθεσή τους στις 14 Αυγούστου 1974 και δε σταμάτησαν παρά μόνο αφού συμπλήρωσαν την κατοχή 37% του κυπριακού εδάφους. Εκτός από την επαρχία Κερύνειας κατέλαβαν την περιοχή Ξερού - Μόρφου, το μεγαλύτερο μέρος της επαρχίας Αμμοχώστου κι ένα μικρό τμήμα της επαρχίας Λάρνακας.

Αποτέλεσμα του πολέμου και της κατοχής ήταν η προσφυγοποίηση 200.000 Ελληνοκυπρίων, που κατέφυγαν στις ελεύθερες περιοχές του νησιού. Πάνω από 4.000 Κύπριοι ήταν νεκροί, γύρω στις 2.000 αγνοούμενοι και 17.000 εγκλωβισμένοι, κυρίως στην περιοχή Καρπασίας. Οι απώλειες ήταν τεράστιες και ο κυπριακός λαός βυθίστηκε σε απερίγραπτο πόνο και καταστροφή.

Ο Κυπριακός λαός, ζώντας σήμερα την πιο κρίσιμη περίοδο της Ιστορίας του, αγωνίζεται για να επιβιώσει στον τόπο αυτό που έζησαν οι πρόγονοί του από χιλιάδες χρόνια προσπαθώντας να διασφαλίσει το αναφαίρετο του δικαίωμα για ελευθερία προασπίζοντας την Ελληνική του ταυτότητα και ιστορία.

Σημαντικός σταθμός της ιστορίας της Κύπρου ήταν η ένταξη της στην ευρωπαϊκή ένωση το Μάι του 2004 καθώς και η απόρριψη του σχεδίου Ανάν , ένα μηνά πριν , από την συντριπτική πλειοψηφία του Κυπριακού Ελληνισμού διασφαλίζοντας έτσι την συνέχεια της Κυπριακής Δημοκρατίας

1.2 Γεωγραφική Θέση



Η Κύπρος είναι το τρίτο σε μέγεθος νησί της Μεσογείου, μετά τη Σαρδηνία και τη Σικελία, με έκταση 9.251 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Έχει μέγιστο μήκος 240 χιλιόμετρα από το ανατολικότερο μέχρι το δυτικότερο της άκρο και μέγιστο πλάτος 100 χιλιόμετρα από το βορειότερο μέχρι το νοτιότερο της άκρο.

Βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου και απέχει 800 χιλιόμετρα προς ανατολάς από την ηπειρωτική Ελλάδα. Από τη Ρόδο και την Κάρπαθο απέχει 380 χιλιόμετρα

Η Κύπρος έχει βόρειο γεωγραφικό πλάτος $34^{\circ} 33' - 35^{\circ} 34'$ και ανατολικό γεωγραφικό μήκος $32^{\circ} 16' - 34^{\circ} 37'$.

<u>Σημερινή κατάσταση</u>	
	Εκατοστιαία ποσόστωση στο εμβαδόν της Κύπρου
Έδαφος κατεχόμενο από τα τουρκικά στρατεύματα	35.2
Ελεύθερες περιοχές (ελεγχόμενες από την Κυπριακή Δημοκρατία)	59.4
Νεκρή ζώνη	2.6
Βρετανικές Βάσεις	2.8

1.3 Μορφολογία



Από μορφολογικής άποψης, η Κύπρος μπορεί να υποδιαιρεθεί στις πιο κάτω μορφολογικές περιφέρειες:

- Το ορεινό σύμπλεγμα του Τροόδους.
- Τη βόρεια οροσειρά του Πενταδακτύλου.
- Την κεντρική πεδιάδα.
- Τη λοφώδη περιοχή γύρω από το ορεινό σύμπλεγμα του Τροόδους.
- Τις παράκτιες πεδιάδες.

Οι κυπριακές ακρογιαλιές παρουσιάζουν εναλλασσόμενη εικόνα βράχου και αμμουδιάς, με πολυάριθμα ακρωτήρια και όρμους. Οι στενές παραθαλάσσιες πεδιάδες στο βόρειο τμήμα καλύπτονται από ελαιόδενδρα και χαρουπόδενδρα, ενώ σε μικρή απόσταση από την ακτή βρίσκεται η βόρεια οροσειρά, που είναι ασβεστολιθικής σύστασης και έχει κορυφές μέχρι ύψος 1.024 μέτρα. Η οροσειρά αυτή πήρε το όνομα οροσειρά Πενταδακτύλου από την ομώνυμη κορυφή που έχει σχήμα χεριού με τα δάκτυλα στραμμένα προς τον ουρανό. Η Καρπασία, στο βορειοανατολικό άκρο της οροσειράς, είναι συνέχιση του Πανταδακτύλου και αποτελείται από λόφους, πλαγιές και κοιλάδες.

Το ορεινό συγκρότημα της νότιας οροσειράς καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του νοτιοδυτικού τμήματος και του κέντρου, και ονομάζεται οροσειρά Τροόδους από την ομώνυμη ψηλότερη κορυφή, (1951 μέτρα), την κορυφή του κυπριακού Ολύμπου.

Στην οροσειρά του Τροόδους βρίσκονται και τα περισσότερα δάση, κυρίως από πεύκα αλλά και άλλα δασικά δέντρα, όπως κυπαρίσσια, βελανιδιές και κέδρα.

Χαρακτηριστικό του Τροόδους είναι η παρουσία των οφιολίθων που αποτελούν παγκόσμιο πρότυπο παράδειγμα παλαιο-ωκεάνιου φλοιού. Τα πετρώματα αυτά έχουν ελκύσει το ενδιαφέρον πολλών πανεπιστημιακών γεωλογικών σχολών του εξωτερικού, με αποτέλεσμα να προκύψουν σημαντικές θεωρίες για τη γένεση και δομή του φλοιού των ωκεανών.

Μεταξύ των δύο οροσειρών βρίσκεται η εύφορη πεδιάδα της Μεσαορίας, που εκτείνεται από την περιοχή Μόρφου στα βορειοδυτικά μέχρι τις ανατολικές ακτές.

Η ολική έκταση της καλλιεργήσιμης γης της Κύπρου είναι 118.000 εκτάρια περίπου, ή 46,8% της ολικής έκτασης του νησιού. Τα δάση καλύπτουν περίπου το 32% της ολικής έκτασης του νησιού. Στην Κύπρο υπάρχουν επίσης δύο αλυκές.

1.4 Κλίμα

Η Κύπρος έχει μεσογειακό κλίμα με κύρια χαρακτηριστικά το ζεστό και ξηρό καλοκαίρι από τα μέσα του Μάη ως τα μέσα του Σεπτεμβρίου, το βροχερό αλλά ήπιο χειμώνα από τα μέσα του Νοέμβριου ως τα μέσα του Μάρτη και τις δύο ενδιάμεσες μεταβατικές εποχές, το φθινόπωρο και την άνοιξη. Στις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα η βροχόπτωση στην Κύπρο παρουσίασε πτωτική τάση, ενώ η θερμοκρασία παρουσίασε ανοδική τάση.

Στη διάρκεια του καλοκαιριού η Κύπρος και γενικά η περιοχή της ανατολικής Μεσογείου βρίσκεται κάτω από την επίδραση εποχιακού βαρομετρικού χαμηλού, που έχει το κέντρο του στη νοτιοδυτική Ασία. Αποτέλεσμα της επίδρασης αυτής είναι οι ψηλές θερμοκρασίες και ο καθαρός ουρανός.

Στη διάρκεια του χειμώνα η Κύπρος επηρεάζεται από το συχνό πέρασμα μικρών υφέσεων και μετώπων που κινούνται στη Μεσόγειο με κατεύθυνση από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Οι καιρικές αυτές διαταραχές διαρκούν συνήθως από μια μέχρι τρεις μέρες κάθε φορά και δίνουν τις μεγαλύτερες ποσότητες βροχής. Η συνολική μέση βροχόπτωση στους μήνες Δεκέμβριου, Γενάρη και Φλεβάρη αντιστοιχεί περίπου με το 60% της βροχόπτωσης του χρόνου ολόκληρου.

Οι κλιματολογικές συνθήκες της Κύπρου επηρεάζονται από τη μορφολογία του εδάφους και από το γεγονός ότι περιβάλλεται από θάλασσα.

Η μέση βροχόπτωση πάνω από ολόκληρη την Κύπρο για το χρόνο ως σύνολο είναι περίπου 460 χιλιοστόμετρα. Η ψηλότερη βροχόπτωση παρατηρείται στις ορεινές περιοχές με 1.100 χιλιοστόμετρα στην κορυφή του Ολύμπου. Στις υπήνεμες πλαγιές η βροχόπτωση ελαττώνεται σταθερά μέχρι 300 και 350 χιλιοστόμετρα στις πεδιάδες.

Οι περισσότερες βροχές πέφτουν κατά την περίοδο Νοεμβρίου - Μαρτίου. Την άνοιξη και το φθινόπωρο οι βροχές είναι κυρίως τοπικές. Η βροχόπτωση του καλοκαιριού είναι πολύ χαμηλή. Το καλοκαίρι οι βροχές έχουν συνήθως τοπικό χαρακτήρα και πέφτουν στις ορεινές περιοχές και στην κεντρική πεδιάδα κατά τις πρώτες απογευματινές ώρες.

Χιόνια σπάνια πέφτουν στις πεδινές περιοχές και στην οροσειρά του Πενταδακτύλου. Πέφτουν όμως κάθε χειμώνα σε περιοχές της οροσειράς του Τροόδους με υψόμετρο πάνω από 1.000 μέτρα. Η πρώτη χιονόπτωση παρουσιάζεται την τελευταία βδομάδα του Νοέμβρη και η τελευταία στα μέσα του Απρίλη. Για αρκετές βδομάδες στους πιο ψυχρούς μήνες το ύψος του χιονιού είναι σημαντικό κυρίως στις βόρειες πλαγιές του Τροόδους.

Τον Ιούλιο και Αύγουστο οι μέσες ημερήσιες θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 29 βαθμών Κελσίου στην κεντρική πεδιάδα και 22 βαθμών Κελσίου στις ψηλότερες κορυφές του Τροόδους, ενώ οι μέσες μέγιστες θερμοκρασίες στους μήνες αυτούς είναι 36 και 27 βαθμοί αντίστοιχα.

Τον Ιανουάριο οι μέσες ημερήσιες θερμοκρασίες είναι 10 βαθμοί Κελσίου στην κεντρική πεδιάδα και 3 βαθμοί Κελσίου στις ψηλότερες κορυφές του Τροόδους, με μέσες ελάχιστες θερμοκρασίες 5 και 10 βαθμούς Κελσίου αντίστοιχα. Η διάρκεια της ηλιοφάνειας είναι μεγάλη ολόκληρο το χρόνο και ιδιαίτερα το καλοκαίρι που φτάνει κατά μέσο όρο στις 11,5 ώρες την ημέρα.

1.5 Φυσικό Περιβάλλον

Η Κύπρος στα πολύ παλιά χρόνια, σύμφωνα με αναφορές που γίνονται στα Ομηρικά Έπη, ήταν εξολοκλήρου καλυμμένη με πυκνά δάση και για το λόγο αυτό ήταν γνωστή και ως το πράσινο νησί της Μεσογείου (δασόεσσα).

Με την πάροδο των χρόνων η έκταση των δασών μειώθηκε σημαντικά, κυρίως λόγω των εκχερσώσεων για τη δημιουργία γεωργικής γης, της υπερεκμετάλλευσης, της υπερβόσκησης και των καταστροφικών πυρκαγιών.

Σήμερα η έκταση των δασών της Κύπρου έχει μειωθεί στα 171.600ha (18,50%), οι θαμνώνες καλύπτουν έκταση 126.000ha (13,60%) και τα φρύγανα έκταση 15.000ha (9,50%). Πολύ μικρές εκτάσεις καλύπτονται από παραποτάμια, λιβαδική, αλοφυτική και υδροχαρή βλάστηση.

Στο παράρτημα I της Οδηγίας των Οικοτόπων (92/43/EOK) έχουν συμπεριληφθεί πέντε κυπριακοί οικότοποι, από τους οποίους οι τρεις θεωρούνται ως οικότοποι προτεραιότητας.

Οι τρεις τύποι οικοτόπων προτεραιότητας είναι τα σερπεντινόφιλα λιβάδια του Τροόδους, οι θαμνώδεις και δασικές συστάδες με λατζιά (*Quercus alnifolia*) και τα δάση του κυπριακού κέδρου (*Cedrus brevifolia*). Οι άλλοι δύο τύποι οικοτόπων είναι οι τυρφώνες του Τροόδους και οι δασικές συστάδες με δρύες (*Quercus infectoria*).

1.6 Πόλεις



Η πρωτεύουσα της Κύπρου είναι η Λευκωσία, με πληθυσμό 219.200 περίπου στο τμήμα που βρίσκεται υπό τον έλεγχο της Κυβέρνησης της Κυπριακής Δημοκρατίας. Βρίσκεται περίπου στο κέντρο του νησιού και αποτελεί την έδρα της κυβέρνησης καθώς και σημαντικό εμπορικό κέντρο. Η τουρκική εισβολή και κατοχή μοίρασε στην κυριολεξία την πρωτεύουσα στα δύο.

Η δεύτερη μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη είναι η Λεμεσός. Βρίσκεται στα νότια του νησιού και ο πληθυσμός της φθάνει τις 172.200 περίπου. Αποτελεί το κυριότερο εμπορικό λιμάνι της Κύπρου και είναι σημαντικό τουριστικό θέρετρο.

Η Λάρνακα, βρίσκεται στα νοτιοανατολικά του νησιού και έχει πληθυσμό 77.000. Αποτελεί το δεύτερο εμπορικό λιμάνι της Κύπρου και είναι επίσης ένα σημαντικό τουριστικό θέρετρο. Στα νότια της πόλης βρίσκεται το διεθνές αεροδρόμιο της Λάρνακας.

Τέλος, η Πάφος βρίσκεται στα νοτιοδυτικά του νησιού με πληθυσμό 51.300 και έχει εξελιχθεί σε ένα ελκυστικό τουριστικό προορισμό με χαρακτηριστικό το γραφικό λιμανάκι της. Στην Πάφο βρίσκεται και το δεύτερο διεθνές αεροδρόμιο της Κύπρου.

Στην τουρκοκρατούμενη περιοχή, η πόλη της Αμμοχώστου στα ανατολικά του νησιού, ήταν το κέντρο της τουριστικής βιομηχανίας πριν από το 1974, ενώ η γραφική πόλη της Κερύνειας, ένα ακόμη σημαντικό τουριστικό κέντρο, είναι κτισμένη στη βόρεια ακτή της Κύπρου, περιτριγυρισμένη από ένα εξαιρετο φυσικό περιβάλλον που συνδυάζει τη θάλασσα με το βουνό. Η κατεχόμενη κομόπολη της Μόρφου βρίσκεται στα βορειοδυτικά του νησιού.

1.7 Σύντομη πολεοδομική αναφορά για τις πόλεις της Κύπρου

Η σημερινή Λάρνακα είναι η μόνη πόλη της Κύπρου που επί 4.000 χρόνια επιβιώνει αδιάκοπα στον ίδιο γεωγραφικό χώρο, ως Κίτιον, Λάρνακα και ως Σκάλα. Ένα συμπέρασμα, που εύκολα γίνεται κατανοητό αν αναλογιστούμε τις γεωγραφικές θέσεις των άλλων αρχαίων οικισμών των σημερινών πόλεων της Κύπρου.

Η σημερινή Λεμεσός βρίσκεται κτισμένη δυτικά και σε μεγάλη απόσταση από την αρχαία πόλη της Αμαθούντας. Το Κούριο, ο δεύτερος σημαντικός αρχαιολογικός οικισμός βρίσκεται δυτικότερα της Λεμεσού. Το όνομα Λεμεσός, προέρχεται από την παραφθορά της λέξης Νέμεσος που σημαίνει στο μέσο δύο πόλεων, δηλ. της Αμαθούντας και του Κουρίου. Τα πρώτα γραπτά στοιχεία που έχουμε για τη Λεμεσό είναι του 10ου αιώνα μ.Χ. και σχετίζονται με την απελευθέρωση της Κύπρου από τον Νικηφόρο Φωκά, όταν ο βυζαντινός αυτοκράτορας έδωσε τους Άραβες απ' το νησί.

Οι πρόδρομοι οικισμοί της Λευκωσίας είναι η Λήδρα, η Λευκοθέα και η Κέρμια. Η σημερινή Λευκωσία είναι δημιούργημα της Βυζαντινής περιόδου του 10ου αιώνα.

Η Πάφος κατά τους ιστορικούς χρόνους βρισκόταν κτισμένη στη περιοχή των Κουκλιών και ονομαζόταν Παλαίπαφος. Όταν έγινε πρωτεύουσα της Κύπρου από τους Πτολεμαίους και αργότερα από τους Ρωμαίους η νέα πόλη [Νέα Πάφος], μεταφέρθηκε δυτικά στην παραθαλάσσια περιοχή της σημερινής πόλης.

Η αρχαία πόλη της Αμμοχώστου βρισκόταν πρώτα στην Έγκωμη και ακολούθως στη Σαλαμίνα. Η νεότερη πόλη είναι δημιούργημα της άλωσης της μεσαιωνικής πόλης της Αμμοχώστου από τους Τούρκους το 1571, όταν οι κάτοικοι εκδιώχθηκαν εκτός των τειχών και εγκαταστάθηκαν στα περίχωρα, δημιουργώντας μια νέα πόλη τα Βαρώσια.

Η Κερύνεια είναι μια ιστορική πόλη της Κύπρου που αποτελούσε το βόρειο λιμάνι του νησιού στην πόλη είναι κτισμένα πολλά κάστρα που αποσκοπούσαν στην προστασία του νησιού. Είναι η μικρότερη αλλά ομορφότερη πόλη του νησιού.

2. ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ Η ΛΑΡΝΑΚΑ

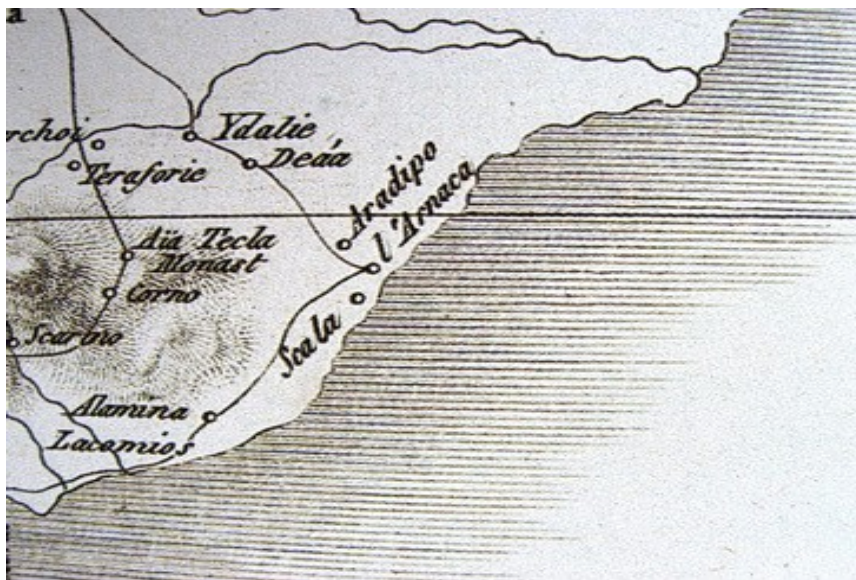
2.1 Ονομασία της πόλης

Η Λάρνακα πείρε το όνομα της από τις πολλές λάρνακες (αρχαίοι τάφοι) που είχαν βρεθεί κατά την διάρκεια ανασκαφών και είναι η συνέχεια της αρχαίας πόλης Κίτιον. Επίσης μια άλλη ονομασία για την πόλη είναι Σκάλα. Η ονομασία αυτή έχει να κάνει σχέση με το τύπο του λιμανιού της πόλης και εξηγείται πιο κάτω :

Ο καθηγητής Γλωσσολογίας στο Πανεπιστήμιο Αθηνών Γεώργιος Μπαμπινιώτης, ανάμεσα στις διάφορες ερμηνείες που δίνει στο λήμμα σκάλα, αναφέρει και τις εξής δύο: 1. φυσικός ή τεχνικός παραθαλάσσιος χώρος, όπου αγκυροβολούν τα πλοία, π.χ. το καράβι πιάνει στη σκάλα του νησιού [συνώνυμα: λιμάνι, όρμος, αποβάθρα, επίγειο] και

2. η προσέγγιση και η στάθμευση πλοίου σε λιμάνι που βρίσκεται μεταξύ του λιμένα αναχωρήσεως και του λιμένα τελικού προορισμού, π.χ το λιμάνι των Αλυκών, που για αιώνες ήταν ο ενδιάμεσος σταθμός πλοίων που ταξίδευαν από την Ευρώπη προς τους Αγίους Τόπους και αντίστροφα.

Το όνομα Scala το συναντούμε για πρώτη φορά σε ταξιδιωτικό κείμενο γραμμένο το 1765/6 από τον Κωνσταντίνο Σιναΐτη, Αρχιεπίσκοπο Σινά που είχε επισκεφθεί την Κύπρο. Γράφει ο Κωνσταντίνος Σιναΐτης: Μετά την Αμμόχωστο...κόλπος μετά ταύτα ευρύχωρος, ένθα και λιμήν ο πρώτιστος της Κύπρου, Σκάλα καλούμενος,...πολίχιον παραθαλάσσιον, του αυτού ονόματος Σκάλα...



*Το όνομα Σκάλα, το συναντούμε για πρώτη φορά σε χάρτη του Ali Bey El Abbassi, που δημοσιεύτηκε στο Παρίσι το 1814.

2.2 Συνοπτική Ιστορία της Λάρνακας

Η όμορφη Λάρνακα!



Η Λάρνακα είναι πόλη στην νοτιοανατολική ακτή της Κύπρου. Αποτελεί τη διάδοχο πόλη του αρχαίου Κιτίου, ενός από τα σημαντικά βασίλεια της αρχαίας Κύπρου, γενέτειρα μεταξύ άλλων του αρχαίου φιλοσόφου Ζήνωνα. Σήμερα αποτελεί την τρίτη σε μέγεθος πόλη του νησιού, με πληθυσμό, βάσει της απογραφής του 2001, 62997 κατοίκους (συμπεριλαμβάνονται και οι δήμοι Αραδίππου και Λειβάδια).

Αρχαιότητα

Το Κίτιο, ιδρυμένο από Έλληνες αποίκους τον 14ο π.Χ. αιώνα, υπήρξε αργότερα σημαντική αποικία των Φοινίκων. Είναι, μεταξύ άλλων, γνωστό από την εκστρατεία του Κίμωνος του Αθηναίου, ο οποίος πέθανε ενώ το πολιορκούσε. Τον 1ο μ.Χ. αιώνα το Κίτιο είχε αρχίσει να εκχριστιανίζεται, ο δε Άγιος Λάζαρος, ο φίλος του Χριστού, είχε γίνει ο πρώτος επίσκοπος της πόλης. Ο Λάζαρος, που είχε διαφύγει στην Κύπρο μετά που αναστήθηκε από τον Χριστό, έζησε στο Κίτιο ως το δεύτερο θάνατό του. Ο σημαντικότερος από τους ναούς της σημερινής Λάρνακας, εκείνος του Αγίου Λαζάρου, κτισμένος γύρω στο 900 μ.Χ., πιστεύεται ότι είχε ανεγερθεί στο χώρο όπου είχε ταφεί ο άγιος. Το όνομα της πόλης, εξάλλου, προέρχεται από τη λάρνακα, δηλαδή την αρχαία πέτρινη σαρκοφάγο (δύο σαρκοφάγοι βρέθηκαν στο ιερό του ναού του Αγίου Λαζάρου κατά τη διάρκεια ανασκαφών). Πολλές σαρκοφάγοι υπήρχαν στην περιοχή της πόλης, όπου οι ανασκαφές έφεραν στο φως και ερείπια της αρχαίας πόλης του Κιτίου.

Η Αρχαία πόλη ήταν περιτειχισμένη από τα αρχαία χρόνια, τα τείχη όμως κατεδαφίστηκαν από τους Ρωμαίους. Το λιμάνι της αρχαίας πόλης ανακαλύφθηκε

πρόσφατα στο εσωτερικό της σημερινής πόλης, σημάδι ότι στα αρχαία χρόνια η θάλασσα βρισκόταν προς τα μέσα.

Μεσαιωνική περίοδος

Κατά τα μεσαιωνικά χρόνια, η Λάρνακα ονομαζόταν και Αλυκές (Σαλίνες), λόγω του ότι κοντά στην πόλη βρίσκεται μεγάλη λίμνη που περιέχει θαλάσσιο νερό και που ξηραίνεται το καλοκαίρι, παράγοντας άφθονο αλάτι. Η αλυκή αυτή ήταν γνωστή από τα αρχαία χρόνια, κι αναφέρεται από τον Πλίνιο.

Κατά την περίοδο της Φραγκοκρατίας (1192-1489), η Λάρνακα δεν ήταν ιδιαίτερα σημαντική πόλη αλλά είχε αρχίσει να αναπτύσσεται ως λιμάνι μετά το 1373, όταν το κυριότερο ως τότε λιμάνι της Κύπρου, η Αμμόχωστος, καταλήφτηκε από τους Γενουάτες.

Τουρκοκρατία

Ως σημαντικό λιμάνι, η Λάρνακα παρέμεινε και κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας (1570-1878), οπότε τμήμα της πόλης ήταν γνωστό και με την ονομασία Σκάλα, επειδή εκεί έκαναν σκάλα (σταθμό) τα καράβια. Διάφοροι Κύπριοι, Ελλαδίτες και ξένοι έμποροι διέμεναν στη Λάρνακα κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας. Αρκετοί από αυτούς υπηρετούσαν και ως πρόξενοι ή υποπρόξενοι ή και εμπορικοί αντιπρόσωποι διαφόρων χωρών (Αγγλίας, Γαλλίας, Ρωσίας, Αμερικής, Αυστρίας, και άλλων). Έτσι, η Λάρνακα ήταν, κατά την περίοδο αυτή, η πόλη των προξενείων και των εμπορευομένων και ήταν ως εκ τούτου η περισσότερο αναπτυγμένη από όλες τις κυπριακές πόλεις.

Αγγλοκρατία

Το 1878 η Λάρνακα όπως και όλη η Κύπρος περιήλθε στα χέρια των άγγλων. Τα κτήρια αγγλικού αποικιοκρατικού ρυθμού επί της πλατειάς Ευρώπης καθώς και η μεγάλη αποβάθρα, εντός της μαρίνας σήμερα, κτίστηκαν το επόμενο έτος της άφιξης των Εγγλέζων στο νησί για να υπηρετήσουν την αγγλική διακυβέρνηση του νησιού αφού η Λάρνακα εξακολουθεί να είναι η σημαντικότερη πόλη. Οι άγγλοι έκαναν αργότερα το πρώτο τους πολιτικό αεροδρόμιο στη Λάρνακα. Οι άγγλοι παρέλαβαν τη Λάρνακα σαν την 2^η μεγαλύτερη πόλη μετά τη Λευκωσία και όταν έφυγαν από το νησί η Λάρνακα ήταν 4^η.

Ανεξαρτησία

Όπως και η Κύπρος ολόκληρη, έτσι και η Λάρνακα ειδικότερα, άρχισε να αναπτύσσεται με γοργό ρυθμό από την ανεξαρτησία της Κύπρου (1960) και έπειτα. Μετά την τουρκική εισβολή του 1974, η ανάπτυξη της Λάρνακας υπήρξε περισσότερο ραγδαία και εντυπωσιακή. Το κλείσιμο του διεθνούς αεροδρομίου Λευκωσίας, λόγω της εισβολής, οδήγησε στη δημιουργία του διεθνούς αεροδρομίου της Λάρνακας, στην περιοχή της αλυκής, που είναι σήμερα το μεγαλύτερο και κυριότερο από τα κυπριακά αεροδρόμια και αποτελεί ζωτικό αεροπορικό κόμβο στην περιοχή της Εγγύς και Μέσης Ανατολής. Η απώλεια, εξάλλου, του κυριότερου εμπορικού λιμανιού της Κύπρου, δηλ. της Αμμοχώστου, λόγω της τουρκικής εισβολής και κατοχής, είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αναβάθμιση του λιμανιού της Λεμεσού και, κατά δεύτερο λόγο, εκείνου της Λάρνακας. Τέλος, η απώλεια των παραδοσιακών τουριστικών περιοχών της Κύπρου (Αμμόχωστος, Κερύνεια), οδήγησε σε τουριστική αξιοποίηση άλλων περιοχών της Κύπρου περιλαμβανομένης της Λάρνακας, στην οποία κτίστηκαν πολλά σύγχρονα και πολυτελή ξενοδοχεία. Κοντά στην πόλη βρίσκονται οι κυριότερες αποθήκες πετρελαιοειδών της Κύπρου. Για όλους αυτούς τους λόγους, η πόλη της Λάρνακας γνωρίζει σήμερα μια νέα ακμή.

Πολεοδομική εξέλιξη της πόλης μετά την ίδρυση της Κυπριακής δημοκρατίας το 1960

Με την εγκαθίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας κατασκευάστηκε νέο τεχνητό λιμάνι βορειότερα του παλιού, αλλά η ανάπτυξη της Λάρνακας παρέμεινε στατική μέχρι την Τούρκικη εισβολή, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την εισροή χιλιάδων εκτοπισθέντων, την ανέγερση προσφυγικών οικισμών, την κατασκευή του Διεθνούς Αερολιμένα και την εγκατάσταση πολλών βιομηχανικών υποστατικών. Παράλληλα τα θέλγητρα της Λάρνακας ως παράλιας πόλης, είχαν σαν επακόλουθο την προσέλκυση περιηγητών και τουριστικής ανάπτυξης.

Ως αποτέλεσμα των διεργασιών που άρχισαν να πραγματοποιούνται μετά το 1974 άρχισε ένας οικοδομικός οργασμός, ιδιαίτερα στην περιοχή κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και των βασικών αξόνων συγκοινωνίας και η πόλη εξαπλώθηκε άναρχα προς όλες τις κατευθύνσεις. Το είδος της διακατοχής της γης δεν άφησε πολλά περιθώρια για ενιαίες και οργανωμένες μορφές ανάπτυξης. Η έντονη οικοδομική δραστηριότητα απορρόφησε πολλά αξιόλογα δείγματα λαϊκής/παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, δημιούργησε ένα σύνολο από ετερόκλητα στοιχεία και η ποιότητα της ζωής θυσιάστηκε στην εφήμερη κερδοσκοπία.

Διάσπαρτη οικοδομική ανάπτυξη και διαχωρισμοί γης σε οικόπεδα, κενά οικόπεδα ανάμεσα σε οικοδομές, ανάμειξη χρήσεων γης όπως τα εργαστήρια με τις κατοικίες και ένα συνολικό οικοδομικό διαφύλλο από μονοκατοικίες μέχρι πολυκατοικίες, αποτελούσαν τα χαρακτηριστικά και συνέθεσαν το σκηνικό της ανάπτυξης που ακολούθησε την Τουρκική εισβολή του 1974.

Πιο συγκεκριμένα οι περιοχές μεταξύ της πόλης και των προσφυγικών οικισμών αποτέλεσαν το ζωτικό χώρο επέκτασης της. Η κατοχή της Αμμοχώστου

και των τουριστικών της περιοχών έστρεψε προς τη Λάρνακα όλες τις ελεύθερες περιοχές που εξαρτώντουσαν από την Αμμόχωστο, και έτσι δημιουργήθηκαν και νέες υπηρεσίες.

Η τουριστική ανάπτυξη δημιούργησε ένα ξεχωριστό σύνολο μεταξύ της περιοχής των Δυλιστηρίων και των Βρετανικών Βάσεων της Δεκέλειας.

Γενικά σήμερα η Λάρνακα παρουσιάζει τα φαινόμενα όλων των Κυπριακών αστικών συγκροτημάτων, δηλαδή τη διάσπαρτη και ανοργάνωτη ανάπτυξη και την υποβάθμιση των παλιών συνοικιών και ιστορικών/παραδοσιακών της πυρήνων, παρόλη τη σημαντική πρόοδο που παρατηρήθηκε την τελευταία δωδεκαετία με την πλήρη εφαρμογή του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου.

3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ

ΠΟΛΗΣ

Ιστορία της Πόλης

Η σημερινή πόλη της Λάρνακας βρίσκεται κτισμένη στον αυτό χώρο όπου υπήρχε κατά την Αρχαιότητα η πόλη του Κιτίου, έδρα του ομώνυμου αρχαίου κυπριακού βασιλείου. Η Λάρνακα εξακολουθεί, συνεπώς, να ζει στον ίδιο χώρο, μ' ένα μακρύ παρελθόν που χάνεται στα βάθη της Προϊστορίας. Είναι δε μια από τις λίγες πόλεις στον κόσμο που έχουν τόσο μεγάλο παρελθόν. Το ιστορικό παρελθόν της Λάρνακας (ανεξάρτητα από το πώς ονομαζόταν κατά καιρούς) έχει χρονικό μήκος γύρω στα 3.300 χρόνια!

Η αρχαία πόλη του Κιτίου υφίστατο τουλάχιστον από τον 13^ο π.Χ αιώνα, στις αρχές του οποίου ήταν ήδη οχυρωμένη με πλινθόκτιστο τείχος και πύργους από πελεκητές πέτρες. Στην ετεοκυπριακή αυτή πόλη, όπως και στις λοιπές παραθαλάσσιες πόλεις του νησιού, εγκαταστάθηκαν κατά τον 13^ο π.Χ αιώνα Μυκηναίοι έμποροι, ενώ λίγο αργότερα έφθασαν μαζικά οι Αχαιοί άποικοι. Οι Αχαιοί (Έλληνες) οργάνωσαν την πόλη σε βασίλειο όταν, σε σύντομο διάστημα, κυριάρχησαν επί των Ετεοκυπρίων και κατέστησαν την άρχουσα τάξη στον τόπο. Κατά τον 9^ο π.Χ αιώνα η πόλη αποικήθηκε και από Φοίνικες, που έφθασαν από τις απέναντι της ανατολικής Κύπρου ακτές της Φοινίκης. Πολύ σύντομα οι νέοι άποικοι υπερίσχυσαν και έθεσαν την πόλη υπό τον έλεγχο τους.

Έκτοτε, όλοι οι βασιλιάδες του Κιτίου ήσαν Φοίνικες. Υπό την κυριαρχία τους, το βασίλειο του Κιτίου παρέμεινε μέχρι και το 312 π.Χ, οπότε και καταργήθηκε από τον Πτολεμαίο Α', ένα των διαδόχων του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Η πόλη συνέχισε ωστόσο την πορεία της, με δημοκρατικότερο πλέον πολίτευμα (λειτουργήσαν οι θεσμοί της Βουλής και του Δήμου) κατά τα Ελληνιστικά και Ρωμαϊκά χρόνια, μέχρι το τέλος της Αρχαιότητας (330μ.Χ).

3.1 Βυζαντινή περίοδος



***Ο Άγιος Λάζαρος ο Τετραήμερος,
Επίσκοπος Κιτίου**



***Η Κάρα του Αγίου Λαζάρου που
βρίσκεται στην Λάρνακα.**

Το τέλος της Αρχαιότητας οριοθετείται από τον θρίαμβο του Χριστιανισμού και τον διαχωρισμό της απέραντης Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας σε δυτικό Ρωμαϊκό κράτος και σε Ανατολικό (=Βυζαντινό) Ρωμαϊκό κράτος. Η Κύπρος περιελήφθη στο Ανατολικό (=Βυζαντινό) κι απετέλεσε, από το 330μ.Χ. μέχρι και το 1185, επαρχία της Βυζαντινής αυτοκρατορίας. Το διάστημα από το 1185 μέχρι το 1191 ήταν η περίοδος αποστασίας του Βυζαντινού κυβερνήτη του νησιού Ισαακίου Κομνηνού. Το 1191 κατέλαβε το νησί ο Ριχάρδος ο Λεοντόκαρδος, βασιλιάς της Αγγλίας, που μετείχε της τρίτης Σταυροφορίας και στη συνέχεια, ακολούθησε η περίοδος της φραγκοκρατίας.

Κατά τα Βυζαντινά χρόνια η πόλη εξακολουθούσε να είναι γνωστή με την αρχαία της ονομασία: Κίτιον. Μάλιστα η αντίστοιχη επισκοπή εξακολουθεί μέχρι σήμερα να ονομάζεται επισκοπή Κιτίου.

Κατά τα Βυζαντινά χρόνια η πόλη δεν ήταν ιδιαίτερα σημαντική. Ήταν όμως γνωστή ως η πόλη στην οποία, έζησε, πέθανε κι ετάφη ο τετραήμερος φίλος του Χριστού, ο άγιος Λάζαρος, ο οποίος μάλιστα είχε χειροτονηθεί και διατελέσει ο πρώτος επίσκοπος της επισκοπικής έδρας του Κιτίου. Γύρω στο 900μ.Χ βρέθηκε το λείψανο του αγίου Λαζάρου, που μετεφέρθη στην Κωνσταντινούπολη επί αυτοκράτορος Λέοντος Στ' του Σοφού. Πιστεύεται μάλιστα ότι ο ίδιος ο αυτοκράτορας, ως αντάλλαγμα για το πολύτιμο θρησκευτικό απόκτημα, έκτισε με δική του δαπάνη στη Λάρνακα (=Κίτιον) τον ναό του Αγίου Λαζάρου που και σήμερα εξακολουθεί να είναι ο κυριότερος της πόλης.

Από πότε όμως άρχισε να παρακμάζει η πόλη αυτή, που κατά την Αρχαιότητα ήταν τόσο σημαντική, και για ποιους λόγους;

Το Κίτιον ήταν μεταξύ των κυπριακών πόλεων που υπέστησαν εκτεταμένες καταστροφές εξαιτίας μεγάλων σεισμών, το 332 και το 342μ.Χ. Οι σεισμοί αυτοί, ιδίως ο δεύτερος σ' ότι αφορά το Κίτιον, υπήρξαν βαρύτατο πλήγμα για όλες τις μεγάλες πόλεις του νησιού. Εκτός από το Κίτιον, είχαν κατεδαφιστεί η Σαλαμίσ και η Πάφος, ενώ άλλες, όπως το Κούριον, είχαν υποστεί εκτεταμένες ζημιές. Παρά ταύτα όμως, το Κίτιον εξακολουθούσε να είναι ένα από τα βασικά κέντρα της εκκλησιαστικής-θρησκευτικής ζωής του τόπου.

Νέο όμως μεγάλο πλήγμα κατά της πόλης του Κιτίου, όπως και κατά των λοιπών πόλεων και παραθαλασσίων, κυρίως, οικισμών της Κύπρου, απετέλεσαν οι αλλεπάλληλες επιδρομές των Αράβων μεταξύ του 7^{ου} και του 10^{ου} αιώνα.

Πάντως, η πόλη του Κιτίου ευρισκόμενη πλησιέστερα προς τις ακτές της Συρίας (όπως και η τότε πρωτεύουσα της Κύπρου Κωνσταντία- Σαλαμίσ), ήταν φυσικό ν' αποτελεί ευκολότερο στόχο των επιδρομέων. Και πράγματι, τόσο η Κωνσταντία όσο και οι άλλοι οικισμοί των ανατολικών και νοτίων παραλιών της Κύπρου, υπέφεραν ιδιαίτερα κατά τις δύο πρώτες μεγάλες επιδρομές. Η δεύτερη κυρίως, κατέστρεψε ολόκληρο το τμήμα της Κύπρου από την Κωνσταντία μέχρι το Κίτιον, το Κούριον και την Πάφο, αλλά έπληξε και οικισμούς στα βόρεια (όπως η Λάπηθος).

Οι επιδρομές, που συνεχίστηκαν μέχρι τον 10^ο αιώνα, μέχρι που οι Βυζαντινοί κατόρθωσαν να θέσουν οριστικό τέρμα σ' αυτές, σήμαιναν πολιορκίες, πυρπολήσεις, λεηλασίες, σφαγές, σύλληψη αιχμαλώτων για μεταφορά και πώληση τους στα σκλαβοπάζαρα της Ασίας, καταστροφές των καλλιεργειών, εγκατάλειψη πόλεων και χωριών από τους κατοίκους τους και καταφυγή τους στα όρη ή στα ενδότερα του νησιού, για να σώσουν τη ζωή τους. Σημαντικές πόλεις, όπως η πρωτεύουσα Κωνσταντία και το Κούριον, εγκαταλείφθηκαν οριστικά από τους κατοίκους τους και δεν μπόρεσαν να συνεχίσουν την ύπαρξη τους. Η πόλη του Κιτίου, αν και επλήγη κι αυτή βαρύτατα, κατόρθωσε να επιβιώσει, χωρίς όμως ν' ανακτήσει πλέον την παλαιά της αίγλη.

Το αρχαίο Κίτιον ήταν οχυρωμένη πόλη που διέθετε και λιμάνι, αφού αποτελούσε κέντρο εμπορίου. Αργότερα το λιμάνι καταστράφηκε – ίσως από τους σεισμούς – γέμισε ιλύ, μετατράπηκε σε περιοχή ελών κι εστία μικροβίων. Έτσι, κατά τα Μεσαιωνικά χρόνια η πόλη δεν διέθετε πλέον κλειστό λιμάνι αλλά ο κόλπος της Λάρνακας αποτελούσε καλό αγκυροβόλιο.

3.2 Φραγκοκρατία, Βενετοκρατία

Η σημερινή Σκάλα (ή Echelles) ή Μαρίνα της Λάρνακας ονομαζόταν Αλυκές (Salines) κατά τις περιόδους της φραγκοκρατίας και της βενετοκρατίας και διατήρησε την ονομασία αυτή μέχρι και τα χρόνια της τουρκοκρατίας. Οι Αλυκές δέχτηκαν το βάρος της εισβολής των Σαρακηνών το 1426 και σ' αυτές οδήγησαν οι επιδρομείς τον

αιχμάλωτο βασιλιά της Κύπρου Ιανό, για να τον μεταφέρουν απ' εκεί με καράβι στην Αίγυπτο. Ο μεσαιωνικός χρονογράφος Γεώργιος Βουστρώνιος (15^{ος} αιώνας) είχε διατελέσει διοικητής των Αλυκών και στο Χρονικόν του κάνει συχνά αναφορές στην πόλη. Ως τα χρόνια του, η πόλη ήταν το κυριότερο λιμάνι του νησιού (αντικατέστησε ως ένα μεγάλο βαθμό την Αμμόχωστο, που κατελήφθη από τους Γενουάτες το 1373 και η οποία ήταν, ως τότε, ένα από τα πιο σημαντικά εμπορικά λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Η απώλεια της Αμμοχώστου, από το 1373 και εξής, ήταν σοβαρότατο πλήγμα για το κυπριακό βασίλειο των Λουζινιανών. Η Λάρνακα όμως, που την αντικατέστησε, δεν κατόρθωσε ποτέ να φθάσει την αίγλη και τον πλούτο της Αμμοχώστου).

Η πόλη δεν διέθετε κλειστό λιμάνι. Ο κόλπος της Λάρνακας όμως, από το ακρωτήριο του Κιτίου ως εκείνο της Πύλας, προσφερόταν σαν καλό καταφύγιο των πλοίων ιδιαίτερα ενάντια στους νότιους ανέμους, όπως μαρτυρούν μερικοί επισκέπτες των Μεσαιωνικών και Νεωτέρων χρόνων. Ο Pietro Della Valle (1625) θεωρεί τις Αλυκές ως αγκυροβόλιο μέσα σ' ένα μεγάλο κόλπο, που προστατεύεται σχεδόν από κάθε πλευρά από ξηρά, είναι ωστόσο μεγάλο, ευρύχωρο κι ασφαλές για πλοία όλων των ειδών. Είναι ουσιαστικά εκείνο που χρησιμοποιείται για αγκυροβόλημα στο νησί.

Τα πλοία έριχναν άγκυρα σε απόσταση από την ακτή, συνήθως περί το ένα μίλι μακριά, και πολλά ανάγγελλαν την άφιξη τους με κανονιές. Φιλοξενούνταν καράβια εμπορικά μεγάλα και μικρά, γαλέρες πολεμικές και άλλα πλοία. Κι εδώ, όπως και σε άλλα λιμάνια της Μεσογείου, διεξαγόταν και το είδος του ευκαιριακού εμπορίου: οι κανονιές με τις οποίες τα καράβια ανάγγελλαν την άφιξη τους και τα σαλπίσματα από τη ξηρά, κυρίως για τη συγκέντρωση των μισθοφόρων και των στρατευμένων κατοίκων που φρουρούσαν τις ακτές κατά των κουρσάρων, προσέλκυαν στην ακτή και πολύ λαό για να πωλήσει προϊόντα του στους ξένους ναυτικούς ή ν' αγοράσει απ' αυτούς πράγματα της Ανατολής και της Δύσης.

Από την αρχή της περιόδου της φραγκοκρατίας (1192) και μέχρι την εισβολή των Γενουατών στην Κύπρο (1373-74), οι Αλυκές ήσαν δευτερεύουσα σε σημασία πόλη, όπως εξάλλου και η Λεμεσός. Αντίθετα, η Λευκωσία είχε αναπτυχθεί ως πρωτεύουσα του βασιλείου, ενώ ως πολεμικές κι εμπορικές ναυτικές βάσεις είχαν αναπτυχθεί κατά κύριο λόγο η Αμμόχωστος και σε μεγάλο βαθμό, η Κερύνεια και η Πάφος. Βασικός λόγος ήταν το γεγονός ότι τόσο η Αμμόχωστος (κυρίως αυτή) όσο και η Κερύνεια και η Πάφος διέθεταν κλειστά λιμάνια που προστατεύονταν με αλυσίδες που έφρασσαν τις εισόδους τους, αλλά και με επαρκείς οχυρώσεις, τείχη και παραθαλάσσια κάστρα.

Έτσι τα λιμάνια των πόλεων αυτών προτιμούνταν από τους εμπόρους και τους καπετάνιους των εμπορικών караβιών, γιατί παρείχαν επαρκή προστασία σε μια περίοδο κατά την οποία ανθούσε η πειρατεία στις γύρω θάλασσες. Ως εκ της θέσεως της μάλιστα (πλησιέστερα προς τις αγορές της Ανατολής), η Αμμόχωστος είχε γνωρίσει πρωτοφανή ακμή κι είχε καταστεί μια από τις πλουσιότερες πόλεις του κόσμου τότε. Μετά την εισβολή των Γενουατών όμως, απωλέσθησαν τόσο η Αμμόχωστος όσο κι η Κερύνεια, γι' αυτό κι αναγκαστικά πλέον άρχισε να αναπτύσσεται ως εμπορικό και στρατιωτικό λιμάνι η Λάρνακα. Τότε φαίνεται πως

είχαν γίνει και προσπάθειες για προστασία του αγκυροβολίου της Λάρνακας. Ο βασιλιάς της Κύπρου Ιάκωβος Α' (1382-1398) οικοδόμησε το κάστρο της πόλης, σύμφωνα με αναφορές μεσαιωνικών συγγραφέων όπως ο Φλώριος Βουστρώνιος, πιθανό δε να έγιναν και άλλες οχυρωματικές –αμυντικές εργασίες.

Ενδιαφέρουσες όμως πληροφορίες μας δίνει ένας Άγγλος επισκέπτης, ο Τζων Λοκ (John Locke):

.....Το Arnacho είναι όμορφο χωριό και προς την πλευρά της θάλασσας υπάρχουν διάφορα μνημεία που δείχνουν ότι κατέρρευσαν πολλά κτίρια, αφού σήμερα δεν περνά χρόνος που να μη βρουν οι άνθρωποι, σκάβοντας το χωριό είτε νομίσματα είτε σπηλιές και τάφους αρχαίους, όπως είδαμε κι εμείς περπατώντας στην παραλία.....

Είναι φανερό πως όταν επισκέφθηκε την πόλη ο ταξιδιώτης αυτός, ήταν μικρή και κτισμένη ανάμεσα σε πολλά κι ορατά ίχνη του αρχαίου Κιτίου, που φαίνεται ότι αποτελούσαν μόνιμο στόχο πολλών τυμβωρύχων που έψαχναν τα χαλάσματα και τους αρχαίους τάφους για ανεύρεση πολυτίμων αντικειμένων.

Το αλάτι που παραγόταν από τη γειτονική αλυκή, απετέλεσε ένα από τα κυριότερα εξαγωγικά προϊόντα της Κύπρου κατά τους τελευταίους δύο αιώνες της φραγκοκρατίας και καθ' όλη την περίοδο της βενετοκρατίας. Αλάτι παραγόταν, βέβαια και στην αλυκή της Λεμεσού αλλά μαζευόταν κι από τις βραχώδεις ακτές μερικών περιοχών. Όμως η αλυκή της Λάρνακας έδινε την μεγαλύτερη ποσότητα. Κατά την περίοδο της βενετοκρατίας αναφέρεται ότι εξάγονταν από την Λάρνακα ποσότητες αλατιού αρκετές για φόρτωμα περίπου 70 πλοίων κάθε χρόνο, πέρα από την ποσότητα που χρησιμοποιείτο για τις επιτόπιες ανάγκες.

Εκτός όμως από την παραγωγή αλατιού, η πεδινή περιοχή της Λάρνακας παρήγε κι αρκετές ποσότητες σιταριού, επίσης βασικού εξαγωγικού είδους κατά την ίδια περίοδο.

Κατά την σχετικά σύντομη περίοδο της κυριαρχίας των Βενετών (1489-1570-71), οι κατακτητές αυτοί ενδιαφέρθηκαν μόνο για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη εκμετάλλευση των παραγωγικών πόρων της Κύπρου και για τίποτε άλλο. Κι όταν κατέστη πια βέβαιο πως επέκειτο τουρκική επίθεση κατά της Κύπρου, οι Βενετοί, αδυνατώντας να υπερασπιστούν αποτελεσματικά ολόκληρο το νησί, συγκέντρωσαν τις αμυντικές τους προσπάθειες στον άξονα Αμμοχώστου- Λευκωσίας – Κερύνειας, των τριών πόλεων που διέθεταν τις καλύτερες οχυρώσεις στο νησί. Είναι πάντως γεγονός πως μπροστά στον τουρκικό κίνδυνο, Βενετοί αξιωματούχοι στην Κύπρο όπως ο διοικητής (lieutenant) Μάρκος Αντώνιος Τρεβιζάνο (Marc Antony Trevisano) κι ο προβλεπτής (proveditore) Στέφανος Τιέπολο (Stephano Tiepolo) είχαν εισηγηθεί κατά το 1532 την ανέγερση κάστρου στη Λάρνακα αντί της επισκευής κι ενισχύσεως του κάστρου της Κερύνειας. Οι δύο αυτοί Βενετοί αξιωματούχοι θεώρησαν ίσως ότι από την πλευρά της Λάρνακας θα επιχειρείτο η τουρκική επίθεση, παρά από την βόρεια Κύπρο. Ίσως ακόμη να είχαν υπ' όψιν σχέδιο άμυνας σε σχέση Λάρνακας – Αμμοχώστου. Η εισήγηση τους πάντως προς τις βενετικές αρχές δεν εισακούστηκε. Έτσι οι Αλυκές, όπως εξάλλου και η Λεμεσός και η υπόλοιπη νότια και δυτική

Κύπρος, δεν ήσαν σε θέση να προβάλουν ούτε καν στοιχειώδη αντίσταση στις τουρκικές δυνάμεις εισβολής. Και πράγματι, όταν πραγματοποιήθηκε η μεγάλη επίθεση, το 1570, ο κύριος όγκος των δυνάμεων του Λαλά Μουσταφά αποβιβάστηκε ανενόχλητος στον κόλπο της Λάρνακας. Η πόλη αυτή ήταν η πρώτη που κατελήφθη από τους Τούρκους, χωρίς αντίσταση. Κι από τη Λάρνακα ήταν που οι τουρκικές δυνάμεις προχώρησαν προς τα Λεύκαρα, προς τη Λευκωσία (που κατελήφθη στις 9 Σεπτεμβρίου του 1570 ύστερα από πολιορκία 40 ημερών), προς την Κερύνεια (που παρεδόθη αμαχητί) και τέλος προς την Αμμόχωστο (που προέβαλε γενναία άμυνα για 11 μήνες).

Οι οχυρώσεις της Λάρνακας, τότε ήσαν υποτυπώδεις. Το κάστρο της δεν φαίνεται να ήταν ιδιαίτερα σημαντικό. Οι μικροί πύργοι στο Κίτι και στη Ξυλοφάγου (στα δύο ακρωτήρια του κόλπου της Λάρνακας) ήσαν μόνο μικρά παρατηρητήρια χωρίς καμιά αμυντική ικανότητα. Ο Ιωάννης Κοτόβικος που είδε τη Λάρνακα το 1598, λίγα μόνο χρόνια μετά την άλωση της Κύπρου από τους Τούρκους, κάνει λόγο για την ύπαρξη ενός τετράγωνου πύργου παρά ενός ισχυρού κάστρου.

3.3 Τουρκοκρατία



Στα χρόνια της τουρκοκρατίας (1570-71-1878) η πορεία της πόλης ήταν πολύ ενδιαφέρουσα. Κατά την πρώτη περίοδο της τουρκοκρατίας, μεταξύ των ξένων επισκεπτών περιλαμβάνονταν και μερικοί διανοούμενοι, μελετητές των αρχαιοτήτων και της φυσικής ζωής του νησιού. Απ' αυτούς έχουμε μερικές γραπτές περιγραφές με τις οποίες δίνεται η εντύπωση ότι κατά τα πρώτα χρόνια της τουρκικής κατοχής τόσο η Λάρνακα όσο και η Σκάλα παρουσίαζαν εικόνα παρακμής. Χαρακτηριστική είναι η περιγραφή του Ολλανδού Ιωάννη Κοτόβικου (Johan Van Kottwyck) το 1598. Ο

Κοτόβικος ονομάζει την πόλη Commercio, δηλαδή εμπορικό κέντρο. Πρόκειται για την Σκάλα που, την εποχή αυτή, διαχωρίζεται σαφώς από τη Λάρνακα. Ο διαχωρισμός της πόλης σε δύο χωριστούς οικισμούς απαντάται κι αργότερα. Σε χάρτες του 1745 και του 1754 για παράδειγμα, σημειώνονται καθαρά δύο διαφορετικοί οικισμοί: εκείνος της Λάρνακας (Epnica ή Larneca) προς τα βόρεια κι εκείνος των Αλυκών (Salines) προς τα νότια. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε προγενέστερους χάρτες (για παράδειγμα στον χάρτη του A.Ortelius του 1573) σημειώνεται ένας μόνο οικισμός με την ονομασία Arnacho, κι αυτός κάπως προς τα ενδότερα κι όχι επί της παραλίας.

Η εκκλησία του μοναστηριού των Φραγκισκανών που αναφέρει ο Κοτόβικος, έγινε γνωστή ως Σάντα Μαρία ντι Λάρνακα (Αγία Μαρία της Λάρνακας), σ' αυτήν δε εκκλησιαζόταν η ευρωπαϊκή παροικία της πόλης. Το μοναστήρι, εκτός από δύο κοιτώνες, είχε και καλό φαρμακείο κι εξαιρετική βιβλιοθήκη. Φιλοξενία στους ξένους, έναντι μικρής πληρωμής, πρόσφερε και το μοναστήρι των Καπουτσίνων, του οποίου η εκκλησία ήταν ο χώρος λατρείας των Γάλλων (διπλωματικών υπαλλήλων και άλλων). Το μοναστήρι, αυτό, εκτός από ελεημοσύνες, έπαιρνε σημαντική βοήθεια από το γαλλικό προξενείο της πόλης. Είχε μικρό αριθμό μοναχών, περίπου τρεις, εκ των οποίων ο ένας είχε την ευθύνη του σχολείου για τα παιδιά ολόκληρης της ευρωπαϊκής παροικίας της πόλης.

Οι Μωαμεθανοί και άλλοι επισκέπτες, που δεν είχαν που να μείνουν, κατέφευγαν στο χάνι που λειτουργούσε κοντά στο κάστρο της πόλης. Το κάστρο (αυτό που σώζεται μέχρι σήμερα) είχε κτιστεί από τους Τούρκους κατά το 1625, σύμφωνα προς μαρτυρία του αββά Τζιοβάννι Μαρίτι. Φαίνεται όμως πως μάλλον είχε αντικαταστήσει το παλαιότερο κάστρο των Λουζινιανών, που είχε υποστεί καταστροφές. Σε σχέδιο του Olivier Dapper (Άμστερνταμ, 1688) της Λάρνακας, διακρίνεται ευκρινώς το μικρό κάστρο στη νότια άκρη της πόλης. Όσο για τα χάνια, αργότερα ιδρύθηκαν και λειτούργησαν και αρκετά άλλα χάνια και καμηλαριά στην πόλη (χάνι του Αγίου Λαζάρου, χάνι του Μπέη, χάνι του Στρούθου, χάνι του Μούκκα κ.α).

Οι Τούρκοι χρησιμοποίησαν το μικρό κάστρο της πόλης ως τόπο διαμονής στρατιωτικής φρουράς αλλά και για προστασία του αγκυροβολίου, δεν ενδιαφέρονταν όμως καθόλου για τη συντήρησή του, αν κρίνουμε και από αναφορές σ' αυτό μερικών ξένων όπως του ντε Βεζέν (de Vezin) που το θεωρούν ασήμαντο. Ο Τζων Χέυμαν (John Heyman), στις αρχές του 18^{ου} αιώνα, γράφει πως το κάστρο ήταν είδος ραβελίνου με 8 κανόνια για την προστασία του λιμανιού από τους κουρσάρους. Ο Αλ. Ντράμμοντ (Drummond), κατά τα μέσα του ίδιου αιώνα, μας πληροφορεί ότι στο κάστρο οι Τούρκοι διατηρούσαν ισχυρή φρουρά. Ο Μαρίτι πάλι, λέγει ότι την φρουρά αποτελούσαν Γενίτσαροι. Το κάστρο κατέλαβε και χρησιμοποίησε ο Τζαφέρ μπέης, που είχε σταλεί στην Κύπρο με 4 καράβια και 200 άντρες για να αντιμετωπίσει την εξέγερση υπό τον Χαλίλ αγά κατά τα 1765-1766.

Ως τις αρχές του 18^{ου} αιώνα, τόσο η Λάρνακα όσο και η Σκάλα έδιναν την εντύπωση χωριών μάλλον παρά πόλης, «με πολύ χαμηλά σπίτια (κτισμένα) από

ξεραμένο άργιλο (=πλινθάρι), με ένα ή δύο πατώματα και στέγη επίπεδη και χωμάτινη». Εκείνα των ξένων, ωστόσο, ήταν ψηλότερα και με περισσότερες ανέσεις. Μερικά μάλιστα ήταν υπερβολικά μεγάλα ενώ, κατά τον αββά Μαρίτι, και μερικοί ντόπιοι – Έλληνες και Τούρκοι – είχαν ευρύχωρα σπίτια. Καλύτερο απ' όλα, κατά τις αρχές του 18^{ου} αιώνα, ήταν το σπίτι του προξένου της Αγγλίας που, αν και ήταν κι αυτό κτισμένο με πλινθάρι, ήταν ωραία στολισμένο κι είχε και μεγάλη αίθουσα υποδοχής. Εντύπωση πάντως στους ξένους επισκέπτες έκαναν οι κήποι των σπιτιών, με διάφορα λουλούδια και καρποφόρα δέντρα, χάρις στα οποία η πόλη ξεχώριζε σαν όαση μέσα σ' ένα κατά τα άλλα άγονο περιβάλλον. Κατά τον Μαρίτι, το πιο άγονο στην Κύπρο λόγω ελλείψεως νερού, με μόνο λίγες συκαμιές και φοινικιές. Σχετικά ο Κωνσταντίνος, αρχιεπίσκοπος Σινά (βρισκόταν στη Λάρνακα κατά το 1810), λέγει ότι παλαιότερα στα χωράφια εκεί υπήρχαν φυτείες από ελαιόδεντρα και επί ημερών του, διατηρούνταν ακόμη μισοκατεστραμμένες οι στέρνες μέσα στις οποίες αποθηκευόταν το λάδι.

Τα «κουσουλάτα»

Σημαντικότατο ρόλο στην πολιτική, εμπορική, κοινωνική και γενικότερα, οικονομική ζωή της πόλης, της Λάρνακας, διαδραμάτισαν κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας τα κουσουλάτα (consulates), δηλαδή τα προξενεία (και υποπροξενεία) διαφόρων χωρών. Τα προξενεία αυτά, που είχαν διαδραματίσει σοβαρό ρόλο σε διάφορους τομείς για ολόκληρη την Κύπρο, έδρευαν στην πόλη της Λάρνακας ή και στη Σκάλα. Περί τα 35 κουσουλάτα λειτούργησαν στην πόλη και τα περισσότερα υπάγονταν στα προξενεία των χωρών τους που έδρευαν σε γειτονικές χώρες ή στην Κωνσταντινούπολη. Οι ξένοι πρόξενοι και υποπρόξενοι με τις οικογένειες τους, καθώς και τα λοιπά μέλη των διαφόρων υπαλλήλων των διπλωματικών αυτών ιδρυμάτων, προσέδιδαν με την παρουσία τους ένα κοσμοπολίτικο τόνο στην κοινωνική ζωή της πόλης, που δεν απαντάται σε καμιά άλλη πόλη της Κύπρου κατά την σκοτεινή εποχή της τουρκικής κατοχής. Κοντά σ' όλους αυτούς, προσετίθεντο και οι ξένοι έμποροι και οι υπάλληλοι των διαφόρων εμπορικών οίκων που εκπροσωπούσαν στην Κύπρο με επιχειρήσεις στη Λάρνακα – Σκάλα. Εκτός από το ρόλο των κουσουλάτων στα πολιτικά πράγματα της Κύπρου κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, οι ξένοι που διέμεναν στην Λάρνακα – Σκάλα είχαν αποφασιστικά επιδράσει και επί της κοινωνικής, πνευματικής και οικονομικής ζωής της πόλης· έφερναν μαζί τους τον «αέρα» της Ευρώπης, σε μια εποχή κατά την οποία το νησί είχε διακόψει αναγκαστικά τις πολιτιστικές και άλλες σχέσεις με τη δύση και είχε περιέλθει σε κατάσταση όχι μόνο οικονομικής, αλλά και πολιτιστικής εξαθλιώσεως. Στο κοσμοπολίτικο κλίμα της πόλης συνέβαλλαν με την παρουσία τους και τα πληρώματα ή και οι επιβάτες των караβιών που χρησιμοποιούσαν το λιμάνι της Λάρνακας. Η πόλη ήταν, ως εκ τούτου, γνωστή σαν Φραγκόπολις, σ' αντίθεση προς την πρωτεύουσα Λευκωσία που ήταν γνωστή ως Τουρκόπολις, επειδή σ' αυτήν επικρατούσε τότε το τουρκικό στοιχείο. Η Λάρνακα, γράφει ο αρχιεπίσκοπος Σινά

Κωνσταντίος, εξαπλώνεται μέρα με τη μέρα, όχι μόνο από απόψεως κτισμάτων αλλά και από την ευγένεια κι ανάπτυξη των κατοίκων της, των οποίων οι τρόποι είναι αβροί, ευχάριστοι και κοινωνικοί.

Το περισσότερο κουσουλάτα βρίσκονταν συγκεντρωμένα στην περιοχή της εκκλησίας της Χρυσοπολίτισσας, κοντά στη Μητρόπολη, αλλά και στην παραλία και στον «φραγκομαχαλλά».

Το 1605, δηλαδή μόλις 35 χρόνια μετά την τουρκική κατάκτηση της Κύπρου, λειτουργούσαν ήδη στη Λάρνακα – Σκάλα προξενεία της Βενετίας, της Αγγλίας, της Γαλλίας και της Φλάνδρας, σύμφωνα προς τον ταξιδιώτη Peter Teixeira. Αρχικά, βασικός σκοπός των διπλωματικών αυτών αποστολών ήταν η εξυπηρέτηση των ξένων εμπόρων και των караβιών των χωρών που αντιπροσώπευαν. Υπηρετούσαν δηλαδή τα εμπορικά συμφέροντα των χωρών τους, γι' αυτό και λειτούργησαν στη Λάρνακα-Σκάλα που αποτελούσε το βασικό λιμάνι του νησιού. Η Αγγλία για παράδειγμα, κατά τα τέλη του 16^{ου} αιώνα εισήγαγε από την Κύπρο βαμβάκι, λέγεται μάλιστα ότι το κυπριακό βαμβάκι, μαζί μ' εκείνο που εξαγόταν από τη Σμύρνη, απετέλεσαν τη βάση της βιομηχανίας βαμβακερών υφασμάτων της περιοχής Λάνκασαϊαρ.

Το 1636 κάποιος Ρίτσαρντ Γκλόβερ (Richard Glover) υπηρετούσε ως υποπρόξενος της Αγγλίας στη Λάρνακα, ευρισκόμενος υπό τον πρόξενο στο Χαλέπι. Το 1625, ο επισκέπτης Πιέτρο Ντέλλα Βάλλε (Pietro Della Valle) αναφέρει ότι είχε συναντήσει στη Λάρνακα τον Αλέξανδρο Γονέμη (Al. Goneme), πρόξενο της Βενετίας η οποία συνέχιζε τις εμπορικές της δραστηριότητες, παρά την απώλεια της Κύπρου το 1570. Το 1673 υπάρχουν κι άλλες πληροφορίες για δραστηριότητες του γαλλικού προξενείου στη Λάρνακα. Αργότερα ιδρύθηκαν και λειτούργησαν και πολλά άλλα προξενεία ή υποπροξενεία, όπως της Ολλανδίας, της Σουηδίας, της Νορβηγίας, της Ρωσίας, της Νεαπόλεως, της Τοσκάνης, της Ραγούζας, της Αυστρίας, της Πρωσίας, της Ιονίου Πολιτείας (Επτανήσου), της Σαρδηνίας, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής μετά την ανεξαρτησία τους, της Ελλάδας μετά την ανεξαρτησία της και άλλα. Το ελληνικό προξενείο λειτούργησε από το 1866, αλλά οι Τούρκοι αρνούσαν στον πρόξενο της Ελλάδας το δικαίωμα να προστατεύει τους Έλληνες κυπριακής καταγωγής.

Διάφορα προξενεία της Λάρνακας λειτούργησαν κατά καιρούς παραρτήματα (υποπροξενεία) στη Λευκωσία ή και σε άλλες πόλεις της Κύπρου, ανάλογα προς τα εμπορικά και άλλα συμφέροντα τους στο νησί. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι ως πρόξενοι ή υποπρόξενοι ξένων χωρών υπηρέτησαν κατά καιρούς και αρκετοί Έλληνες την καταγωγή, εγκατεστημένοι στην Κύπρο (όπως ο Αντώνιος Βοντιτζιάνος, ο Κωνσταντίνος Περιστιάνης κ.α)

Αρκετοί ξένοι πρόξενοι, υποπρόξενοι καθώς και άλλοι διπλωματικοί υπάλληλοι, ασχολούνταν και οι ίδιοι με το εμπόριο και πολλοί έπαιρναν προμήθειες επί της αξίας των διακινουμένων από τη Λάρνακα εμπορευμάτων. Άλλοι πάλι επιδίδονταν σε διάφορες άλλες επικερδείς δραστηριότητες, από τοκογλύφοι (δάνειζαν τους κυπρίους γεωργούς και χωρικούς με τόκο που σχεδόν πάντοτε ξεπερνούσε το 20%) μέχρι αρχαιοκάπηλοι. Μεταξύ των αρχαιοκάπηλων, περιβόητος υπήρξε ο πρόξενος των

Ηνωμένων Πολιτειών Τσεσνόλα (Cesnola) που κυριολεκτικά λεηλάτησε όλους σχεδόν τους γνωστούς αρχαιολογικούς χώρους της Κύπρου κατά τον 19^ο αιώνα και φυγάδευσε αμύθητης αξίας θησαυρούς.

Μέσα στην «εξευρωπαϊσμένη» ατμόσφαιρα της Λάρνακας άρεσε στους διπλωμάτες να κάνουν επίδειξη του αξιώματος τους σε κάθε ευκαιρία. Οι πρόξενοι ή υποπρόξενοι κατά τις επίσημες εξόδους τους περιφέρονταν φορώντας τις στολές τους, που τις έκαναν όσο το δυνατό πιο φανταχτερές με πλούσιο διάκοσμο, συνοδεύονταν δε και φρουρούνταν από τους καβάζηδες, ντυμένους επίσης φανταχτερά. Η προσήλωση εξάλλου στο πρωτόκολλο ήταν ιδιαίτερα αυστηρή και κάποτε έφθανε μέχρι την υπερβολή ή ακόμη και τη γελοιότητα. Καβάζηδες ήσαν οι επιφορτισμένοι με την ευθύνη φρούρησης των προξένων, οι προσωπικοί τους σωματοφύλακες ντυμένοι με φανταχτερά ανατολίτικα ρούχα. Κάθε προξενείο είχε τους δικούς του καβάζηδες, αργότερα όμως, ιδίως μετά την αγγλική κατοχή της Κύπρου (1878 κ.ε) ο θεσμός παρέμεινε περισσότερο ως διακοσμητικός. Μάλιστα κατά τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα βρισκόταν σε υπηρεσία μόνο ένας καβάζης, που εξυπηρετούσε όλα τα προξενεία της πόλης, από τα οποία καλείτο σε υπηρεσία όταν οι πρόξενοι πραγματοποιούσαν επίσημες εξόδους. Εξάλλου μετά την αγγλική κατοχή της Κύπρου άρχισαν να μειώνονται και τα προξενεία της Λάρνακας, αρκετά από τα οποία έκλεισαν ενώ τα υπόλοιπα σταδιακά μεταφέρονταν πλέον στην πρωτεύουσα Λευκωσία.

Τα προξενεία της Λάρνακας συχνά επενέβαιναν στην πολιτική και κοινωνική ζωή του τόπου, αναμειγνύονταν σε κοινωνικά και άλλα ζητήματα, παρείχαν πολλές φορές προστασία σε καταδιωκόμενους Έλληνες της Κύπρου, μεσολαβούσαν στις τουρκικές αρχές για πολλά θέματα κοινωνικής δικαιοσύνης, προέβαιναν συχνά σε ενέργειες προκειμένου να αποφεύγονται οι αυθαιρεσίες των τουρκικών αρχών (όπως η υπερβολική φορολογία), γενικά δε αποτελούσαν τροχοπέδη σε ένα σωρό καταπιέσεις των αρχών προς τον ντόπιο πληθυσμό. Υπήρξαν ωστόσο και περιπτώσεις που διπλωμάτες υπάλληλοι των προξενείων συνεργάζονταν με τις τουρκικές αρχές, αποβλέποντας στον ατομικό πλουτισμό, χρησιμοποιώντας προς τούτο και αθέμιτα μέσα.

Η παρουσία των προξενείων και των Ευρωπαίων κι η επικράτηση του ελληνικού στοιχείου στη Λάρνακα, δημιουργούσαν όχι μόνο πιο κοινωνική αλλά και πιο φιλελεύθερη ατμόσφαιρα στην πόλη αυτή παρά στην πρωτεύουσα Λευκωσία. Στη Λάρνακα ο λαός ένοιωθε πιο ελεύθερος να εκφράζει τα συναισθήματά του απέναντι στις διάφορες ευρωπαϊκές δυνάμεις, μέσω των προξένων τους, κι ακόμη απέναντι στην Πύλη, όταν δινόταν η κατάλληλη ευκαιρία. Έτσι πριν ακόμη την κήρυξη του Κριμαϊκού πολέμου, στον οποίο η Ρωσία πολέμησε την Οθωμανική αυτοκρατορία με συμμάχους την Αγγλία και τη Γαλλία, στη Λάρνακα ακούστηκε το σύνθημα «Ζήτω ο αυτοκράτορας Νικόλαος, κάτω ο σουλτάνος». Στην υπόλοιπη Κύπρο ο λαός φοβόταν τότε μήπως οι τουρκικές αρχές κι ο όχλος στραφούν εναντίον του, ιδιαίτερα μετά την ολοσχερή καταστροφή του τουρκικού στόλου στη Σινώπη από τον ρωσικό. Στην Πάφο πολλοί κάτοικοι κατέφυγαν στα βουνά ενώ ο αρχιεπίσκοπος Κύριλλος έστειλε

εγκύκλιο για να διαβαστεί στις εκκλησιές της μητρόπολης Κιτίου, με την οποία ζητούσε από τους Λαρνακιώτες, με τιμωρία αφορισμό, πίστη στο Σουλτάνο. Σ' ελληνικό καφενείο της πόλης εξάλλου αναρτήθηκε εικόνα του τσάρου Νικολάου Α' κι ενός Έλληνα να καταπατά το τουρκικό λάβαρο με το μισοφέγγαρο. Μετά τον πόλεμο στο τελωνείο της πόλης ανακαλύφθηκαν το 1864 επαναστατικά φυλλάδια που στάλθηκαν από την Αθήνα, γραμμένα όπως πιστεύεται από την Ερατώ Καρύκη, η οποία είχε διδάξει σε σχολείο στη Λευκωσία. Στη φιλελεύθερη ατμόσφαιρα της Λάρνακας – Σκάλας συνέβαλλε, μετά τη δημιουργία του Ελληνικού κράτους και η συχνή παρουσία ελληνικών караβιών στο λιμάνι της, τα οποία συχνά υπερέβαιναν σε αριθμό ακόμη κι αυτά της Γαλλίας. Οι Λαρνακιώτες μαζεύονταν συνήθως στην παραλία για να καμαρώσουν την ελληνική σημαία που κυμάτιζε στα κατάρτια των караβιών.

Αναφορές ξένων επισκεπτών

Μεταξύ των ξένων που βρέθηκαν κατά καιρούς στη Λάρνακα – Σκάλα κι έγραψα εντυπώσεις τους από την πόλη, αναφέρουμε τον Δρα Χιουμ (Dr. Hume), που το 1801 γράφει ότι υπήρχαν στη μαρίνα της Λάρνακας καταστήματα με βαμβακερά υφάσματα, μεταξωτά είδη, σιδερένια σκεύη, μέχρι πίπες καπνού και ελληνικά βιβλία. Κληματαριές πρόσφεραν δροσιά τα καλοκαίρια σε μερικούς δρόμους, ενώ οι κήποι της πόλης πρόσφεραν ομορφιά με γιασεμιά και τριανταφυλλιές. Στις αυλές των σπιτιών, γράφει, είδα μεγάλα αγόρια να διδάσκουν ανάγνωση σε μικρότερα, όχι από χειρόγραφα αλλά από τυπωμένα βιβλία. ..

Ο Χένρυ Λάιτ (Henry Light), λοχαγός του πυροβολικού που είδε τη Λάρνακα το 1814, λέγει ότι στη Σκάλα όπου κατοικούσαν και Έλληνες και Τούρκοι, βρίσκονταν το τελωνείο και το εμπορικό κέντρο. Οι Τούρκοι απασχολούνταν κυρίως στο τελωνείο ενώ οι Έλληνες επιδίδονταν στο εμπόριο. Επικερδής ήταν ιδιαίτερα ο εφοδιασμός των πλοίων που ταξίδευαν από την Ανατολή προς την Ευρώπη. Πρόσεξε επίσης ο Λάιτ, στα χλωμά πρόσωπα των κατοίκων, την κακή επίδραση των ελών της περιοχής. Εξαιτίας των ελών, οι Ευρωπαίοι κάτοικοι της πόλης την εγκατέλειπαν κατά τους καλοκαιρινούς μήνες που τους περνούσαν στην εξοχή των βουνών. Κατά την παραμονή του στη Λάρνακα ο Λάιτ είδε και τον τότε αρχιεπίσκοπο Κύπρου Χρυσάνθο. Στο μέγαρο του, λέγει βρίσκονταν πολλοί Φράγκοι και Λεβαντίνοι (=Ευρωπαίοι της Ανατολής), όμως ο αρχιεπίσκοπος λίγους μόνο ξένους μπόρεσε να δει εξαιτίας της ασθένειάς του. Ο Λάιτ λέγει επίσης ότι οι Βενετοί της Λάρνακας χρησιμοποιούσαν ακόμη τότε τη διάλεκτο τους, ενώ πολλοί Ευρωπαίοι συνεννοούνταν μεταξύ τους χρησιμοποιώντας την ιταλική γλώσσα.

Ένας άλλος Άγγλος επισκέπτης, ο Ουίλλιαμ Τέρνερ (William Turner) που είδε την πόλη το 1815, υπολόγισε τον πληθυσμό της Λάρνακας – Σκάλας σε 5-6.000, με 1.000 περίπου σπίτια στη Λάρνακα και 700 στη Σκάλα. Γράφει επίσης ότι στη Λάρνακα αισθάνθηκε ότι βρισκόταν σε μέρος περισσότερο πολιτισμένο απ' ότι περίμενε ότι θα'

βρισκε στην Οθωμανική αυτοκρατορία. Η Λάρνακα, λέγει, ήταν η δεύτερη πόλη της Κύπρου τότε (μετά τη Λευκωσία) και το κύριο εμπορικό κέντρο, παρά το ότι οι δρόμοι της ήταν χωρίς θεμέλιο και γεμάτοι λάσπες τον χειμώνα, όπως και σ' άλλα μέρη της αυτοκρατορίας, ωστόσο η Λάρνακα είχε καλύτερα βοϊδάμαξα. Επίσης κάθε οικογένεια με ικανοποιητικό εισόδημα είχε το δικό της calesh (= όχημα παρόμοιο με μόνιππο) που το έσερνε άλογο και μ' αυτό μπορούσε να ταξιδεύσει μέχρι τη Λευκωσία, επειδή παρά το ότι ο δρόμος ήταν άθλιος, το έδαφος ήταν ομαλό. Γράφει επίσης ο Τέρνερ ότι είδε πολλές λιμνούλες αρκετά βαθιές ανάμεσα στα έλη και κατά μήκος του δρόμου από τη Λάρνακα στη Σκάλα. Τον πληροφορήσε ο συνοδός του (ο πρόξενος Βοντιτζιάνος) ότι οι λιμνούλες σχηματίζονταν από τα νερά της βροχής, ότι παλαιότερα είχε κατασκευαστεί ένα άνοιγμα προς διοχέτευση των νερών στη θάλασσα, αλλά είχε κλείσει από τη λάσπη. Τα έλη προκαλούσαν ασθένειες τα καλοκαίρια και οποιαδήποτε άλλη κυβέρνηση εκτός από την τουρκική θα τα είχε αποξηράνει, λέγει ο Τέρνερ, μετατρέποντας τα σε εύφορη γη για τους γεωργούς.

Οι εξαγωγές από το λιμάνι της Σκάλας ήταν, κατά τον Τέρνερ, κυρίως σιτηρά κι αλάτι προς την Κωνσταντινούπολη και τη Συρία, βαμβάκι, μαλλί, κριθάρι, κρασιά ποιότητας και ερυθρόδανο (ριζάρι) στην Ευρώπη, πικράγγουρα στη Βρετανία για φαρμακευτικούς σκοπούς και λευκό και κίτρινο μετάξι στην Αίγυπτο.

Τα έλη

Εκτός από την ύπαρξη της προσοδοφόρας αλυκής, μεγάλο πρόβλημα αποτελούσαν για πολλά χρόνια, στην περιοχή της Λάρνακας, οι ελώδεις εκτάσεις που ενισχύονταν από τα λιμνάζοντα νερά της βροχής, και ήταν μόνιμες εστίες μολύνσεων. Τα αίτια των ελωδών πυρετών, της μαλάριας (στην ιταλική mal-aria, δηλαδή νοσηρός αέρας) αποδίδονταν στα έλη της περιοχής, συγκεκριμένα δε στις αναθυμιάσεις τους· δεν γνώριζαν τότε ακόμη πως η ασθένεια οφειλόταν σε μικρόβιο που μεταδιδόταν με το δάγκωμα του ανωφελούς κουνουπιού το οποίο πολλαπλασιαζόταν στα έλη τα καλοκαίρια.

Από τα τέλη του 15^{ου} αιώνα, ο Φέλιξ Φαμπέρ (Felix Faber) γράφει ότι προσκυνητές, που ταξίδευαν μαζί του, δεν αποβιβάστηκαν στη Λάρνακα αλλά παρέμειναν στο καράβι επειδή φοβούνταν τον «μολυσμένο αέρα». Ένας ανώνυμος Άγγλος ταξιδιώτης, το 1779, περιγράφει τη διασκεδαστική ζωή των Ευρωπαίων στη Λάρνακα αλλά αναφέρεται επίσης και σε πολλούς θανάτους εξαιτίας των ελωδών πυρετών. Προσβλήθηκε μάλιστα κι ο ίδιος, καθώς κι η συντροφιά του, κι ύστερα από σύσταση ενός γιατρού ν' απομακρυνθούν από την πόλη, κατέφυγαν στο εξοχικό σπίτι του προξένου της Βενετίας, σ' απόσταση 10 μιλίων από τη Λάρνακα (πιθανόν στην περιοχή της Ορμίδας). Η κατάστασή τους όμως χειρότερη συνεχώς, γι' αυτό τελικά εγκατέλειψαν την Κύπρο.

Κατά τον αιδεσιμότατο Έντουαρντ Ντάνιελ Κλαρκ (Edward Daniel Clarke), οι ελώδεις πυρετοί της Κύπρου ήταν χειρότεροι απ' εκείνους άλλων παραλίων περιοχών της Μεσογείου επειδή επαναλαμβάνονταν σε μικρότερα διαστήματα και τελικά

επέφεραν τον θάνατο. Οι ντόπιοι υπέφεραν όπως και οι ξένοι, οι πρώτοι όμως άντεχαν περισσότερο στις προσβολές. Δικαιολογημένα οι Ευρωπαίοι απέδιδαν στους ελώδεις πυρετούς τη χλομάδα των ντόπιων και την αδυναμία τους να κάνουν σκληρή δουλειά. Στις συχνές ασθένειες οφειλόταν η παρουσία πολλών, γιατρών στη Λάρνακα: Γάλλων, Ιταλών, Αυστριακών, Ελλήνων, ακόμη και ντόπιων. Το 1835 ιδρύθηκε νοσοκομείο στο μοναστήρι των καλογραιών, με εισφορές της Γαλλίας, της Αυστρίας και της Ρωσίας, όπου είχε διακριθεί τότε μια Γαλλίδα, η αδελφή Σοφία που με αυτοθυσία περιποιόταν τους ασθενείς, ακόμη κι εκείνους που υπέφεραν από χολέρα. Επίσης, με προσπάθειες του γαλλικού προξενείου, είχε ιδρυθεί περί τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και νοσοκομείο για απόρους.

Τα έλη ανάμεσα στη Λάρνακα και τη Σκάλα, εκτός από ασθένειες, προκαλούσαν και μεγάλες ενοχλήσεις τις νύχτες, με το αδιάκοπο τραγούδι των χιλιάδων βατράχων. Ιδιαίτερα ενοχλητικά ήσαν και τα κουνούπια, εκτός του ανωφελούς, που δεν άφηναν τους ανθρώπους να ησυχάσουν. Το πρόβλημα ήταν τεράστιο κατά τα καλοκαίρια, οπότε πολλοί από τους ξένους κατοίκους της πόλης την εγκατέλειπαν για να περάσουν την εξοχή τους σε άλλα μέρη τους νησιού. Οι τουρκικές αρχές δεν ενδιαφέρονταν καθόλου για την θεραπεία της καταστάσεως με την αποξήρανση των ελών, και το πρόβλημα παρέμεινε μέχρι την επίλυσή του, τελικά, από τους Βρετανούς κατά την πρώτη περίοδο της Αγγλοκρατίας. Οι Βρετανοί έκαναν αποξηραντικά έργα και σε πολλά άλλα μέρη της Κύπρου όπου λίμιζαν τα νερά· μεταξύ των μέτρων που πήραν ήταν και η εισαγωγή πολλών χιλιάδων δενδρυλλίων ευκαλύπτων που φυτεύτηκαν σε πολλές περιοχές.

Εκτός όμως από τη μαλάρια, ως πολυσύχναστο λιμάνι, η Λάρνακα αντιμετώπιζε και κινδύνους από άλλες μεταδοτικές ασθένειες (πανώλης, ευλογιά, χολέρα κ.α) που μάστιζαν τις γύρω χώρες. Προς αντιμετώπιση αυτού του κινδύνου, είχε λειτουργήσει στην πόλη λοιμοκαθαρτήριο (λαζαρέττο).

Ίσως οφειλόταν στους ελώδεις πυρετούς ο θάνατος ενός κοριτσιού του οποίου την ταφή στη Λάρνακα παρακολούθησε το 1518 ο Φλαμανδός Ζακ Λα Σαίτζ (Jacques le Saige), που περιγράφει ένα περίεργο έθιμο που είχε πιθανόν, τις ρίζες του στο μακρινό παρελθόν: κατά τη διάρκεια της κηδείας στο πρόσωπο του νεκρού κοριτσιού είχαν τοποθετήσει μια ζωγραφισμένη μάσκα για να δίνεται η εντύπωση ότι τούτο ήταν ζωντανό· το είχαν ντύσει εξάλλου με ωραία μαύρα ρούχα και το τύλιξαν με μεταξωτό μαύρο σάβανο. Ο ίδιος επισκέπτης γράφει πως πληροφορήθηκε ότι κατά τις ταφές φτωχών πλασμάτων που δεν διέθεταν καλά ρούχα, δανείζονταν τέτοια ρούχα που τ' αφαιρούσαν στο χείλος του τάφου.

Υπηρεσίες



* Μονή Καλογραιών

Ανεφέρθη ήδη πιο πάνω ότι νοσοκομείο λειτούργησε για πρώτη φορά στη Λάρνακα, στο μοναστήρι των καλογραιών, το 1835. Προσέφερε στοιχειώδεις μόνο υπηρεσίες, αρχικά μόνο για εξωτερικούς ασθενείς. Αργότερα όμως επεκτάθηκε και δεχόταν, σε μια αίθουσα που διέθετε, κι αλλοδαπούς ασθενείς – κυρίως ναυτικούς. Το πρώτο κρατικό νοσοκομείο λειτούργησε στη Λάρνακα το 1879, δηλαδή αμέσως μετά την αγγλική κατάληψη της Κύπρου.

Τον ίδιο χρόνο που λειτούργησε το μικρό νοσοκομείο των καλογραιών, το 1835, λειτούργησε και το λοιμοκαθατήριο (λαζαρέττο) της Λάρνακας. Ο φόβος της εισαγωγής στην Κύπρο, μέσω του λιμανιού της Λάρνακας, διαφόρων επιδημικών ασθενειών που μαστίζαν τις χώρες της Μέσης Ανατολής, οδήγησε στην άσκηση πολλών πιέσεων προς τις τουρκικές αρχές για ίδρυση λοιμοκαθατηρίου. Μάλιστα μετά την επιδημία πανώλης στις αρχές του αιώνα, οπότε είχαν πεθάνει 343 άτομα στη Λευκωσία και 354 στη Λάρνακα, οι πιέσεις αυξήθηκαν κι εξεδόθη σουλτανικό φερμάνι που διέτασσε τη βελτίωση των υγειονομικών συνθηκών και την πρόληψη εισαγωγής επιδημικών ασθενειών. Κατά τον τότε Γάλλο πρόξενο Ρεμπώ (Reybaud), οι τουρκικές αρχές δεν βοήθησαν πολύ στην ίδρυση του λοιμοκαθατηρίου επειδή είχαν οικονομικά οφέλη επί της κληρονομιάς νεκρών προσώπων! Το λοιμοκαθατήριο ιδρύθηκε με ιδιωτικές, κυρίως, εισφορές και ο τότε Τούρκος κυβερνήτης Χατζή Σαΐντ Αχμέτ παραχώρησε το μικρό κάστρο της πόλης για να χρησιμοποιείται ως λαζαρέττο, πρώτος δε γιατρός που το διηύθυνε ήταν ο Παύλος Βαλσαμάκης. Αργότερα, επί σουλτάνου Αβδούλ Μετζίτ, κτίστηκε άλλο οικοδόμημα που χρησιμοποιήθηκε ως σταθμός καραντίνας μέχρι το 1931, κι αργότερα έγινε αστυνομικός σταθμός.

Η τουρκική διοίκηση χαρακτηριζόταν μεταξύ άλλων, και από παντελή έλλειψη ενδιαφέροντος για την οικοδόμηση οποιωνδήποτε κοινωφελών ή αναπτυξιακών έργων. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι κατά το τέλος της τουρκικής κατοχής (1878), όταν οι Άγγλοι ήλθαν στην Κύπρο, το μόνο κυβερνητικό έργο που είχαν βρει ότι είχε κατασκευαστεί, ήταν ο μοναδικός δρόμος που υπήρχε στην Κύπρο, εκείνος

που ένωνε τη Λάρνακα με την πρωτεύουσα Λευκωσία! Αλλά κι η κατασκευή του μοναδικού αυτού έργου ήταν αφορμή για κερδοσκοπία εκ μέρους των αρχών. Ο δρόμος αυτός στοίχισε στους Κύπριους το τεράστιο ποσό των 2.300.000 γροσιών, που εισπράχθηκαν με φορολογίες από το 1865 μέχρι το 1877. Τόση δε ήταν η αυθαιρεσία, ώστε το ένα τρίτο του δρόμου στοίχισε 2.000.000 γρόσια, ενώ τα υπόλοιπα δυο τρίτα στοίχισαν 300.000 γρόσια!

Όπως σημειώνει ο George Hill, το πιο σπουδαίο δημόσιο έργο της περιόδου της τουρκοκρατίας στην Κύπρο, ήταν το υδρευτικό έργο της Λάρνακας, που έγινε όμως πραγματικότητα εξαιτίας της ιδιωτικής πρωτοβουλίας του προοδευτικού τούρκου Μεκίρ πασά κι όχι των επισήμων τουρκικών αρχών (ανεξάρτητα αν ο πασάς αυτός ανέλαβε και δημόσια αξιώματα- διοικητής της Λάρνακας και κυβερνήτης της Κύπρου). Τη δαπάνη κατασκευής (50.000 γρόσια {6.200 λίρες}) ανέλαβε εξ ολοκλήρου ο Μεκίρ Πασάς και το έργο κατασκευάστηκε το 1746-47. Επρόκειτο για το υδραγωγείο που διοχέτευε τρεχούμενο νερό στην πόλη, κι απομεινάρια του οποίου είναι οι γνωστές Καμάρες της Λάρνακας. Το υδραγωγείο αυτό λειτουργούσε μέχρι το 1939, οπότε η υδατοπρομήθεια της Λάρνακας άρχισε να γίνεται με σωληνώσεις. Ο αρχιμανδρίτης Κυπριανός γράφει ότι ο Μεκίρ πασάς, αφού έφερε το νερό στην πόλη το διεμοίρασεν εις την πολιτείαν (=Λάρνακα) και εις Σκάλαν με βρύσες δια την κοινότητα, συγχωρήσας αδιαφόρως Τούρκους και Χριστιανούς, ος τις δύναται να αγοράση ένα μέτρον ή και δύο νερού και να κάμη βρύσιν εις τον οίκον του. Πολλοί λοιπόν της πολιτείας, και εκ των Ευρωπαίων και εκ των κατοίκων χαίρονται, βλέποντες να τρέχουσι τα νερά ενθεν κακείθεν εις τους οίκους των, περικυκλωμένους από δένδρα και άνθη τερπνότατα....

Ο κυβερνήτης Εντέμ πασάς (Edhem pasha) φάνηκε πρόθυμος να βελτιώσει τους δρόμους της Λάρνακας το 1843, φτιάχνοντας λιθόστρωτο (οι δρόμοι ήσαν χωμάτινοι και τους χειμερινούς μήνες λασπώδεις), το έργο όμως ναυάγησε επειδή ζήτησε να συνεισφέρουν και οι Ευρωπαίοι κάτοικοι της πόλης τα ίδια ποσά όπως και οι ραγιάδες. Ο Ζία πασάς (Zia pasha), που κατά το γαλλικό προξενείο ήταν από τους καλύτερους κυβερνήτες του νησιού, δοκίμασε το 1862 να εγκαθιδρύσει τακτική ταχυδρομική υπηρεσία μεταξύ Λάρνακας και Λευκωσίας, με άμαξα που θα μετέφερε και επιβάτες. Ο Σαΐντ πασάς (Said pasha), βελτίωσε την υδατοπρομήθεια της Λάρνακας το 1868-71, και συμπλήρωσε την κατασκευή του δρόμου Λάρνακας – Λευκωσίας. Ο Χασάν πασάς (Hassan pasha) έδωσε το 1846 άδεια για ανέγερση οικήματος του μοναχικού τάγματος του Αγίου Ιωσήφ (St. Joseph de l' Apparition). Οι καλόγριες του τάγματος αυτού ίδρυσαν και σχολείο στη Λάρνακα, κι αργότερα μοναστήρια και σχολείο στη Λευκωσία, που λειτουργούν και σήμερα.

Η ίδρυση εμποροδικείου στη Λάρνακα ήταν ένας νέος θεσμός για την εποχή. Η ίδρυση του ήταν μια από τις εισηγήσεις που έγιναν στον διοικητή Ταλαάτ εφέντη που είχε σταλεί στην Κύπρο για να θέσει σ' εφαρμογή τις μεταρρυθμίσεις του Χαττ-ισιερίφ το 1841, και που όμως δεν εφαρμόστηκαν. Οι πιέσεις όμως των ξένων συνεχίστηκαν μέχρι το 1855, οπότε επείσθη ο κυβερνήτης Οσμάν Σιερίφ πασάς (Osman Sherif pasha) ότι το εμποροδικείο έπρεπε να έχει έδρα του τη Λάρνακα κι όχι

την πρωτεύουσα Λευκωσία στην οποία δεν υπήρχαν ούτε Ευρωπαίοι, ούτε πολλές εμπορικές δραστηριότητες αλλά κι ούτε αντιπροσωπεύονταν δίκαια οι Χριστιανοί σύμφωνα προς το πνεύμα των μεταρρυθμίσεων του Χαττ-ι-χουμαγιούν. Το εμποροδικείο λειτούργησε στη Σκάλα με 6 ντόπια μέλη (3 Τούρκους και 3 Έλληνες) και 6 ευρωπαϊκά μέλη, καθώς κι αντιπροσώπους των προξενείων· πρόεδρος ήταν ο Τούρκος μουδίρης (moudir- διοικητής). Σ' αυτό γίνονταν δεκτές οι μαρτυρίες των Χριστιανών κατά των Μωαμεθανών, κάτι που δεν συνέβαινε σε κανένα άλλο τουρκικό δικαστήριο. Βασικό έργο του εμποροδικείου ήταν η διευκόλυνση των Ευρωπαίων εμπόρων στην είσπραξη των χρημάτων που δάνειζαν στους ντόπιους. Την τελευταία δεκαετία της τουρκικής κατοχής, ο κυβερνήτης Βεΐς πασάς (Veis pasha) μετέφερε την έδρα του εμποροδικείου από τη Λάρνακα στη Λευκωσία. Μετά από διαμαρτυρίες των προξένων, το εμποροδικείο επέστρεψε λίγο αργότερα στη Λάρνακα, αλλά δεν λειτούργησε ομαλά, είτε εσκεμμένα είτε από ανικανότητα του προέδρου του.

Στην ίδρυση του εμποροδικείου πρωταγωνιστικό ρόλο διαδραμάτισε ο τότε Γάλλος πρόξενος Δοαζάν (Doazan) που το 1855, συνέλαβε και τη ριζοσπαστική ιδέα να κάνει τη Λάρνακα διοικητική πρωτεύουσα της Κύπρου, αφαιρώντας τον τίτλο από τη Λευκωσία! Κατόρθωσε μάλιστα να πείσει τον τότε Τούρκο κυβερνήτη Οσμάν Σιερίφ πασά να κάνει επίσημη εισήγηση στους ανωτέρους του. Κατά τον Δοαζάν, η Λάρνακα ήταν πιο προοδευτική από τη Λευκωσία κι αν η έδρα της κυβέρνησης μεταφερόταν εκεί, η εφαρμογή των μεταρρυθμίσεων θα ήταν ευκολότερη κι οι ραγιάδες θα προστατεύονταν καλύτερα από τις αδικίες. Οι επόμενοι κυβερνήτες Ταλαάτ εφέντης (Talaat effendi) και Τζεμάλ πασάς (Jemal pasha) είχαν επίσης δει ευνοϊκά την ιδέα. Μάλιστα επί ημερών του τελευταίου, η Λάρνακα ήταν για 6 μήνες περίπου, ανεπίσημα, η πρωτεύουσα της Κύπρου. Η δικαιολογία της Πύλης για απόρριψη της ιδέας, ότι δεν υπήρχε σεράγιο στη Λάρνακα, θεωρήθηκε γελοία από τον πρόξενο Δοαζάν, που πίστευε ότι τα νέα συμβούλια (Mejlis –i – Kebir – Μέγα Συμβούλιο, Mejlis –i- Tijaret – Εμπορικό Συμβούλιο ή Εμποροδικείο, Tahkiki Mejlisi – Συμβούλιο Παραπτωμάτων) θα μπορούσαν να συσταθούν και να λειτουργούν ικανοποιητικά στη Λάρνακα.

Τα θρησκευόμενα δεν θα έπρεπε ωστόσο ν' αντιπροσωπευθούν άμεσα, επειδή οι επίσημοι εκπρόσωποι τους στην Ανατολή ακολουθούσαν τυφλά από τον λαό, έτσι με την παρουσία τους θα έλειπε από τα συμβούλια το πνεύμα της ανοχής και συνδιαλλαγής, που μόνο θα εξασφάλιζε την επιτυχία των μεταρρυθμίσεων. Με την εισήγηση του ο Δοαζάν ήθελε ν' αποκλείσει από τα τοπικά συμβούλια τους μεγάλους πολέμιους των μεταρρυθμίσεων, περιλαμβανομένου και του σχεδίου μεταφοράς της πρωτεύουσας στη Λάρνακα, οι οποίοι φανάτιζαν τον τουρκικό όγλο ενάντια σε κάθε καινοτομία που εθεωρείτο ότι ευνοούσε τους ραγιάδες.

Η Λάρνακα – Σκάλα δεν έγινε πρωτεύουσα του νησιού πρωτίστως επειδή το ελληνικό στοιχείο υπερίσχυε σ' αυτήν ενώ στη Λευκωσία μόλις κατά την αρχή της αγγλικής κατοχής οι Έλληνες έφθασαν σε αριθμό τους Τούρκους.

Άλλος λόγος ήταν η κεντρική θέση της Λευκωσίας, η οποία διευκόλυνε τη συγκοινωνία μ' όλα τα μέρη του νησιού. Η πρόοδος της Λάρνακας κατά τον 19^ο αιώνα, δεν ήταν αρκετή για ν' αντισταθμίσει την παράδοση της Λευκωσίας σαν πρωτεύουσα από τα Μεσαιωνικά χρόνια. Με τον ερχομό των Άγγλων, η Λάρνακα παρέμεινε το κύριο λιμάνι του νησιού, ιδιαίτερα για επιβάτες, σαν πόλη ωστόσο μπήκε στο στάδιο της παρακμής. Τα παλαιά αρχοντικά της πόλης, μερικά από τα οποία διατηρούνται σε καλή κατάσταση ως σήμερα, στέκουν βουβοί μάρτυρες της ζωής στην πόλη όταν αυτή κατείχε τα πρωτεία της εμπορικής και κοινωνικής προόδου.

Στους Τούρκους η Λάρνακα – Σκάλα ήταν γνωστή με την ονομασία Tuzia, εξαιτίας της αλυκής, κι ήταν ένας από τους μουκαττάδες της Κύπρου, περιοχές δηλαδή, από τις προσόδους των οποίων συντηρούνταν τα τάγματα των γενιτσάρων. Η διοίκηση τόσο της πόλης όσο και της επαρχίας (kaza) βρισκόταν υπό τον οικείο ζαπίτη (zabit ή dideban ή και digdaban κατά τον Μαρίτι), όπως και οι λοιπές πόλεις του νησιού εκτός της πρωτεύουσας Λευκωσίας. Ο διοικητής της Λάρνακας ήταν δεύτερος στην ιεραρχία, μετά τον διοικητή της Κύπρου στον οποίο πλήρωνε 100 γρόσια το μήνα, τουλάχιστον κατά τον 19^ο αιώνα. Ήταν όμως γενικά φτωχός επειδή δεν έπαιρνε μισθό αλλά συντηρείτο από διάφορα τέλη που εισέπραττε κι από όσα μπορούσε ν' αποσπάσει, κυρίως από εκείνους που κατέφευγαν κοντά του για υποθέσεις τους. Ωστόσο υπήρχαν και μερικοί πλούσιοι διοικητές, όπως ο Μπεκίρ πασάς που έκτισε το υδραγωγείο, ενώ άλλοι διακρίθηκαν για την σκληρότητα και την αρπακτικότητα τους, με διασημότερο τον Χατζημπακκή ή Στραομπακκή από το χωριό Κλαυδιά που έγινε, στα μέσα του 18^{ου} αιώνα, πραγματικός τύραννος όχι μόνο των Λαρνακιωτών αλλά κι ολόκληρης της Κύπρου.

Όπως μας πληροφορεί κι ο Μιχαήλ ντε Βεζέν (Michael de Vezin) στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, άλλοι ανώτεροι διοικητικοί υπάλληλοι στη Λάρνακα – Σκάλα ήσαν: ο καζής (quazi) που διοριζόταν από την Κωνσταντινούπολη αφού αγόραζε την θέση, συνήθως σε τιμή περί τα 180 γρόσια τον μήνα. Αυτός, μαζί με τον κοτζάμπαση, απένειμε δικαιοσύνη με αρμοδιότητα για συνηθισμένα μόνο παραπτώματα, ενώ τα πολύ σοβαρά παραπέμπονταν στη Λευκωσία. Υπεύθυνος για την τήρηση της τάξης ήταν ο σερδάρης (serdar) ή καπετάνιος της αστυνομίας, που πλήρωνε για να κατέχει το αξίωμα του γύρω στα 500 γρόσια τον χρόνο. Επειδή ο καζής (ή καδής) δεν έπαιρνε ορισμένο μισθό, έβγαζε τα εισοδήματά του από τις υποθέσεις των οποίων επιλαμβάνονταν, από ορισμένα τέλη που επιβάλλονταν ως ποινές (ilam) κι άλλα παρόμοια. Το βασικό εισόδημα του σερδάρη ήταν 45 παράδες που εισέπραττε από κάθε Έλληνα νιόπαντρο στην επαρχία της Λάρνακας, καθώς και διάφορα άλλα ποσά από μικροεκβιασμούς που μπορούσε ν' ασκεί εξαιτίας της θέσης του. Στη Λάρνακα στάθμευε κι ένας κόλ-αγάς (qol agasi) ή φρούραρχος. Υπήρχε επίσης ο τελώνης, αντιπρόσωπος του αρχιτελώνη της Λευκωσίας, που εβοηθείτο στην εργασία του στο τελωνείο της πόλης από ένα Έλληνα και δύο Τούρκους γραμματείς. Ο Μαρίτι αναφέρει και την ύπαρξη λιμενάρχη. Τέλος, υπεύθυνος του ιππικού ήταν στρατιωτικός γνωστός ως αλλαγήμπεης (alay bey).

Είναι φανερό πως το διοικητικό αυτό σύστημα ευνοούσε τις αυθαιρεσίες, τους εκβιασμούς των κατοίκων και την χρησιμοποίηση αθέμιτων μέσων εκ μέρους των διοικητικών αξιωματούχων, πράγμα που συνέβαινε όχι μόνο στην Λάρνακα – Σκάλα αλλά και σ' ολόκληρη την Κύπρο.

Το πρώτο ατμόπλοιο που ήλθε στην Κύπρο, ήταν το *Sevi Pervas*, που έφτασε στη Λάρνακα το 1839. Στον κόλπο της Λάρνακας έφθασε και η κύρια δύναμη των Βρετανών, τον Ιούλη του 1878, αμέσως μετά τη συμφωνία για εκχώρηση της Κύπρου από την Τουρκία στην Αγγλία. Ο επί κεφαλής του αγγλικού στόλου ναύαρχος Τζων Χέν (John Hay) έστειλε ένα από τα καράβια του ν' αγκυροβολήσει απέναντι από το κάστρο της Λάρνακας. Το κάστρο, σύμφωνα με τον τότε πρόξενο της Αγγλίας Γουάτκινς, ήταν εξοπλισμένο μόνο μ' ένα παλιό βενετσιάνικο κανόνι κι επανδρωμένο με 100 στρατιώτες. Το κανόνι ανατινάχθηκε τελικά από τους Τούρκους κατά την αποχώρησή τους, επειδή ήταν πολύ βαρύ για να μεταφερθεί στην Κωνσταντινούπολη. Το κανόνι αυτό χρησιμοποιείτο για κάποια προστασία, αλλά και για ν' αποδώσει χαιρετισμό κατά την άφιξη ή αναχώρηση του μουσελλίμη, του κυβερνήτη της Κύπρου, ή άλλων επισήμων.

Η άφιξη των Άγγλων

Λίγες μέρες πριν από τον ερχομό των Άγγλων, έφθασε μυστικά στη Λάρνακα ένας αξιωματικός του αγγλικού στρατού, για να μελετήσει προφανώς την πόλη και την περιοχή της πριν από την αποβίβαση του στρατού. Ύστερα έφθασε ένα αγγλικό πολεμικό καράβι που αγκυροβόλησε στον κόλπο, στο οποίο επέβαινε ο ναύαρχος λόρδος Χέν. Σ' ένα δεύτερο επέβαινε ο πρίγκιπας Αλφρέδος, δούκας του Εδιμβούργου, που υπήρξε κι υποψήφιος βασιλιάς των Ελλήνων μετά την έξωση του Όθωνος. Ακολούθησε η άφιξη των άλλων πολεμικών πλοίων και το πρωί της 8^{ης} Ιούλη του 1878 αποβιβάστηκαν στη Λάρνακα ο λόρδος Χέν κι ο δούκας του Εδιμβούργου, συνοδευόμενοι από τους διοικητές των αγκυροβολημένων караβιών. Παιάνιζε η φιλαρμονική της ναυαρχίδας, ενώ ναυτικό άγημα απέδιδε τιμές μπροστά από το διοικητήριο. Στον Τούρκο καϊμακκάμη ο ναύαρχος ανήγγειλε επίσημα την ανάληψη της διακυβέρνησης της Κύπρου. Την τελετή παρακολούθησε πλήθος Ελλήνων και Τούρκων. Ως εκπρόσωπος των Ελλήνων της πόλης, προσφώνησε τον Άγγλο ναύαρχο ο Δημητράκης Πιερίδης υποδιευθυντής της Οθωμανικής Τράπεζας που λειτουργούσε τότε στην πόλη. Στην απάντηση του ο ναύαρχος Χέν διαβεβαίωσε ότι η αγγλική διοίκηση θα ήταν αμερόληπτη και δίκαιη, κι ότι θα ήσαν σεβαστά τα θρησκευτικά δόγματα και τα έθιμα του τόπου.

Ο δούκας του Εδιμβούργου όμως, κατά την πρώτη του επαφή με τους Κυπρίους, επέδειξε υπερβολική αυστηρότητα όταν κάποιος Λαρνακιώτης, ενθουσιασμένος για τον τερματισμό της βαριάς τουρκικής κατοχής, κερνούσε συνεχώς κρασί τους Άγγλους στρατιώτες. Ο δούκας αντάμειψε την κυπριακή αυτή πράξη φιλοξενίας, καταδικάζοντας τον Κύπριο σε κράτηση κάτω από τον καυτό ήλιο του Ιούλη. Η ποινή του όμως τερματίστηκε χωρίς δυσάρεστα αποτελέσματα, ύστερα από παρέμβαση του

αναπληρωτή προξένου της Αγγλίας. Οι στρατιώτες πάντως, παρά την απαγόρευση του δούκα, ήπιαν αρκετό κρασί και στην κατάσταση που βρέθηκαν, μερικοί υπήρξαν ήρωες μικροεπεισοδίων.

Την επόμενη, ο ναύαρχος Χέυ έστειλε ναύτες του να κατασκευάσουν αποβάθρα, επειδή η μικρή αποβάθρα που υπήρχε ήταν σε άθλια κατάσταση. Υψώθηκε και η αγγλική σημαία, αν και επίσημα τούτο συνέβη λίγες μέρες αργότερα, στις 15 του Ιούλη.

Ο πρώτος ύπατος αρμοστής σερ Γκάρνερ Γούλσλεϋ έφθασε στη Λάρνακα στις 22 του Ιούλη κι αποβιβάστηκε το βράδυ, την δε επομένη εξέδωσε το πρώτο διάγγελμα του. Τον σερ Γκάρνερ προσφώνησε ο τότε μητροπολίτης Κιτίου Κυπριανός, σημαντική προσωπικότητα της Κύπρου τότε.

3.4 Αγγλοκρατία



***Μια ιστορική φωτογραφία από τον Ιούλιο του 1878 όταν οι Άγγλοι κατάπλευσαν στη Λάρνακα.**

Κατά την περίοδο της αγγλικής κατοχής της Κύπρου (1878-1960) η Λάρνακα υπήρξε η διοικητική πρωτεύουσα της επαρχίας της, έδρα του Άγγλου επαρχιακού διοικητή και έδρα διαφόρων υπηρεσιών. Κατά την περίοδο αυτή η Λάρνακα, αν και γνώρισε σχετική ανάπτυξη, ωστόσο σταδιακά υποσκελίστηκε από άλλες πόλεις της Κύπρου, κυρίως δε από τη Λευκωσία, τη Λεμεσό και την Αμμόχωστο, οι οποίες κι ευνοήθηκαν περισσότερο από τη νέα κατάσταση.

Κατ' αρχάς η Λάρνακα έχασε τα προξενεία των διαφόρων χωρών που έδρευαν σ' αυτήν. Γιατί μετά την αγγλική κατοχή πολλές χώρες διέλυσαν τις διπλωματικές τους αποστολές στην Κύπρο, ή περιορίστηκαν στο να διατηρούν υποπρόξενους ή επίτιμους προξένους επειδή δεν ήσαν πλέον απαραίτητες με την αλλαγή των πολιτικών και

οικονομικών συνθηκών. Από την άλλη, τα λίγα προξενεία που παρέμειναν, μεταφέρθηκαν στην πρωτεύουσα Λευκωσία.

Δεύτερον, η Λάρνακα εξακολούθησε ν' αποτελεί για λίγο ακόμη το κυριότερο λιμάνι της Κύπρου, σύντομα όμως άρχισαν να γίνονται έργα και να δημιουργούνται εγκαταστάσεις τόσο στην Αμμόχωστο (κυρίως στην Αμμόχωστο) όσο και στη Λεμεσό. Έτσι, από τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, η Λάρνακα άρχισε να χάνει και τη σημασία της ως λιμάνι. Η Αμμόχωστος ευνοήθηκε ιδιαίτερα γιατί, εκτός των άλλων, σ' αυτήν και στο λιμάνι της κατέληγε και ο κυπριακός σιδηρόδρομος που λειτουργούσε από τα μέσα της πρώτης δεκαετίας του αιώνα και που συνέδεε την πόλη αυτή με την πρωτεύουσα Λευκωσία και τη Σολιά. Τα σχέδια που υπήρχαν για επέκταση των υπηρεσιών του σιδηροδρόμου μέχρι και την πόλη της Λάρνακας, δεν πραγματοποιήθηκαν. Η βελτίωση, εξάλλου, των λιμενικών εγκαταστάσεων της Λεμεσού, απέβη επίσης κατά της Λάρνακας γιατί από τη Λεμεσό γίνονταν οι εξαγωγές των προϊόντων της νότιας και δυτικής Κύπρου και διακινούνταν αρκετοί επιβάτες.

Τρίτον, η εκτέλεση διαφόρων έργων και η εκμετάλλευση του φυσικού πλούτου της Κύπρου, γεγονότα που συνέβησαν κατά την περίοδο της αγγλοκρατίας, ευνόησαν περισσότερο τη δραστηριοποίηση πλουσιότερων περιοχών της Κύπρου σε διάφορους τομείς (όπως λόγω χάριν τα μεταλλεία), με ευεργετικά αποτελέσματα και στην οικονομική και άλλη ανάπτυξη των άλλων πόλεων. Ακόμη και τα μεταλλεία όπως της Καλαβασού, που εμπίπτουν στην επαρχία της Λάρνακας, βρίσκονται πλησιέστερα προς την πόλη και το λιμάνι της Λεμεσού αλλά και τις εγκαταστάσεις του Βασιλικού που επίσης βρίσκονται πλησιέστερα προς τη Λεμεσό παρά τη Λάρνακα. Στη Λάρνακα παρέμεινε μόνη η αλυκή, που συνέχισε να παράγει, όμως τώρα πλέον το αλάτι δεν ήταν τόσο σημαντικό εμπορεύσιμο είδος, συνεπώς όχι πλέον και τόσο πολύ προσοδοφόρο.

Στη Λάρνακα λειτούργησε, από το 1936, το πρώτο αεροδρόμιο που ιδρύθηκε στην Κύπρο. Ήταν μια στοιχειώδης κατασκευή που χρησιμοποιήθηκε για αεροπορική σύνδεση της Κύπρου με την Αίγυπτο (Κάιρο) με χρησιμοποίηση μικρών δεκαεξαθέσιων τετρακινητηρίων αεροσκαφών. Η αεροπορική αυτή σύνδεση ήταν εβδομαδιαία. Δεν ήταν όμως τόσο μεγάλης σημασίας ώστε να έχει σοβαρές επιπτώσεις στην πρόοδο της πόλης. Εξάλλου, πολύ σύντομα ιδρύθηκε και λειτούργησε το αεροδρόμιο στον Γερόλακκο, κοντά στη Λευκωσία, που εξελίχθηκε στο διεθνές αεροδρόμιο Λευκωσίας, κι έτσι η Λάρνακα έχασε κι αυτή την υπηρεσία. Την οποία όμως ξανακέρδισε μετά το 1974, οπότε το διεθνές αεροδρόμιο Λευκωσίας έκλεισε εξαιτίας της τουρκικής εισβολής οπότε αντικαταστάθηκε από εκείνο της Λάρνακας. Όπως, εξάλλου, απωλέσθηκε και το λιμάνι της Αμμοχώστου, οπότε ευεργετήθηκε ως ένα βαθμό η Λάρνακα, πολύ δε περισσότερο η Λεμεσός.

Κατά την πρώτη περίοδο της αγγλικής κατοχής, η Λάρνακα ήταν η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της Κύπρου. Κατά την απογραφή του 1881, ο πληθυσμός των πόλεων ήταν:

1. Λευκωσία	11.536
2. Λάρνακα	7.833
3. Λεμεσός	6.131
4. Αμμόχωστος	2.564
5. Πάφος	2.204
6. Κερύνεια	1.192

Κατά το τέλος της αγγλοκρατίας, 80 τόσα χρόνια αργότερα, η σειρά των πόλεων από άποψη πληθυσμιακής ανάπτυξης, διαφοροποιήθηκε ως εξής, σύμφωνα προς την απογραφή του 1960:

1.Λευκωσία (και προάστια)	95.515
2.Λεμεσός	43.593
3.Αμμόχωστος	34.774
4.Λάρνακα	19.824
5.Πάφος	9.803
6.Κερύνεια	3.498

Βλέπουμε ότι, ενώ κατά την περίοδο της αγγλοκρατίας η Λάρνακα υπερδιπλασίασε τον πληθυσμό της, ωστόσο υποβιβάστηκε από τη δεύτερη στην τέταρτη θέση του πίνακα. Γιατί κατά την ίδια περίοδο οι τρεις άλλες πόλεις που ευνοήθηκαν περισσότερο από τις νέες συνθήκες, πολλαπλασίασαν τον πληθυσμό τους: Η Λευκωσία κατά 8 φορές περίπου, η Λεμεσός κατά 7 φορές και η Αμμόχωστος κατά 13 φορές! Το γεγονός αυτό οφειλόταν στο ότι είχαν δημιουργηθεί στις τρεις πόλεις πολύ περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης παρά στη Λάρνακα και την Πάφο. Στη Λευκωσία εξαιτίας των διαφόρων υπηρεσιών κυρίως, αφού ήταν η πρωτεύουσα, στην Αμμόχωστο δε και στη Λεμεσό εξαιτίας βασικά των λιμανιών που τους έδωσαν τη δυνατότητα να αναπτυχθούν ως εμπορικά κέντρα. Η Λεμεσός δεν ήταν τόσο σημαντικό λιμάνι όσο η Αμμόχωστος, αλλά ίδρυσε βιομηχανίες (όπως οι τέσσερεις οινοβιομηχανίες).

Κοντά στην πόλη της Λάρνακας, δημιουργήθηκε η στρατιωτική βρετανική βάση της Δεκέλειας που πρόσφερε μεν ευκαιρίες απασχόλησης, αλλά κατά την περίοδο που αυτή οικοδομείτο με γοργό ρυθμό, διεξήχθη ο τετραετής ένοπλος απελευθερωτικός αγώνας (1955-59). Συνεπώς η συμβολή της βάσης αυτής στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης υπήρξε περιορισμένη. Αργότερα οι βρετανοί υποβίβασαν τη βάση τους αυτή, δίνοντας περισσότερη σημασία στη στρατιωτική τους βάση στο Ακρωτήριο – Επισκοπή, πράγμα που, και πάλι, ευνόησε οικονομικά περισσότερο την πόλη της Λεμεσού.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η πόλη της Λάρνακας υστερούσε έναντι της Αμμοχώστου και της Λεμεσού και στις δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης. Η Αμμόχωστος διέθετε τις θαυμάσιες ακρογιαλιές της και τις αρχαιότητες της

Σαλαμίνας και της Έγκωμης. Η Λεμεσός διέθετε τις αρχαιότητες του Κουρίου και της Αμαθούντας και τα καλύτερα ορεινά θέρετρα που βρίσκονται στην επαρχία της.

Ωστόσο η Λάρνακα εξελίχθηκε σημαντικά κατά την περίοδο της αγγλικής κατοχής της Κύπρου, οπότε κι εκτελέστηκαν πολλά έργα κι έφθασε στην πόλη η πρόοδος. Ήδη ο πρώτος Άγγλος διοικητής της Λάρνακας, ο Χουάιτ (White) επέβαλε από την πρώτη στιγμή κανονισμούς καθαριότητας κι έδωσε αγγλικές ονομασίες στους δρόμους, σ' ένα από τους οποίους έδωσε και το δικό του όνομα. Οι δρόμοι επίσης φωτίστηκαν με φανάρια κι άρχισαν να επιδιορθώνονται. Ο Χουάιτ είχε επιβάλει αναγκαστική φορολογία στους κατοίκους της πόλης, για την επιτέλεση των έργων αυτών. Το κάστρο της πόλης χρησιμοποιήθηκε σαν φυλακή. Στη Λάρνακα λειτούργησε και το πρώτο τυπογραφείο της Κύπρου το 1878, κι εξεδόθη η πρώτη κυπριακή εφημερίδα, η «Κύπρος – Cyprus». Το 1884 συνέβη στη Λάρνακα η πρώτη επίσκεψη ελληνικού πολεμικού караβιού. Επρόκειτο για το καράβι «Ναύαρχος Μιαούλης», που ενθουσίασε με την παρουσία του τους Έλληνες κατοίκους της πόλης. Το 1890 ιδρύθηκε η λέσχη Club και λίγο αργότερα το Larnaca Club. Το 1910 λειτούργησε στη Λάρνακα το πρώτο στην Κύπρο Ιεροδιδασκαλείο, ενώ στην πόλη λειτουργούσαν και άλλα εκπαιδευτήρια κατώτερης και μέσης εκπαίδευσης. Το 1880 τυπώθηκε στη Λάρνακα το πρώτο βιβλίο που εξεδόθη στην Κύπρο (η Ιστορία Χρονολογική του αρχιμανδρίτη Κυπριανού, σε ανατύπωση της εκδόσεων που έγινε στη Βενετία το 1788). Επίσης το 1878, αμέσως μετά την αγγλική κατοχή, λειτούργησε στη Σκάλα το πρώτο στην Κύπρο ταχυδρομείο. Στις λοιπές πόλεις ιδρύθηκαν ταχυδρομεία μέσα στον ίδιο χρόνο. Στη Λάρνακα κτίστηκε και λειτούργησε και το πρώτο Γενικό (=Κεντρικό) Ταχυδρομείο Κύπρου που μεταφέρθηκε στη Λευκωσία το 1909. Η πρώτη τηλεγραφική σύνδεση της Κύπρου έγινε το 1871 (τέλος της τουρκοκρατίας) μεταξύ Καρπασίας και Λατάκειας (Συρία). Το 1873 η σύνδεση έφθασε μέχρι τη Λάρνακα, όπου λειτούργησε τότε και το πρώτο τηλεγραφείο. Οι Άγγλοι ίδρυσαν το 1878 στη Σκάλα το Γενικό Τηλεγραφείο Κύπρου, που λειτούργησε μέχρι το 1935, οπότε κι αυτού η γενική διεύθυνση μεταφέρθηκε στην πρωτεύουσα Λευκωσία. Η τηλεγραφική σύνδεση γινόταν με υποβρύχια καλώδια μέχρι το 1932, οπότε άρχισε να χρησιμοποιείται η ασύρματη επικοινωνία. Το 1879 ιδρύθηκε στη Λάρνακα το πρώτο κυβερνητικό νοσοκομείο. Κατά τις αρχές του 20^{ου} αιώνα λειτούργησαν στην Λάρνακα δύο χοροδιδασκαλεία. Το 1889 λειτούργησε στην πόλη, από κάποιον που λεγόταν Μακάι, η πρώτη μηχανή κατασκευής πάγου, οπότε εμφανίστηκαν και τα πρώτα παγωτά. Το 1889 ανεβάστηκε από τον σύλλογο «Ορφεύς» το θεατρικό έργο «Η Κύπρος και οι Ναΐται», ενώ ξένοι θίασοι επισκέπτονταν την πόλη και πιο πριν και υστερότερα. Οι πρώτες θεατρικές αίθουσες της πόλης ήσαν η «Πρόοδος», η «Μέλισσα», ο «Απόλλων». Το 1912 εμφανίστηκε στην πόλη και ο κινηματογράφος, του οποίου οι παραστάσεις δίνονταν σ' ένα καφενείο και σύμφωνα προς τη διαφήμιση, εποικίλοντο εις τα διαλείμματα διά παιγνίων από Ιάπωνα κωμικόν! Λίγο αργότερα ιδρύθηκαν οι κινηματογράφοι «Αστέρ Πατέ» και «Γκωμόν». Το 1896 ιδρύθηκε ο Γυμναστικός Σύλλογος «Ζήνων» που μεταξύ άλλων, οργάνωσε το 1900 τους τέταρτους Παγκύπριους αγώνες. Μετά το

1900 άρχισαν να κτίζονται νέα ξενοδοχεία, αντικαθιστώντας τα λίγα που προϋπήρχαν, αλλά και τα διάφορα χάνια. Ο ηλεκτρισμός εμφανίστηκε στην πόλη του 1922, με την ίδρυση τοπικής Ηλεκτρικής Εταιρείας. Το 1950 άρχισε η κατασκευή του πρώτου ηλεκτροπαραγωγού σταθμού στη Δεκέλεια. Η υδατοπρομήθεια, σε υγιεινότερη βάση, με διασωληνώσεις, άρχισε από το 1939.

3.5 Χρόνοι ανεξαρτησίας



* Συμφωνίες Ζυρίχης – Λονδίνου. Η Κύπρος ανακηρύχθηκε ανεξάρτητο κράτος στις 16 Αυγούστου 1960

Μετά την ανακήρυξη της Κύπρου σε ανεξάρτητο κράτος (1960), η πόλη της Λάρνακας συνέχισε να είναι η διοικητική πρωτεύουσα της επαρχίας Λάρνακας, έδρα της επαρχιακής διοίκησης, των επαρχιακών δικαστηρίων και άλλων υπηρεσιών. Ένα από τα σημαντικότερα έργα που έγιναν κατά την περίοδο μετά την ανεξαρτησία, ήταν η ίδρυση του διυλιστηρίου πετρελαιοειδών στα βόρεια κράσπεδα της πόλης, που άρχισε τη λειτουργία του στις 13.1.1972. Στην ίδια περιοχή βρίσκονται και οι μεγάλες πετρελαιοδεξαμενές που ανήκουν σε διάφορες εταιρίες πετρελαιοειδών.

Ανασταλτικός παράγων στη γενικότερη πρόοδο της Λάρνακας υπήρξε η δημιουργία, από του Τουρκοκυπρίου, ισχυρού τουρκοκυπριακού θύλακα το 1964, μετά την έναρξη της ανταρσίας των Τουρκοκυπρίων (τέλος του 1963 κ.ε). Για μια περίπου δεκαετία, από το 1964 μέχρι το 1974, η πόλη ήταν ουσιαστικά διχοτομημένη, με τους τουρκοκυπρίους αυτοεγκλωβισμένους στο νότιο- νοτιοδυτικό τμήμα της που αποτελεί και την τουρκική συνοικία. Κατά την διάρκεια της τουρκικής στρατιωτικής εισβολής, το καλοκαίρι του 1974, οι ελληνοκυπριακές δυνάμεις κατέλαβαν κι εξουδετέρωσαν τον τουρκοκυπριακό θύλακα της Λάρνακας που περιελάμβανε και το κάστρο της πόλης. Χωρίς όμως να εκδιωχθούν, οι Τουρκοκύπριοι κάτοικοι της Λάρνακας προτίμησαν να εγκαταλείψουν την πόλη το 1975, μαζί με όλο τον τουρκοκυπριακό πληθυσμό των ελευθέρων περιοχών της Κύπρου και να μεταβούν στις κατεχόμενες περιοχές του νησιού, ακολουθώντας τις εντολές της Άγκυρας που

εξυπηρετούσαν τον στόχο του πλήρους διαχωρισμού και της διχοτόμησης. Ωστόσο οι σχέσεις των Ελλήνων και των Τούρκων κατοίκων της Λάρνακας ήσαν γενικά πολύ αρμονικές μέχρι το τέλος του 1963.

Η εκδίωξη, από τα τουρκικά στρατεύματα εισβολής, των χιλιάδων Ελλήνων Κυπρίων από το κατεχόμενο βόρειο τμήμα της Κύπρου, δημιούργησε το τεράστιο προσφυγικό πρόβλημα. Πολλές χιλιάδες πρόσφυγες συνέρευσαν το καλοκαίρι του 1974 στη Λάρνακα και γύρω από την πόλη στήθηκαν αρκετοί πρόχειροι προσφυγικοί οικισμοί με αντίσκηνα και παραπήγματα. Αργότερα κτίστηκαν γύρω από την πόλη οι προσφυγικοί συνοικισμοί, ενώ ο αριθμός Ελληνοκυπρίων προσφύγων εγκαταστάθηκε και στην τουρκική συνοικία της Λάρνακας.

Πέρα όμως από την τραγικότητα των γεγονότων του 1974, υπήρξαν εξαιτίας αυτών και άλλες σημαντικές επιπτώσεις πάνω στην πόλη της Λάρνακας, μερικές από τις οποίες στάθηκαν ευεργετικές για την οικονομική και γενικότερη ανάπτυξή της: Το διεθνές αεροδρόμιο Λευκωσίας έκλεισε και παραμένει έκτοτε αχρησιμοποίητο. Αντικαταστάθηκε από άλλο, το Διεθνές Αεροδρόμιο Λάρνακας, που κατασκευάστηκε στην περιοχή της αλυκής κι άρχισε να λειτουργεί από τις 8.2.1975. Αρχικά λειτούργησε με πρόχειρες εγκαταστάσεις, που βελτιώθηκε σταδιακά αργότερα, και το αεροδρόμιο αυτό αποτελεί σήμερα το κυριότερο της Κύπρου. Αλλά και το λιμάνι της Αμμοχώστου, το σημαντικότερο της Κύπρου, απωλέσθηκε το 1974. Αντικαταστάθηκε ως ένα πολύ μεγάλο βαθμό από το λιμάνι της Λεμεσού, αλλά περισσότερη κίνηση απέκτησε και το λιμάνι της Λάρνακας, που οι εγκαταστάσεις και οι υπηρεσίες του βελτιώθηκαν σημαντικά. Αλλά και η τουριστική βιομηχανία υπέστη ριζικές ανακατατάξεις. Μετά την απώλεια της Αμμοχώστου, της Κερύνειας και άλλων τουριστικών περιοχών του βορείου τμήματος της Κύπρου, το τουριστικό ρεύμα διοχετεύθηκε αναγκαστικά στις ελεύθερες περιοχές του νησιού και κυρίως στις περιοχές Παραλιμνίου – Αγίας Νάπας, Πάφου, Λεμεσού και Λάρνακας. Η επαναδραστηριοποίηση της τουριστικής βιομηχανίας μετά το ισχυρότατο πλήγμα του 1974, σήμαινε και την ανέγερση νέων ξενοδοχειακών μονάδων και άλλων σχετικών εγκαταστάσεων. Στη Λάρνακα, ξενοδοχεία και εγκαταστάσεις ιδρύθηκαν και λειτουργούν κυρίως κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και στις παραθαλάσσιες περιοχές στα βόρεια και στα νότια της πόλης. Τα ξενοδοχεία είναι υπερσύγχρονα και πολυτελή. Έργα υποδομής έγιναν επίσης, όπως η δημιουργία αμμωδών παραλιών. Έτσι, κατά τα τελευταία χρόνια, έχει αλλάξει ριζικά η φυσιογνωμία της πόλης.

4. Η ΛΑΡΝΑΚΑ ΣΗΜΕΡΑ (ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΕΠΑΡΧΙΑ)

Η Λάρνακα σήμερα είναι μια σύγχρονη Ευρωπαϊκή πόλη η οποία αναπτύσσεται διαρκώς και εκσυγχρονίζεται. Σύγχρονα κτήρια κτίζονται διαρκώς χωρίς όμως να

αλλοιώνεται ο ιστορικός χαρακτήρας της πόλης, αφού υπάρχουν αυστηροί πολεοδομικοί νόμοι που τον προστατεύουν.

Πιο κάτω θα αναφερθούν οι σημαντικότεροι αρχαιολογικοί χώροι, εκκλησίες, κτήρια και αξιοθέατα της πόλης, καθώς επίσης και το πώς συνδέεται η πόλη με την επαρχία και τα γύρω χωριά.

4.1 Ιστορικές εκκλησίες

Άγιος Λάζαρος



Η πετρόκτιστη αυτή εκκλησία στο κέντρο της Λάρνακας, στην Πλατεία Αγίου Λαζάρου, είναι το σημαντικότερο Μνημείο της Βυζαντινής Περιόδου που σώζεται στην Κύπρο. Κτίστηκε το 890 μ.Χ από τον Αυτοκράτορα Λέοντα 6^ο το Σοφό επί του Τάφου του Αγίου Λαζάρου του Τετραήμερου, που αναστήθηκε από το θαύμα του φίλου του Ιησού. Λόγω του μένους των Εβραίων εναντίον των πρώτων Χριστιανών, ο Άγιος Λάζαρος διέφυγε από τη γειτονική Βιθυνία στο αρχαίο Κίτιο όπου κρύφτηκε. Σύμφωνα με τον Άγιο Επιφάνιο, Αρχιεπίσκοπο Κύπρου, που έγραψε τον 4^ο αιώνα μ.Χ. ο Άγιος Λάζαρος χειροτονήθηκε πρώτος Επίσκοπος Κιτίου από τους Αποστόλους Παύλο και Βαρνάβα το 45 μ.Χ, όπου παρέμεινε Αρχιεράρχης της Λάρνακας μέχρι το 68μ.Χ. Ο τάφος του τοποθετήθηκε κάτω από το «Ιερό» στις μετέπειτα χριστιανικές εκκλησίες που έκτισαν προς τιμή του οι πιστοί, σύμφωνα με τις παραδόσεις του Χριστιανισμού. Η σημερινή εκκλησία, που είναι Βασιλικού Ρυθμού με τρεις τρούλους, αντικατέστησε προηγούμενη το 890μ.Χ, που πιθανότατα καταστράφηκε σε κάποια αραβική επιδρομή. Το κτίσιμο της νέας εκκλησίας έγινε με εισφορά του Λέοντα 6^{ου} του Σοφού, σε αντάλλαγμα για τη διακομιδή των οστών του Αγίου στην Κωνσταντινούπολη. Μετά τη φραγκική κατάκτηση της Κύπρου το

1191μ.Χ ο ναός έγινε Καθολικός, όμως από ταξιδιώτες μαθαίνουμε ότι ήδη στα μέσα του 15^{ου} αιώνα επιτρέπονταν και ορθόδοξες λειτουργίες. Το 1568 η εκκλησία επιδιορθώθηκε από τους Ενετούς, οι οποίοι πρόσθεσαν και τη Γοτθικού ρυθμού στοά στο νότιο μέρος του ναού. Οι Οθωμανοί κατεδάφισαν το καμπαναριό και τους τρεις τρούλους του ναού, αλλά το 1589 πούλησαν το ναό στους Ορθοδόξους της Λάρνακας αφού δεν είχαν πρόθεση να τον μετατρέψουν σε τέμενος, λόγω του χριστιανικού του κοιμητηρίου. Το 1856 και μετά την αλλαγή της τουρκικής πολιτικής, ανεγέρθηκε ξανά Καμπαναριό στην εκκλησία. Στη Λάρνακα πάντα υπήρχε η πεποίθηση ότι υπήρχαν κάτω από την Αγία Τράπεζα μικρό μέρος των οστών του Αγίου που φυλάχθηκαν εκεί από το 890μ.Χ. Μετά από πυρκαγιά στο ναό το 1972 το Τμήμα Αρχαιοτήτων ανάσκαψε κάτω από την Αγία Τράπεζα, βρήκε τα οστά και σήμερα βρίσκονται σε σκευοφυλάκιο εντός του Ναού και αποτελούν μαζί με την ιστορική Εκκλησία και τον Τάφο του Αγίου ένα από τα ιερότερα προσκυνήματα στην Κύπρο. Αξεπέραστης τέχνης και ομορφιάς είναι επίσης το ξυλόγλυπτο και επιχρυσωμένο τέμπλο του ναού, καθώς και η μεταβυζαντινή Αγιογραφία του, που έγιναν το 1734. Μερικά από τα έπιπλα και άλλες Αγιογραφίες που σώζονται στο Ναό είναι των αρχών του 1600μ.Χ.

Άγιος Γεώργιος ο Μακρής



Αποτελεί ένα εξαιρετικό δείγμα ύστερης Βυζαντινής Αρχιτεκτονικής, το δε μικρό της μέγεθος προσθέτει ακόμη περισσότερο στην ομορφιά της. Κτίστηκε περί το 13^ο αιώνα μ.Χ και αποτελούσε ένα από τους ναούς της μικρής κοινότητας Αγρίνου, σήμερα εντός ορίων Λάρνακας, επί μικρού λόφου στη Λεωφόρο Φανερωμένης. Καταστράφηκε το 1426 κατά την εισβολή των Μαμελούκων της Αιγύπτου, αλλά επιδιορθώθηκε αργότερα κατά το 15^ο αιώνα. Μετατράπηκε σε μοναστήρι κατά τους 18^ο και 19^ο αιώνα μ.Χ. Όμως, τη δεκαετία του 1990 όλες οι προσθήκες κατεδαφίσθηκαν, αποκαλύπτοντας έτσι τη γραφικότερη Βυζαντινή εκκλησία. Εντός του ναού σώζεται τοιχογραφία του Αγίου Γεωργίου. Η επωνυμία «Μακρής» υπονοεί

ότι βρίσκεται μακρύτερα απ' ότι η άλλη εκκλησία του Αγίου που βρίσκεται κοντύτερα στην πόλη και έτσι ονομάζεται «Κοντός».

Άγιος Γεώργιος ο Κοντός



Η εκκλησία αυτή, καθώς και η παρακείμενη μονή κτίστηκαν το 1833, αλλά ιστορικές πηγές αναφέρουν ότι η εκκλησία του Αγίου Γεωργίου Κοντού υπήρχε εκεί από το 15^ο αιώνα. Μερικές από τις εικόνες του ναού έχουν χρονολογία 1685 και άλλες 1695, επιβεβαιώνοντας έτσι ότι ο ναός υπήρχε πολύ πριν το 1833. Η λατρεία του πολεμικού Αγίου των Ρωμαίων και Βυζαντινών έφθασε στην Κύπρο πολύ νωρίς. Πολλοί θεωρούν ότι έφθασε στη Λάρνακα με τη μετακίνηση εδώ Μαδραϊτών φρουρών του Βυζαντίου στο Λίβανο τον 8^ο αιώνα από τον Αυτοκράτορα Ιουστινιανό Β' το Μικρό. Η παράδοση μάλιστα επιβεβαιώνει αυτή τη θεωρία γιατί πιστεύει ότι ο «Άγιος έρχεται με το άλογο του στη Λάρνακα από τη Βηρυτό κάθε Σάββατο, κι αν βρεθείς την ανατολή στο ναό θα δεις τον Άγιο μέσα από την πρωινή ομίχλη βρεγμένο από το ταξίδι του πάνω στη θάλασσα!»

Η λατρεία του Αγίου στη Λάρνακα άρχισε από άλλο ναό, τον οποίο το 1191 οι Φράγκοι μετέτρεψαν σε δική τους Εκκλησία και αργότερα το 1571 οι Τούρκοι στο σημερινό Τέμενος Τούζλα, επί της οδού Επισκόπου Νικομήδειας. Γύρω από το ναό κτίστηκαν το 1922 ωραίες υπόστεγες κατασκευές για να στεγάζουν το μεγάλο πανηγύρι του Αγίου. Τη δεκαετία του 1930 κτίστηκε έξω από το ναό το μνημείο με το οποίο η πόλη τίμησε τον ιστορικό της Δήμαρχο Φίλιο Ζανέτο, ο οποίος όντας Βουλευτής και Δήμαρχος Λάρνακας εξορίστηκε από τους Άγγλους για την Ενωτική του δράση και πέθανε στην εξορία. Ο Δήμαρχος αυτός είναι γνωστός για το φύτεμα των φοινικούδων στον πεζόδρομο της Λάρνακας.

Άγιος Ιωάννης (η παλιά Επισκοπή)



Η εκκλησία του Αγίου Ιωάννη του Προδρόμου είναι γνωστό ότι υπήρχε κατά τη Φραγκική Περίοδο (12^{ος} – 16^{ος} αιώνας). Ήταν η παλιά Επισκοπή της Λάρνακας από την επαναλειτουργία της Επισκοπής Κιτίου το 16^ο μέχρι το 18^ο αιώνα. Οι Λατίνοι κατήργησαν την Επισκοπή Κιτίου, όπως και όλες τις Ορθόδοξες Επισκοπές από το 1200 μέχρι τα πρώτα χρόνια της Τουρκοκρατίας, οπότε οι Έλληνες Ορθόδοξοι επαναλειτούργησαν πιο ελεύθερα τους δικούς τους θρησκευτικούς θεσμούς. Η παρούσα εκκλησία είναι κτίσμα του 1715 και ανακαινίσεις καταγράφηκαν επίσης το 1853. Έγινε γνωστή μετά το 1857 για το μοναδικό κομψό και καλλιτεχνημένο καμπαναριό της, που ξανακτίστηκε εκείνη τη χρονιά. Τα καμπαναριά στην Κύπρο επιτράπηκαν ξανά από τους Οθωμανούς, μετά την ήττα τους στον Κριμαϊκό Πόλεμο το 1856 και το σχετικό όρο των Ρώσων. Η εκκλησία βρίσκεται στην ομώνυμη πλατεία Αγίου Ιωάννη και ανακαινίσθηκε το 2006.

Μητροπολιτικός Ναός Σωτήρος



Ο Μητροπολιτικός Ναός Λάρνακας είναι αφιερωμένος στο Σωτήρα Ιησού και είναι γνωστός σαν Χρυσοσώτηρος. Ιδρύθηκε το 1460, αλλά η Επισκοπή Κιτίου μετακινήθηκε εδώ περί το 1760. Η εκκλησία ανακαινίσθηκε τη δεκαετία του 1854. Ο Επισκοπικός Θρόνος, με θαυμάσια ξυλογλυπτική, είναι του 1783. Στην υπηρεσία της Επισκοπής και του ναού έζησε για πολλά χρόνια ο Εθνικός ποιητής της Κύπρου, Βασίλης Μιχαηλίδης και μια Αγιογραφία του με την Παρθένο Μαρία και το Θείο Βρέφος του 1870, δυτικής τεχνοτροπίας, κοσμεί την εκκλησία. Στα μέσα του 20^{ου} αιώνα κτίσθηκε το σημερινό κτίριο της Επισκοπής, που αντικατέστησε παλαιότερο του 18^{ου} αιώνα. Ακριβώς απέναντι από το ναό βρισκόταν επίσης το σπίτι του μεγάλου λαϊκού ποιητή της Κύπρου, Δημήτρη Λιπέρτη, όπου σήμερα υπάρχει μικρό αναμνηστικό μνημείο. Η Επισκοπή Κιτίου καταργήθηκε από τη Λατινική Εκκλησία κατά τη διάρκεια της Φραγκοκρατίας (1200-1570). Επαναλειτούργησε μετά τα πρώτα χρόνια της Τουρκοκρατίας και περιελάμβανε μέχρι και το 1973 την περιφέρεια Λεμεσού, οπότε και η Λεμεσός έγινε ξεχωριστή Μητροπολιτική περιφέρεια. Η εκκλησία του Σωτήρα βρίσκεται στην Πλατεία Μητροπόλεως επί της οδού Νικοδήμου Μυλωνά, Επισκόπου Κιτίου και ηγέτη της εξέγερσης κατά των Άγγλων του 1931. Ο Επίσκοπος Κιτίου Νικόδημος πέθανε στην εξορία που του επιβλήθηκε από τους Αποικιοκράτες και το μνημείο του βρίσκεται στην Πλατεία έξω από τη Μητρόπολη.

Ο Ναός της Παναγίας της Χρυσοπολίτισσας



Η ίδρυση του Ναού ανάγεται στα Βυζαντινά χρόνια. Πηγή της Επισκοπής Κιτίου αναφέρει την ύπαρξη της κατά τους 12^ο και 13^ο αιώνες μ.Χ. Πηγές του Ελληνικού Κολλεγίου της Ρώμης επιβεβαιώνουν την ονομασία του ναού το 1638. Το 1765 η εκκλησία καταστράφηκε και η επιδιόρθωση έδωσε τη σημερινή της μορφή. Το 1851 έγιναν νέες ανακαινίσεις και η εκκλησία απέκτησε το σημερινό ξυλόγλυπτο, επιχρυσωμένο και εξαιρετικής τέχνης τέμπλο της. Οι περισσότερες Αγιογραφίες και πολλά από τα εκκλησιαστικά έπιπλα του ναού είναι του 16^{ου} ή του 17^{ου} αιώνα. Βρίσκεται στη γωνιά των οδών Αρχιεπισκόπου Κυπριανού και Χρυσοπολιτίσσης επί λόφου που βρίσκεται προϊστορικό νεκροταφείο της πόλης του 13^{ου} – 12^{ου} αιώνα π.Χ. Ο ναός είναι αφιερωμένος στην Παρθένο Μαρία τη Χρυσοπολίτισσα, λόγω των πλούσιων κτερισμάτων σε χρυσά κοσμήματα των προϊστορικών τάφων του λόφου, που έφερε για αυτό το λόγο το τοπωνύμιο Χρυσόπολις. Το πανέμορφο καμπαναριό της είναι του 1857, όπως του Αγίου Λαζάρου και του Αγίου Ιωάννη, και κτίστηκε μετά τη σχετική αλλαγή της τουρκικής στάσης που προήλθε από την ήττα στον πόλεμο της Κριμαίας και το σχετικό όρο που επιβλήθηκε από τους Ρώσους. Ο Ναός ανακαινίστηκε το 2004.

Η Λατινική Εκκλησία «Τέρα Σάντα»



«Τέρα Σάντα» είναι ο ναός της Λατινικής Κοινότητας της Λάρνακας. Ο Φραγκεσκιανός Μοναχός Καλίξτε Μαρτέλ ίδρυσε το ναό και τη μονή το 1596, κυρίως για να φιλοξενεί προσκυνητές από και προς τους Αγίους Τόπους. Το 1724 μια μεγαλύτερη εκκλησία και μονή αντικατέστησαν τα πρώτα κτίσματα. Το 1842 κατεδαφίσθηκαν και αυτά και τη θέση τους κατέλαβε ο σημερινός μεγαλόπρεπος λατινικού ρυθμού ναός, που είναι γνωστός και ως η Παναγία των Χαρίτων. Ο λατινικός τους ρυθμός έχει Αναγεννησιακά και Μπαρόκ στοιχεία και είναι πανέμορφος στο εξωτερικό, καθώς και στο εσωτερικό της εκκλησίας. Είναι επί της οδού Αποστόλου Ματθαίου σε μικρή απόσταση από την εκκλησία της Χρυσοπολίτισσας. Ο Ναός της Τέρα Σάντα και οι ιταλικής καταγωγής μοναχές που τον υπηρετούν έχουν μεγάλη παράδοση σε φιλανθρωπική προσφορά προς την πόλη της Λάρνακας. Από το 1970 λειτουργούν επίσης στέγη ηλικιωμένων που κτίστηκε αφού κατεδαφίστηκε η μονή του 19^{ου} αιώνα.

Η Μονή του Αγίου Ιωσήφ



Γάλλοι μετανάστες στην Κύπρο με επικεφαλής την οικογένεια Κόντε Πριούλι ίδρυσαν τη μονή και την ομώνυμη εκκλησία το 1844.

Με την επιβλητική της Λατινική Αρχιτεκτονική δεσπόζει της πλατείας που παλαιότερα ήταν γνωστή ως Πλατεία Καλογραιών, ενώ σήμερα ονομάζεται Πλατεία Παρίδη προς τιμή του τοπικού ήρωα της ΕΟΚΑ 1955-59.

Οι μοναχές του γαλλικού αυτού μοναστηριού έχουν μακρά φιλανθρωπική δράση, αφού στο μοναστήρι λειτουργούσε νοσοκομείο από την ίδρυση του μέχρι και τη δεκαετία του 1920. Ανεκτίμητες υπηρεσίες πρόσφεραν επίσης στην τοπική κοινωνία με τη λειτουργία δευτεροβάθμιας σχολής θηλέων μέχρι τη δεκαετία του 1980. Η προσφορά του Ιατρού Ειρηναίου Φομπλάντ, αλλά και ιδιαίτερα της αδελφής – νοσοκόμας Σοφί Γκαμπόν αναγνωρίστηκε από τις Αρχές της Λάρνακας, οι οποίες της αφιέρωσαν στο τέλος του 19^{ου} αιώνα ένα μικρό μνημείο που βρίσκεται σήμερα στην είσοδο του ναού και αποτελεί το μοναδικό μνημείο αφιερωμένο σε νοσηλευτή σε ολόκληρο τον ελληνικό χώρο.

Η Παναγία της Φανερωμένης



Αυτή είναι μια μικρή και χαριτωμένη εκκλησία των αρχών του εικοστού αιώνα επί της Λεωφόρου Φανερωμένης, που αντικατέστησε το Μεσαιωνικό ναό. Αφιερωμένη στην Παναγία από τα πρώτα Χριστιανικά χρόνια, αφού κάτω από τον υφιστάμενο ναό υπάρχει κατακόμβη σε μορφή Παλαιοχριστιανικής εκκλησίας και Αγίασμα. Αρχαιολόγοι όμως πιστεύουν ότι η σπηλιά αποτελεί Βασιλικό Μυκηναϊκό Τάφο της προϊστορικής εποχής της πόλης και το Αγίασμα προέρχεται από το δίκτυο του Ρωμαϊκού Υδραγωγείου της πόλης.

Σήμερα για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της όλο και μεγαλύτερης κοινότητας της περιοχής, κτίστηκε ο νέος ναός της Παναγίας Φανερωμένης, που βρίσκεται δίπλα από

τον παλιό. Η Παναγία της Φανερωμένης θεωρείτο θαυματουργή και φανερωνόταν στους πιστούς.

Άλλοι χώροι Λατρείας

Στη Λάρνακα έχεις τη δυνατότητα να δοξάσεις το Θεό, είτε είσαι Χριστιανός, είτε Μουσουλμάνος, Αγγλικανός, Προτεστάντης, Καθολικός, Αρμένης ή Ορθόδοξος. Υπάρχει λοιπόν αγγλικανική εκκλησία αφιερωμένη στην Αγία Ελένη (τηλ 24622337), αρμενική αφιερωμένη στον Άγιο Στέφανο (τηλ. 24654435), ευαγγελική (τήλ 24657057, 24652331), καθολική της Τέρα Σάντα (τηλ. 24652858) και γαλλική αφιερωμένη στον Άγιο Ιωσήφ, που λειτουργούν κανονικά.

Οι πολυάριθμες Ορθόδοξες εκκλησίες έχουν κυριακάτικες λειτουργίες που αρχίζουν γύρω στις 8.30 π.μ και εσπερινούς σε καθημερινή βάση. Οι Μουσουλμάνοι μπορούν να ασκήσουν τα θρησκευτικά τους καθήκοντα ανά πάσα στιγμή στο τέμενος Μπεγιούκ στην οδό Άγκυρας απέναντί από το Κάστρο της πόλης.

4.2 Μουσεία στο Κέντρο

Μουσείο Πιερίδη – Ομίλου Λαϊκής



Στη Ζήνωνος Κιτιέως Νο.4, το Μουσείο Πιερίδη εκθέτει μια συναρπαστική συλλογή αρχαίας τέχνης, που καλύπτει 9 χιλιάδες χρόνια Κυπριακής Ιστορίας. Η συλλογή αυτή αποκτήθηκε από τα μέλη της οικογένειας Πιερίδη σε μια περίοδο πέντε γενεών που αρχίζει το 1839. Η διάσημη οικογένεια Πιερίδη της Λάρνακας στεγάστηκε το 1825 σε ένα πολυτελές αρχοντικό το οποίο σήμερα φιλοξενεί το Μουσείο. Οι συλλογές καλύπτουν σπανιότατης και μοναδικής αξίας εκθέματα της νεολιθικής και χαλκολιθικής περιόδου, της Χαλκοκρατίας, της Μυκηναϊκής και Αρχαίας εποχής, της Κλασικής, Ελληνιστικής, Ρωμαϊκής και Βυζαντινής περιόδου.

Η Φραγκοκρατία και η Τουρκοκρατία δεν απουσιάζουν, αλλά τα εκθέματα προϊστορικής κεραμικής, ρωμαϊκού γυαλιού και βυζαντινής εμφιαλωμένης κεραμικής είναι αξεπέραστα, αφού τα τελευταία κοσμούνται με την πρώτη μορφή αφηρημένης ζωγραφικής του σύγχρονου κόσμου.

Επαρχιακό Μουσείο Λάρνακας



Το κρατικό αρχαιολογικό Μουσείο Λάρνακας βρίσκεται στην πλατεία Παρίδη (πρώην Καλογραιών). Φιλοξενεί αποκλειστικά αρχαιολογικές συλλογές αντικειμένων που βρέθηκαν κατά τις ανασκαφές στη Λάρνακα και την επαρχία της. Τα πλούσια εκθέματα του Μουσείου καλύπτουν τη Νεολιθική μέχρι τη Ρωμαϊκή Εποχή. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν τα ευρήματα της Μυκηναϊκής Περιόδου, καθώς και τα πολλά ντόπια αλλά και εισηγμένης κατασκευής εκθέματα που βρέθηκαν στους αρχαιολογικούς χώρους της Λάρνακας. Πολλές βέβαια από τις σημαντικές αρχαιότητες της Λάρνακας εκτίθενται στο Μουσείο Λευκωσίας. Αντικείμενα στο Μουσείο αυτό αντιπροσωπεύουν τους πολιτισμούς των Φαραώ, των Ασσυρίων, των Φοινίκων και των Περσών, που άφησαν το στίγμα τους στο νησί σαν άποικοι ή κατακτητές.

Μουσείο Παλαιοντολογίας και Θαλάσσιας Ζωής



Επί της πλατείας Ευρώπης και εντός των ανακαινισμένων αποθηκών του αποικιοκρατικού λιμένος της πόλης στεγάζεται το Παλαιοντολογικό Μουσείο Τορναρίτη – Πιερίδη. Είναι το μοναδικό μουσείο στο είδος του σ' ολόκληρο το νησί και φιλοξενεί συλλογές από απολιθώματα που καλύπτουν 500 εκατομμύρια χρόνια ζωής στον πλανήτη. Ανάμεσα στα περίεργα και σπάνια εκθέματα είναι και οστά των νάνων ελεφάντων και ιπποποτάμων της Κύπρου που εξολοθρεύτηκαν από τους πρώτους άγριους κατοίκους του νησιού περί την 10^η χιλιετηρίδα π.Χ.

Ιστορικό Αρχείο – Μουσείο Λάρνακας

Το Δημοτικό αυτό Μουσείο στεγάζεται στο ανακαινισμένο σπίτι – γραφείο του πρώτου Άγγλου αρχιτελώνη και λιμενάρχη Λάρνακας, στην πλατεία Ευρώπης. Στο ισόγειο βρίσκεται το Μουσείο με τα ενθυμήματα της πόλης με έμφαση στην Αγγλοκρατία – Τουρκοκρατία όπου μια τεράστια συλλογή παλιών φωτογραφιών της πόλης αυτών των περιόδων εκτίθεται στους τοίχους αρχίζοντας από το 1850. Η αδιάκοπη ζωή της πόλης υπενθυμίζεται με τη συλλογή των νομισμάτων του αρχαίου νομισματοκοπείου του Βασιλείου του Κιτίου, που αποτελούν με το φωτογραφικό υλικό μερικά από τα πιο ενδιαφέροντα εκθέματα. Στο δεύτερο όροφο στεγάζεται το Ιστορικό Αρχείο της Λάρνακας, όπου φυλάσσονται παλιές εκδόσεις, οι πρώτες εφημερίδες της Κύπρου που εκδίδονταν στη Λάρνακα, καθώς και αρχεία των Αποικιοκρατικών Υπηρεσιών της πόλης, αλλά και πολλά ντοκουμέντα. Το Αρχείο της πόλης είναι ανοικτό μόνο για ερευνητές επί τόπου για την προστασία του Αρχείου.

Το Μεσαιωνικό Μουσείο



Βρίσκεται στο δεύτερο όροφο του Κάστρου Λάρνακας στο τέλος της Παραλιακής Λεωφόρου με τις Φοινικούδες (Λεωφ. Αθηνών). Οι συλλογές του περιλαμβάνουν εκθέματα από την πρώτη Χριστιανική Περίοδο, δηλαδή 4^ο -7^ο αιώνα μ.Χ., Βυζαντινά αντικείμενα και τέχνη από τον 11^ο-16^ο αιώνα, καθώς και Μεσαιωνική κεραμική από το 12^ο-18^ο αιώνα. Πολεμικά κράνη και Βενετσιάνικα σπαθιά του 15^{ου}-16^{ου} αιώνα, καθώς και αντικείμενα καθημερινής χρήσης της Οθωμανικής Περιόδου, 18^{ος} -19^{ος} αιώνες. Στην ανοικτή αυλή του Κάστρου εκτίθενται κανόνια της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας. Στην αυλή λειτουργεί επίσης το καλοκαίρι κηποθέατρο 600 θέσεων.

Εκκλησιαστικό Μουσείο Αγίου Λαζάρου



Σε ένα από τα πίσω παλαιά κτίρια του περιβόλου του ναού του Αγίου Λαζάρου φιλοξενείται το Μουσείο που εκθέτει τους Εκκλησιαστικούς θησαυρούς του ναού, αλλά και της Μητροπόλεως Κιτίου. Ανάμεσα στα εκθέματα είναι Βυζαντινές εικόνες, παλιά Ευαγγέλια, Εκκλησιαστικοί Σταυροί και άλλα θρησκευτικά αντικείμενα, καθώς και μια σπανιότατη γλυπτή μαρμάρινη κολυμβήθρα παλαιοχριστιανικής εποχής

Δημοτικό Μουσείο Φυσικής Ιστορίας



Βρίσκεται σε κτίριο εντός του Δημοτικού Κήπου Λάρνακας επί της Λεωφόρου Αυξεντίου.

Εκθέτει συλλογές από κυπριακά ερπετά, έντομα, πουλιά και άλλα μοναδικά ζώα του νησιού, όπως τα αγρινά. Διαθέτει πλούσιες συλλογές από απολιθώματα, άλλα σπάνια πετρώματα,, υδρόβια είδη, ενδημικά φυτά της Κύπρου και του εξωτερικού. Μεγάλο ενδιαφέρον προκαλεί η συλλογή εντόμων της Κύπρου, που θεωρείται από τις πληρέστερες στο είδος της.

Δημοτική Πινακοθήκη Λάρνακας



Στεγάζεται στις 3 από τις 5 ανακαινισμένες αποθήκες του αποικιοκρατικού τελωνείου της Λάρνακας, επί της Πλατείας Ευρώπης. Φιλοξενεί τη συλλογή Ζωγραφικής του Δήμου Λάρνακας που περιλαμβάνει σπανιότατα έργα Κυπρίων ζωγράφων του τελευταίου αιώνα.

Η συλλογή αυτή εκτίθεται 2 φορές το χρόνο ενώ το υπόλοιπο έτος φιλοξενεί σπουδαίες μνημειακές εικαστικές εκθέσεις από την Κύπρο, την Ελλάδα και αλλού

4.3 Αρχαιολογικοί Χώροι

Αρχαίο Κίτιο (2000-700π.Χ)



Ο αρχαιολογικός αυτός χώρος στο τέρμα της οδού Πασικράτους είναι ο πρώτος που ανάσκαψε το Κυπριακό Τμήμα Αρχαιοτήτων μετά την Ανεξαρτησία το 1960. Εδώ χρονολογήθηκε επιστημονικά ότι ο αποικισμός των Μυκηναίων Ελλήνων στη Λάρνακα και Κύπρο έγινε το 13^ο αιώνα και των Φοινίκων τον 9^ο αιώνα π.Χ. Αυτός είναι ο λατρευτικός χώρος του αρχαίου Κιτίου όπου οι αρχαιότεροι ναοί ανήκουν στον προ- Ελληνικό πληθυσμό της πόλης και είναι στα Αιγυπτιακά πρότυπα της 18^{ης} Δυναστείας των Φαραώ. Οι ναοί αυτοί είναι παλαιότεροι των Μυκηναϊκών ναών. Εδώ αποκαλύφθηκε μέρος των Κυκλώπειων τειχών της πόλης καθώς και η ιστορία της μεταλλουργίας χαλκού στην προϊστορική εποχή. Ο αρχαιολογικός χώρος είναι ανοικτός και επισκέψιμος σε καθημερινή βάση κατά τις εργάσιμες ώρες. Τα πιο ενδιαφέροντα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα στο χώρο είναι αυτά του ναού της Αφροδίτης – Αστάρτης, που κτίστηκε από τους ίδιους Φοινίκες μαστόρους και αρχιτέκτονες, που την ίδια εποχή έκτισαν και το ναό του Σολομώντος στην Ιερουσαλήμ (9^{ος} αιώνας π.Χ).

Προϊστορικός Οικισμός στα Χαλά Σουλτάν Τεκέ
(2000-1000π.Χ)



Η μεγαλύτερη προϊστορική πόλη της Κύπρου αποκαλύφθηκε από σουηδική αρχαιολογική αποστολή στον ευρύτερο χώρο του Χαλά Σουλτάν Τεκέ στις ακτές της κεντρικής αλυκής. Η ανακάλυψη έγινε ενωρίς τη δεκαετία του 1970 και οι ανασκαφές διήρκεσαν μέχρι τη δεκαετία του 1990. Η προϊστορική πόλη είχε προστατευμένο λιμένα εντός της κεντρικής αλυκής, αφού τότε ήταν ανοικτή προς τη θάλασσα. Η πόλη άνθισε από το 1700 μέχρι περίπου το 1000π.Χ με εμπορικές ανταλλαγές με

όλους τους γνωστούς πολιτισμούς της περιοχής. Τα πλούσια ευρήματα εκτίθενται στο Κυπριακό Μουσείο στη Λευκωσία, καθώς και στο Επαρχιακό Μουσείο Λάρνακας.

Ο χώρος διαθέτει διάφορα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα ανάμεσα τους πετρόκτιστα ιδιωτικά πηγάδια, λουτρά και αφοδευτήρια μέσα στο σπίτια αποδεικνύοντας έτσι προχωρημένο πολιτισμό. Επισκέψεις στο χώρο επιτρέπονται μόνο με την άδεια του Τμήματος Αρχαιοτήτων.

Η Παμπούλα – Το Αρχαίο Λιμάνι (700π.Χ – 300μ.Χ)



Ακριβώς πίσω από το Επαρχιακό Αρχαιολογικό Μουσείο ανάμεσα στις οδούς Κιλκίς και Κίμωνος βρίσκεται ο αρχαιολογικός χώρος της Παμπούλας. Οι ανασκαφές στο χώρο αυτό άρχισαν τη δεκαετία του 1930 από σουηδική αρχαιολογική αποστολή με επικεφαλής τον Έϊναρ Γκέρστατ, που ανακάλυψε κατ' αρχάς τους ναούς του Ηρακλή- προστάτη της πόλης – και της Αφροδίτης. Ευρήματα αυτής της περιόδου εξήχθησαν νόμιμα και βρίσκονται στο Μεσογειακό Μουσείο της Στοκχόλμης. Συνέχεια στις ανασκαφές του χώρου έδωσε το 1975 η γαλλική αρχαιολογική

αποστολή με επίκεφαλής την Μαργκαρίτ Γιόν, που ανασκάπτει μέχρι σήμερα αφού οι ανακαλύψεις εδώ ήταν μεγάλες και σημαντικές. Η φοβερότερη αποκάλυψη ήταν ο ανέπαφος αρχαίος λιμένας του αρχαίου Βασιλείου των Αρχαϊκών και Κλασικών χρόνων, αυτόν που αναφέρει ο Στράβων, που έγραψε τον 1^ο αιώνα μ.Χ.

Οι εγκαταστάσεις του λιμένα διασώζονται στην καλύτερη κατάσταση από οποιονδήποτε άλλο διασωζόμενο αρχαίο λιμάνι στον κόσμο. Οι επισκέψεις στο χώρο γίνονται μόνο μετά από σχετική άδεια του υπευθύνου του Επαρχιακού Μουσείου Λάρνακας.

Το Κάστρο Λάρνακας



Στο τέρμα της Λεωφόρου Αθηνών (Φοινικούδες) προβάλλει το Κάστρο Λάρνακας. Οι Βυζαντινοί θεμελίωσαν εδώ ένα πρώτο οχυρό το 12^ο αιώνα που αναφέρεται από Βυζαντινές πηγές σχετικά με τα γεγονότα του σφετερισμού της Βυζαντινής Εξουσίας στην Κύπρο το 1186μ.Χ. από τον Ισαάκιο Κομνηνό. Μια άλλη γραπτή μαρτυρία του 14^{ου} αιώνα, που αναφέρεται στο Κάστρο είναι του μεσαιωνικού χρονογράφου Φλώρου Βουστρώνιου. Λέει ότι στα χρόνια του Βασιλιά των Λουζινιάν Ιακώβου του

Α' (1382-1398) το κάστρο αναβαθμίστηκε για να μπορεί να φιλοξενεί μεγαλύτερη φρουρά και να προστατεύει καλύτερα το λιμένα Λάρνακας.

Αυτή είναι η αρχή της περιόδου της κατάληψης από τους Γενουάτες του λιμένος Αμμοχώστου που υποχρέωσε τους Λουζινιάν να αναβαθμίσουν τη Λάρνακα για τις λιμενικές ανάγκες του Βασιλείου. Οι Ενετοί το 1570 δυναμίτισαν το κάστρο για να αποτρέψουν τη χρήση του από τις δυνάμεις των Οθωμανών. Τουρκικές πηγές του 18^{ου} αιώνα αναφέρουν ότι το Κάστρο κτίστηκε το 1625, παρά το γεγονός ότι από το 1570 υπήρχε σ' αυτό τουρκική φρουρά. Η σημερινή του μορφή είναι αυτή των επιδιορθώσεων του 1625.

Οι Άγγλοι το χρησιμοποιούσαν ως αστυνομικό σταθμό και φυλακές απ' όπου γίνονταν και οι εκτελέσεις των εγκληματιών θανατοποινιτών. Σήμερα φιλοξενεί το Μεσαιωνικό Μουσείο και κηποθέατρο 600 θέσεων.

4.4 Αξιοθέατα

Αλυκές Λάρνακας



Ο πρώτος χώρος μεγάλου ενδιαφέροντος που συναντά ο επισκέπτης με την άφιξη του στο αεροδρόμιο Λάρνακας είναι το σύμπλεγμα των Αλυκών Λάρνακας. Το παρελθόν του χώρου ως ενός υγροβιότοπου τοποθετείται στα 3-5 εκατομμύρια χρόνια, από τα απολιθώματα που υπάρχουν στους λόφους της περιοχής.

Η κεντρική αλυκή κατά την προϊστορική εποχή ήταν ένας μικρός κόλπος ανοικτός προς τη θάλασσα. Από το 1700π.Χ είναι ένα ασφαλές λιμάνι για τους πρώιμους θαλασσοπόρους και τους κατοίκους της μεγάλης προϊστορικής πόλης κοντά στο Χαλά Σουλτάν Τεκέ, που εγκαταλείφτηκε από τους κατοίκους της περί το 1050π.Χ λόγω μεγάλης φυσικής καταστροφής ή και του κλεισίματος του φυσικού λιμένα λόγω προσχώσεων. Οι προσχώσεις διαμόρφωσαν από τότε την κεντρική αλυκή όπως την ξέρουμε σήμερα. Οι ανασκαφές απόδειξαν ότι αυτό ήταν το πρώτο φυσικό λιμάνι της Κύπρου που υποβοήθησε τις εμπορικές ανταλλαγές της Κύπρου με όλους τους

μεγάλους πολιτισμούς της περιοχής. Οι εμπορικές υπερπόντιες ανταλλαγές της εποχής περιελάμβαναν περιζήτητα εμπορεύματα όπως το χαλκό, που παραγόταν εδώ, αλλά και το ακριβό αλάτι που πάντα υπήρχε λόγω μεγάλου γεωλογικού αποθέματος και δεν παραγόταν από την αλμύρα της θάλασσας.

Η εκμετάλλευση του άλατος των αλυκών γινόταν μέχρι πρόσφατα και έχουμε πολλές μαρτυρίες της διαχρονικής του εξόρυξης από συγγραφείς των Ελληνιστικών, Ρωμαϊκών, Μεσαιωνικών και Οθωμανικών χρόνων, που αναφέρουν επίσης την εξαιρετική του ποιότητα και το μεγάλο εισόδημα που άφηνε στον τόπο.

Το πιο ενδιαφέρον όμως σχετικά με τις αλυκές είναι η παρουσία δεκάδων ειδών μεταναστευτικών πουλιών κατά τη χειμερινή περίοδο. Φλαμίνγκο, πάπιες, ζαρζέλια, κύκνοι και πολλά άλλα φτερωτά συνωστίζονται κάθε χρόνο στα νερά του φιλικού υγροβιότοπου καθιστώντας τον πλουσιότατο σε κυνήγι.

Η κατάσταση αυτή ίσχυε κατά την αρχαιότητα και στις ακτές της αλυκής λατρευόταν σε μεγαλόπρεπο ναό η Άρτεμις Παραλία, θεά του κυνηγιού. Το πανέμορφο άγαλμα της θεάς βρέθηκε στο ναό της το 1877 και εξάχθηκε παράνομα στο Μουσείο Αρχαίας Τέχνης της Βιέννης.

Το κυνήγι δεν επιτρέπεται πια, αλλά η παρακολούθηση των φτερωτών ειδών, ο περίπατος στην ενδιαφέρουσα οικολογία του χώρου και η απόλαυση του κατακόκκινου ηλιοβασιλέματος των αλυκών συστήνεται ανεπιφύλακτα, πάνω στο υφιστάμενο μονοπάτι της φύσης. Οι αλυκές Λάρνακας είναι ένα σύμπλεγμα από 4 λίμνες, η κάθε μια με διαφορετικό μοναδικό οικοσύστημα που προστατεύεται δια νόμου από την Επιτροπή Προστασίας των Αλυκών Λάρνακας και από τη διεθνή σύμβαση Ραμσάρ.

Η Παραλία των Φοινικούδων



Μια από τις πιο ξεχωριστές παραλίες αναψυχής και ψυχαγωγίας στην Κύπρο είναι η Παραλία των Φοινικούδων στη Λάρνακα. Επίσημα, η Λεωφόρος, Αθηνών, κατά

μήκος μιας δημοφιλούς αμμώδους παραλίας που φιλοξενεί από το 1920 μια σειρά από χαρακτηριστικά φοινικόδεντρα, αποτελεί το πολυάσχολο και δημοφιλές αστικό και ιστορικό κέντρο της Λάρνακας. Ο χώρος αυτός φιλοξενεί ωραία ξενοδοχεία, εστιατόρια, καφέ, μπιραρίες, νυκτερινά κλαπς, μεγάλη κοσμοσυρροή σε εξαιρετικές συνθήκες ασφάλειας και φιλικότητας, καλοκαίρι, χειμώνα, άνοιξη και φθινόπωρο. Οι λάτρεις της θάλασσας και οι κολυμβητές αναμιγνύονται με τους τουρίστες και τους ντόπιους απολαμβάνοντας ωραία ποτά, το εξαιρετικό φαγητό και την αναψυχή που προσφέρουν τα κέντρα διασκέδασης, οι περίπατοι στην αμμουδιά ή την αποβάθρα. Για την ευχάριστη αυτή διαρρύθμιση ευθύνεται ο διάσημος πολεοδόμος Άγγελος Δημητρίου που σχεδίασε την περιοχή τη δεκαετία του 1990. Ο νέος αυτός δημοτικός σχεδιασμός αντικατέστησε την προηγούμενη κατάσταση για την οποία ευθύνεται ο ιστορικός Δήμαρχος της Λάρνακας Φίλιος Ζανέττος, που ταυτόχρονα φύτεψε τα διάσημα φοινικόδεντρα της Λάρνακας τη δεκαετία του 1920.

Πλατεία Ευρώπης



Στην αρχή της Λεωφόρου Αθηνών βρίσκεται η Πλατεία Ευρώπης. Φιλοξενεί τα πρώτα αποικιοκρατικά κτίρια που έκτισαν οι Άγγλοι το 1878, πρώτο χρόνο της άφιξης τους στο νησί. Αφού η Λάρνακα ήταν τότε το κύριο λιμάνι και αστικό κέντρο της Κύπρου, οι Άγγλοι άρχισαν απ' εδώ το πρόγραμμα στέγασης των υπηρεσιών τους και έκτισαν άμεσα Διοικητήριο, αποθήκες τελωνείου και γραφεία του αρχιτελώνη και λιμενάρχη της Λάρνακας.

Τα κτίρια που στέγασαν τις εν λόγω υπηρεσίες ανακαινίσθηκαν από το Δήμο Λάρνακας και φιλοξενούν τώρα τη Δημοτική Πινακοθήκη, το Μουσείο Παλαιοντολογίας, το Ιστορικό Μουσείο της πόλης και τις Πολιτιστικές Υπηρεσίες του Δήμου Λάρνακας. Η ανάπλαση των Αποθηκών του Αποικιοκρατικού Τελωνείου κέρδισε το 1996 το σχετικό βραβείο της Γιουρόπα Νόστρα. Το γλυπτό «Γλάροι εν

Πτήση» μέσα σε ωραίο συντριβάνι, δεσπόζει της πλατείας, φιλοτεγήθηκε από τον καλλιτέχνη Παπαγιάννη και τοποθετήθηκε επίσης το 1996. Την ίδια χρονιά το Δημοτικό Συμβούλιο Λάρνακας της έδωσε την ονομασία Πλατεία Ευρώπης για να τιμήσει την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Μαρίνα και η Αποβάθρα



Απέναντι από την Πλατεία Ευρώπης και τα Αποικιοκρατικά κτίρια της βρίσκεται η είσοδος της Μαρίνας Λάρνακας, με 600 θέσεις σκαφών, κατασκευασμένης γύρω από την αποβάθρα που έκτισαν οι Άγγλοι το 1879 για να εξυπηρετήσει ευκολότερα τις φορτοεκφορτώσεις από το αγκυροβόλιο.

Ο περίπατος στην αποβάθρα έγινε μια παραδοσιακή κοινωνική δραστηριότητα των Λαρνακέων μέχρι σήμερα και συνιστάται σε όλους. Όλες οι οργανωμένες μίνι κρουαζιέρες ξεκινούν απ' εδώ και έχουν προορισμό τον κόλπο Λάρνακας, την Αγία Νάπα, τον Πρωταρά. Υπάρχει δυνατότητα να επιλέξεις σκάφος με γυάλινο πάτωμα για να ευχαριστηθείς το βυθό ή να πάρεις δικό σου ταχύπλοο ή άλλο σκάφος για την ολόημερη κρουαζιέρα που μπορείς να προγραμματίσεις σύμφωνα με δική σου επιλογή. Μπορείς ακόμη να αγοράσεις κρουαζιέρα με υποβρύχιο στον κόλπο Λάρνακας για να δεις τα πασίγνωστα μικρά ή μεγαλύτερα ναυάγια του κόλπου, ανάμεσα τους αυτό του Ζηνοβία, που λόγω της θαλάσσιας ζωής που αναπτύχθηκε εκεί είναι ένα από τα καλύτερα στον κόσμο.

Η Πλατεία Κίμωνος και η Εξέδρα της Παραλίας



Βρίσκεται στο μέσο της Λεωφόρου Αθηνών και ονομάστηκε έτσι προς τιμή του Αθηναίου Στρατηγού Κίμωνος, που τον 5^ο αιώνα π.Χ ήλθε εδώ με 200 τριήρης για να ελευθερώσει την Κύπρο από τον Περσικό ζυγό. Πολιόρκησε το αρχαίο Κίτιο (Λάρνακα), αφού ήταν τότε το προπύργιο των Περσών και κατανίκησε τον περσικό στόλο στην ανοικτή θάλασσα.

Πέθανε, όμως πριν από την τελική νίκη και έτσι έμεινε στην Ιστορία σαν ο Στρατηγός που και «Νεκρός Ενίκα». Οι σύντροφοι του τον έθαψαν, σύμφωνα με τον Ιστορικό Πλούταρχο, στη Λάρνακα. Οι κάτοικοι της Λάρνακας τον τιμούσαν από τότε. Τη δεκαετία του 1920 τοποθετήθηκε η προτομή του που είναι έργο Αθηναίου γλύπτη. Δίπλα από την προτομή του Κίμωνος βρίσκεται η εξέδρα της παραλίας, που τοποθετήθηκε από το Δήμο Λάρνακας για να εξυπηρετήσει τα ελεύθερα υπαίθρια πολιτιστικά του προγράμματα, που γίνονται κυρίως το καλοκαίρι. Το πιο γνωστό γεγονός που γιορτάζεται εδώ είναι ο Κατακλυσμός, που είναι μια λαϊκή γιορτή από τα βάθη της αρχαιότητας. Συμπίπτει με την Πεντηκοστή και είναι συνήθως ενωρίς τον Ιούνιο. Κατά το τριήμερο του Κατακλυσμού εκατοντάδες χιλιάδες κόσμου συρρέουν στη Λάρνακα απ' όλη την Κύπρο.

Δημοτικό Θέατρο, Βιβλιοθήκη και Παιδικός Κήπος



Σε ένα μεγάλο αστικό τρίγωνο μεταξύ των οδών Αυξεντίου, Κιούππη και Πιερίδη βρίσκονται το Δημοτικό Θέατρο, η Δημοτική Βιβλιοθήκη, ο Δημόσιος Παιδικός Κήπος, ένα πάρκο με διάφορα είδη σπάνιων πουλιών και το Δημοτικό Μουσείο Φυσικής Ιστορίας. Ο Παιδικός Κήπος με τη μεγάλη συλλογή παιχνιδιών που διαθέτει είναι πόλος έλξης για τα παιδιά μικρών ηλικιών με τους γονείς τους. Η χρήση τους είναι δωρεάν, όπως και ο δανεισμός βιβλίων από το δανειστικό τμήμα της Δημοτικής Βιβλιοθήκης, που βρίσκεται σε μικρή απόσταση και που διαθέτει επίσης Κυπρολογικό Τμήμα με εξειδίκευση σε θέματα που αφορούν την πόλη, την Ιστορία, την Αρχαιολογία της, καθώς και μεγάλο τμήμα σύγχρονης Ελληνικής Λογοτεχνίας. Το Δημοτικό Θέατρο έχει καθημερινά σχεδόν νυκτερινά προγράμματα θεάτρου και άλλης πολυδιάστατης πολιτιστικής ζωής. Μπροστά από τη Βιβλιοθήκη βρίσκεται το άγαλμα της Ελευθερίας, ενώ μπροστά από το Δημοτικό Θέατρο το έργο «Σάλπισμα της Ειρήνης» του Έλληνα γλύπτη Νικόλα.

Ζήνων ο Κιτιεύς



Ο ιδρυτής της Στωϊκής Φιλοσοφίας Ζήνων ο Κιτιεύς είναι ο σημαντικότερος άνθρωπος του πνεύματος, της διανόησης και των γραμμάτων που γέννησε ποτέ η Κύπρος. Γεννήθηκε στο αρχαίο Κίτιο το 335π.Χ. Ο πατέρας του Μνασέας ήταν έμπορος κόκκινων βαφών από τοπική πορφύρα (όστρακα μιούρεχ- πορφύρα) που αφθονούν στον κόλπο Λάρνακας. Από μικρής ηλικίας ο Ζήνων γνώρισε το Σωκράτη και τον Πλάτωνα από συγγράμματα που του έφερνε ο πατέρας του από την Αθήνα.

Ακολούθησε το επάγγελμα του πατέρα του, αλλά σε ένα από τα ταξίδια του ναυάγησε έξω από τον Πειραιά. Από τότε αφιερώθηκε στη φιλοσοφία και έλεγε με παρηρησία ότι «καλοταξίδεψε από τότε που ναυάγησε» (νυν ευπλόικα ότε νεναυάγηκα» εννοώντας βέβαια, το πνευματικό του ταξίδι στη διανόηση, που τον κατέστησε το δημοφιλέστερο φιλόσοφο της αρχαιότητας ανάμεσα στους Έλληνες, αλλά και τους Ρωμαίους μέχρι την επικράτηση του Χριστιανισμού το 326μ.Χ.

Ο Ζήνων είναι ένας από τους λίγους φιλόσοφους που η Αθήνα τίμησε, ενώ βρισκόταν ακόμη εν ζωή! Οι μεγαλύτερες τιμές ήταν η παράδοση του χρυσού κλειδιού της Αθήνας και η αναγόρευση του σε Αθηναίο πολίτη. Η τελευταία αυτή τιμή δεν έγινε ποτέ αποδεκτή από τον Ζήωνα, γιατί όπως είπε ήταν πολύ περήφανος για την γενέτειρα του Λάρνακα- Κίτιον, παραμένοντας πάντα Ζήνων Κιτιεύς. Η γενέτειρά του τον τίμησε με ορειχάλκινη προτομή μετά το θάνατό του, αλλά αυτή κλάπηκε από τους Ρωμαίους τη χρονιά της κατάληψης (58π.Χ), όπως μαρτυρεί ο Ιστορικός Δίον Κάσιος. Η Μαρμάρινη προτομή του Ζήωνα στη Λεωφόρο Αυξεντίου είναι δωρεά της γνωστής οικογένειας Πιερίδη και τοποθετήθηκε τη δεκαετία του 1930. Ένα ορειχάλκινο άγαλμα του Ζήωνα τοποθετήθηκε στην Πλατεία Ευρώπης το 2005 και είναι δωρεά του Ροταριανού Ομίλου Λάρνακας. Φιλοτεχνήθηκε από τον Κύπριο γλύπτη Κίκη Πάτσαλο.

Η Οδός Πιγιαλέ Πασά και το Ψαρολίμανο



Η παραλιακή αυτή οδός μετά το Κάστρο Λάρνακας υπήρξε το κέντρο της Σκάλας (Λιμανιού) κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας. Είναι κατά το 19^ο αιώνα που η πόλη επεκτάθηκε προς την κατεύθυνση της Λεωφόρου Αθηνών. Η οδός αυτή πήρε τ' όνομα της από τον Τούρκο Ναύαρχο της κατάληψης του 1571 και είναι γνωστή για τα κύματα της στη μια πλευρά, την παραδοσιακή Οθωμανική αρχιτεκτονική της και τα εστιατόρια της με ψάρι και ωραίους μεζέδες στην άλλη. Η οδός επεκτείνεται μέχρι το ψαρολίμανο και την παραλία Μακένζυ, που τελειώνει στα σύνορα του αεροδρομίου. Ο περίπατος στην πόλη ενδότερα της οδού Πιγιαλέ σε φέρνει αντιμέτωπο με τα στενά δρομάκια άλλων εποχών και σου δίνει μια γεύση του 18^{ου} αιώνα στην πόλη.

Το ψαρολίμανο είναι πόλος έλξης, αφού πέρα από το χρώμα και την ομορφιά που δίνουν οι ψαρόβαρκες και το λιμανάκι, στο χώρο, λειτουργεί εκεί κάθε πρωί ψαραγορά

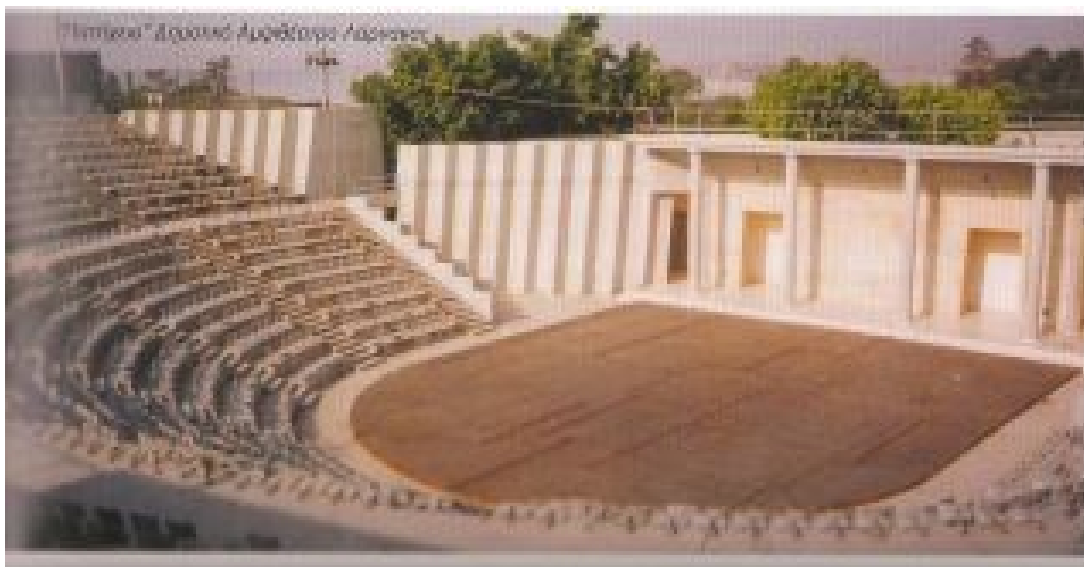
Παραδοσιακή Λαϊκή Γειτονιά



Η γειτονιά της πόλης μεταξύ των οδών Διονυσίου και Λυσιώτη έχει αναπτυχθεί από το Δήμο Λάρνακας τη δεκαετία του 1980 για να αποτελέσει παράδειγμα Παραδοσιακής Λαϊκής Γειτονιάς του προηγούμενου αιώνα στην πόλη. Η αισθητική επιτυχία της προσπάθειας είναι μεγάλη. Το αποτέλεσμα ήταν η γειτονιά να επεκταθεί σ' ολόκληρο το τετράγωνο από επιχειρηματίες και να αποτελεί σήμερα άλλο ένα μικρό πολυσύχναστο κέντρο αναψυχής και ψυχαγωγίας στην πόλη, που αξίζει να το επισκεφθεί κάποιος, ιδιαίτερα το βράδυ για ποτά ή για ένα ωραίο δείπνο.

Η γειτονιά χαρακτηρίζεται από την Κυπριακή Αρχιτεκτονική των περασμένων αιώνων.

Πατίχειο Αμφιθέατρο και Πάρκο



Η κύρια είσοδος στο καλοκαιρινό αμφιθέατρο της πόλης βρίσκεται στη Λεωφόρο Αρτέμιδος. Με 2100 θέσεις το αμφιθέατρο αυτό βρίσκεται στο επίκεντρο της πολιτιστικής ζωής της πόλης το καλοκαίρι, αφού φιλοξενεί όλα τα μεγάλα γεγονότα από Μάιο μέχρι Οκτώβρη.

Ονομάστηκε Πατίχειο προς τιμή των δωρητών Νίκου και Δέσποινας Πατίχη. Αποκορύφωμα της λειτουργίας του Αμφιθεάτρου είναι ο Ιούλιος, όπου ο Δήμος Λάρνακας οργανώνει Φεστιβάλ με υψηλού επιπέδου παραστάσεις, συναυλίες κτλ. Το Αμφιθέατρο είναι στο μέσο ενός φυσικού Πάρκου, που αναπτύχθηκε τη δεκαετία του 1980 με πεζοδρόμους, μονοπάτια και τοπιοτεχνήσεις για να ενθαρρύνει τη χρήση του από τους δημότες, αλλά και να προστατεύσει μερικά σπάνια είδη φυτών που ανθούν το χειμώνα.

4.5 Μοναδική Αρχιτεκτονική

Η αδιάκοπη και συνεχής ζωή της πόλης που διαρκεί 4 χιλιετηρίδες κληροδότησε τη Λάρνακα με μερικά μοναδικά αρχιτεκτονικά κατάλοιπα, κατασκευές, μνημεία και κτίρια.

Η πρώιμη ιστορία της πόλης άφησε τα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα των Κυκλώπειων Τειχών, που κτίστηκαν στα Μυκηναϊκά πρότυπα των πρώτων Ελλήνων Αχαιών, που αποίκησαν την πόλη το 14^ο- 13^ο αιώνα π.Χ. Η Φοινικική παρουσία άφησε τα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα του μεγαλόπρεπου ναού της Αφροδίτης – Αστάρτης του 9^{ου}

αιώνα π.Χ, που κτίστηκε από την ίδια μαστοριά και αρχιτεκτονική ιδιοφυΐα των κατοίκων της Τύρου, που την ίδια εποχή με την ίδια τέχνη έκτισαν και το Ναό του Σολομώντος στην Ιερουσαλήμ. Η Κλασική και Ελληνιστική εποχή άφησε τις άθικτες κατασκευές στο αρχαίο λιμάνι, που είναι το μοναδικό λιμάνι της αρχαιότητας που σώζεται σε τόσο καλή κατάσταση αποκαλύπτοντας έτσι όλα τα μυστικά του.

Οι Ρωμαίοι άφησαν τα Κορινθιακά κιονόκρανα, τον αγαπημένο τους ρυθμό, που σώζονται στο Μουσείο, αλλά και εντός του ναού του Αγίου Λαζάρου, και πιθανότατα μέρος του μεγάλου υδραγωγείου της πόλης που αναστηλώθηκε και ξαναλειτούργησε το 18^ο αιώνα.

Οι Βυζαντινοί διακόσμησαν την πόλη με τη Βυζαντινή βασιλική του Αγίου Λαζάρου το 890μ.Χ, που είναι το σημαντικότερο Βυζαντινό μνημείο που σώζεται σήμερα στην Κύπρο, και το κομμοτέχνημα – την εκκλησία του Αγίου Γεωργίου Μακρή. Οι Φράγκοι άφησαν το Κάστρο και το Ναό της Αγίας Αικατερίνης, σήμερα το Κεπίρ Τζαμί.

Ανώνυμη Παραδοσιακή



Ο αρχιτεκτονικός αυτός ρυθμός αναπτύχθηκε κατά την Τουρκοκρατία για να εξυπηρετήσει τις οικιστικές, αλλά ταυτόχρονα και τις εμπορικές ανάγκες των πλούσιων εμπόρων της Λάρνακας.

Ο ιδιοκτήτης κατασκεύαζε την αποθήκη και το γραφείο του στο ισόγειο, ενώ το σπίτι του ήταν στον όροφο. Το χαρακτηριστικό κιόσκι πάνω από το δρόμο γινόταν για καλύτερη θέα και αερισμό κα δεν έχει σχέση με το Μουσουλμανικό κιόσκι. Φέρει την ονομασία ανώνυμος παραδοσιακός γιατί τα σπίτια αυτά κτιζόντουσαν εμπειρικά από καλούς μαστόρους. Τα καλύτερα παραδείγματα αυτού του ρυθμού είναι α) Η οικία του Ιερωνύμου Βααρλάμ στην οδό Χρυσοπολιτίσσης, β) Η οικία Ευθυμιάδη στην οδό Νικολάου Λανίτη, γ) Η Λέσχη Λάρνακας επί της Ζήνωνος Κιτιέως, απέναντι από το Μουσείο Περίδη.

Μερικά ακόμη καλά παραδείγματα σώζονται στην Τουρκοκυπριακή συνοικία Σκάλας κοντά στη θάλασσα και την οδό Πιγιαλέ Πασά.

Βρετανική Αποικιοκρατική



* ο Κεντρικός Αστυνομικός Σταθμός Λάρνακας.

Ο ρυθμός αυτός εισήχθη από τους Άγγλους από τα πρώτα χρόνια της άφιξης τους εδώ και βασιζόταν στο όραμα των κεντρικών υπηρεσιών τους στην Αγγλία ως προς το πώς έπρεπε να είναι τα δημόσια διοικητικά τους κτίρια στις αποικίες. Ο ρυθμός, λοιπόν, αυτός δεν αφορά οικίες. Η εκτέλεση των ιδίων σχεδίων σε πολλές από τις αποικίες των Άγγλων ήταν πολύ συνηθισμένο και εύκολα αναγνωρίσιμο. Μερικά καλά παραδείγματα αυτής της αρχιτεκτονικής στη Λάρνακα είναι το κτίριο του Άγγλου Διοικητή Λάρνακας, οι αποθήκες του Αγγλικού Τελωνείου επί της Πλατείας Ευρώπης, ο Κεντρικός Αστυνομικός Σταθμός (φωτογραφία) και το Γραφείο Τουριστικής Πληροφόρησης στην Πλατεία Βασιλέως Παύλου και τέλος το παλιό Νοσοκομείο Λάρνακας.

Νεοκλασικά

Μεγάλη τάση στην Ευρώπη κατά τους προηγούμενους αιώνες ήταν η μίμηση της αρχιτεκτονικής και εξωτερικής διακοσμητικής της Ελλάδας των Κλασικών χρόνων.

Ο ρυθμός αυτός έγινε πολύ δημοφιλής στην Κύπρο και Ελλάδα στις αρχές του 20^{ου} αιώνα και επιβιώνει έντονα στην πόλη.

Η εξωτερική διακοσμητική του αναγνωρίζεται και σε δημόσια, αλλά και ιδιωτικά κτίρια. Μερικά παραδείγματα είναι οι σχολές Κωνσταντίνου Καλογερά (οδός Καλογερά), Κλεάνθη Καλογερά (οδός Λουκή Ακρίτα), τα προπύλαια του Παλιού Σταδίου της πόλης στην αρχή της Λεωφόρου Αρτέμιδος.

4.6 Μονοπάτια και πεζόδρομοι

Παραλιακός Πεζόδρομος



Για τους λάτρεις του περιπάτου κατά μήκος της πανέμορφης παραλίας της Λάρνακας έχει κατασκευασθεί ένας άνετος πεζόδρομος, που επιτρέπει την απρόσκοπτη πεζοπορία παράλληλα με την ακτή για πολλά χιλιόμετρα. Με ανατολική διεύθυνση προς την ακτή Πύλας, Ορόκλινης, Δεκέλειας και την εκεί τουριστική περιοχή, ο πεζόδρομος αυτός είναι μια μόνιμοι κατασκευή που συνδυάζει την πέτρα, το ξύλο, το τσιμέντο και τις μικρές αποβάθρες που κέρδισε διεθνές βραβείο αρχιτεκτονικής. Η αμμουδερή παραλία της Λάρνακας που συνοδεύει παράλληλα τον πεζόδρομο, είναι προκλητικά όμορφη και πλούσια από πολύχρωμα χαλίκια, μικρά ανοικτά οστρακοειδή. Η δε ανατολή και δύση πάνω στην ακτή είναι απλή μαγεία.

Είσοδος στον πεζόδρομο γίνεται από πολλά σημεία επί της οδού Λάρνακας – Δεκέλειας.

Μονοπάτι της Φύσης στην Αλυκή



Το μονοπάτι αυτό έχει δύο επίσημα σημεία πρόσβασης. Το ένα βρίσκεται στις μεγάλες αψίδες – καμάρες του αρχαίου υδραγωγείου της πόλης επί της Λεωφόρου Νίκου και Δέσποινας Παττίχη, που οδηγεί προς Λεμεσό.

Το άλλο βρίσκεται επί της Λεωφόρου Αρτέμιδος προς το διεθνές αεροδρόμιο σε απόσταση 150 μέτρων από το Δικαστικό Μέγαρο της Λάρνακας. Κατευθύνεται περιμετρικά της κεντρικής αλυκής στα σημεία που λατρευόταν στην αρχαιότητα η Άρτεμις Παραλία και η Αφροδίτη. Τα ιερά δεν σώζονται σήμερα, αλλά το πιο κομψό άγαλμα της Ελληνιστικής Περιόδου στην Κύπρο, αυτό της Αρτέμιδας Παραλίας, βρέθηκε εδώ και είναι από το 1879 στο Μουσείο Αρχαίας Τέχνης στη Βιέννη. Αντίγραφο του κοσμεί το σιντριβάνι στον κυκλικό κόμβο στην αρχή της Λεωφόρου Αρτέμιδος. Οι μεγάλοι αριθμοί των αποδημητικών πτηνών που συχνάζουν κατά τους χειμερινούς μήνες στους υγροβιότοπους των αλυκών και προσέφεραν διαχρονικά εύκολο κυνήγι για τους κατοίκους της Λάρνακας εξηγούν επακριβώς γιατί η Άρτεμις λατρευόταν εδώ. Σήμερα το κυνήγι δεν επιτρέπεται αλλά ο φτερωτός αυτός κόσμος, καθώς και η σπάνια βλάστηση προκαλούν μεγάλο ενδιαφέρον στους χρήστες του μονοπατιού. Τα κατακόκκινα ηλιοβασιλέματα της περιοχής προκαλούν δέος και παρασύρουν σε περιπλάνηση στη σχέση της περιοχής με τις σημαντικές θεότητες της αρχαιότητας.

Ο Αστικός Παραλιακός Περίπατος



Με αφετηρία την Πλατεία Ευρώπης, υπάρχει η δυνατότητα πεζοπορώντας κατά μήκος των πεζοδρομίων του παραλιακού μετώπου για τρία περίπου χιλιόμετρα να καταλήξεις στην ακτή Μακένζυ και τον εκεί παραλιακό πεζόδρομο που φθάνει μέχρι την περίφραξη του αερολιμένα. Κατά τον πηγαιμό και την επιστροφή η αμμουδερή ακτή μπλέκεται με τη θάλασσα, τα ιστορικά κτίρια και την αρχιτεκτονική παραδοσιακών γειτονιών της τουρκικής συνοικίας, τα ωραία ξενοδοχεία και το κέντρο της αναψυχής – ψυχαγωγίας της πόλης. Αν επιθυμείς συντομότερο περίπατο, τότε συστήνεται ο αγαπημένος περίπατος των Λαρνακέων που αρχίζει από το Κάστρο και καταλήγει στην αποβάθρα εντός της Μαρίνας της πόλης. Όσες φορές κι αν κάνεις αυτή τη διαδρομή δεν θα το μετανιώσεις, ιδιαίτερα μετά τη δύση του ήλιου, αφού πολλοί άλλοι κάνουν τον ίδιο ευχάριστο περίπατο, που είναι από τις πιο παλιές, βαθιά ριζωμένες κοινωνικές συνήθειες των ντόπιων.

Περίπατος σε Παραδοσιακές Γειτονιές

Για όσους αγαπούν την περιπέτεια, συστήνεται ο περίπατος δια μέσου των παραδοσιακών γειτονιών της πόλης, ανάμεσα στην Εκκλησία του Αγίου Λαζάρου και του αστικού εμπορικού κέντρου της πόλης, με κατάληξη το Μουσείο Πιερίδη ή αντίστροφα.

Οι Πεζόδρομοι του Παττίχειου Πάρκου

Το πάρκο αυτό βρίσκεται βόρεια της Λεωφόρου Αρτέμιδος και τα 2 χιλιόμετρα πεζοδρόμων που κατασκευάστηκαν εκεί τη δεκαετία του 1980 από τις δημοτικές αρχές, αποτελούν σήμερα ένα πολύ δημοφιλή χώρο περιπάτου και τρεξίματος των κατοίκων της Λάρνακας.

Το πάρκο αποτελεί το φυσικό περιβάλλον κάποιων σπάνιων κυπριακών βολβών, αλλά και σπάνιων ειδών του ζωικού βασιλείου.

Οι πλακόστρωτοι πεζόδρομοι που περιτριγυρίζουν το Παττίχειο Αμφιθέατρο είναι φωτισμένοι, έτσι ο περίπατος είναι δυνατός και το βράδυ.

Μαρίνα της Λάρνακας



Οι ψηλές, ίσιες «φοινικούδες» της Λάρνακας, παραταγμένες σε μια εντυπωσιακή ευθεία γραμμή, είναι για πολλά χρόνια τώρα το σήμα κατατεθέν της πόλης. Δίπλα τους άρχισε τη λειτουργία της από το 1976 η μαρίνα της Λάρνακας, μια άλλη ιδιαιτερότητα της πόλης.

Η μαρίνα της Λάρνακας μπορεί να φιλοξενήσει κάπου τετρακόσα σκάφη αναψυχής. Η συνεχής τουριστική ανέλιξη του νησιού δεν μπορούσε ν' αγνοήσει την κατασκευή Μαρίνας, μιας λιμενικής διευκόλυνσης τόσο απαραίτητης στις τουριστικά αναπτυγμένες χώρες του κόσμου. Ούτε και είναι εκπληκτικό το ότι η εκμετάλλευση της ανατέθηκε στον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού.

Όλες οι αναγκαίες διευκολύνσεις, περιλαμβανομένων του πόσιμου νερού, του ηλεκτρισμού, του τηλεφώνου, των καυσίμων και της τηλεόρασης, παρέχονται με πολύ χαμηλό ενοίκιο στους ιδιοκτήτες των σκαφών αυτών, οι περισσότεροι από τους οποίους είναι ξένοι.

Ένας ψηλός κυματοθραύστης με ασβεστολιθικούς ογκόλιθους περιβάλλει το μεγαλύτερο μέρος της Μαρίνας, ιδιαίτερα στα δυτικά και νότια και προσφέρει προστασία στα σκάφη κατά τις λίγες φουρτουνιασμένες μέρες του χειμώνα. Μια σειρά από κρηπιδώματα, αποβάθρες και δέστρες κατασκευάστηκαν για να δεχτούν τα σκάφη, που τα περισσότερα, όπως οι σημαίες τους δείχνουν, έχουν προέλευση τους

τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, τη Βρετανία, τη Δυτική Γερμανία, τη Γαλλία, το Λίβανο και το Ισραήλ.

Πλησιάζοντας τη Μαρίνα από την είσοδο της παλιάς αποβάθρας του λιμανιού, εντυπωσιάζεσαι από τον τεράστιο αριθμό των ιστών, διαφόρων μεγεθών, κυρίως άσπρου και μπες χρώματος, που ανυψώνονται κάθετα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Σ' ένα χαμηλότερο επίπεδο οι μικρές σημαιούλες προδίδουν την προέλευση των σκαφών. Είναι εύκολο ν' αναλογιστείς την τεράστια σημασία της μαρίνας στην τουριστική ανάπτυξη του νησιού μας.

Ψαρολίμανο της Λάρνακας



Το ψαρολίμανο της Λάρνακας θα το αντικρίσεις στ' αριστερά σου, καθώς διασχίζεις τον κύριο δρόμο από τη μαρίνα της πόλης στην αμμουδιά Μακένζυ. Δύο πανύψηλοι κυματοθραύστες μ' ένα άνοιγμα στην ανατολική πλευρά κατασκευάστηκαν στη δυτική ακτή της Λάρνακας, για να δημιουργήσουν το μεγαλύτερο αλιευτικό καταφύγιο του νησιού. Σ' αυτό το μικρό λιμανάκι, που φτιάχτηκε σε αμμουδιά χωρίς όρμο, φιλοξενούνται σήμερα κάπου 120 αλιευτικά σκάφη, στα οποία απασχολούνται γύρω στα 100 άτομα.

Το ψαρολίμανο της Λάρνακας με τους κυματοθραύστες, τους κρηπιδότοιχους, τις πολυπληθείς δέστρες, τις πολύχρωμες βάρκες, το χώρο στάθμευσης, τις διευκολύνσεις για τη συντήρηση και επιδιόρθωση των σκαφών καθώς και τις άλλες εγκαταστάσεις δημιούργησε το μικρόκοσμο των ψαράδων. Κι όσο κι αν φαίνεται παράξενο, το λιμανάκι τούτο, κατασκεύασμα του 1979, έχει τόσο πολύ προσαρμοστεί στις παραδοσιακές συνθήκες των κυπριακών ψαρολιμανών, που δίνει την εντύπωση στους επισκέπτες πως βρίσκεται σε τούτο το χώρο για δεκάδες και ίσως για εκατοντάδες χρόνια. Είναι κι αυτό μια τρανή απόδειξη της προσαρμοστικότητας του λαού μας, ιδιαίτερα των εκτοπισμένων ψαράδων καθώς και των ψαράδων της

Λάρνακας. Με τις μικρές και μεγάλες πολύχρωμες ψαρόβαρκες και τα πολυάριθμα πλαστικά σακούλια με τα δίκτυα δε δημιουργήθηκε μόνο χρώμα και γραφικότητα στην άλλοτε γυμνή τούτη ακτή της Λάρνακας, αλλά ταυτόχρονα προστέθηκε δίπλα στην πόλη του Ζήνωνα ένας καινούργιος πόλος έλξης.

Συρρέουν στο λιμανάκι της Λάρνακας κάτοικοι από την ίδια την πόλη, ξένοι περιηγητές, αλλά και Κύπριοι των άλλων πόλεων και γειτονικών χωριών, πότε για να γνωρίσουν τον κόσμο των ψαράδων και πότε για να ψυχαγωγηθούν στις ψαροταβέρνες και τα εστιατόρια, που αναπόφευκτα πλαισιώνουν το χώρο.

Μερικές ψαρόβαρκες επισκευάζονται στις εγκαταστάσεις του ψαρολίμανου, κάποιοι ψαράδες επιδιορθώνουν τα δίκτυα, κάποιοι με το χαμόγελο στα χείλη ξεφορτώνουν το ψάρι που μάζεψαν από μια επιτυχημένη βραδινή εξόρμηση, ενώ κάποιοι άλλοι ετοιμάζονται να ριχτούν για μια ακόμα φορά στη θάλασσα. Όλους τούτους τους ψαράδες τους συνδέει η αγάπη προς τη θάλασσα. Έχασαν τα σπίτια και τις ψαρόβαρκες τους εξαιτίας της τουρκικής εισβολής, κι όμως δεν άλλαξαν επάγγελμα. Δεν ανταλλάζουν τη θαλασσινή ζωή με τίποτα.

Αλυκή της Λάρνακας



Ο δρόμος Λάρνακας – Κιτίου χωρίζει την Αλυκή της Λάρνακας σε δύο τμήματα. Το πιο μεγάλο, το πιο εντυπωσιακό και το πιο μαγευτικό απ' αυτά είναι εκείνο που βρίσκεται στα δεξιά.

Στο παρελθόν μπορούσε ο επισκέπτης να παρακολουθήσει τους εργάτες που περισυνέλεγαν το αλάτι. Το φόρτωναν στα γαϊδούρια και το άδειαζαν σε μεγάλους

σωρούς, προτού καθαριστεί και χρησιμοποιηθεί για τη ντόπια κατανάλωση. Στα παλιά χρόνια ένα μέρος της παραγωγής του αλατιού εξαγόταν σ' άλλες χώρες. Σήμερα το αλάτι της αλυκής δεν εκμεταλλεύεται.

Το καλοκαίρι ο επισκέπτης θα βρει την αλυκή κατάξερη. Το χειμώνα, η εικόνα του τοπίου είναι πολύ διαφορετική. Η λίμνη γεμίζει με νερό πάνω στο οποίο καθρεφτίζονται χρώματα, σκιές και σχήματα. Λογής – λογής αποδημητικά, ιδίως πάπιες και φλαμίνγκο, καταφθάνουν από τις ψυχρές χώρες του βορρά και ομορφαίνουν με το χρώμα και την παρουσία τους το όμορφο και μοναδικό αυτό τοπίο.

Αν ένας θέλει να ξοδέψει τη μέρα του στην Αλυκή και τα περίγυρα, μπορεί να μείνει στο τουριστικό περίπτερο, πλάι στον Τεκέ της Ουμ- Χαράμ, που διαθέτει όλες τις βασικές ανέσεις. Αν όμως προτιμά ησυχία και απομόνωση, τότε το δασύλλιο δίπλα μπορεί να του προσφέρει σκιά και γαλήνη. Αν δε ακόμα επιζητεί απόλυτη ησυχία, που μόνο ο ήχος των αεροπλάνων του αεροδρομίου της Λάρνακας κατά την προσγείωση και απογείωση μπορεί να διασαλεύσει, τότε μπορεί να ακολουθήσει ένα από τα χωματένια μονοπάτια, που οδηγούν στις όχθες της Αλυκής. Από ένα υψόμετρο πέντε ως δέκα μέτρων μπορεί ν' απολαύσει το υπέροχο θέαμα της λίμνης. Αυτή η τρίτη επιλογή συνιστάται κατά τους χειμερινούς και ανοιξιάτικους μήνες, όταν ο ήλιος δεν είναι καυτερός και ενοχλητικός και το πανηγύρι των χρωμάτων βρίσκεται στο κορύφωμα του.

Η Αλυκή της Λάρνακας αποτελεί ένα σπάνια γεωμορφολογικό φαινόμενο. Γι' αυτό από τα παλιά χρόνια ελκύει την προσοχή των επισκεπτών, τόσο των ντόπιων, όσο και των ξένων. Η όλη λεκάνη της λίμνης βρίσκεται λίγα μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Έτσι το νερό της θάλασσας δίπλα στο αεροδρόμιο, όπως είναι φυσικό, περνά μέσα από τα διαπερατά πετρώματα της περιοχής και γεμίζει την αλυκή με νερό. Αυτό συμβαίνει το χειμώνα. Το καλοκαίρι, εξαιτίας της μεγάλης εξάτμισης, δεν υπάρχει νερό. Το αλάτι, που όπως είναι φυσικό βρίσκεται διαλυμένο στο νερό, με την εξάτμιση κάθεται στον πυθμένα της αλυκής και δημιουργεί μικρό στρώμα αλατιού.

Η Αλυκή βέβαια με τα νερά της, που διατηρούνται κατά τους χειμερινούς μήνες, γίνεται ένας σπάνιος βιότοπος, όπου συχνάζουν αρκετά αποδημητικά. Κάποτε τ' αποδημητικά σχηματίζουν παράξενους σχηματισμούς στο νερό και κάποτε υπερίπτανται της Αλυκής. Τέτοια πτηνά που προτιμούν το βιότοπο της Αλυκής είναι οι πάπιες, τα φλαμίνγκο, ο βουτηχτής, ο ερωδιός, ο καραπαττάς, το πλουμούδι, οι γλάροι και πολλά άλλα.

Έχει διδακτικό, αισθητικό, οικονομικό και θρησκευτικό χαρακτήρα η Αλυκή της Λάρνακας. Αποτελεί ένα από τα αξιοθέατα της πόλης του Ζήνωνα. Δεν είναι λοιπόν εκπληκτικό γιατί η περιοχή περιλαμβάνεται σ' όλους τους τουριστικούς οδηγούς και είναι ένας από τους χώρους που σχεδόν όλοι οι ξένοι τουρίστες πρέπει να επισκεφθούν.

Αμμουδιά Μακένζυ



Πιο πέρα από το αλιευτικό καταφύγιο της Λάρνακας, που τόσο πολύ εντυπωσιάζει με τους πέτρινους κυματοθραύστες, τις δέστρες, τις πολύχρωμες ψαρόβαρκες και τα πλαστικά του καλάθια, τα γεμάτα δίχτυα, αρχίζει η αμμουδιά του Μακένζυ.

Ακολουθώντας το δρόμο από το ψαρολίμανο μέχρι το διεθνές αεροδρόμιο της Λάρνακας, όπου συνεχίζεται και τελειώνει η αμμουδιά, συναντάς αρκετά εστιατόρια, ταβέρνες και μικρά ξενοδοχεία, όλα σχεδόν δίπλα ή πάνω στην αμμουδιά.

Η περιοχή αυτή μεταξύ θάλασσας και της Αλυκής, με τα τοπογραφικά της βαθουλώματα, μαστιζόταν τα παλιά χρόνια από έλη και μαλάρια. Τα κουνούπια θα βασάνιζαν τους επισκέπτες κι όσους περνούσαν απ' εδώ. Βέβαια τα έλη αποξηράθηκαν τώρα και δεν υπάρχει πια κίνδυνος του πυρετού.

Την αμμουδιά Μακένζυ που πήρε το όνομα της από κάποιο Βρετανό Μακένζυ, που πρωτόκτισε μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο ένα μικρό εστιατόριο στην περιοχή, μπορείς να την απολαύσεις χειμώνα και καλοκαίρι.

Το καλοκαίρι χιλιάδες Λαρνακείς και Λευκωσιάτες κατακλύζουν την αμμουδιά και χαίρονται τα δροσερά νερά της. Κάποτε τα απογεύματα σηκώνονται μερικά κύματα, που όμως δεν είναι ποτέ τους απειλητικά. Τα παιδιά παίζουν στην άμμο, που' ναι πάντα λεπτόκοκκη αναμιγμένη με μικρά βοτσαλάκια. Παρακολουθούν τα αεροπλάνα που δίπλα τους προσγειώνονται και απογειώνονται. Κάποτε, αν και σπάνια, λίγα θαλασσοπούλια θα πετάξουν από μπροστά τους.

Το χειμώνα, ιδιαίτερα τις ηλιόλουστες μέρες, πάρα πολλοί έρχονται εδώ να περπατήσουν κατά μήκος της αμμουδιάς, να γευματίσουν στα παραθαλάσσια εστιατόρια, να δεχτούν τα χάδια της θάλασσας αύρας, να αναπνεύσουν το ιώδιο και να χαρούν το γαλάζιο χρώμα της θάλασσας. Ακριβώς το χειμώνα, όταν δεν είναι μπουνάτσα, για λίγες μέρες η αμμουδιά είναι ανεμοδαρμένη, μια και δεν είναι προστατευμένη από κανένα τοπογραφικό μόρφωμα.

Αλλά και η δημιουργία της αμμουδιάς καθώς και ολόκληρης της στενής λωρίδας γης, μεταξύ των λιμνών της Αλυκής και της θάλασσας, δεν είναι χωρίς ενδιαφέρον. Στα πρόσφατα γεωλογικά χρόνια μικρά νησάκι που ξεπρόβαλλαν πάνω από τη θάλασσα, ανατολικά της Αλυκής, ενώθηκαν μεταξύ τους από τα χαλίκια και τον άμμο που κουβαλούσαν τα κύματα και σιγά – σιγά δημιουργήθηκε ένας φραγμός που αρχίζει κάπου ανατολικά του σημερινού Κίτι Μπήιτς και συνεχίζεται μέχρι τα νότια κράσπεδα της Λάρνακας. Είναι εξαιτίας αυτού του φράγματος που δημιουργήθηκαν οι γραφικές και όμορφες λίμνες της Αλυκής καθώς και ολόκληρη η αμμουδιά που πήρε πρόσφατα διάφορα ονόματα μεταξύ των οποίων και το όνομα Μακένζυ.

Διεθνές Αεροδρόμιο της Λάρνακας



Το διεθνές αεροδρόμιο της Λάρνακας, κατασκευάστηκε στο χώρο του παλιού αεροδρομίου Λάρνακας, κοντά στην Αλυκή, το Φεβρουάριο του 1975.

Λίγους μήνες μετά την τουρκική εισβολή, όταν το διεθνές αεροδρόμιο της Λευκωσίας εξαρθρώθηκε, για να μην απομονωθεί η Κύπρος από τον έξω κόσμο, η Κυβέρνηση έστρεψε την προσοχή της στη Λάρνακα.

Το 2009 κατασκευάστηκε το νέο αεροδρόμιο, δίπλα στο παλιό στην περιοχή της Αλυκής. Ένα σύγχρονο αεροδρόμιο που μπορεί να εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό επιβατών.

Η αμμουδιά της Λάρνακας

Απ' όπου κι αν την αγναντέψεις, είτε από κάποιο ύψωμα της Δεκέλειας με φόντο το ιστορικό μοναστήρι του Σταυροβουνιού και τις ανατολικές αιχμηρές κορφές του Μαχαιρά, είτε από την πόλη του Ζήνωνα με φόντο τον πύργο της Ξυλοφάγου ή τις πετρελαιοδεξαμενές της Δεκέλειας, η αμμουδιά της Λάρνακας είναι η ίδια.

Ένα σχήμα τόξου είναι η έκταση της, ενώ τ' ανάλαφρα κύματα γλύφουν τη λεπτόκοκκη της άμμο, που πλαισιώνεται με πολύχρωμα βοτσαλάκια. Πιο πέρα στη

στεριά, μια παράκτια πεδιάδα, στενή στο μεγαλύτερο της μέρος, προχωρεί μέχρι εκεί που έφτανε κάποτε η θάλασσα. Κι ακόμα πιο πέρα στο βάθος του ορίζοντα απλώνονται οι κυματιστοί κρητιδικοί λόφοι της Λάρνακας, γκριζοπράσινοι το χειμώνα, κατάξεροι και γυμνοί το καλοκαίρι.

Αυτή είναι η μεγάλη κι ομοιογενής πραγματική αμμουδιά της Λάρνακας, κι ας την κατακερμάτισαν με διάφορα ονόματα τα ξενοδοχεία και τα ποικίλα κέντρα διασκέδασης. Αυτή είναι η γνήσια αμμουδιά της Λάρνακας, που είναι μέρος μιας εκτεταμένης θαλάσσιας αναβαθμίδας. Πόσο μοιάζει αλήθεια με την κατεχόμενη αμμουδιά της Αμμοχώστου! Με μια βέβαια διαφορά, πως εδώ οι άνεμοι πνέουν πιο συχνά. Μάλιστα περιοδικά δέχεται και σφοδρούς αγέρηδες που ποτέ δεν είναι απειλητικοί. Η αμμουδιά έχει κάτι το ήρεμο και το γαλήνιο κι ας είναι κάποτε ο ουρανός σκεπασμένος με παχιά μελανά σύννεφα. Τις περισσότερες φορές τη Λαρνακιώτικη αυτή αμμουδιά τη χαϊδεύει μια λεπτή δροσιστική θαλάσσια αύρα. Άλλωστε, ο κόλπος της Λάρνακας από φυσική του τοποθέτηση, είναι προστατευμένος από δυνατούς ανέμους.

Ο Βεζέν, που διετέλεσε πρόξενος της Βρετανίας στην Κύπρο στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, αναφέρει: «εδώ συναντιόνται καράβια από ολόκληρη τη Μέση Ανατολή, ο κόλπος είναι ολόχρονα προστατευμένος, κι όταν τα πλοία συναντήσουν άσχημο καιρό, εδώ στη Λάρνακα προστρέχουν να βρουν ασφαλισμένο καταφύγιο».

Ο ήρεμος κάμπος γύρω από την αμμουδιά άλλαξε πολλές χρήσεις. Κάποτε καλλιεργήθηκε με βαμβάκι, ανέπτυξε τη βιομηχανία του μεταξιού, γιατί γύρω από τους οικισμούς φύτεωναν πληθωρικά οι μουριές, κάποτε κυριαρχούσε η καλλιέργεια των δημητριακών και κάποτε ήταν ένας πραγματικός βαλτότοπος. Σήμερα η πεδιάδα της Λάρνακας γνωρίζει μια καινούργια ανάπτυξη. Ασφυκτιά μέσα σε μια άνευ προηγουμένου τουριστική και οικιστική δραστηριότητα. Βλέποντας ένας τις οικοδομές, χρονιά με τη χρονιά, να εκτείνονται οριζόντια και κάθετα, εύκολα μπορεί να μαντέψει το μέλλον της περιοχής στις προσεχείς λίγες δεκαετίες.

Αλλά για τους βαλτότοπους και την ελονοσία του κάμπου στους πρόσφατους αιώνες πολλοί είναι οι ταξιδιώτες που κάνουν ειδικές αναφορές στα περιηγητικά τους κείμενα. Ο Λάιτ, που έφτασε για πρώτη φορά στη Λάρνακα το 1814, αναφέρει: «Οι ιθαγενείς εδώ στη Λάρνακα υποφέρουν κάθε χρόνο από πυρετούς, που έχουν ως συνεπακόλουθο τη μείωση του πληθυσμού. Οι πυρετοί κυριαρχούν κυρίως τους θερινούς μήνες. Για να προστατευτεί ένας Ευρωπαίος από την ελονοσία θα πρέπει να εγκαταλείψει την πεδιάδα τον Ιούνιο, να αναζητήσει τα βουνά και να παραμείνει εκεί μέχρι τον Οκτώβριο. Αν δεν πάρει αυτά τα μέτρα, αναπόφευκτα θα προσβληθεί από την αρρώστια».

Όμως σήμερα με την εξολόθρευση της ελονοσίας και τη ραγδαία τουριστική ανάπτυξη της Λάρνακας, αυτοί οι θερινοί μήνες ελκύουν ξένους και ντόπιους περιηγητές, που διπλασιάζουν, τριπλασιάζουν ή και πολλαπλασιάζουν τον πληθυσμό της.

Δε συναντάς εδώ στη Λάρνακα τον τεράστιο όγκο των χαλικιών, που βλέπεις σε μερικές άλλες παράκτιες περιοχές της Κύπρου. Τα βότσαλα είναι μικρά, το χώμα

όμως και το είδος τους συνεχώς σου υπενθυμίζουν το μεγάλο ταξίδι που έκαναν από τα βουνά του Τροόδους και τις κεντρικές περιοχές της Κύπρου. Σκορπισμένα σε αβυθία μαζί με τα βότσαλα είναι και τα κοχύλια, που μερικά είναι σπάνια στο είδος τους.

Οι χιλιάδες περιηγητές και οι επισκέπτες που κατακλύζουν τη μεγάλη αυτή αμμουδιά ιδίως το καλοκαίρι, αυτοί που αψηφούν το λιμάνι και τις πετρελαιοδεξαμενές με τη σχετική τους ρύπανση, και αγνοούν τους λιγοστούς ανέμους και τα κύματα τις απογευματινές ώρες, βρίσκουν εδώ αρκετές διευκολύνσεις. Δίπλα στις διευκολύνσεις των πολλών τουριστικών συγκροτημάτων, είναι και η τουριστική πλαζ του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού. Πρόκειται για ένα λιτό και απέριττο συγκρότημα με όλες τις ανέσεις για μπάνιο και φαγητό.

4.7 Το ανατολικό τμήμα της Λάρνακας

Ακολουθώντας το δρόμο Λάρνακας – Δεκέλειας – Ξυλοφάγου- Πύλα

Η Πύλα βόρεια του κόλπου της Λάρνακας, είναι το μοναδικό χωριό της ελεύθερης Κύπρου στο οποίο διαβιούν Ελληνοκύπριοι και Τουρκοκύπριοι. Συχνά δημοσιεύεται στον κυπριακό τύπο, αν και όχι πάντοτε ορθά, πως εδώ διεξάγεται λαθρεμπόριο ή παρουσιάζονται μικροεπεισόδια ή οι σχέσεις των δύο κοινοτήτων δεν είναι τόσο αρμονικές, όπως ήταν πριν την τουρκική εισβολή του 1974.

Όπως όλα σχεδόν τα χωριά της ανατολικής πεδιάδας Λάρνακας, ιδιαίτερα γύρω από τον κόλπο, έτσι και η Πύλα χαρακτηρίζεται από μια παράκτια καμπίσια έκταση κι ένα γκρεμό που τη χωρίζει από μια άλλη επίπεδη επιφάνεια, που είναι συνέχεια της Μεσαορίας. Πρόκειται για μια θαλάσσια αναβαθμίδα πρόσφατων γεωλογικών χρόνων, με τον παλιό πυθμένα της θάλασσας ν' αντιστοιχεί με την καμπίσια έκταση και την ακτή όπου έσπαζαν τα κύματα να αντιπροσωπεύεται από τον γκρεμό.

Ένα διάσελο μεταξύ καμπίσιας έκτασης και της Μεσαορίας ίσως υπήρξε η αφορμή της δημιουργίας και της ονομασίας της Πύλας, γιατί πρόκειται για είσοδο από τη μια γεωγραφική περιφέρεια στην άλλη.

Είναι πανάρχαιες οι ρίζες της Πύλας, αφού η αρχαιολογική σκαπάνη έφερε σε φως αρκετές αρχαιότητες, που μαρτυρούν την περίλαμπρη ιστορία του μικτού σήμερα αυτού χωριού. Ανασκαφές στον Κοκκινόκρεμμο, στο Στενό, στο Βεργί, στα Κουκκουφούδκια, απέδειξαν πως η περιοχή υπήρξε πυκνοκατοικημένη στα χρόνια της Ύστερης Εποχής του Χαλκού. Εξάλλου, ο τάφος της Πύλας είναι κτιστός τάφος των κλασικών χρόνων. Επιγραφές που ανακαλύφθηκαν στην Πύλα μαρτυρούν πως εδώ βρισκόταν ναός αφιερωμένος στο Θεό Απόλλωνα. Ειδικά στον Κοκκινόκρεμμο της Πύλας, πάνω σε οχυρό λόφο που δεσπόζει του κόλπου της Λάρνακας, βρέθηκε κτίριο που χρησιμοποιήθηκε για αποθήκη και για αμυντικούς σκοπούς. Ακόμα

αποκαλύφθηκαν εγκαταστάσεις για την επιτόπια επεξεργασία του χαλκού, του αργυρού και του χρυσού το 13^ο π.Χ αιώνα.

Πολύ λίγη είναι η αρδευόμενη γη του χωριού, ενώ η παράκτια περιοχή αναπτύσσεται τουριστικά. Ωστόσο, τον περασμένο αιώνα, σύμφωνα με τον Γκωντρώ, εδώ εκτρεφόταν ο μεταξοσκώληκας και καλλιεργείτο το βαμβάκι, δύο ασχολίες που σχεδόν τις θυμούνται οι κάτοικοι.

Ίσως η παράκτια καμπίσια έκταση με λίγες αρδεύσεις να ήταν και ο κύριος λόγος που το χωριό διαδοχικά άλλαξε φεουδάρχη ή από φέουδο μετατρεπόταν σε βασιλικό κτήμα, ιδιαίτερα κατά τα φράγκικα χρόνια.

Σύμφωνα με τον Φλώριο Βουστρώνιο μεταξύ 1464 και 1468 η Πύλα άνηκε στον Σανσόν ντε Νόρες, αμέσως αργότερα, σύμφωνα με τον Μας Λατρί, δόθηκε από τον βασιλιά της Κύπρου στη Μαριέττα Ντε Πάτρας, ενώ άλλα ονόματα φεουδαρχών συχνά αναφέρονται από τους ιστορικούς για το περιζήτητο τούτο φέουδο της Πύλας.

Εξάλλου, ο Λεόντιος Μαχαιράς, μνημονεύει την άφιξη Σαρακηνών στην περιοχή της Πύλας το 1425, χωρίς βέβαια να εισβάλουν στο χωριό.

Από τα μεσαιωνικά κτίσματα, ο Πύργος της Πύλας παρέμεινε όρθιος, έστω κι αν δεν επέζησαν το δάπεδο και οι οροφές του τριώροφου κτιρίου. Ο πύργος είχε κρεμαστή γέφυρα ή ξύλινη σκάλα που ένωσε το πρώτο πάτωμα με την οικοδομή. Ο πύργος της Πύλας, της Ξυλοφάγου, του Αλαμίνου και του Κιτίου αποτελούν μια αλυσίδα πύργων κατά μήκος του κόλπου της Λάρνακας και πιο πέρα, που αντικειμενικός σκοπός ήταν η κατόπτευση του εχθρού και η έγκαιρη προειδοποίηση των κατοίκων για λήψη μέτρων. Πρόκειται για ενετικά κτίσματα που όλα επέζησαν των μετέπειτα αιώνων, έστω κι αν μερικά χρειάζονται την απαιτούμενη αναπαλαίωση.

Ο Van Bruyn που επισκέφθηκε την Κύπρο το 1683 γνώρισε την Πύλα και αναφέρει τον πύργο, που πιθανόν να βρισκόταν στην ίδια κατάσταση όπως σήμερα. Ιδιαίτερα αναφέρεται στην πηγή από τη βάση του γκρεμού, που ίσως υπήρξε και η αφορμή δημιουργίας του οικισμού.

Ο σημερινός επισκέπτης μπορεί να ανέβει το διάσελο οπότε μπροστά του στην επίπεδη επιφάνεια που' ναι συνέχεια της Μεσοαρίας θ' αγναντέψει τα τουρκοκυπριακά χωριά Πέργαμος, λίγο πιο πέρα την Ξυλοτύμβου, το αεροδρόμιο της Δεκέλειας, το χωριό όπου εκπαιδεύονται οι αλεξιπτωτιστές και βέβαια τα παλιά κρατητήρια της Πύλας.

Τουριστική αμμουδιά της Λάρνακας

Παρόλο που οι συγγραφείς κι οι ταξιδιώτες του μεσαίωνα έγραψαν πολύ κολακευτικά λόγια για την πόλη του Ζήνωνα, ωστόσο είναι με πολύ μελανά χρώματα που περιέγραψαν την παράκτια πεδιάδα της Λάρνακας. Την βρήκαν απελπιστικά γυμνή, ακαλλιέργητη κι εγκαταλειμμένη. Στη σχετικά μεγάλη καμπίσια έκταση της φύτρωναν αγριόχορτα κι εκεί που λίμναζε το νερό της βροχής κυριαρχούσαν οι βαλτότοποι. Μια τέτοια περιοχή, που μαστιζόταν κι από ελονοσία, μάλλον απωθούσε τους ταξιδιώτες.

Οι περισσότεροι συγγραφείς του μεσαίωνα απέδωσαν την άθλια αυτή κατάσταση στους Τούρκους δυνάστες, που όχι μόνο οι ίδιοι ήταν οκνηροί να δουλέψουν τη γη, αλλά και τους ντόπιους, με την εξαχρειωμένη διοίκησή τους, μπόδιζαν και αποθάρρυναν να εργαστούν. Γράφουν χαρακτηριστικά οι πολυπληθείς ταξιδιώτες:

«...Δεν είδαμε τίποτε παρά ερείπια, πλατιούς κάμπους με κάππαρη και εγκαταλειμμένους αγρούς». Votonicus 1599.

«.....Αν και το μέρος είναι πολύ ανθυγιεινό, μολαταύτα οι Φράγκοι εγκαταστάθηκαν εδώ (Λάρνακα) γιατί είναι ευχερής η θέση της προς τη Λευκωσία, όπου διαμένει η Κυβέρνηση». Poccocke, 1738.

«Η περιοχή γύρω από τη Λάρνακα και τη Σκάλα είναι γυμνή. Το χώμα είναι ξερό, γιατί δεν καλλιεργήθηκε για χρόνια. Λίγα σκόρπια δέντρα μαρτυρούν τη γονιμότητα των χωραφιών σε περασμένες εποχές...». Constantius, 1766.

«Οι επιπτώσεις των βαλτότοπων φαίνονται στα πρόσωπα των ιθαγενών, που υποφέρουν κάθε χρόνο από πυρετούς. Το φαινόμενο αυτό που μειώνει τον πληθυσμό, εμφανίζεται τακτικά τους ζεστούς μήνες του Ιούνη, του Ιούλη, του Αυγούστου και του Σεπτεμβρη. Όταν οι Ενετοί κυβερνούσαν το νησί, λαμβάνονταν μέτρα για την αποξήρανση των ελών...Οι Ευρωπαίοι πρέπει να εγκαταλείψουν τους κάμπους κατά τον Ιούνη, να ανέβουν στα βουνά και να παραμείνουν εκεί μέχρι τον Οκτώβρη. Χωρίς αυτά τα προληπτικά μέτρα θα προσβληθούν από μαλάρια». Light, 1814.

«Η πεδιάδα της Λάρνακας, αν και μια από τις πλουσιότερες της Κύπρου...είναι πλήρως ακαλλιεργητη και καλυμμένη με ψηλά αγριόχορτα...Δεν νομίζω σ' όλο μου το ταξίδι να συνάντησα περισσότερο από 50 στέμματα καλλιεργήσιμης γης.... Σχεδόν δεν είδα χωράφι καλλιεργημένο με σιτάρι. Γύρω από ένα χωριό μπορεί να δει ένας λίγα ελαιόδεντρα και μερικά αμπέλια, αλλά πιο πέρα επικρατεί ερημιά...». Turner, 1815.

Ο Γ.Σ Φραγκούδης, (1890) που εξυμνεί τους Λαρνακείς ή Σκαλιώτες που «ως εκ των μετά των ενταύθα Ευρωπαϊών προξένων και εμπόρων σχέσεων αυτών ήσαν αρχήθεν οι μάλλον αναπτυγμένοι κάτοικοι της νήσου» μολαταύτα αναφέρει πως «η παραλία και η πεδιάς...θλιβεράν παριστώσιν όψιν. Ουδέν εν δένδρον φύτεται εν τω αιχμηρώ τούτω τόπω και τούτο καθιστά νοσωδέστερον έτι το κλίμα».

Σήμερα η πεδιάδα της Λάρνακας, ιδιαίτερα το ανατολικό τμήμα, σφύζει από ζωή. Τη διασχίζουν ασταμάτητα τα μικρά και μεγάλα οχήματα που μεταφέρουν κόσμο και προϊόντα από τη Λάρνακα προς τα Κοκκινοχώρια και την τουριστική περιοχή της Αγίας Νάπας – Παραλιμνίου. Ιδιαίτερα όμως στην παράκτια αυτή πεδιάδα ορθώθηκαν πολλά ξενοδοχεία και ποικίλες άλλες τουριστικές και παρεμφερείς ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις. Ένας μεγάλος, πρωτοφανής οικοδομικός οργανισμός παρατηρείται σήμερα σ' αυτήν εδώ την πεδιάδα.

Κι ενώ μερικοί διακρίνουν κάποια ασχήμια, κάποια παραμόρφωση του φυσικού τοπίου, με τα πανύψηλα ξενοδοχεία να εμποδίζουν τη θέα προς τη θάλασσα, άλλοι εκτιμούν το πράσινο που φυτεύτηκε γύρω από τις τουριστικές εγκαταστάσεις και το καινούργιο χρώμα που απέκτησε η περιοχή. Εκθειάζουν ακόμα τον πλούτο που συσσωρεύτηκε στην πεδιάδα της Λάρνακας, καθώς και τις ευκαιρίες για απασχόληση.

Δεκέλεια

Η Δεκέλεια είναι βρετανική στρατιωτική βάση και περιλαμβάνεται στην έκταση που προνοείται από τις Συμφωνίες Ζυρίχης – Λονδίνου, τη Συνθήκη Εγκαθίδρυσης της Κυπριακής Δημοκρατίας και τη Συνθήκη Συμμαχίας Κύπρου – Ελλάδας – Τουρκίας και Ηνωμένου Βασιλείου. Βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του Κόλπου Λάρνακας δίπλα στον Ηλεκτροπαραγωγό Σταθμό Δεκέλειας που κι αυτός εντάσσεται στο έδαφος της βρετανικής στρατιωτικής βάσης Δεκέλειας.

Οι εγκαταστάσεις για τη διαμονή των οικογενειών των Βρετανών περιλαμβάνουν οδικό δίκτυο, σχολεία, εκκλησία, αρκετές υπηρεσίες, ενώ πριν λίγα χρόνια λειτουργούσε και στρατιωτικό νοσοκομείο.

Η όμορφη αμμουδιά στα δυτικά της Δεκέλειας, κοντά σε εστιατόρια κι άλλες διευκολύνσεις, χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τις οικογένειες των βρετανών στρατιωτικών.

Επίσκεψη στην Αθιένου μέσω Αραδίππου

Αραδίππου



Η Αραδίππου, το μεγαλύτερο σε πληθυσμό χωριό της επαρχίας Λάρνακας, βρίσκεται έξι περίπου χιλιόμετρα στα βορειο-δυτικά της πόλης του Ζήνωνα.

Τοποθετημένη πάνω στην καμπίσια έκταση της πεδιάδας Λάρνακας στα νότια και τους ήπιους αποστρογγλωμένους κιμωλιούχους λόφους στα βόρεια, η Αραδίππου από πολύ νωρίς αναπτύχθηκε σε αξιόλογο γεωργικό κέντρο. Όμως τα ισχνά εισοδήματα από τις ξηρικές καλλιέργειες ανάγκασαν τους κατοίκους να στραφούν προς τη κτηνοτροφία, ιδιαίτερα την αγελαδοτροφία, την αιγοπροβατοτροφία και χοιροτροφία. Ακόμα και κατά την περίοδο της οθωμανικής κυριαρχίας στο νησί, οι Αραδιππιώτες, όπως γράφει ο Μαρίτι, «είχαν το αποκλειστικό δικαίωμα να εκτρέφουν

χοίρους». Σήμερα η Αραδίππου είναι από τα μεγαλύτερα κτηνοτροφικά χωριά της Κύπρου. Ο αριθμός των προβάτων που εκτρέφονται στο χωριό είναι ο μεγαλύτερος σ' ολόκληρο το νησί. Όσον αφορά τις αγελάδες η Αραδίππου μαζί με την Αθιένου έχουν το μεγαλύτερο αριθμό βοοειδών σ' ολόκληρη την Κύπρο, ενώ ο αριθμός των χοιροτρόφων στο χωριό υπερτερεί όλων των άλλων αγροτικών οικισμών του νησιού.

Όμως ο σταθερά αυξανόμενος πληθυσμός του χωριού, που από 1,225 ψυχές το 1881, αυξήθηκε στις 2,373 ψυχές το 1931, στις 3,632 το 1960 και στις 11,448 το 2011, συνεχώς αναζητούσε καινούργιους πόρους ζωής. Κατ' αρχή ζήτησε να συνεργαστεί με το άμεσο του περιβάλλον. Η γεωλογία του χωριού τον οδήγησε στην κατασκευή γύψινων πλακών, των γνωστών «μαρμάρων», μια βιομηχανία που αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό το 19^ο αιώνα αλλά και τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα. Σε αρκετές περιοχές του χωριού συναντάς ακόμα και σήμερα τα κατάλοιπα των παλιών λατομείων, απ' όπου εξορυσσόταν το «μάρμαρο» για την κάλυψη του πατώματος των παραδοσιακών σπιτιών.

Τη γεωργία και κτηνοτροφία ακολούθησε η βιομηχανία. Στο χωριό σήμερα λειτουργούν αρκετές βιομηχανικές μονάδες που περιλαμβάνουν προϊόντα αλλαντοποιίας, τυροκομίας, αρτοποιίας, ραπτικής, χρυσοχοΐας – αργυροχοΐας κτλ. Αυτές οι βιομηχανίες βασίστηκαν στις πρώτες ύλες και στις ανάγκες μιας πολυπληθούς και ευημερούσας αγροτικής κοινότητας.

Ακόμα και στην πόλη της Λάρνακας όπως και σ' ολόκληρη την επαρχία, στράφηκαν οι οικονομικές δραστηριότητες των Αραδιππιωτών. Αρκετοί κάτοικοι διαμένουν στο χωριό αλλά εργάζονται στην πόλη είτε στις υπηρεσίες είτε στο εμπόριο είτε στις κατασκευές.

Ο οικισμός, συγκεντρωτικού τύπου, για πολλά χρόνια συμπαγής γύρω από τον πυρήνα του, άρχισε τις τελευταίες δεκαετίες να επεκτείνεται, ακολουθώντας κυρίως τις υφιστάμενες οδικές αρτηρίες. Αν και οι δρόμοι στο κέντρο του οικισμού είναι στενοί και ελικοειδείς λόγω πυκνής δόμησης, στην περιφέρεια του οικισμού είναι αρκετά πλατιοί. Το ίδιο περίπου συμβαίνει με τις οικοδομές. Στο κέντρο του οικισμού είναι σχετικά μικρές, ενώ στην περιφέρεια είναι σύγχρονες, ευρύχωρες και πολυτελείς. Δεν απουσιάζουν μερικά ενδιαφέροντα παραδοσιακά σπίτια στο κέντρο του οικισμού με γλυπτά πλαίσια από πελεκητές ασβεστόπετρες γύρω από τις πόρτες.

Σώζονται ακόμα λίγα γραφικά ανώγια με τα μπαλκόνια τους να προεξέχουν στους δημόσιους δρόμους. Η παρουσία στις αυλές των σπιτιών του φίκου, του γιασεμιού, της χουρμαδιάς, της μανταρινιάς, της μουσμουλιάς, καθώς και η εμφάνιση των μεγάλων κάκτων σε φραγμούς χωραφιών, μαρτυρούν τις σχετικά ψηλές θερμοκρασίες που επικρατούν στην Αραδίππου.

Ο επισκέπτης στην Αραδίππου δεν μπορεί να μη σημειώσει τον οικοδομικό οργανισμό, τη συνεχή επέκταση του οικισμού, τα πολυάριθμα οχήματα και τα ποικίλα καταστήματα, ακόμα και τα εξειδικευμένα. Σ' οποιοδήποτε μέρος του οικισμού κι αν περπατήσεις, δε θα αισθανθείς πως βρίσκεσαι σ' ένα τόσο σημαντικό κτηνοτροφικό κέντρο, γιατί οι κτηνοτροφικές περιοχές δημιουργήθηκαν σε απόσταση από το χωριό.

Το καινούριο συνεχώς εκτοπίζει το παλιό, με μεγάλο κίνδυνο να μην παραμείνει τίποτε από την παλιά αρχιτεκτονική και τη λαϊκή παράδοση. Η Αραδίππου, είναι σήμερα Δήμος με πολλές λειτουργίες: έχει γυμνάσιο, τράπεζες, υπεραγορές, κινηματογράφο, γήπεδο αθλοπαιδιών και ποικίλες ψυχαγωγικές ανέσεις. Υπάρχει επίσης εδώ Μουσείο Λαϊκής Τέχνης στον εξωτερικό χώρο του οποίου λειτουργεί ένα αμφιθέατρο. Ο σταθερά αναπτυσσόμενος μεγάλος οικισμός πρόσφερε αρκετές εκτάσεις από τη γη του για τη δημιουργία της βιομηχανικής περιοχής Λάρνακας και τη δημιουργία δύο μεγάλων προσφυγικών συνοικισμών (Τσιακκιλερού και Κοκκίνων).

Στο χωριό υπάρχουν αρκετά ξωκλήσια και μερικές εκκλησίες, αν και πιο επιβλητική στο κέντρο περίπου του οικισμού είναι η εκκλησία του Αποστόλου Λουκά. Σύμφωνα με μια πλάκα στην είσοδο, κτίστηκε το 1700 και ανοικοδομήθηκε το 1871, για να διευρυνθεί το 1939. Είναι τρίκλιτη με αρχαίο χρυσοποίκιλτο τέμπλο και άμβωνα. Τα δύο ακραία τμήματα του τέμπλου, που αντιστοιχούν με τα δύο ακραία κλίτη είναι σχετικά πρόσφατα, όμως έργα λεπτής ξυλογλυπτικής τέχνης. Η εκκλησία είναι μερικώς τοιχογραφημένη με πρόσφατες, όμως εντυπωσιακές ζωγραφιές. Ξεχωρίζουν οι τοιχογραφίες της Γέννησης του Χριστού, της Σταύρωσης, της Ανάστασης, της Ανάληψης, της Πεντηκοστής, της Υπαπαντής και του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου. Πολύ επιβλητική είναι και η τοιχογραφία του Παντοκράτορα στο θόλο με τους Αγγέλους, τους Προφήτες και τους Ευαγγελιστές γύρω.

Η εκκλησία της Παναγίας της Αιματούσας ή Παναγίας των Αμπελιών (στα παλιά χρόνια εδώ καλλιεργούσαν πολλά αμπέλια), βρίσκεται στα βορειο-δυτικά του οικισμού. Η εκκλησία φαίνεται να' ναι κτισμένη στα θεμέλια κάποιας παλιάς εκκλησίας. Εκτός από μια σύγχρονη τοιχογραφία του Αγίου Μάμα δεν υπάρχει τίποτε το αξιόλογο στο εσωτερικό της εκκλησίας. Όμως έξω από την εκκλησία, δίπλα στη δυτική είσοδο βρίσκεται μια σχεδόν ορθογωνική μεγάλη πέτρα. Σύμφωνα με την παράδοση, αν κάποιος υποφέρει από ακατάσχετη αιμορραγία κι έρθει και καθίσει στην πέτρα αυτή, θα θεραπευτεί.

Πολύ κοντά στα δυτικά του οικισμού, το ξωκλήσι του Αγίου Γεωργίου έχει τόσο πολύ αλλοιωθεί από πρόσφατες ανακαινίσεις, που δε διατηρεί τίποτε απ' όσα τόσο έξοχα περιγράφει ο Ρ. Γκάννις, στο βιβλίο του «Ιστορική Κύπρος», που πρωτοδημοσιεύτηκε το 1936. Ούτε και θα βρεις στο εκκλησάκι την τρίπτυχη εικόνα της Θεοτόκου του 15^{ου} αιώνα, που αναφέρει ο Κ. Μυριανθέας.

Η Αραδίππου, εκτός από τη σύγχρονη κοινωνικό – οικονομική δραστηριότητα, γνώρισε και μια πλούσια πολιτιστική κληρονομιά. Είναι το χωριό που περιλαμβάνεται στον κατάλογο φέουδων της λουζιλιανο- ενετικής περιόδου του Μας Λατρί. Ο μεγάλος ιστορικός συγγραφέας αναφέρει πως «οι Λουζιλιανοί είχαν οικία στην Αραδίππου... και ο βασιλιάς Ούγος ο 4^{ος} διέμενε εκεί μεταξύ 1352 και 1354».

Ο Λεόντιος Μαχαιράς αναφέρει πιο κάτω σχετικά με το χωριό: «Η Μαργαρίτα ντε Λουζιλιάν, εγγονή του Αφέντη της Τύρου και αδελφή του βασιλιά της Αρμενίας Λέοντα... άνηκε στην οικογένεια των Λουζιλιανών... ήταν σύζυγος του Αρχοντα Εμμανουήλ Κατακουζηνού. Αυτοκράτορα του Μωριά. Δεν είχε φτάσει έγκαιρα για τη

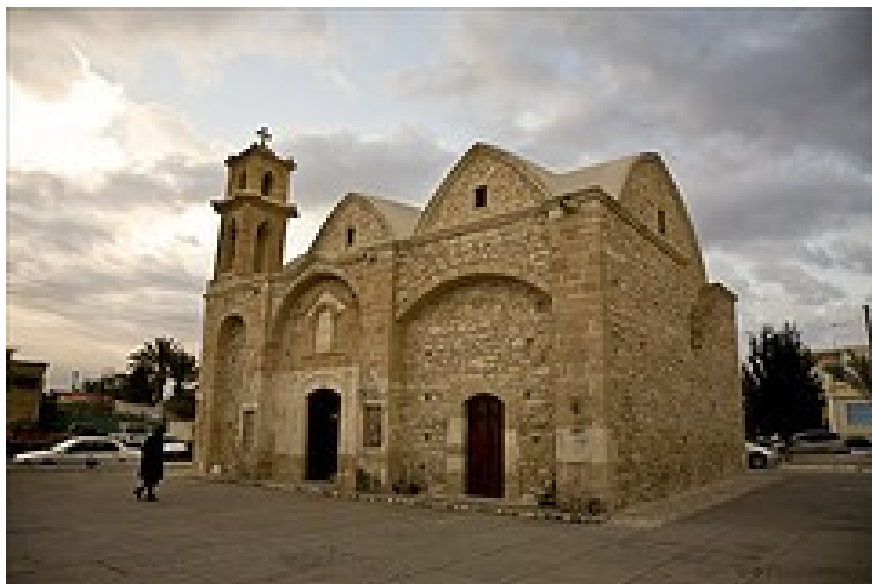
στέψη του βασιλιά, αλλ' είχε φτάσει με δική της γαλέρα στην Αμμόχωστο μετά τη στέψη και την υποδέχτηκαν με μεγάλες τιμές, σαν συγγενής του βασιλιά που ήταν. Διότι η Αραδίππου και η γύρω περιοχή και όλη η περιουσία του Αφέντη της Τύρου είχε περιέλθει σ' αυτήν, διότι ήταν παππούς της κι είχε ένα ετήσιο εισόδημα από 4 χιλιάδες άσπρα βυζάντια της Κύπρου, που αντιστοιχούσαν με χίλια δουκάτα».

Ο Τζέφρυ αναφέρει τα ακόλουθα για την Αραδίππου: «Εγκαταλείποντας τη Λάρνακα, το πρώτο χωριό που συναντάς είναι η Αραδίππου, οικισμός κάποιας αρχαιότητας και βασιλικό φέουδο. Κατακάηκε από τους Σαρακηνούς το 1425. Φαίνεται πως υπήρχε κάποια σημαντική μεσαιωνική έπαυλη στην Αραδίππου το 14^ο αιώνα. Η Μαργαρίτα...συμμετείχε στους γιορτασμούς της στέψης του Πέτρου του 2^{ου} το 1372 και πιθανόν έζησε στην Αραδίππου. Η λεηλασία και το κάψιμο του σπιτιού της- του ανακτόρου της Δεσπότισσας – από τους Σαρακηνούς το 1425 καταγράφεται από το Στραμπάλτι».

Από πολύ νωρίς στην Αραδίππου καλλιεργήθηκαν τα γράμματα, μάλιστα στους χρόνους της δουλείας. Ο Λοΐζος Φιλίππου σημειώνει πως το πρώτο σχολείο στην Αραδίππου ιδρύθηκε το 1833. Στις τελευταίες δύο δεκαετίες του περασμένου αιώνα στην Αραδίππου λειτουργούσε εκτός του αρρεναγωγείου και παρθεναγωγείο.

Η Αραδίππου μ' όλη την πολυκύμαντή της ιστορία, αυξάνεται συνεχώς σε πληθυσμό κι έχει όλες τις λειτουργίες που προαπαιτεί ένα αστικό κέντρο.

Αθιένου



* Η σημερινή Εκκλησιά του Αγ. Φωκά

Η Αθιένου είναι ο μοναδικός οικισμός της Κύπρου, που αν και ελεύθερος δίπλα στη γραμμή του Αττίλα, εντούτοις περιτριγυρίζεται από δυνάμεις εισβολής. Δυσκολεύεται πράγματι ν' απομονώσει σ' όλη τη γραμμή Αττίλα, άλλα χωριό που να βρίσκεται σε τόσο δυσχερή γεωπολιτική θέση.

Θα περίμενε ένας πως η Αθιένου κάτω από τις αντίξοες αυτές συνθήκες θα εγκαταλειπόταν. Κι όμως ο οικισμός αυτός, που ένα μεγάλο μέρος του θεωρείται τμήμα της κεντρικής πεδιάδας της Μεσαορίας, αντέδρασε με το δικό του τρόπο. Σε πείσμα του εισβολέα, αψηφώντας τον εχθρό που τον βλέπει καθημερινά στα υψώματα πολύ κοντά στον οικισμό, αδιαφορώντας αν ένα μεγάλο κομμάτι της γης του καταχτήθηκε κι ένα άλλο βρίσκεται ακαλλιέργητο στην ουδέτερη ζώνη, αποφάσισε να κρατηθεί, όσο σφιχτά γίνεται, στις πατρογονικές ρίζες. Και το πιο εκπληκτικό, που πραγματικά συγκινεί, είναι πως σ' αυτόν εδώ τον οικισμό, που βρίσκεται κάτω από τη σκιά της τουρκικής σημαίας, δημιουργήθηκε ένας προσφυγικός συνοικισμός για να στεγάσει πρόσφυγες από τα κατεχόμενα χωριά της Κύπρου.

Ο πληθυσμός της Αθιένου που σημείωσε μια ανοδική ανάπτυξη από το 1881 μέχρι το 1973, ένα χρόνο πριν την εισβολή, δέχτηκε μόνο προσωρινά το πλήγμα της εισβολής. Ο πληθυσμός του από 3,739 ψυχές μειώθηκε στις 3,390 ψυχές το 1976, για να αυξηθεί στις 4,261 το 2001.

Η κοινότητα σ' αυτό το χωριό συνεχώς προσανατολίζεται στις καινούργιες γεωπολιτικές συνθήκες και σταθερά αναδημιουργείται.

Έμαθε ακόμα από πείρα δια μέσου των αιώνων να προσανατολίζεται προς τις κλιματολογικές συνθήκες. Η πολύ χαμηλή βροχόπτωση που δέχεται το χωριό περιορίζει τη γεωργική ανάπτυξη. Επιβάλλει κατά κάποιο τρόπο την καλλιέργεια των ξηρικών φυτών, όπως είναι το σιτάρι και το κριθάρι.

Οι πολύ λίγες εκτάσεις με χαρουπιές, αμυγδαλιές, λίγα εσπεριδοειδή και κυρίως ελιές, δεν είναι αρκετές να κρατήσουν ένα τόσο μεγάλο πληθυσμό στο χωριό.

Εργατικοί γεωργοί, όπως είναι οι Αθιενίτες, άρχισαν από πολύ νωρίς να περιφέρονται στα γειτονικά και τα μακρινά χωριά, αναζητώντας γη για ενοικίαση. Ενοικιάζουν ξένα χωράφια που τα καλλιεργούν με σύγχρονα γεωργικά μηχανήματα. Ούτε και η νομαδική βόσκηση θα μπορούσε να λύσει το πρόβλημα της κτηνοτροφίας. Γι' αυτό στράφηκαν προς τη σύγχρονη κτηνοτροφία των αιγοπροβάτων και των αγελάδων. Γέμισε ο κάμπος της Αθιένου από σύγχρονες γεωργοκτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις. Εντυπωσιάζεται ο επισκέπτης από την πρώτη επικοινωνία με το χωριό. Κάποτε νομίζει πως βρίσκεται σε κάποιο ευρωπαϊκό χώρο. Κι αυτό είναι ιδιαίτερα έκδηλο τους χειμερινούς και ανοιξιάτικους μήνες.

Το τοπίο είναι κατάσπαρτο από υπόστεγα, όπου φυλάγεται ο σανός, κι από σύγχρονες εγκαταστάσεις όπου βρίσκονται ενσταβλισμένα τα ζώα. Τόσο πριν την εισβολή όσο και μετά, στην Αθιένου εκτρέφονταν χιλιάδες αιγοπρόβατα και αγελάδες. Πριν την εισβολή ο αριθμός των αιγοπροβάτων που εκτρέφονταν, ήταν ο δεύτερος σ' ολόκληρη την επαρχία της Λάρνακας ενώ σήμερα είναι ο τέταρτος. Το 1982 ο αριθμός των αγελάδων και των μοσχарιών που εκτρέφονταν στην Αθιένου ήταν ο πιο μεγάλος στη Λάρνακα ενώ σήμερα η Αθιένου μαζί με την Αραδίππου έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό βοοειδών σ' ολόκληρη την Κύπρο.

Παρά τη μεγάλη γεωργοκτηνοτροφική ανάπτυξη που γνώρισε η Αθιένου, η βιομηχανία δεν παραμελήθηκε. Πολύ λίγοι είναι οι οικισμοί της Κύπρου που έχουν ανεπτυγμένα τόσα πολλά είδη βιομηχανίας και τόσες πολλές βιομηχανικές μονάδες.

Τα κυριότερα είδη της βιομηχανίας είναι η τυροκομία, η αλλαντοποιία, η αρτοποιία, η αλευροποιία, η κατασκευή ξύλινων επίπλων, η κατασκευή πλαστικών ειδών κτλ.

Η βιομηχανία στην Αθιένου βασίζεται τόσο στις ντόπιες πρώτες ύλες, όπως είναι, για παράδειγμα, το γάλα και τα σιτηρά, όσο και σε ξένες ύλες, όπως π.χ τα υφάσματα. Η ύπαρξη αρκετών εργατικών χεριών, η σχετικά μικρή απόσταση από τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, όπως είναι η Λευκωσία και η Λάρνακα, και ο σχετικά μεγάλος καταναλωτικός πληθυσμός είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρέασαν τη βιομηχανική ανάπτυξη της Αθιένου.

Όμως σαν βρεθείς εδώ, θα πρέπει να γευτείς το γιαούρτι, το χαλούμι, τα φιστίκια που ειδικά εδώ τυγχάνουν κατάλληλης επεξεργασίας και προ παντός το ψωμί της Αθιένου. Οι πολλοί φούρνοι που υπάρχουν στον οικισμό πλήρως σύγχρονοι και αυτοματοποιημένοι κατασκευάζουν αδιάκοπα ψωμιά.

Οι Αθιενίτες από τον περασμένο σχεδόν αιώνα, φημιζόντουσαν για μερικά άλλα προϊόντα. Ο Αθανάσιο Σακελλαρίου αναφέρει πως στην Αθιένου και στα γειτονικά χωριά «γίνεται το καλύτερο μέλι της Κύπρου». Τονίζει πως οι κάτοικοι ασχολούνται στη γεωργία και την κτηνοτροφία και αναφέρει τον ωραίο βούτυρο του χωριού.

Ο Περικλής Μιχαηλίδης στο βιβλίο του «Πολιτική Γεωγραφία της Κύπρου» που εξέδωσε στη Ρουμανία το 1887, αναφέρει πως η Αθιένου, «παράγει δημητριακούς καρπούς, βούτυρο, και μέλι εξαιρετον».

Ο Ευρυβιάδης Φραγκούδης, το 1885, αναφέρει πως η Αθιένου είναι μεγάλο χωριό, σταθμός στο μέσο της οδικής αρτηρίας Λευκωσίας – Λάρνακας και «εντευκτήριο αγωγέων». Είναι δε «εκ των ευπόρων χωριών της Κύπρου».

Το ότι η Αθιένου φημιζόταν για το επάγγελμα του «αγωγιάτη», αναφέρεται από πολλούς συγγραφείς όπως είναι π.χ ο Σακελλαρίου και ιδιαίτερα ο Γκάννις, που γράφει πως «όλοι οι κάτοικοι του χωριού εξασκούν το επάγγελμα του αγωγιάτη».

Ο Τζέφρυ αναφέρει πως η Αθιένου «για αιώνες υπήρξε το χωριό των αμαξιάδων και των αγωγιατών που διεξήγαγαν το εμπόριο του νησιού».

Τα ίδια περίπου επαναλαμβάνει και ο Μαρίτι, ο οποίος αναφέρει πως η θέση της Αθιένου μεταξύ Λευκωσίας – Λάρνακας την κατέστησε δημοφιλές μέρος για όλους τους αγωγιατές και ταξιδιώτες.

Στην τιμότητα και εργατικότητα των Αθιενιτών για αιώνες πριν την εμφάνιση του αυτοκινήτου, όταν ως αγωγιατές χειρίζονταν το εμπόριο του νησιού, αναφέρονται και διάφοροι άλλοι συγγραφείς.

Ο Γκάννις αναφέρει πως, σύμφωνα με μια ανεξακρίβωτη παράδοση, οι αγωγιατές γης Αθιένου έχουν ένα διακεκριμένο παρελθόν. Λέγεται πως κατά την κατάληψη της Αμμοχώστου, μετά που όλοι οι Ενετοί εκτελέστηκαν από τους Τούρκους, υπήρχε ακόμα ένας αριθμός φτωχών ευγενών στους οποίους οι νικητές κουρασμένοι από την αιματοχυσία, χάρισαν τη ζωή. Αβοήθητοι και φτωχοί, χωρίς τα μέσα να επιστρέψουν στη Βενετία, αν και αρχικά πατρίκιοι, στράφηκαν στα επαγγέλματα του ξεναγού και του αγωγιάτη.

Κάπου στο κέντρο του χωριού, σώζεται ένα χάνι στο οποίο διακρίνει και σήμερα ο επισκέπτης τους χώρους που χρησιμοποιούσαν οι αγωγιάτες και τα ζώα. Το άνω μέρος του χανιού λειτούργησε αργότερα ως πρόχειρο ξενοδοχείο.

Δε λείπουν από την Αθιένου τα αρχοντόσπιτα που μαρτυρούν την ευημερία, ιδιαίτερα του 19^{ου} αιώνα αλλά και των πρώτων δεκαετιών του 20^{ου} αιώνα. Ιδιαίτερα στην «παλιά Αθιένου» που βρίσκεται κάπου στο βόρειο τμήμα του χωριού, βρΐθουν οι οικοδομές που' χουν σαν βάση το τοπικό ασβεστολιθικό πέτρωμα, ενώ στους υπόλοιπους τοίχους κυριαρχεί το πλιθάρι. Κυρίως εντυπωσιάζουν τα σκαλιστά πλαίσια γύρω από τις εξωτερικές εισόδους των σπιτιών.

Κάπου στο κέντρο του σημερινού οικισμού βρίσκονται η παλιά και η σύγχρονη εκκλησία και οι δύο αφιερωμένες στην Παναγία την Ελεούσα. Η παλιά εκκλησία, κτίσμα του 1711, αψιδωτή, εντυπωσιάζει με το ξυλόγλυπτο τέμπλο, τα εντοιχισμένα πιάτα, τις δύο τοιχογραφίες, το προσκυνητάρι, τον άμβωνα και το γυναικωνίτη. Μερικές παλιές φορητές εικόνες είναι άξιες προσοχής. Η σύγχρονη εκκλησία δίπλα στην παλιά, κτίστηκε τη δεκαετία του 40, αν και λειτούργησε μερικά χρόνια αργότερα. Το τέμπλο της είναι ιταλικής προέλευσης με μάρμαρο και ψηφιδωτά. Κυριαρχεί το άσπρο και πράσινο μάρμαρο, αν και οι ψηφίδες έχουν διάφορα χρώματα. Εντυπωσιάζει το μέγεθος και ο ψηλός θόλος της εκκλησίας.

Η σημερινή Αθιένου, μ' όλη την περιπετειώδη της ιστορία στους πρόσφατους αιώνες, έχει ένα αξιοπρόσεκτο παρελθόν. Θεωρείται η διάδοχος κωμόπολη των Αρχαίων Γόλων που βρίσκονται στα βορειο- ανατολικά του χωριού. Από την περιφέρεια του σημερινού οικισμού αγναντεύεις σ' ένα χωμάτινο ύψωμα την ιστορική πόλη των Γόλων, που τη μνημονεύουν οι αρχαίοι συγγραφείς. Δυστυχώς πάνω σ' αυτή την αρχαία ελληνική πόλη, έχει σήμερα εγκατασταθεί ένα τούρκικο φυλάκιο. Ο επισκέπτης απλώς αγναντεύει χωρίς να μπορεί να περιδιαβάσει την αρχαία αυτή πολιτεία, που στο έδαφος της είναι θαμμένες οι ρίζες της σημερινής Αθιένου. Αλλά και σε μια άλλη τοποθεσία, στον Άγιο Φώτιο, βρέθηκαν ναοί και αγάλματα.

Ο επισκέπτης στην πολύκοσμη Αθιένου δεν μπορεί να μη διακρίνει ένα εργατικό κόσμο, που ξέρει να επινοεί τρόπους, για να λύει τα κοινωνικό- οικονομικά του προβλήματα. Ξέρει να συνεργάζεται με το περιβάλλον που κληρονόμησε.

Η διάδοχος πόλη των Γόλων με πληθυσμιακή κίνηση στα χωράφια, τις βιομηχανικές και κτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις, μερικές μεγάλες και εντυπωσιακές οικοδομές, τους φαρδιούς δρόμους, λίγα εξωραϊστικά έργα, την ύπαρξη σχολής Μέσης Εκπαίδευσης, πολλά σύγχρονα καταστήματα και αρκετές διευκολύνσεις, από μια αγροτόπολη της δεκαετίας του 1980 είναι σήμερα ένας Δήμος με πολλές αστικές λειτουργίες κι ένα ψηλό βιοτικό επίπεδο.

4.8 Το Δυτικό τμήμα της Λάρνακας

Ακολουθώντας το άνω τμήμα της κοιλάδας του Τρέμιθου
Από τη Μοσφιλωτή στο Καλό Χωρίο Λάρνακας



*



*

Αυτή η διαδρομή έγινε αρκετά γνωστή μετά τα τραγικά γεγονότα του 1974, όταν αναζητήθηκε ένας καινούργιος δρόμος που να συνδέει την πρωτεύουσα με την Λάρνακα και το διεθνές αεροδρόμιο. Ήταν, λοιπόν, συνεπακόλουθο ο δρόμος αυτός να βελτιωθεί.

Το πρώτο χωριό που συναντάς είναι η Μοσφιλωτή που βρίσκεται στο συγκοινωνιακό κόμπος τριών πόλεων. Το χωριό εγκατέλειψε τον αρχικό του πυρήνα και εξαπλώθηκε κατά μήκος του κύριου ασφαλτόστρωτου δρόμου. Βρίσκεται ανάμεσα στα πεύκα, τις ελιές, τις χαρουπιές και τα εσπεριδοειδή κι είναι περιτριγυρισμένο από τους καστανούς αποστρογγυλωμένους λόφους των λαβών. Τους χειμωνιάτικους κι ανοιξιάτικους μήνες ένας πράσινος τάπητας σκεπάζει αυτούς τους λόφους με κυρίαρχα φυτά το θυμάρι και το λάδανο.

Καθώς διασχίζεις τον κύριο δρόμο, σχηματίζεις την εντύπωση πως τα σπίτια είναι όλα κτισμένα με μπετόν και τούβλα. Ωστόσο γύρω από τον αρχικό πυρήνα του χωριού μπορείς να διακρίνεις τη χρήση της ασβεστολιθικής πέτρας και του πλιθαριού. Στα δυτικά του χωριού βρίσκεται το μοναστήρι της Αγίας Θέκλας. Πρόκειται για ένα μοναστήρι που ιδρύθηκε, σύμφωνα με την παράδοση, από την Αγία Ελένη ακριβώς τον καιρό που ιδρύθηκε το μοναστήρι του Σταυροβουνιού. Έχει ένα αγίασμα που γιατρεύει, όπως πιστεύεται, το έκζεμα, καθώς και άλλα δερματικά νοσήματα.

Τη Μοσφιλωτή θα την καμαρώσεις σαν βγεις ψηλά στο βουνό, που εκτείνεται στα νότια του χωριού. Αγναντεύοντας τον οικισμό απ' εκεί διακρίνεις την πυκνή δόμηση των σπιτιών στο κέντρο και τις αραιές οικοδομές μέσα σε ευρύχωρες αυλές και κήπους στην περιφέρεια. Εύκολα ξεχωρίζεις λίγα γραφικά πλινθόκτιστα ανώγια και μερικά παραδοσιακά σπίτια με τις πόρτες να βλέπουν προς την ανατολή. Ένα ρυάκι που διατηρεί το νερό του και τους ανοιξιάτικους ακόμα μήνες, και που στην κοίτη του φύτρωσαν ψηλοί καλαμιώνες, κυλά νωχελικό και ήσυχο στο νότια. Πιο εντυπωσιακό όμως είναι το θέαμα των προβάτων που βόσκουν στους λόφους γύρω, ανάμεσα στο θυμάρι και τα αγριόχορτα του βουνού. Ο βοσκός με την αγκλίτσα του, τα πρόβατα και οι κατσίκες που κατεβαίνουν στο ρυάκι να δροσιστούν, οι κυνηγοί πιο πέρα που ψάχνουν για θήραμα στις πλαγιές των λόφων, όλα μαρτυρούν πως το χωριό, παρά την πίεση του σύγχρονου πολιτισμού, διατηρεί την παραδοσιακή αγροτική του ζωή με τη γραφικότητα και τη ρομαντικότητα των παλιών χρόνων.

Ο δρόμος από τη Μοσφιλωτή προς τον Ψευδά, το επόμενο χωριό, συνεχίζεται μέσα από ένα παρόμοιο σχεδόν σκηνικό: Καστανοί λόφοι από λάβες, ελιές και πεύκα κατά μήκος των δρόμων, ήπιες ευχάριστες καμπυλότητες του εδάφους. Κι εκεί ακόμα που οι λόφοι είναι γυμνοί, δεν είναι καθόλου αποκρουστικοί, γιατί διατηρούν κάποιο χρώμα και γοητεία. Αν το δρόμο τον διανύεις το χειμώνα, το μάτι θα διασκεδάξει με το πράσινο των χωραφιών. Την άνοιξη όμως θα απολαμβάνεις το πανηγύρι των χρωμάτων.

Στον Ψευδά, μέσα ακριβώς στο χωριό, οι λόφοι είναι κάπως πιο τραχείς και οι αποχρώσεις του πράσινου πιο πληθωρικές. Αν δεν είχες δίπλα σου την ελιά, τη χαρουπιά και τα λεμονόδεντρα, πιθανόν θα σχημάτιζες την εντύπωση πως

βρισκόσουν σε κάποιο βουνίσιο χωριό της Κύπρου. Η ύπαρξη κάκτων και άλλων ημιτροπικών φυτών σε βεβαιώνουν πως από τη μια απολαμβάνεις ένα βουνίσιο τοπίο, από την άλλη όμως ζεις κλίμα της πεδιάδας.

Ο Ψευδάς που εγκατέλειψε την αρχική του θέση και άπλωσε τα πλοκάμια του κατά μήκος της κύριας οδικής αρτηρίας, με τις αραιές του οικοδομές και την πλούσια βλάστησή του, έχει ασφαλώς κάτι το ιδιαίτερο, κάτι το μοναδικό. Είναι το χωριό που θα σε εντυπωσιάσει περισσότερο σ' αυτή την κοιλάδα του Τρέμιθου.

Στην Αγία Άννα, το χωριό που βρίσκεται στο σημείο επαφής των καστανόχρωμων λαβών και των ασβεστολιθικών πετρωμάτων, θα προσέξει ο ταξιδιώτης την πληθωρική χρήση του τοπικού πετρώματος καθώς και τα παραδοσιακά σπίτια, μερικά από τα οποία διατηρούν όλα τα χαρακτηριστικά της λαϊκής μας αρχιτεκτονικής. Ξύλινες πόρτες και παράθυρα, πλακόστρωτες αυλές και ανώγια, ξεπόρτια, σαμάρια στις οικοδομές, σημηντήρια που διαχωρίζουν το ένα σπίτι από το άλλο, γραφικά μπαλκόνια, χολετρωτά κεραμίδια και αψιδωτές καμάρες, όλα του υποβάλλουν τη γνήσια ατμόσφαιρα των παραδοσιακών μας χωριών που ολοένα δυστυχώς, φθίνουν και χάνονται. Η επιβλητική εκκλησία της Αγίας Άννας δεσπόζει του χωριού. Ιδιαίτερα αυτό είναι εμφανές, αν πλησιάζεις το χωριό από τη Λάρνακα.

Το ρυάκι που βρίσκεται στ' αριστερά της εκκλησίας, καθώς κυλά πάνω από ακανόνιστους όγκους λαβών, που δεν φαγώθηκαν ακόμα απ' τα χρόνια, δημιουργεί μικρούς καταρράχτες που χαίρεσαι να τους καμαρώνεις τους χειμωνιάτικους και ανοιξιάτικους ακόμα μήνες. Εδώ στην Αγία Άννα αρχίζουν να λιγοστεύουν τα δέντρα και γενικά το πράσινο. Οι πορώδεις ασβεστολιθικοί λόφοι επιβάλλονται.

Ο δρόμος ασφαυτόστρωτος, αλλά φιδίσιος, συνεχίζεται ανάμεσα από αποστρογγυλωμένους, ομοιόμορφους ασβεστολιθικούς λόφους, που μόνο οι σκόρπιες ελιές και το λίγο θυμάρι σπάζουν κάπως τη μονοτονία. Όμως πάνω σ' αυτούς τους γυμνούς άσπρους λόφους διεξάγεται αυτή τη στιγμή ένας τιτάνιος αγώνας. Κατασκευάζονται αναβαθμίδες και φυτεύονται δασικά δέντρα, με σκοπό να επεκταθεί το πράσινο σ' όλη την κοιλάδα του ποταμού.

Το Καλό Χωριό είναι ο τελευταίος οικισμός που συναντάς, προτού ενωθείς με τον κύριο υπεραστικό δρόμο Λεμεσού – Λάρνακας. Είναι κτισμένο πάνω σε κιμωλιούχα πετρώματα, με αμυγδαλιές, ελιές και χαρουπιές στην περιφέρεια του οικισμού. Το Καλό Χωριό μαζί με τα σπίτια του προσφυγικού συνοικισμού φαίνεται να καταλαμβάνει μεγάλη έκταση. Αρκετά σπίτια κτισμένα με πλιθάρι πάνω σε ασβεστολιθική βάση γύρω από τον αρχικό πυρήνα του χωριού, έχουν πολλά παραδοσιακά στοιχεία της λαϊκής αρχιτεκτονικής. Το Καλό Χωριό όμως φαίνεται να υποφέρει από την έλλειψη νερού και ιδιαίτερα από την απουσία του πράσινου σε σύγκριση με τα άλλα χωριά του άνω μέρους της κοιλάδας του Τρέμιθου.

Η όλη κοιλάδα του ποταμού Τρέμιθου, από τη Μοσφιλωτή μέχρι το Καλό Χωριό, έχει κάτι το ιδιαίτερο. Με την ποικιλία των εδαφών και πετρωμάτων της, με την ποικιλία των καλλιεργειών και τις πληθωρικές αποχρώσεις το πράσινου, με την πλούσια αρχιτεκτονική των σπιτιών, τη γραφικότητα, το χρώμα και τη γοητεία του τοπίου της, αποτελεί μια όμορφη περιοχή της Κύπρου ανάμεσα στις τρεις μεγάλες

πόλεις του ελεύθερου νησιού. Η διαδρομή από τα χωριά αυτά, οποιαδήποτε εποχή του χρόνου, είναι πάντα μια απόλαυση.

Χοιροκοιτία



Η Χοιροκοιτία δεν είναι το χωριό που θα επισκεφθείς για την ιδιαίτερη φυσική του φυσιογνωμία ή για την τεράστια οικονομική του δραστηριότητα. Εδώ η ιστορία έχει επιβάλει την παρουσία της σε κάθε σπιθαμή γης των διοικητικών ορίων του χωριού.

Οι ήπιες εξάρσεις του εδάφους και οι σημερινές καλλιέργειες των σιτηρών, της ελιάς, της χαρουπιάς, των λαχανικών και των εσπεριδοειδών, ή ακόμα η καλλιέργεια των αμπελιών σε χρόνια περασμένα, είναι στοιχεία που τα δέχεσαι, αλλά που δε συναρπάζουν. Ακόμα και η πλούσια λαϊκή αρχιτεκτονική του χωριού με πολύ ενδιαφέροντα παραδοσιακά σπίτια και στενούς δρόμους, είναι δευτερεύοντα στοιχεία συγκρινόμενα με την ιστορία και την αρχαιολογία του. Συγκινούν ακόμα οι αγώνες του χωριού για επέκταση των αρδευόμενων καλλιεργειών καθώς και οι ελαφρές βιομηχανικές μονάδες που εργοδοτούν ένα τμήμα του πληθυσμού, αλλά σαν σκεφθείς πως εδώ σ' αυτόν το χώρο διαδραματίστηκαν συγκλονιστικά γεγονότα ιστορίας του νησιού, άθελα σου επιζητάς να αφιερώσεις το χρόνο σου σ' αυτά.

Στο γνωστό λόφο της Χοιροκοιτίας, δίπλα στον ποταμό του Μαρωνίου, η αρχαιολογική σκαπάνη απεκάλυψε τον ομώνυμο νεολιθικό συνοικισμό, που χρονολογείται από την 7^η π.Χ. χιλιετηρίδα. Από το 1936 που άρχισαν οι αρχαιολογικές εργασίες, η Χοιροκοιτία έγινε παγκόσμια γνωστή για τις πολλές πυκνοκτισμένες κυκλικές κατοικίες, το λιθόκτιστο αμυντικό τείχος και τα μικρά λιθόστρωτα περάσματα. Εδώ έγινε πληθωρική χρήση του τοπικού πετρώματος και των κροκάλων που μετέφερε ο ποταμός καθώς και του πλιθαριού. Οι κάτοικοι της Χοιροκοιτίας γνώρισαν την καλλιέργεια της γης, είχαν εξημερώσει άγρια ζώα και ασχολούνταν με το κυνήγι και το ψάρεμα. Όλα τα ευρήματα που προέρχονται από το συνοικισμό αποτελούν αδιάσειστες μαρτυρίες πως η πανάρχαια αυτή κοινότητα ήταν πολύ καλά

οργανωμένη και αναπτυγμένη. Τα ταφικά τους έθιμα δείχνουν τη θρησκευτικότητα που εκδηλώνεται με τον πρέποντα σεβασμό στη λατρεία των νεκρών τους. Ακόμα μερικά ευρήματα των οποίων η πρώτη ύλη δεν βρίσκεται στην Κύπρο, όπως ο οψιδιανός, ο αιματίτης και άλλοι πολύτιμοι λίθοι, μαρτυρούν πως οι κάτοικοι του πανάρχαιου νεολιθικού συνοικισμού της Χοιροκοιτίας γνώριζαν τη ναυτιλία και το εμπόριο με τις γειτονικές χώρες.

Μια επίσκεψη στον ακεραμικό νεολιθικό συνοικισμό της Χοιροκοιτίας, ηλικίας 9.000 χρόνων, είναι επιβεβλημένη, μια κι εδώ βρίσκονται οι βαθιές ρίζες της καταγωγής μας, άσχετα αν ακόμα δεν βρέθηκαν προγενέστερα ίχνη του κυπριακού πολιτισμού, που ίσως θα μαρτυρούν και την παρουσία του παλαιολιθικού Κυπρίου.

Μολονότι η προ- χριστιανική και η πρωτο- χριστιανική ιστορία του χωριού είναι ακόμα άγνωστη, η μεσαιωνική ιστορία έχει πολλά να διηγηθεί. Συχνά αναφέρεται πως η Χοιροκοιτία είναι ένας από τους χώρους όπου πιθανόν συναντήθηκαν ο Ισαάκιος Κομνηνός με το βασιλιά της Αγγλίας Ριχάρδο το Λεοντόκαρδο το 12^ο αιώνα μ.Χ προκειμένου να συζητήσουν τις διαφορές τους.

Συχνά οι κάτοικοι της σημερινής Χοιροκοιτίας μιλούν για τον Πύργο της Χοιροκοιτίας και τον ταυτίζουν με τη Ρήγαινα, κάτι που επαναλαμβάνεται σε πολλά άλλα χωριά. Μάλλον η ύπαρξη του πύργου, που οφείλεται σ' άλλους λόγους, έθρεψε τη λαϊκή φαντασία, ώστε να θεωρήσει ένα τέτοιο καστέλι ως το χώρο όπου ζούσε στα μεσαιωνικά χρόνια η Ρήγαινα.

Ωστόσο, ο Πύργος της Χοιροκοιτίας που μνημονεύεται από το Μαχαιρά, το Στραμπάλντι και άλλους, πιθανόν κτίστηκε από τους Ναΐτες, όταν η Χοιροκοιτία αποτελούσε χωριό των Ναϊτών και αργότερα των Ιωαννιτών. Το σημερινό σεράι, που' ναι μια αψιδωτή οικοδομή, ανοικτή από τις δύο πλευρές, είναι ίσως το απομεινάρι του πύργου των Ναϊτών, που πιθανόν δε διέφερε σε ανάστημα και από τον Πύργο του Κολοσσιού. Αναφέρεται συχνά πως ο πύργος καταστράφηκε κατά τη μάχη της Χοιροκοιτίας που διεξήχθη το 1426 πολύ κοντά.

Η μάχη της Χοιροκοιτίας, που περιγράφεται μ' αρκετές λεπτομέρειες από το Μαχαιρά, διεξήχθη μεταξύ του Φράγκου βασιλιά της Κύπρου Ιανού και των Σαρακηνών (Μαμελούκων) της Αιγύπτου.

Κατά την εποχή εκείνη η πειρατεία ανθούσε στην ανατολική Μεσόγειο γύρω από την Κύπρο. Οι Μαμελούκοι διαμαρτυρήθηκαν αρκετές φορές πως πειρατές ξεκινούν εναντίον τους από την Κύπρο ή πειρατείες διεξάγονται από πρόσωπα που ζουν στην Κύπρο. Αργότερα ο Μαμελούκος σουλτάνος της Αιγύπτου αποφάσισε να προβεί σε αντίποινα και το 1426 επιτέθηκε κατά της Κύπρου. Η μάχη στο τέλος διεξήχθη στη Χοιροκοιτία, όχι πολύ μακριά από τον Πύργο των Ιωαννιτών ή το σημερινό σεράι. Σ' αυτήν ηττήθηκε ο Ιανός, που συνελήφθηκε αιχμάλωτος και μεταφέρθηκε στην Αίγυπτο. Ήταν μια μάχη που με λίγη σύνεση μπορούσε να αποφευχθεί χωρίς τραγικές συνέπειες.

Στο χώρο όπου διεξήχθη η μάχη υπάρχει ένας λόφος με απότομη βόρεια πλευρά του, που' ναι και σήμερα γνωστός ως ο Κρεμμός τους Φράγκους ή Κρεμμός του

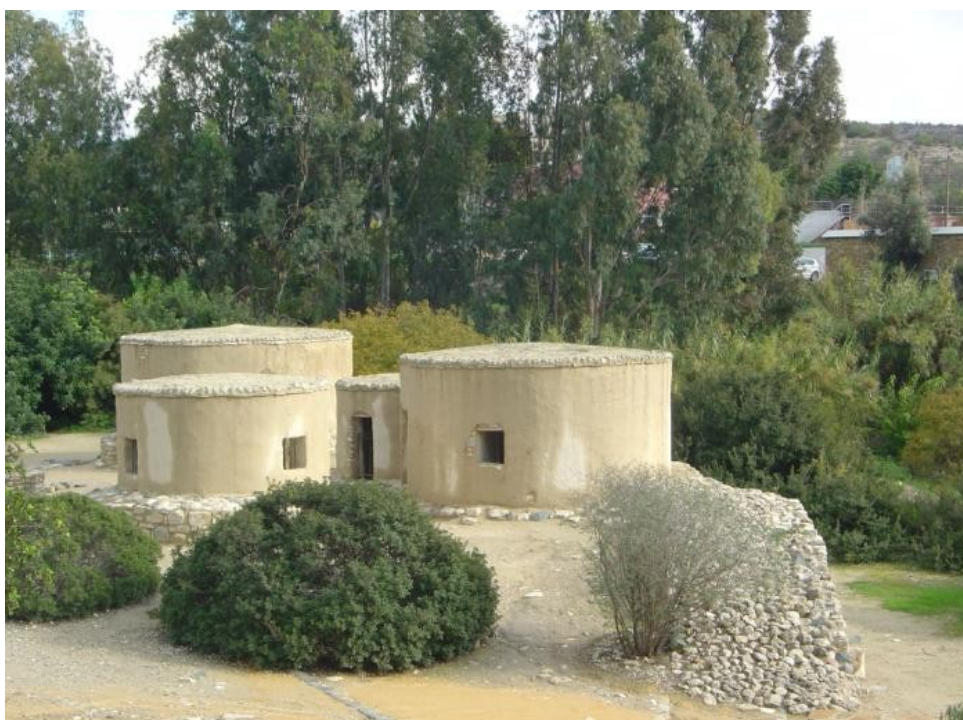
Φράγκου, γιατί, όπως συχνά γράφεται, απ' εδώ οι Μαμελούκοι «εκρήμνισαν τους στρατιώτες του Ιανού».

Πολύ κοντά στο σεράι και στο χώρο όπου διεξήχθη η μάχη της Χοιροκοιτίας ορθώνεται σήμερα ένα ξωκλήσι της Παναγίας του Κάμπου. Δεν είναι βέβαιο αν πρωτοκτίστηκε και πρωτολειτούργησε επί εποχής των Ναϊτών.

Είναι μονόκλιτη εκκλησία με τρούλο κτισμένη με ασβεστολιθικές πλάκες, τώρα πλήρως αναπαλαιωμένη. Σώζονται δύο στρώματα τοιχογραφιών, μολονότι οι τοιχογραφίες του πρώτου στρώματος δε διακρίνονται. Οι περισσότερες τοιχογραφίες του δεύτερου στρώματος είναι φθαρμένες. Στην αψίδα σώζεται η Πλατυτέρα, η Κοινωνία των Αποστόλων και πιο χαμηλά τέσσερις ιεράρχες. Στον τρούλο διακρίνεται ο Παντοκράτορας, ενώ στο βόρειο τοίχο σώζεται η τοιχογραφία του Αγίου Γεωργίου που χρονολογείται το 1509.

Για τη Χοιροκοιτία ο επισκέπτης πρέπει να αφιερώσει χρόνο και κατάλληλο όχημα ώστε να επισκεφθεί και να εξετάσει με κάποια λεπτομέρεια τόσο το εκκλησάκι της Παναγίας του Κάμπου, το αψιδωτό σεράι, τον Κρεμμό του Φράγκου και το χώρο όπου διεξήχθη η γνωστή στην ιστορία μάχη της Χοιροκοιτίας. Κι αν ο καιρός επιτρέπει ν' αφιερωθεί και αρκετός χρόνος στο νεολιθικό συνοικισμό της Χοιροκοιτίας, όπου η ίδια η αρχαιολογική σκαπάνη μιλά για τα πρώτα σπίτια των Κυπρίων, την πολεοδομική διάταξη και τα έθιμά μας. Μια τέτοια επίσκεψη θα μας φορτώσει γνώσεις για το μεσαιωνικό μας πολιτισμό και θαυμασμό για την προϊστορία μας.

Νεολιθικός Συνοικισμός της Χοιροκοιτίας



Ο νεολιθικός συνοικισμός της Χοιροκοιτίας, της έβδομης χιλιετηρίδας π.Χ, είναι τοποθετημένος στη δεξιά όχθη του ποταμού Μαρωνιού, πάνω σε μια πλαγιά από ασβεστολιθικά πετρώματα, κάπου κοντά στον τριακοστό μιλιοδείκτη του δρόμου Λευκωσίας –Λεμεσού. Ο οικισμός δεσπόζει μιας υπέροχης θέας με όμορφο και πλούσιο γραφικό τοπίο.

Σ’ αυτή την πλαγιά του λόφου βρίσκονται οι ρίζες μας. Εδώ, πριν εννιά περίπου χιλιάδες χρόνια, οι κάτοικοι του νησιού μάζεψαν ασβεστολιθικές πέτρες από τους λόφους και ανθεκτικές πυριγενείς κροκάλες από τον ποταμό, δίπλα κι έκτισαν τις κυκλικές τους κατοικίες.

Η βάση των κυκλικών οικοδομών είναι ανεξίτηλα αποτυπωμένη στο τοπίο, για να τη βλέπουμε εμείς οι σύγχρονοι και να αναπολούμε τη ζωή των προγόνων μας, εκείνα τα αρχέγονα χρόνια.

Συγκλονίζεσαι μπροστά στη λογικότητα της εποχής εκείνης για την επιλογή της θέσης του οικισμού. Ο οικισμός είναι κοντά στον ποταμό, για να παίρνει το πόσιμο νερό. Εκείνα τα χρόνια το νερό στο ποτάμι θα κυλούσε και κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Άλλωστε το μαρτυρεί η κοίτη του και η κοιλάδα που άνοιξε. Η κοιλάδα του ποταμού, οι λίγες επίπεδες επιφάνειες στη γύρω περιοχή και οι ψηλές κορφές των λόφων παρείχαν μια ποικιλία εδαφών και βλάστησης. Η τοποθεσία, άλλωστε του οικισμού στην πλαγιά του λόφου, μακριά από την κοίτη του ποταμού και η ορατότητα παρείχαν ασφάλεια, κάτι που εκείνα τα χρόνια ήταν αναγκαία.

Γεωργοί όπως ήταν τότε οι κάτοικοι της Χοιροκοιτίας, καλλιεργούσαν τα δημητριακά τους, στα δε δάση που αφθονούσαν άρπαζαν ή παγίδευαν τα ζώα, πότε για να τα ημερεύσουν και πότε για το κρέας τους.

Όμως ο οικισμός αυτός δεν έγινε χωρίς αρχιτεκτονικό σχέδιο. Οι τοίχοι των κυκλικών οικοδομών άλλοτε ήταν στενοί και άλλοτε είχαν μεγάλο πάχος. Υπήρχαν διάδρομοι που οδηγούσαν στα σπίτια. Πάνω στη βάση από πέτρες προσθέτονταν οι πλίνθοι και πιθανόν το άνω μέρος της οροφής να ήταν από φύλλα και κλαδιά των δέντρων, που αφθονούσαν πολύ κοντά. Πιθανόν ακόμα στο μέσο της κυκλικής οικοδομής να υπήρχε δοκός για να υποβαστάζει την οροφή, κάτι δηλαδή που συμβαίνει και στα σπίτια των πρωτόγονων φυλών στις αφρικανικές χώρες σήμερα. Σε μερικές μεγάλες κυκλικές κατοικίες δεν απουσιάζουν τα λίθινα υποστηρίγματα για τη στερέωση υπερκείμενου ενδιαμέσου δαπέδου. Τους νεκρούς τους έθαβαν μέσα στην οικοδομή ή στην είσοδο.

Ασφαλώς τα σκληρά πυριγενή πετρώματα, που κουβάλησε ο ποταμός του Μαρωνιού από την οροσειρά του Τροόδους, χρησίμευσαν για τα πρώτα εργαλεία, όπως ήταν οι μύλοι, οι αξίνες και τ’ άλλα αγγεία από ανδεσίτη.

Ο νεολιθικός συνοικισμός της Χοιροκοιτίας, τόσο προσιτός σ’ όλους μας, δίπλα στην κύρια αρτηρία Λευκωσίας – Λεμεσού, παρέχει πάντοτε την ευκαιρία σ’ εμάς να τον επισκεφτούμε όχι μια αλλά πολλές φορές. Σαν καθίσεις πάνω στα σκαλοπάτια που έκτισε το Τμήμα Αρχαιοτήτων ή σαν σταθείς πάνω στους λίθινους τοίχους των κυκλικών οικοδομών, νιώθεις να αιχμαλωτίζεσαι από την πανάρχαια κληρονομιά μας.

Σμίχτηκαν τόσο αρμονικά η γεωγραφία και η ιστορία να φτιάξουν ένα οικισμό, για τον οποίο δικαιολογημένα υπερηφανευόμαστε.

Στους στενούς διαδρόμους και στους κυκλικούς λίθινους τοίχους της Χοιροκοιτίας βρίσκονται οι αδιάψευστες μαρτυρίες μιας πανάρχαιας κυπριώτικης οργανωμένης αγροτικής κοινωνίας.

(Πρόσφατα έγινε αναστήλωση κυκλικής κατοικίας, γεγονός που εξυπηρετεί καλύτερα τους επισκέπτες).

Διυλιστήριο Νερού στη Χοιροκοιτία

Μεταξύ του παλιού και του καινούργιου δρόμου Λευκωσίας –Λεμεσού κι ανάμεσα Σκαρίνου και Χοιροκοιτίας, πάνω σε ήπιους κιμωλιούχους λόφους αραιά καλυμμένους με ελιές και χαρουπιές, κατασκευάστηκε το 1974 το διυλιστήριο νερού στη Χοιροκοιτία.

Το νερό των πηγών που βγαίνει από τα σπλάχνα της γης, καθαρό και κρυστάλλινο όπως είναι, δεν χρειάζεται πολύπλοκη επεξεργασία για να καταστεί πόσιμο. Όμως οι φυσικές πηγές δεν είναι αστείρευτες, ούτε κι ο πληθυσμός στάσιμος. Γι' αυτό το νερό των ποταμών και των φραγμάτων πρόσφερε από πολύ νωρίς λύση στις πιεστικές ανάγκες των ανθρώπων για ύδρευση. Κι αν η ρύπανση στους ποταμούς, ιδιαίτερα σ' εκείνους της Δυτικής Ευρώπης, είναι πολύ μεγάλη, στα φράγματα το νερό, ιδιαίτερα όταν προέρχεται από τις βροχές και τους μικρούς χείμαρρους, είναι σχετικά καθαρό. Όμως και πάλι απαιτείται διύλιση, για να απαλλαγεί το νερό απ' όλες τις ακάθαρτες ουσίες και τους μικροοργανισμούς και να γίνει διαυγές με κατάλληλη οξύτητα.

Στο παρελθόν το νερό του φράγματος των Λευκάρων, καθάριζε το σύγχρονο διυλιστήριο νερού της Χοιροκοιτίας. Το νερό που συγκεντρωνόταν στο φράγμα των Λευκάρων ήταν στην ουσία βρόχινο ή προερχόταν από πολύ μικρούς χείμαρρους της γύρω περιοχής κι έτσι η λειτουργία της διύλισης δεν παρουσίαζε σοβαρά τεχνικά προβλήματα. Το φράγμα όπως είναι γνωστό, κατασκευάστηκε πάνω σ' ένα παραπόταμο του Πεντάχοινου, στα βόρεια του γραφικού χωριού των Λευκάρων. Σαν έφθανε το νερό στη Χοιροκοιτία από τα Λεύκαρα, έπρεπε να αφαιρεθούν οι στερεές ουσίες και γενικά όλες οι ακαθαρσίες, να προστεθεί χλώριο, θειικό αργίλιο, ασβέστιο αν απαιτηθεί, ακόμα δε να διορθωθεί η οξύτητα του νερού.

Προτού οδηγηθεί το νερό από το φραγμό των Λευκάρων στις δεξαμενές κατακάθισης, όπως είναι γνωστές, δεχόταν την προσθήκη χλωρίου και θειικού αργιλίου.

Η πρώτη απαλλαγή των ακάθαρτων ουσιών γίνεται από τις μεγάλες και ψηλές δεξαμενές κατακάθισης με το παράξενο κωνικό σχήμα. Το νερό μπαίνει στις δεξαμενές κατακάθισης με αρκετά μεγάλη ταχύτητα και σταδιακά ελαττώνεται στον κατάλληλο βαθμό, για να επιτευχθεί με τον ασφαλέστερο και ευκολότερο τρόπο η διύλιση. Στο μέσο της δεξαμενής κατακάθισης υπάρχουν σωλήνες που ανοίγουν δύο φορές τη μέρα, για να αφαιρείται το ίζημα.

Σε δεύτερο στάδιο, το νερό οδηγείται με σωλήνες στα φίλτρα που βρίσκονται δίπλα στο κύριο κτιριακό συγκρότημα. Το φίλτρο αποτελείται από σκληρό άμμο που εισάγεται από το εξωτερικό. Στο άνω μέρος το ύψος του άμμου είναι ένα περίπου μέτρο. Σ' ένα χαμηλότερο στρώμα 30 περίπου εκατοστών ο κόκκος του άμμου είναι πιο χοντρός. Πιο κάτω υπάρχει ένα τρίτο στρώμα 30 εκατοστών από χαλίκια και στον πυθμένα ένα άλλο στρώμα και πάλι περίπου 30 εκατοστών από χαλίκια μεγάλης διαμέτρου. Στο κάτω μέρος των χαλικιών υπάρχουν οι σωλήνες διακλάδωσης που βοηθούν στο πλύσιμο των φίλτρων με νερό.

Ο κύριος σκοπός των φίλτρων είναι να κατακρατούν στην επιφάνεια του άμμου τις ακαθαρσίες που τυχόν ξεφεύγουν από τις δεξαμενές κατακάθισης. Το νερό που βγαίνει από τα φίλτρα πάλι χλωριάζεται και μεταφέρεται σ' άλλη δεξαμενή. Αυτή η προσθήκη χλωρίου είναι αναγκαία για την υγεία μας, γιατί το χλώριο σκοτώνει τους μικροοργανισμούς που τυχόν απέμειναν στο νερό και μετά το φιλτράρισμα. Είναι σ' άλλη δεξαμενή που θα προστεθεί, αν χρειαστεί, ασβέστιο για τη διόρθωση της οξύτητας του νερού.

Όλη αυτή η εργασία από τη μια δεξαμενή στην άλλη γίνεται με τη βοήθεια αυτόματου ελέγχου και με πολύ λίγο, εξειδικευμένο προσωπικό. Ο αυτόματος αυτός έλεγχος βοηθά να ελέγχονται κάθε στιγμή η καθαρότητα του νερού, οι ποσότητες του κατεργασμένου και ακατέργαστου νερού, λεπτομέρειες της εργασίας των αντλιών κ.ο.κ.

Ένα απλό σε εμφάνιση κτιριακό συγκρότημα στο δρόμο Λευκωσίας – Λεμεσού, μπόλικι σωλήνες μικρών και μεγάλων διαστάσεων, μικρά και μεγάλα φρέατα, μεγάλες δεξαμενές με κωνικό ή ορθογώνιο σχήμα, κι ένα σύστημα αυτόματου ελέγχου, είναι ο εξοπλισμός του διυλιστηρίου νερού στη Χοιροκοιτίας Πολύ συναρπαστική και ενδιαφέρουσα η διεργασία εξαγνισμού του νερού που καθημερινά πίνουμε, μια διεργασία που απαιτεί από δικής μας πλευράς περισσότερο ενδιαφέρον και βαθύτερη γνώση.

4.9 Ακολουθώντας τον παράκτιο δρόμο

Δρομολαξιά

Πολύ κοντά στην πόλη του Ζήνωνα και λίγα μόνο χιλιόμετρα δυτικά του διεθνούς αεροδρομίου της Λάρνακας, η Δρομολαξιά αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς σ' ένα αστικό κέντρο. Από απλό χωριό πριν την εισβολή, διαθέτει σήμερα Συμβούλιο Βελτίωσης, αλλά ο πληθυσμός της λόγω μαζικών εισροών εκτοπισμένων, μπορεί να την οδηγήσει σε δήμο.

Το αρχικό συγκεντρωμένο χωριό με τα λίγα παραδοσιακά του σπίτια, που συνεχώς εξαφανίζονται, έχει τώρα επεκταθεί προς πολλές κατευθύνσεις, αφού ένας μεγάλος αριθμός εκτοπισμένων από δεκάδες χωριά της κατεχόμενης Κύπρου εγκαταστάθηκαν εδώ μετά την τουρκική εισβολή του 1974.

Σίγουρα, η καμπίσια έκταση του χωριού με τα σιτηρά, τα λαχανικά, τις αγκινάρες, τα λίγα εσπεριδοειδή και την ακμάζουσα κτηνοτροφία, με την αγελαδοτροφία να κυριαρχεί, δεν μπορεί να θρέψει τις χιλιάδες των κατοίκων. Ούτε οι λιγοστές τοπικές βιομηχανίες του γιαουρτιού, της τυροκομίας ή της κεντητικής μπορούν να κρατήσουν τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό στο χωριό. Οι κάτοικοι αναζητούν εργασία, που την εξασφαλίζουν στη γειτονική Λάρνακα, μια και η απόσταση είναι εξαιρετικά μικρή.

Η Δρομολαξιά είναι πανάρχαιος οικισμός, αν κρίνουμε πως ο Χαλά Σουλτάν Τεκές και ιδιαίτερα ο αρχαιολογικός του χώρος εμπίπτει στη διοικητική έκταση του χωριού.

Κατά τη λουζινανο- ενετική περίοδο το χωριό με την ονομασία Βρωμολαξιά υπήρξε, κατά το Μας Λατρί τόσο φέουδο όσο και βασιλικό κτήμα. Ο Μαχαιράς μνημονεύει το χωριό σημειώνοντας πως το 1425 κήκε από τους Σαρακηνούς.

«Και την Παρακευγήν εις τας δέκα Αυγούστου
εφέρασιν μαντάτον του ρηγός το μεσομέριν, το
πως οι Σαρακηνοί έκαψαν τα Καλλία και
την Αραδίππου, και ούλον το απλίκιν το
δεσποτικόν, και το απλίκιν του πύργου της Αλικής
και την Αγρίνου, και την Βρωμολαξίαν και το
Κίτιν, και εκάβασιν απού τόπον εις τόπον»...

Φαίνεται πως η αρχική ονομασία του χωριού μετονομάστηκε, ευφημότερα, από τους ίδιους τους κατοίκους, σε Δρομολαξιά. Πότε ακριβώς αυτό έγινε δεν είναι γνωστό.

Ο ταξιδιώτης στο υπαίθριο τοπίο της Δρομολαξιάς εκτός από το γεωργικό οργανισμό που θα παρατηρήσει, ιδιαίτερα των λαχανικών, τόσο μέσα σε θερμοκήπια, όσο κι εκτός, δεν θα δυσκολευτεί ν' αγναντέψει, έστω και από κάποια απόσταση, τις «Καμάρες». Πρόκειται για τα λείψανα του υδραγωγείου που μετέφερε το νερό από την περιοχή του ποταμού Τρέμιθου στη Λάρνακα, το οποίο κατασκεύασε ο Μπεκήρ πασάς μεταξύ 1747 και 1750. Λέγεται πως οι πελεκητές πέτρες με τις οποίες κατασκευάστηκε το υδραγωγείο, κουβαλήθηκαν από τον αρχαίο συνοικισμό του Κιτίου. Απ' εκεί που περνούσε το υδραγωγείο, αν η τοπογραφία ήταν επίπεδη, ένα πέτρινο κανάλι ήταν αρκετό για τη διοχέτευση του νερού. Όμως εκεί που υπήρχαν μικροεξάρσεις του εδάφους, όπως για παράδειγμα ρυάκια, η κατασκευή των πέτρινων αψίδων ήταν απαραίτητη. Στη Δρομολαξιά ο επισκέπτης μπορεί να δει και τα δύο αυτά παραδείγματα.

Μέσα στον οικισμό της Δρομολαξιάς η εκκλησία του Αγίου Ιωάννη του Βαπτιστή, σύμφωνα με τον Γκάννις, είναι του 18^{ου} αιώνα. Πρόκειται για ένα κομψό σε εμφάνιση εκκλησάκι, κτισμένο με πελεκητή ασβεστόπετρα.

Η Δρομολαξιά σήμερα αυξάνει σταθερά σε πληθυσμό και εμπλουτίζει τις υπηρεσίες της σε μεγάλο βαθμό. Προσφυγικό αίμα εισέρρεψε πληθωρικά στις φλέβες του

αρχικού οικισμού κι όλοι σήμερα, ντόπιοι και εκτοπισμένοι, αδελφωμένοι χέρι- χέρι, αγωνίζονται για την προκοπή και ανάπτυξη του χωριού.

Κίτι



* Τμήμα του μεσαιωνικού γεφυριού στο Κίτι, που βρίσκεται πολύ κοντά στην Αγγελόκιστη.

Κεφαλοχώρι της Λάρνακας, στα νότια της Αλυκής Λάρνακας, το Κίτι, που προφανώς πήρε το όνομά του μετά την εγκατάλειψη της Λάρνακας (του πραγματικού Κιτίου) και την εγκατάσταση εδώ κατοίκων της, αναπτύσσει σήμερα ποικίλη οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα.

Αν κρίνουμε από την εκκλησία της Παναγίας της Αγγελόκτιστης, το χωριό πρέπει να βρίσκεται σ' αυτό το μέρος από τα πανάρχαια χρόνια, κι όχι από της εποχής των Φράγκων, όπως συμβαίνει με πολλά χωριά της Κύπρου.

Ο Λεόντιος Μαχαιράς κάνει δύο ειδικές αναφορές για το Κίτι. Σημειώνει πως ο ρήγας (Πέτρος Α' 1359-1369) «εξέβην από την Αταλλείαν και ήλθεν εις την Κύπρον εις το Κίτιν, και επέξευσεν με τους λας του...». Εδώ πρόκειται για αναφορά που υποδηλώνει την πιθανή παρουσία παλατιού ανήκοντος στο βασιλιά.

Εξάλλου, ο ίδιος συγγραφέας αναφέρεται στους Σαρακηνούς όταν εισέβαλαν στην Κύπρο το 1425 επί των ημερών του βασιλιά Ιανού....

«Και την Παρασκευήν εις τας δέκα Αυγούστου
εφέρασιν μαντάτον του ρηγός το μεσομέριν, το
πως οι Σαρακηνοί εκάψαν τα Κάλλια και
την Αραδίππου, και ούλον το απλίκιν το
δεσποτικόν, και το απλίκιν του πύργου της Αλικής
και την Αγρίνου, και την Βρωμολαξίαν και το
Κίτιν...»

Το Κίτι, τοποθετημένο σε μια καμπίσια έκταση, πάνω στις προσχώσεις της θαλάσσιας αναβαθμίδας Λάρνακας, με το γνωστό του μικρό υδροφόρο στρώμα, από

νωρίς ήταν χώρος για παραγωγή, γεγονός που υπήρξε φέουδο ή βασιλικό κτήμα κατά τη λουζιλιανο- ενετική περίοδο.

Ο Φλώριος Βουστρώνιος μνημονεύει το Κίτι ότι υπήρξε, μεταξύ 1464-1468 φέουδο που άνηκε στον Κάριον ντε Λουζιλιάν και το Χονόφρια Ρεκονέσενς. Ο Μας Λατρί υπογραμμίζει πως το Κίτι, που ονομάζεται Kiti, Chiti, Quiti και Le Quid, υπήρξε ένα από τα 24 φέουδα του Κάρολου ντε Λουζιλιάν, που αργότερα διμεύτηκαν από τον Ιάκωβο το Νόθο. Ο ίδιος σημειώνει πως εδώ ο βασιλιάς είχε ένα παλάτι. Εξάλλου ο Γεώργιος Βουστρώνιος, σημειώνει πως η Δορά και ο Χιτός (Κίτι) προσφέρθηκαν στο Φίλιππο Ποδοκάτορα. Τόσο ο ίδιος ο Γεώργιος Βουστρώνιος όσο και ο Φλώριος Βουστρώνιος αναφέρουν πως αρχικά τα δύο χωριά άνηκαν στον Τζεντίλε.

Ο Μαρίτι στα μέσα του 18^{ου} αιώνα, όταν επισκέφτηκε την Κύπρο σημειώνει για το Κίτι: «Το Κίτι ήταν φέουδο του οίκου των Λουζιλιανών κι ακόμα και σήμερα δείχνει σημάδια της παλιάς του σπουδαιότητας... Στο μέσο του χωριού βρίσκεται ένα μεγάλο, βαθύ πηγάδι με εξαίρετο νερό... Μπορεί ένας να κατεβεί στον πυθμένα του πηγαδιού. Απέναντι στο πηγάδι ορθωνόταν ένα φρούριο όπου οι κάτοικοι, ιδιαίτερα οι γυναίκες κατέφευγαν όταν φοβόντουσαν την έλευση των κουρσάρων στην ακτή. Λίγο έξω από το χωριό βρίσκεται πέτρινο γεφύρι με αψίδες και ανοίγματα, το οποίο κατά τη διάρκεια των βροχών επέτρεπε τη διοχέτευση του νερού στα χωράφια... Εδώ καλλιεργείτο βαμβάκι ενώ τώρα καλλιεργούνται το σιτάρι, το κριθάρι και οι συκαμιές. Η παραγωγή του μεταξιού είναι μεγάλη. Κοντά στη θάλασσα βρίσκονται μερικά εξοχικά σπίτια που ανήκουν στους εμπόρους της Λάρνακας».

Αργότερα ο Γκωντρύ (1855) μνημονεύει τους πολλούς κήπους του Κιτίου που παρήγαγαν πεπονοειδή, κολοκάσι, και λαχανικά. Ο Σακελλάριος (1890) σημειώνει πως στο Κίτι, που «κείται παρά την άκραν Δάδας», υπάρχουν «δύο γαλλικοί πύργοι, ο μιν εντός της κόμης ο δε επί του ακρωτηρίου». Ίσως ο ένας πύργος είναι ο σημερινός ενετικός πύργος Περιβολιών – Κιτίου, ο δε άλλος είναι ο μεσαιωνικός πύργος (φρούριο) που αναφέρθηκε πιο πάνω. Είναι αξιοπρόσεκτο, ωστόσο, πως το φρούριο (πύργος) επέζησε μέχρι των ημερών του Σακελλάριου.

Το ίδιο επαναλαμβάνει ο Γ.Σ Φραγκούδης (1890) «Πλησίον (της Αγγελόκτιστης) υπάρχει κατηρειπωμένος γαλλικός διώροφος πύργος μετά τεσσάρων σκοπιών. Παρόμοιος σόως όμως, υπάρχει και επί του εντεύθε ακρωτηρίου Δάδες πλησίον του φάρου».

Ακόμα και σήμερα το Κίτι, λόγω νερού, εδάφους και γεωργικής φροντίδας είναι ένα παραγωγικό χωριό, όπου καλλιεργούνται οι αγκινάρες, τα εσπεριδοειδή, τα λαχανικά και τα φρουτόδεντρα, ενώ η κτηνοτροφία εξασκείται από μικρό αριθμό κτηνοτρόφων.

Το χωριό δέχτηκε σημαντικές μεταμορφώσεις στο τοπίο από τον καιρό που άρχισε να αρδεύεται από το μεγάλο αρδευτικό σχέδιο του Νότιου Αγωγού. Είναι όλα τούτα που συνέβαλαν στην αλματώδη αύξηση του πληθυσμού.

Το φράγμα Τρέμιθου συνέβαλε, σε μικρό βαθμό, στην γεωργική ανάπτυξη του χωριού, εξαιτίας κυρίως των μικρών ποσοτήτων νερού που μπορούσε να συγκεντρώσει. Ωστόσο, τα καναλέττα που κατασκευάστηκαν στο τοπίο του χωριού, αποτελούσαν μέχρι το 1992, οπότε κατεδαφίστηκαν, περίοπτο θέαμα.

Ούτε και τα γράμματα υστέρησαν στο χωριό, όπως τονίζουν τόσο ο Ι. Περιστιάνης όσο και ο Λοΐζος Φιλίππου. Εδώ στο Κίτι, λειτουργούσε ιδιωτικό σχολείο από το 1835 ως το 1843, εποχή δύσκολων χρόνων, μια και η Κύπρος βρισκόταν κάτω από τους Τούρκους.

Σήμερα το Κίτι με την ανάπτυξη της γεωργικής παραγωγής, με τις πολλαπλές δημόσιες υπηρεσίες και την ανάπτυξη του τουρισμού στην παραλία, εξελίσσεται σ' ένα μεγάλο αγροτικό κέντρο. Δίπλα στο αεροδρόμιο και την πόλη του Ζήνωνα, όπου βρίσκεται, εξασφαλίζει ταυτόχρονα εργοδότηση στον πληθυσμό του, που συνεχίζει να μένει στο χωριό.

Παναγία η Αγγελόκτιστη στο Κίτι



Στα βορειο-δυτικά του Κιτίου, σ' ένα τεχνητό ύψωμα, ορθώνεται μια από τις πιο ενδιαφέρουσες εκκλησίες της Κύπρου, η βυζαντινή εκκλησία της Παναγίας της Αγγελόκτιστης. Κατά την παράδοση, κτίστηκε από τους αγγέλους, που κατά τα μεσάνυχτα κατέβαιναν από τους ουρανούς, και με ύμνους στην Παναγία έκτιζαν το βράδυ την εκκλησία.

Πλαισιωμένη από πέντε αιωνόβιες τρεμιθιές και κάπως απομονωμένη από τον οικισμό, απολαμβάνει μιας ιδιαίτερης γαλήνης, που τη διαταράσσουν μόνο οι περιηγητές και το τιτίβισμα των πουλιών.

Ο επισκέπτης στην εκκλησία της Αγγελόκτιστης, με την έξοχη αρχιτεκτονική σταυρικού ρυθμού με τρούλο, διαπιστώνει, από την πρώτη γνωριμία, δύο σημαντικές προσθήκες στην οικοδομή. Στο νότια τμήμα προστέθηκε, το 14^ο αιώνα, ένα φράγκικο παρεκκλήσια, που άνηκε στη γνωστή οικογένεια Τζιπελέ. Πάνω από την κύρια είσοδο διακρίνονται ακόμα τρία οικόσημα. Ένα απ' αυτά απεικονίζει τρεις κεφαλές λεόντων και ανήκε στην οικογένεια αυτή. Το παρεκκλήσι εντυπωσιάζει με το γοτθικό του

ρυθμό, την καλοδουλεμένη πελεκητή πέτρα, με την οποία κτίστηκε, καθώς και τη μεγάλη ταφόπετρα πάνω στην οποία είναι χαραγμένο ομοίωμα κάποιας γυναίκας, που προφανώς άνηκε στην οικογένεια Τζιπελέ.

Στο βόρειο τμήμα προστέθηκε ένα άλλο μικρότερο παρεκκλήσι που κατά τον Τζέφρυ ήταν νεκροφυλάκειο. Πιθανόν να κτίστηκε από τους ίδιους τους Κιτιείς, που την εποχή εκείνη συνήθως μιμούνταν γνωστές επικρατούσες συνήθειες των Φράγκων. Το παρεκκλήσι αυτό στο οποίο διατηρούνται αρκετά ίχνη τοιχογραφιών είναι αφιερωμένο στους Αγίους Αναργύρους.

Το δυτικό τμήμα του κυρίως ναού έχει πρόσφατα δεχθεί αρκετές ανακαινίσεις.

Ο κύριος ναός της Παναγίας της Αγγελόκτιστης είναι τρίκλιτος, έργο του 11^{ου} αιώνα και οικοδομημένος πάνω στα θεμέλια παλαιότερης βυζαντινής βασιλικής. Διατηρεί ακόμα αρκετά ίχνη τοιχογραφιών τόσο στους τοίχους όσο και στο θόλο, πράγμα που μαρτυρεί πως πιθανόν στο παρελθόν η εκκλησία να ήταν καλυμμένη με τοιχογραφίες ζωρών χρωμάτων. Εύκολα μπορούμε να φανταστούμε την ερειπωμένη κατάσταση της εκκλησίας, ιδιαίτερα στα χρόνια της τουρκοκρατίας. Τόσο ο Ντέλλα Βάλλι που επισκέφτηκε το Κίτι στις αρχές του 17^{ου} αιώνα, όσο και ο Βαν Μπρουν που περιηγήθηκε το χωριό 1683 μιλούν για τα ερειπωμένα σπίτια και τις λιγιστές καλύβες που υπήρχαν στο Κίτι.

Το τέμπλο της εκκλησίας που παρουσιάζει δύο προεξοχές – ένα όχι συνηθισμένο χαρακτηριστικό στις εκκλησίες- διατηρεί ακόμα αρκετές φορητές εικόνες μεγάλης καλλιτεχνικής αξίας. Ξεχωρίζει μια πολύ μεγάλη εικόνα του Αρχαγγέλου Μιχαήλ, που χρονολογείται από τα μέσα του 17^{ου} αιώνα.

Όμως σαν βρεθείς στην εκκλησία της Παναγίας της Αγγελόκτιστης, την προσοχή σου αναμφίβολα προσελκύει το μοναδικό στο είδος του ψηφιδωτό, που βρίσκεται στην αγίδα του ιερού. Αυτός ο χώρος του ναού είναι απομεινάρια της παλιάς βυζαντινής βασιλικής που κατέστρεψαν οι αραβικές επιδρομές. Ο επισκέπτης θα πρέπει οπωσδήποτε να ξοδέψει λίγο χρόνο, για να δει προσεκτικά, να καμαρώσει και να θαυμάσει το αδιαμφισβήτητο μοναδικό αυτό ψηφιδωτό της Κύπρου. Πόσο μικροσκοπικές, αλήθεια, είναι οι ψηφίδες και πόσο καλλιτεχνικά τοποθετήθηκαν, ώστε να δημιουργούν μια ανεπανάληπτη σύνθεση! Κάποιοι ασυνήθιστοι και σπάνιοι καλλιτέχνες θα πρέπει να εργάστηκαν για να δημιουργηθεί το αριστούργημα τούτο στην εκκλησία του Κιτίου.

Στο μέσο της σύνθεσης, με το χρυσογάλκινο φόντο, στέκει η Παναγία πατώντας πάνω σ' ένα υποπόδιο με έγχρωμα πετραδάκια. Ντυμένη με χιτώνα και με βυσσινιά καλύπτρα, διατηρεί στο πρόσωπο μια ευλαβική έκφραση. Στο αριστερό της χέρι κρατά το Χριστό, με μια παιδική έκφραση στο πρόσωπο, που' ναι ντυμένος χρυσοκέντητη φορεσιά. Πάνω ακριβώς από το κεφάλι της Παναγίας υπάρχει η επιγραφή: Η ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΑ.

Δεξιά και αριστερά της Παναγίας στέκουν δύο άγγελοι, ο Μιχαήλ και ο Γαβριήλ. Στα πρόσωπα τους απεικονίζεται μια απροσποίητη ευγένεια, ενώ στα χέρια τους κρατούν από μια σφαίρα. Δυστυχώς το μεγαλύτερο μέρος του σώματος ενός των αγγέλων έχει φθαρεί. Ο τρόπος που κινούνται να προσφέρουν στην Παναγία τις

σφαίρες είναι μέρος της γοητείας της όλης σύνθεσης. Άλλωστε, όλα τα πρόσωπα είναι τόσο οργανικά δεμένα και τόσο εναρμονισμένα στο όλο αριστουργηματικό ψηφιδωτό. Δεν υπάρχει εδώ στατικότητα, όπως πιθανόν συνηθίσαμε να βλέπουμε σε πολλές τοιχογραφίες. Οι άγγελοι, ντυμένοι τους λευκούς χιτώνες τους, με ιδιαίζουσες πτυχώσεις, κινούνται άνετα στο χώρο και δημιουργούν κάτι το ξέχωρο, το αλλιώτικο, το συναρπαστικό. Γύρω από τη σύνθεση υπάρχει ένα διακοσμητικό πλαίσιο μεγάλης τέχνης και ομορφιάς.

Πάρα πολλά γράφτηκαν γι' αυτό το μωσαϊκό, ιδιαίτερα για την εποχή που δημιουργήθηκε. Άλλοι το παραβάλλουν με τα μωσαϊκά της Ρώμης και της Ραβέννας και το τοποθετούν στον 7^ο αιώνα, ενώ άλλοι πάλι το τοποθετούν μεταξύ του 5^{ου} και του 9^{ου} αιώνα.

Και σαν εγκαταλείπεις αυτό το βυζαντινό ψηφιδωτό διαμάντι του Κιτίου, δεν μπορείς να μη ρίξεις μια τελευταία ματιά στις αιωνόβιες τρεμιθιές, ιδιαίτερα την πιο μεγάλη, που βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της εκκλησίας. Θαυμάζεις την περιφέρεια του κορμού που ξεπερνά τα 6 μέτρα, το ύψος του δέντρου που φτάνει τα 14 μέτρα, την κόμη που καλύπτει απίστευτα μεγάλη έκταση. Τόσο αυτή η τρεμιθιά, που η ηλικία της είναι μερικοί αιώνες, όσο και οι υπόλοιπες, κρατούν αιώνια συντροφιά και σκορπούν δροσιά και γοητεία στην εκκλησία της Παναγίας της Αγγελόκτιστης.

Κάτω Λεύκαρα



Δεν είναι γνωστό πότε ακριβώς δημιουργήθηκε ο οικισμός των Κάτω Λευκάρων. Οι ενετικοί χάρτες εμφανίζουν μόνο τον οικισμό των Λευκάρων, χωρίς να διαχωρίζουν μεταξύ Άνω και Κάτω Λευκάρων. Ο Μας Λατρί σημειώνει μόνο τα Λεύκαρα όταν στη ίδια σελίδα του έργου του υπογραμμίζει τον Κάτω Δρυ. Ο ίδιος ο Κυπριανός πριν την οριστική κατάκτηση της Κύπρου από τους Τούρκους μνημονεύει

το περιστατικό των κατοίκων των Λευκάρων που «υποτάχθηκαν» στον κατακτητή χωρίς να κατονομάζει τα Πάνω και Κάτω Λεύκαρα. Γράφει συγκεκριμένα: «Πολλοί δε των Τούρκων έκαμαν επιδρομάς διαφόρους, αρπάζοντας, και λεηλατώντας τα χωριά και φθάνοντας εις τα Λεύκαρα χωριόν μέγα, οδηγούμενοι υπό ενός Ιερέως Ρωμαίου εκεί, έπεισαν τους Λευκαρίτας να υποταχθούν, και ελθόντες τίνες εξ αυτών επίτροποι εκ του Μουσταφαπασάν, έδωκαν όρκον υποταγής και έλαβαν εξ αυτού κάποια τινα προνόμια, τα οποία μετά παρέλευσιν χρόνων έχασαν οι Λευκαρίται».

Φαίνεται μάλλον πως ο διαχωρισμός των οικισμών των Λευκάρων σε Πάνω και Κάτω Λεύκαρα πραγματοποιήθηκε κατά την οθωμανική περίοδο. Αναφέρεται από το Λοΐζο Φιλίππου, για παράδειγμα, πως το 18^ο αιώνα και συγκεκριμένα το 1735 σ' έρανο υπέρ του Αντιοχικού θρόνου (ο θρόνος ήταν βεβαρυσμένος με δυσβάστακτα χρέη) μεταξύ εκείνων που συνεισέφεραν ήταν οι κοινότητες Πάνω και Κάτω Λευκάρων.

Τα Κάτω Λεύκαρα, σε πολύ μικρή απόσταση από τα Πάνω Λεύκαρα, αποτελούν μια μικρογραφία του οικισμού των Πάνω Λευκάρων με στενά σοκάκια, πλούσια λαϊκή αρχιτεκτονική, με σχετικά πολλές εκκλησίες και παρεκκλήσια με την κεντητική τέχνη να διενεργείται σ' αρκετά σπίτια από τα παμπάλαια χρόνια.

Όπως στα Πάνω Λεύκαρα, έτσι και εδώ το λουλακί χρώμα σε πολλά σπίτια είναι κοινό χαρακτηριστικό, μολονότι η τάση περιορίζεται τώρα με την αναπαλαίωση αρκετών σπιτιών.

Οι κάτοικοι των Κάτων Λευκάρων, που στα παλιά χρόνια στηρίζονταν στην αμπελοκαλλιέργεια και τις ελιές, έχουν τώρα περιορίσει τις γεωργικές τους απασχολήσεις, μ' αποτέλεσμα αρκετές εκτάσεις να παραμείνουν εγκαταλειμμένες. Είναι εδώ που τώρα φυτρώνει μια πλούσια φυσική βλάστηση, που την άνοιξη προσδίνει στο τοπίο ένα ευχάριστο θέαμα.

Για τ' αμπέλια και τις ελιές, που συχνά αποκαλούνταν λόγω της ηλικίας τους φραγκοελιές, ο Γ.Σ Φραγκούδης το 1890 υπογραμμίζει: «Το οροπέδιον είναι ως και όλα τα πέριξ κεκαλυμμένον εκ μεγάλων αμπελώνων, εξ ων παράγεται κάλλιστος κομανδαρίτης οίνος και εκ του μεγαλυτέρου εν τη νήσω ελαιώνος, εξ ου παράγεται αφθονότατον έλαιον, όπερ οι Λευκαρίται φέρουσι προς πώλησιν εντός μεγάλων ασκών επί ζώων εκ πάσας τας κόμας και τας πόλεις της νήσου».

Από το ξωκλήσι του Αγίου Γεωργίου, ψηλά σ' ένα περίοπτο λόφο, μπορεί ο επισκέπτης ν' αγναντέψει το χωριό από τη μια άκρη μέχρι την άλλη. Διακρίνονται καθαρά τα δύο τμήματα του χωριού που' ναι τοποθετημένα στις άσπρες κρητίδες και τις καστανόχρωμες λαβές.

Ίσως μια επίσκεψη από τα Κάτω Λεύκαρα προς το φράγμα του Διπόταμου, που' ναι τόσο κοντά και τμήμα του καλύπτει διοικητική έκταση του χωριού, επιβάλλεται. Η περιδιάβαση ανάμεσα από άγρια φυσική βλάστηση με κυρίαρχη την αναθρήκα, το σχίνο και το λάδανο είναι μια ευχάριστη εμπειρία. Το θήραμα είναι άφθονο, ενώ οι πολύ χοντροί κορμοί των ελαιόδεντρων δικαιολογούν όσα γράφηκαν για το αιωνόβιο τούτο δέντρο των Κάτω Λευκάρων. Θα συμφωνούσε ένας με τον Τζέφρυ, ακολουθώντας αυτή τη διαδρομή, πως στο παρελθόν θα πρέπει κάπου εδώ να' γινε

κάποια εξόρυξη μεταλλεύματος, κρίνοντας από το χρώμα των λαβών και τις σκουριές σε μερικές τομές των δρόμων.

Ίσως η περιδιάβαση σε δύο εκκλησίες του χωριού να δικαιολογούν το χρόνο της παραμονής στο χωριό. Η εκκλησία της Ελεούσας, στο κέντρο περίπου του οικισμού, είναι κατά τον Γκάννις, κτίσμα του 1847, η δε εικόνα της Παναγίας, τώρα καλυμμένη με ασήμι, ζωγραφίστηκε, κατά την παράδοση, από τον Ευαγγελιστή Λουκά. Το χρυσοποίκιλτο τέμπλο, οι πολύ παλαιές εικόνες και ο γυναικωνίτης ελκύουν την προσοχή του επισκέπτη.

Η εκκλησία του Αρχαγγέλου Μιχαήλ με την βυζαντινή οικοδομή της και με το σύγχρονο νάρθηκα διατηρεί αρκετές τοιχογραφίες, έστω και φθαρμένες, ανάμεσα στις οποίες ο Αρχάγγελος Μιχαήλ και ο Άγιος Γεώργιος. Οι τοιχογραφίες του θόλου και του άνω μέρους του Ιερού φθάρηκαν. Πολύ κοντά ανακαλύφθηκε ένα λαούμι που όπως μαρτυρείται μετέφερε νερό κατά τους οθωμανικούς χρόνους προς το χώρο της εκκλησίας του Αρχαγγέλου Μιχαήλ.

Τα Κάτω Λεύκαρα γνωρίζουν σήμερα μια τουριστική ανάπτυξη. Το φράγμα, η λαϊκή αρχιτεκτονική των σπιτιών και η κεντητική τέχνη, ιδιαίτερα το γραφικό τοπίο με την ήρεμη ατμόσφαιρα του είναι παράγοντες για αξιοποίηση και προβολή.

Πάνω Λεύκαρα



***Το Δημοτικό Σχολείο Λευκάρων.**

Σε μια επικλινή πλαγιά από ασβεστοχώματα, με φόντο τα σκούρα πυριγενή πετρώματα του Τροόδους, ανάμεσα στον Πεντάσχοινο και τον ποταμό του Μαρωνιού, απλώνεται συμμαζεμένο το χωριό Πάνω Λεύκαρα.

Τα πετρόκτιστα σπίτια, οι κεραμιδένιες στέγες, οι παραδοσιακές καμάρες που μόλις ξεχωρίζουν, το λουλακί χρώμα αρκετών σπιτιών, το ψηλό καμπαναριό της επιβλητικής εκκλησίας του Τιμίου Σταυρού, που δεσπόζει του χωριού, οι σκόρπιες ελιές, οι χαρουπιές, τα κυπαρίσσια και οι αμυγδαλιές γύρω από τον οικισμό, είναι η πρώτη εικόνα που σου προσφέρει από μακριά το χωριό. Αν δεν το πλησιάσεις, να περπατήσεις στα στενά του σοκάκια, αν δεν πληροφορηθείς για την ιστορία, τις

παραδόσεις και τους θρύλους του, αν δε μάθεις για τις ασχολίες των κατοίκων και γενικά για το «δαιμόνιο» του χωριού, πιθανόν να σχηματίσεις την απατηλή εντύπωση, πως έχεις μπροστά σου ένα συνηθισμένο χωριό, ένα άλλο κυπριακό χωριό.

Σαν το κοντέψεις, αισθάνεσαι αστραπιαία τη γοητεία του. Σε καθηλώνει μια απρόσμενη, μοναδική ίσως ομορφιά. Τα στενά μαιανδρικά του σοκάκια- ευτυχώς που μερικά είναι ακόμα λιθόστρωτα – τα πετρόκτιστα σπίτια του με τις υπέροχες οριζόντιες στρώσεις του τοπικού ασβεστολιθικού πετρώματος, τα ξύλινα ξεπόρτια και οι πόρτες των σπιτιών, τα μπαλκόνια και σε μια περίπτωση ένα κιόσκι, οι καμάρες και τόσα άλλα στοιχεία της λαϊκής αρχιτεκτονικής σε σαγηνεύουν. Μια ιδιαίτερη επιβλητικότητα έχουν τα ανώγια, που με το ύψος και την πληθωρική τους παρουσία προσδίδουν στους στενούς δρόμους την αίσθηση της αρχοντούπολης. Σ' αυτόν τον άλλωστε πυκνοκατοικημένο οικισμό, με τα πολλά και συνεχή ανώγια, βρίσκεις στους δρόμους του άφθονη σκιά και δροσιά, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Στις αυλές των σπιτιών, που δεν είναι και πολύ ευρύχωρες, οι γλάστρες με τα λογής – λογής λουλούδια είναι άφθονες. Είναι εδώ που θα συναντήσεις άφθονα πιθάρια, μικρά και μεγάλα, που κάποτε χρησιμοποιούνταν για τις ελιές, το κρασί και το λάδι και που τώρα, με το βαθύ κοκκινωπό τους χρώμα, αποτελούν ένα καλλωπιστικό στοιχείο στις πλακόστρωτες αυλές.

Αν και ο επισκέπτης θα δει λίγες διακοσμήσεις στις πόρτες των παλιών σπιτιών, ιδιαίτερα το γύρο των εξωτερικών θυρών, που' ναι κτισμένες με πελεκητή πέτρα και στη μετόπη των οποίων αναγράφεται η ηλικία κάθε σπιτιού, μολαταύτα είναι από το καμπαναριό, το νάρθηκα και γενικά την εκκλησία του Τιμίου Σταυρού που θα εντυπωσιαστεί. Ο ναός του Τιμίου Σταυρού, πολύ παλιός και πολύ επιβλητικός, συνδέεται με παραδόσεις που ανάγονται στα χρόνια του ερχομού της Αγίας Ελένης στην Κύπρο. Το πλούσιο χρυσοποίκιλτο τέμπλο του ναού, πολύ σπάνιο για αγροτική κοινότητα, φτιαγμένο με εξαιρετη διακοσμητική τέχνη, πλαισιώνει παλιές πολύτιμες εικόνες. Υψώνεται κάτω από το θόλο με την τοιχογραφία του Παντοκράτορα.

Ο πληθυσμός του χωριού στα παλιά τα χρόνια πρέπει να' ταν πιο πυκνός απ' ότι είναι σήμερα. Υπάρχουν αρκετά αρχοντικά με ασύγκριτη ομορφιά και χάρη μεταξύ των οικοδομών που έφθειρε ο χρόνος.

Η φτανή ξηρική γη του χωριού και τα λιγοστά δέντρα δεν μπορούσαν να θρέψουν τον πληθυσμό των Λευκάρων. Γι' αυτό πολλοί Λευκαρίτες σκορπίστηκαν σ' όλες τις γωνιές της γης. Τους βρίσκεις σήμερα στην Αμερική, την Αγγλία, τη Νότια Αφρική, την Αυστραλία. Πολλοί εξακολουθούν να διατηρούν την κυριότητα των σπιτιών τους, έστω κι αν είναι ερειπωμένα, έστω κι αν οι ίδιοι απουσιάζουν για χρόνια από το χωριό. Άλλοι πάλι τα αναστηλώνουν, πότε μένοντας πιστοί στο χρώμα και την παράδοση των Λευκάρων και πότε εισάγοντας ξενόφερτα στοιχεία στην όλη λαϊκή αρχιτεκτονική του χωριού.

Όσοι δε θέλησαν να φύγουν από το χωριό, αγωνίστηκαν, όσο μπορούσαν να κρατηθούν σ' αυτό, αγνοώντας κάποτε και αυτό το φυσικό περιβάλλον. Η γη και τα δέντρα γίνονται πάρεργο και οι Λευκαρίτες, χρησιμοποιώντας το μυαλό, την εργατικότητα και την ευρεσιτεχνία τους, μαθαίνουν να κατασκευάζουν λουκούμια,

γίνονται αργυροχόοι και πουλούν τα προϊόντα του μόχθου τους σ' άλλες πόλεις και χωριά της Κύπρου. Όμως εκείνο για το οποίο το χωριό φημίζεται είναι τα «λευκαρίτικα». Το λευκαρίτικο κέντημα είναι μια αποκλειστικότητα όχι μόνο του χωριού αλλά και της Κύπρου. Θα πρέπει να' ναι πολύ παλιά αυτή η τέχνη των κεντημάτων στα Λεύκαρα. Πιθανόν στη αρχή η κεντητική τέχνη να ήταν απλή, ίσως όμως αργότερα η βενετσιάνικη επίδραση να βοήθησε στη δημιουργία ενός πιο σύνθετου και πιο λεπτοδουλεμένου κεντήματος. Λέγεται ακόμα πως ο Λεονάρντο Ντα Βίντσι θαύμαζε τις δαντέλες των Λευκαριτών, ώστε αγόρασε μια, που αργότερα τη χάρισε στον καθεδρικό ναό του Μιλάνου.

Είναι απεριόριστος ο πλούτος και η ποικιλία των σχεδίων, όπως μεγάλος είναι και ο αριθμός των ονομάτων που δίνουν οι Λευκαρίτισσες στα δημιουργήματά τους: «ποταμοί», «μηλούθκια», «φοινικωτά», «καρέ», κτλ. Βέβαια το σχέδιο που παρουσιάζει ιδιαίτερο τεχνικό και αισθητικό ενδιαφέρον είναι «οι ποταμοί». Πρόκειται για ένα πλατύ πλουμί που κεντιέται συνήθως στην άκρη κατά μήκος του υφάσματος με κύριο σχέδιο τον «ποταμό» (απ' όπου και η ονομασία του σχεδίου), που διασταυρώνει το κέντημα δημιουργώντας διάφορα τρίγωνα. Τα τρίγωνα στολίζονται με διάφορα διακοσμητικά σχέδια ανάλογα με τη δεξιοτεχνία της πλουμίστρας. Νεαρές κοπέλες και μαυροφορεμένες γριούλες, πότε μόνες τους, πότε σε ομάδες, είτε έξω στα στενά δρομάκια, είτε μέσα στους ηλιακούς, δουλεύουν καθημερινά το κέντημα και τη δαντέλα. Κάποτε θα τα πουλήσουν στα χωριά και τις πόλεις της Κύπρου, κάποτε στους τουρίστες που καθημερινά επισκέπτονται το χωριό. Τις περισσότερες όμως φορές θα τα στείλουν στο εξωτερικό.

Είναι μ' αυτό τον τρόπο που άρχισε η μετανάστευση από το χωριό. Οι πρώτοι Λευκαρίτες έμποροι κεντημάτων, που επισκέφθηκαν άλλες χώρες, διηγούνταν στην επιστροφή τους τις συνθήκες που επικρατούσαν στις χώρες αυτές. Έτσι μερικοί άρχισαν να τους μιμούνται ταξιδεύοντας κι αυτοί, ενώ μερικοί άλλοι αποφάσισαν να εγκατασταθούν μόνιμα σ' αυτές τις χώρες.

Το χωριό είναι γεμάτο γοητεία, απ' άκρη σ' άκρη. Πότε σε σαγηνεύει η ιδιότυπη αρχιτεκτονική των σπιτιών, που διατηρείται σε καλή κατάσταση, πότε όμως νιώθεις ιδιαίτερη συγκίνηση για τους κατοίκους τους ίδιους. Δε λείπουν βέβαια οι θρύλοι και οι παραδόσεις του τόπου. Έχει και το χωριό το κάστρο της Ρήγαινας. Πρόκειται για ένα κωνικό λόφο στα βορειο- ανατολικά του χωριού, όπου, κατά την παράδοση, βρίσκεται το παλάτι της Ρήγαινας. Ακριβώς σ' αυτό το απομονωμένο, ήσυχο και γραφικό μέρος ερχόταν η Ρήγαινα, κάθε καλοκαίρι, να παραθερίσει. Επαναλαμβάνεται κι εδώ η ίδια ιστορία της Ρήγαινας, της μυστηριώδους αυτής βασίλισσας της Κύπρου, που βρίσκεται σε τόσα χωριά και τόσες τοποθεσίες της Κύπρου. Η φαντασία του λαού δεν μπορούσε να μην την τοποθετήσει και στην όμορφη περιοχή των Λευκάρων. Το χωριό πιστεύει στην παράδοση αυτή. Πιστεύει σ' ένα μεγάλο θαμμένο θησαυρό, που όμως κανένας δεν μπορεί να τον βρει, γιατί κανένας δεν ξέρει την ακριβή του θέση.

5. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΛΑΡΝΑΚΑ.

Η ΛΑΡΝΑΚΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.

Χωροταξική- πολεοδομική πολιτική στη Κύπρο



Η γένεση του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Κύπρο χρονολογείται στα μέσα της δεκαετίας του 1940, όταν η Βρετανική αποικιακή Κυβέρνηση συνέστησε το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως και υιοθέτησε τους Περί Οδών και Οικοδομών Κανονισμούς. Πρώτος Διευθυντής του Τμήματος διορίστηκε Βρετανός Γεωγράφος / Πολεοδόμος. Εκτός από την αναγκαιότητα για ρύθμιση της μέχρι τότε άναρχης ανάπτυξης, η έξαρση τυφοειδούς ιού υποχρέωσε τους Βρετανούς να λάβουν άμεσα μέτρα για βελτίωση των συνθηκών υγιεινής, εξαερισμού και υδροδότησης στις οικοδομές. Παράλληλα, και σύμφωνα με το Εδάφιο 14(1) των Κανονισμών, η Βρετανική Κυβέρνηση εκχώρησε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση την εξουσία για δημοσίευση χαρτών χρήσεων γης και πολεοδομικών ζωνών. Η τότε σύσταση του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως είχε κυρίως συμβουλευτικό χαρακτήρα και υποστήριζε τις Τοπικές Αρχές μέσω καθοδήγησης στον καθορισμό ζωνών και μέσω του ελέγχου της εφαρμογής των Περί Οδών και Οικοδομών Κανονισμών. Με την

Ανεξαρτησία της Κύπρου το 1960, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως ξεκίνησε την αναθεώρηση του πρώτου Νομοσχεδίου περί Πολεοδομίας (1957) που, ενώ είχε αρχικά ετοιμαστεί από τη Βρετανική Κυβέρνηση, εν τούτοις δεν μπόρεσε να εφαρμοστεί λόγω της εθνικής ανταρσίας ενάντια στο Βρετανικό ζυγό. Ενόψει της ταχείας αύξησης του πληθυσμού, της αστικοποίησης, της ανάπτυξης της βιομηχανίας και δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα, η Κυπριακή Κυβέρνηση αποφάσισε να αναθεωρήσει το Νομοσχέδιο που αρχικά ετοιμάστηκε από τους Βρετανούς. Το 1967 υιοθετείται για πρώτη φορά σε στρατηγικό επίπεδο η πρώτη Πολεοδομική Μελέτη για την Κύπρο και το 1968 η Κυβέρνηση ετοιμάζει το πρώτο Νομοσχέδιο που ψηφίστηκε επίσημα σε Νόμο το 1972, γνωστός ως «Ο Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος 1972». Ο Νόμος προνοούσε για τις ιδιαίτερες ανάγκες του νησιού για πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό σε εθνικό και τοπικό επίπεδο (Σχέδιο για τη Νήσο, Τοπικά Σχέδια και Σχέδια Περιοχής). Το Σχέδιο για τη Νήσο υιοθετήθηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο την 9η Μαΐου 1974, μόλις 2 μήνες πριν την Τουρκική εισβολή η οποία και παγιοποίησε την εφαρμογή του Νόμου, με τις γνωστές δραματικές συνέπειες στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον. Η εφαρμογή του Νόμου έγινε τελικά δυνατή 18 χρόνια μετά τη ψήφισή του, δηλαδή το 1990. Το 1979, το Υπουργικό Συμβούλιο συνέστησε το Πολεοδομικό Συμβούλιο. Ως Πολεοδομική Αρχή ορίστηκε ο Υπουργός Εσωτερικών, ο οποίος εκχώρησε την εξουσία για εκπόνηση/τροποποίηση των Τοπικών Σχεδίων στο Πολεοδομικό Συμβούλιο. Η ετοιμασία του Σχεδίου για τη Νήσο είχε καθοριστεί από το Νόμο ως αρμοδιότητα του Υπουργού Οικονομικών λόγω της οικονομικής του διάστασης. Το 1990, εκτός από το Διευθυντή του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως, εξουσίες Πολεοδομικής Αρχής εκχωρήθηκαν και στα Επαρχιακά Γραφεία του Τμήματος (Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας, Αμμοχώστου και Πάφου) καθώς και στις τέσσερις Δημοτικές Αρχές Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου για έκδοση πολεοδομικών αδειών. Το τότε διάταγμα εκχώρησης εξουσιών αποτελεί σημαντική κίνηση αποκέντρωσης του πολεοδομικού συστήματος. Το 1982, τη θέση του Σχεδίου για τη Νήσο, ήρθε να αντικαταστήσει ένα γενικευμένο πλαίσιο πολιτικής για την ύπαιθρο, γνωστό ως «Δήλωση Πολιτικής». Η υιοθέτηση αυτού του Σχεδίου Ανάπτυξης ήταν αναγκαία αφενός γιατί η Τουρκική κατοχή απέκλεισε τη δυνατότητα οικονομικού και χωροταξικού σχεδιασμού σε όλη την επικράτεια και αφετέρου γιατί οι πιέσεις για ανάπτυξη στην ύπαιθρο σήμαναν την ανάγκη για ρύθμιση της κατάστασης. Η εισαγωγή της Δήλωσης Πολιτικής έγινε με την τροποποίηση του Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου, Άρθρο 34Α. Σήμερα, 15 χρόνια μετά την εφαρμογή του Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου, το Τμήμα έχει την αρμοδιότητα ενός πολύ μεγάλου φάσματος εργασιών που αναδεικνύονται λεπτομερώς στο Οργανόγραμμα του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως καθώς και στο Χάρτη του Πολίτη. Η εμπλοκή του Τμήματος σε νέες δράσεις και προγράμματα γίνεται με ολοένα και ταχύτερους ρυθμούς, ιδιαίτερα μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Από το 2004, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως εκπροσωπεί την Κύπρο στα ακόλουθα σώματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

Θέματα Πολεοδομικής Πολιτικής και Εδαφικής Συνοχής: Με την περίληψη στο προτεινόμενο ευρωπαϊκό σύνταγμα του όρου «εδαφική συνοχή», επιπρόσθετα των αναφορών σε οικονομική και κοινωνική συνοχή, αναπτύσσεται σταδιακά ένα νέο ευρωπαϊκό κεκτημένο σε πολεοδομικά και χωροταξικά θέματα, που περιλαμβάνει τόσο διακηρύξεις και προτάσεις, όπως το «Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου», όσο και συγκεκριμένες δράσεις και πολιτικές, όπως η δημιουργία δικτύων ανταλλαγής γνώσεων για πολεοδομικά θέματα. Στις συζητήσεις που διαμορφώνονται γύρω από τα θέματα πολεοδομικής πολιτικής και εδαφικής συνοχής υπό τον συντονισμό της χώρας-μέλους που ασκεί την εκάστοτε Προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της λεγόμενης ομάδας των επερχόμενων Προεδριών, οι απόψεις και εμπειρίες της Κύπρου συμβάλλουν στη διαμόρφωση της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής μέσα από τη συμμετοχή του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως. Η Ολλανδική Προεδρία κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2004 ασχολήθηκε κυρίως με την ενσωμάτωση της έννοιας της εδαφικής συνοχής στο κοινοτικό κεκτημένο με τη διακήρυξη των αρμόδιων Υπουργών στο Rotterdam και τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Δικτύου Γνώσης για θέματα Αστικού Χώρου (EUKN), στο οποίο η Κύπρος συμμετέχει. Κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2005 η Προεδρία ασκήθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο, από το οποίο προωθήθηκε η ιδέα της ανάπτυξης «βιώσιμων κοινοτήτων» κατά την άτυπη υπουργική διάσκεψη των Υπουργών στο Bristol και ανακοινώθηκε η δημιουργία ακαδημίας στο Leeds για κατάρτιση των εμπλεκομένων σε θέματα βιώσιμης ανάπτυξης. Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως συμμετέχει στις σχετικές εξελίξεις. Κατά τη διάρκεια του 2006, οι Προεδρίες της Αυστρίας και της Φινλανδίας έχουν προωθήσει τη διαβούλευση μεταξύ των κρατών μελών σε σχέση με τους «Εδαφικούς Στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης» και το έγγραφο «Εδαφική Κατάσταση και Προοπτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης,» τα οποία θα ολοκληρώθηκαν και θα υιοθετήθηκαν από τους αρμόδιους Υπουργούς κατά τη διάρκεια της Γερμανικής Προεδρίας στη Λειψία, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2007. Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως συμμετείχε ενεργά στον διάλογο για το θέμα και, σε συνεννόηση με το Γραφείο Προγραμματισμού, εξέφρασε απόψεις για την Κύπρο ως μικρό νησιώτικο μεσογειακό νέο κράτος-μέλος.

Ευρωπαϊκό Δίκτυο Γνώσης για τον Αστικό Χώρο (EUKN): Κατά την άτυπη διάσκεψη των υπουργών που έχουν αρμοδιότητα σε θέματα πολεοδομίας στο Rotterdam της Ολλανδίας τον Νοέμβριο 2004, αποφασίστηκε, μεταξύ άλλων, η δημιουργία Ευρωπαϊκού δικτύου γνώσης για θέματα αστικού χώρου. Στη σχετική πιλοτική δράση συμμετείχαν 15 κράτη-μέλη, μεταξύ των οποίων και η Κύπρος, καθώς και πανευρωπαϊκοί οργανισμοί, ενώ η ολλανδική κυβέρνηση παρείχε διοικητική υποστήριξη στη γραμματεία του δικτύου, που εδρεύει στη Χάγη. Κύριος στόχος του δικτύου ήταν η συλλογή, πιστοποίηση και δημοσίευση στο διαδίκτυο μελετών έρευνας, πρακτικής και πολιτικής που αφορούν πολεοδομικά θέματα. Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως συμμετείχε στις εργασίες του δικτύου, προμηθεύοντας το

δίκτυο με πάνω από δεκαπέντε κυπριακές μελέτες και παρέχοντας όλα τα στοιχεία και πληροφορίες που συμφωνήθηκε να αποσταλούν για αυτές στη γραμματεία. Η ιστοσελίδα εγκαινιάστηκε τον Οκτώβριο του 2005 με δυνατότητα ανεύρεσης εγγράφων που έχουν καταχωρηθεί κατά θεματική ενότητα ή χώρα προέλευσης κλπ. Η Κύπρος εκπροσωπείται με δικό της δικτυακό τόπο, όπου παρέχονται, μεταξύ άλλων, πληροφορίες για το πολεοδομικό της σύστημα.

Υποεπιτροπή για τη Χωρική και Πολεοδομική Ανάπτυξη: Η Υποεπιτροπή για τη Χωρική και Πολεοδομική Ανάπτυξη, καθορίστηκε από την Επιτροπή για την Ανάπτυξη και Σύγκλιση των Περιφερειών, στην οποία την Κύπρο εκπροσωπεί το Γραφείο Προγραμματισμού. Κύριος ρόλος της Υποεπιτροπής αυτής είναι να παρέχει πληροφόρηση για θέματα χωροταξίας και πολεοδομίας, ώστε να υποβοηθείται η λήψη αποφάσεων σε σχέση με την κατανομή κοινοτικών πόρων από τα διαρθρωτικά ταμεία. Οι συνεδρίες της Υποεπιτροπής διοργανώνονται από τη Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις Βρυξέλλες.

Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Χωρικού Σχεδιασμού (ESPON): Το Πρόγραμμα ESPON δημιουργήθηκε με κύριους στόχους, αφ' ενός τη διεξαγωγή μελετών για την παροχή στοιχείων με τα οποία να υποβοηθείται και να τεκμηριώνεται η λήψη αποφάσεων σε σχέση με την κατανομή κοινοτικών πόρων από τα διαρθρωτικά ταμεία, και αφ' ετέρου τη δημιουργία δικτύων ανταλλαγής πληροφοριών και εμπειριών για θέματα χωροταξικού σχεδιασμού μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Πρόγραμμα ESPON 2006 αποτελεί Κοινοτική Πρωτοβουλία του πλαισίου διακρατικής συνεργασίας INTERREG III, η οποία θα συνεχιστεί ως ESPON 2 κατά τη νέα προγραμματική περίοδο 2007-2013, και σ' αυτό συμμετέχουν όλες οι χώρες μέλη της ΕΕ, μέσα από σχετική Επιτροπή Παρακολούθησης. Αρμοδιότητες της Επιτροπής αυτής είναι η έγκριση των δραστηριοτήτων της Συντονιστικής Μονάδας του Προγράμματος, που εδρεύει στο Λουξεμβούργο, καθώς και η προβολή των θέσεων των κρατών μελών σε σχέση με τις μελέτες του Προγράμματος.

Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως συνεχίζει βέβαια να εκπροσωπεί την Κύπρο στο Συμβούλιο της Ευρώπης για τα ακόλουθα θέματα:

Χωροταξικός Σχεδιασμός (Διάσκεψη Υπουργών για θέματα Πολεοδομίας-Χωροταξίας, CEMAT): Η Κύπρος συμμετέχει ενεργά στην Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των αρμόδιων Υπουργών για θέματα Πολεοδομίας-Χωροταξίας CEMAT, μέσα από το Συμβούλιο της Ευρώπης, στα μέλη του οποίου περιλαμβάνονται όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αξιόλογο έγγραφο αναφοράς της CEMAT αποτελούν οι «Κατευθυντήριες Αρχές για τη Βιώσιμη Χωρική Ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ηπείρου» (Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European Continent). Συναντήσεις πραγματοποιούνται τόσο σε επίπεδο ανώτερων αξιωματούχων όσο και σε επίπεδο Υπουργών.

Αρχιτεκτονική Κληρονομιά (Επιτροπή Πολιτιστικής Κληρονομιάς, CD-PAT): Αφορά κυρίως την προστασία, διατήρηση και προβολή παραδοσιακών και ιστορικών κτηρίων και οικισμών. Διοργανώνει επίσης τις Ευρωπαϊκές Ημέρες Κληρονομιάς, ετήσιο θεσμό εκδηλώσεων του Συμβουλίου της Ευρώπης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενημέρωση των πολιτών σε θέματα κληρονομιάς. Για θέματα μηχανογράφησης των δεδομένων της κληρονομιάς της κάθε χώρας και την παρουσίασή τους στο διαδίκτυο, η Κύπρος συμμετέχει επίσης στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Κληρονομιάς HEREIN.

Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το Τοπίο: Η Κύπρος επικύρωσε με σχετικό Νόμο την Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το Τοπίο, η οποία έχει τεθεί σε εφαρμογή στη χώρα μας την 1η Οκτωβρίου 2006. Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το Τοπίο στηρίζεται στους τρεις βασικούς άξονες της προστασίας, διαχείρισης και σχεδιασμού των τοπίων. Για το θέμα αυτό η Κύπρος συμμετέχει επίσης στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ξηρολιθοδομής REPS μέσα στα πλαίσια της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας INTERREG III/C της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το δίκτυο αποτελεί συνεργασία για τη μελέτη, προστασία, διαχείριση και ανάδειξη των κατασκευών με ξερολιθιά.

Πέρα από τα προαναφερόμενα, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως συμμετέχει και σε άλλους ευρωπαϊκούς θεσμούς, όπως:

Στεγαστική Πολιτική – Ανθρώπινοι Οικισμοί: Στα πλαίσια της αποστολής του, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως έχει αρμοδιότητα για τη στεγαστική πολιτική της Κύπρου και εκπροσωπεί την χώρα στην Επιτροπή Ανθρώπινων Οικισμών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, καθώς και στην Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αρμόδιων για θέματα Στέγασης, που ασχολούνται με ευρύ φάσμα θεμάτων, όπως την παρακολούθηση των εξελίξεων σε στεγαστικά θέματα, την ετοιμασία μελετών για την επίλυση στεγαστικών προβλημάτων και τον καθορισμό πολιτικής και μηχανισμών για βελτίωση των συνθηκών στις οικιστικές περιοχές.

Ευρωπαϊκά Προγράμματα: Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως συμμετέχει ή προωθεί διάφορα Προγράμματα της ΕΕ, τα οποία έχουν συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, έτσι ώστε με την ολοκλήρωση ορισμένων από αυτά να αναλαμβάνονται ήδη νέες πρωτοβουλίες. Την τρέχουσα περίοδο για παράδειγμα, το Τμήμα συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Δράση COST C16 (το Πρόγραμμα COST υλοποιείται από τη Γενική Διεύθυνση Έρευνας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής), με θέμα τη βελτίωση των προδιαγραφών για τα κελύφη των κτηρίων τόσο σε σχέση με την εξοικονόμηση ενέργειας όσο και από αισθητική/ δομική άποψη. Το Τμήμα συμμετέχει επίσης στο Πρόγραμμα EUROMED Heritage III (συνεργασία Μεσογειακών χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με Μεσογειακές χώρες της Βορείου Αφρικής και Εγγύς Ανατολής), με τη δράση REHABIMED, που αφορά τη μεθοδολογία και πρακτική διατήρησης οικισμών, με πιλοτική εφαρμογή στα Λεύκαρα, σε συνεργασία με το Τμήμα Αρχαιοτήτων και 15 χώρες της Μεσογείου.

Πιο πρόσφατα, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, σε συνεργασία με φορείς της Ελλάδας, Ιταλίας και Μάλτας και με παρατηρητή την Τουρκία, συμμετέχει στο Σχέδιο ARCHIMED/ SEMSON, που στόχο έχει τη δημιουργία χωροταξικού παρατηρητηρίου για τη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Τέλος, θα ήθελα να καταλήξω λέγοντας ότι το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως έχει προωθήσει την εκπόνηση δύο έργων που αφορούν την Κύπρο στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος LIFE (χρηματοδοτικό μέσο της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής). Το πρώτο από αυτά, CYCLE NETWORKS, αφορά το σχεδιασμό δικτύων ποδηλατοδρόμων στις αστικές περιοχές και ολοκληρώθηκε, με στόχο να προωθείται σταδιακά η υλοποίησή του. Το δεύτερο Σχέδιο, με τίτλο urbanguard, αφορά την ενσωμάτωση δεικτών βιωσιμότητας στον αστικό χωροταξικό σχεδιασμό και ολοκληρώνεται ήδη με τη συνεργασία της Κύπρου, της Ελλάδας και του Βελγίου.

*Πηγή: Συνέδριο URBANGUARD: Χαιρετισμός Διευθυντή Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως .Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Λευκωσίας, 7 Δεκεμβρίου 2006

5.1 Εισαγωγή για το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας



Το τοπικό σχέδιο Λάρνακας έχει συνταχτεί από το τμήμα πολεοδομίας που ανήκει στο υπουργείο εσωτερικών. Αποτελεί τον αναπτυξιακό χάρτη για την πολεοδομική ανάπτυξη της Λάρνακας και τους στόχους για τα επόμενα χρόνια.

Γενικά

Μέχρι το 1990 ο έλεγχος της ανάπτυξης στην Κύπρο, στηριζόταν στον περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών Νόμο και στους σχετικούς Κανονισμούς. Η Νομοθεσία εκείνη δεν παρείχε επαρκείς δυνατότητες για αποτελεσματικό έλεγχο

των πολεοδομικών πτυχών της ανάπτυξης, ούτε και τα μέσα που θα επέτρεπαν την άσκηση χωροθετικής πολιτικής, ή την έμμεση παρέμβαση στις διεργασίες της αγοράς γης. Ο ρόλος του δημόσιου τομέα ήταν κατά βάση ρυθμιστικός και κάπως αρνητικός σε χαρακτήρα, μια και υπήρχε δυνατότητα μόνο για αντίδραση σε πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα.

Ενόψει του έντονου ρυθμού αύξησης των αναπτυξιακών πιέσεων που προκαλούνται από τη φυσική αύξηση του πληθυσμού, την αστικοποίηση και την ανάπτυξη της βιομηχανίας, του εμπορίου, του τουρισμού και των υπηρεσιών, η Κυπριακή Πολιτεία αποφάσισε να εισάξει πολεοδομική και χωροταξική Νομοθεσία, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ορθολογική οργάνωση της φυσικής ανάπτυξης. Για το λόγο αυτό ψηφίστηκε ο Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος του 1972 και οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του, και τέθηκαν σε πλήρη εφαρμογή για πρώτη φορά την 1η Δεκεμβρίου 1990.

Το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας εκπονήθηκε σύμφωνα με τις σχετικές πρόνοιες του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου, δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά την 1η Δεκεμβρίου 1990 και οριστικοποιήθηκε μετά από μελέτη των ενστάσεων σε δύο φάσεις (1992 και 1994). Η πρώτη τροποποίηση του Τοπικού Σχεδίου δημοσιεύτηκε στις 4 Οκτωβρίου 1996 και το Σχέδιο οριστικοποιήθηκε μετά από τη μελέτη των ενστάσεων, η οποία ολοκληρώθηκε και δημοσιεύτηκε σε δύο φάσεις (1999 και 2000). Κατά τη μελέτη της παρούσας αναθεώρησης, πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με το Κοινό Συμβούλιο Λάρνακας που συστάθηκε σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 12(1) του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου.

Το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας προδιαγράφει τις γενικές αρχές με βάση τις οποίες θα προάγεται, ελέγχεται και ρυθμίζεται η ανάπτυξη στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου. Αναμένεται ότι με την εφαρμογή των προνοιών του Σχεδίου θα επιτευχθεί σταδιακά ισόρροπη ανάπτυξη και πολεοδομική εξυγίανση της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου.

Το παρόν κείμενο του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας αποδίδει έμφαση στην ποιοτική βελτίωση των χωροθετικών πολιτικών για ανάπτυξη, ούτως ώστε να συνάδει με τις σύγχρονες και αναγνωρισμένες τάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού που επικρατούν στην Ευρώπη. Στο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας καθορίζεται διευρυμένο χωροθετικό πλαίσιο και εισάγονται ευέλικτες πολιτικές σε σχέση με νέους τύπους αναπτύξεων, για έγκαιρη ανταπόκριση στις ανάγκες και τάσεις της αγοράς. Επιπλέον το κείμενο του Τοπικού Σχεδίου αποτελεί εύχρηστο εγχειρίδιο για επαγγελματίες, συμβάλλει στην κατανόηση του πολεοδομικού πλαισίου και διευκολύνει την υποβολή αιτήσεων για ανάπτυξη.

Οι βασικοί χάρτες του Τοπικού Σχεδίου (Πολεοδομικές Ζώνες και Χρήσης Γης), δημοσιεύονται σε κτηματικούς χάρτες βάσης για άμεσο εντοπισμό των πολεοδομικών δεδομένων για κάθε ιδιοκτησία (πολεοδομική ζώνη, χρήση, συντελεστές ανάπτυξης, επηρεασμός από δρόμους πρωταρχικής σημασίας κ.λ.π.) για ουσιαστική διευκόλυνση των επαγγελματιών στην εξασφάλιση πληροφοριών.

Περιοχή του Τοπικού Σχεδίου

Η περιοχή του Τοπικού Σχεδίου περιλαμβάνει τις περιοχές των Δήμων Λάρνακας και Αραδίππου, τις περιοχές των Κοινοτικών Συμβουλίων Δρομολαξιάς, Μενεού και Λειβαδιών, το παραλιακό μέτωπο των Κοινοτικών Συμβουλίων Βορόκληνης και Πύλας και μικρό μέρος της περιοχής του Κοινοτικού Συμβουλίου Καλού Χωριού Σχέδιο Αρ. 1. Η έκταση της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου ανέρχεται σε 11547,4 εκτάρια και σύμφωνα με την έκθεση της Στατιστικής Υπηρεσίας, (Απογραφή Πληθυσμού 2001 – Προκαταρκτικά στοιχεία πληθυσμού κατά Επαρχία, Δήμο και Κοινότητα), και με βάση εκτίμηση για το τμήμα της Βορόκληνης και της Πύλας που βρίσκονται μέσα στα όρια του Τοπικού Σχεδίου, ο πληθυσμός της περιοχής του Σχεδίου ανερχόταν το 2001 σε 70049 άτομα περίπου.

5.2 Προβλήματα και Προοπτικές Ανάπτυξης

Δομή Ανάπτυξης στην Περιοχή του Τοπικού Σχεδίου

Η δομή της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου επηρεάστηκε καθοριστικά από διάφορους παράγοντες όπως η ύπαρξη της παραλίας, της Αλυκής, των Δυλιστηρίων και Πετρελαιοδεξαμενών, του Λιμανιού, της Μαρίνας και του Αερολιμένα. Σημαντική επίδραση στη δομή της ανάπτυξης στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου είχε επίσης, η διαχρονική εξέλιξη της πόλης και των περιχώρων της χωρίς πολεοδομικό σχέδιο και ειδικά η ανέλιξη της πόλης ως "σιαμαίας", που αποτελείται από τις δυο ευδιάκριτες ενότητες της Σκάλας και της Λάρνακας, η κερδοσκοπία στη γη, η στροφή του τουριστικού ρεύματος προς τη θάλασσα και η ανέγερση Κυβερνητικών Οικισμών για στέγαση εκτοπισθέντων.

Οι πιο πάνω παράγοντες είχαν άμεση επίδραση στη σταδιακή διαμόρφωση της σημερινής δομής της ανάπτυξης στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, που συνοπτικά συνίσταται:

(α) Στη διαμόρφωση ενός ακτινωτού οδικού δικτύου που συγκλίνει προς το Αστικό Εμπορικό Κέντρο, η μορφή του οποίου επηρεάζεται σε καθοριστικό βαθμό από τη φυσιογνωμία της περιοχής.

(β) Στη συγκέντρωση των πλείστων αστικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, ενώ παράλληλα τα τελευταία κυρίως χρόνια, αναπτύχθηκαν φυγόκεντρες τάσεις για εγκατάσταση αστικών χρήσεων γης και λειτουργιών, κατά μήκος βασικών ακτινωτών δρόμων και σε μικρότερο βαθμό στις παρυφές της πόλης και των περιχώρων. Αποτέλεσμα των τάσεων αυτών ήταν ανάμεσα σε άλλα, η ανάμειξη ασυμβίβαστων χρήσεων γης και η κυκλοφοριακή φόρτιση ορισμένων δρόμων πέραν των

αντικειμενικών δυνατοτήτων τους.

(γ) Στη μη οργανωμένη επέκταση τόσο της πόλης όσο και των περιχώρων, ιδίως μετά τον οικοδομικό οργανισμό που ακολούθησε την τούρκικη εισβολή.

Οι περιοχές αυτές εξαπλώθηκαν κάθετα και οριζόντια χωρίς στοιχειώδη πολεοδομικό σχεδιασμό, δημιουργώντας ένα σύνολο ετερόκλητων στοιχείων, οικοδομικών συνονθυλευμάτων και διασκορπισμένων αναπτύξεων.

(δ) Στη γραμμική τουριστική ανάπτυξη κατά μήκος του παραλιακού μετώπου.

(ε) Στην κατασκευή του Λιμανιού και του Διεθνούς Αερολιμένα.

(στ) Στην ανέγερση Κυβερνητικών Οικισμών Στέγασης και Αυτοστέγασης Εκτοπισθέντων στις παρυφές της πόλης και των περιχώρων.

Η δομή της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου χρειάζεται ουσιαστική αναδιάρθρωση, έτσι ώστε το αστικό συγκρότημα να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις της ζωής, στις νέες πραγματικότητες και στον πολυλειτουργικό ρόλο που πρέπει να διαδραματίζει. Η αναδιάρθρωση πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά και τις ιδιοτυπίες της περιοχής του Σχεδίου και ιδιαίτερα το γεγονός ότι η Λάρνακα, αποτελεί αφετηρία θαλάσσιων και αεροπορικών συγκοινωνιών και ότι το παραλιακό μέτωπο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της δομής της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας.

Προβλήματα Ανάπτυξης

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της ανάπτυξης της Λάρνακας μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '80, ήταν η διάσπαρτη εξάπλωση των οικοπέδων και των μεμονωμένων κατοικιών στις παρυφές της πόλης. Τα γενικότερα χαρακτηριστικά της οικονομίας, οι μηχανισμοί της αγοράς γης και διάφορες κοινωνικές αντιλήψεις και στάσεις σε συνάρτηση με την απουσία Πολεοδομικής Νομοθεσίας, συνέτειναν στη συνεχή επιδείνωση του φαινομένου της διάσπαρτης ανάπτυξης που αποτελεί ιδιοτυπία της κυπριακής πραγματικότητας και ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα όλων των αστικών περιοχών της Κύπρου. Ο κατακερματισμός της ιδιοκτησίας της γης αποτελεί ουσιώδες εμπόδιο στο σχεδιασμό και υλοποίηση ενιαίων και ορθολογικά οργανωμένων αναπτύξεων, ενώ μέχρι το 1982 η ύπαρξη ιδιωτικής υδατοπρομήθειας αποτελούσε το αποφασιστικό κριτήριο για νέες αναπτύξεις εκτός των καθορισμένων περιοχών ανάπτυξης.

Ο ρυθμός ανάπτυξης της Λάρνακας επιταχύνθηκε πολύ απότομα μετά την τουρκική εισβολή του '74, την επακόλουθη αύξηση του πληθυσμού της περιοχής και τη μεταγενέστερη προσπάθεια οικονομικής επαναδραστηριοποίησης. Η παραδοσιακή δομή της πόλης δεν μπόρεσε να απορροφήσει ομαλά, τις ουσιαστικές αλλαγές στο σύστημα και τους ρυθμούς ανάπτυξης που προέκυψαν λόγω των ανωτέρω γεγονότων.

Η αρχική συγκέντρωση των υπηρεσιών, του εμπορίου, της δημόσιας διοίκησης και άλλων βασικών δραστηριοτήτων στο κέντρο της πόλης, ενθάρρυνε διαχρονικά την ανάπτυξη του ακτινωτού οδικού δικτύου, που λειτουργικά προκύπτει από την ύπαρξη ενός μοναδικού κέντρου απασχόλησης. Η μεταγενέστερη διασπορά των ευκαιριών απασχόλησης και των περιοχών κατοικίας σε ευρύτερες περιοχές και κυρίως κατά μήκος των κυρίων οδικών αξόνων, περιόρισε την κυκλοφοριακή τους ικανότητα και τις επιλογές διακίνησης του πληθυσμού, μια και η αστική εξάπλωση δεν υποστηρίχθηκε από ουσιαστικές βελτιώσεις του ακτινωτού οδικού δικτύου.

Η έλλειψη αποτελεσματικής πολεοδομικής νομοθεσίας, σε συνδυασμό με την έντονη ζήτηση γης για ανάπτυξη και επένδυση και την κατακράτηση σημαντικού ποσοστού γης, είτε για μελλοντική χρήση είτε για κερδοσκοπία, δημιούργησαν συνθήκες που συντέιναν στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής μεγάλου μέρους του πληθυσμού. Το φαινόμενο εκδηλώθηκε με σκόρπια οικιστική ανάπτυξη και διαχωρισμούς οικοπέδων, πληθώρα κενών οικοπέδων, ανάμειξη μη συμβατών μεταξύ τους χρήσεων γης και συνονθύλευμα οικοδομών διαφόρων τύπων, υψών και όγκων. Ενώ όλα τα πιο πάνω αποτελούν φυσικά γνωρίσματα της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, η αδυναμία των χαμηλών εισοδηματικών ομάδων να εξασφαλίσουν γη για στεγαστικούς σκοπούς μέσα στην κυρίως αστική περιοχή, παραμείνει το ουσιαστικότερο πρόβλημα και η αυτιά πολλών άλλων προβλημάτων στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου.

Η χωροδιάταξη αναπτύξεων όπου στεγάζονται οι διάφοροι τομείς οικονομικής δραστηριότητας εξακολουθεί να παρουσιάζει αρκετά προβλήματα. Εργαστήρια, καταστήματα και γραφεία είναι διεσπαρμένα στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου και πολλά από αυτά, είναι κενά ή υποχρησιμοποιούνται. Προκαλείται έτσι σύγκρουση λειτουργικών αναγκών, κυκλοφοριακά προβλήματα και υποβάθμιση του περιβάλλοντος και των ανέσεων του πληθυσμού, ιδίως σε περιοχές κατοικίας.

Οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι για παθητική ή/και ενεργό ψυχαγωγία συνεχίζουν να είναι ανεπαρκείς στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, τόσο σε έκταση όσο και σε οργάνωση και διαχείριση. Μέχρι πρόσφατα υπήρχε σχεδόν καθολική έλλειψη παιδότοπων και τοπικών πάρκων σε περιοχές κατοικίας, ενώ μόλις την τελευταία δεκαετία οι Τοπικές Αρχές έχουν κάνει προσπάθειες για την ανάμειξη αυτών των ελλείψεων. Ανάλογα προβλήματα και ελλείψεις αντιμετωπίζονταν μέχρι πρόσφατα και στο επίπεδο των αστικών πάρκων.

Τα προβλήματα λειτουργίας, εξυπηρέτησης, κυκλοφορίας, άλλες επιβαρύνσεις και η αισθητική ακαταστασία που συνδέονται με τα Διυλιστήρια, τις Πετρελαιοδεξαμενές και τη χρήση παραλιακής γης για βιομηχανικούς σκοπούς είναι έντονα, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η ορθολογική ανάπτυξη τόσο των πιο πάνω περιοχών όσο και εκείνων που τις περιβάλλουν.

Η τουριστική ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της πόλης, χωρίς προηγούμενο πολεοδομικό και χωροταξικό προγραμματισμό και αναγκαία υποδομή, προκαλεί σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα που σχετίζονται με την ένταση της ανάπτυξης και την απουσία της αναγκαίας υποδομής.

Περιοριστικοί Παράγοντες

Διάφοροι παράγοντες περιορίζουν τις δυνατότητες ουσιαστικής αναδιοργάνωσης του αστικού συγκροτήματος της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας και συνεπώς, το εύρος των δυνατών επιλογών ανάμεσα σε εναλλακτικές μορφές και μέτρα πολεοδομικής παρέμβασης. Οι παράγοντες αυτοί συνοψίζονται παρακάτω:

(α) Ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος καθυστέρησε να εφαρμοστεί ως σύνολο και έτσι το νομικό πλαίσιο για αποτελεσματικό έλεγχο της ανάπτυξης, ήταν ανεπαρκές για την αντιμετώπιση των συσσωρευμένων για πολλά χρόνια προβλημάτων που ήταν κρίσιμης σημασίας για την ανάπτυξη της Λάρνακας.

(β) Ο τρόπος λειτουργίας των μηχανισμών της αγοράς γης, έχει αποδείξει την ανάγκη εισαγωγής οικονομικών και άλλων μέτρων για ρύθμιση των ατελειών της ελεύθερης αγοράς. Η ιδιότυπη ψυχολογική/συναισθηματική σχέση των ιδιοκτητών γης με την ακίνητη ιδιοκτησία τους, αλλά πολύ πιο σημαντικά οι δυνατότητες και προοπτικές επένδυσης, κερδοσκοπίας και προστασίας των αποταμιεύσεων έναντι του πληθωρισμού που συνδέονται με την αγορά γης, δημιουργούν τεχνητές αντί πραγματικές ανάγκες και διευρύνουν τις αντιδράσεις στην εισαγωγή πολεοδομικών, χωροταξικών και οικονομικών ρυθμίσεων. Έτσι δυσχεραίνεται η προσπάθεια δημόσιων φορέων να παρέμβουν αποτελεσματικά στους μηχανισμούς της αγοράς γης και κατοικίας.

(γ) Το Σύνταγμα υπερπροστατεύει τα ατομικά δικαιώματα ιδιοκτησίας και προνοεί για καταβολή αποζημιώσεων σε τρέχουσες τιμές αγοράς, σε περιπτώσεις που η εφαρμογή πολεοδομικών μέτρων και περιορισμών μειώνει ουσιαστικά την αξία ακίνητης ιδιοκτησίας. Έτσι ένας σημαντικός παράγοντας, που αποθαρρύνει τον ορθολογικό προγραμματισμό και την εφαρμογή μέτρων πολεοδομικής πολιτικής και κυρίως την παροχή υπηρεσιών και υποδομών, είναι το ψηλό οικονομικό κόστος που αναμένεται ότι θα προκαλέσουν πιθανές αποζημιώσεις.

(δ) Στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου έχουν συσσωρευτεί διαχρονικά σημαντικές δεσμεύσεις, σε ότι αφορά τη δομή και τις δυνατότητες της ανάπτυξης, την κατανομή των χρήσεων γης και το κύριο οδικό δίκτυο. Αυτές οι δεσμεύσεις δεν μπορούν να αγνοηθούν και περιορίζουν ουσιαστικά, τη δυνατότητα αποτελεσματικής παρέμβασης για αναβάθμιση της δομής και λειτουργίας της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας.

(ε) Η αναπτυξιακή δυναμικότητα στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης του

Τοπικού Σχεδίου, όπως αυτή εκφράζεται με τα μη αξιοποιημένα οικοπέδα, τις εκτάσεις γης που δεν έχουν οικοπεδοποιηθεί και το πλήθος των οικοδομών με δυνατότητα μελλοντικής επέκτασης, είναι κατά πολύ μεγαλύτερη των προβλεπόμενων αναγκών για ανάπτυξη στην επόμενη δεκαετία. Επιπρόσθετα επειδή η δυναμικότητα αυτή είναι πολύ ξαπλωμένη γεωγραφικά, η δυνατότητα επίτευξης μιας πραγματικά συμπαγούς ανάπτυξης μέχρι το έτος 2012 είναι ακόμη περιορισμένη.

(στ) Οι ψηλές τιμές και το σύστημα διακατοχής της γης που χαρακτηρίζεται από τον κατακερματισμό του αστικού κλήρου και την πολυιδιοκτησία και η μακρόχρονη κατακράτηση μεγάλου ποσοστού γης, με άμεση δυνατότητα ανάπτυξης υπονομεύουν την προσπάθεια για ενθάρρυνση συμπαγών και ενιαία σχεδιασμένων αναπτύξεων.

(ζ) Η ύπαρξη των Διυλιστηρίων και των Πετρελαιοδεξαμενών στην παραλιακή λωρίδα της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, δημιουργεί τεράστια προβλήματα ανάπτυξης ιδιαίτερα για τις παρακείμενες οικιστικές και τουριστικές περιοχές.

Προοπτικές Ανάπτυξης και Επιδιωκόμενη Δομή της Περιοχής του Σχεδίου

Παρά την ύπαρξη των ανωτέρω προβλημάτων στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, συνεχίζουν να υπάρχουν σημαντικές προοπτικές βελτίωσης και ορθολογικής μελλοντικής ανάπτυξης, νοουμένου ότι θα αξιοποιηθούν έγκαιρα οι δυνατότητες που προκύπτουν από την εφαρμογή κατάλληλου πολεοδομικού, οικονομικού και χωροταξικού προγραμματισμού. Υπογραμμίζεται όμως πως τα οποιαδήποτε μέτρα φυσικού σχεδιασμού της μελλοντικής ανάπτυξης, θα πρέπει να υποστηρίζονται από την εφαρμογή δέσμης οικονομικών και άλλων μέτρων, που θα αντιμετωπίζουν τις υφιστάμενες αρνητικές συνέπειες από τις διεργασίες της αγοράς γης και κατοικίας.

Για να ανταποκριθεί το αστικό συγκρότημα της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας στις σύγχρονες ανάγκες ζωής και στην πολλαπλότητα των λειτουργιών και δραστηριοτήτων που θα το συνθέτουν, χρειάζεται να εισαχθούν μέτρα που να πετυχαίνουν ανάμεσα σε άλλα και τα ακόλουθα:

(α) Την προσαρμογή της λειτουργίας της αγοράς γης και κατοικίας σύμφωνα με τους νόμους της πραγματικής ζήτησης και προσφοράς.

(β) Την αποδοτικότερη οργάνωση των βασικών αστικών λειτουργιών και των σχέσεων μεταξύ τους, όπως και την προγραμματισμένη χωροδιάταξη διάφορων οικονομικών δραστηριοτήτων.

(γ) Πιο άνετες συνθήκες ζωής σε καλά οργανωμένες περιοχές κατοικίας, εξοπλισμένες με τις αναγκαίες κοινοτικές λειτουργίες και υπηρεσίες.

(δ) Την ορθολογική οργάνωση της κυκλοφορίας και των δημόσιων συγκοινωνιών.

(ε) Την ανάπτυξη ενός αποδοτικού συστήματος ελεύθερων χώρων πρασίνου.
(στ) Την προστασία και αναβάθμιση του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος της περιοχής του Σχεδίου έτσι ώστε, να επιτυγχάνονται οι στόχοι της σύγχρονης στρατηγικής περί "βιώσιμης" ανάπτυξης.

Σε παραδοσιακές γειτονιές της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου η εφαρμογή προγραμμάτων αναβίωσης και ανάπλασης στοχεύει στα ακόλουθα:

(α) Προστασία και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των τωρινών κατοίκων και στην ενθάρρυνση νέων οικογενειών να εγκατασταθούν σ' αυτές, μέσω της παροχής νέων και επαρκών διευκολύνσεων και υπηρεσιών.

(β) Βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος.

(γ) Συντήρηση και διατήρηση αξιόλογων δειγμάτων λαϊκής/παραδοσιακής αρχιτεκτονικής.

(δ) Εισαγωγή νέων ή/και προστασία υφιστάμενων χρήσεων και δραστηριοτήτων που συνάδουν με τον παραδοσιακό τους χαρακτήρα, με ιδιαίτερη έμφαση στις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Για την περιοχή του Αστικού Εμπορικού Κέντρου απαιτείται η εφαρμογή ευφάνταστης και καινοτόμου πολιτικής που να αποσκοπεί, στην προστασία του κρίσιμου ρόλου του ως του πρωταρχικού επικέντρου δραστηριότητας και στην ενίσχυση της ελκυστικότητας, δυναμικότητας και ανταγωνιστικότητας του στο επίπεδο της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας.

Προοπτικές για σημαντικές βελτιώσεις συνεχίζουν να υπάρχουν και στην υπόλοιπη περιοχή του Τοπικού Σχεδίου. Με την ενθάρρυνση συγκέντρωσης της ανάπτυξης μέσα σε καθορισμένες περιοχές, σε σωστές πυκνότητες και ύψη οικοδομών, με ισόρροπη ανάπτυξη και ορθολογιστικό σχεδιασμό του μελλοντικού οδικού δικτύου αναμένεται ότι, θα επιτευχθεί οικονομικότερη και πιο ορθολογική διαχείριση του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, ενώ η περιοχή θα αποκτήσει σταδιακά καλύτερη φυσιογνωμία.

Το ιδεόγραμμα της επιδιωκόμενης δομής της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου που βασίζεται στις πιο πάνω Πολεοδομικές Αρχές, φαίνεται στο Σχέδιο Αρ. 2. Η δομή της περιοχής του Σχεδίου φαίνεται σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια στο Σχέδιο Χρήσης Γης, Αρ. 9.

Οι Περιοχές Ανάπτυξης που δείχνονται στο Σχέδιο Αρ. 3 και στο Σχέδιο Χρήσεις Γης, Αρ. 9, οργανώνονται με βάση την αρχή των "περιβαλλοντικών περιοχών". Στις περιοχές αυτές θα κατανεμηθεί ο πληθυσμός που αναμένεται να κατοικεί μέσα στα Όρια του Τοπικού Σχεδίου μέχρι το έτος 2012.

Οι "περιβαλλοντικές περιοχές" θα αποτελέσουν τα κύτταρα της αστικής οργάνωσης

και θα λειτουργούν σαν "πολυσυνοικίες" με τοπικές εμπορικές και κοινοτικές υπηρεσίες, τοπικά πάρκα, καθορισμένες πυκνότητες και αναβαθμισμένο περιβάλλον. Οι αρνητικές επιπτώσεις από την αυξανόμενη χρήση του αυτοκινήτου, είναι δυνατό να απαμβλυνθούν σε σημαντικό βαθμό με την εφαρμογή της αρχής των "περιβαλλοντικών περιοχών". Οι περιοχές αυτές δεν θα είναι εντελώς απαλλαγμένες από τροχαία κυκλοφορία, αλλά θα διασφαλίζεται η κατανομή της τροχαίας κυκλοφορίας σε ένα ορθά ιεραρχημένο οδικό δίκτυο σύμφωνα με τους επιδιωκόμενους στόχους, με αποτέλεσμα την αποθάρρυνση της διαμεπερούς κυκλοφορίας και τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων και της οχληρίας. Οι "περιβαλλοντικές περιοχές" περιβάλλονται από δρόμους πρωταρχικής σημασίας που διοχετεύουν την κυκλοφορία, ανάμεσα σε διάφορες περιοχές και σε ευρύτερα τμήματα της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου. Πρόσθετα στις περιοχές αυτές επιδιώκεται η δημιουργία συστήματος/δικτύου δημόσιων ελεύθερων χώρων και πεζοδρόμων, που θα οδηγεί από τις περιοχές κατοικίας προς τα Τοπικά Εμπορικά Κέντρα, τους Άξονες Δραστηριότητας και τις Κοινοτικές Λειτουργίες (γήπεδα, σχολεία κ.ο.κ.) που είναι κεντρικά χωροθετημένες όπως φαίνεται στο Σχέδιο Αρ. 3. Ορισμένες αστικές λειτουργίες και άλλες οικονομικές δραστηριότητες θα αποκεντρωθούν, στο βαθμό που αυτό κρίνεται αναγκαίο και θα χωροθετηθούν ισόρροπα σε στρατηγικά σημεία της περιοχής του Σχεδίου. Σαν λειτουργίες και οικονομικές δραστηριότητες που είναι δυνατό να αποκεντρωθούν αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένες κατηγορίες καταστημάτων, γραφείων, υπηρεσιών και διευκολύνσεων που προορίζονται να εξυπηρετήσουν τοπικά τις "περιβαλλοντικές περιοχές". Το μεγαλύτερο ποσοστό των βασικών αστικών λειτουργιών και οικονομικών δραστηριοτήτων, θα συνεχίσει να συγκεντρώνεται στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στους τομείς στους οποίους η Λάρνακα διαθέτει κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων πόλεων, όπως είναι ο Διεθνής Αερολιμένας, η Μαρίνα και το Λιμάνι Λάρνακας, η ανάπτυξη του τομέα της ελαφράς βιομηχανίας/βιοτεχνίας και οι Αλυκές της Λάρνακας που αποτελούν σημαντικό υγροβιότοπο.

5.3 Βασικοί στόχοι του Τοπικού Σχεδίου και γενική Στρατηγική Ανάπτυξης.

Το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας αποσκοπεί στον καθορισμό και την εφαρμογή του κατάλληλου πλαισίου μακροπρόθεσμης πολεοδομικής πολιτικής, που θα επιτρέψει την ορθολογική ανάπτυξη της Λάρνακας μέχρι το έτος 2012, το οποίο καθορίζεται ως το έτος ορίζοντας του παρόντος Τοπικού Σχεδίου.

Βασικοί Στόχοι του Τοπικού Σχεδίου

Κατά τη μελέτη της παρούσας αναθεώρησης του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, οι βασικοί στόχοι που είχαν τεθεί στην αρχική δημοσίευση του Σχεδίου το 1990 επαναξιολογήθηκαν και επιβεβαιώθηκε ότι, αποτελούν την ορθότερη επιλογή για τη σταδιακή αναδιοργάνωση και προγραμματισμό της αστικής ανάπτυξης, εμπλουτισμένοι με τις σύγχρονες αντιλήψεις πολεοδομικού σχεδιασμού. Αυτοί οι στόχοι είναι συνοπτικά οι ακόλουθοι:

- (α) Η ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, σε τρόπο που να διασφαλίζεται η ορθή οικονομική και λειτουργική οργάνωση της πόλης και ο διαχωρισμός όσο είναι δυνατόν, μη συμβατών μεταξύ τους χρήσεων, με στόχο τη διαφύλαξη των ανέσεων και την προστασία της ποιότητας ζωής του πληθυσμού.
- (β) Η υιοθέτηση εφικτών λύσεων σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση και τις δεσμεύσεις και η εφαρμογή μέσα στο πιο πάνω πλαίσιο, ευέλικτων και ελαστικών μέτρων πολιτικής που να παρέχουν δυνατότητες προσαρμογής σε απρόβλεπτες μεταβολές και αναθεώρησης σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- (γ) Η διασφάλιση και προαγωγή συμπαγούς και συγκεντρωμένης αστικής ανάπτυξης, μέσω της εφαρμογής δέσμης μέτρων πολιτικής και της υιοθέτησης δέσμης κινήτρων και αντικινήτρων και η ενθάρρυνση της υλοποίησης της στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης.
- (δ) Η εξασφάλιση των προϋποθέσεων για την αναβάθμιση των Περιοχών Ανάπτυξης σε ουσιαστικούς πόλους συγκέντρωσης της μελλοντικής φυσικής, κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης.
- (ε) Η ορθολογική χωροθέτηση και οργάνωση των περιοχών κατοικίας με τρόπο που να επιτυγχάνεται, η λειτουργική αλληλοσυσχέτιση της κατανομής του πληθυσμού με τις ευκαιρίες απασχόλησης και τις υπηρεσίες. Επιδιώκεται επίσης η αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος των περιοχών κατοικίας και η βελτίωση των συνθηκών ζωής του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας.
- (στ) Η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την υλοποίηση οικιστικών αναπτύξεων χαμηλού και μέσου κόστους, μέσα στις Περιοχές Ανάπτυξης κατά τη διάρκεια ισχύος του Τοπικού Σχεδίου από φορείς του δημόσιου αλλά και του ιδιωτικού τομέα και η ενθάρρυνση, ενιαίου σχεδιασμού των οικιστικών αναπτύξεων γενικά.
- (ζ) Η υιοθέτηση μέτρων που θα συμβάλουν σε σταδιακή αλλά ουσιαστική επίλυση των λειτουργικών και άλλων προβλημάτων που αντιμετωπίζονται σε επιμέρους αστικές περιοχές.
- (η) Η εφαρμογή μιας σύγχρονης και πολυδιάστατης κυκλοφοριακής πολιτικής που θα εξυπηρετεί ισόρροπα, τις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες όλων των εισοδηματικών στρωμάτων του πληθυσμού και γενικά του συνόλου της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας.

(θ) Η διασφάλιση ικανοποιητικής έκτασης γης για την αντιμετώπιση των στεγαστικών αναγκών του πληθυσμού, μέχρι το έτος 2012 και η δημιουργία άνετου και ευχάριστου οικιστικού περιβάλλοντος.

(ι) Η εφαρμογή μέτρων που θα αναβαθμίσουν τόσο ποιοτικά όσο και σε ένταση δραστηριοτήτων, το Αστικό Εμπορικό Κέντρο της Λάρνακας και θα το καταστήσουν πραγματικό πυρήνα παροχής υπηρεσιών, τόσο σε αστικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο.

(ια) Η ισόρροπη κατανομή των εμπορικών δραστηριοτήτων και χρήσεων γης σε στρατηγικά σημεία του αστικού ιστού και η ιεράρχηση, των τοπικών εμπορικών πυρήνων με βάση τον πληθυσμό που εξυπηρετούν.

(ιβ) Η διαφύλαξη στοιχείων και περιοχών ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού, πολιτιστικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος. Ειδικότερα επιδιώκεται η υιοθέτηση προγράμματος διατήρησης, ανάπλασης και αναζωογόνησης των παραδοσιακών περιοχών και των ιστορικών πυρήνων, έτσι ώστε οι περιοχές αυτές να αναβαθμιστούν σε ελκυστικές περιοχές κατοικίας και εργασίας.

(ιγ) Η διεύρυνση των δυνατοτήτων για αναψυχή και ψυχαγωγία του συνόλου του αστικού πληθυσμού, ο εμπλουτισμός κατάλληλων υφιστάμενων χώρων/ εγκαταστάσεων και η εξασφάλιση και ανάπτυξη, ολοκληρωμένου και ιεραρχημένου συστήματος ελεύθερων χώρων πρασίνου.

(ιδ) Η προστασία και σταδιακή αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, ως βασικού συστατικού της βιώσιμης ανάπτυξης. Η σημασία του περιβάλλοντος σε σχέση με την ποιότητα ζωής των κατοίκων, την ισορροπία των χρήσεων/δραστηριοτήτων και των οικοσυστημάτων και η ανάγκη για προστασία και διαφύλαξη των φυσικών πόρων και της καλής γεωργικής γης, αναγνωρίζονται και κατοχυρώνονται πλήρως.

(ιε) Η συγκέντρωση και ενοποίηση της τουριστικής ανάπτυξης, για μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας της υποδομής και των υπηρεσιών και ο εμπλουτισμός και η ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και του περιβάλλοντος των τουριστικών περιοχών, με την προώθηση υλοποίησης κατάλληλων παρεμφερών έργων και της απαραίτητης υποδομής.

(ιστ) Η συσχέτιση της εμπορικής ανάπτυξης σε τουριστικές περιοχές με την τουριστική ανάπτυξη, με τρόπο ώστε αυτή να είναι καταφανώς βοηθητική και να μην ανταγωνίζεται τις καθορισμένες εμπορικές περιοχές του Σχεδίου.

(ιζ) Η προώθηση κατάλληλων έργων υποδομής (περιλαμβανομένων και θαλάσσιων έργων) για τη διεύρυνση, προστασία και αναβάθμιση των παραλιών της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, καθώς επίσης και η διαχείριση των παραλιών και του θαλάσσιου νερού ως βασικού συστατικού της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης.

Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης

Η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας στηρίζεται στην αρχή της οργανωμένης, συμπαγούς και ενοποιημένης ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας. Η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης αποτελεί ουσιαστικά τον κεντρικό κορμό του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας και από αυτή προκύπτουν, οι επιμέρους πρόνοιες πολιτικής που αναφέρονται εξειδικευμένα σε διάφορους τομείς ανάπτυξης (π.χ. οικιστική, εμπορική ανάπτυξη κλπ.).

Η επιλεγείσα Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης, είναι απόλυτα συμβατή με τις σύγχρονες αρχές περί βιώσιμης ανάπτυξης και σύμφωνη με τους προσανατολισμούς και τη φιλοσοφία που προωθούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αναφορικά με την οργάνωση των αστικών συγκροτημάτων (σχετικές είναι οι αναφορές που περιλαμβάνονται στο “Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον”, που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Ένωση) και συνδυάζεται με τη δεδηλωμένη πολιτική για αποθάρρυνση της διασποράς των διαφόρων τύπων ανάπτυξης σε περιοχές άλλες από τις καθοριζόμε

Παρά την επαναβεβαίωση της ορθότητας της επιλεγείσας Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης είναι παραδεκτό ότι, οι επιλογές και αποφάσεις που διαμόρφωσαν την οριστικοποίηση των προνοιών του Τοπικού Σχεδίου (1992 και 1994), οπότε πολύ σημαντικές σε κλίμακα εκτάσεις γης προστέθηκαν στο ήδη υπερβολικά μεγάλο απόθεμα γης εντός των Περιοχών Ανάπτυξης, απομάκρυνε χρονικά και δυσκόλεψε την επίτευξη των επιδιώξεων του Τοπικού Σχεδίου. Ανεξάρτητα από τις εξελίξεις αυτές, επαναβεβαιώνεται πως η επιλεγείσα Γενική Στρατηγική αποτελεί τη μόνη προσέγγιση που διασφαλίζει μεσοπρόθεσμα, την ορθολογική οργάνωση και λειτουργία του αστικού συγκροτήματος της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας.

Η πιστή εφαρμογή του πνεύματος και του γράμματος της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης, συναρτάται άμεσα με την αποτελεσματικότητα των στόχων που τίθενται στο Τοπικό Σχέδιο για διάφορους τομείς ανάπτυξης και θα είναι καθοριστικής σημασίας, για την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα (π.χ. επίπεδα κυκλοφοριακής συμφόρησης, στέγαση του αστικού πληθυσμού, εξυπηρέτηση από παρεχόμενες υπηρεσίες και δίκτυα υποδομών, κ.ο.κ.).

Η ενεργοποίηση των αποθεμάτων γης που εμπίπτουν στις Περιοχές Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, με την εφαρμογή των κατάλληλων πολεοδομικών και άλλων μέτρων, είναι άμεσα συναρτημένη με την επίτευξη της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης.

Για την υλοποίηση της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης, χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα πολεοδομικά εργαλεία και προσεγγίσεις:

- (α) Ο καθορισμός των Περιοχών Ανάπτυξης όπου χωροθετούνται διάφορες χρήσεις και δραστηριότητες, ανάλογα με τις πρόνοιες του Σχεδίου. Στο κείμενο του Τοπικού Σχεδίου όπου γίνεται αναφορά σε Περιοχή Ανάπτυξης ή Όριο Ανάπτυξης, θα αφορά Οικιστική ή Εμπορική ή Τουριστική ή Βιομηχανική ή Βιοτεχνική ή Κτηνοτροφική Ζώνη ή Περιοχή.
- (β) Οι διαβαθμίσεις της έντασης της ανάπτυξης που θεωρείται κατάλληλη σε διάφορες Περιοχές Ανάπτυξης, ανάλογα με τον τύπο χρήσης/δραστηριότητας.
- (γ) Ο προγραμματισμός των αναγκαίων στοιχείων πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου (π.χ. κύριο αστικό οδικό δίκτυο, δίκτυο κεντρικών λειτουργιών και ελεύθερων χώρων πρασίνου, δημόσια εκπαιδευτήρια και άλλες υπηρεσίες και διευκολύνσεις, κ.ο.κ.).
- (δ) Ο καθορισμός του επιθυμητού βαθμού ανάμειξης των επιμέρους χρήσεων και δραστηριοτήτων σε διάφορες Περιοχές Ανάπτυξης.
- (ε) Η εφαρμογή επιπρόσθετων μέτρων πολιτικής για τη διασφάλιση ποιότητας στο αστικό περιβάλλον, πέραν της ποιότητας που προκύπτει από τα ανωτέρω.

Ο χαρακτήρας και η φυσιογνωμία των επιμέρους Περιοχών Ανάπτυξης, διαμορφώνονται μέσα από το συνδυασμό των παραμέτρων που περιγράφονται πιο πάνω. Στις Περιοχές Ανάπτυξης επιδιώκεται η συγκέντρωση του μέγιστου ποσοστού της ανάπτυξης που θα πραγματοποιηθεί μέχρι το έτος 2012, με απώτερο στόχο να στεγάζεται σε αυτές η πλειονότητα του πληθυσμού και των θέσεων απασχόλησης.

Οι περιοχές που βρίσκονται έξω από τις Περιοχές Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, θεωρούνται για σκοπούς Πολεοδομικού Ελέγχου ως ύπαιθρος ή αστικοαγροτικές παρυφές και σε αυτές θα αποθαρρύνεται η επέκταση των αστικών χρήσεων, κατά την περίοδο ισχύος του Τοπικού Σχεδίου. Αυτό το μέτρο πολιτικής έχει εξαιρετικά μεγάλη σημασία για την επίτευξη της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης και θα πρέπει να εφαρμόζεται με συνέπεια και ιδιαίτερη προσοχή. Σημειώνεται εντούτοις πως οι περιοχές εκτός των Περιοχών Ανάπτυξης, αποτελούν ουσιαστικά τα στρατηγικά αποθέματα γης που θα χρησιμοποιούνται μακροπρόθεσμα για τις κατά φάσεις αστικές επεκτάσεις, ανάλογα με την εξέλιξη των σχετικών αναγκών στο μέλλον και τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής. Από αυτή τη θεώρηση προκύπτει το συμπέρασμα πως οι αναπτυξιακές δυνατότητες των περιοχών εκτός των Περιοχών Ανάπτυξης μετατίθενται χρονικά έτσι ώστε, η γενικότερη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας, να πραγματοποιείται πάνω σε προγραμματισμένη, συστηματική, οργανωμένη και ορθολογική βάση.

5.4 Πληθυσμός

Οι πληθυσμιακές εξελίξεις αποτελούν μια από τις ουσιωδέστερες παραμέτρους που λαμβάνονται υπόψη για τον σχεδιασμό της πολεοδομικής οργάνωσης κάθε αστικού συγκροτήματος. Η θεμελιώδης σημασία της παραμέτρου αυτής προκύπτει από το γεγονός ότι πολλές από τις σημαντικότερες πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου, (π.χ. αριθμός και χωροθέτηση εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, κύριο αστικό οδικό δίκτυο, μέτρα ενθάρρυνσης ή αποθάρρυνσης τάσεων κατανομής του πληθυσμού), εδράζονται σε προγνώσεις και παραδοχές αναφορικά με τα πληθυσμιακά μεγέθη, χαρακτηριστικά και γεωγραφική κατανομή του πληθυσμού.

Σύμφωνα με εκτίμηση του Τμήματος Πολεοδομίας & Οικήσεως, κατά το 2002 ο πληθυσμός της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας ανερχόταν σε 71108 άτομα. Τα στοιχεία επιβεβαιώνουν σε μεγάλο βαθμό την πρόβλεψη του αναθεωρημένου Τοπικού Σχεδίου (1996), τόσο σε συνολικό αριθμό όσο και σε ότι αφορά την κατανομή του πληθυσμού σε επιμέρους διοικητικές περιοχές. Με βάση τα δεδομένα αυτά προβλέπεται ότι ο πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας το έτος 2012, θα ανέλθει σε 81700 άτομα περίπου.

Σε ότι αφορά την κατανομή του πληθυσμού σε επιμέρους διοικητικές περιοχές, οι εξελίξεις κατά τη δεκαετία 1992-2002, όπως φαίνονται στον Πίνακα 4.1 “Κατανομή Πληθυσμού Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 1992-2002”, καθώς και οι εξελίξεις κατά τη δεκαετία 1992-2002 στις περιαστικές κοινότητες Περβόλια, Κίτι, Τερσεφάνου, Καλό Χωριό και στις περιοχές της Βορόκληνης και Πύλας που βρίσκονται εκτός των ορίων του Τοπικού Σχεδίου κ.ο.κ., οδηγούν στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- (α) Ο μόνιμος πληθυσμός των Δήμων και των Κοινοτήτων κατά τη δεκαετία 1992-2002 παρουσιάζει αύξηση.
- (β) Ο πληθυσμός της Αραδίππου που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, αυξάνεται με ρυθμό μεγαλύτερο του ρυθμού που παρατηρείται στο Δήμο Λάρνακας και σε άλλα Κοινοτικά Συμβούλια.
- (γ) Το μεγαλύτερο ποσοστό του αστικού πληθυσμού συνεχίζει να διαμένει στις κεντρικές αστικές περιοχές, παρόλο ότι παρατηρείται διαχρονική μείωση του, λόγω τάσεων διαμονής στις νεώτερες αστικές περιοχές κυρίως δυτικότερα.
- (δ) Από τη σχετικά μεγάλη αύξηση του πληθυσμού στις πιο πάνω περιαστικές κοινότητες, διαφαίνεται μια πιθανή διασπορά του πληθυσμού της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου προς αυτές.

Με βάση τις πιο πάνω διαπιστώσεις, οι προγνώσεις αναφορικά με την κατανομή του πληθυσμού για το έτος 2012, διαμορφώνονται σύμφωνα με τον Πίνακα 4.2

“Κατανομή Πληθυσμού Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 1982-2012” και αποτελούν τα ενδεικτικά πληθυσμιακά μεγέθη με βάση τα οποία προγραμματίζεται η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου. Η κατανομή αυτή αποτελεί πρόβλεψη και οι πληθυσμιακές εξελίξεις θα παρακολουθούνται ώστε, τα μέτρα πολιτικής να αναπροσαρμόζονται σε περίπτωση σοβαρών αποκλίσεων.

Η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης και οι επιμέρους πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου επιδιώκεται να επηρεάσουν τις τάσεις χωροταξικής κατανομής του πληθυσμού, ώστε να επιτευχθούν οι ακόλουθοι στόχοι:

(α) Μέγιστο ποσοστό του συνολικού πληθυσμού της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, πρέπει να διαμένει μόνιμα στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης.

(β) Στις περιοχές όπου παρατηρούνται ιδιαίτερα έντονες τάσεις αύξησης του πληθυσμού, θα αποδοθεί έμφαση στη διασφάλιση της αναγκαίας λειτουργικής υποδομής (χώροι για δημόσια σχολεία διαφόρων βαθμίδων, κύριο αστικό οδικό δίκτυο, κ.ο.κ.).

Κατανομή Πληθυσμού Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας 1982-2012

ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1982	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1992	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2002	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2006	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2012
Δήμος Λάρνακας	35823	43586	47009	48381	50439
Δήμος Αραδίππου	4899	7223	11918	13798	16618
Κοιν. Συμβ. Δρομολαξιάς	3816	4422	5058	5314	5698
Κοιν. Συμβ. Μενεού	653	951	1224	1336	1504
Κοιν. Συμβ. Λειβαδιών	2968	3936	4989	5413	6049
Κοιν. Συμβ. Βορόκληνης	1144 ²	294	618	750	948
Κοιν. Συμβ. Πύλας	812 ²	145	292	352	442
ΣΥΝΟΛΟ	50115	60557	71108	75344	81698

*Ο πληθυσμός για το 2012 είναι εκτίμηση Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως.

5.5 Κυκλοφοριακή Πολιτική



Ένας από τους βασικότερους συντελεστές που επηρεάζει και επηρεάζεται, ουσιαστικά από τη δομή μιας πόλης και την κατανομή των χρήσεων γης, είναι οι μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών. Οι μετακινήσεις γίνονται για να εξυπηρετήσουν και να συνδέσουν ανθρώπινες δραστηριότητες. Το κυκλοφοριακό σύστημα επηρεάζει άμεσα την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, την ποιότητα της ζωής καθώς επίσης και το δομημένο και φυσικό περιβάλλον στο σύνολο της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση των στόχων της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου, είναι η διασφάλιση των βέλτιστων συνθηκών προσπελασιμότητας προς τις ευρύτερες δυνατές επιλογές χώρων διαμονής, περιοχών απασχόλησης και διευκολύνσεων εμπορίου, αναψυχής/ψυχαγωγίας και άλλων υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό στο Τοπικό Σχέδιο περιλαμβάνονται ως αναπόσπαστο μέρος του, πρόνοιες για τη διασφάλιση ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού συστήματος διακινήσεων πληθυσμού και αγαθών, από προς και μέσα στην περιοχή του Σχεδίου.

Η θεμελιώδης κυκλοφοριακή πολιτική του Σχεδίου, αποσκοπεί στην ουσιαστική βελτίωση των συνθηκών και στη βελτίωση των δυνατοτήτων και επιλογών διακίνησης με όλα τα διαθέσιμα μέσα κυκλοφορίας για το σύνολο του πληθυσμού, ανεξάρτητα από εισοδηματική ομάδα ή ηλικία. Βασική επιδίωξη της κυκλοφοριακής πολιτικής του Σχεδίου είναι η ικανοποίηση των αναγκών διακίνησης στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, χωρίς να διακυβεύεται η δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να αντιμετωπίσουν τις ανάγκες τους με τις δικές τους επιλογές. Παράλληλα η κατανομή των χρήσεων γης, είναι ορθολογικά συνδεδεμένη με τις δυνατότητες του κυκλοφοριακού συστήματος έτσι ώστε, να

μεγιστοποιείται η ωφελιμότητα από τις επενδύσεις δημόσιων πόρων και ταυτόχρονα να αποφεύγεται όσο είναι δυνατό, η υπερφόρτιση του κυκλοφοριακού δικτύου.

Η κυκλοφοριακή πολιτική του Τοπικού Σχεδίου, περιλαμβάνει μια σύνθετη και πολυδιάστατη δέσμη μέτρων πολιτικής η οποία για να αποδώσει, θα πρέπει να εφαρμόζεται ολοκληρωμένα και όχι αποσπασματικά η μονοδιάστατα. Η κυκλοφοριακή πολιτική του Σχεδίου περιλαμβάνει σε στρατηγικό επίπεδο τους ακόλουθους γενικούς στόχους, που αποτελούν μέρη ίσης σημασίας ενός ενιαίου συνόλου:

(α) Τη διαφύλαξη και σταδιακή συμπλήρωση του βασικού οδικού δικτύου για διοχέτευση του κύριου όγκου κυκλοφορίας, διασφάλιση συνθηκών άνετης και ασφαλούς διακίνησης πεζών και οχημάτων και προστασία, των περιοχών κατοικίας και άλλων ευαίσθητων περιοχών από διαμπερείς κυκλοφοριακές κινήσεις.

(β) Την ουσιαστική και εξυπαρχής συσχέτιση του κύριου οδικού δικτύου με την προβλεπόμενη στο Σχέδιο κατανομή των αστικών χρήσεων γης, με στόχο τον περιορισμό των αναγκών διακίνησης, στο βαθμό που είναι δυνατό και συμβατό με τη Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης.

(γ) Την ουσιαστική αναβάθμιση της σημασίας, του ρόλου και της αποδοτικότητας των δημόσιων συγκοινωνιών, με στόχο τη διαφοροποίηση της σημερινής ισορροπίας μεταξύ ιδιωτικών οχημάτων και των δημόσιων συγκοινωνιών, προς όφελος των τελευταίων.

(δ) Τη διασφάλιση των αναγκαίων συνθηκών και της υποδομής για ενθάρρυνση της πραγματοποίησης ενδοαστικών διακινήσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως είναι τα ποδήλατα και η πεζοκίνηση.

(ε) Τη ρύθμιση της στάθμευσης μέσα στα πλαίσια και για την εξυπηρέτηση της γενικής κυκλοφοριακής πολιτικής.

(στ) Την αντιμετώπιση της αυξανόμενης κυκλοφοριακής ζήτησης σε περιοχές που έχει ήδη συμπληρωθεί το πρωτεύον οδικό δίκτυο, με την εφαρμογή μέτρων περιβαλλοντικής κυκλοφοριακής διαχείρισης και ύφεσης παρά με τη συνεχή διεύρυνση του οδικού δικτύου.

Για την επίτευξη των βασικών επιδιώξεων της κυκλοφοριακής πολιτικής του Σχεδίου, η πολιτική σε ότι αφορά τη χωροθέτηση νέων χρήσεων γης μεγάλης κλίμακας και σημασίας που προβλέπεται να ελκύουν και να προκαλούν μεγάλη κυκλοφοριακή κίνηση, πρέπει να αποσκοπεί στην ενθάρρυνση της χωροθέτησης τέτοιων χρήσεων σε σημεία της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, τα οποία εξυπηρετούνται ικανοποιητικά από το κυκλοφοριακό σύστημα, με προτεραιότητα τη δυνατότητα εξυπηρέτησης από το σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών.

Το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας υιοθετεί τα βασικά πορίσματα της Κυκλοφοριακής Μελέτης Λάρνακας που συμπληρώθηκε το Δεκέμβριο του 1993, δεδομένου ότι οι στόχοι και οι επιδιώξεις της Μελέτης αυτής ταυτίζονται με τους στόχους του Τοπικού Σχεδίου.

Δίκτυο Αστικών Δρόμων

Το κύριο αστικό οδικό δίκτυο Σχέδιο Αρ. 4 αποτελεί απαραίτητο λειτουργικό στοιχείο/εργαλείο για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης. Το δίκτυο θα εξυπηρετεί την υφιστάμενη και αναμενόμενη κυκλοφοριακή κίνηση και θα διευκολύνει και την εύρυθμη λειτουργία, του συστήματος των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών. Επιπρόσθετα και όπου αυτό είναι εφικτό και επιθυμητό είναι δυνατό ν' αποτελεί και τον κορμό του δικτύου ποδηλατοδρόμων. Το κύριο αστικό οδικό δίκτυο αποτελεί ενιαίο και ολοκληρωμένο σύστημα, στο οποίο όλα τα επιμέρους τμήματα διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο.

Το υφιστάμενο οδικό σύστημα που προέκυψε από την ιστορική εξέλιξη του αστικού συγκροτήματος στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, θεωρείται ανεπαρκές για να ικανοποιήσει τις σύγχρονες και προβλεπόμενες ανάγκες κυκλοφορίας. Για το λόγο αυτό το οδικό δίκτυο της περιοχής του Σχεδίου, αναπροσαρμόζεται και ιεραρχείται σε αυτοκινητόδρομους (εθνικό οδικό δίκτυο), δρόμους πρωταρχικής σημασίας, δρόμους δευτερεύουσας σημασίας, τοπικούς δρόμους, ποδηλατοδρόμους και πεζοδρόμους. Για τις δύο τελευταίες κατηγορίες γίνεται εκτενέστερη αναφορά στις παραγράφους 5.12, 5.13 και 5.14 του παρόντος Κεφαλαίου. Ο λεπτομερής σχεδιασμός και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του αστικού οδικού δικτύου, θα βασίζονται στην εκάστοτε έκδοση του Εγχειριδίου Γεωμετρικών Προτύπων για Αστικούς Δρόμους (Τμήμα Δημοσίων Έργων), καθώς επίσης στα πορίσματα της Κυκλοφοριακής Μελέτης Λάρνακας.

Η δομή του κύριου αστικού οδικού δικτύου, που φαίνεται στο Σχέδιο Χρήσεων Γης και στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών, βασίζεται στην κατανομή των κύριων χρήσεων γης στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου και στις πρόνοιες της Κυκλοφοριακής Μελέτης Λάρνακας. Βασική επιδίωξη αυτού του κύριου οδικού δικτύου (δρόμοι πρωταρχικής σημασίας και βασικοί δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας), είναι η διασφάλιση ικανοποιητικής προσπελασιμότητας σε όλες τις επιμέρους περιοχές του Τοπικού Σχεδίου, με όλα τα μέσα συγκοινωνίας και ο αποκλεισμός της διαμπερούς κυκλοφορίας οχημάτων από δρόμους γειτονιών. Το πρωταρχικό σύστημα κυκλοφορίας, πρόσθετα προς τους άλλους του ρόλους που διαδραματίζει, ορίζει και τις "περιβαλλοντικές περιοχές", ως χωροδομικές και λειτουργικές αστικές μονάδες. Αυτές αποτελούν ουσιαστικά αστικά τετράγωνα, όπου οι συνθήκες ζωής θα αναβαθμιστούν για να προσφέρουν περιβάλλον υψηλής

στάθμης, μέσα στο οποίο οι κάτοικοι θα ζουν, θα εργάζονται, και θα διακινούνται με άνεση και χωρίς ενόχληση από διαμπερείς κινήσεις. Κάθε περιβαλλοντική περιοχή θα εξυπηρετείται εσωτερικά από συμπληρωματικό και αλληλοεξαρτώμενο δίκτυο δρόμων τοπικής σημασίας (Σχέδιο Αρ. 2).

Με το παρόν Τοπικό Σχέδιο δημοσιεύονται λεπτομερή σχέδια οδικών χαράξεων σε κτηματολογικά/χωρομετρικά σχέδια για τους δρόμους πρωταρχικής σημασίας και κύριο δευτερεύον οδικό δίκτυο που φαίνονται στο Σχέδιο Χρήσεις Γης, Αρ. 9 και στο Σχέδιο Αρ. 4. Σε σχέση με τα τμήματα του ανωτέρω αναφερόμενου αστικού οδικού δικτύου, για τα οποία δεν δημοσιεύονται λεπτομερή σχέδια οδικών χαράξεων με το παρόν Τοπικό Σχέδιο, και για τα οποία ισχύουν δεσμευτικές ρυμοτομίες, οι ρυμοτομίες αυτές υιοθετούνται από το Τοπικό Σχέδιο. Αναφέρεται επίσης ότι τμήματα του αναφερόμενου αστικού οδικού δικτύου έχουν κατασκευαστεί ή προωθείται η υλοποίησή τους ως πολεοδομικών ή οδικών έργων, με βάση λεπτομερή σχέδια οδικής χάραξης.

Αυτοκινητόδρομοι (Εθνικό Οδικό Δίκτυο)



Οι αυτοκινητόδρομοι διασφαλίζουν την κύρια διακίνηση κυκλοφορίας εθνικής σημασίας, από και προς την περιοχή του Τοπικού Σχεδίου και διοχετεύουν τη διαμπερή κυκλοφορία εθνικής σημασίας μέσα από την περιοχή του Σχεδίου, παρακάμπτοντας όμως τις περιοχές ανάπτυξης. Οι αυτοκινητόδρομοι θα έχουν τέσσερις ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας, κτιστή διαχωριστική νησίδα, θα είναι περιφραγμένοι και δεν θα έχουν σε κανένα σημείο απευθείας προσβάσεις από παρόδιες αναπτύξεις. Οι οδικές συμβολές (κόμβοι) και οι διασταυρώσεις πεζών στους αστικούς αυτοκινητόδρομους θα είναι ανισόπεδες. Κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων θα υπάρχει ζώνη προστασίας, όπως δείχνεται στο Σχέδιο Αρ.10.

Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας (Σχέδιο Αρ. 4)

Οι δρόμοι πρωταρχικής σημασίας διασφαλίζουν την άνετη και ασφαλή διακίνηση της κύριας ενδοαστικής κυκλοφορίας μεταξύ των περιβαλλοντικών περιοχών. Οι δρόμοι αυτοί έχουν συνήθως μεγάλο μήκος και συνδέουν κατά κύριο λόγο, τους αυτοκινητόδρομους (εθνικό οδικό δίκτυο) με τις επιμέρους περιοχές και το δευτερεύον οδικό δίκτυο του Σχεδίου, αλλά και τις διάφορες περιοχές μεταξύ τους. Για λόγους κυκλοφοριακής ασφάλειας και λειτουργικότητας στους δρόμους πρωταρχικής σημασίας, θα περιορίζονται οι οδικές συμβολές όπως και οι προσβάσεις από και προς επιμέρους αναπτύξεις όπου αυτό είναι εφικτό.

Στις περιπτώσεις δρόμων πρωταρχικής σημασίας που δεν είναι καθορισμένοι ως Άξονες Δραστηριότητας, και όπου αυτό είναι εφικτό ως αποτέλεσμα των υφιστάμενων δεσμεύσεων, κατά τον έλεγχο αιτήσεων για αξιοποίηση παρόδιων ιδιοκτησιών εντός Οικιστικών Ζωνών που καθορίστηκαν πριν τη δημοσίευση του παρόντος Σχεδίου, η Πολεοδομική Αρχή θα μεριμνά απαραίτητα για τη δημιουργία υπηρεσιακών δρόμων, απομονωτικής λωρίδας πρασίνου επαρκούς πλάτους καθώς και για άλλα ρυθμιστικά μέτρα και διευθετήσεις. Βασικός στόχος είναι η απάμβλυνση των όποιων οχλήσεων και επιβαρύνσεων ενδέχεται να επηρεάσουν τις ιδιοκτησίες και αναπτύξεις κατά μήκος του πρωτεύοντος δρόμου. Όπου είναι δυνατό, το συνολικό πλάτος υπηρεσιακού δρόμου και χώρου πρασίνου θα είναι της τάξης των 16 μέτρων. Αναμένεται ότι η πολιτική αυτή θα συμβάλει στον περιορισμό των δυστυχημάτων και στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που ενδέχεται να προκαλούνται κατά μήκος των κύριων αστικών δρόμων, δεδομένου ότι η απρόσκοπτη και ομαλή ροή οχημάτων συμβάλλει ουσιαστικά στον περιορισμό των ρύπων που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα, καθώς και στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στις εκατέρωθεν οικιστικές περιοχές.

Σε περιπτώσεις ένταξης ιδιοκτησιών που εφάπτονται δρόμου πρωταρχικής σημασίας, σε Οικιστική Ζώνη κατά την παρούσα τροποποίηση του Τοπικού Σχεδίου, καθορίζεται Ζώνη Προστασίας πλάτους 6 τουλάχιστον μέτρων κατά μήκος του πρωτεύοντος δρόμου, μέσα στην οποία είναι δυνατό να δημιουργείται υπηρεσιακός δρόμος. Το εν λόγω πλάτος θα μειώνεται κατά την κρίση της Πολεοδομικής Αρχής, σε περιπτώσεις υπέρμετρου περιορισμού των δυνατοτήτων αξιοποίησης των επηρεαζόμενων ιδιοκτησιών.

Για διασφάλιση της κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων πρωταρχικής σημασίας, καθώς και των συνθηκών κυκλοφοριακής ασφάλειας κατά μήκος των δρόμων αυτών, δεν θα επιτρέπεται η χωροθέτηση αναπτύξεων οι οποίες λόγω της

φύσης τους προσελκύουν μεγάλη και συνεχή κυκλοφορία όπως περίπτερα, αρτοποιεία, πρακτορεία στοιχημάτων κ.ο.κ.

Κύριο Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο



Οι κύριοι δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας είναι σημαντικοί δρόμοι στο επίπεδο των περιβαλλοντικών περιοχών και διασφαλίζουν, την άνετη και ασφαλή διακίνηση ιδιωτικών οχημάτων ή και λεωφορείων, στο εσωτερικό των περιοχών αυτών. Οι δρόμοι αυτοί συνδέουν τους δρόμους πρωταρχικής σημασίας με τους τοπικούς δρόμους των περιβαλλοντικών περιοχών.

Επιπρόσθετα, στόχοι του δικτύου των δρόμων δευτερεύουσας σημασίας είναι:

- (α) Η καθοδήγηση της ανάπτυξης ιδιαίτερα όσον αφορά τη χωροθέτηση κάποιων σημαντικών χρήσεων γης, όπως εκπαιδευτήρια, φροντιστήρια, κλπ.
- (β) Ο προσδιορισμός και η ορθή σχεδίαση των οδικών συμβολών μεταξύ των δρόμων πρωταρχικής και δευτερεύουσας σημασίας.
- (γ) Η αύξηση των δυνατοτήτων επανακαθορισμού εύχρηστων διαδρομών για τις δημόσιες συγκοινωνίες.
- (δ) Η ορθολογική κατανομή της ροής της οδικής κυκλοφορίας γεγονός που αυξάνει τις δυνατότητες σχεδιασμού και διαχείρισης των δικτύων ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων και γραμμικών χώρων πρασίνου.

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων αυτών, θα καθορίζονται από την κυκλοφοριακή φόρτιση σε συσχετισμό με τις χρήσεις γης που αναμένεται να εξυπηρετήσουν. Το πλάτος των δρόμων δευτερεύουσας σημασίας κυμαίνεται συνήθως μεταξύ δύο και τριών λωρίδων κυκλοφορίας. Στην περίπτωση τρίτης λωρίδας αυτή θα χρησιμοποιείται για δεξιόστροφες κινήσεις καθώς και για την αύξηση των δυνατοτήτων τοπιοτέχνησης. Στις οδικές συμβολές (τουλάχιστο με το οδικό δίκτυο πρωταρχικής σημασίας), θα επιδιώκεται η δημιουργία επιπρόσθετης τρίτης τροχιάς για τις δεξιόστροφες κινήσεις.

Με βάση τα πιο πάνω, οι προβλεπόμενοι στο Σχέδιο δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα, με την έννοια ότι οι Πολεοδομικές Αρχές θα καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για υλοποίησή του. Σε περιπτώσεις, όπου αυτό θεωρείται ακατόρθωτο θα αναζητούνται με τη συνεργασία του Τμήματος Δημοσίων Έργων και των Τοπικών Αρχών εναλλακτικές πορείες.

Οι τοπικοί δρόμοι ή δρόμοι προσπέλασης συνδέουν το δευτερεύον οδικό δίκτυο με ιδιωτικές αναπτύξεις. Οι δρόμοι αυτοί είναι συνήθως δρόμοι μικρού μήκους και σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να απολήγουν σε αδιέξοδα. Σε δρόμους αυτής της κατηγορίας θα αποθαρρύνονται οι διαμπερείς κινήσεις και η κυκλοφορία θα γίνεται σε χαμηλές σχετικά ταχύτητες.

Τοπικό Οδικό Δίκτυο

Το δίκτυο των τοπικών δρόμων αποτελεί βασικά τις διαδρομές που συνδέουν το δευτερεύον οδικό δίκτυο με επιμέρους αναπτύξεις. Οι δρόμοι αυτοί έχουν συνήθως μικρό μήκος και σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να καταλήγουν σε αδιέξοδα.

Πολιτική για το Οδικό Δίκτυο

Η γη που θεωρείται αναγκαία για τη σταδιακή αναπροσαρμογή και υλοποίηση του οδικού δικτύου στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου εκτός των άλλων, θα διασφαλίζεται και από την Πολεοδομική Αρχή, με την επιβολή κατάλληλων όρων σε σχέση με την Πολεοδομική Άδεια, σε περιπτώσεις αιτήσεων για ανάπτυξη ακίνητης ιδιοκτησίας.

Στις περιπτώσεις αναπτύξεων που γειτνιάζουν με αυτοκινητόδρομους, η Πολεοδομική Αρχή θα πρέπει με την επιβολή κατάλληλων όρων στην Πολεοδομική Άδεια, να διασφαλίζει τις ανέσεις και την ποιότητα ζωής του πληθυσμού των αναπτύξεων αυτών. Οι όροι αυτοί θα μπορούν να διασφαλίζουν για παράδειγμα τη δημιουργία μεγάλων δημόσιων χώρων πρασίνου κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων, ώστε να περιορίζονται η οχληρία και οι άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που ενδέχεται να προκύπτουν.

Κατά τον ακριβή σχεδιασμό και την κατασκευή των δρόμων πρωταρχικής σημασίας ιδιαίτερα στις κεντρικότερες αστικές περιοχές, θα προνοούνται όσα στοιχεία θεωρούνται αναγκαία ώστε να διασφαλισθεί η ενιαία λειτουργία αστικών περιοχών που βρίσκονται εκατέρωθεν των ανωτέρω δρόμων. Τέτοια στοιχεία μπορεί να είναι διαβάσεις πεζών κατάλληλου τύπου ανάλογα με την περίπτωση, στάσεις λεωφορείων, η διασφάλιση της συνέχειας του προγραμματιζόμενου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων κ.ο.κ.

Σε περιπτώσεις δρόμων πρωταρχικής σημασίας που διασχίζουν αστικές περιοχές που είναι ήδη ανεπτυγμένες ή περιοχές με περιβαλλοντική αξία, χωρίς να έχουν διασφαλισθεί έγκαιρα οι προϋποθέσεις περιορισμού των όποιων περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενδέχεται να προκύπτουν, θα λαμβάνεται κάθε δυνατή πρόνοια κατά το λεπτομερή σχεδιασμό και κατά την κατασκευή τους, με στόχο την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στις ανέσεις του πληθυσμού και στην ποιότητα του περιβάλλοντος.

Κατά το σχεδιασμό και την κατασκευή τμημάτων του κύριου αστικού οδικού δικτύου θα θεωρείται ως αναπόσπαστο μέρος του έργου, η έγκαιρη και κατάλληλη τοποιοτέχνηση και ο πλήρης οδικός και άλλος εξοπλισμός κατά τρόπο ώστε τα έργα αυτά, να μη μεταβάλλονται σε εστίες οπτικής ρύπανσης και αρνητικά χαρακτηριστικά της περιοχής.

Φάσεις Υλοποίησης του Οδικού Δικτύου

Το Τοπικό Σχέδιο υιοθετεί βασικά τις προτεραιότητες και τις φάσεις υλοποίησης του οδικού δικτύου που προκύπτουν από την Κυκλοφοριακή Μελέτη Λάρνακας, με ορισμένες προσαρμογές στα σημερινά δεδομένα. Η διασφάλιση των οδεύσεων των τμημάτων του κύριου αστικού οδικού δικτύου που δεν θεωρούνται ως έργα που πρέπει να υλοποιηθούν μέχρι το έτος 2012, αποτελεί απόλυτη αναγκαιότητα και υποχρέωση της Πολεοδομικής Αρχής, δεδομένου ότι η οδευση δρόμων της κατηγορίας αυτής είναι ανελαστική και γι' αυτό επιβάλλεται μακροπρόθεσμος προγραμματισμός.

Τα βασικά οδικά έργα που θα πρέπει να υλοποιηθούν μέχρι το έτος 2012, ώστε να υλοποιηθούν οι στόχοι της Κυκλοφοριακής Πολιτικής του Σχεδίου, είναι κατά σειρά προτεραιότητας τα ακόλουθα:

(α) Δρόμοι πρωταρχικής σημασίας – βασικό οδικό δίκτυο:

- (i) Ολοκλήρωση των κατασκευαστικών έργων διαμόρφωσης της Λεωφόρου Στρατηγού Τιμάγια και ορισμένων προεκτάσεων της.
- (ii) Ολοκλήρωση των κατασκευαστικών έργων της Λεωφόρου Αλέξανδρου Παναγούλη, των δύο παρόδων της προς την παραλιακή Λεωφόρο και της παρόδου της προς τον αυτοκινητόδρομο Λάρνακας – Αμμοχώστου.
- (iii) Βελτίωση, αναβάθμιση της παραλιακής Λεωφόρου Λάρνακας- Δεκέλειας και των δύο παρόδων της προς Βορόκληνη και Πύλα.
- (iv) Κατασκευή και βελτίωση της προς δυσμάς επέκτασης της Λεωφόρου Αρτέμιδος και κατασκευή του νότιου τμήματος του αυτοκινητόδρομου, προς τις προγραμματιζόμενες νέες κτιριακές

εγκαταστάσεις του Αερολιμένα.

(v) Βελτίωση του ανατολικού τμήματος του κύριου δρόμου που συνδέει τη Λάρνακα με τη Λευκωσία (Λεωφόροι Γρηγόρη Αυξεντίου και Γρίβα Διγενή).

(vi) Βελτίωση του βόρειου τμήματος της Λεωφόρου Φανερωμένης και τμημάτων παρόδων της.

(vii) Κατασκευή του βόρειου τμήματος της Λεωφόρου Ε. Ζαπάτα.

(viii) Βελτίωση του δυτικού τμήματος της Λεωφόρου Στρατηγού Τιμάγια (Λεωφόρος Κυριάκου Μάτση).

(β) Κύριο Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο:

(i) Κατασκευή και βελτίωση της οδού Τουζ-Χανέ.

(ii) Βελτίωση της παραλιακής οδού Πιαλέ-Πασιά.

(iii) Κατασκευή της προς βορράν επέκτασης του παραλιακού δρόμου των Φοινικούδων.

Δίκτυο Πεζοδρόμων — Ποδηλατοδρόμων



Στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου υιοθετείται πολιτική ενθάρρυνσης της διακίνησης του κοινού με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ιδιαίτερα για μικρές και μέσες αποστάσεις. Η πολιτική αυτή μπορεί να αποδώσει μεσοπρόθεσμα πολύ σημαντικά αποτελέσματα, ιδιαίτερα όταν στοχεύει σε πληθυσμιακές ομάδες που μπορούν να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο ή να κυκλοφορήσουν πεζοί με σχετική ευχέρεια νέοι και κοινό, που ευαισθητοποιείται στην ανάγκη αλλαγής των τρόπων διακίνησης.

Δίκτυο Πεζοδρόμων

Για τις ανάγκες διακίνησης των πεζών στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας προνοούνται τα πιο κάτω μέτρα πολιτικής:

(α) Η μεθοδική και σταδιακή ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και συνεχούς δικτύου πεζοδρόμων και πεζοδρομίων που θα ενώνει τις περιοχές κατοικίας με τα βασικά κέντρα δραστηριότητας, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και το δίκτυο των δημόσιων χώρων πρασίνου. Οι Τοπικές Αρχές πρέπει να καταρτίσουν ένα συγκροτημένο πρόγραμμα προτεραιοτήτων για την ετήσια κατασκευή τμημάτων αυτού του δικτύου, με έμφαση σε άξονες που αναμένεται ότι θα χρησιμοποιούνται από πολλά άτομα. Η προοπτική χρησιμοποίησης τέτοιας υποδομής είναι σημαντική στις κεντρικότερες αστικές περιοχές, όπου ζει και εργάζεται πολύ σημαντικό ποσοστό του αστικού πληθυσμού.

(β) Σε τμήματα του Αστικού Εμπορικού Κέντρου, στο Περιφερειακό και στα Τοπικά Εμπορικά Κέντρα, σε ιστορικούς/παραδοσιακούς πυρήνες και σε τουριστικές περιοχές του Τοπικού Σχεδίου θα γίνεται προσπάθεια για δημιουργία περιοχών, δρόμων ή πλατειών που να είναι απαλλαγμένα από την τροχαία κυκλοφορία. Τέτοια έργα θα μελετούνται σε λεπτομέρεια στο πλαίσιο της ετοιμασίας ολοκληρωμένων Σχεδίων Περιοχής.

(γ) Εξαιρετική σημασία θα αποδίδεται στη διασφάλιση και διαμόρφωση/κατασκευή επαρκών και κατάλληλων προσβάσεων του κοινού, προς και κατά μήκος της παραλίας. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί στην επέκταση του παραλιακού πεζοδρόμου Βορόκληνης, ώστε να εξυπηρετεί και το παραλιακό μέτωπο μεταξύ Λιμανιού και Δεκέλειας.

(δ) Οι ανάγκες διακίνησης πεζών θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη στο σχεδιασμό νέων ή στη βελτίωση υφιστάμενων Περιοχών Ανάπτυξης.

(ε) Οι ανάγκες διακίνησης ατόμων με ειδικές ανάγκες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο στο σχεδιασμό Περιοχών Ανάπτυξης, όσο και στο σχεδιασμό και τον έλεγχο ιδιωτικών αναπτύξεων.

Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Η δυνατότητα άνετης και ασφαλούς χρήσης του ποδηλάτου και η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων, αποτελούν ουσιώδεις επιδιώξεις της κυκλοφοριακής πολιτικής του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας, που είναι αποτέλεσμα μελέτης στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού προγράμματος LIFE, δείχνεται σχηματικά στο Σχέδιο Αρ. 5 Κύριο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων του Τοπικού Σχεδίου. Η διαμόρφωση του σχεδίου βασίστηκε:

(α) Στις υφιστάμενες δεσμεύσεις τα προγραμματιζόμενα οδικά έργα, καθώς και

την ιεράρχηση και την κυκλοφοριακή διαχείριση του οδικού δικτύου.

(β) Την υφιστάμενη και προγραμματιζόμενη κατανομή των χρήσεων γης, την κατανομή του πληθυσμού και την κοινωνιολογική σύνθεση των χρηστών.

(γ) Τις απόψεις των εμπλεκόμενων Κρατικών Υπηρεσιών και των Τοπικών Αρχών.

(δ) Τα κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά, πολεοδομικά, τοπογραφικά και κλιματολογικά δεδομένα της περιοχής μελέτης.

(ε) Την ανάγκη δημιουργίας ενός ασφαλούς, συνεχούς, ευέλικτου και χρηστικού δικτύου το οποίο μέσα από ενδιαφέρουσες διαδρομές και περάσματα, θα προσφέρει πραγματικές εναλλακτικές πορείες διακίνησης, αλλά και αναψυχής και άσκησης.

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων δεν είναι ομοιογενές, με την έννοια ότι το δίκτυο ενσωματώνει διάφορες ευέλικτες λύσεις ώστε να επιτευχθεί η συνέχεια του δικτύου και η ασφάλεια των διαδρομών, ιδιαίτερα στα σημεία των διασταυρώσεων. Κατά συνέπεια οι ποδηλατόδρομοι μπορεί να είναι ανεξάρτητοι (διαμέσου δημόσιων ανοικτών χώρων ή πεζοδρομοποιημένων περιοχών), να κινούνται κοντά ή δίπλα σε οδικά δίκτυα διαφόρων βαθμίδων, ή να συνδυάζονται με άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφοριακής διαχείρισης.

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων ιεραρχείται στο κύριο (ή βασικό) και το δευτερεύον δίκτυο. Μέσω του κύριου δικτύου ποδηλατοδρόμων συνδέονται σημαντικές χρήσεις του αστικού συμπλέγματος, όπως το κέντρο της πόλης, περιοχές κατοικίας, εργασίας, αναψυχής, δημόσια εκπαιδευτήρια, μεγάλοι χώροι πρασίνου κλπ. Σε περίπτωση που δεν είναι εφικτή η υλοποίηση τμήματος του κύριου δικτύου αυτού, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να τροποποιήσει το τμήμα αυτό, νοουμένου ότι προηγουμένως θα διαβουλευθεί με την Τεχνική Επιτροπή του Κεντρικού Φορέα Επίλυσης Κυκλοφοριακών Προβλημάτων.

Το δευτερεύον δίκτυο ποδηλατοδρόμων που συνδέει τοπικά κέντρα απασχόλησης και ψυχαγωγίας, καθώς επίσης και σχολεία με τους βασικούς ποδηλατόδρομους, θεωρείται συμβουλευτικό για τις Πολεοδομικές Αρχές και αυτό θα αποτελεί τη βάση για περαιτέρω σχεδιασμό.

Η σταδιακή υλοποίηση ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων μπορεί να επιτευχθεί μέσω των διαδικασιών άσκησης πολεοδομικού ελέγχου, ή στα πλαίσια υλοποίησης πολεοδομικών ή άλλων οδικών έργων του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα αλλά και των Τοπικών Αρχών.

Στάθμευση



Η ρύθμιση και ο έλεγχος της στάθμευσης οχημάτων, ιδιαίτερα στις κεντρικές και στις ευαίσθητες περιοχές, αποτελεί ένα από τα πιο ισχυρά κυκλοφοριακά εργαλεία για την προώθηση με αποτελεσματικό τρόπο μιας ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής πολιτικής, που αποσκοπεί στον περιορισμό της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η γενική αρχή της πολιτικής στάθμευσης είναι η προστασία του Αστικού Εμπορικού Κέντρου, από την προσέλευση ενός υπερβολικά μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων και από τη μακρόχρονη στάθμευση. Η ζήτηση για στάθμευση πρέπει να ελέγχεται και να κατευθύνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να αποφεύγονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο λιανικό εμπόριο και τις υπηρεσίες, να ενθαρρύνονται οι εργαζόμενοι να χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες, ενώ παράλληλα πρέπει να εξασφαλίζονται οι προϋποθέσεις για τη στάθμευση των κατοίκων της περιοχής. Θα πρέπει επίσης να διασφαλίζεται η παροχή ικανοποιητικών ιδιωτικών χώρων στάθμευσης, με την εφαρμογή κατάλληλων προτύπων που να ικανοποιούν τις ανάγκες της κάθε ανάπτυξης μέσα από την άσκηση ελέγχου της ανάπτυξης.

Στο Τοπικό Σχέδιο προβλέπεται η υιοθέτηση ορθολογικής και ισορροπημένης πολιτικής για τη στάθμευση οχημάτων. Η πολιτική αυτή στηρίζεται στις πιο κάτω αρχές:

- (α) Εξασφάλιση επαρκών χώρων στάθμευσης για ικανοποίηση των λειτουργικών αναγκών των διαφόρων χρήσεων γης και δραστηριοτήτων. Οι σχετικές ανάγκες θα ικανοποιηθούν τόσο μέσω ιδιωτικών αναπτύξεων, με την παροχή χώρων στάθμευσης σύμφωνα με τα πρότυπα του Σχεδίου, όσο και σε δημόσιους χώρους στάθμευσης.
- (β) Ικανοποίηση των αναγκών φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε ιδιωτικές αναπτύξεις και σε δημόσιους χώρους στάθμευσης.
- (γ) Η στάθμευση κατά μήκος δρόμων, ιδιαίτερα του κύριου αστικού οδικού δικτύου και των σημαντικότερων κόμβων του θα ελέγχεται, θα ρυθμίζεται και θα επιτρέπεται μόνο όπου και όταν κρίνεται απόλυτα αναγκαία.

(δ) Ενθάρρυνση παροχής χώρων στάθμευσης για πελάτες καταστημάτων και επισκέπτες γραφείων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους, κυρίως εκτός του οδοστρώματος και υιοθέτηση και εφαρμογή δέσμης κινήτρων για το σκοπό αυτό.

(ε) Αποθάρρυνση στάθμευσης ιδιωτικών οχημάτων των εργαζομένων, σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα μεγάλη πυκνότητα χρήσης και ενθάρρυνση των μετακινήσεων τους, με τις δημόσιες συγκοινωνίες και με άλλα μέσα φιλικά προς το περιβάλλον.

(στ) Παροχή κατάλληλων κινήτρων σε ιδιοκτήτες γης για την κατασκευή και διάθεση χώρων στάθμευσης σε κατάλληλες τοποθεσίες, κυρίως στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο της Λάρνακας, με βάση το Σχέδιο Παροχής Κινήτρων για Δημιουργία Δημόσιων Χώρων Στάθμευσης.

(ζ) Αγορά ή απαλλοτρίωση τεμαχίων από την αρμόδια Τοπική Αρχή για την κατασκευή πολυώροφων δημόσιων χώρων στάθμευσης, σε στρατηγικά σημεία του Αστικού Εμπορικού Κέντρου.

(η) Κατασκευή δημόσιων χώρων στάθμευσης επαρκούς χωρητικότητας σε κάθε πολεοδομικό έργο που αφορά δρόμο πρωταρχικής σημασίας.

(θ) Οργάνωση και τιμολόγηση των θέσεων στάθμευσης, ανάλογα με τους επιδιωκόμενους στόχους και την κυκλοφοριακή πολιτική .

Για το Αστικό Εμπορικό Κέντρο της Λάρνακας θα ισχύουν οι ακόλουθες αρχές πολιτικής, οι οποίες βασίζονται στην Κυκλοφοριακή Μελέτη Λάρνακας:

(α) Παροχή κατάλληλης δέσμης κινήτρων σε ιδιοκτήτες γης στον ιδιωτικό τομέα, για την κατασκευή και διάθεση δημόσιων χώρων στάθμευσης σαν αυθύπαρκτες ή μεικτές αναπτύξεις (με εμπόριο, γραφεία, κατοικία κ.λ.π.).

(β) Κάλυψη αναγκών στάθμευσης σε χώρους στάθμευσης, εκτός οδοστρώματος και εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κράσπεδο των δρόμων, στις περιπτώσεις όπου αυτή είναι επιθυμητή ή απαραίτητη.

(γ) Πλήρης εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση, ιδιαίτερα στις κρίσιμες θέσεις, όπως προσβάσεις κόμβων και στάσεις λεωφορείων, και ανάπτυξη μηχανισμών για χρηματοδότηση διαμόρφωσης/κατασκευής χώρων στάθμευσης.

(δ) Οργάνωση και τιμολόγηση των θέσεων στάθμευσης (με την εφαρμογή Ζωνών Στάθμευσης) ώστε, να δοθεί προτεραιότητα στη βραχυχρόνια στάθμευση και να εξασφαλισθούν θέσεις για τους κατοίκους της περιοχής και τα δίκυκλα.

Η αυστηρή εφαρμογή μιας πολιτικής στάθμευσης με βάση τις πιο πάνω αρχές, μπορεί πολλές φορές να επηρεάσει αρνητικά τις πυκνοδομημένες οικιστικές περιοχές και τις Περιοχές Ειδικού Χαρακτήρα, όπου οι χώροι στάθμευσης εκτός οδοστρώματος είναι περιορισμένοι και ο ανταγωνισμός στάθμευσης επί του

οδοστρώματος είναι μεγάλος. Σε αυτές τις περιοχές θα εφαρμόζεται ειδικό καθεστώς στάθμευσης, που θα προκύπτει από ειδικές κυκλοφοριακές μελέτες. Τα μέτρα που θα υιοθετούνται, πρέπει να ενθαρρύνουν τη στάθμευση σε περιμετρικούς χώρους και να εξασφαλίζουν τη δυνατότητα στάθμευσης στους κατοίκους των περιοχών αυτών με ειδικές άδειες στάθμευσης.

Στο Παράρτημα Γ των Τοπικών Σχεδίων καθορίζονται τα πρότυπα για παροχή χώρων στάθμευσης, όπως και άλλα σχετικά μέτρα πολιτικής που θα εφαρμόζονται από την Πολεοδομική Αρχή, η οποία θα έχει και την ευχέρεια να καθορίζει με όρους τον τύπο των αναγκαίων χώρων στάθμευσης. Σε περιπτώσεις αναπτύξεων μεγάλης κλίμακας ή αναπτύξεων που εκτιμάται ότι θα προσελκύουν ιδιαίτερα αυξημένους αριθμούς χρηστών (υπεραγορές, διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας κ.ο.κ.), η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να απαιτεί αριθμό χώρων στάθμευσης ουσιαστικά μεγαλύτερο των καθοριζόμενων στο Παράρτημα Γ, με βασικό κριτήριο την ικανοποίηση των αναγκών στάθμευσης που δημιουργεί η κάθε ανάπτυξη στο υπό ανάπτυξη οικόπεδο/τεμάχιο. Επιπρόσθετα, σε κατάλληλες περιπτώσεις προνοείται η εισαγωγή του θεσμού της εξαγοράς χώρων στάθμευσης, όπως προνοείται στη σχετική Εντολή του Υπουργού Εσωτερικών.

Ιδιαίτερα σημαντικά προβλήματα στάθμευσης αντιμετωπίζονται στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο και σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας I και II. Τα προβλήματα αυτά όπως παρουσιάζονται σήμερα και αναμένεται ότι θα εξελιχθούν στο μέλλον, απειλούν τη βιωσιμότητα και την ελκυστικότητα των καθορισμένων περιοχών εμπορικής ανάπτυξης και πρέπει να αντιμετωπισθούν άμεσα και αποτελεσματικά. Για το σκοπό αυτό στις πιο πάνω περιοχές είναι αναγκαίο να εντοπίζονται και να διαμορφώνονται χώροι, οι οποίοι κρίνονται κατάλληλοι από άποψη χωροθέτησης, προσπέλασης και μεγέθους για τη δημιουργία επαρκών χώρων στάθμευσης για το κοινό. Στους χώρους αυτούς θα διασφαλίζεται η δημιουργία δημόσιων χώρων βραχύχρονης στάθμευσης, σε συνεργασία με τους ιδιοκτήτες όπου είναι εφικτό.

Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται η δημιουργία μεγάλων δημόσιων χώρων στάθμευσης και μεταβίβασης τύπου (park-and-ride) σε στρατηγικά σημεία και σε συνδυασμό με το βασικό λεωφορειακό δίκτυο, ώστε να ενθαρρύνεται και να διευκολύνεται η χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών.

Οι ανάγκες στάθμευσης ατόμων με ειδικές ανάγκες θα λαμβάνονται υπόψη στην παροχή ιδιωτικών και δημόσιων χώρων στάθμευσης, ανάλογα με τις ειδικές ανάγκες σε κάθε περίπτωση.

5.6 Συντελεστής Δόμησης – Πυκνότητα Ανάπτυξης

Ο όγκος και η πυκνότητα της οικιστικής και άλλης οικοδομικής ανάπτυξης, που αποτελούν εξαιρετικά σημαντικά στοιχεία για την συνολική οργάνωση της αστικής δομής, θα ελέγχονται με την εφαρμογή πολεοδομικών παραμέτρων, όπως ο συντελεστής δόμησης, το ποσοστό κάλυψης, ο ανώτατος αριθμός ορόφων και το συνολικό ύψος των οικοδομών.

Ο έλεγχος της πυκνότητας χρήσης γης που εξασφαλίζεται έμμεσα με τους συντελεστές δόμησης, αποσκοπεί στη διασφάλιση του επιθυμητού για κάθε περίπτωση περιβάλλοντος κατοικίας, απασχόλησης, αναψυχής/ψυχαγωγίας κλπ. στη διευκόλυνση του υπολογισμού των αναγκών σε γη και του προγραμματισμού των απαραίτητων έργων υποδομής και επίσης στην εκτίμηση των αναγκών σε υπηρεσίες και διευκολύνσεις. Για σκοπούς διασφάλισης ικανοποιητικών επιπέδων πυκνότητας, σε περίπτωση οικιστικής ανάπτυξης η Πολεοδομική Αρχή θα καθοδηγείται εκτός των άλλων και από τον Πίνακα με αρ. 7.1, ο οποίος καθορίζει ενδεικτικά τα ελάχιστα επιθυμητά εμβαδά για διάφορους τύπους οικιστικής ανάπτυξης.

Στον καθορισμό των συντελεστών δόμησης λήφθηκαν υπόψη μεταξύ άλλων οι υφιστάμενες τάσεις ανάπτυξης κάθε περιοχής και η περιβαλλοντική χωρητικότητα της σε πληθυσμό, οι αξίες γης, οι δυνατότητες του υφιστάμενου και προτεινόμενου οδικού δικτύου, και η στεγαστική πολιτική, όπως καθορίζεται στο σχετικό Κεφάλαιο.

Οι επιτρεπόμενοι συντελεστές δόμησης, τα ποσοστά κάλυψης, ο αριθμός ορόφων και το ύψος οικοδομών που προνοούνται από το παρόν Σχέδιο φαίνονται στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών με Αρ. 10 και στις διάφορες ειδικές αναφορές και σημειώσεις στο κείμενο του Τοπικού Σχεδίου.

Η γενική πολιτική κατανομής των πυκνοτήτων και αντίστοιχα των συντελεστών δόμησης, ακολουθεί γενικά το πρότυπο των ψηλότερων ποσοστών στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο και την κεντρική παραλιακή περιοχή, με σταδιακή μείωση τους προς την περιφέρεια του αστικού συγκροτήματος. Ταυτόχρονα όμως, παρατηρούνται τοπικές ή γραμμικές εξάρσεις των ποσοστών σε επιμέρους κέντρα και κατά μήκος αξόνων κεντρικών λειτουργιών. Η πολιτική κατανομής των πυκνοτήτων στηρίζεται γενικά στο πρότυπο των πολλαπλών πυραμίδων.

Η Πολεοδομική Αρχή θα επιτρέπει αναπτύξεις με συντελεστή δόμησης πέραν του καθοριζόμενου στο Τοπικό Σχέδιο, σε περιπτώσεις μεταφοράς του συντελεστή δόμησης από διατηρητέες οικοδομές, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια που καθορίζονται στο Νόμο 68(1) του 1992 (Περί παροχής κινήτρων σε ιδιοκτήτες διατηρητέων οικοδομών και συναφή με τη διατήρηση θέματα), στο Διάταγμα 46/93

όπως και σε τυχόν μεταγενέστερα σχετικά Διατάγματα.

Σε περιπτώσεις όπου η Πολεοδομική Αρχή, εφαρμόζοντας τη διακριτική ευχέρεια που παρέχεται από επιμέρους πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου, επιτρέπει τη χωροθέτηση αναπτύξεων άλλων από εκείνες που καθορίζονται ως οι επικρατούσες σε οποιαδήποτε περιοχή, θα ισχύει ανώτατος συντελεστής δόμησης σε ποσοστό 70% του καθοριζόμενου για την επικρατούσα χρήση. Η παρούσα πρόνοια δεν θα ισχύει στις περιπτώσεις όπου καθορίζεται συγκεκριμένα συντελεστής δόμησης για την προτιθέμενη χρήση, με άλλη πρόνοια του Τοπικού Σχεδίου.

5.7 Περιοχές Κατοικίας και Στέγαση



Λόγω της κλίμακας και της λειτουργίας τους, οι περιοχές που καθορίζονται στα Σχέδια για οικιστική ανάπτυξη, αποτελούν ουσιώδη συστατικά στοιχεία της πολεοδομικής οργάνωσης των πόλεων, τα οποία έχουν κρίσιμη σημασία για την επίτευξη της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου.

Η πολιτική που υιοθετείται αναφορικά με την έκταση των καθορισμένων περιοχών οικιστικής ανάπτυξης συναρτάται άμεσα με την εφαρμοζόμενη κυκλοφοριακή πολιτική. Οι μεγάλες σε έκταση, και πρόωρες επεκτάσεις των Οικιστικών Ζωνών που έγιναν στο παρελθόν, χωρίς να αιτιολογούνται επαρκώς με βάση τις πραγματικές στεγαστικές ανάγκες του αστικού πληθυσμού, επιτείνουν και διαιωνίζουν την εξάρτηση του πληθυσμού από τα ιδιωτικά οχήματα, εξουδετερώνουν τη δυνατότητα αναβάθμισης του ρόλου των δημόσιων συγκοινωνιών, και επηρεάζουν τελικά την ποιότητα ζωής του σημερινού και μελλοντικού αστικού πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας. Επιπλέον, δεν επιλύουν τις δυσχερείς προσβάσεις του πληθυσμού σε γη προς άμεση οικιστική ανάπτυξη.

Οι περιοχές κατοικίας αντιμετωπίζονται με εξαιρετική προσοχή και με απώτερο στρατηγικό στόχο, τη διασφάλιση εκείνων των συνθηκών που θα συμβάλουν στην ουσιαστική αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Σημειώνεται ότι οι περιοχές κατοικίας καθορίστηκαν με τρόπο που να πληρούνται οι θεμελιώδεις πρόνοιες της Στρατηγικής Ανάπτυξης, που έχει υιοθετηθεί για την περιοχή του Τοπικού Σχεδίου.

Στο Τοπικό Σχέδιο καθορίζεται επαρκής έκταση γης για κάλυψη των μελλοντικών στεγαστικών αναγκών, του μόνιμου πληθυσμού και των αναμενόμενων αναγκών για σκοπούς παραθεριστικής κατοικίας. Η καθορισθείσα έκταση για οικιστική χρήση γη παρέχει δυνατότητες στέγασης πληθυσμού, που είναι πολλαπλάσιος εκείνου που προβλέπεται ότι θα διαμένει στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου το έτος 2012. Οι εξελίξεις σε ότι αφορά το ρυθμό χρησιμοποίησης της οικιστικής γης θα συνεχίσουν να παρακολουθούνται προσεκτικά και στο μέλλον έτσι ώστε, να μπορούν να αντιμετωπιστούν έγκαιρα ενδεχόμενα προβλήματα.

Στον πολεοδομικό προγραμματισμό και σχεδιασμό των περιοχών κατοικίας υιοθετείται και εφαρμόζεται η φιλοσοφία των "περιβαλλοντικών περιοχών", που στοχεύει ανάμεσα σε άλλα, στην εξασφάλιση ικανοποιητικού επιπέδου περιβάλλοντος, ομοιόμορφων και ικανοποιητικών προτύπων παροχής κοινοτικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων και σε σχετική λειτουργική αυτάρκεια. Στο Τοπικό Σχέδιο οι περιοχές κατοικίας δεν αντιμετωπίζονται μονοσήμαντα σαν χώροι "υπνωτηρίων", αλλά αντίθετα επιδιώκεται ο εμπλουτισμός τους με στοιχεία και χαρακτηριστικά ζωντανών αστικών κυττάρων.

Τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζονται στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου στον τομέα της στέγασης είναι οι υπερβολικά ψηλές τιμές της γης και των οικοπέδων, η περιορισμένη πραγματική προσφορά γης και οικοπέδων για ανάπτυξη σε προσιτές τιμές και η ανεπάρκεια των διαθέσιμων πόρων για χορήγηση μακροπρόθεσμων στεγαστικών δανείων. Τα προβλήματα αυτά που αποτελούν ενδημικό φαινόμενο σε όλες τις αστικές περιοχές της Κύπρου και πηγάζουν από τις ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες και τάσεις, επηρεάζουν αρνητικά τόσο τη φυσική δομή της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, όσο και τη δυνατότητα των χαμηλών και μεσαίων εισοδηματικών ομάδων να στεγασθούν μέσα στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης. Έτσι συνεχίζουν να ενισχύονται έμμεσα οι πιέσεις για διάσπαρτη οικιστική ανάπτυξη, με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται η ποιότητα και η λειτουργία των οικιστικών περιοχών και η δυνατότητα ορθολογικής παροχής των αναγκαίων υπηρεσιών και άλλων διευκολύνσεων.

Στις παλιές συνοικίες του Αγίου Ιωάννη και της Σκάλας και στους οικιστικούς

πυρήνες των περιχώρων, οι οικοδομές γενικά έχουν υποστεί τη φυσική φθορά του χρόνου και ο απαρχαιωμένος χωροδομικός ιστός εμποδίζει τη σωστή λειτουργία τους, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται έντονα φαινόμενα μαρασμού και σε τελευταία ανάλυση χαμηλή ποιότητα ζωής. Στις ίδιες συνοικίες παρατηρείται ελλιπής παροχή κοινοτικών υπηρεσιών, ανάμειξη χρήσεων γης, έλλειψη πρασίνου και δημόσιων ελεύθερων χώρων και σε ορισμένα περίχωρα, συνύπαρξη κτηνοτροφικών υποστατικών με κατοικίες και άλλες χρήσεις γης. Το μόνο ζωντανό στοιχείο που απέμεινε στις παλιές συνοικίες είναι τα αξιόλογα δείγματα παραδοσιακής αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Οι περιοχές αυτές έχουν αρκετές δυνατότητες και καλές προοπτικές για εκτέλεση προγραμμάτων αναβίωσης και ανάπλασης με στόχο:

- (α) Τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος.
- (β) Τη συντήρηση, διατήρηση και ανάδειξη των αξιόλογων δειγμάτων παραδοσιακής αρχιτεκτονικής.
- (γ) Την εισαγωγή λειτουργιών και δραστηριοτήτων που να συνάδουν με το χαρακτήρα τους.

Βασικοί Στόχοι

Η στεγαστική πολιτική του Τοπικού Σχεδίου προνοεί μεταξύ άλλων και για τα ακόλουθα:

- (α) Τη συγκέντρωση της μελλοντικής οικιστικής ανάπτυξης στις Περιοχές Ανάπτυξης, έτσι ώστε να αξιοποιείται στο βέλτιστο δυνατό βαθμό η δυναμικότητα των καθορισμένων περιοχών σε γη, υποδομές και κοινοτικές διευκολύνσεις και να ικανοποιούνται, μέσα στις περιοχές αυτές οι στεγαστικές ανάγκες όλων των εισοδηματικών στρωμάτων του πληθυσμού (ιδίως των χαμηλά αμειβόμενων) . Η πολιτική αυτή πρέπει να υιοθετηθεί και από τους φορείς άσκησης της στεγαστικής πολιτικής του δημόσιου τομέα στο μελλοντικό τους προγραμματισμό.
- (β) Τη συνέχιση και ενίσχυση του ρόλου που διαδραμάτισε μέχρι σήμερα ο δημόσιος τομέας, στην προσφορά κατοικίας και την επικέντρωση των μελλοντικών προσπαθειών προς όφελος των ασθενέστερων εισοδηματικών ομάδων του πληθυσμού.
- (γ) Την αποθάρρυνση οικιστικής ανάπτυξης εκτός των περιοχών ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου, με την εισαγωγή αυστηρής πολιτικής αποθάρρυνσης της ανέγερσης μεμονωμένων κατοικιών εκτός Ορίου Ανάπτυξης.
- (δ) Τη διεύρυνση των ευκαιριών που παρέχονται στον ιδιωτικό τομέα για υλοποίηση στεγαστικών αναπτύξεων/προγραμμάτων χαμηλού κόστους, μέσω της εφαρμογής μέτρων πολιτικής για μείωση του συνολικού κόστους ανέγερσης κατοικιών (ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί σε μέτρα για συγκράτηση των τιμών της γης και για ουσιαστική βελτίωση των όρων χρηματοδότησης της κατοικίας).

(ε) Την παροχή κινήτρων για ενθάρρυνση του ιδιωτικού τομέα να αναλάβει την προώθηση ενιαίων στεγαστικών αναπτύξεων πάνω σε κατάλληλα σχεδιασμένη βάση.

(στ) Την ενθάρρυνση στέγασης μόνιμου πληθυσμού σε παραδοσιακούς οικιστικούς πυρήνες, μέσω της εφαρμογής προγραμμάτων ανάπλασης και αναβίωσης, ώστε να επαναχρησιμοποιηθεί επωφελώς το υφιστάμενο απόθεμα κατοικιών και να διατηρηθεί η ιστορική και πολιτιστική συνέχεια και η υφιστάμενη κοινωνική συνοχή.

(ζ) Τον ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό που θα περιλαμβάνει τη χωροδιάταξη δημόσιων διευκολύνσεων και υπηρεσιών, όπως τα σχολεία, τα πάρκα, τα κοινοτικά κέντρα, τους παιδότοπους κ. ο. κ., ιδιαίτερα σε νέες περιοχές κατοικίας όπου υπάρχουν καλύτερες προϋποθέσεις για έγκαιρη και προγραμματισμένη ανάπτυξη. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις νέες περιοχές κατοικίας που γειτνιάζουν με την Αλυκή Λάρνακας ώστε, να διαφυλαχθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό οι ιδιαιτερότητες και το περιβάλλον του ευαίσθητου οικοσυστήματος της Αλυκής και επίσης να διασφαλιστούν οπτικές φυγές προς αυτή.

(η) Την παροχή κινήτρων για δημιουργία ενιαίων οικιστικών αναπτύξεων με στόχο, την παροχή εναλλακτικών δυνατοτήτων στέγασης και αναβάθμιση του περιβάλλοντος των περιοχών κατοικίας.

Στις παλιές συνοικίες της Λάρνακας και των περιχώρων (Άγιος Ιωάννης, Σκάλα και οικιστικοί πυρήνες των περιχώρων), αντιμετωπίζονται σύνθετα προβλήματα και για το λόγο αυτό πρέπει να ετοιμασθούν Σχέδια Περιοχής, που να προδιαγράφουν σε λεπτομέρεια τα μέτρα που πρέπει να εφαρμοσθούν για τη συνολική και ολοκληρωμένη αναζωογόνηση και ανάπλαση των περιοχών αυτών.

Τα Σχέδια Περιοχής είναι δυνατό να αξιοποιήσουν τα θετικά και μοναδικά χαρακτηριστικά των πιο πάνω περιοχών, με στόχο την ενθάρρυνση της διατήρησης και προβολής της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και της αξιοποίησης των οικοδομών και των ιδιοκτησιών, έτσι ώστε το παρελθόν τους να προεκταθεί ομαλά στο παρόν και το μέλλον προς όφελος τόσο των ιδιοκτητών όσο και του συνόλου του αστικού πληθυσμού. Στις περιοχές αυτές θα εφαρμόζεται η γενική πολιτική που περιγράφεται στο Κεφάλαιο 19, μέχρι την ετοιμασία των αναγκαίων Σχεδίων Περιοχής.

Περιοχές Οικιστικής Ανάπτυξης

Στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου οικιστική ανάπτυξη θα επιτρέπεται κατά κανόνα στις ακόλουθες περιοχές που εμπίπτουν εντός του Ορίου Ανάπτυξης, και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στα οικεία Κεφάλαια του Σχεδίου:

(α) Στις καθορισμένες Οικιστικές Ζώνες που δείχνονται στο Σχέδιο Χρήσης Γης και στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών του Τοπικού Σχεδίου με τους κωδικούς Κα και Πα.

(β) Σε όλες τις βαθμίδες περιοχών ή και αξόνων που καθορίζονται στο Τοπικό Σχέδιο για τη στέγαση εμπορικών αναπτύξεων και γραφείων, νοουμένου ότι δεν θα διασπάται σε ουσιαστικό βαθμό η συνέχεια της εμπορικής χρήσης στο επίπεδο του ισογείου, όταν αυτή είναι πολεοδομικά επιθυμητή (Αστικό Εμπορικό Κέντρο, Περιφερειακό και Τοπικά Εμπορικά Κέντρα, Άξονες Δραστηριότητας όλων των Κατηγοριών και τμήματα των πυρήνων των προαστίων).

(γ) Σε Τουριστικές Ζώνες που καθορίζονται στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών με τον κωδικό Τ.

(δ) Σε Πολεοδομικές Ζώνες με τον κωδικό ΚΓ, όπου καθορίζεται ως επικρατούσα χρήση ο συνδυασμός γραφείων και κατοικιών.

Η ανέγερση κατοικίας δεν επιτρέπεται σε Βιομηχανικές ή Βιοτεχνικές Ζώνες/Περιοχές σε Κτηνοτροφικές Ζώνες, εκτός αν πληρούνται οι προϋποθέσεις.

5.8 Εμπορική Ανάπτυξη και Γραφεία

Τα θέματα που αναφέρονται στην εμπορική ανάπτυξη, έχουν εξαιρετικά μεγάλη σημασία για την επίτευξη της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

Η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης και η φιλοσοφία των προνοιών που αναφέρονται στην εμπορική ανάπτυξη, εμπεριέχουν το στοιχείο της καθοδήγησης της χωροθέτησης της εμπορικής ανάπτυξης σε ειδικά καθορισμένους χώρους, όπως και της ρύθμισης της παροχής και χωροθέτησης εμπορικών διευκολύνσεων σε άλλες αστικές περιοχές, για τους ακόλουθους λόγους:

(α) Η εμπορική ανάπτυξη και δραστηριότητα παρέχει κατά κανόνα ουσιώδεις εξυπηρετήσεις στον αστικό πληθυσμό, αλλά ταυτόχρονα προκαλεί και επιβαρύνσεις διαφόρων τύπων και μεταβαλλόμενης έντασης όταν χωροθετείται σε περιοχές, που δεν είναι προγραμματισμένες για αναπτύξεις αυτού του τύπου.

(β) Οι ανωτέρω επιβαρύνσεις προκύπτουν κυρίως από τον τρόπο λειτουργίας των εμπορικών επιχειρήσεων και συγκεκριμένα από την προσέλκυση αυξημένης τροχαίας κυκλοφορίας, τις συνεχείς φορτοεκφορτώσεις και τις αυξημένες ανάγκες στάθμευσης του εξυπηρετουμένου κοινού.

(γ) Στις αστικές περιοχές και ιδίως στις παλαιότερες υπάρχει πληθώρα υφιστάμενων εμπορικών υποστατικών, με αποτέλεσμα σημαντικό ποσοστό

είτε να παραμένει αχρησιμοποίητο για μακρά χρονικά διαστήματα είτε να χρησιμοποιείται για τη στέγαση άλλων χρήσεων (γραφεία, αποθήκες, βιοτεχνίες κ.ο.κ.) χωρίς την αναγκαία άδεια.

(δ) Οι περιοχές συγκέντρωσης εμπορικών δραστηριοτήτων, λειτουργούν ως πόλοι και καταλύτες που διευκολύνουν τη δημιουργία κοινοτικής συνείδησης, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούν και σημαντικές οικονομίες κλίμακας. Οι περιοχές αυτές, εξελίσσονται σταδιακά σε στοιχεία αναφοράς και αναγνωσιμότητας του αστικού χώρου και καθορίζουν την ταυτότητα επιμέρους αστικών περιοχών. Η συγκέντρωση και πυκνωση των εμπορικών δραστηριοτήτων σε καθορισμένους χώρους, υποβοηθά ενώ η διασπορά τους εξουδετερώνει σε καθοριστικό βαθμό, τη δυνατότητα εκπλήρωσης αυτού του συγκεκριμένου και πολύ σημαντικού ρόλου.

(ε) Η εμπορική ανάπτυξη και δραστηριότητα είναι καθοριστικής σημασίας για τη διαμόρφωση του εξειδικευμένου ρόλου, κάθε επιμέρους τμήματος της αστικής περιοχής Λάρνακας. Οι διαφοροποιήσεις σε ότι αφορά τον τύπο των επιχειρήσεων, την πυκνότητα συσσώρευσης και την κλίμακα τους καθορίζουν το ρόλο του Αστικού Εμπορικού Κέντρου, των επικέντρων επιμέρους αστικών περιοχών, των διαφόρων Αξόνων Δραστηριότητας κ.ο.κ.

(στ) Η εμπορική ανάπτυξη δεν είναι αποδεκτό να χρησιμοποιείται για την επίλυση άλλων αστικών προβλημάτων και ο πολεοδομικός προγραμματισμός, δεν είναι δυνατό να ακολουθεί πάντοτε ανεπιθύμητες δεσμεύσεις που δημιουργήθηκαν στο παρελθόν.

Η χωροθέτηση της εμπορικής ανάπτυξης θα επιτρέπεται κατά κανόνα σε καθορισμένες συμπαγείς ή/και συνεχείς περιοχές και άξονες, που θα εντάσσονται σε ένα ιεραρχημένο σύστημα πυρήνων ή και αξόνων εμπορικής εξυπηρέτησης. Η πολιτική του Σχεδίου προνοεί για αποθάρρυνση της αδιάκριτης διασποράς των εμπορικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη αστική περιοχή. Για το λόγο αυτό, αιτήσεις για εμπορικές αναπτύξεις και γραφεία έξω από τις καθορισμένες περιοχές θα απορρίπτονται γενικά. Νοείται ότι η Πολεοδομική Αρχή αφού λάβει υπόψη ειδικές περιστάσεις, είναι δυνατό να επιτρέψει τέτοιες αναπτύξεις σε περιοχές εκτός των καθορισμένων, σύμφωνα με τις πρόνοιες και τα μέτρα πολιτικής του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας που αναφέρονται στη συνέχεια.

Οι Εμπορικές Περιοχές, οι Εμπορικοί Πυρήνες και οι Άξονες Εμπορικής Δραστηριότητας χωροθετούνται και ιεραρχούνται με βάση τα ακόλουθα ουσιώδη κριτήρια:

(α) Την ορθολογική και ισόρροπη κατανομή των δυνατοτήτων εμπορικής εξυπηρέτησης τόσο στο σύνολο της αστικής περιοχής, όσο και σε περιοχές επιμέρους Τοπικών Αρχών.

(β) Την επαρκή και αποδοτική εξυπηρέτηση γειτονιών, οικιστικών ή άλλων

περιοχών με βασικό κριτήριο επιλογής και χωροθέτησης των επιτρεπομένων εμπορικών χρήσεων, τις ανάγκες εξυπηρέτησης του τοπικού πληθυσμού.

(γ) Την παροχή επαρκών και κατάλληλων ευκαιριών και δυνατοτήτων ανάπτυξης διαφόρων τύπων εμπορικής εξυπηρέτησης, όπως αυτές καθορίζονται από τις λειτουργικές ανάγκες κάθε τύπου.

(δ) Τη μεγιστοποίηση της ελκυστικότητας και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των καθορισμένων εμπορικών περιοχών έτσι ώστε, αυτές να εξελιχθούν σε ζωντανά κύτταρα της αστικής οργάνωσης.

Εμπόριο και Καταστήματα



*Το Εμπορικό Κέντρο της Λάρνακας

Οι περιοχές που καθορίζονται για τη χωροθέτηση της εμπορικής δραστηριότητας ιεραρχούνται, όπως αναφέρονται στη συνέχεια.

Αστικό Εμπορικό Κέντρο (Α.Ε.Κ.)

Το Αστικό Εμπορικό Κέντρο αποτελεί λειτουργικό και χωροδομικό στοιχείο μέγιστης σημασίας, γιατί διαδραματίζει το ρόλο του συνεκτικού κρίκου που επιτρέπει στην ευρύτερη περιοχή Λάρνακας, να λειτουργεί σύμφωνα με τα κλασσικά πρότυπα της ευρωπαϊκής πόλης. Ιδιαίτερο και εξαιρετικό χαρακτηριστικό του Αστικού Εμπορικού Κέντρου είναι το εύρος, η ποικιλία και η ένταση των δραστηριοτήτων που συνυπάρχουν σε μια σχετικά περιορισμένη γεωγραφική έκταση. Κεντρικός και στρατηγικής σημασίας στόχος του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας είναι η συστηματική διαφύλαξη και αναβάθμιση του ρόλου του Αστικού Εμπορικού Κέντρου, ως του προεξάρχοντος επικέντρου δραστηριότητας για μια πλειάδα συμβατών μεταξύ τους χρήσεων και κεντρικών λειτουργιών, (δημόσια διοίκηση, εξειδικευμένα καταστήματα γοήτρου και μεγάλης ελκυστικότητας, γραφεία μεγάλης κλίμακας, διευκολύνσεις πολιτισμού, αναψυχής και ψυχαγωγίας, κ.ο.κ.). Το Αστικό Εμπορικό Κέντρο παρέχει εξυπηρετήσεις και σε τοπικό επίπεδο αλλά απευθύνεται κυρίως, σε ευρύτερες περιοχές (ευρύτερη αστική περιοχή Λάρνακας

και Επαρχία Λάρνακας κυρίως σε σχέση με την Επαρχιακή Δημόσια Διοίκηση, εξειδικευμένα καταστήματα κλπ.).

Στην περιοχή του Αστικού Εμπορικού Κέντρου της Λάρνακας θα συνεχίσει να προσελκύεται, το μεγαλύτερο ποσοστό των καταναλωτών και σε αυτή θα στεγάζονται με ιδιαίτερα σημαντική πυκνότητα τα περισσότερα καταστήματα λιανικού εμπορίου και τα γραφεία, λόγω των προφανών πλεονεκτημάτων και των οικονομικών κλίμακας που προκύπτουν. Το Αστικό Εμπορικό Κέντρο παρουσιάζει πολύ σημαντικά πλεονεκτήματα για καταστήματα που εξυπηρετούν το σύνολο του αστικού πληθυσμού και για κεντρικά γραφεία εταιρειών, τραπεζών, κ.ο.κ. Για το λόγο αυτό στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο θα επιτρέπεται η χωροθέτηση καταστημάτων, πολυκαταστημάτων, γραφείων, υπηρεσιών και διευκολύνσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας που προορίζονται για την εξυπηρέτηση του συνόλου του πληθυσμού της περιοχής του Σχεδίου, των κατοίκων και απασχολούμενων στην περιοχή και των επισκεπτών.

Το Αστικό Εμπορικό Κέντρο αποτελεί το λειτουργικό επίκεντρο της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, δεδομένου ότι σε αυτό στεγάζονται ήδη οι περισσότερες εμπορικές και άλλες σημαντικές αστικές λειτουργίες. Ουσιώδης στόχος του Τοπικού Σχεδίου είναι η ενίσχυση του Αστικού Εμπορικού Κέντρου, για την ορθολογική μελλοντική ανάπτυξη της περιοχής του Σχεδίου. Κατά συνέπεια θα καταβληθεί κάθε προσπάθεια για βελτίωση της προσιτότητάς του, ιδίως με την εφαρμογή μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης, με πεζοδρομήσεις για την αναβάθμιση των συνθηκών διακίνησης των πεζών, με την απόδοση έμφασης στις δημόσιες συγκοινωνίες και τη διασφάλιση της αναγκαίας γης για δημιουργία χώρων στάθμευσης. Ορισμένες από τις Επαρχιακές Υπηρεσίες Δημόσιας Διοίκησης, θα επιδιωχθεί να παραμείνουν στην περιοχή του Αστικού Εμπορικού Κέντρου και στην παραπλήσια περιοχή της "Παμπούλας", ώστε να υποστηριχθεί ο σημαντικός ρόλος του Κέντρου της Λάρνακας.

Γενικά το Αστικό Εμπορικό Κέντρο, θα οργανωθεί και βελτιωθεί σε βαθμό που να προσελκύει το μεγαλύτερο ποσοστό των νέων εμπορικών αναπτύξεων, ενώ ταυτόχρονα αναμένεται ότι θα προσελκύσει και οικιστική ανάπτυξη σε σημαντικό βαθμό. Η Πολεοδομική Αρχή θα ενθαρρύνει την οικιστική ανάπτυξη στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, έτσι ώστε αυτό να διατηρείται ζωντανό και σε περιόδους πέραν των συνηθισμένων ωρών εργασίας.

Παράλληλα επειδή το Αστικό Εμπορικό Κέντρο, αναπτύχθηκε ιστορικά μέσα σε παλιά συνοικία με πολλά παραδοσιακά χαρακτηριστικά, θα επιδιώκεται όπως αυτά διατηρηθούν, με στόχο την ενίσχυση του χαρακτήρα της. Η διατήρηση και ανάπλαση αξιόλογων οικοδομών θα συνδυάζεται με έργα για τον εξωραϊσμό του συνόλου του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής. Γενικά όλες οι αναπτύξεις στην

περιοχή του παραδοσιακού Αστικού Εμπορικού Κέντρου, πρέπει να χαρακτηρίζονται από ευαισθησία και να εναρμονίζονται με το χαρακτήρα και τη φυσιογνωμία της περιοχής.

Σε περιπτώσεις συμπαγών εμπορικών αναπτύξεων στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, η Πολεοδομική Αρχή θα αποθαρρύνει τη χωροθέτηση χρήσεων που είναι άσχετες με το εμπόριο και άλλες κεντρικές λειτουργίες στο ισόγειο, έτσι ώστε να μην διασπάται η συνέχεια και ο χαρακτήρας των εμπορικών δρόμων.

Στην περιοχή του Αστικού Εμπορικού Κέντρου η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να απαιτήσει, την κατασκευή στοών και πεζοδρόμων σε σχέση με αιτήσεις για εμπορική ανάπτυξη. Κατά κανόνα το μέτρο αυτό θα εφαρμόζεται σε πολύ στενούς δρόμους, έτσι ώστε η δημιουργία στοών στο ισόγειο και στις δυο πλευρές του δρόμου, να υποβοηθά στη ασφαλή διακίνηση των πεζών. Πρόσθετα, η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να απαιτήσει τη διαμόρφωση τέτοιων στοών με πλακόστρωτα, παγκάκια και άλλες διευκολύνσεις ώστε, να παρασχεθεί στο κοινό η δυνατότητα εξυπηρέτησης και διακίνησης, σε ευχάριστο περιβάλλον όπου θα υπάρχει άνεση και ασφάλεια.

Στις παρυφές του Αστικού Εμπορικού Κέντρου έχει ήδη δημιουργηθεί κάποιος πυρήνας με τη φυσιογνωμία της παραδοσιακής λαϊκής γειτονιάς. Ο πυρήνας συνδέεται μέσω του έργου διαμόρφωσης των Φοινικούδων με το παραλιακό μέτωπο. Στο μέλλον θα επιδιωχθεί η επέκταση της Λαϊκής Γειτονιάς νοουμένου ότι, δεν θα επηρεασθούν οι ανέσεις του τοπικού πληθυσμού, δεδομένου ότι το στοιχείο αυτό που είναι εξαιρετικά δυναμικό, θα συμβάλει στην επέκταση των περιόδων λειτουργίας τμήματος του κέντρου και κατά τις νυκτερινές ώρες και θα υποβοηθήσει, στον εμπλουτισμό και τη διαφοροποίηση των διευκολύνσεων που παρέχονται στον τουρισμό αλλά και στο ντόπιο πληθυσμό.

Η Λαϊκή Γειτονιά πρέπει να εντάσσεται ορθά στο γραφικό χαρακτήρα και το παραδοσιακό χρώμα του παλιού κέντρου και να αποτελέσει, αισθητικά και λειτουργικά, αναπόσπαστο τμήμα του. Σε αυτή είναι δυνατό να συνυπάρξουν καφεστιάτορια, γκαλερί, εργαστήρια τέχνης και οικοτεχνίας με παραδοσιακούς τεχνίτες που θα παράγουν και πωλούν τα προϊόντα τους επιτόπου (π.χ. χαλκοματάς, αγγειοπλάστης, υφάντρια, χρυσοχόος, κεντηματάς), καταστήματα που θα πωλούν παραδοσιακά και τουριστικά είδη, κλπ.

Η Λαϊκή Γειτονιά θα αποτελείται κατά κύριο λόγο από παραδοσιακές οικοδομές με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, οι οποίες θα ανακαινιστούν. Οι νέες αναπτύξεις πρέπει να εναρμονίζονται με τα παραδοσιακά στοιχεία έτσι ώστε να μην αλλάξει η αυθεντική διάταξη και δομή του χώρου. Τα αξιόλογα παραδοσιακά αρχιτεκτονικά στοιχεία πρέπει να μελετηθούν και προβληθούν πολύ προσεχτικά.

Ανάλογη ενίσχυση στο Κέντρο της αστικής περιοχής θα δοθεί και από το Κάστρο, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις πραγματοποίησης διαφόρων πολιτιστικών εκδηλώσεων που είναι συμβατές με το μνημείο.

Η λειτουργική σύνδεση του Αστικού Εμπορικού Κέντρου με την περιοχή των "Φοινικουδών", η οποία θεωρείται σαν εξειδικευμένη προέκταση ή υποπεριοχή του Αστικού Εμπορικού Κέντρου, θα ενοποιήσει τις εμπορικές χρήσεις του Κέντρου με τις ψυχαγωγικές και τουριστικές χρήσεις και θα δώσει νέα ώθηση στην αναζωογόνηση του Κέντρου.

Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο (Π.Ε.Κ.)

Το Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο (ΠΕΚ) που καθορίζεται στην περιοχή της Αραδίππου, προβλέπεται ότι θα εξυπηρετεί την ευρύτερη αστική περιοχή στο επίπεδο του Δήμου Αραδίππου, σε σχέση με εμπορικές, γραφειακές, κοινωνικές, κοινοτικές και άλλες διευκολύνσεις. Η διαφοροποίηση του από εμπορικά κέντρα κατώτερης βαθμίδας (ΤΕΚ), αφορά τόσο την έκταση του όσο και την ποικιλία και ένταση των υπηρεσιών και των δραστηριοτήτων που θα επιτρέπεται να εγκατασταθούν σ' αυτό.

Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας (Κυβέρνηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση) μπορεί να υποβοηθήσει και καθοδηγήσει πρακτικά την προσπάθεια ανάπτυξης του ΠΕΚ, (π.χ. αναλαμβάνοντας την υλοποίηση μέρους τουλάχιστον του ΠΕΚ με εμπορικές ή άλλες αναπτύξεις ή με τη χωροθέτηση σε αυτό δημόσιων χρήσεων κ.ο.κ.) και με έμμεσο τρόπο, μέσω της παροχής έργων υποδομής και υπηρεσιών και της υλοποίησης ειδικών προγραμμάτων διαμόρφωσης του χώρου και τοπιοτέχνησης (πλατείες, πεζόδρομοι, έργα εξωραϊσμού, δημόσιοι χώροι στάθμευσης κ.ο.κ.).

Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας I

Οι Άξονες της Κατηγορίας αυτής καθορίζονται στο Σχέδιο Χρήσεων Γης και αποτελούν γραμμικές εμπορικές συγκεντρώσεις, που αναπτύσσονται συνήθως κατά μήκος τμημάτων οδικών αξόνων οι οποίοι κατά κανόνα δεν ανήκουν στο πρωτεύον οδικό δίκτυο. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι ανωτέρω δρόμοι λειτουργούσαν παλαιότερα ως κύριοι, αλλά προγραμματίζεται η σταδιακή τους υποβάθμιση από κυκλοφοριακή άποψη, με την υλοποίηση και ολοκλήρωση του πρωτεύοντος οδικού δικτύου του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

Η πρωτεύουσα λειτουργία των Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας I, θα είναι η παροχή εμπορικής εξυπηρέτησης και για το λόγο αυτό κατά το λεπτομερή σχεδιασμό τους, αλλά και κατά την επιβολή όρων σε Πολεοδομικές Άδειες, πρέπει

να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές απαιτήσεις για αυξημένους χώρους στάθμευσης και διευκολύνσεις για φορτοεκφορτώσεις, η ανάγκη διασφάλισης άνετης και ασφαλούς διακίνησης των πεζών, όπως και οποιαδήποτε άλλα στοιχεία που θα συμβάλουν στην καλύτερη δυνατή οργάνωση τους. Σε περιπτώσεις όπου καθορισμένος Άξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι συμπίπτει με δρόμο πρωταρχικής σημασίας, κατά τον Πολεοδομικό Έλεγχο σε σχέση με αιτήσεις για ανάπτυξη θα αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία στη διασφάλιση άνετης και ασφαλούς στάθμευσης οχημάτων, στην είσοδο και έξοδο οχημάτων από το τεμάχιο και σε διευθετήσεις που θα αποθαρρύνουν την παράνομη στάθμευση κατά μήκος του οδοστρώματος, με στόχο τη διασφάλιση της κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων πρωταρχικής σημασίας.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι θα επιτρέπονται γενικά εμπορικές αναπτύξεις για ευρεία ποικιλία τύπων καταστημάτων (περιλαμβανομένων και καταστημάτων καθημερινής εξυπηρέτησης), γραφεία, πολυκαταστήματα, οργανωμένα εμπορικά κέντρα και υπεραγορές, πρατήρια πετρελαιοειδών, οχηλές και ήπιες διευκολύνσεις αναψυχής/ψυχαγωγίας, βιοτεχνίες Κατηγορίας Β και Γ και αποθήκες Κατηγορίας Β, καθώς και κατοικίες. Βασικά κριτήρια για την εξέταση αιτήσεων για διάφορους τύπους εμπορικής ανάπτυξης σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι, θα είναι ο ρόλος που εκτιμάται ότι θα διαδραματίσουν για την εξυπηρέτηση της ευρύτερης αστικής περιοχής, η ικανοποίηση των σχετικών αναγκών του τοπικού πληθυσμού και επίσης ο τύπος, ο χαρακτήρας και, η κλίμακα της υφιστάμενης εμπορικής ανάπτυξης κατά μήκος του Άξονα.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι, επιτρέπεται επίσης η χωροθέτηση σχολών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, κλινικών, ιατρείων και υπηρεσιών κοινωνικής μέριμνας και κοινοτικής υποδομής όπως στέγες ηλικιωμένων, κέντρα απασχόλησης, κέντρα νεότητας, κ.λ.π., αθλητικές διευκολύνσεις και πολιτιστικών λειτουργιών.

Κατά το λεπτομερή σχεδιασμό Άξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι θα διερευνάται, με ιδιαίτερη προσοχή η ανάγκη διασφάλισης και κατασκευής δημόσιων χώρων στάθμευσης.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι με συντελεστή δόμησης ίσο ή μεγαλύτερο του 1,60:1, έχει εφαρμογή το Σχέδιο Παροχής Κινήτρων για τη Δημιουργία Δημόσιων Χώρων Στάθμευσης.

Οι επιτρεπόμενες χρήσεις εντός Άξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι καταγράφονται στο Προσάρτημα 1 του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II

Οι Άξονες αυτοί καθορίζονται συγκεκριμένα κατά μήκος τμημάτων των δρόμων πρωταρχικής σημασίας. Σε τμήματα των εν λόγω δρόμων που δεν καθορίζονται ως Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II, δεν θα επιτρέπεται η εμπορική ανάπτυξη. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα τμήματα των δρόμων που καθορίζονται ως Άξονες Κατηγορίας II, είχαν αποκτήσει εμπορικό χαρακτήρα πριν την 1.12.90 και σκοπός της παρούσας πρόνοιας είναι, η οργάνωση της υφιστάμενης κατάστασης με ορθολογικό τρόπο. Σε όλες τις περιπτώσεις θα πρέπει να διασφαλίζονται, οι αναγκαίες συνθήκες για την προστασία της κυκλοφοριακής ικανότητας/δυνατότητας του Άξονα και τη διαφύλαξη της βέλτιστης δυνατής ασφαλείας, για τη διακίνηση πεζών και οχημάτων.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II θα επιτρέπεται κατά κύριο λόγο, η δημιουργία εκθεσιακών χώρων (show-rooms) για διάφορα αγαθά. Για να διασφαλισθεί η χωροθέτηση τέτοιων χρήσεων η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί όπως τα επιμέρους καταστήματα που ανεγείρονται ή χρησιμοποιούνται ως επιμέρους εμπορικές μονάδες σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II, έχουν ελάχιστο εμβαδόν ισογείου της τάξης των 150 τ.μ..

Επιτρεπόμενες Εμπορικές Επιχειρήσεις σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II

- Αντιπροσωπείες αυτοκινήτων ποδηλάτων και μοτοσικλετών
- Εξαρτήματα αυτοκινήτων
- Σκάφη αναψυχής
- Γεωργικά οχήματα και μηχανικός εξοπλισμός
- Οικιακές και ηλεκτρικές συσκευές
- Οπτικο-ακουστικά συστήματα (Hi-Fi Systems)
- Ηλεκτρονικοί υπολογιστές, ταμειακές μηχανές, Συσκευές ζύγισης
- Εκθέσεις επίπλων
- Εκθέσεις ειδών υγιεινής και κεραμικών
- Συσκευές κλιματισμού και θέρμανσης
- Τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός
- Εντοιχισμένοι πάγκοι κουζίνας
- Εκθέσεις κουρτινών, χαλιών, ταπήτων και ταπετσαριών
- Επίπλωση και εξοπλισμός γραφείων
- Εξοπλισμός ξενοδοχείων
- Πατώματα, ψευδοροφές και μονώσεις κτιρίων
- Φωτιστικά
- Συστήματα ασφάλειας και συναγερμού

- Ανελκυστήρες
- Μηχανολογικός εξοπλισμός
- Αδασμολόγητα είδη

Ο ανωτέρω Πίνακας δεν είναι εξαντλητικός, αλλά ενδεικτικός και δεν προδεδεσμεύει την απόφαση της Πολεοδομικής Αρχής σε οποιαδήποτε σχετική αίτηση.

Για τις πιο πάνω κατηγορίες επιχειρήσεων μπορεί να επιτρέπεται ο συνδυασμός του εκθεσιακού χώρου με αποθήκευση εξαρτημάτων και ανταλλακτικών, νοουμένου ότι η αποθηκευτική χρήση δε θα υπερτερεί σε σημασία και επιφάνεια της πρωτεύουσας χρήσης και επίσης, δεν θα δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα από τις αναγκαίες φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων.

Ουσιώδες κριτήριο για τον καθορισμό των επιτρεπόμενων αναπτύξεων είναι ο συνολικός αριθμός οχημάτων που προσελκύουν, ως αποτέλεσμα του αριθμού και της συχνότητας των διακινήσεων των επισκεπτών σε συνάρτηση με την εμπορική επιφάνεια, όπως και οι συνολικές ανάγκες για χώρους στάθμευσης. Διευκρινίζεται ενδεικτικά πως με βάση τα ανωτέρω κριτήρια τα πολυκαταστήματα, οι υπεραγορές, τα σφαιριστήρια και τα πρακτορεία στοιχημάτων, δεν εμπίπτουν στις επιτρεπόμενες χρήσεις, λόγω του μεγάλου αριθμού επισκεπτών που προσελκύουν ανά μονάδα επιφάνειας.

Η Πολεοδομική Αρχή μπορεί να επιτρέπει την ανάμειξη εκθεσιακών χώρων με μικρότερες μονάδες λιανικού εμπορίου σε κάθε επιμέρους ανάπτυξη, αποκλειομένων των καταστημάτων τροφίμων, νοουμένου ότι οι εκθεσιακοί χώροι θα αντιπροσωπεύουν ουσιαστικά το μεγαλύτερο ποσοστό του ωφελίμου χώρου που διατίθεται στο ισόγειο για εμπορικούς σκοπούς. Η ανωτέρω σχέση ανάμεσα σε εκθεσιακούς χώρους και μικρότερες μονάδες λιανικού εμπορίου θα διαφυλάσσεται και κατά τη μελέτη αιτήσεων για αλλαγή χρήσης. Η σχέση αυτή είναι δυνατό να τροποποιηθεί σε ορισμένους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II, σε περιπτώσεις όπου αυτό δικαιολογείται από την υφιστάμενη κατανομή των χρήσεων γης.

Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιβάλλει κατάλληλους όρους, σε χορηγούμενες Πολεοδομικές Άδειες σε σχέση με τη χωροθέτηση των χώρων στάθμευσης και τις διευθετήσεις για φορτοεκφορτώσεις, με στόχο να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις που ενδέχεται να επηρεάσουν την κυκλοφοριακή ικανότητα του πρωτεύοντος δρόμου, λόγω της λειτουργίας της εμπορικής ανάπτυξης. Αναφέρεται ενδεικτικά ότι τέτοιοι όροι μπορεί να αφορούν την αύξηση της απόστασης της οικοδομής από το οδικό σύνορο του οικοπέδου (> 4.50 μ. για το ισόγειο μόνο), έτσι ώστε να είναι δυνατή η παροχή χώρων στάθμευσης παράλληλα

με το δρόμο, αλλά εκτός των λωρίδων κυκλοφορίας.

Στους καθορισμένους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II, οι όροφοι της ανάπτυξης μπορεί να διατίθεται για τη στέγαση γραφείων ή και για οικιστικές μονάδες. Το ελάχιστο εμβαδόν του γραφείου θα είναι της τάξης των 200 τ.μ. Νοείται ότι ο πρώτος όροφος της ανάπτυξης μπορεί να διατίθεται για την επέκταση της εμπορικής χρήσης του ισογείου. Σε περίπτωση κατά την οποία οι όροφοι χρησιμοποιούνται ταυτόχρονα για τη στέγαση γραφείων και οικιστικών μονάδων, θα ισχύουν οι πιο κάτω προϋποθέσεις:

(α) Ο κάθε όροφος χρησιμοποιείται αμιγώς για μια και μόνο από τις δύο χρήσεις. Σε περίπτωση που επιλέγεται η χωροθέτηση γραφείων σε κάποιο όροφο, τότε όλα τα γραφεία του συγκεκριμένου ορόφου πρέπει να ανήκουν σε μια μόνο επιχείρηση.

(β) Οι οικιστικές μονάδες δεν παρεμβάλλονται μεταξύ ορόφων γραφείων και καταλαμβάνουν πάντοτε τους ανώτερους ορόφους.

Νοείται ότι σε περίπτωση οικοδομής με τρεις ή περισσότερους ορόφους, στην οποία όλοι οι όροφοι πέραν του ισογείου ή και περιλαμβανομένου του ισογείου χρησιμοποιούνται για γραφεία, θα ισχύει ανώτατος συντελεστής δόμησης σε ποσοστό της τάξης του 80% το καθοριζόμενου για την πολεοδομική ζώνη. Νοείται επίσης ότι το ισόγειο της ανάπτυξης μπορεί να διατίθεται πέραν των επιτρεπόμενων εμπορικών διευκολύνσεων, και για γραφεία που σχετίζονται με τα γραφεία επιχειρήσεων στους ορόφους.

Το ισόγειο της ανάπτυξης μπορεί να διατίθεται πέραν των επιτρεπόμενων τύπων εμπορικών διευκολύνσεων, και για γραφεία που σχετίζονται με τα γραφεία επιχειρήσεων στους ορόφους.

Επιπλέον, το ισόγειο και ο πρώτος όροφος της ανάπτυξης μπορεί να διατεθεί για ανέγερση ανεξάρτητου γραφείου επιχείρησης.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II επιτρέπεται επίσης η χωροθέτηση πρατηρίων πετρελαιοειδών, σχολών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, κλινικών/διαγνωστικών κέντρων και υπηρεσιών κοινωνικής μέριμνας και κοινοτικής υποδομής (όπως στέγες ηλικιωμένων, κέντρα απασχόλησης, κέντρα νεότητας, κ.λ.π.), αθλητικές διευκολύνσεις και πολιτιστικών λειτουργιών.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II είναι δυνατό σε εξαιρετικές περιπτώσεις να επιτρέπονται και διευκολύνσεις αναψυχής/ψυχαγωγίας που εκτιμάται ότι ενδέχεται να δημιουργούν κάποια οχληρία, υπό την αναγκαία προϋπόθεση ότι το τεμάχιο της προτιθέμενης ανάπτυξης εξυπηρετείται από υπηρεσιακό δρόμο και διασφαλίζονται οι απαιτούμενοι χώροι στάθμευσης, άνετες συνθήκες προσπέλασης

προς αυτούς κατά τρόπο που να μην επηρεάζονται οι ανέσεις της γειτονικής περιοχής και ειδικά των οικιστικών χρήσεων και επίσης η ασφάλεια και η ελεύθερη ροή της κυκλοφορίας οχημάτων στον πρωτεύοντα δρόμο.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II είναι επίσης δυνατό να επιτρέπονται υπό αυστηρές προϋποθέσεις βιοτεχνίες Κατηγορίας B, μέγιστου εμβαδού 100 τ.μ., βιοτεχνίες Κατηγορίας Γ μέγιστου εμβαδού 200 τ.μ., και αποθήκες Κατηγορίας B μέγιστου εμβαδού 100 τ.μ.

Οι επιτρεπόμενες χρήσεις εντός Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας II, καταγράφονται στο Προσάρτημα 1 του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας. Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II έχει κατ' εξαίρεση εφαρμογή το Σχέδιο Παροχής Κινήτρων για τη Δημιουργία Δημόσιων Χώρων Στάθμευσης.

Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας III

Οι Άξονες της Κατηγορίας αυτής καθορίζονται κατά μήκος τμημάτων του δευτερεύοντος οδικού δικτύου (συλλεκτήριοι δρόμοι), και αποτελούν ουσιαστικά τοπικά εμπορικά κέντρα γραμμικής μορφής. Στους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας III, θα επιτρέπονται σχεδόν αποκλειστικά εμπορικές χρήσεις μικρής κλίμακας για την εξυπηρέτηση των οικιστικών περιοχών εκατέρωθεν του Άξονα, ιδιαίτερα για αγαθά και υπηρεσίες καθημερινής ανάγκης (π.χ. περίπτερα, μικρής κλίμακας καταστήματα τροφίμων, της τάξης των 250 τ.μ. μέγιστου, φαρμακεία, μικρά βιβλιοπωλεία/χαρτοπωλεία, μικρά καταστήματα ειδών ένδυσης και υπόδησης, video clubs, κουρεία/κομμωτήρια, φωτογραφεία, ανθοπωλεία, καφεενεία/καφετέριες, κ.ο.κ.).

Στους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας III, θα εξετάζονται ευνοϊκά αιτήσεις για μικρής κλίμακας γραφεία, διευκολύνσεις άθλησης, νηπιαγωγεία/βρεφονηπιακοί σταθμοί, φροντιστήρια, μικρά ιατρεία μέγιστου εμβαδού 100 τ.μ., υπηρεσίες κοινωνικής μέριμνας και κοινοτικής υποδομής, στέγες ηλικιωμένων, κέντρα απασχόλησης, κέντρα νεότητας, κ.λ.π. ή άλλες χρήσεις κοινοτικής οργάνωσης και υποδομής που η Πολεοδομική Αρχή κρίνει ότι θα εξυπηρετούν την τοπική κοινότητα χωρίς να μειώνουν ουσιαστικά τις ανέσεις των περιοίκων καθώς και κατοικίες. Σε όλες τις περιπτώσεις η Πολεοδομική Αρχή, θα απαιτεί την εφαρμογή των καθορισμένων προτύπων για χώρους στάθμευσης για κάθε επιμέρους χρήση.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας III είναι δυνατό να επιτρέπονται βιοτεχνίες Κατηγορίας Γ μέγιστου εμβαδού 100 τ.μ. (π.χ. ζαχαροπλαστεία, αρτοποιεία,

βιοτεχνίες παραγωγής ειδών ένδυσης, υπόδησης και κεντημάτων, χημικών εργαστηρίων, κ.λ.π.).

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας III, όπως και σε Τοπικά Εμπορικά Κέντρα και σε καθορισμένα τμήματα των ιστορικών/παραδοσιακών πυρήνων, αιτήσεις για αναπτύξεις αναψυχής και ψυχαγωγίας θα εξετάζονται με ιδιαίτερη προσοχή και θα αποτρέπεται η υπερσυγκέντρωση τέτοιων χρήσεων. Η χορήγηση Πολεοδομικής Άδειας για αναπτύξεις αυτού του τύπου δεν πρέπει να θεωρείται ως δεδομένη ούτε και σε περιοχές που απέκτησαν σταδιακά τον σχετικό χαρακτήρα.

Κατά κανόνα, οι επιμέρους αναπτύξεις σε τεμάχια που εμπίπτουν σε Άξονα Δραστηριότητας Κατηγορίας III θα πρέπει να περιλαμβάνουν και οικιστικές χρήσεις σε σημαντικό ποσοστό, ιδιαίτερα στους ανώτερους ορόφους, έτσι ώστε ο Άξονας να συνεχίζει να λειτουργεί ως αναπόσπαστο τμήμα της οικιστικής περιοχής και πέραν των ωρών εργασίας των καταστημάτων και των γραφείων.

Οι επιτρεπόμενες χρήσεις εντός των Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας III καταγράφονται στο Προσάρτημα 1 του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

Σε Άξονες Δραστηριότητες Κατηγορίας III έχει κατ' εξαίρεση εφαρμογή το Σχέδιο Παροχής Κινήτρων για τη Δημιουργία Δημόσιων Χώρων Στάθμευσης, όπως περιγράφεται στο Κεφάλαιο 5.

Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας IV

Οι Άξονες αυτής της Κατηγορίας αποτελούν επίσης Τοπικά Εμπορικά Κέντρα γραμμικής μορφής και θα αντιμετωπίζονται με παρόμοιο τρόπο με τους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας III. Στους Άξονες Κατηγορίας IV θα επιτρέπεται επίσης η εγκατάσταση τουριστικών διευκολύνσεων/υπηρεσιών που κρίνονται αναγκαίες για την εύρυθμη λειτουργία των γειτονικών Τουριστικών Ζωνών, όπως γραφεία ταξί, παραρτήματα τραπεζών, ταξιδιωτικών γραφείων, διευκολύνσεις αναψυχής/ψυχαγωγίας και άλλες παρόμοιες χρήσεις. Ο Άξονας Δραστηριότητας Κατηγορίας IV, που καθορίστηκε κατά μήκος τμήματος του παραλιακού δρόμου Λάρνακας-Δεκέλειας έχει σαν κύριο στόχο την εξυπηρέτηση των Τουριστικών Ζωνών του παραλιακού μετώπου με διευκολύνσεις αναψυχής/ψυχαγωγίας και υπηρεσίες που κρίνονται αναγκαίες για την εύρυθμη λειτουργία των εν λόγω Τουριστικών Ζωνών.

Ο χαρακτήρας κάθε συγκεκριμένου Άξονα Δραστηριότητας είναι δυνατό να αντανakλά τοπικές ιδιομορφίες και ανάγκες. Όπου κρίνεται αναγκαίο θα

ετοιμασθούν Σχέδια Περιοχής, για το λεπτομερή σχεδιασμό της κατανομής των χρήσεων γης σε Άξονες Δραστηριότητας.

Η ελκυστικότητα των Αξόνων Δραστηριότητας είναι δυνατό να βελτιωθεί με την παροχή επαρκών χώρων στάθμευσης και με άλλες βελτιώσεις στον Άξονα όπως κατασκευή πεζοδρομίων, παροχή χώρων για φορτοεκφορτώσεις, μεταστέγαση οχληρών εργαστηρίων ή άλλων οχληρών χρήσεων, τοπιοτέχνηση και άλλες περιβαλλοντικές βελτιώσεις/αναβαθμίσεις.

Οι επιτρεπόμενες χρήσεις εντός Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας IV καταγράφονται στο Προσάρτημα 1 του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας.

Τοπικά Εμπορικά Κέντρα (Τ.Ε.Κ.)

Τα ΤΕΚ αποτελούν συνήθως συμπαγείς από χωροδομική άποψη, πυρήνες εμπορικών ή/και κοινοτικών διευκολύνσεων και ισοκατανέμονται στο χώρο με στόχο την επαρκή εξυπηρέτηση των σχετικών αναγκών επιμέρους οικιστικών περιοχών. Τα ΤΕΚ χωροθετούνται σε στρατηγικά σημεία περιβαλλοντικών περιοχών, αλλά η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει επίσης τη δημιουργία ΤΕΚ σε ενιαίες οικιστικές αναπτύξεις μεγάλης κλίμακας, νοουμένου ότι αυτά έχουν την ανάλογη κλίμακα. Τα ΤΕΚ συμπληρώνουν μια ισορροπημένη κατανομή των περιοχών και αξόνων εμπορικής εξυπηρέτησης στο σύνολο της πόλης και έχουν ως ρόλο την επαρκή εξυπηρέτηση επιμέρους οικιστικών περιοχών. Ορισμένα ΤΕΚ συμπίπτουν με χώρους που καθορίστηκαν για το σκοπό αυτό σε διαχωρισμούς οικοπέδων μεγάλης κλίμακας και με εμπορικά κέντρα Κυβερνητικών Οικισμών Στέγασης και Αυτοστέγασης Εκτοπισθέντων.

Στο ισόγειο αναπτύξεων που εμπίπτουν στα καθορισμένα Τοπικά Εμπορικά Κέντρα θα επιτρέπονται μόνο εμπορικές χρήσεις και άλλες συναφείς λειτουργίες για την εξυπηρέτηση των γειτονικών οικιστικών περιοχών, ιδιαίτερα για αγαθά και υπηρεσίες καθημερινής ανάγκης, όπως και κατοικίες, νοουμένου ότι δεν διασπάται σε ουσιαστικό βαθμό η συνέχεια της εμπορικής χρήσης. Στα Τοπικά Εμπορικά Κέντρα θα επιτρέπονται χρήσεις όπως φαρμακεία, μικρά βιβλιοπωλεία/χαρτοπωλεία, video clubs, κουρεία/κομμωτήρια, ανθοπωλεία και μικρής κλίμακας καταστήματα τροφίμων και ειδών ιματισμού και υπόδησης. Σε Τοπικά Εμπορικά Κέντρα δεν θα επιτρέπονται εμπορικές ή άλλες χρήσεις που εκτιμάται ότι θα προσελκύσουν μεγάλο αριθμό χρηστών από ευρύτερες αστικές περιοχές, επιβαρύνοντας με τον τρόπο αυτό τις ανέσεις της γύρω περιοχής κατοικίας.

Γραφεία

Τα γραφεία αποτελούν τους χώρους στέγασης του τριτογενούς τομέα της τοπικής οικονομικής δραστηριότητας, ο οποίος αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς την τελευταία δεκαετία. Στο Τοπικό Σχέδιο τα γραφεία αντιμετωπίζονται ως απαραίτητα στοιχεία της αστικής οργάνωσης και ως εξειδικευμένη κατηγορία χρήσεων, λόγω των ιδιοτήτων που παρουσιάζουν στο επίπεδο των λειτουργικών τους χαρακτηριστικών και των κριτηρίων χωροθέτησης. Οι σημαντικότεροι στόχοι του Τοπικού Σχεδίου σε σχέση με τη μελλοντική ανάπτυξη και τη χωροθέτηση των γραφείων είναι οι ακόλουθοι:

(α) Η συγκέντρωση των συγκροτημάτων γραφείων μεγάλης κλίμακας, συνήθως στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο και στο Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο .

(β) Η παροχή επαρκών από ποσοτική άποψη και ικανοποιητικών, σε ότι αφορά την ποιότητα και την κατανομή στο χώρο, δυνατοτήτων ανέγερσης νέων γραφείων ή αλλαγής χρήσης υφιστάμενων οικοδομών/αναπτύξεων σε γραφεία.

(γ) Η αναβάθμιση των λειτουργικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων σχεδιασμού του περιβάλλοντος των γραφειακών χρήσεων γενικά.

Η μελλοντική συγκέντρωση μεγάλων γραφειακών αναπτύξεων στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, επιβάλλει την υιοθέτηση κατάλληλων μέτρων για επίλυση των σοβαρών προβλημάτων πρόσβασης, κυκλοφορίας και στάθμευσης στην περιοχή. Παράλληλα, η παροχή δυνατότητας για στέγαση γραφείων σημαντικής κλίμακας και σημασίας στο Περιφερειακό Εμπορικό θα εκτονώσει ως ένα βαθμό την πίεση που ενδέχεται να υποστεί το Αστικό Εμπορικό Κέντρο, θα υποβοηθήσει στον πολεοδομικό, λειτουργικό και οικονομικό εμπλουτισμό των κέντρων επιμέρους διοικητικών ενοτήτων, θα μεγιστοποιήσει τα οφέλη από τις επενδύσεις του ευρύτερου

δημόσιου τομέα για ουσιαστική βελτίωση του τρόπου λειτουργίας και της ποιότητας των ανωτέρω περιοχών και Αξόνων Εμπορικής Δραστηριότητας.

5.9 Βιομηχανία, Βιοτεχνία και Αποθήκες

Με βάση στοιχεία που περιλαμβάνονται στο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης 1999-2003, η συγκριτική συνεισφορά του τομέα της μεταποίησης στην οικονομία της Κύπρου μειώνεται συνεχώς. Στα πολλαπλά προβλήματα του τομέα που έχουν επιδεινωθεί με την ελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου, συμπεριλαμβάνονται η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού προσωπικού, τα ψηλά εργατικά κόστη, το μικρό

μέγεθος πλείστων μονάδων, η χαμηλή τεχνολογική στάθμη, η σχετικά χαμηλή ποιότητα παραγόμενων προϊόντων, η ανεπάρκεια εγχώριων πρώτων υλών, κ.ά.

Ο τομέας της βιομηχανίας, της βιοτεχνίας όπως και των αποθηκών αποτελεί μια από τις πιο βασικές οικονομικές δραστηριότητες στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας. Ο τομέας αυτός αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους τομείς απασχόλησης και οικονομικής δραστηριότητας στον οποίο η Λάρνακα θα πρέπει να επικεντρωθεί και να επενδύσει, ώστε να εκμεταλλευτεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που ήδη διαθέτει, όπως είναι η ύπαρξη του Αερολιμένα και του Λιμανιού και η αναβαθμισμένη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση και σύνδεση της τόσο με το εξωτερικό όσο και με την υπόλοιπη Κύπρο, μέσω ενός σύγχρονου εθνικού οδικού δικτύου. Για τους πιο πάνω λόγους, ουσιώδης στόχος του Τοπικού Σχεδίου είναι η διασφάλιση και διάθεση επαρκούς και κατάλληλης γης για χρήση, από τους αναφερόμενους τομείς οικονομικής δραστηριότητας.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην ανάπτυξη Βιομηχανιών Υψηλής Τεχνολογίας, για δημιουργία ευκαιριών παροχής υπηρεσιών του αναφερόμενου τομέα, και ουσιαστικό εκσυγχρονισμό του βιομηχανικού τομέα.

Προβλήματα

Παρά τα μέτρα πολιτικής που υιοθέτησε εδώ και αρκετά χρόνια ο δημόσιος τομέας, για τη χωροθέτηση βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων και αποθηκών (καθορισμός Βιομηχανικών και Βιοτεχνικών Ζωνών και Περιοχών), η σημερινή κατανομή και λειτουργία των βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων και αποθηκών μέσα στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας δημιουργεί τα πιο κάτω προβλήματα:

(α) Μέχρι το 1990 ο ανεπαρκής έλεγχος στη χωροθέτηση εργαστηρίων και αποθηκών, είχε σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του περιβάλλοντος των περισσότερων αστικών περιοχών. Εκτός από την οχληρία (ρύπανση της ατμόσφαιρας και του εδάφους, θόρυβος, οσμές, σκόνη, κραδασμοί, κ.ά.), οι χρήσεις αυτές όταν κατανέμονται στον αστικό χώρο χωρίς προγραμματισμό, προκαλούν και σειρά έμμεσων προβλημάτων σαν αποτέλεσμα της κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων και επηρεάζουν τις ανέσεις των γειτονικών περιοχών.

(β) Η ύπαρξη και λειτουργία των Διυλιστηρίων Λάρνακας, των Πετρελαιοδεξαμενών και Αποθηκών Φωταερίου παρά τον παραλιακό δρόμο Λάρνακας-Δεκέλειας, δημιουργούν σοβαρά προβλήματα περιβαλλοντικής ρύπανσης, και η μη ορθολογική χωροθέτηση τους παρεμποδίζει την ορθολογική εξέλιξη της πόλης.

Με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, με Αρ. 52.399 και ημερ. 31.8.00, αποφασίστηκε ο τερματισμός της λειτουργίας του Κυπριακού Διυλιστηρίου Πετρελαίου Λτδ, το 2010 στον υφιστάμενο χώρο, η αποξήλωση όλων των εγκαταστάσεων και η περιβαλλοντική αποκατάσταση του χώρου μέχρι το 2012. Σχετική είναι η “Συμφωνία” μεταξύ Κυβέρνησης και Δημοτικού Συμβουλίου Λάρνακας η οποία διαλαμβάνει το πρόγραμμα μετακίνησης των εγκαταστάσεων με μεταβατική περίοδο 10 χρόνων.

(γ) Στην περιοχή "Παμπούλα" του Δήμου Λάρνακας λειτουργούν βιομηχανικά υποστατικά που έχουν εκμισθωθεί σε ιδιώτες από το Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού. Η χωροθέτηση αυτών των βιομηχανικών υποστατικών σε περιοχή κατοικίας προκαλεί οχληρία και άλλα συναφή περιβαλλοντικά προβλήματα, ενώ παρεμποδίζεται η χωροθέτηση σ' αυτήν Επαρχιακών Κυβερνητικών Γραφείων.

(δ) Στις Βιομηχανικές Ζώνες συχνά αντιμετωπίζονται προβλήματα έγκαιρης ανάπτυξης, μια και αυτή εξαρτάται άμεσα από την ενεργοποίηση των ιδιωτών ιδιοκτητών για τη διάθεση της αναγκαίας γης. Η πραγματική διαθεσιμότητα κατάλληλης γης για βιομηχανικούς σκοπούς επηρεάζεται άμεσα από την έγκαιρη παροχή δικτύων υποδομής, τον τρόπο διακατοχής και τις τιμές της γης και επίσης την προθυμία των ιδιοκτητών της να τη διαθέσουν στην αγορά σύμφωνα με τη σχετική ζήτηση.

Βασικοί στόχοι

Οι βασικοί στόχοι των μέτρων πολιτικής που προνοούνται στο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας είναι βασικά οι ακόλουθοι:

(α) Η διαφύλαξη των υφιστάμενων δυνατοτήτων ορθολογικής στέγασης της βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας και των αποθηκών, σε ότι αφορά τη συνολική προσφορά κατάλληλης γης και υποστατικών, την ποικιλία και σύνθεση της προσφοράς αυτής και τη χωροταξική της κατανομή στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου.

(β) Η ενθάρρυνση και διευκόλυνση της μεταστέγασης βιομηχανικών και βιοτεχνικών χρήσεων και αποθηκών, που είναι εγκατεστημένες σε ακατάλληλες πολεοδομικά περιοχές σε άλλες καταλληλότερες, οι οποίες καθορίζονται με βάση λειτουργικές και χωροταξικές παραμέτρους.

(γ) Η συνολική αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και της φυσικής εικόνας των περιοχών συγκέντρωσης βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων και αποθηκών, και η παράλληλη εξασφάλιση των διευκολύνσεων που θα βελτιώσουν τη λειτουργική οργάνωση των περιοχών αυτών με στόχο την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων, την αύξηση της αποδοτικότητας τους και τη βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης του εργατικού δυναμικού.

(δ) Η επίτευξη ισοζυγισμένης σχέσης ανάμεσα στις καθοριζόμενες Βιομηχανικές Ζώνες και τις Κυβερνητικές Βιομηχανικές Περιοχές, δεδομένου ότι οι τελευταίες αποδείχθηκαν πολύ χρήσιμες για την προώθηση της βιομηχανικής ανάπτυξης πάνω σε οργανωμένη βάση. Κατά ανάλογο τρόπο επιδιώκεται η ενθάρρυνση για δημιουργία οργανωμένων Βιοτεχνικών Περιοχών από τους φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

(ε) Η ενεργότερη παρέμβαση του δημόσιου τομέα στη διαδικασία διασφάλισης και διάθεσης της αναγκαίας γης για ανάπτυξη σε Βιομηχανικές και Βιοτεχνικές Ζώνες, με την κατασκευή των αναγκαίων έργων υποδομής και κυρίως του βασικού οδικού δικτύου και τη διασφάλιση της δυνατότητας παροχής των αναγκαίων υπηρεσιών, περιλαμβανομένης της υδροδότησης των καθοριζόμενων Ζωνών.

(στ) Η εισαγωγή κατάλληλου πλαισίου πολιτικής για ανάπτυξη Βιομηχανιών Υψηλής Τεχνολογίας.

Γενική Χωροθετική Πολιτική

Οι βιομηχανικές, βιοτεχνικές και αποθηκευτικές αναπτύξεις, θα χωροθετούνται στις καθορισμένες Βιομηχανικές και Βιοτεχνικές Ζώνες και Περιοχές της αντίστοιχης Κατηγορίας, εκτός αν καθορίζεται διαφορετικά από άλλη πρόνοια του Τοπικού Σχεδίου.

Στις καθορισμένες Βιομηχανικές Ζώνες/Περιοχές δεν θα επιτρέπεται κατά κανόνα η χωροθέτηση άλλων χρήσεων πέραν της βιομηχανικής και των αποθηκών, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από άλλη εξειδικευμένη πρόνοια του Τοπικού Σχεδίου και η άλλη χρήση είναι αναγκαία για την εύρυθμη λειτουργία της. Ειδικά για Βιομηχανικές Περιοχές, στις επιτρεπόμενες χρήσεις εμπίπτουν οι χρήσεις που περιλαμβάνονται στους Περί Ακινήτου Ιδιοκτησίας της Δημοκρατίας (Μίσθωση Ιδιοκτησίας μέσα σε Κυβερνητικές Βιομηχανικές Περιοχές) Κανονισμούς.

Προς το σκοπό εφαρμογής μιας ορθής, ευέλικτης και αποτελεσματικής πολιτικής, η Πολεοδομική Αρχή, σε πολύ ειδικές και εξαιρετικές περιπτώσεις και μετά από διαβουλεύσεις με αρμόδιους φορείς, μπορεί:

(α) Να επιτρέπει τη μεταφορά μιας συγκεκριμένης βιομηχανικής ή βιοτεχνικής ανάπτυξης από μια κατηγορία σε άλλη (στην αμέσως επόμενη), σε περίπτωση που θα κρίνει ότι αυτό επιβάλλεται ή αιτιολογείται ανάλογα με τον αναμενόμενο βαθμό επηρεασμού του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αναφερόμενες στην παράγραφο 9.4 κατηγορίες.

(β) Να απορρίψει αίτηση για εγκατάσταση βιομηχανικής ή βιοτεχνικής ανάπτυξης ή αποθηκευτικής ανάπτυξης Κατηγορίας Α (των τύπων που περιγράφονται στις παραγράφους 5 μέχρι 9 του σχετικού Καταλόγου

Βιομηχανιών Κατηγορίας Α που περιέχεται στο Παράρτημα Α Ερμηνεία Όρων που χρησιμοποιούνται στα Τοπικά Σχέδια) σε Βιομηχανική ή Βιοτεχνική Ζώνη/Περιοχή Κατηγορίας Α, όταν κατά την κρίση της η προτεινόμενη ανάπτυξη είναι ασυμβίβαστη με άλλες βιομηχανικές ή βιοτεχνικές ή αποθηκευτικές αναπτύξεις στην περιοχή, ή είναι επικίνδυνη λόγω της φύσης της ή των υλικών που αποθηκεύονται, χρησιμοποιούνται ή παράγονται σε αυτή. Η Πολεοδομική Αρχή μπορεί επίσης να υποδείξει εναλλακτική χωροθέτηση εντός της ίδιας Ζώνης ή Περιοχής, νοουμένου ότι αυτό επιβάλλεται λόγω της φύσης της ανάπτυξης και του βαθμού επηρεασμού του περιβάλλοντος.

Για ικανοποίηση των αναγκών στέγασης των βιομηχανικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων και των αποθηκών μέχρι το έτος 2012, είναι ενταγμένη σε Βιομηχανικές και Βιοτεχνικές Ζώνες και Περιοχές επαρκής έκταση γης. Η γη αυτή κατανέμεται ισόρροπα στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου και είναι πολύ περισσότερη από τις αναμενόμενες ανάγκες. Η επάρκεια της ανωτέρω έκτασης γίνεται περισσότερο εμφανής όταν ληφθεί υπόψη ότι, οι βιοτεχνικές αναπτύξεις Κατηγορίας Β και Γ που αποτελούν την πλειονότητα των υποστατικών στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, θα μπορούν να εγκαθίστανται και εκτός των περιοχών που καθορίζονται για βιομηχανικές, και αποθηκευτικές αναπτύξεις.

Τα κυριότερα κριτήρια με βάση τα οποία έγινε η επιλογή της αναγκαίας έκτασης γης για βιομηχανική, βιοτεχνική και αποθηκευτική ανάπτυξη είναι τα ακόλουθα:

- (α) Ισόρροπη κατανομή της απασχόλησης στον τομέα της βιομηχανίας, βιοτεχνίας και των αποθηκών.
- (β) Συγκοινωνιακή προσιτότητα.
- (γ) Δυνατότητα μελλοντικής επέκτασης της Ζώνης.
- (δ) Καταλληλότητα της γης για βιομηχανική, βιοτεχνική και αποθηκευτική ανάπτυξη.
- (ε) Υφιστάμενες δεσμεύσεις.
- (στ) Περιβαλλοντικά κριτήρια.

Χωροθετική Πολιτική για Βιομηχανικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Α

Στην Ειδική Βιομηχανική Ζώνη Βγ1 θα εγκαθίστανται ειδικές βιομηχανικές αναπτύξεις μόνο, όπως αυτές καθορίζονται πιο κάτω:

- (α) Τουβλοποιεία.
- (β) Κεραμοουργεία.
- (γ) Μωσαϊκά.
- (δ) Παραγωγή έτοιμου σκυροδέματος.
- (ε) Παραγωγή τσιμεντοσωλήνων.

(στ) Παραγωγή/επεξεργασία γύψου ή ασβέστη.

(ς) Διαπύρωση, φρύξη, τήξη και βιομηχανική επεξεργασία μετάλλων.

(η) Προϊόντα ή παράγωγα μπεντονίτου και άλλων συναφών υλικών.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει τη χωροθέτηση Βιομηχανικής Ανάπτυξης παραγωγής έτοιμου σκυροδέματος και σε άλλες περιοχές από πιο πάνω, νοουμένου ότι ικανοποιούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Το ελάχιστο εμβαδόν της υπό ανάπτυξη ιδιοκτησίας είναι της τάξης των 5000 τ.μ.

(β) Η υπό ανάπτυξη ιδιοκτησία βρίσκεται σε απομονωμένους χώρους εκτός Περιοχών Ανάπτυξης, κατά προτίμηση στις βόρειες και δυτικές παρυφές του Σχεδίου.

(γ) Η ανάπτυξη δεν είναι ορατή από μεγάλο τμήμα οποιουδήποτε κύριου δρόμου, και βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον ενός χιλιομέτρου από τέτοιο δρόμο.

(δ) Η ανάπτυξη δεν επηρεάζει αρνητικά ή δεν παραβιάζει με οποιοδήποτε τρόπο τις ανέσεις και την οικολογία της περιοχής, τους υδάτινους πόρους, τις γεωργικές καλλιέργειες ή άλλα αξιόλογα φυσικά ή δομημένα στοιχεία του περιβάλλοντος.

(ε) Η υπό ανάπτυξη ιδιοκτησία διαθέτει ικανοποιητική σύνδεση με το κύριο οδικό δίκτυο και δεν δημιουργούνται οποιαδήποτε προβλήματα, για την ασφαλή και άνετη διακίνηση της τροχαίας στην περιοχή.

Γενικά αιτήσεις για αναπτύξεις του αναφερόμενου τύπου θα υποβάλλονται σε ενδελεχή πολεοδομικό έλεγχο που θα στοχεύει, στην διασφάλιση των προϋποθέσεων για ελαχιστοποίηση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης (ρύπανση και όχληση). Σε κάθε περίπτωση θα εφαρμόζονται οι σχετικές πρόνοιες του περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο περιβάλλον από ορισμένα Έργα Νόμου.

Χωροθετική Πολιτική για Βιομηχανικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Β ή Γ

Βιομηχανικές αναπτύξεις Κατηγορίας Β ή Γ ανεξάρτητα από την επιφάνεια τους, επιτρέπεται να χωροθετούνται στις Βιομηχανικές Ζώνες/Περιοχές Κατηγορίας Β που καθορίζονται στο Τοπικό Σχέδιο. Η έκταση των Ζωνών/Περιοχών θεωρείται γενικά ικανοποιητική, όταν ληφθεί υπόψη τόσο η υφιστάμενη κατάσταση όσο και οι προβλεπόμενες μελλοντικές ανάγκες του βιομηχανικού τομέα. Οι Ζώνες/Περιοχές είναι χωροθετημένες ισόρροπα στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, με τρόπο ώστε να παρέχονται δυνατότητες βιομηχανικής ανάπτυξης σε διάφορες περιοχές.

Η Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Γ που ορίζεται ως Ζώνη Βαα2 στο Σχέδιο των Πολεοδομικών Ζωνών εφάπτεται δυτικά και νότια του Δυλιστηρίου. Σύμφωνα με απόφαση της Κυβέρνησης, οι εγκαταστάσεις του Δυλιστηρίου θα μετακινηθούν

από την περιοχή το αργότερο μέχρι το 2012 και η περιοχή θα αναπτυχθεί με άλλες μη βιομηχανικές χρήσεις με βάση Σχέδιο Περιοχής που θα ετοιμαστεί. Ως εκ τούτου, και η παρούσα Βιομηχανική Ζώνη θα πρέπει να καταργηθεί κατά το χρονικό αυτό διάστημα. Μέσα στο πλαίσιο αυτό ο συντελεστής δόμησης γίνεται 0,30:1 με 1 όροφο και σε περίπτωση υποβολής Πολεοδομικής Αίτησης για ανάπτυξη, η Πολεοδομική Αρχή να ενημερώνει γραπτώς τους αιτητές ότι η Ζώνη αυτή θα καταργηθεί με τη μετακίνηση του Διυλιστηρίου και οι οποιεσδήποτε Πολεοδομικές Άδειες χορηγούνται, θα περιλαμβάνουν σχετικό όρο για τη μετακίνηση των υποστατικών που εγκρίνονται στο τέλος αυτής της περιόδου, χωρίς οποιαδήποτε καταβολή αποζημίωσης εκ μέρους της Πολεοδομικής Αρχής. Χωρίς να επηρεάζεται το περιεχόμενο της πιο πάνω παραγράφου, στη Ζώνη αυτή θα επιτρέπεται μόνο η χωροθέτηση Βιομηχανικής Ανάπτυξης Κατηγορίας Γ καθώς επίσης και Αποθηκευτικής Ανάπτυξης Κατηγορία Β, εφόσον το συνολικό καλυμμένο ή ακάλυπτο εμβαδόν της δεν θα υπερβαίνει τα 200 τ.μ. Στη Ζώνη αυτή οι βιομηχανικές οικοδομές θα πρέπει να είναι ψηλών προδιαγραφών σε ότι αφορά την αισθητική πτυχή της αρχιτεκτονικής των κτιρίων και των υλικών που θα χρησιμοποιηθούν, έτσι ώστε να σέβονται και να εντάσσονται αρμονικά στον άμεσο και ευρύτερο χώρο. Οι βιομηχανικές οικοδομές, ιδιαίτερα εκείνες που εφάπτονται σε δρόμους δευτερεύουσας σημασίας, θα διαθέτουν προθήκη – εκθεσιακό χώρο στην πρόσοψη τους.

Χωροθετική Πολιτική για Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Α

Οι βιοτεχνικές αναπτύξεις Κατηγορίας Α θα επιτρέπονται κατά κανόνα στην Ειδική Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Α.

Χωροθετική Πολιτική για Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Β

Οι βιοτεχνικές αναπτύξεις Κατηγορίας Β θα επιτρέπονται:

(α) Στις καθορισμένες Βιομηχανικές Ζώνες Κατηγορίας Β.

(β) Στις καθορισμένες Βιοτεχνικές Ζώνες/Περιοχές Κατηγορίας Β.

Οι Ζώνες είναι χωροθετημένες ισόρροπα στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου και εκτιμάται ότι, θα επαρκέσουν για την ικανοποίηση της συνολικής ζήτησης, είτε αυτή προκύπτει από τη δημιουργία νέων βιοτεχνικών επιχειρήσεων είτε λόγω της μεταστέγασης υφιστάμενων βιοτεχνιών που λειτουργούν ήδη σε άλλες περιοχές.

(γ) Στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, στο Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο και σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι και ΙΙ, εφόσον η βιοτεχνική ανάπτυξη έχει εμβαδόν μέχρι της τάξης των 100 τ.μ., δεν δημιουργεί δυσμενή επηρεασμό των ανέσεων της περιοχής και δεν επηρεάζει τις συνθήκες λειτουργίας της πρωτεύουσας χρήσης.

Για να επιτραπεί η χωροθέτηση Βιοτεχνικών Αναπτύξεων Κατηγορίας Β στις

περιοχές που περιγράφονται στην παράγραφο 9.9.1 (γ) πιο πάνω, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να απαιτήσει την ανέγερση προθήκης έκθεσης των προϊόντων που παράγονται σε αυτές, για πολεοδομικούς και λειτουργικούς λόγους.

Η χωροθέτηση συνεργείων επισκευών μηχανοκίνητων οχημάτων Κατηγορίας Β, όπως αυτά καθορίζονται στο Παράρτημα Α, τα οποία εξυπηρετούν γεωργικά μηχανήματα ή μεγάλα μεταφορικά μέσα όπως λεωφορεία, φορτηγά, κλπ, είναι δυνατή μόνο εντός των καθορισμένων Βιομηχανικών/Βιοτεχνικών Ζωνών και Περιοχών.

Διευκρινίζεται ότι ανάπτυξη που αφορά πλυντήριο αυτοκινήτων αποτελεί Βιοτεχνική Ανάπτυξη Κατηγορίας Β, και μπορεί να χωροθετηθεί πέραν των περιοχών που αναφέρονται στην παράγραφο 9.9.1 πιο πάνω, σε συνδυασμό με πρατήριο πετρελαιοειδών κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας, με βάση τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 8.22.

Χωροθετική Πολιτική για Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Γ

Οι Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Γ επιτρέπεται να χωροθετούνται σε Βιοτεχνικές Ζώνες και Περιοχές Κατηγορίας Β, στις περιοχές και Άξονες που περιγράφονται στην παράγραφο 9.9.1(γ). Η χωροθέτηση βιοτεχνικών αναπτύξεων εκτός των Βιοτεχνικών Ζωνών/Περιοχών είναι δυνατή εφόσον το μέγιστο καλυμμένο εμβαδόν της ανάπτυξης είναι της τάξης των 200 τ.μ. περίπου.

Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει τη χωροθέτηση ζαχαροπλασטיών, αρτοποιειών, βιοτεχνιών παραγωγής ειδών ένδυσης, υπόδησης και κεντημάτων, συναρμολόγησης και επισκευής ηλεκτρικών ειδών, φωτογραφικών εργαστηρίων, χημικών, μικροβιολογικών και οδοντεχνικών εργαστηρίων και καθαριστηρίων ρούχων κλειστού συστήματος, αργυροχοείων, αγγειοπλασטיών, εργαστηρίων παραδοσιακής χειροτεχνίας κ.ο.κ., σε Τοπικά Εμπορικά Κέντρα, και σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας ΙΙΙ, περιλαμβανομένων και των Αξόνων σε ιστορικούς/παραδοσιακούς πυρήνες των προαστίων, εφόσον η προτιθέμενη ανάπτυξη εξυπηρετεί τοπικά καθημερινές ανάγκες, έχει μέγιστο καλυμμένο εμβαδόν της τάξης των 100 τ.μ., δεν επηρεάζει αρνητικά τις ανέσεις των περιοίκων, λειτουργεί ταυτόχρονα και ως πρατήριο λιανικής πώλησης και διαθέτει προθήκη έκθεσης των προϊόντων που παράγονται από τη βιοτεχνία. Επιπλέον η ανάπτυξη πρέπει να διαθέτει ικανοποιητικές διευκολύνσεις για φορτοεκφορτώσεις και αποθήκευση υλικών.

Στις ίδιες πιο πάνω περιοχές η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει τη χωροθέτηση συνεργείων επισκευών μηχανοκίνητων οχημάτων Κατηγορίας Γ, όπως αυτά καθορίζονται στο Παράρτημα Α, εφόσον η προτιθέμενη ανάπτυξη εξυπηρετεί

τοπικά καθημερινές ανάγκες, έχει μέγιστο καλυμμένο εμβαδόν της τάξης των 100 τ.μ., δεν επηρεάζει αρνητικά τις ανέσεις των περιοίκων, και η επιχείρηση διεξάγεται αποκλειστικά εντός του υποστατικού.

Μεικτές Ζώνες Βιομηχανίας Κατηγορίας Β και Οικονομικών Δραστηριοτήτων

Οι Πολεοδομικές Ζώνες Βε1-Βα3 καθορίζονται ως Μεικτές Ζώνες για Βιομηχανικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Β και Οικονομικές Δραστηριότητες, ενώ η Πολεοδομική Ζώνη Βε1 καθορίζεται ως Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων. Ως Οικονομικές Δραστηριότητες ορίζονται οι δραστηριότητες μεγάλων ενιαίων επιχειρήσεων ή ομάδων επιχειρήσεων, οι οποίες λόγω της κλίμακας των εργασιών τους, του τύπου και του μεγέθους των εμπορευμάτων που παράγουν ή διακινούν ή/και λόγω άλλων λειτουργικών παραμέτρων, έχουν συνήθως ανάγκη για μεγάλη επιφάνεια γηπέδου. Σε περιπτώσεις τέτοιων επιχειρήσεων θα επιτρέπεται η ανάπτυξη οικοδομικών συγκροτημάτων στα οποία μπορούν να στεγάζονται τα γραφεία τους και οι χώροι παραγωγής, έκθεσης και αποθήκευσης των προϊόντων τους. Σαν παραδείγματα τέτοιων επιχειρήσεων αναφέρονται ενδεικτικά οι βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας και οι αντιπροσωπείες αυτοκινήτων ή μηχανολογικού εξοπλισμού με μεγάλο μέγεθος. Νοείται ότι στις καθορισμένες Ζώνες δεν θα επιτρέπονται αναπτύξεις για διευρυμένο λιανικό εμπόριο ούτε και χρήσεις οι οποίες, κατά την κρίση της Πολεοδομικής Αρχής, ενδέχεται να δημιουργήσουν οχληρία ή/και να θέτουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα των καθορισμένων περιοχών εμπορικής ανάπτυξης.

Ο τύπος της Μεικτής Πολεοδομικής Ζώνης Βε1-Βα3 που αναφέρεται στην παράγραφο πιο πάνω, εφαρμόζεται στα τμήματα της Βιομηχανικής Ζώνης Κατηγορίας Β που βρίσκεται νοτιοανατολικά του ανισόπεδου κόμβου Καλού Χωριού και συνορεύουν με τον αυτοκινητόδρομο προς τον Αερολιμένα και τον κύριο δρόμο Λάρνακας-Κοφίνου και κατά μήκος του ανατολικού εφαπτόμενου δρόμου της Ζώνης, καθώς επίσης και στο νότιο τμήμα της Βιομηχανικής Ζώνης Κατηγορίας Β στην περιοχή του Δήμου Αραδίππου που εφάπτεται στη Λεωφόρο Ζαπάτα. Η περιοχή που βρίσκεται ανατολικά του παραλιακού δρόμου Λάρνακας-Δεκέλειας και βόρεια του Λιμανιού είναι καθορισμένη ως Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων Βε1. Οι αναπτύξεις στις πιο πάνω Ζώνες (Βε1 – Βα3 και Βε1), θα πρέπει να είναι ψηλών προδιαγραφών σε ότι αφορά την αισθητική πτυχή της αρχιτεκτονικής των κτιρίων και των υλικών που θα χρησιμοποιηθούν, για να περιορίζεται η αισθητική ρύπανση. Στη Ζώνη Βε1 προτείνεται επίσης, η διασφάλιση ορισμένων ελεύθερων χώρων πρασίνου μεταξύ του παραλιακού δρόμου και της θάλασσας, με κύριο στόχο τη δημιουργία οπτικών φυγών και προσπελάσεων προς την παραλία.

Ειδική Ζώνη Διυλιστηρίων



Στην Ειδική Ζώνη Διυλιστηρίων, η οποία καλύπτει τον χώρο των εγκαταστάσεων των Διυλιστηρίων, θα επιτρέπονται μόνο μικρής κλίμακας τροποποιήσεις στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις των Διυλιστηρίων, οι οποίες δεν θα έχουν σαν στόχο την αύξηση σε έκταση και όγκο των εγκαταστάσεων των Διυλιστηρίων με αποτέλεσμα την εντατικοποίηση της χρήσης, αλλά θα πρέπει να αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και κατ' επέκταση στη μείωση της ρύπανσης που προκαλούν. Η ίδια αρχή όσον αφορά μικρής κλίμακας προσθήκες και μετατροπές, θα ισχύει και για τις υφιστάμενες Αποθήκες Πετρελαιοειδών και Φωταερίου που βρίσκονται βασικά στη Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων Βε1. Η Πολεοδομική Αρχή θα απορρίπτει αιτήσεις για εγκατάσταση νέων υποστατικών που σχετίζονται με ορυκτέλαια/υγρέρια ή υποπαράγωγά τους. Στόχος της πιο πάνω πολιτικής είναι ο περιορισμός των δραστηριοτήτων των Διυλιστηρίων και των Δεξαμενών Πετρελαιοειδών και Φωταερίου στα υφιστάμενα επίπεδα, ενώ παράλληλα θα πρέπει να προωθούνται οι διαδικασίες για τη μελλοντική μετακίνησή τους. Το όριο της Ειδικής Ζώνης Διυλιστηρίων όπως και το τμήμα της που εφάπτεται του δρόμου Λάρνακας-Δεκέλειας, είναι απαραίτητο όπως τοποτεχνηθούν και δενδροφυτευθούν κατάλληλα, ενώ θα πρέπει επίσης να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για εξουδετέρωση των κινδύνων πρόκλησης πυρκαγιάς.

Για οποιαδήποτε οικοδομική εργασία, η οποία θα εκτελείται εντός της περιοχής που δείχνεται στο Σχέδιο με Αρ. 7, θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα προστασίας.

Ειδική Ζώνη Λιμανιού



Στην Ειδική Ζώνη του Λιμανιού (ΕΛ) θα επιτρέπεται η χωροθέτηση εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων, όπως αυτές περιγράφονται στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης του χώρου του Λιμανιού, (Κεφάλαιο 24).

Ελεύθερη Βιομηχανική Ζώνη



***Βιομηχανική Ζώνη Αραδίππου.**

Η ίδρυση της Ελεύθερης Βιομηχανικής Ζώνης αποφασίστηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο το 1975, περίοδος κατά την οποία υπήρχε γενικά μεγάλη ανεργία. Τα έργα υποδομής συμπληρώθηκαν το 1980. Έχουν δημιουργηθεί 94 βιομηχανικά οικόπεδα εκτάσεως 31,2 εκταρίων.

Μέσα στα πλαίσια της Νέας Βιομηχανικής Πολιτικής έχουν υιοθετηθεί τα πιο κάτω κίνητρα για αναβίωση και ενθάρρυνση της ανάπτυξης της Ελεύθερης Ζώνης, τα

οποία τέθηκαν σε εφαρμογή την 1 Ιουλίου, 1999:

- (α) Παραχώρηση βιομηχανικού οικοπέδου με συμβολικό ενοίκιο για τα πρώτα πέντε χρόνια.
- (β) Παροχή δωρεάν του φορτίου ηλεκτρικού ρεύματος (maximum demand)
- (γ) Παροχή δωρεάν όλων των τηλεφωνικών γραμμών
- (δ) Ανέγερση τριών προτύπων εργοστασιακών κτιρίων τα οποία να είναι διαθέσιμα για άμεση ενοικίαση σε ξένους επενδυτές. Το κόστος τους θα ανέλθει σε £150.000, περίπου.

Αποθηκευτική Ανάπτυξη



*Αποθήκη στη Βιομηχανική Περιοχή Αραδίπτου.

Αποθηκευτικές αναπτύξεις θα επιτρέπονται γενικά σε Βιομηχανικές Ζώνες/Περιοχές Κατηγορίας Α και Β, ανάλογα με την Κατηγορία στην οποία εμπίπτουν.

Μικρές, λειτουργικά αυτοτελείς αποθήκες Κατηγορίας Β θα επιτρέπονται στις ακόλουθες περιοχές:

- (α) Σε Βιοτεχνικές Ζώνες/Περιοχές με μέγιστο καλυμμένο εμβαδόν της τάξης των 150 τ.μ.
- (β) Κατά μήκος Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας Ι και ΙΙ, στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο και στο Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο, νοουμένου ότι θα έχουν μέγιστο καλυμμένο εμβαδόν μέχρι της τάξης των 100 τ.μ.

Νοείται ότι οι πιο πάνω μικρές αποθήκες θα επιτρέπονται μόνο εφόσον τα υλικά που θα αποθηκεύονται, δεν θα προκαλούν όχληση (θόρυβο, σκόνες, οσμές, κραδασμούς, κ.ο.κ.), δεν θα είναι εύφλεκτα, και νοουμένου ότι δεν δημιουργούνται προβλήματα στη γύρω περιοχή από άποψη υποβάθμισης του περιβάλλοντος, πρόσβασης, προσπέλασης, στάθμευσης, και συνθηκών φορτοεκφόρτωσης.

Γενικά Χωροθετικά Κριτήρια

Αναπτύξεις που αφορούν εγκαταστάσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας ή αποθήκες, πρέπει να διαθέτουν επαρκείς χώρους στάθμευσης και χώρους για τη διακίνηση οχημάτων και για φορτοεκφορτώσεις μέσα στο γήπεδο της ανάπτυξης, σύμφωνα με τα πρότυπα του Παραρτήματος Γ. Παράλληλα κατά τη χωροδομική οργάνωση Βιομηχανικών/ Βιοτεχνικών Ζωνών και Περιοχών, θα προνοούνται επαρκείς κοινόχρηστοι χώροι στάθμευσης για επισκέπτες.

Κατά την εξέταση αιτήσεων για βιομηχανικές/βιοτεχνικές αναπτύξεις και αποθήκες ανεξάρτητα από την Κατηγορία, η Πολεοδομική Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τα πιο κάτω λειτουργικά και περιβαλλοντικά κριτήρια:

- (α) Τις συνθήκες πρόσβασης και προσπέλασης.
- (β) Τις ανέσεις γειτονικών περιοχών σε σχέση με διάφορες μορφές ρύπανσης και όχλησης.
- (γ) Τις συνθήκες φορτοεκφόρτωσης και στάθμευσης.
- (δ) Τις επιπτώσεις στην ποιότητα του περιβάλλοντος.
- (ε) Το αθροιστικό αποτέλεσμα των επιπτώσεων από τη συγκέντρωση των πιο πάνω υποστατικών σε συγκεκριμένες περιοχές

Βιομηχανικές Και Βιοτεχνικές Ζώνες/Περιοχές Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας

α/α	Περιοχή/Ζώνη	Έκταση (Ha)
1	Βιομηχανική Ζώνη Αραδίπλου (Κατηγορίας Β)	100,0
2	Βιομηχανική Ζώνη Αραδίπλου (Κατηγορίας Β)	20,0
3	Βιομηχανική Ζώνη Αραδίπλου (Κατηγορίας Β)	13,6
4	Βιομηχανική Ζώνη Δρομολαξιάς (Κατηγορίας Β)	24
5	Βιομηχανική Ζώνη Λειβαδιών (Κατηγορίας Β)	12,0
6	Μεικτή Ζώνη Αραδίπλου για Βιομηχανικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Β και Οικονομικές Δραστηριότητες	16,1
7	Μεικτή Ζώνη Αραδίπλου για Βιομηχανικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Β και Οικονομικές Δραστηριότητες	16,0
8	Μεικτή Ζώνη Δρομολαξιάς για Βιομηχανικές Αναπτύξεις Κατηγορίας Β και Οικονομικές Δραστηριότητες	4,0

a/a	Περιοχή/Ζώνη	Έκταση (Ha)
9	Βιομηχανική Ζώνη Λάρνακας (Κατηγορίας Γ)	2,0
10	Βιομηχανική Ζώνη Λειβαδιών (Κατηγορίας Γ)	13,0
11	Ελεύθερη Κυβερνητική Βιομηχανική Περιοχή Αραδίππου (Κατηγορίας Β)	44,6
12	Κυβερνητική Βιομηχανική Περιοχή Αραδίππου (Κατηγορίας Β)	29,4
13	Κυβερνητική Βιομηχανική Περιοχή Αραδίππου (Κατηγορίας Β)	27,0
14	Ελεύθερη Κυβερνητική Βιομηχανική Περιοχή Καλού Χωριού (Κατηγορίας Β)	6,0
15	Κυβερνητική Βιομηχανική Περιοχή Λάρνακας (Κατηγορίας Β)	27,0
16	Ειδική Βιομηχανική Ζώνη Αραδίππου (Κατηγορίας Α)	24,6
17	Βιοτεχνική Ζώνη Αραδίππου (Κατηγορίας Β)	29,0
18	Βιοτεχνική Ζώνη Αραδίππου (Κατηγορίας Β)	13,2
19	Βιοτεχνική Ζώνη Αραδίππου (Κατηγορίας Β)	12,8
20	Βιοτεχνική Ζώνη Δρομολαζιάς (Κατηγορίας Β)	19,0
21	Βιοτεχνική Ζώνη Λάρνακας (Κατηγορίας Β)	2,3
22	Βιοτεχνική Ζώνη Λάρνακας (Κατηγορίας Β)	2,0
23	Βιοτεχνική Ζώνη Λειβαδιών (Κατηγορίας Β)	13,2
24	Βιοτεχνική Περιοχή Λάρνακας (Κατηγορίας Β)	2,7
25	Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων Λάρνακας	47,0

ΣΥΝΟΛΑ

Ειδική Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Α	24,6 Ha
Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Β	169,6 Ha
Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Γ	15,0 Ha
Κυβερνητική Βιομηχανική Περιοχή	83,4 Ha
Ελεύθερη Κυβερνητική Βιομηχανική Περιοχή Κατηγορίας Β	50,6 Ha
Μεικτή Ζώνη	36,1 Ha
Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων	47,0 Ha
Βιοτεχνική Ζώνη Κατηγορίας Β	91,5 Ha
Βιοτεχνική Περιοχή Κατηγορίας Β	2,7 Ha

* Όπου Ha είναι τα εκτάρια και 1 εκτάριο ισούται με 10.000 τετραγωνικά μέτρα.

5.10 Τουριστική Ανάπτυξη



Ο τομέας του τουρισμού αναμφισβήτητα αποτελεί μια από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας. Η Λάρνακα κατατάσσεται πέμπτη μετά την Πάφο, την Αγία Νάπα, τη Λεμεσό και το Παραλίμνι σε δυναμικότητα κλινών σε Ξενοδοχεία και Τουριστικά Καταλύματα. Η σύνθεση του ξενοδοχειακού προϊόντος της Λάρνακας διαφέρει από άλλες περιοχές στο ότι στη Λάρνακα, η αναλογία κλινών σε χαμηλότερης τάξης/κατηγορίας τουριστικά καταλύματα είναι μεγαλύτερη από άλλες παραλιακές περιοχές.

Κατά την περίοδο 1995-2002 παρατηρήθηκε μικρή μείωση του αριθμού των τουριστικών κλινών στην περιοχή της Λάρνακας για τους ακόλουθους λόγους:

(α) Η έλλειψη επαρκών εμπλουτιστικών έργων υποδομής για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και υποστήριξη του τουρισμού, καθώς επίσης και η έλλειψη παρεμφερών τουριστικών έργων, υπηρεσιών πολιτισμού και αναπτύξεων πολλαπλού ψυχαγωγικού χαρακτήρα για τη διαφοροποίηση και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος.

(β) Η καθυστέρηση στη λήψη επαρκών μέτρων αναβάθμισης του περιβάλλοντος της παραλιακής περιοχής του κόλπου Λάρνακας.

(γ) Η ύπαρξη του Διυλιστηρίου και των Πετρελαιοδεξαμενών στην παραλιακή περιοχή του κόλπου της Λάρνακας.

(δ) Το γεγονός του μεγάλου αριθμού οικιστικών παρατουριστικών καταλυμάτων που παρατηρήθηκε στην περιοχή του Σχεδίου, το οποίο επηρέασε ποιοτικά το σύνολο του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος και δημιούργησε αθέμιτο συναγωνισμό προς τις εγκριμένες υφιστάμενες τουριστικές μονάδες.

(ε) Η ύπαρξη σε μεγάλο ποσοστό χαμηλής τάξης/κατηγορίας τουριστικών

καταλυμάτων.

(στ) Η έλλειψη/απουσία εξειδικευμένων μορφών τουριστικής ανάπτυξης και η εποχικότητα.

Στόχοι του Τοπικού Σχεδίου

(α) Η ένταξη της τουριστικής ανάπτυξης στον ενιαίο αναπτυξιακό προγραμματισμό του ευρύτερου αστικού συγκροτήματος, με έμφαση στη λειτουργικότητα, στη μεταξύ τους συνεργασία και στη διαφύλαξη της φυσιογνωμίας του τοπικού χαρακτήρα και της σχετικής αυτάρκειας κάθε επιμέρους περιοχής. Το παραλιακό μέτωπο της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας θα διασφαλίζεται κατά κύριο λόγο για σκοπούς τουριστικής ανάπτυξης, παραθεριστικής κατοικίας και για διευκολύνσεις αναψυχής/ψυχαγωγίας, θαλάσσιου αθλητισμού κ.ο.κ.

(β) Ο έλεγχος και η ρύθμιση της έντασης της τουριστικής ανάπτυξης και του ρυθμού ανέγερσης νέων κτινών και η ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος.

(γ) Η συγκέντρωση και ενοποίηση της τουριστικής ανάπτυξης για τη μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας της υποδομής και των υπηρεσιών αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος.

(δ) Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος και ο ενεργός αναπροσανατολισμός της ανάπτυξης (εναλλακτικές μορφές τουρισμού, παρεμφερείς υπηρεσίες κ.λ.π.), με στόχο τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και τον εμπλουτισμό της ποικιλίας της προσφοράς.

(ε) Η προστασία χαρακτηριστικών στοιχείων και ευαίσθητων περιοχών φυσικής, κοινωνικής, ιστορικής και πολιτιστικής σημασίας, η διαφύλαξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και η διαχείριση των παραλιών, του θαλάσσιου νερού και του φυσικού περιβάλλοντος γενικότερα, ως βασικών συστατικών της αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης.

(στ) Η απομάκρυνση των ασυμβίβαστων χρήσεων γης από τις τουριστικές περιοχές και η συσχέτιση της εμπορικής ανάπτυξης με την τουριστική, με τρόπο ώστε αυτή να είναι καταφανώς βοηθητική της τουριστικής και να μην ανταγωνίζεται τις καθορισμένες εμπορικές περιοχές του Σχεδίου.

(ζ) Η ορθή συνύπαρξη της κατοικίας (μόνιμης και παραθεριστικής) και των χρήσεων αναψυχής/ψυχαγωγίας, με την καθαρά τουριστική ανάπτυξη (ξενοδοχεία και άλλα τουριστικά καταλύματα) σε μια αρμονική σχέση.

(η) Η διαχείριση της διαμπερούς τροχαίας κυκλοφορίας που διέρχεται μέσα από τουριστικές περιοχές, με ιδιαίτερη έμφαση στον παραλιακό δρόμο Λάρνακας-Δεκέλειας, ο οποίος θα πρέπει εκτός των άλλων να αναβαθμιστεί περιβαλλοντικά, με πεζόδρομο/ποδηλατόδρομο, με κατάλληλα εξωραϊστικά έργα και τοπιοτεχνήσεις των ελεύθερων χώρων εκατέρωθεν του δρόμου.

(θ) Η εξασφάλιση ικανοποιητικής προσπέλασης του κοινού προς τη θάλασσα, η

δημιουργία επαρκών και κατάλληλα χωροθετημένων και διαμορφωμένων χώρων στάθμευσης και η δημιουργία συνθηκών για άνετη και ασφαλή διακίνηση των πεζών και ποδηλατιστών, στην παραλιακή ζώνη του Σχεδίου.

(ι) Ο εξωραϊσμός με τοπιοτεχνήσεις και δενδροφυτεύσεις της περιμέτρου της περιοχής των Διυλιστηρίων και των Πετρελαιοδεξαμενών, που βρίσκονται στην παραλιακή περιοχή μεταξύ Λάρνακας και Δεκέλειας.

Περιοχές Τουριστικής Ανάπτυξης

Το απόθεμα γης που διαθέτει η περιοχή του Τοπικού Σχεδίου για τουριστική ανάπτυξη, θεωρείται επαρκές για να καλύψει τις αναμενόμενες ανάγκες μέχρι το έτος 2012, οι οποίες υπολογίστηκαν με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής, αλλά και την ισόρροπη κατανομή της τουριστικής ανάπτυξης ανάμεσα στις ευρύτερες περιφέρειες της Κύπρου.

Στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου έχουν καθοριστεί Ζώνες στις οποίες θα χωροθετείται η τουριστική ανάπτυξη σε συνδυασμό με άλλες επιτρεπόμενες αναπτύξεις, σύμφωνα με την χωροθετική πολιτική.

Οι τουριστικές ζώνες καθορίζονται με τον κωδικό T.



*Τουριστική Ζώνη στο Κέντρο της Λάρνακας.

Τουριστική ανάπτυξη, Αστικά Μικρά Ξενοδοχεία με χαρακτήρα επιτρέπονται στις περιοχές που δείχνονται στο Σχέδιο με Αρ. 6. Βασική επιδίωξη είναι η αναζωογόνηση του Αστικού Πυρήνα, εξυπηρετώντας μια ιδιαίτερη κατηγορία επισκεπτών με ενδιαφέροντα

επαγγελματικής, εμπορικής, κοινωνικής ή πολιτιστικής φύσης.

Χωροθετική Τουριστική Πολιτική



*

Βασική αρχή της χωροθετικής τουριστικής πολιτικής είναι ο έλεγχος και η ρύθμιση της τουριστικής χρήσης και ανάπτυξης εντός και εκτός των Τουριστικών Ζωνών, με βάση την Ειδική Τουριστική Πολιτική, όπως αυτή εκφράζεται στις εκάστοτε αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου για ρύθμιση της ξενοδοχειακής ανάπτυξης. Η συγκροτημένη και ιεραρχημένη αυτή πολιτική θα ισχύει αντίστοιχα στις Τουριστικές Ζώνες, στις περιοχές Αστικών Ξενοδοχείων και στις άλλες περιοχές όπου είναι δυνατό να επιτραπεί κατ' εξαίρεση τουριστική ανάπτυξη.

Εστιατόρια/Κέντρα Αναψυχής



Σε Τουριστικές Ζώνες είναι δυνατό να επιτρέπονται κέντρα αναψυχής/εστιατόρια κάτω από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Η ανάπτυξη βρίσκεται μέσα σε Ζώνη όπου επιτρέπονται τέτοιες

διευκολύνσεις (Τουριστικές Ζώνες Τε).

(β) Όπου η ανάπτυξη κρίνεται ότι εξυπηρετεί, τις ανάγκες λειτουργίας της Τουριστικής Ζώνης και δεν δημιουργείται υπερσυγκέντρωση τέτοιων αναπτύξεων σε συγκεκριμένη περιοχή σε βαθμό που να επηρεάζει τις ανέσεις της, δεδομένου ότι στόχος είναι η διαφύλαξη των ανέσεων και της ποιότητας του περιβάλλοντος για την πρωταρχική χρήση του χώρου. Η παρούσα πρόνοια θα εφαρμόζεται με μεγάλη προσοχή ιδιαίτερα σε περίπτωση υπερσυγκέντρωσης χρήσεων που δημιουργούν αυξημένη οχληρία, όπως οι discothèques, οι μπυραρίες, τα σφαιριστήρια, τα καταστήματα έτοιμων φαγητών κ.ο.κ. και θα λαμβάνονται πολύ σοβαρά υπόψη παράμετροι όπως η ηχορύπανση, η αύξηση της τροχαίας κυκλοφορίας και επίσης οι οποιεσδήποτε αρνητικές κοινωνικές συνθήκες που δημιουργούνται.

(γ) Στις περιπτώσεις όπου αυτή συμπληρώνει υφιστάμενες περιοχές ή άξονες με παρόμοιες διευκολύνσεις, ανεξάρτητα από το βαθμό υπερσυγκέντρωσής τους.

Σε περιπτώσεις περιοχών όπου έχουν καθοριστεί Ζώνες Τε ή όπου υπάρχουν υφιστάμενες περιοχές ή άξονες με παρόμοιες διευκολύνσεις, κέντρα αναψυχής/εστιατόρια θα επιτρέπονται μόνο σε αυτές τις Ζώνες, περιοχές ή άξονες, εκτός σε περιπτώσεις που αυτά αποτελούν μέρος οργανωμένων αναπτύξεων όπου μια τέτοια χρήση, με τη μορφή μικρού μπαρ, καφενείου, κτλ. συνδέεται με πισίνα ή άλλους υπαίθριους χώρους και είναι σαφώς βοηθητική και χωροδομικά και λειτουργικά αναπόσπαστο μέρος της πρωταρχικής χρήσης.

5.11 Εκπαίδευση



*Παγκύπριο Λύκειο Λάρνακας.

Προβλήματα, Στόχοι και Προτάσεις του Σχεδίου

Ο τομέας της εκπαίδευσης αποτελεί ουσιώδη συνεκτικό παράγοντα της πολιτιστικής, πολιτισμικής, κοινοτικής και κοινωνικής ζωής της πόλης. Πέρα από το γεγονός αυτό, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα ως χώροι, εγκαταστάσεις και επίκεντρα δραστηριότητας αποτελούν στοιχεία πολεοδομικής οργάνωσης κεφαλαιώδους σημασίας, δεδομένου ότι επηρεάζουν σημαντικά το βαθμό επιτυχίας της οργάνωσης οποιασδήποτε αστικής περιοχής και της πόλης ως συνόλου.

Παρά την ύπαρξη σημαντικών θετικών εξελίξεων κατά την τελευταία πενταετία, στον τομέα της εκπαίδευσης εξακολουθούν να αντιμετωπίζονται από πολεοδομική άποψη κυρίως τα ακόλουθα προβλήματα:

- (α) Τα υφιστάμενα σχολεία και κυρίως τα σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, δεν κατανέμονται ισόρροπα στον αστικό ιστό, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι αναγκαστικές διακινήσεις με ιδιωτικά οχήματα και να επιβαρύνεται το κυκλοφοριακό δίκτυο.
- (β) Η κατανομή του πληθυσμού στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου προκαλεί τη μη ισόρροπη κατανομή μαθητών σε σχολεία όλων των βαθμίδων. Παρουσιάζεται συνεπώς το φαινόμενο ταυτόχρονης ύπαρξης σχολείων που υπολειπόμενα λειτουργούν, ενώ άλλα λειτουργούν πέραν της προγραμματισμένης τους δυναμικότητας.
- (γ) Η μη εφαρμογή γενικών και ομοιόμορφων προτύπων στην παροχή κτιριακών εγκαταστάσεων και υπαίθριων χώρων σε σχολεία της κάθε εκπαιδευτικής βαθμίδας.
- (δ) Η ανεπάρκεια των χώρων που διατίθενται για άθληση, παιχνίδι και ξεκούραση των μαθητών, ιδίως στα παλαιότερα σχολεία των κεντρικότερων αστικών περιοχών.
- (ε) Η μέχρι πρόσφατα απουσία ολοκληρωμένης και συνεπούς πολιτικής για τη χωροθέτηση σχολείων διαφόρων βαθμίδων.

Οι γενικοί στόχοι του Τοπικού Σχεδίου

- (α) Ο καθορισμός και η εφαρμογή ενιαίας πολιτικής για τη χωροθέτηση σχολείων διαφόρων βαθμίδων.
- (β) Η έγκαιρη διασφάλιση της γης η οποία είναι αναγκαία για νέα σχολεία, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η ανέγερση νέων σχολικών κτιρίων με βάση ολοκληρωμένο πρόγραμμα που να συναρτάται με την αναμενόμενη κατανομή του αστικού πληθυσμού.
- (γ) Η εφαρμογή καθορισμένων σύγχρονων και ενιαίων προτύπων σε σχέση με απαιτούμενους χώρους και παρεχόμενες διευκολύνσεις για σχολεία διαφόρων βαθμίδων.

(δ) Η υιοθέτηση ευέλικτων λύσεων σε σχέση με τα σχολεία, ώστε να διασφαλίζεται η μέγιστη δυνατότητα προσαρμογής στις μεταβαλλόμενες ανάγκες.

Τα πρόσθετα σχολεία μέσης και δημοτικής εκπαίδευσης που θα πρέπει να ανεγερθούν μέχρι το έτος 2012 ή και μεταγενέστερα, για κάλυψη των αναμενόμενων αναγκών της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, φαίνονται στα Σχέδια Χρήσεων Γης και Πολεοδομικών Ζωνών. Ο υπολογισμός του αριθμού και η κατανομή των πιο πάνω σχολείων στην περιοχή του Σχεδίου βασίστηκαν στους ακόλουθους παράγοντες:

(α) Στα υφιστάμενα προβλήματα και στους στόχους του Τοπικού Σχεδίου αναφορικά με τον τομέα της εκπαίδευσης.

(β) Στον αναμενόμενο πληθυσμό και την προβλεπόμενη κατανομή του στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου μέχρι το έτος 2012.

(γ) Σε κριτήρια και τους περιορισμούς που σχετίζονται με τις επιθυμητές αποστάσεις διακίνησης των μαθητών από το σπίτι στο σχολείο.

(δ) Στα πρότυπα που καθορίζονται στο Παράρτημα Δ του Σχεδίου.

Η γη που θεωρείται αναγκαία για ανέγερση των πιο πάνω σχολείων, θα πρέπει να διαφυλαχθεί και διασφαλισθεί έγκαιρα και ανάλογα με τον κρατικό προγραμματισμό ανέγερσης των σχολείων.

Κριτήρια Χωροθέτησης



*Δημοτικό Σχολείο Σωτήρος Λάρνακας.

Τα εκπαιδευτικά ιδρύματα όλων των τύπων και βαθμίδων πρέπει κατά κανόνα να χωροθετούνται μέσα στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις.

5.12 Υγεία και Κοινωνική Μέριμνα



*Γενικό Νοσοκομείο Λάρνακας.

Ο τομέας της υγείας βρίσκεται αυτή την περίοδο σε μεταβατικό στάδιο προγραμματισμού και επαναξιολόγησης, με στόχο την αναδιοργάνωση του συνόλου του συστήματος πάνω σε νέα βάση, προσανατολισμένη στα σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα, με την εισαγωγή του Εθνικού Σχεδίου Υγείας. Για το λόγο αυτό, η σχετική πολιτική του Τοπικού Σχεδίου θα συνεχίσει να εφαρμόζεται, νοουμένου ότι θα ισχύει το υφιστάμενο σύστημα παροχής υπηρεσιών υγείας ή στο βαθμό που αυτή δεν θα είναι ασύμβατη με το νέο σύστημα που θα υιοθετηθεί κατά την περίοδο ισχύος του Τοπικού Σχεδίου. Σε περίπτωση κατά την οποία η αναθεώρηση της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής θα δημιουργήσει νέα δεδομένα, οι σχετικές πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου θα υπόκεινται σε ανάλογη τροποποίηση.

Με τη λειτουργία του Νέου Νοσοκομείου, στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου δεν παρουσιάζεται πρόβλημα στην παροχή εξειδικευμένης νοσοκομειακής περίθαλψης. Η παροχή πρωτοβάθμιας δημόσιας ιατρικής περίθαλψης σε τοπικό επίπεδο χρειάζεται ουσιαστική βελτίωση. Στο παρόν στάδιο, για ικανοποίηση των καθημερινών αναγκών του πληθυσμού λειτουργεί ένα Τοπικό Ιατρικό Κέντρο σε μόνιμη βάση στην Αραδίππου καθώς επίσης και ο χώρος του παλιού Νοσοκομείου Λάρνακας στην περιοχή του Δήμου Λάρνακας. Παράλληλα λειτουργούν Κοινοτικά Ιατρεία στα Λειβάδια, Τσιακκιλλερό, Κόκκινες, Αγίους Ανάργυρους, Δρομολαξιά και Μενεού. Πέραν της παροχής δημόσιας ιατρικής περίθαλψης, σχετικές υπηρεσίες παρέχονται όπως είναι γνωστό και από τον ιδιωτικό τομέα (ιατρεία και κλινικές). Η κατανομή των ιατρείων και των κλινικών δεν σχετίζεται απόλυτα με την κατανομή του πληθυσμού και παρατηρείται υπερσυγκέντρωση αυτού του είδους υπηρεσιών στο Αστικό Κέντρο.

Η ιατρική περίθαλψη στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου θα παρέχεται τόσο από τον ιδιωτικό όσο και από το δημόσιο τομέα. Τα Τοπικά Ιατρικά Κέντρα θα πρέπει να κατανομηθούν ισόρροπα στην περιοχή του Σχεδίου, ενώ τα ιδιωτικά ιατρεία και οι κλινικές θα χωροθετούνται σε καθορισμένες περιοχές με στόχο τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση του τοπικού πληθυσμού. Η χωροθέτηση των Τοπικών Κέντρων Υγείας θα πρέπει να γίνεται με τρόπο που να διασφαλίζεται η άμεση σχέση με τον εξυπηρετούμενο πληθυσμό και τις περιοχές κατοικίας, το δευτερεύον οδικό δίκτυο, το δίκτυο κεντρικών λειτουργιών και δημόσιων συγκοινωνιών, τα πάρκα και άλλους ελεύθερους χώρους πρασίνου.

Παράλληλα, με τις διάφορες εξελίξεις στον τομέα, δημιουργούνται τάσεις για λειτουργία ολοκληρωμένων και εξειδικευμένων ιατρικών και ερευνητικών κέντρων.

Στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου και ανάλογα με τις εξελίξεις θα πρέπει να δημιουργηθούν μέχρι το έτος 2012, πρόσθετα Τοπικά Ιατρικά Κέντρα τα οποία θα οροθετηθούν ισόρροπα στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου.

Στο Τοπικό Σχέδιο οι νέες τάσεις στον τομέα ενσωματώνονται με τον καθορισμό χωροθετικής πολιτικής για εξειδικευμένες κλινικές και ιατρικά κέντρα υψηλών προδιαγραφών, όπως περιγράφεται στο Κεφάλαιο 22.

Χωροθετική Πολιτική για Ιδιωτικές Κλινικές

Ιδιωτικές κλινικές, διαγνωστικά κέντρα και πολυκλινικές θα επιτρέπονται σε περιοχές που γειτνιάζουν και εντάσσονται λειτουργικά στο σύστημα κεντρικών λειτουργιών (Αστικό Εμπορικό Κέντρο, Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο και Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας I, II και IV). Η Πολεοδομική Αρχή εντούτοις, θα εξετάζει κατ' αξία αιτήσεις για τις ανωτέρω λειτουργίες και σε περιοχές άλλες από τις πιο πάνω, εφόσον αυτές αφορούν κλινικές μιας ειδικότητας, με μέγιστο αριθμό κλινών τις 15 και αφού λάβει σοβαρά υπόψη τις ενδεχόμενες επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής στις περιοχές στις οποίες προτείνεται η ανάπτυξη.

Ιδιωτικές κλινικές, πολυκλινικές κ.ο.κ., είναι επίσης δυνατό να χωροθετούνται σε τεμάχια που εμπίπτουν σε περιοχές κατοικίας κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας, καθώς και σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας III υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (α) Το τεμάχιο θα έχει εμβαδόν τουλάχιστον 1000 τ.μ.,
- (β) Η πρόσβαση στην ανάπτυξη δεν θα δημιουργεί προβλήματα κυκλοφοριακής ασφάλειας κατά μήκος του δρόμου πρωταρχικής σημασίας,
- (γ) Η ανάπτυξη δεν θα επηρεάζει δυσμενώς τις ανέσεις και το οδικό δίκτυο της παρακείμενης οικιστικής περιοχής.

(δ) Ο αριθμός των χώρων στάθμευσης που απαιτείται με βάση το Παράρτημα Γ θα αυξάνεται κατά 30%.

(ε) Η οικοδομή θα απέχει τουλάχιστον 5 μέτρα από τα όρια του τεμαχίου.

(στ) Θα δημιουργούνται υψηλής ποιότητας τοπιοτεχνημένοι χώροι πρασίνου.

Μεγαλύτερης κλίμακας ιδιωτικές κλινικές, εξειδικευμένα ιατρικά και διαγνωστικά κέντρα, κέντρα ιατρικής έρευνας, καθώς και ειδικοί τύποι κλινικών (ψυχικής αποκατάστασης, κέντρα αποτοξίνωσης, κ.ο.κ.), είναι δυνατό να χωροθετούνται στις Περιοχές Εξειδικευμένων Αναπτύξεων.

Ειδικοί τύποι κλινικών είναι δυνατό να χωροθετηθούν και εκτός του Ορίου Ανάπτυξης, πέραν των περιοχών που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο (κέντρα αποτοξίνωσης, ψυχικής αποκατάστασης, κ.ο.κ.) νοουμένου ότι, θα διασφαλίζονται αποδεκτές συνθήκες πρόσβασης και ποιότητας περιβάλλοντος και δεν θα δημιουργούνται αρνητικές προϋποθέσεις για ενδεχόμενες μελλοντικές επεκτάσεις άλλων αστικών λειτουργιών.

Χωροθετική Πολιτική για Ιδιωτικά Ιατρεία

Τα ιδιωτικά ιατρεία μικρής κλίμακας θεωρούνται ως αναπόσπαστο στοιχείο οργάνωσης και εξυπηρέτησης επιμέρους αστικών περιοχών. Για τον λόγο αυτό, ιδιωτικά ιατρεία μπορούν να επιτρέπονται στις περιοχές που περιγράφονται στην παράγραφο πιο πάνω, σε Τοπικά Εμπορικά Κέντρα και Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας ΙΙΙ, καθώς και σε περιοχές κατοικίας. Σε περιοχές κατοικίας το μέγιστο εμβαδόν θα είναι της τάξης των 100 τ.μ.

Ιδιωτικά Ιατρεία είναι δυνατό να χωροθετούνται σε τεμάχια που εμπίπτουν σε περιοχές κατοικίας κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας, με μέγιστο εμβαδόν της τάξης των 200 τ.μ., υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Η πρόσβαση στην ανάπτυξη δεν θα δημιουργεί συνθήκες κυκλοφοριακής ανασφάλειας κατά μήκος του δρόμου πρωταρχικής σημασίας.

(β) Η ανάπτυξη δεν θα επηρεάζει δυσμενώς τις ανέσεις και το οδικό δίκτυο της παρακείμενης οικιστικής περιοχής.

(γ) Ο αριθμός των χώρων στάθμευσης που απαιτείται με βάση το Παράρτημα Γ θα αυξάνεται κατά 30%.

(δ) Η οικοδομή θα απέχει τουλάχιστον 5 μέτρα από τα όρια του τεμαχίου.

(ε) Θα δημιουργούνται υψηλής ποιότητας τοπιοτεχνημένος χώρος πρασίνου.

Ιδιωτικά ιατρεία με εμβαδόν μεγαλύτερο των 200 τ.μ., είναι δυνατό να χωροθετούνται σε τεμάχια που εμπίπτουν σε περιοχές κατοικίας κατά μήκος δρόμων πρωταρχικής σημασίας.

Βασικές Προϋποθέσεις για Χωροθέτηση Ιδιωτικών Κλινικών

Κατά την εξέταση σχετικών αιτήσεων, η Πολεοδομική Αρχή θα αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη διασφάλιση ικανοποιητικών χώρων στάθμευσης για τους επισκέπτες των ιατρείων, έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται η πρωτεύουσα χρήση των συγκεκριμένων περιοχών κυρίως η οικιστική. Νοείται ότι η Πολεοδομική Αρχή θα λαμβάνει σοβαρά υπόψη τις χωροθετικές και άλλες παραμέτρους που καθορίζονται στον περί Ιδιωτικών Νοσηλευτηρίων Νόμου του 2001.

5.13 Περιβάλλον



Το Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας αποτελεί το μόνο θεσμικό πλαίσιο που αναφέρεται κατά ολοκληρωμένο και συστηματικό τρόπο στην προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος στην ευρύτερη περιοχή της Λάρνακας.

Το περιβάλλον επηρεάζει καθοριστικά την ποιότητα ζωής και την ευημερία του αστικού πληθυσμού και γι' αυτό το λόγο αποδίδεται ιδιαίτερα μεγάλη σημασία στη διασφάλιση της ποιότητας του.

Η ποιότητα του περιβάλλοντος συναρτάται άμεσα με τις επιλογές που γίνονται στο επίπεδο της οργάνωσης του χώρου και επηρεάζει καθοριστικά, την ποιότητα ζωής του αστικού πληθυσμού. Πολλές πτυχές του πολεοδομικού προγραμματισμού της ανάπτυξης, συμβάλλουν άμεσα και έμμεσα στη διαμόρφωση της ποιότητας του περιβάλλοντος τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Η έκταση και η ένταση χρήσης των περιοχών ανάπτυξης, ο τρόπος οργάνωσης των επιμέρους αστικών περιοχών, η κυκλοφοριακή πολιτική, η χωροθέτηση κεντρικών και μεγάλης σημασίας αστικών λειτουργιών και χρήσεων κ.λ.π. αποτελούν μερικούς

από τους τομείς ανάπτυξης που καθορίζουν σε τελευταία ανάλυση την ποιότητα ζωής του σημερινού, αλλά και του μελλοντικού αστικού πληθυσμού. Σύμφωνα με τις διεθνείς τάσεις, γνώμονας των πιο πάνω επιλογών καθίσταται η λελογισμένη ανάπτυξη στα πλαίσια της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης, η χρησιμοποίηση δηλαδή των φυσικών πόρων με μέτρο ώστε να συνεχίσουν να προσφέρονται για τις επόμενες γενιές. Μέσα στο πλαίσιο αυτό η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης καθώς και οι επιμέρους πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου, δημιουργούν συνθήκες και προϋποθέσεις που είναι καθοριστικές για την ποιότητα και διαχείριση του περιβάλλοντος.

Τα σημαντικότερα προβλήματα και ελλείψεις που αντιμετωπίζονται στον τομέα αυτό στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, σε σχέση με τα θέματα που αναφέρθηκαν πιο πάνω είναι τα ακόλουθα:

- (α) Η μη αποτελεσματική προστασία ορισμένων χαρακτηριστικών τοπογραφικών ιδιομορφιών ή περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών του Σχεδίου.
- (β) Η σταδιακή υποβάθμιση ορισμένων αξιόλογων τμημάτων του αστικού ιστού, λόγω απουσίας εξειδικευμένου και λεπτομερούς σχεδιασμού τους με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους.
- (γ) Η μη διάθεση ικανοποιητικών πόρων από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα για τη διαμόρφωση, τοπιοτέχνηση ή και για τη συντήρηση και διαχείριση διαθέσιμων ελεύθερων χώρων ή χώρων πρασίνου που παραχωρήθηκαν στο δημόσιο, κατά το διαχωρισμό γης σε οικόπεδα ή από άλλη ανάπτυξη.

Ενόψει των προβλημάτων που έχει διαπιστωθεί πως συνεχίζουν να υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή Λάρνακας, οι πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου έχουν βασικά τους ακόλουθους στόχους:

- (α) Τη μείωση της συνολικής ρύπανσης που δημιουργείται στα αστικά κέντρα, με τη δημιουργία ενός ιεραρχημένου δικτύου ελεύθερων χώρων πρασίνου και την αποφυγή της άστοχης επιβάρυνσης του περιβάλλοντος από πρόωρες και διάσπαρτες αστικές αναπτύξεις.
- (β) Την προστασία και την αναβάθμιση της ποιότητας και την ποσοτική ενίσχυση σημαντικών στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος, προς όφελος του συνόλου του σημερινού και μελλοντικού αστικού πληθυσμού.
- (γ) Τη διασφάλιση χώρων που να είναι ικανοποιητικοί από άποψη μεγέθους, χωροθέτησης και ποιότητας περιβάλλοντος και τη δημιουργία διευκολύνσεων για παθητική και ενεργό ψυχαγωγία/αναψυχή.
- (δ) Την παροχή στο κοινό ποικιλίας τύπων ελεύθερων χώρων και διευκολύνσεων που θα κατανέμονται ισόρροπα σε επιμέρους τμήματα της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας.
- (ε) Την ουσιαστική αναβάθμιση και τον εμπλουτισμό των ευκαιριών για αναψυχή/ψυχαγωγία στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου.

(στ) Τον περιορισμό ή ακόμη και τον αποκλεισμό οχληρών τύπων διευκολύνσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας μέσα σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές.

Το Φυσικό Περιβάλλον

Η σημασία της διαφύλαξης των λιγιστών και γι'αυτό πολύ σημαντικών στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου, αναγνωρίζεται πλήρως και κατοχυρώνεται μέσα από τις πρόνοιες του.

Τέτοια αξιόλογα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος (π.χ. τοπογραφικά ή γεωμορφολογικά στοιχεία, ποταμοί, περιοχές με ιδιάζοντα οικοσυστήματα, κ.ο.κ.) θα προστατεύονται έναντι των επιπτώσεων από μελλοντική ανάπτυξη και θα διαφυλάσσονται προς όφελος του πληθυσμού της περιοχής του Σχεδίου. Σε περιπτώσεις υλοποίησης έργων τα οποία θεωρούνται απαραίτητα για την ορθολογική λειτουργία του συνόλου της πόλης, θα λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για τον περιορισμό των αναπόφευκτων επιπτώσεων πάνω στο φυσικό περιβάλλον. Στα μέτρα αυτά είναι δυνατό να περιλαμβάνεται και η αποκατάσταση όσων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος επηρεάζονται αναπόφευκτα, στο βαθμό βέβαια που κάτι τέτοιο είναι εφικτό.

Με στόχο τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος για όλες τις αναπτύξεις που εντάσσονται στο σύστημα Περιβαλλοντικών Μελετών για την επιμέτρηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, θα πρέπει να προηγείται διεξαγωγή τέτοιων μελετών πριν την έκδοση των αναγκαίων Πολεοδομικών Αδειών. Τόσο η Πολεοδομική Αρχή όσο και οι οικείες Τοπικές Αρχές θα καταβάλλουν ιδιαίτερη προσπάθεια για τη μείωση όλων των μορφών ρύπανσης του περιβάλλοντος, μέσω των μηχανισμών ελέγχου της ανάπτυξης και της επιβολής των αναγκαίων όρων σε Πολεοδομικές Άδειες. Σαν τέτοιες μορφές ρύπανσης αναφέρονται οι ακόλουθες:

(α) Τα βιομηχανικά και στερεά απόβλητα.

(β) Η ρύπανση που προκαλείται από μηχανήματα θραύσης σκύρων και λατομικών υλικών.

119

(γ) Η απόρριψη σκυβάλων και λυμάτων σε ακατάλληλες και μη καθορισμένες περιοχές.

(δ) Ο θόρυβος και η οχληρία από εργαστήρια και άλλες δραστηριότητες, ιδιαίτερα σε περιοχές κατοικίας.

(ε) Η ρύπανση της ατμόσφαιρας από εκπομπές εργοστασίων.

(στ) Η ρύπανση της θάλασσας ή της ακτής από αγκυροβολημένα ή διερχόμενα σκάφη.

(ζ) Η αισθητική ρύπανση οποιασδήποτε προέλευσης.

Ελεύθεροι Χώροι Πρασίνου

Στο Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας προνοείται η σταδιακή συγκρότηση ενός οργανωμένου και ιεραρχημένου συστήματος αλληλοσυνδεδεμένων ελεύθερων χώρων πρασίνου διαφόρων μεγεθών και τύπων που θα καλύπτει το σύνολο της περιοχής του Σχεδίου, θα προσφέρει ποικιλία ευκαιριών για ξεκούραση, ψυχαγωγία και αναψυχή και θα συμβάλει στην αναβάθμιση και εμπλουτισμό του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στα όρια του αστικού συγκροτήματος της ευρύτερης περιοχής Λάρνακας. Το σύστημα αυτό στοχεύει, εκτός των άλλων, στη διασφάλιση ισορροπίας ανάμεσα σε δομημένες και μη δομημένες επιφάνειες και στη βελτίωση του μικροκλίματος στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου. Η λεπτομερειακή μελέτη των δημόσιων ελεύθερων χώρων (πάρκα, αθλοπαιδιές, κ.ο.κ.) οι οποίοι δεν θα διαμορφώνονται με άλλους μηχανισμούς, θα πρέπει να γίνεται με τη μορφή ειδικών σχεδίων ή στα πλαίσια Σχεδίων Περιοχής που θα περιλαμβάνουν εκτός των άλλων και τα δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων

Τόσο σε τοπική κλίμακα για τη σύνδεση των περιοχών κατοικίας με τις τοπικές κεντρικές λειτουργίες όσο και σε ευρύτερη κλίμακα για τη σύνδεση "περιβαλλοντικών περιοχών" με το Αστικό Εμπορικό Κέντρο, την παραλία, τις κοντινές περιοχές απασχόλησης και άλλες περιοχές δραστηριότητας, προνοείται σύστημα πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, ελεύθερων δημόσιων χώρων πρασίνου, πάρκων κ.λ.π. Σε ορισμένες περιπτώσεις η σύνδεση των ελεύθερων χώρων πρασίνου μεταξύ τους, θα μπορεί να γίνεται και μέσα από δρόμους λιγότερης κυκλοφοριακής σημασίας με την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης και ύφεσης. Στόχος του συστήματος είναι η άνετη διακίνηση πεζών και ποδηλατιστών, προς τις διάφορες αστικές λειτουργίες και δραστηριότητες και η αισθητική βελτίωση της δομής της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου. Επιπλέον θα διασφαλίζονται οπτικοί διάδρομοι με θέα προς τη θάλασσα, την Αλυκή και άλλες περιβαλλοντικά ενδιαφέρουσες περιοχές.

Στο σύνολο της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου θα δοθεί προτεραιότητα στη δημιουργία επαρκών δημόσιων ελεύθερων χώρων, σύμφωνα με τις σχετικές πρόνοιες του Σχεδίου. Οι χώροι αυτοί θα είναι άμεσα συσχετισμένοι με τις περιβαλλοντικές περιοχές, το αστικό κέντρο και την παραλία. Η σημασία των χώρων αυτών είναι πολλαπλή γιατί:

- (α) Παρέχουν ευκαιρίες για ενεργό ή/και παθητική αναψυχή και ψυχαγωγία του τοπικού πληθυσμού.
- (β) Βελτιώνουν αισθητικά το περιβάλλον.
- (γ) Αποτελούν βασικό συνθετικό στοιχείο του χαρακτήρα και της δομής της πόλης.

Η αισθητική σημασία των δημόσιων ελεύθερων χώρων είναι πολύ μεγάλη, γιατί αυτοί βελτιώνουν με ουσιαστικό τρόπο την εικόνα του αστικού συγκροτήματος. Σαν στοιχείο της αστικής δομής, οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι μπορεί να αποτελέσουν:

- (α) Πόλους έλξης και ενδιαφέροντος, όπως στην περίπτωση της παραλίας, της Αλυκής, κ.λ.π.
- (β) Διαχωριστικό στοιχείο ασυμβίβαστων χρήσεων γης, όπως είναι οι δενδροστοιχίες μεταξύ Βιομηχανικών/Κτηνοτροφικών Ζωνών και Περιοχών και των Περιοχών Κατοικίας.
- (γ) Δίκτυο πάρκων, δενδροστοιχιών, χώρων για αθλοπαιδιές κλπ., που να είναι απόλυτα συσχετισμένο με το δίκτυο πεζοδρόμων και τους ελεύθερους χώρους πρασίνου.

Λειτουργικά, οι ελεύθεροι χώροι διακρίνονται σε χώρους ενεργού αναψυχής/ψυχαγωγίας (γήπεδα, παιδότοποι, κολυμβητήρια, κλπ.) και σε χώρους για παθητική αναψυχή/ψυχαγωγία (πάρκα, κλπ.). Συχνά οι δύο λειτουργίες συνυπάρχουν στον ίδιο χώρο.

Το σύστημα ελεύθερων χώρων πρασίνου που προτείνεται στο Τοπικό Σχέδιο περιλαμβάνει εκτός των άλλων και τα ακόλουθα στοιχεία:

- (α) Τα Αστικά Πάρκα που προορίζονται να εξυπηρετήσουν το σύνολο της περιοχής του Σχεδίου αλλά και περιαστικές κοινότητες. Η διαμόρφωση και οι διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας που θα διαθέτουν, εξαρτώνται από τον πληθυσμό που θα εξυπηρετούν και τη μορφή της ψυχαγωγίας (ενεργό ή παθητική) που θα προσφέρουν. Οι χώροι γύρω από τη μεγάλη Αλυκή και τον Τεκκέ που διαθέτουν ένα μοναδικό περιβάλλον και του άλσους της “Ριζοελιάς” που έχει κηρυχθεί ως Εθνικό Δασικό Πάρκο, αποτελούν τους σημαντικότερους στην περιοχή.
- (β) Τα Τοπικά Πάρκα που αποτελούν τους ανοικτούς χώρους πρασίνου που σχετίζονται άμεσα με τις περιοχές κατοικίας στις περιβαλλοντικές περιοχές και κατανέμονται ισόρροπα στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου. Τα Τοπικά Πάρκα αποτελούν τους περιβαλλοντικούς πνεύμονες για το σύνολο της περιοχής του Σχεδίου και θα διαφυλαχθούν με μεγάλη προσοχή. Η γη για τα Τοπικά Πάρκα διασφαλίζεται συνήθως από διαχωρισμούς γης σε οικοπέδα και είναι δυνατό να επαυξηθεί όπου κρίνεται απαραίτητο. Πολιτική του Σχεδίου είναι η μείωση του αριθμού και η αύξηση της επιφάνειας των πάρκων αυτών έτσι ώστε, να είναι δυνατή η οικονομική τους αξιοποίηση/συντήρηση και η ουσιαστική εξυπηρέτηση των αναγκών του τοπικού πληθυσμού. Ο εξοπλισμός και η διαμόρφωση τους πρέπει να είναι κατάλληλα για διάφορες ομάδες ηλικιών και για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- (γ) Τους ιδιωτικούς χώρους πρασίνου που καταλαμβάνουν σημαντική έκταση γης στην περιοχή του Σχεδίου και θα πρέπει, να προστατευθούν από την

πρόωρη και ανεξέλεγκτη αστική ανάπτυξη έτσι ώστε, να συνεχίσουν να αποτελούν στοιχεία εμπλουτισμού του ευρύτερου φυσικού περιβάλλοντος και μέρος του συστήματος ελεύθερων χώρων πρασίνου.

Διαχείριση της Κρατικής Γης

Οι κρατικές ιδιοκτησίες και ιδιαίτερα εκείνες που βρίσκονται στις παρυφές της περιοχής του Σχεδίου ή σε περιοχές, με ιδιαίζουσα τοπογραφία (λόφοι στην περιοχή της Αραδίππου), θα πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά προτεραιότητα για σκοπούς δενδροφύτευσης και δημιουργίας περιαστικών πάρκων. Στις περιπτώσεις αυτές θα καταβάλλεται προσπάθεια όπως η κρατική γη, που έχει σημαντική έκταση, ενοποιείται με ιδιωτικά τεμάχια γης που παρεμβάλλονται ή είναι περικλειστα και δεν έχουν πρόσβαση σε δημόσιο δρόμο. Στόχος της πολιτικής αυτής είναι η έγκαιρη και αποτελεσματική εξασφάλιση και δημιουργία νέων σημαντικής κλίμακας χώρων αστικού πρασίνου, σε περιοχές προς τις οποίες αναμένεται ότι στο μέλλον θα τείνουν να επεκταθούν οι περιοχές ανάπτυξης της Λάρνακας, δεδομένου ότι σύμφωνα με διεθνή πρότυπα οι υφιστάμενοι χώροι αστικού πρασίνου είναι ανεπαρκείς για το σημερινό μέγεθος πληθυσμού της περιοχής του Σχεδίου.

Προστασία από Οχληρές Χρήσεις

Οι απομονωτικές λωρίδες γύρω από Βιομηχανικές και Κτηνοτροφικές Ζώνες και Περιοχές, θα πρέπει να δενδροφυτεύονται και να τοπιοτεχνούνται ώστε να προστατεύονται οι γύρω περιοχές από τις οχληρές αυτές χρήσεις και ταυτόχρονα, να εμπλουτίζεται το πράσινο της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί προς αυτή την κατεύθυνση στην απομονωτική λωρίδα της Κτηνοτροφικής Περιοχής που βρίσκεται νοτιοανατολικά του νέου τμήματος του αυτοκινητόδρομου από τον κυκλοφοριακό κόμβο του Καλού Χωριού προς το Διεθνή Αερολιμένα Λάρνακας, λόγω της γειννίας της Περιοχής αυτής με αρχαιολογικό χώρο και με το πάρκο της Αλυκής.

Τα Διυλιστήρια και οι Πετρελαιοδεξαμενές προκαλούν ορισμένες μορφές ρύπανσης και μειώνουν την ελκυστικότητα της κατεξοχήν Τουριστικής Περιοχής της Λάρνακας. Για απάμβλυνση του προβλήματος και μέχρι να μετακινηθούν θα επιδιωχθεί σταδιακά, στα πλαίσια άσκησης πολεοδομικού ελέγχου, η δημιουργία ζώνης πρασίνου στην περίμετρο των πιο πάνω οχληρών περιοχών καθώς επίσης και η δημιουργία προσβάσεων και δημόσιων χώρων πρασίνου μεταξύ του παραλιακού δρόμου Λάρνακας-Δεκέλειας και της παραλίας.

Αλυκές



Οι Αλυκές καθώς και η άμεσα περιβάλλουσα περιοχή αποτελούν μοναδικό εθνικό περιβαλλοντικό και οικολογικό πλούτο. Η προστασία, διατήρηση, αναβάθμιση και προβολή των οικοσυστημάτων τους, αποτελεί βασικό στόχο του Τοπικού Σχεδίου. Το σύμπλεγμα των Αλυκών της Λάρνακας είναι ένας από τους δύο μοναδικούς υγροβιότοπους που διαθέτει η Κύπρος, που παρουσιάζουν διεθνές ενδιαφέρον, λόγω της μεγάλης οικολογικής τους αξίας. Ο υγροβιότοπος αυτός περιλαμβάνει τις τέσσερις κυρίως λίμνες, την Αλυκή (η μεγάλη λίμνη), την Ορφανή, τη Σορό και τη μικρή λίμνη του Αεροδρομίου, η οποία ήταν τμήμα της Ορφανής και έχει αποκοπεί με την κατασκευή του διαύλου. Ο υγροβιότοπος περιλαμβάνει επίσης τις εκτεταμένες αλοφυτικές βιοκοινωνίες στις παρυφές των λιμνών, καθώς και το δάσος Τεκκέ στα δυτικά και το δάσος στα ανατολικά της Αλυκής. Οι λίμνες παρά το ότι επικοινωνούν μεταξύ τους, εντούτοις παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές από οικολογικής πλευράς. Οι υγροβιότοποι αυτοί είναι γνωστοί για τα υδρόβια πουλιά (φλαμίγκο, γλάροι κλπ). Οι αλοφυτικές βιοκοινωνίες που καταλαμβάνουν εκτεταμένες επίπεδες εκτάσεις (salt flats), νότια και ανατολικά των λιμνών είναι επίσης οικολογικά σημαντικοί βιότοποι.

Το 1997 το Υπουργικό Συμβούλιο ενέκρινε το Πρόγραμμα Προστασίας και Διαχείρισης των Αλυκών Λάρνακας, και στόχος του Προγράμματος είναι η προστασία και διατήρηση του οικοσυστήματος των Αλυκών, η προστασία της περιοχής από κάθε μορφή ρύπανσης και υποβάθμισης του περιβάλλοντος και η λελογισμένη χρήση του χώρου, βασικά για περιβαλλοντική εκπαίδευση.

Το Τοπικό Σχέδιο υιοθετεί τις προτάσεις του Προγράμματος Προστασίας και Διαχείρισης των Αλυκών Λάρνακας που προωθείται για υλοποίηση από το

Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος. Το Πρόγραμμα αυτό θα πρέπει ν' αποτελεί ουσιώδη παράγοντα για οποιεσδήποτε αποφάσεις λαμβάνονται τόσο από την Πολεοδομική Αρχή, όσο και από άλλους δημόσιους φορείς σε σχέση με την ανάπτυξη του συστήματος των Αλυκών Λάρνακας.

Η Κύπρος το 2001 επικύρωσε τη Σύμβαση "Ramsar", Σύμβαση για την προστασία των υδροβιότοπων και η Αλυκή (μεγάλη) έχει περιληφθεί στον κατάλογο Ramsar ως ο 1081ος υδροβιότοπος διεθνούς σημασίας. Σκοπός της Σύμβασης είναι η διατήρηση και η ορθολογική χρήση των υδροβιότοπων, αναγνωρίζοντας τους ως οικοσυστήματα, τα οποία είναι σημαντικά για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας. Επίσης όλες οι λίμνες και ο περιβάλλον χώρος τους, προτείνονται να περιληφθούν στο δίκτυο "Φύση 2000" ("Natura 2000") της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα πλαίσια Ευρωπαϊκής Οδηγίας της για τους οικοτόπους.

Παρυφές Αλυκών

Οι παρυφές του συστήματος των Αλυκών Λάρνακας (περιλαμβανομένων και των Αλυκών που βρίσκονται νοτιοανατολικά του Αερολιμένα Λάρνακας), που ορίζονται ως Ζώνη Δα2 στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών με Αρ. 10 και ως Περιοχή Προστασίας στο Σχέδιο Χρήσης Γης με Αρ. 9, θα πρέπει να προστατευθούν από κάθε είδους ανεπιθύμητη ανάπτυξη ώστε να διατηρηθεί η οικολογική τους ισορροπία. Ο συντελεστής δόμησης των αναπτύξεων στις περιοχές αυτές δεν θα υπερβαίνει το 0,01:1, τόσο για τα ιδιωτικά όσο και για τα κρατικά τεμάχια γης (ανεξάρτητα από τις Γενικές Πρόνοιες Πολιτικής).

Περιοχή Νότια Αεροδρομίου

Η περιοχή που βρίσκεται νότια του Διεθνούς Αερολιμένα Λάρνακας, λόγω της γειτνίασης της μ' αυτόν και με τους σταθμούς επεξεργασίας λυμάτων και αφαλάτωσης και η οποία, εντάσσεται στο ευαίσθητο οικοσύστημα των Αλυκών Λάρνακας αλλά και λόγω της παραλίας που διαθέτει, θα πρέπει να παραμείνει βασικά ως ανοικτός, ελεύθερος χώρος και εμπίπτει στην περιοχή "Φύση 2000".

Άλλες Περιοχές Προστασίας

Στο Τοπικό Σχέδιο προνοείται η δημιουργία λωρίδων προστασίας εκατέρωθεν των αυτοκινητοδρόμων περίξ των 30,00 μ, στις περιοχές των ανισόπεδων κόμβων, στη βορειοδυτική και τη νοτιοδυτική πλευρά του Αερολιμένα καθώς επίσης και η δημιουργία Περιοχών Προστασίας του παλιού υδραγωγείου των Καμάρων, δυο μικρών φραγμάτων, της κοίτης ποταμού Αρχάγγελου στην Αραδίππου και άλλων αργακιών. Οι περιοχές αυτές που ορίζονται ως Ζώνη Δα2 στο Σχέδιο

Πολεοδομικών Ζωνών Αρ. 10 και ως Περιοχές Προστασίας στο Σχέδιο Χρήσης Γης με Αρ. 9, θα προστατευθούν από κάθε είδους ανεπιθύμητη ανάπτυξη. Ο συντελεστής δόμησης στις περιοχές αυτές δεν θα υπερβαίνει το 0,01:1 τόσο για τα ιδιωτικά όσο και για τα κρατικά τεμάχια γης (ανεξάρτητα από τις Γενικές Πρόνοιες Πολιτικής).

Η δημιουργία προσβάσεων και ελεύθερων χώρων πρασίνου στην παραλία, ιδιαίτερα στην περιοχή μεταξύ Λάρνακας και Δεκέλειας, είναι πολύ σημαντική για τη διασφάλιση της εύκολης πρόσβασης του κοινού προς τη θάλασσα και τη διατήρηση της οπτικής επαφής της πόλης με το παραλιακό μέτωπο, την σύνδεση της παραλίας με την λίμνη της Βορόκλινης και της θάλασσας με την λίμνη της Αλυκής (Περιοχή Πιαλέ – Πασιά). Έχει ήδη ετοιμαστεί λεπτομερές σχέδιο προσβάσεων στην παραλιακή περιοχή Βορόκλινης - Πύλας, το οποίο υλοποιείται σταδιακά στα πλαίσια της διαδικασίας Ελέγχου της Ανάπτυξης.

Στην Οικιστική Περιοχή της Δρομολαξιάς και του Μενεού υφίστανται σειρές από κυπαρισσοειδή κατά μήκος δρόμων και περιμετρικά ιδιωτικών τεμαχίων. Η φύτευση αυτή θα πρέπει να διατηρηθεί και να ληφθεί υπόψη σε μελλοντικούς διαχωρισμούς οικοπέδων και άλλες μορφές ανάπτυξης, έτσι ώστε να συνεχίσει ν' αποτελεί συνθετικό στοιχείο του χαρακτήρα και της φυσιογνωμίας της περιοχής. Σε ορισμένες περιπτώσεις τόσο στις περιοχές αυτές όπως και αλλού θα επιδιωχθεί να εφαρμοστούν οι πρόνοιες του άρθρου 39 του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου (Έκδοση Διατάγματος Προστασίας Δένδρων).

Σημαντικές τοπογραφικές ιδιομορφίες, απότομες υψομετρικές αλλαγές, κοίτες χειμάρρων ή αργάκια, λοφογραμμές κ.λ.π. που υπάρχουν στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου θα προστατεύονται με την εξασφάλιση ελεύθερων χώρων πρασίνου κοντά σε αυτές. Στις ανωτέρω περιπτώσεις όπως και σε άλλες περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό, να επιβάλλει κατάλληλους όρους (π.χ. μεγαλύτερες αποστάσεις από τα όρια των τεμαχίων) κατά την έκδοση Πολεοδομικής Άδειας, ώστε να διαφυλάσσεται η ποιότητα του περιβάλλοντος.

Κατά μήκος της κοίτης χειμάρρων ή αργακιών, η Πολεοδομική Αρχή θα απαιτεί για την προστασία της άμεσα εφαιπτόμενης με την κοίτη περιοχής, λωρίδα προστασίας πλάτους τουλάχιστο 3,00 μέτρων. Παράλληλα, μπορεί να ζητήσει όπως η απόσταση των εκατέρωθεν οικοδομών είναι της τάξης των 5,00 μέτρων από την κοίτη και επίσης να αυξήσει την απόσταση των οικοδομών από τα σύνορα των τεμαχίων, ώστε να διασφαλίζεται η φυσική και οπτική επαφή με τους φυσικούς αυτούς σχηματισμούς και να μην παρεμποδίζεται η απορροή των νερών. Νοείται ότι, σε περίπτωση που με την εξασφάλιση του προβλεπόμενου από τις Γενικές Πρόνοιες Πολιτικής ποσοστού πρασίνου δεν επιτυγχάνεται ο ανωτέρω στόχος, η

Πολεοδομική Αρχή θα μπορεί να ζητήσει μεγαλύτερο ή το συνολικό επηρεασμό του υπό ανάπτυξη τεμαχίου.

5.14 Αθλητικές Διευκολύνσεις



*Παλαιό ΓΣΖ (Γυμναστικός Σύλλογος Ζήνων) Λάρνακας

Η βελτίωση του βιοτικού, μορφωτικού και πολιτιστικού επιπέδου του πληθυσμού, όπως και η προοδευτική αύξηση του ενδιαφέροντος του κοινού για τα αλληλένδετα θέματα της υγείας και της άθλησης, αναμένεται ότι θα συνεχίσουν να δημιουργούν έντονη ζήτηση για χώρους και μέσα ενεργητικής άθλησης και για αθλοπαιδιές.

Παράλληλα, οι τάσεις για νέους τύπους αθλητικών εγκαταστάσεων δημιουργούν την ανάγκη καθορισμού χωροθετικής πολιτικής για αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκύπτουν με τη χωροθέτηση των αναπτύξεων αυτών σε οικιστικές περιοχές, ή σε περιοχές εκτός του Ορίου Ανάπτυξης χωρίς την απαραίτητη υποδομή.

Το σύστημα των ελεύθερων χώρων πρασίνου και οι κύριες αθλητικές εγκαταστάσεις του Τοπικού Σχεδίου φαίνονται στα Σχέδια με Αρ. 3 και 9.

Βασικοί Στόχοι

Σε ότι αφορά τον τομέα του αθλητισμού υιοθετούνται οι ακόλουθοι στόχοι:
(α) Η επιλογή χώρων για παροχή οργανωμένων διευκολύνσεων άθλησης από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

(β) Η παροχή κατάλληλων και ικανοποιητικών ευκαιριών για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην προσφορά διευκολύνσεων άθλησης, μέσα από τον καθορισμό των περιοχών όπου θα χωροθετούνται οι διάφοροι τύποι αθλητικών εγκαταστάσεων, ανάλογα με τις λειτουργικές απαιτήσεις του κάθε τύπου.

Οι ελλείψεις στον τομέα των τοπικών αθλητικών διευκολύνσεων αντιμετωπίζονται ήδη από τις Τοπικές Αρχές, σε συνεργασία με τον Κυπριακό Οργανισμό Αθλητισμού, με τη δημιουργία Κοινοτικών Αθλητικών Κέντρων. Στο Τοπικό Σχέδιο καθορίζονται χώροι που κρίνονται χωροθετικά κατάλληλοι για μελλοντική εγκατάσταση τέτοιων διευκολύνσεων.

Επιπλέον υπάρχουν σημαντικές προοπτικές βελτίωσης, των παρεχόμενων διευκολύνσεων με τη χρησιμοποίηση των αθλητικών εγκαταστάσεων σχολείων διαφόρων βαθμίδων από την ευρύτερη τοπική κοινότητα, σε ώρες και περιόδους που τα σχολεία δεν λειτουργούν. Η κατά περίπτωση εκμετάλλευση τέτοιων δυνατοτήτων από τους αρμόδιους εκπαιδευτικούς και κοινοτικούς φορείς θεωρείται απόλυτα αναγκαία. Με την ίδια λογική θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν οι ανάγκες σχολείων μέσης κυρίως εκπαίδευσης για αθλητικές διευκολύνσεις σε γειτονικά κοινοτικά αθλητικά κέντρα, όταν υπάρχει στενότητα διαθέσιμης γης.

Χωροθετική Πολιτική

Οι διευκολύνσεις άθλησης και εκγύμνασης που παρέχονται από τον ιδιωτικό τομέα και που αφορούν συνήθως κλειστούς χώρους (γυμναστήρια, κέντρα υγείας, αθλητικά κέντρα, κ.ο.κ. εξαιρουμένων των μίνι γηπέδων ποδοσφαίρου), μπορούν να χωροθετούνται ανάλογα με την κλίμακα τους, σε όλες τις κατηγορίες περιοχών ή/και αξόνων κεντρικών λειτουργιών (Αστικό, Περιφερειακό και Τοπικά Εμπορικά Κέντρα και Άξονες Δραστηριότητας), καθώς και σε Ζώνες Κατοικίας και Γραφείων.

Σε περιοχές πυρήνων όπου υπάρχει έλλειψη τέτοιων διευκολύνσεων αθλητισμού, είναι δυνατό να επιτραπεί κατ' εξαίρεση ανάπτυξη σε τεμάχια που παρεμβάλλονται μεταξύ και εφάπτονται Αξόνων Δραστηριότητας ή Εμπορικών Κέντρων, νοουμένου ότι δεν διασπάται η συνεχής δόμηση του πυρήνα, με την προϋπόθεση το ποσοστό κάλυψης και ο συντελεστής δόμησης δεν θα υπερβαίνουν το 0,60:1.

5.15 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Οι πολιτιστικές διευκολύνσεις και γενικά η πολιτιστική υποδομή (μουσεία, βιβλιοθήκες, χώροι εκθέσεων, πολιτιστικά κέντρα, κ.ο.κ.), αποτελεί μέρος του ιστού και της λειτουργίας της πόλης. Η προσπάθεια που καταβάλλεται από φορείς

της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για τη δημιουργία τέτοιων διευκολύνσεων, πρέπει να ενθαρρυνθεί και ενισχυθεί από τον Δημόσιο Τομέα μέσα στα πλαίσια ενός συνολικού και ισοζυγισμένου προγραμματισμού για το σύνολο της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου. Για σκοπούς ενθάρρυνσης του ιδιωτικού τομέα για την ανάληψη τέτοιων έργων και πρωτοβουλιών είναι δυνατό να παρασχεθούν οικονομικά κίνητρα (επιχορήγηση, χρηματοδότηση) ή να προωθηθούν, ειδικές συμφωνίες κατά τη μελέτη αιτήσεων για έκδοση Πολεοδομικής Άδειας. Η παροχή οικονομικών κινήτρων πρέπει να προβλέπει συνεργασία/συμμετοχή του δημόσιου τομέα στον καταρτισμό του προγράμματος της σκοπούμενης ανάπτυξης, με τρόπο που να διασφαλίζεται σαφώς η εξυπηρέτηση του ευρύτερου δημόσιου συμφέροντος.

Χωροθετική Πολιτική



Οι πολιτιστικές διευκολύνσεις πρέπει να χωροθετούνται σε χώρους που είναι κεντρικοί, από λειτουργική άποψη κυρίως, σε σχέση με την περιοχή που εξυπηρετούν. Οι κεντρικές πολιτιστικές χρήσεις και ιδιαίτερα εκείνες με σφαίρα επιρροής το σύνολο της περιοχής του Σχεδίου ή ακόμη και ολόκληρου του κρατικού χώρου, θα πρέπει να χωροθετούνται στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, μια και αναμένεται ότι οι χρήσεις αυτές θα συμβάλουν στην ενίσχυση της ακτινοβολίας και της ελκυστικότητας του Κέντρου και της ενιαίας ταυτότητας της Λάρνακας. Αναπτύξεις πολιτιστικής υποδομής που προωθούνται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τον ιδιωτικό τομέα θα πρέπει να χωροθετούνται στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, στο Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο, στους Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας I, II και IV, στα τμήματα των πυρήνων της πόλης και των προαστίων που επιτρέπεται η εμπορική ανάπτυξη και στις Τουριστικές Ζώνες ή στις περιοχές, όπου επιτρέπεται τουριστική ανάπτυξη.

Η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να επιτρέψει τη χωροθέτηση αναπτύξεων πολιτιστικής υποδομής και σε περιοχές άλλες από τις πιο πάνω, στις περιπτώσεις που αυτό δικαιολογείται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ανάπτυξης και του συγκεκριμένου χώρου (π.χ. ανέγερση αμφιθεάτρου), και εφόσον η προτεινόμενη

ανάπτυξη δεν δημιουργεί οποιεσδήποτε δυσμενείς επιπτώσεις στην περιβάλλουσα περιοχή.

Άλλες Πρόνοιες

Κατά την εξέταση αιτήσεων για αναπτύξεις πολιτιστικής υποδομής, η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να καθορίζει το επιτρεπόμενο ύψος και τον αριθμό των ορόφων της ανάπτυξης, με στόχο την κατάλληλη ένταξη της στον χώρο και θα διασφαλίζει την εναρμόνιση της ανάπτυξης με το περιβάλλον, την κλίμακα και τον χαρακτήρα της περιοχής. Ιδιαίτερη έμφαση θα αποδίδεται στη διασφάλιση των ανέσεων γειτονικών ιδιοκτησιών, στην εξασφάλιση επαρκών χώρων στάθμευσης, καθώς και στην άνετη και ασφαλή οδική προσπέλαση προς την ανάπτυξη.

5.16 ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ



Ο τομέας της κτηνοτροφίας θεωρείται σημαντικός τόσο σαν οικονομική δραστηριότητα, όσο και από πλευράς απασχόλησης στα περίχωρα της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου. Οι περιοχές στις οποίες εξακολουθεί αυτός ο τομέας να είναι σημαντικός από πλευράς απασχόλησης και οικονομικής δραστηριότητας είναι εκείνες της Αραδίππου, της Δρομολαξιάς, του Μενεού και των Λειβαδιών.

Διάφορα κτηνοτροφικά υποστατικά ιδιαίτερα στην περιφέρεια της Αραδίππου, κοντά στον αυτοκινητόδρομο προς Αμμόχωστο, προκαλούν σημαντική όχληση και η εισαγωγή ρυθμιστικών μέτρων καθώς επίσης και η εφαρμογή του Ενοποιημένου Σχεδίου για Ανάπτυξη της Κτηνοτροφίας από το Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, θα απαμβλύνουν το πρόβλημα. Βασικός στόχος του Σχεδίου αυτού είναι η μετακίνηση σε κατάλληλες περιοχές υφιστάμενων κτηνοτροφικών υποστατικών που προκαλούν οχληρία σε παρακείμενες οικιστικές ή άλλες ευαίσθητες περιοχές.

Χωροθετική Πολιτική

Η κτηνοτροφική και πτηνοτροφική ανάπτυξη μαζικής κλίμακας θα επιτρέπεται μόνο στις καθορισμένες Κτηνοτροφικές Ζώνες/Περιοχές, που φαίνονται στα Σχέδια Χρήσεων Γης και Πολεοδομικών Ζωνών.

Αιτήσεις για κτηνοτροφικές αναπτύξεις έξω από τις καθορισμένες Ζώνες/Περιοχές θα απορρίπτονται. Οι Ζώνες/Περιοχές διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:

- (α) Κτηνοτροφικές Ζώνες/Περιοχές Α αυξημένου βαθμού οχληρίας,
- (β) Κτηνοτροφικές Ζώνες/Περιοχές Β περιορισμένου βαθμού οχληρίας.

Οι Κτηνοτροφικές Ζώνες/Περιοχές αυξημένου βαθμού οχληρίας περιλαμβάνουν και τη μαζική εκτροφή χοίρων, ενώ οι Κτηνοτροφικές Ζώνες/Περιοχές περιορισμένου βαθμού οχληρίας δεν περιλαμβάνουν τη χρήση αυτή.

5.17 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ-ΑΝΑΒΙΩΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

Οι αρχικοί οικιστικοί πυρήνες κυρίως της Λάρνακας και της Αραδίππου, συνεχίζουν να έχουν έντονα παραδοσιακό χαρακτήρα και περιλαμβάνουν οικοδομές και σύνολα οικοδομών σημαντικής αρχιτεκτονικής, πολεοδομικής, ιστορικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής αξίας.

Οι πιο πάνω περιοχές αντιμετωπίζουν ορισμένα σοβαρά προβλήματα, όπως για παράδειγμα η εγκατάλειψη παραδοσιακών κτιρίων στη φυσική φθορά, οι πιέσεις για κατεδάφιση τους και επανοικοδόμηση, οι ακατάλληλες και άστοχες ανακαινίσεις παραδοσιακών κτισμάτων, η ανέγερση νέων κτιρίων με διαφορετική κλίμακα και χαρακτήρα από τις παρακείμενες παραδοσιακές οικοδομές (το ύψος, ο όγκος και η μορφή τους αποκόπτουν τη συνέχεια του παραδοσιακού ιστού) κ.ο.κ.

Βασικοί Στόχοι

Στις περιοχές αυτές παρουσιάζονται οι δυνατότητες και προοπτικές για υλοποίηση προγραμμάτων αναβίωσης και διαλαμβάνουν μεταξύ άλλων και τα ακόλουθα:

- (α) Βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.
- (β) Συντήρηση και διατήρηση των αξιόλογων δειγμάτων παραδοσιακής αρχιτεκτονικής.
- (γ) Ένταξη νέων λειτουργιών και δραστηριοτήτων που να συνάδουν με το χαρακτήρα των παραδοσιακών περιοχών και να τις εμπλουτίζουν λειτουργικά.

Μέχρι πριν λίγα χρόνια τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζονταν στη διατήρηση αξιόλογων οικοδομών και περιοχών προέκυπταν από ουσιώδεις ελλείψεις στο νομικό, διοικητικό και τεχνικό πλαίσιο. Οι αδυναμίες αυτές είχαν ως αποτέλεσμα τη συσσώρευση ασυμβίβαστων χρήσεων γης, τη σύγκρουση των κυκλοφοριακών αναγκών οχημάτων και πεζών, τις συνεχείς κατεδαφίσεις και άστοχες επεμβάσεις σε παραδοσιακές οικοδομές, την έλλειψη λεπτομερών επιστημονικών μελετών και τελικά την αδιαφορία και την εγκατάλειψη.

Τα τελευταία χρόνια, και ειδικά μετά την πρώτη δημοσίευση του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας και την ενίσχυση της δέσμης κινήτρων που παρέχονται σε ιδιοκτήτες διατηρητέων οικοδομών, έχει διαπιστωθεί σαφής βελτίωση της αποτελεσματικότητας της πολιτικής για διατήρηση και αναβίωση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Η συστηματική προσπάθεια που γίνεται για πληρέστερη ενημέρωση του κοινού αναμένεται ότι θα έχει σύντομα επίσης θετικά αποτελέσματα.

Πολιτική

Η πολιτική του Τοπικού Σχεδίου σε σχέση με τη διατήρηση και αναβίωση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς προνοεί μεταξύ άλλων και τα ακόλουθα:

- (α) Τη νομική προστασία και την εφαρμογή ειδικού ελέγχου σε περιπτώσεις οικοδομών και περιοχών με αρχιτεκτονική, πολεοδομική, ιστορική, κοινωνική, πολιτιστική, περιβαλλοντική ή αρχαιολογική αξία.
- (β) Την περαιτέρω προώθηση της ετοιμασίας λεπτομερούς και επιστημονικά τεκμηριωμένου αρχείου, για την αξιολόγηση όλων των στοιχείων που συνθέτουν την αρχιτεκτονική κληρονομιά στην περιοχή του Σχεδίου.
- (γ) Την προαγωγή της φιλοσοφίας και της πρακτικής της ολοκληρωμένης διατήρησης (intergrated conservation) με την ετοιμασία και υλοποίηση Σχεδίων Περιοχής. Τέτοια Σχέδια είναι δυνατό να προνοούν μεταξύ άλλων, για ισόρροπη κατανομή των χρήσεων γης και απομάκρυνση ασυμβίβαστων χρήσεων γης, την εισαγωγή μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης και ύφεσης και έργα για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος.
- (δ) Την άσκηση συστηματικού αισθητικού ελέγχου στις περιπτώσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα Ε, “Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την αισθητική και ποιοτική βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος” του Τοπικού Σχεδίου.
- (ε) Την εφαρμογή της δέσμης οικονομικών κινήτρων που στοχεύει στην ενθάρρυνση της διατήρησης και επαναχρησιμοποίησης των αξιόλογων οικοδομών. Αναμένεται πως οι ιδιοκτήτες θα αναλαμβάνουν τη συντήρηση, επιδιόρθωση και ανακαίνιση των οικοδομών, ενώ παράλληλα θα προσελκυσθούν επενδύσεις διαφόρων άλλων ιδιωτικών και δημόσιων

επιχειρήσεων σε τέτοιες περιοχές/οικοδομές για συγκεκριμένες χρήσεις (εμπορικές, διοικητικές, βιοτεχνικές, τουριστικές κ.ά.). Τα κίνητρα που παρέχονται αφορούν χαμηλότοκες δανειοδοτήσεις και επιχορηγήσεις του κόστους συντήρησης, επιδιόρθωσης ή ανακαίνισης παραδοσιακών οικοδομών, διάφορες φοροαπαλλαγές ή απαλλαγές από τέλη, εξαιρέσεις από πρόνοιες της υφιστάμενης νομοθεσίας περί ενοικιοστασίου και τη μεταφορά των αναπτυξιακών δικαιωμάτων παραδοσιακών οικοδομών.

Τα κίνητρα (επιχορήγηση, περιοχές δέκτες, φοροαπαλλαγές κ.ο.κ.), τυγχάνουν ενδεδειγμένης αξιολόγησης και αναθεώρησης επί συστηματικής βάσης κατά τη διάρκεια ισχύος του Τοπικού Σχεδίου, ούτως ώστε να επιτυγχάνονται στον μέγιστο.

5.18 Αρχαία Μνημεία και Αρχαιότητες

Τα Αρχαία Μνημεία και οι Αρχαιότητες αποτελούν βασικά στοιχεία της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, και καθορίζονται στον περί Αρχαιοτήτων Νόμο. Ανάπτυξη που αφορά τη διατήρηση, αναστήλωση και ανάπτυξη σε αυτά ή γύρω από αυτά, διέπεται από τις πρόνοιες του αναφερόμενου Νόμου. Τα Αρχαία Μνημεία περιλαμβάνονται σε Μνημεία Πρώτου Πίνακα (κρατική ιδιοκτησία) και σε Μνημεία Δεύτερου Πίνακα (ιδιωτική ιδιοκτησία).

Όλα τα Αρχαία Μνημεία Πρώτου και Δεύτερου Πίνακα που έχουν στοιχειοθετηθεί μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος Σχεδίου, περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα 2. Ορισμένα από τα Μνημεία Δεύτερου Πίνακα είναι επίσης καθορισμένα στα επίσημα χωρομετρικά σχέδια με την ένδειξη Α.Μ. και ορισμένα άλλα, καθορίζονται κατά διαστήματα σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί Αρχαιοτήτων Νόμου.

Επιπλέον με βάση τις πρόνοιες του περί Αρχαιοτήτων Νόμου, δημοσιεύονται Ελεγχόμενες Περιοχές με στόχο τον έλεγχο της ανάπτυξης στις περιοχές γύρω από Αρχαία Μνημεία. Πρόσφατη εξέλιξη είναι η έναρξη μελέτης για καθορισμό μικρής έκτασης ελεγχόμενων περιοχών γύρω από όλα ανεξαιρέτως τα Αρχαία Μνημεία Πρώτου ή Δεύτερου Πίνακα.

Βασικοί Στόχοι Πολιτικής

Βασικός στόχος του Τοπικού Σχεδίου είναι η ορθή διατήρηση, αναστήλωση και προβολή των Αρχαίων Μνημείων, καθώς και η διαφύλαξη του ευρύτερου περιβάλλοντος γύρω από αυτά, ούτως ώστε να προβληθούν και ενταχθούν στον αστικό ιστό.

Σε περίπτωση υποβολής πολεοδομικής αίτησης για οποιαδήποτε ανάπτυξη σε τεμάχιο που είναι καθορισμένο Αρχαίο Μνημείο, ή στην ευρύτερη περιοχή Αρχαίου Μνημείου (είτε αυτή είναι καθορισμένη ως Ελεγχόμενη Περιοχή σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί Αρχαιοτήτων Νόμου είτε όχι), η Πολεοδομική Αρχή θα διασφαλίζει ότι η ανάπτυξη εντάσσεται πλήρως στο περιβάλλον και στον αρχαιολογικό χαρακτήρα της περιοχής, με τις λιγότερο δυνατές επεμβάσεις στην ευρύτερη περιοχή του Αρχαίου Μνημείου. Βασική προϋπόθεση για έγκριση της προτεινόμενης ανάπτυξης είναι η διασφάλιση, της προστασίας του ευρύτερου χώρου του Αρχαίου Μνημείου και η ορθή προβολή και ανάδειξη του Μνημείου και της περιβάλλουσας περιοχής. Νοείται ότι κατά τη μελέτη των αιτήσεων η Πολεοδομική Αρχή, θα διαβουλεύεται και θα λαμβάνει σοβαρά υπόψη τις απόψεις του Τμήματος Αρχαιοτήτων.

Αρχαία Μνημεία εντός των Ορίων του Τοπικού Σχεδίου Λάρνακας

A. Αρχαία Μνημεία Πρώτου Πίνακα

(Λάρνακα)

1. Τμήματα του χώρου και των καταλοίπων της αρχαίας πόλεως Κιτίου
2. Τμήματα των Οχυρώσεων του Αρχαίου Κιτίου: Πύλη
3. Τμήματα του χώρου και των καταλοίπων αρχαίου νεκροταφείου στην τοποθεσία “Περβόλια”
4. Αρχαίος κτιστός τάφος γνωστός ως “Τάφος Cobhan”
5. Αρχαίος κτιστός τάφος, γνωστός ως “Τάφος του Ευαγγελή”
6. Το Φρούριο Λάρνακας
7. Τμήματα του χώρου και των καταλοίπων του Υδραγωγείου γνωστού ως “Υδραγωγείο Abu Bekir”
8. Ο αρχαιολογικός χώρος “Παμπούλας”

B. Αρχαία Μνημεία Δεύτερου Πίνακα

(Ενορία Αγίου Νικολάου Λάρνακας)

1. Ο χώρος και τα κατάλοιπα της αρχαίας πόλης του Κιτίου
2. Ο κτιστός τάφος κάτω από την Εκκλησία της Φανερωμένης
3. Τμήμα του Υδραγωγείου γνωστού ως Υδραγωγείου του Abu-Bekir
4. Ο Ναός Αγίου Γεωργίου Μακρύ

(Ενορία Λάρνακας)

5. Ο χώρος και τα κατάλοιπα της αρχαίας πόλης του Κιτίου
- (Ενορία Σκάλας Λάρνακας)
6. Ο χώρος και τα κατάλοιπα ης αρχαίας πόλης του Κιτίου
 7. Η Εκκλησία του Αγίου Λαζάρου

8. Τα Μοναστηριακά κτίρια της Μονής του Αγίου Λαζάρου
9. Το Τέμενος “Ζουχουρί”
10. Τα καταστήματα γύρω από το Τέμενος “Ζουχουρί”
11. Το Τέμενος Κεπήρ
12. Η οικία της Ευανθίας Πιερίδου
13. Σύμπλεγμα καταστημάτων Λαϊκής Αρχιτεκτονικής
14. Οικίες Λαϊκής Αρχιτεκτονικής
15. Η Λέσχη
16. Ο εξώστης οικίας Ευανθίας Πιερίδου, οδός Αθηνών
(Ενορία Σωτήρος Λάρνακας)
17. Ο χώρος και τα κατάλοιπα του αρχαίου νεκροταφείου στην τοποθεσία “Μνήματα”
18. Το Τέμενος Τούσλα (πρώην Μεσαιωνική Εκκλησία)
(Ενορία Χρυσοπολίτισσας Λάρνακας)
19. Ο χώρος και τα κατάλοιπα του αρχαίου Κιτίου
20. Ο χώρος και τα κατάλοιπα της ακρόπολης του αρχαίου Κιτίου στην τοποθεσία
“Παμπούλα”
21. Οικία Λαϊκής Αρχιτεκτονικής(Αραδίππου)
22. Η Εκκλησία της Παναγίας Αιματούσας
(Δρομολαξιά)
23. Ο χώρος και τα κατάλοιπα της αρχαίας πόλεως της Ύστερης Εποχής του Χαλκού
στην τοποθεσία “Βυζάκια” (Αλυκή Λάρνακας)
24. Ο Τεκκές της Hala Sultan
25. Τμήματα του Υδραγωγείου Abu Bekir

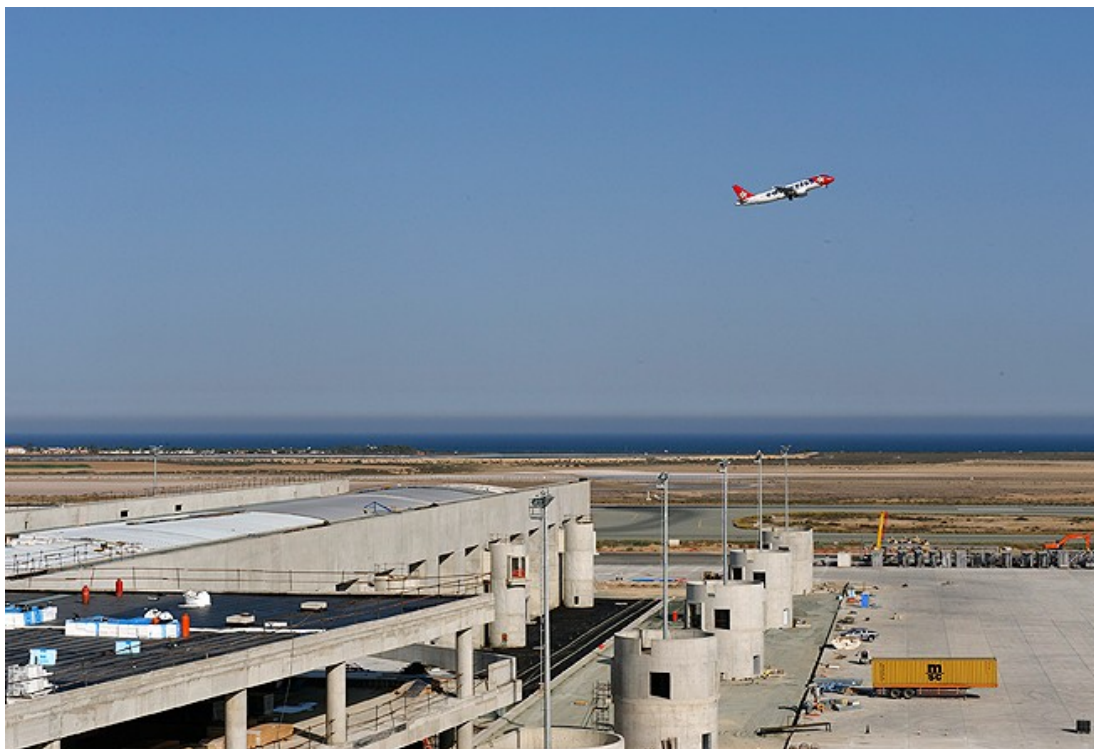


* Τμήμα του Υδραγωγείου Abu Bekir



*Η Εκκλησία της Παναγίας Αιματούσας

5.19 Διεθνής Αερολιμένας Λάρνακας



Στην περιοχή της αλυκής στην Λάρνακα εδράζετε το κεντρικό αεροδρόμιο της Κύπρου το οποίο κτίστηκε μετά το 1974 αφού το αεροδρόμιο Λευκωσίας βρίσκεται στην νεκρή ζώνη. Μετά από δεκάδες χρόνια λειτουργίας είχε αποφασιστεί να κτιστεί νέο αεροδρόμιο δίπλα στο παλιό με πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις και μεγαλύτερους χώρους.

Ο νέος Διεθνής Αερολιμένας Λάρνακας αποτελεί μία από τις σημαντικότερες λειτουργίες στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου. Ο νέος αερολιμένας Λάρνακας κτίστηκε σε 2 φάσεις και έχει ξεκινήσει την λειτουργία του από το 2009.

Η Α' φάση διαλαμβάνει το κτίριο των επιβατών και τις συναφείς εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση 7εκατομμυρίων επιβατών τον χρόνο.

Η Β' φάση διαλαμβάνει εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση 9 εκατομμυρίων επιβατών τον χρόνο.

Στον αερολιμένα δεν θα επιτρέπονται οι πιο κάτω χρήσεις:

(α) Καζίνο.

(β) Οικιστική Ανάπτυξη.

(γ) Πολυκαταστήματα (supermarkets, hypermarkets κλπ) με εμβαδόν μεγαλύτερο των 500 τ.μ. Είναι όμως δυνατό να επιτραπούν καταστήματα λιανικού εμπορίου συνολικού ωφέλιμου εμβαδού μέχρι 500 τ.μ., μεγάλοι εκθεσιακοί χώροι με ελάχιστο ωφέλιμο εμβαδόν 500 τ.μ. και μια υπεραγορά, με μέγιστο ωφέλιμο εμβαδόν μέχρι 500τ.μ.

(δ) Θρησκευτικά ιδρύματα, εκκλησίες, τεμένη κλπ.

Για διασφάλιση του κοινού από ψηλά επίπεδα θορύβου, θα εφαρμόζονται τα ακόλουθα μέτρα πολιτικής:

(α) Κατά την εξέταση αιτήσεων για Πολεοδομική Άδεια, η Πολεοδομική Αρχή παράλληλα με άλλες πρόνοιες του Σχεδίου, θα λαμβάνει υπόψη και τα κριτήρια που φαίνονται στο τέλος του παρόντος Κεφαλαίου. Στο Σχέδιο Αρ. 8 δείχνονται οι καμπύλες έντασης θορύβου αεροσκαφών.

(β) Για την ασφάλεια των πτήσεων στην περιοχή του Αερολιμένα Λάρνακας και για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας του, η Πολεοδομική Αρχή θα εφαρμόζει με την επιβαλλόμενη αυστηρότητα τον έλεγχο του συνολικού ύψους των οικοδομών και γενικά όλων των κατασκευών/εγκαταστάσεων, στην περιφέρεια του Διεθνή Αερολιμένα Λάρνακας.

Βασικά Κριτήρια

1. Στην καμπύλη θορύβου Α, επιτρέπεται μόνο οικιστική ανάπτυξη και υπηρεσίες απαραίτητες για τις αεροναυτικές δραστηριότητες, καθώς επίσης και δημόσιες υπηρεσίες οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για τον πληθυσμό.
2. Στην καμπύλη θορύβου Β και σε τμήμα της καμπύλης Α τα οποία έχουν ήδη αναπτυχθεί, επιτρέπονται μόνο μεμονωμένες κατοικίες, εμπορικές, γεωργικές και κτηνοτροφικές δραστηριότητες.
3. Στην καμπύλη θορύβου C επιτρέπονται μεμονωμένα κτίρια τα οποία χωροθετούνται σε τομείς που έχουν ήδη αναπτυχθεί καθώς και ανακαινίσεις και βελτιώσεις σε υφιστάμενες κατοικίες, νοούμενου ότι τέτοιες εργασίες δεν οδηγούν σε αύξηση της έντασης του πληθυσμού ο οποίος θα εκτίθεται σε υπερβολικό θόρυβο.

4. Άλλες αναπτύξεις από τις πιο πάνω θα είναι δυνατό να επιτρέπονται εφ' όσον υποβληθεί ειδική μελέτη και τα αποτελέσματα της θεωρηθούν από τις Αρμόδιες Αρχές ότι δεν επηρεάζουν την ορθή λειτουργία του Αερολιμένα ή δεν δημιουργούν οποιοδήποτε άλλο πρόβλημα.

5.20 Λιμάνι Λάρνακας



Πολεοδομικοί και Ποιοτικοί Παράμετροι

Δημόσιο Οδικό Δίκτυο

Το δημόσιο οδικό δίκτυο είναι επιθυμητό να διαμορφωθεί όπως δείχνεται στο Σχέδιο Αρ. 7. Το δίκτυο αυτό αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του γενικότερου οδικού δικτύου που ενώνει την περιοχή Μακένζυ-Πιαλέ Πασιά-Φοινικούδες-Μαρίνα-Λιμάνι. Σημειώνεται επίσης ότι, θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή διαφοροποίηση της όδευσης του μέσα στο χώρο του λιμανιού, αν αυτό κρίνεται επιθυμητό με βάση το γενικότερο χωροταξικό σχέδιο της μελέτης. Η οποιαδήποτε λύση επιλεγεί θα πρέπει να διασφαλίζει την ικανοποιητική οδική σύνδεση μεταξύ των σημείων Α και Β που δείχνονται στο Σχέδιο.

Παραλιακός πεζόδρομος – ποδηλατόδρομος

Θα γίνει πρόνοια για την κατασκευή ποδηλατόδρομου/πεζόδρομου, ο οποίος θα συνδέεται με την περιβάλλουσα περιοχή και με τους ελεύθερους τοπιοτεχνημένους χώρους της ανάπτυξης. Ο πεζόδρομος/ποδηλατόδρομος θα είναι κατάλληλα τοπιοτεχνημένος και φωταγωγημένος, θα χρησιμοποιείται ελεύθερα από το κοινό και θα διασφαλίζεται η ανεμπόδιση σύνδεση πεζών/θάλασσας. Το κοινό θα έχει ελεύθερη πρόσβαση και διακίνηση στο χώρο της ανάπτυξης, πλην των χώρων εκείνων που θεωρείται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας να ελέγχονται.

Χώροι πρασίνου

Το ποσοστό του πρασίνου που θα παραχωρηθεί για σκοπούς δημιουργίας δημοσίων χώρων πρασίνου θα είναι το 15% του καθαρού εμβαδού. Ο χώρος θα είναι κεντροβαρικά της ανάπτυξης ώστε να μπορεί να αποτελέσει μια κεντρική πλατεία, γύρω από την οποία να γίνουν οι διάφορες αναπτύξεις. Για σκοπούς της μελέτης θα μπορούσε να χωροθετηθεί και σε άλλα σημεία, σαν κεντρικές πλατείες των διαφόρων αναπτύξεων.

Βασική προϋπόθεση είναι η ελεύθερη πρόσβαση του κοινού και η ορθή χωροθέτηση και αξιοποίηση τους.

Χώροι στάθμευσης

Θα προβλέπονται ικανοποιητικοί χώροι στάθμευσης, οι οποίοι να είναι κατά ομάδες σε διάφορα σημεία της ανάπτυξης, ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι χρήσεις, να αποφεύγονται μεγάλες σκληρές επιφάνειες και να είναι ανάλογα τοπιοτεχνημένες. Κατά προτίμηση πρέπει να είναι το μεγαλύτερο ποσοστό σε υπόγειο χώρο και οι υπέργειοι, να μην αποτελούν ακαλαίσθητο κτιριακό όγκο, μεταξύ των διαφόρων κτισμάτων.

Συντελεστής Δόμησης

Ο συντελεστής δόμησης καθορίζεται σε 1,20:1 του καθαρού εμβαδού, αφαιρουμένου του εμβαδού για σκοπούς δημιουργίας δημόσιων δρόμων-πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων, στο οποίο περιλαμβάνεται η περιοχή πυρήνα της ανάπτυξης και η βοηθητική περιοχή.

Χρήσεις Λιανικού Εμπορίου

Οι χρήσεις λιανικού εμπορίου θα είναι περιορισμένες ώστε να μη δημιουργηθούν αρνητικές επιπτώσεις στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο της πόλης. Οι υπεραγορές και

τα πολυκαταστήματα να αποφευχθούν. Για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να ετοιμαστεί μελέτη εμπορικών επιπτώσεων (retail impact assessment study).

Τουριστικές εγκαταστάσεις, αναψυχή – ψυχαγωγία

Αυτές θα αποτελούν τις βασικές χρήσεις της ανάπτυξης. Μεταξύ άλλων, μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις.
- Εκθεσιακούς και συνεδριακούς χώρους.
- Χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων.
- Εστιατόρια, χώρους αναψυχής/ψυχαγωγίας.
- Διευκολύνσεις άθλησης.
- Άλλες παρόμοιες εγκαταστάσεις.

Γραφειακές εγκαταστάσεις/εκθεσιακοί χώροι

Αυτές θα περιορίζονται στην εξυπηρέτηση ναυτιλιακών εταιρειών, υπεράκτιων εταιρειών, ασφαλιστικών γραφείων, τουριστικών γραφείων κλπ., στο βαθμό που οι ανάγκες της ανάπτυξης του λιμανιού απαιτούν τέτοιες χρήσεις.

Οι εκθεσιακοί χώροι θα είναι αποκλειστικά για συναφείς με την ανάπτυξη χρήσεις και το μέγεθος τους, δεν θα υπερβαίνει τα 300 τετρ. μέτρα έκαστος.

Οικιστικές αναπτύξεις

Αυτές θα είναι σε περιορισμένο ποσοστό, ούτως ώστε να μην επηρεασθεί αρνητικά το υφιστάμενο οικιστικό απόθεμα της πόλης και η ισόρροπη κατανομή της μελλοντικής οικιστικής ανάπτυξης, στις καθορισμένες περιοχές ανάπτυξης της πόλης.

Γενικά

Όλη η αξιοποίηση του χώρου και η αρχιτεκτονική σύλληψη του έργου, θα πρέπει να είναι πολύ ψηλής στάθμης και ιδιαίτερα η χωροθέτηση των διαφόρων εγκαταστάσεων και κτιρίων θα πρέπει να γίνει κατά τρόπον που να διασφαλίζονται ικανοποιητικές οπτικές φυγές/ανοίγματα προς τη θάλασσα, ούτως ώστε να μην δημιουργείται η εικόνα μιας συνεχούς δόμησης κατά μήκος της παραλίας. Είναι επιθυμητό όπως διασφαλίζεται τουλάχιστον το 40-50% απρόσκοπτης θέας προς τη θάλασσα.

Όλος ο υπό αξιοποίηση χώρος, θα είναι τοπιοτεχνημένος με υλικά και στοιχεία ψηλών προδιαγραφών, θα δημιουργούνται κατά τόπους μικρά υπαίθρια καθιστικά με φύτευση που θα διατηρεί το φύλλωμα ολόχρονα, με βασική επιδίωξη να μη δίδεται η εντύπωση ενός μεγάλου δομημένου χώρου με σκληρές επιφάνειες.

Τα κτιριακά συγκροτήματα να είναι κατά το δυνατό σε ομάδες με εσωτερικές πλατείες, κήπους, υπαίθρια καθιστικά κλπ. Τα κτίρια θα τοποθετούνται σε απόσταση 6μ. τουλάχιστον πέραν του χώρου περιπάτου, πλατειών. Η μελέτη θα συνοδεύεται από μελέτες κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

5.21 Μαρίνα Λάρνακας



Η μαρίνα Λάρνακας (Σχέδιο Αρ. 7) αποτελεί μία από τις βασικές μαρίνες οι οποίες θα αναπτυχθούν για την προώθηση του ναυτικού τουρισμού στην Κύπρο. Σύμφωνα με σχετική μελέτη που έχει γίνει από τον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού, η μαρίνα της Λάρνακας προγραμματίζεται να είναι χωρητικότητας 1000 σκαφών. Ήδη για τον σκοπό αυτό έχουν ζητηθεί προσφορές και αναμένεται κατακύρωση τους στο σύντομο μέλλον. Η ανέγερση της μαρίνας θα γίνει με τη μέθοδο του Β.Ο.Τ.

Η καθαρή έκταση γης η οποία θα αξιοποιηθεί για σκοπούς της μαρίνας είναι περίπου 90000 τ.μ. Οι χρήσεις οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για τη λειτουργία της μαρίνας είναι οι ακόλουθες:

- Κτίριο εισόδου.
- Κτίριο υποδοχής (μετανάστευσης, τελωνείο, υγειονομικός έλεγχος, έλεγχος συναλλάγματος).
- Κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής.
- Πλυντήρια, στεγνωτήρια, αποθήκευση ιστίων.
- Πρώτες βοήθειες.
- Κτίρια διοίκησης και Κυβερνητικές Υπηρεσίες.

- Εργαστήρια.
- Αποθηκευτικός χώρος για εξυπηρέτηση σκαφών.
- Σταθμός καυσίμων.
- Σταθμός βιολογικής επεξεργασίας λυμάτων.
- Δεξαμενές απόρριψης μηχανέλαιων.
- Δεξαμενές τοξικών/χημικών ουσιών.
- Χώρος στάθμευσης οχημάτων (υπέργειος/υπόγειος/επί του εδάφους).
- Χώρος εναπόθεσης σκαφών.
- Χώρος επισκευών.

Όλες οι πιο πάνω απαραίτητες για τη μαρίνα χρήσεις δεν υπολογίζονται στο συντελεστή δόμησης και ποσοστό κάλυψης, νοουμένου ότι το συνολικό εμβαδόν τους δεν υπερβαίνει τα 2500 τ.μ. Οποιοδήποτε επιπρόσθετο εμβαδόν θα υπολογίζεται στο συντελεστή δόμησης και ποσοστό κάλυψης.

Ταυτόχρονα με τη δημιουργία μαρίνας έχει εγκριθεί και σχετικό πρόγραμμα για την ανάπτυξη του χερσαίου χώρου της, με στόχο την εξυπηρέτηση των χρηστών της μαρίνας και την αναζωογόνηση του κέντρου της Λάρνακας. Με βάση το πρόγραμμα αυτό οι αναπτύξεις που μπορούν να επιτραπούν περιλαμβάνουν:

- Ξενοδοχείο 4/5 αστέρων δυναμικότητας περίπου 300 κλινών, το οποίο μπορεί να διαθέτει μικρό αριθμό καταστημάτων, κέντρο θαλασσοθεραπείας, κλειστή/ ανοικτή πισίνα, συνεδριακό κέντρο και αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Διαμερίσματα, συνολικού εμβαδού 6500 τ.μ. περίπου, με μέγιστο αριθμό 80 διαμερίσματα.
- Εμπορικό κέντρο της τάξης των 1000 τ.μ. περίπου.
- Γραφεία για την εξυπηρέτηση κατά προτίμηση ναυτιλιακών εταιρειών, υπεράκτιων εταιρειών, ασφαλιστικών γραφείων κ.ά., συνολικού εμβαδού 3000 τ.μ. περίπου.
- Αναψυχή/ψυχαγωγία (δισκοθήκη, μουσικοχορευτικό κέντρο, bowling, κ.ά.).
- Εστιατόριο για 250 περίπου άτομα. Εναλλακτικά, μικρότερο εστιατόριο και ή 2-3 μικρές ταβέρνες.
- Παιδικό σταθμό.
- Ναυτική λέσχη/Ναυτικό Όμιλο για 200 περίπου άτομα.
- Aquarium.
- Εκθεσιακό/μουσειακό χώρο.

Το συνολικό επιτρεπόμενο δομήσιμο εμβαδόν για τις πιο πάνω χρήσεις θα είναι 21000 τ.μ. περίπου. Σε περίπτωση που δεν ανεγερθεί ξενοδοχείο, τότε το συνολικό δομήσιμο εμβαδόν θα είναι 15000 τ.μ., περίπου.

Ο συντελεστής δόμησης όλης της ανάπτυξης και το ποσοστό κάλυψης καθορίζονται σε 0,25:1 και 0,20:1 αντίστοιχα.

Ο αριθμός ορόφων του ξενοδοχείου δεν θα υπερβαίνει τους 4 και για τις υπόλοιπες αναπτύξεις που αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο 25.1.4 τους δύο ορόφους.

Θα προβλέπονται ικανοποιητικοί χώροι στάθμευσης ως ακολούθως:

(α) Ένας χώρος στάθμευσης για κάθε σκάφος.

(β) Επιπρόσθετοι χώροι στάθμευσης για τις επιπρόσθετες χρήσεις, οι οποίοι θα υπολογισθούν σύμφωνα με το Παράρτημα Γ.

Οι χώροι στάθμευσης να είναι κατά το δυνατό σε μικρές ομάδες με άπλετο ενδιαμέσο ελεύθερο, τοποτεχνημένο χώρο, ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία μεγάλων σκληρών επιφανειών.

Στην περίπτωση όπου το 30% τουλάχιστον των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης διασφαλίζεται σε υπόγειο χώρο ή σε υπέργειους μέχρι 2 ορόφους, τότε το συνολικό εμβαδόν των επιπρόσθετων χρήσεων μπορεί να αυξηθεί κατά 1500 τ.μ. μέγιστο.

Στη μαρίνα θα προβλέπεται παραλιακός πεζόδρομος-promenade, κατάλληλα τοποτεχνημένος και φωταγωγημένος, τον οποίο θα χρησιμοποιεί ελεύθερα το κοινό. Ο παραλιακός πεζόδρομος θα είναι κατά μήκος και σε μικρή απόσταση από την παραλία ούτως ώστε, να διασφαλίζεται η ανεμπόδιση σχέση πεζών και θαλάσσης. Ο πεζόδρομος αυτός θα συνδέεται με τη γύρω περιβάλλουσα περιοχή και με τους ελεύθερους τοποτεχνημένους χώρους της ανάπτυξης.

Στο χώρο της μαρίνας γενικά, θα έχει ελεύθερη πρόσβαση και διακίνηση το κοινό πλην των χώρων εκείνων που θεωρείται αναγκαίο, για λόγους ασφάλειας να ελέγχονται.

Η αξιοποίηση ολόκληρου του χώρου της μαρίνας και η αρχιτεκτονική σύλληψη του έργου θα είναι πολύ ψηλής στάθμης και ιδιαίτερα:

(α) Η χωροθέτηση των διαφόρων εγκαταστάσεων και κτιρίων, θα πρέπει να γίνει κατά τρόπο που να διασφαλίζονται οπτικές φυγές/ανοίγματα προς τη θάλασσα σε μεγάλη έκταση, ούτως ώστε να μη δημιουργείται η εικόνα μιας συνεχούς δόμησης κατά μήκος της παραλίας. Θα διασφαλίζεται τουλάχιστον το 50% απρόσκοπτης θέας προς τη θάλασσα.

(β) Ο χώρος της μαρίνας θα είναι τοποτεχνημένος με υλικά και στοιχεία ψηλών προδιαγραφών, θα δημιουργούνται κατά τύπου μικρά υπαίθρια καθιστικά με φύτευση που θα διατηρεί το φύλλωμα ολόχρονα, με βασική επιδίωξη να μη δίδεται η εντύπωση ενός μεγάλου δομημένου χώρου με σκληρές επιφάνειες και μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα.

(γ) Τα κτιριακά συγκροτήματα να είναι κατά προτίμηση, σε μικρές ομάδες με εσωτερικές πλατείες, κήπους, υπαίθρια καθιστικά κλπ. Για σκοπούς

επίτευξης ψηλής αρχιτεκτονικής σύνθεσης και αξιοποίησης του υγρού στοιχείου, θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή η χωροθέτηση συγκεκριμένων χρήσεων πλησίον της θάλασσας, όπως η ναυτική λέσχη, μικρές ταβέρνες. Όλα τα υπόλοιπα κτίρια που αναφέρονται στην πιο πάνω παράγραφο, θα τοποθετηθούν σε απόσταση τουλάχιστον 35μ. από την ανώτατη στάθμη του νερού, για προστασία της παραλίας και οπωσδήποτε 6 μ. τουλάχιστον πέραν του χώρου περιπάτου (promenade).

Ο χώρος του καρνάγιου με τα εργαστήρια συντήρησης/επιδιόρθωσης σκαφών και οι απαιτούμενοι χώροι για τη στάθμευση τους, να χωροθετηθούν σε μη περίοπτο χώρο και κατά τρόπο που να μην επηρεάζουν τη λειτουργικότητα του ευρύτερου χώρου της μαρίνας.

Πριν από την εκτέλεση οποιωνδήποτε έργων, θα ετοιμαστούν από τους προσφοροδότες προκαταρκτικά σχέδια της χωροθέτησης των κτιρίων και αξιοποίησης και διαμόρφωσης του χώρου, όπου θα δείχνονται καθαρά οι βασικές προτάσεις με βάση τις οποίες θα γίνουν τα τελικά σχέδια και κατασκευαστικές λεπτομέρειες. Τα σχέδια αυτά καθώς και το πρόγραμμα ανάπτυξης, θα πρέπει να εγκριθούν από τις αρμόδιες υπηρεσίες πριν από την έναρξη ετοιμασίας των τελικών σχεδίων. Στο στάδιο αυτό θα πρέπει επίσης να υποβληθούν οι απαραίτητες περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές μελέτες.

Σε περίπτωση που ο προσφοροδότης επιθυμεί να προτείνει εναλλακτική λύση ή άλλες χρήσεις από τις αναφερόμενες, αυτό μπορεί να γίνει εφόσον η λύση αυτή ή οι χρήσεις:

(α) συνυπολογίζονται στο συνολικό επιτρεπόμενο εμβαδόν, (β) θα είναι αποδεκτές ως χρήσεις κατάλληλες για την αξιοποίηση της μαρίνας και δεν ανταγωνίζονται τις λειτουργίες του Αστικού Εμπορικού Κέντρου, και (γ) γενικότερα, αν είναι χρήσεις αναψυχής/ψυχαγωγίας (εστιατόριο, ταβέρνα, κλπ.) όσον αφορά τον αριθμό των ατόμων που θα εξυπηρετούν, δεν θα υπερβαίνει τον μέγιστο αριθμό ατόμων που έχει καθοριστεί.

5.22 Αγορά Γης

Στην περιοχή του Τοπικού Σχεδίου οι τιμές της γης παραμένουν ιδιαίτερα ψηλές σε σχέση με τα εισοδήματα του πληθυσμού, παρά την ύπαρξη μεγάλου αποθέματος γης για ανάπτυξη εντός των Περιοχών Ανάπτυξης. Το απόθεμα αυτό εκτιμάται ότι υπερβαίνει κατά πολύ τις συνολικές πραγματικές ανάγκες του πληθυσμού σε γη για οικιστική και άλλου τύπου ανάπτυξη μέχρι το έτος 2012. Οι δυσκολίες πρόσβασης του αστικού πληθυσμού σε γη κατάλληλη για άμεση ανάπτυξη προκαλούν

αρνητικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις και λειτουργικά προβλήματα στη δομή του αστικού συγκροτήματος.

Οι σχετικά ψηλές τιμές των οικοπέδων στις πιο ώριμες για ανάπτυξη περιοχές, προκαλούν πρόωρα αυξημένη ζήτηση οικοπέδων σε περιοχές οι οποίες από πολεοδομική άποψη είναι λιγότερο ώριμες, όπου οι συγκριτικά χαμηλότερες τιμές είναι πιο προσιτές στις μεσαίες και κυρίως στις χαμηλές εισοδηματικές τάξεις του πληθυσμού. Ταυτόχρονα, αντιμετωπίζεται προοδευτικά το φαινόμενο της διοχέτευσης αναπτυξιακών πιέσεων και σε περιοχές που βρίσκονται στις εξωτερικές παρυφές της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου. Οι εξελίξεις αυτές είναι αντίθετες με τους στόχους, τις επιδιώξεις και τη Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου.

Για την απόμειξη των πιο πάνω προβλημάτων και για να γίνει εφικτή η υλοποίηση της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης είναι αναγκαίο όπως, οι δημόσιοι φορείς οικονομικής, κοινωνικής και στεγαστικής πολιτικής μελετήσουν σε βάθος και σε συνεργασία με τη νομοθετική εξουσία και τις παραγωγικές τάξεις, σειρά από διορθωτικά μέτρα που αναμένεται ότι θα επενεργήσουν καταλυτικά στον τρόπο λειτουργίας της αγοράς γης (π.χ. μέτρα για αποθάρρυνση της μακρόχρονης κατακράτησης οικοπέδων σε Περιοχές Ανάπτυξης, μέτρα αστικού ανατασμού, υιοθέτηση ενεργητικότερου ρόλου από το δημόσιο τομέα σε σχέση με την παροχή κατοικίας και οικοπέδων στις καθορισμένες Περιοχές Ανάπτυξης, δέσμη φορολογικών κινήτρων και αντικινήτρων, κ.ο.κ.). Στο Κεφάλαιο 30 Μελέτες και Έργα Προτεραιότητας περιέχονται ενδείξεις για την προτεραιότητα μελέτης των αναφερόμενων μέτρων πολιτικής.

Λόγω των θεσμικών ανεπαρειών που υπήρχαν πριν το 1990, ο διαχωρισμός γης σε οικόπεδα σε περιοχές εκτός του Ορίου Υδατοπρομήθειας δημιούργησε εξαιρετικά αρνητικά από πολεοδομική άποψη δεδομένα, όπως είναι οι διάσπαρτοι και αντικοινωνικοί στη διαχείριση τους διαχωρισμοί οικοπέδων εκτός των καθορισμένων Περιοχών Ανάπτυξης, που στερούνται συνήθως οποιονδήποτε στοιχείων λειτουργικού εξοπλισμού, η καταστροφή ή η αδρανοποίηση σημαντικών εκτάσεων καλής ποιότητας γεωργικής γης, ο δυσμενής επηρεασμός των φυσικών πόρων και η καταστροφή ευαίσθητων περιοχών του φυσικού περιβάλλοντος.

Για τους πιο πάνω λόγους είναι απόλυτα αναγκαίο να ρυθμίζεται και ελέγχεται αποτελεσματικά ο διαχωρισμός γης σε οικόπεδα, έτσι ώστε να γίνεται με προγραμματισμένο και συστηματικό τρόπο, η ανάπτυξη των οικιστικών ή άλλων αστικών περιοχών και των πολλαπλών χρήσεων που τις υποστηρίζουν.

Ανάπτυξη που αφορά τον διαχωρισμό γης σε οικόπεδα, για χρήσεις που επιτρέπονται από τις πρόνοιες του Σχεδίου, θα επιτρέπεται εφόσον το εμβαδόν των

δημιουργούμενων οικοπέδων είναι ανάλογο με την επιτρεπόμενη χρήση, τον συντελεστή δόμησης και το ποσοστό κάλυψης σε κάθε περιοχή.

5.23 Χάρτες

Πιο κάτω όλοι οι χάρτες που δείχνουν την Λάρνακα του αύριο. Ο κάθε χάρτης συνοδεύεται με τον τίτλο και τον αριθμό του όπως ακριβώς αναφέρθηκε σε κάποια σημεία πιο πάνω στο κείμενο.

Χάρτης 1 : κύριο οδικό δίκτυο Λάρνακας

Χάρτης 2 : κύριο δίκτυο ποδηλατοδρόμων

Χάρτης 3 : αστικό εμπορικό κέντρο

Χάρτης 4 : διυλιστήρια-λιμάνι-μαρίνα

Χάρτης 5 : καμπύλες έντασης θορύβου αεροσκαφών

Χάρτης 6 : περιοχή μελέτης και διοικητική δομή

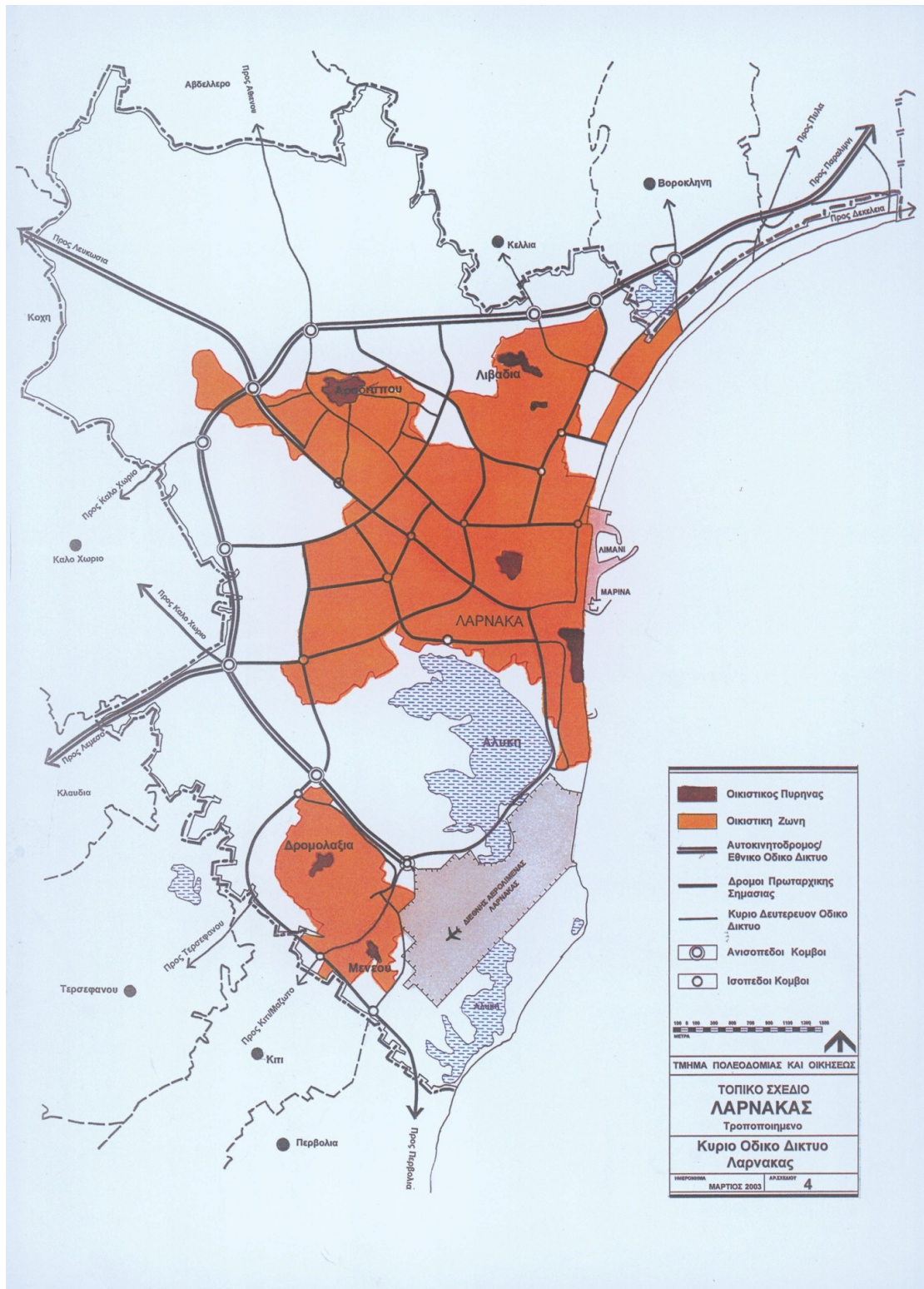
Χάρτης 7 : γενικό χωροταξικό σχέδιο

Χάρτης 8 : χρήση γης τοπικού σχεδίου Λάρνακας και περιβάλλουσων κοινοτήτων

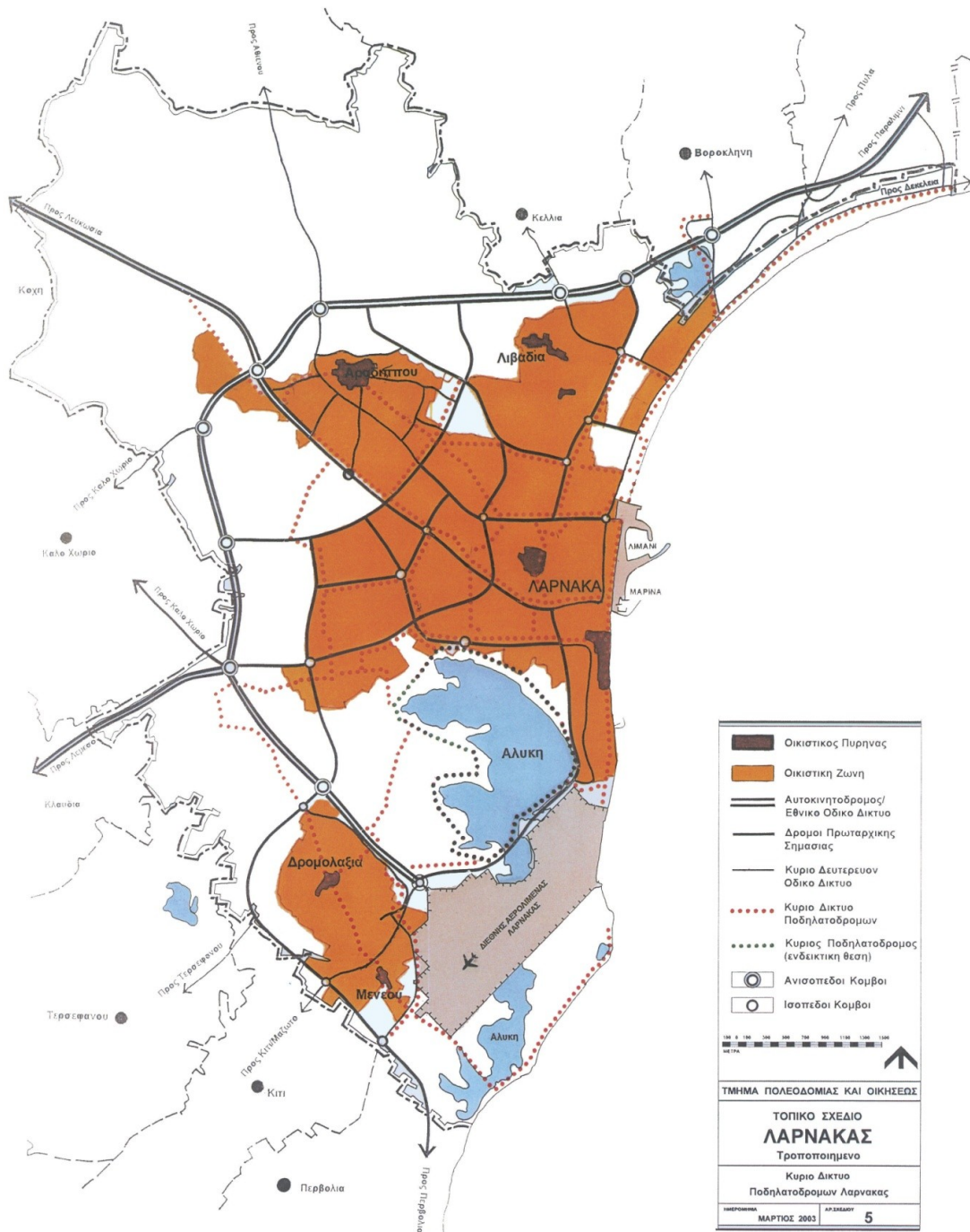
Χάρτης 9 : χρήση γης (κλίμακα 1 : 25,000)

Χάρτης 10 : πολεοδομικές ζώνες

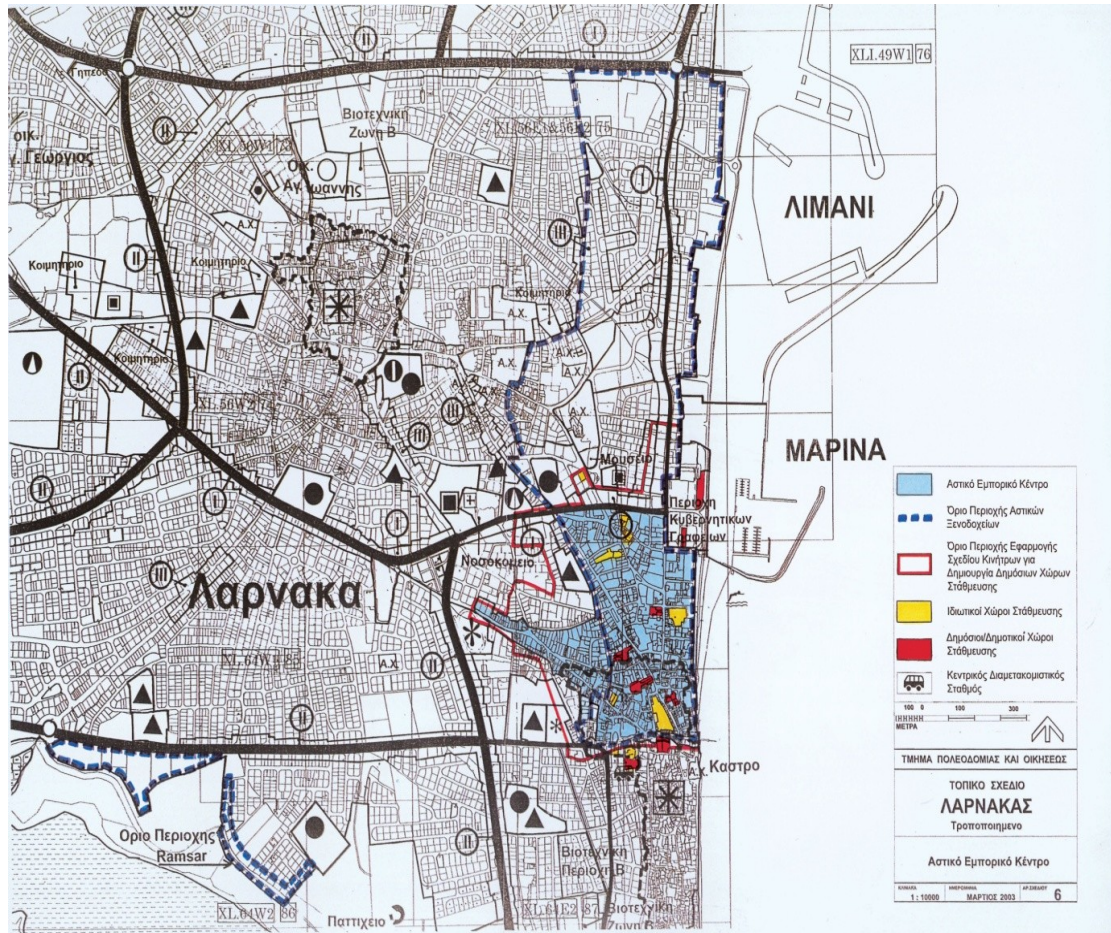
Χάρτης 1



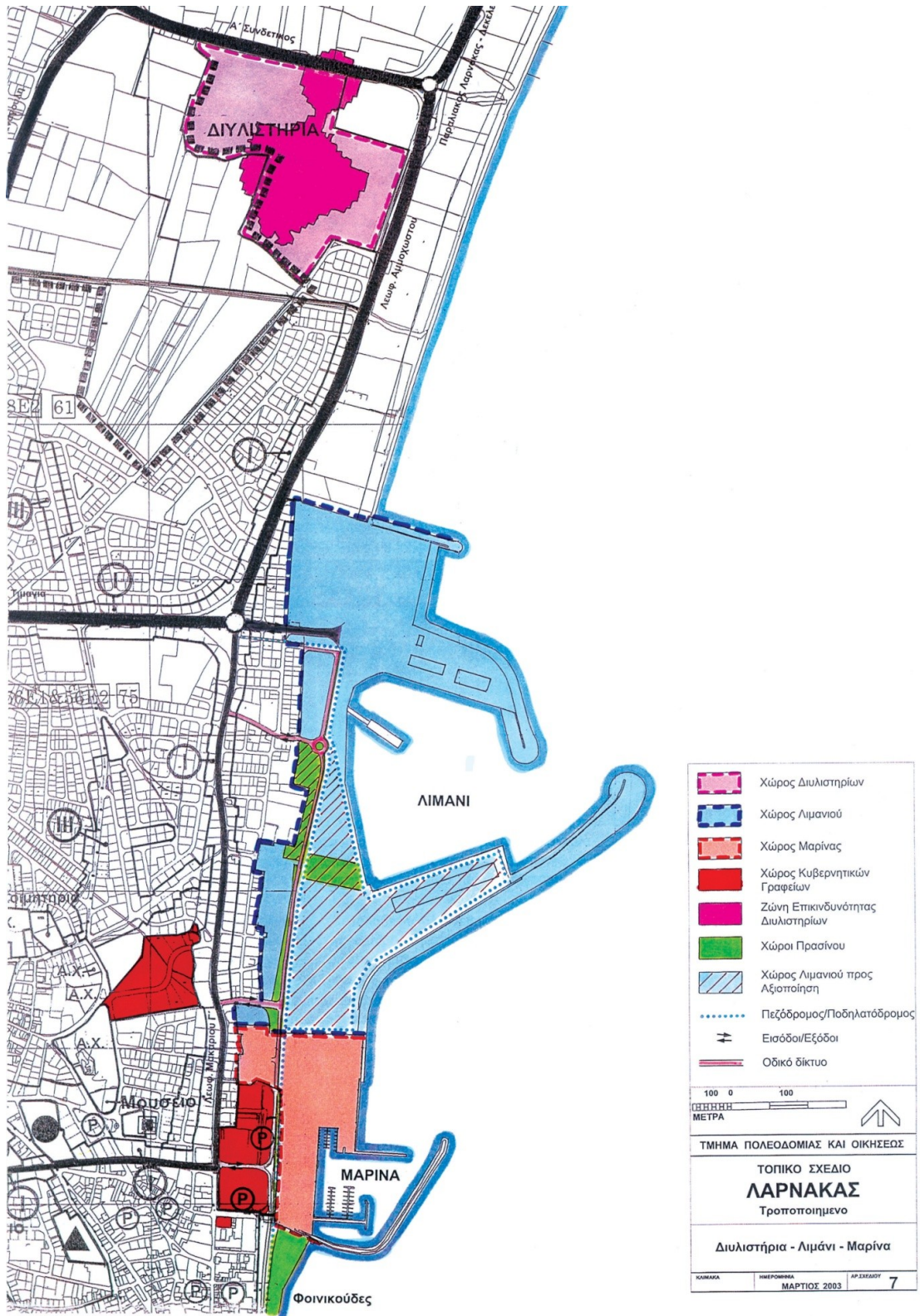
Χάρτης 2



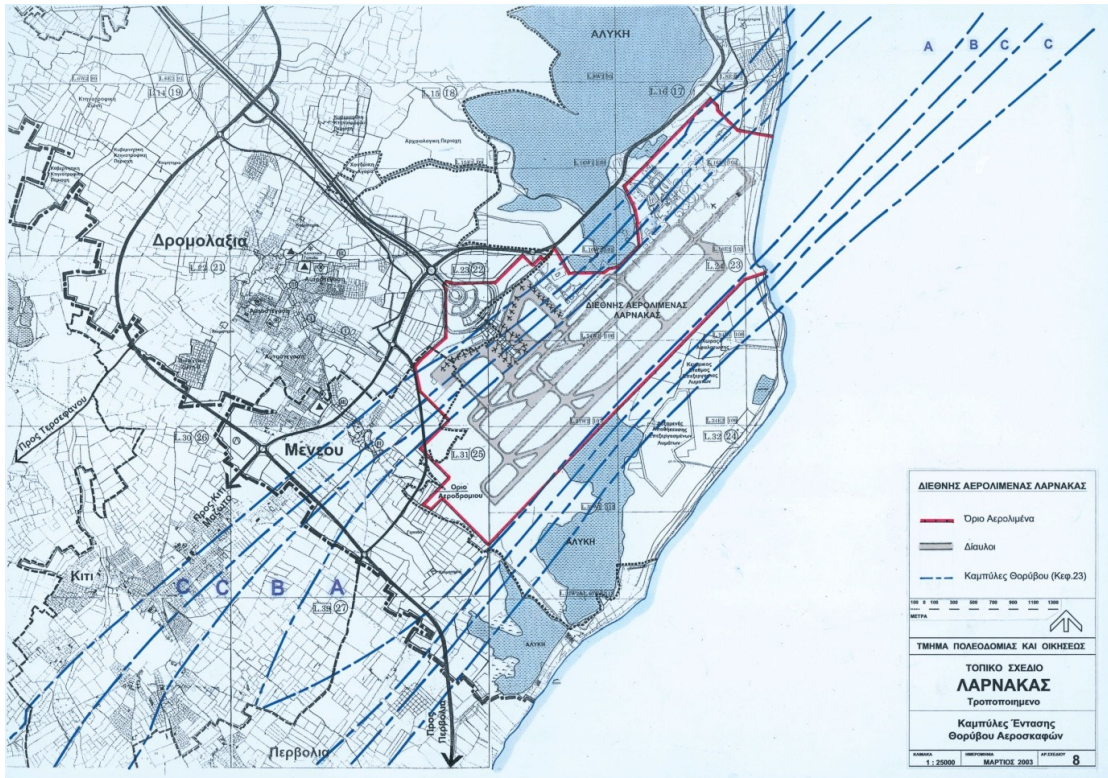
Χάρτης 3



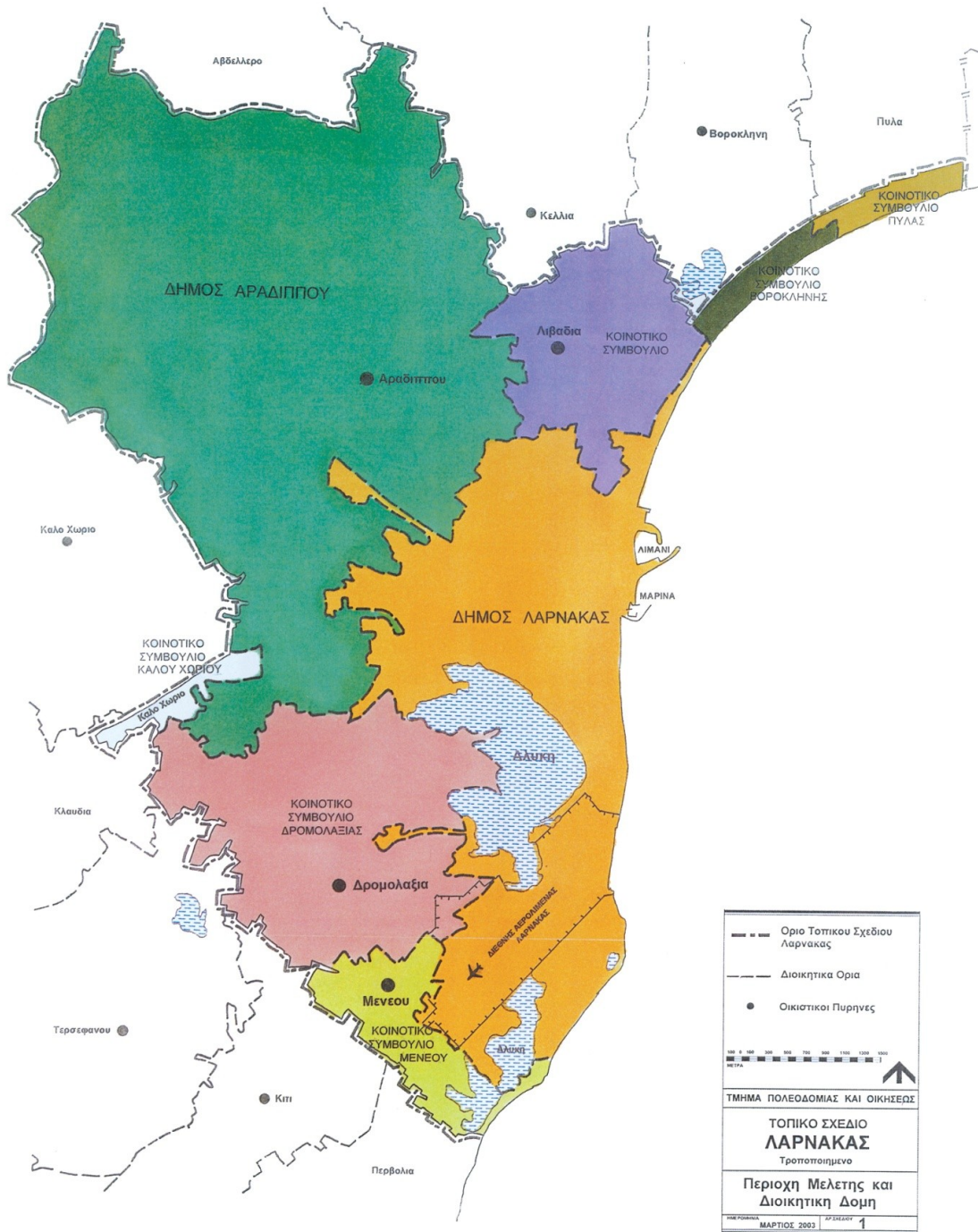
Χάρτης 4



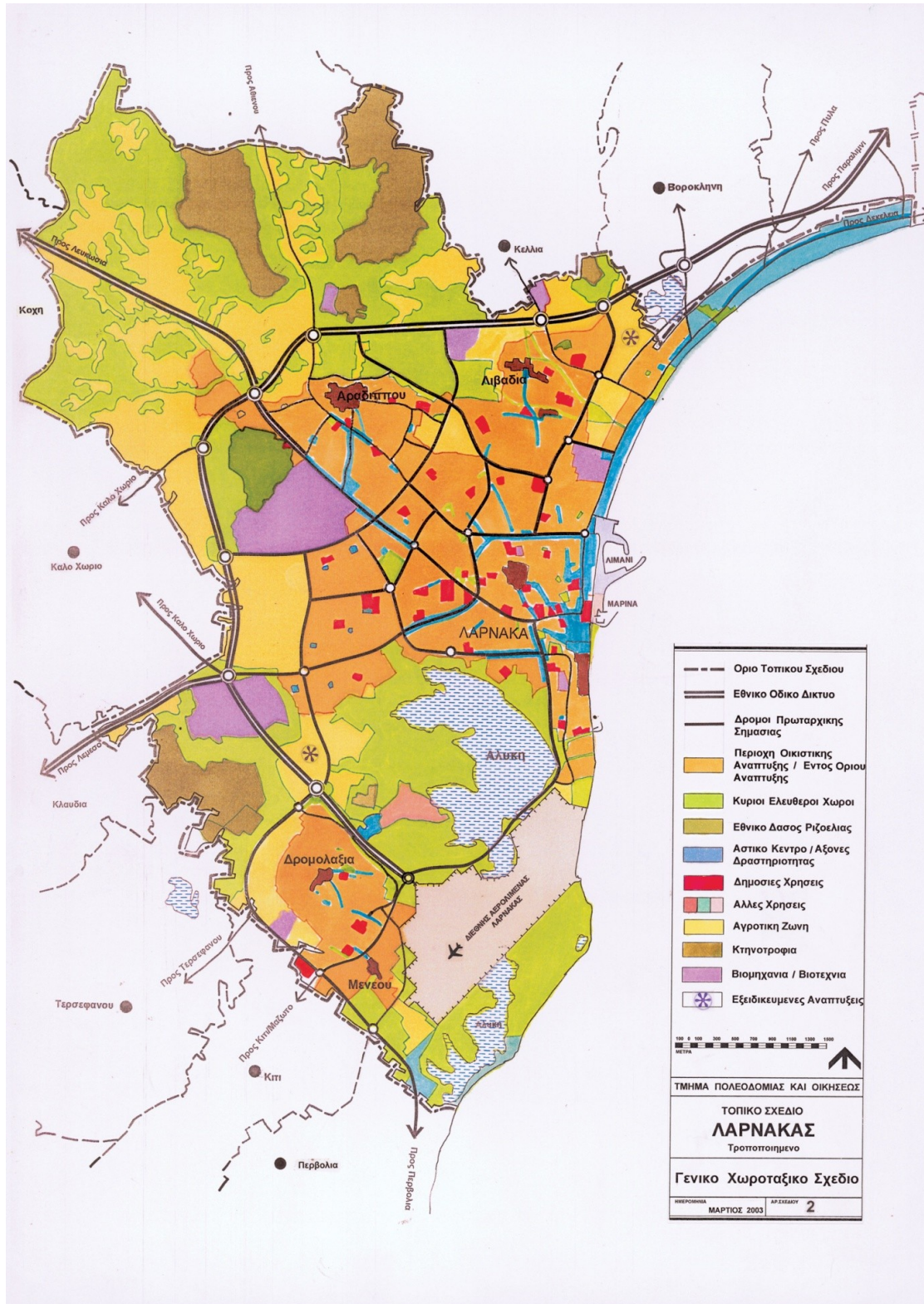
Χάρτης 5



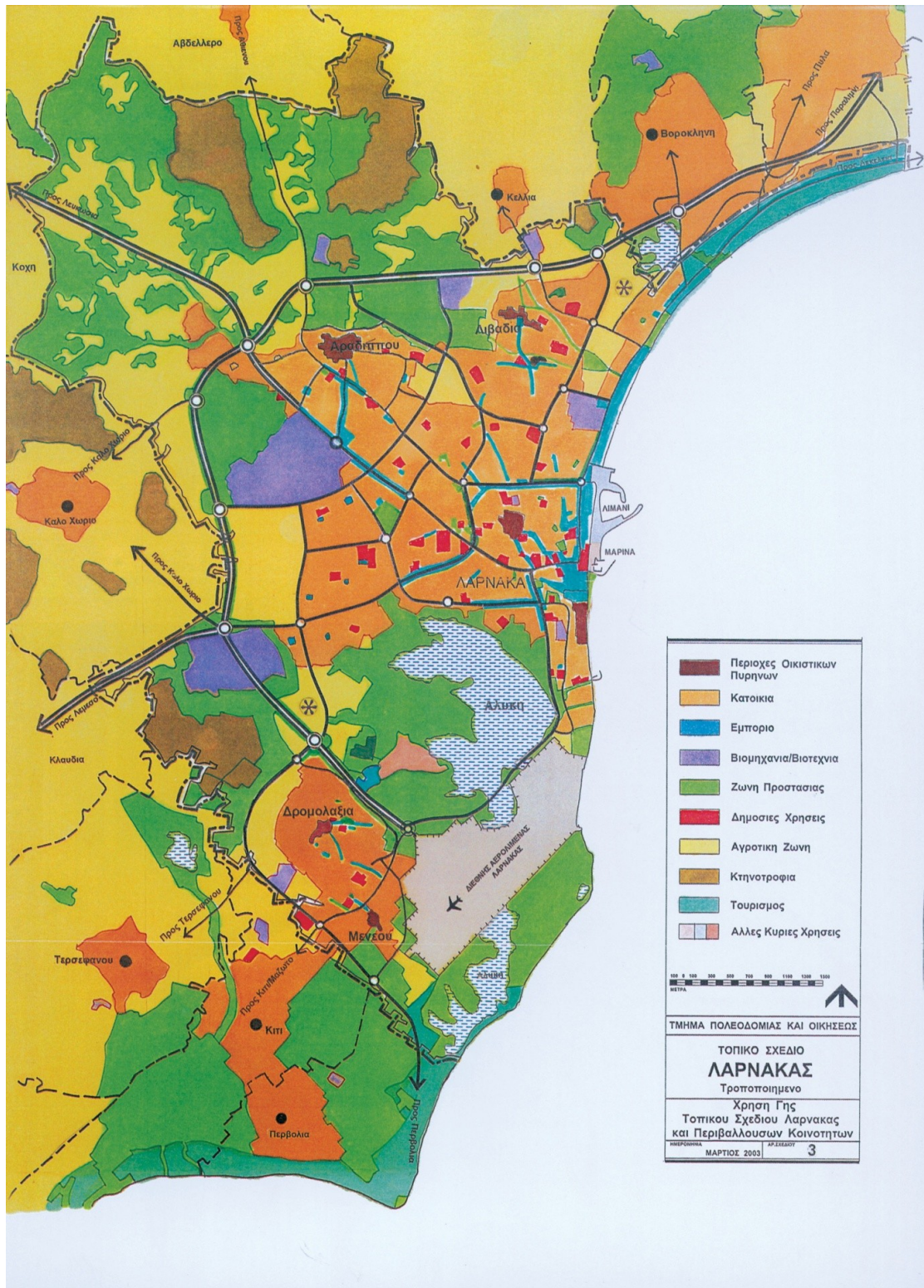
Χάρτης 6



Χάρτης 7



Χάρτης 8



6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Λάρνακα είναι μια σύγχρονη και μοντέρνα πόλη που δίκαια κατά τη γνώμη μου συναγωνίζεται σε θέματα οικονομίας, ψυχαγωγίας, πολιτισμού, ανέσεων, πολλές άλλες παραλιακές πόλεις της Ευρώπης. Παρ' όλα αυτά θεωρώ ότι έχει πολύ δρόμο να καλύψει για να μπορέσει να δικαιούται τον τίτλο της πόλης που προσφέρει υψηλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους της.

Για παράδειγμα αν ζείτε στη Λάρνακα θα διαπιστώσετε ότι δύσκολα κυκλοφορείτε χωρίς ιδιωτικό όχημα. Τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας (λεωφορείο), είναι ελάχιστα και περνούν από τις πολύ απομακρυσμένες μεταξύ τους στάσεις, χρονικά, σε αραιά διαστήματα. Σίγουρα η έλλειψη επαρκούς δημόσιας συγκοινωνίας δεν ευνοεί την ανάπτυξη της πόλης, μιας και οι μόνιμοι κάτοικοι της, για να κινηθούν από το σπίτι τους στις εργασίες τους, τα σχολεία, τα καταστήματα, τους κεντρικούς δρόμους, χρησιμοποιούν τα ιδιωτικά τους αυτοκίνητα. Σίγουρα οι υπεύθυνες αρχές έχουν προνοήσει και βελτιώσει σε κάποιο βαθμό το πρόβλημα, αλλά χρειάζεται ακόμα πολλή δουλειά για να μπορέσουμε να συγκριθούμε με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.

Πιστεύω ότι επιτέλους η πόλη άρχισε να αποκτά οικολογική συνείδηση και να προσπαθεί έμπρακτα να ακολουθήσει τους κανόνες και τις αρχές της Ε.Ε. Για παράδειγμα η ανακύκλωση υλικών, όπως το χαρτί, το γυαλί, το πλαστικό έχει αρχίσει εδώ και αρκετό καιρό. Κάδοι ανακύκλωσης έχουν τοποθετηθεί σε πολλά σημεία της πόλης και στις γειτονιές. Ταυτόχρονα γίνεται και μια προσπάθεια ανακύκλωσης αυτοκινήτων και άλλων μεγάλων οικιακών συσκευών. Οι προσπάθειες αυτές πρέπει σαφώς να εντατικοποιηθούν, να ενημερωθεί περαιτέρω το κοινό, για να αποκτήσουν οι Λαρνακείς οικολογική συνείδηση.

Σίγουρα για να συγκριθεί η Λάρνακα, με τις ευρωπαϊκές πόλεις χρειάζεται πολλή προσπάθεια, συλλογική και ατομική. Αλλά υπάρχει αναμφίβολα θέληση απ' όλους, τους κατοίκους και την τοπική αυτοδιοίκηση. Εξ' άλλου οι Κύπριοι είναι λαός προοδευτικός που αγαπά και νοιάζεται για την πατρίδα και την πόλη του, γι' αυτό

είμαι σίγουρη ότι η Κύπρος και συγκεκριμένα η Λάρνακα θα προοδεύει διαρκώς και θα βελτιώνεται με κάθε δυνατό τρόπο.

Μέσα από την εργασία μου ελπίζω να κατάφερα να σας παρουσιάσω την πόλη που γεννήθηκα και μεγάλωσα, την ιστορική της εξέλιξη μέσα στους αιώνες, το status και τη προοπτική του πολεοδομικού της σχεδιασμού. Μια πόλη που παλεύει συνεχώς, με κάθε δυνατό μέσο να αναπτύσσεται , να ακολουθεί το ευρωπαϊκό πνεύμα και να εκσυγχρονίζεται.

Αυτή είναι η πόλη μου η Λάρνακα. Μια πόλη με πλεονεκτήματα και αδυναμίες. Μια πόλη όμως με πολλές προοπτικές να αποτελέσει σημαντικό σταθμό λόγω της θέσης της και των πλεονεκτημάτων που της δίνουν το αεροδρόμιο και το λιμάνι. Μια πόλη που με σωστή υλοποίηση του σχεδίου ανάπτυξης της και με σωστό προγραμματισμό

θα μπορέσει να παίξει σημαντικό ρόλο για να βρει η μικρή μου πατρίδα ξανά τα πόδια

της.

7. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΕΙΑ

**ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΑΡΝΑΚΑΣ – ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

‘ΕΥ ΕΥΡΕ ΛΑΡΝΑΚΑ’ – ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΝΑΚΑΣ

ΛΑΡΝΑΚΑ ΠΟΛΗ ΑΓΑΠΗΜΕΝΗ – ΑΝΔΡΕΑΣ Ο. ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΑΡΝΑΚΑΣ – ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΝΑΚΑΣ

ΚΙΤΙΟΝ – ΛΑΡΝΑΚΑ ΔΙΑΜΕΣΟ ΤΩΝ ΑΙΩΝΩΝ – ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΝΑΚΑΣ

ΛΑΡΝΑΚΑ 4000 ΧΡΟΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ – ΑΛΕΞΗΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΝΑΚΑΣ – ΑΛΕΞΗΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ