



Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών: Πολεοδομία – Χωροταξία
Μάθημα: Περιβαλλοντικές συνιστώσες του σχεδιασμού και της οικιστικής ανάπτυξης

Κριτική Θεώρηση του σχεδιασμού για τους τουριστικούς λιμένες Η περίπτωση της Μαρίνας Λεμεσού

Σπουδάστρια: Κυριακή Κυριάκου
Διδακτική Ομάδα: Ι. Πολύζος, Ε. Χανιώτου, Κ. Βουρεκάς, Δ. Μπαλαμπανίδης, Λ. Τριάντης

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΜΑΤΟΣ
ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ (ΜΑΡΙΝΩΝ)
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΑΡΙΝΩΝ
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΜΕΣΟΥ
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΣΧΕΔΙΑ)
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΑΡΙΝΑΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
ΠΡΟΣΒΑΣΗ: ΓΙΑ ΠΟΙΟΥΣ;

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΜΑΤΟΣ

Η οικοδομική έξαρση που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια σε διάφορες περιοχές της Κύπρου, με εντονότερο το φαινόμενο στην πόλη της Λεμεσού, είναι στην ουσία πολιτική απόφαση που έχει ως στόχο να μαγνητίσει τουρίστες 'υψηλού επιπέδου' και επενδυτές και όχι να τονώσει την τοπική κοινωνία ή να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης. Θεωρώντας το έργο 'Limassol Marina' ως ένα τέτοιο παράδειγμα και με βάση την πιο πάνω θέση θα γίνει μια κριτική όσον αφορά τους τουριστικούς λιμένες, εστιάζοντας στο παράδειγμα της Λεμεσού.

Οι μαρίνες, γενικότερα, που παρατηρείται να κατασκευάζονται τα τελευταία χρόνια, οι οποίες αναπτύσσονται γύρω από τη λογική της προσφοράς ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών, κατασκευάζονται με πολύ συγκεκριμένο τρόπο, εστιάζοντας στην επενδυτική κινητικότητα. Στόχος τους, δηλαδή, είναι η εξυπηρέτηση των οικονομικών συμφερόντων, μέσα από την 'προσέλκυση' συγκεκριμένων κοινωνικών και οικονομικών ομάδων. Ως εκ τούτου, οι τουριστικοί λιμένες, που έχουν αντίστοιχα κίνητρα, γίνονται χώροι εξωραϊσμού της πόλης, χώροι οριοθετημένοι και 'ασφαλείς', αλλά -εν τέλει- χώροι στους οποίους δημιουργείται ένα καρποφόρο έδαφος κατάλληλο για την καλλιέργεια κοινωνικών ανισοτήτων και περιβαλλοντικών υποβαθμίσεων.

Στις εν λόγω εργασία γίνεται μια προσπάθεια απεικόνισης των τουριστικών λιμένων, συνδέοντάς τους με κοινωνικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς όρους.

ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο επίσημος λόγος, ο οποίος εκφράζεται μέσα από το νομικό πλαίσιο και τον τύπο, αντιμετωπίζει μονοδιάστατα το ζήτημα του τουριστικού λιμένα της Λεμεσού. Ταυτίζει την κατασκευή με την οικονομική ανάπτυξη της πόλης, αλλά και του νησιού γενικότερα, αδιαφορώντας για τις αρνητικές της επιπτώσεις. Έτσι, η κοινή γνώμη, έχει πολύ θετική στάση απέναντι στο ζήτημα της μαρίνας. Υπάρχει, όμως, μια άλλη, μια δεύτερη, πολύ διαφορετική πραγματικότητα που φαίνεται να αγνοείται. Στόχος, λοιπόν, είναι να παρουσιαστεί το εν λόγω έργο από μια άλλη οπτική γωνία, μέσα από την ανάδειξη των ενδεχόμενων επιπτώσεων γύρω από την κατασκευή και τη λειτουργία τουριστικών λιμένων, βάση περιβαλλοντικών και κοινωνικο-οικονομικών κριτηρίων. Πιο συγκεκριμένα, θα γίνει προσπάθεια εντοπισμού των αρνητικών συνθηκών που δημιουργούνται από την ύπαρξη μιας μαρίνας με βάση την περιβαλλοντική υποβάθμιση και τον κοινωνικό αποκλεισμό. Για την προσέγγιση του στόχου κρίνεται σημαντική η πραγμάτευση των βασικών ερωτημάτων που δημιουργούνται: Πως μια κατασκευή μαρίνας, της οποίας το μεγαλύτερο κομμάτι βρίσκεται μέσα στη θάλασσα, επηρεάζει την ποιότητα του περιβάλλοντος; Ποιοι είναι οι στόχοι που κρύβονται (ή που πολλές φορές παρουσιάζονται απρόκλητα) πίσω από την κατασκευή τουριστικών λιμένων; Και, εν τέλει, ποιους αφορά μια τέτοια κατασκευή;

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η προσέγγιση του θέματος ξεκίνησε με την επίσκεψη του χώρου της μαρίνας Λεμεσού. Με την πρώτη ματιά αντικρίζει κανείς ένα ωραίο τοπίο στο οποίο συναντά ανθρώπους που περπατάνε χαμογελαστοί ή πίνουν τον καφέ τους απολαμβάνοντας την θέα της θάλασσας. Παρατηρώντας καλύτερα, όμως, σκέφτεται κανείς πως είναι παρά ένας χώρος ο οποίος λειτουργεί σαν μια βιτρίνα της πόλης, που κρύβει πίσω τις τα αμέτρητα ζητήματα που υπάρχουν και αφορούν την πόλη.

Καθοριστικό για την συγκεκριμένη πορεία σκέψης και κατ' επέκταση για την κατεύθυνση της εργασίας στάθηκε το γεγονός ότι στην διάρκεια επίσκεψης του χώρου μάς έγινε παρατήρηση και επισήμανση για το γεγονός ότι απαγορεύεται να αναπαύεται κανείς κάτω (και όχι σε μια καρέκλα καφετέριας ή εστιατορίου που διατίθενται μέσα στις υπηρεσίες που προσφέρει η μαρίνα). Ευθύς αμέσως καταλαβαίνει κανείς την πολιτική που υπάρχει όσον αφορά τη λειτουργία της μαρίνας, τις κοινωνικές ομάδες στις οποίες ανοίγει τις πόρτες και τις κοινωνικές ομάδες στις οποίες άτυπα αποκλείει.

Μέσα από την προσπάθεια επιβεβαίωσης των πρώτων σκέψεων που παράχθηκαν μέσα από την επιτόπια παρατήρηση, έγινε χρήση μεθοδολογικών

εργαλείων ούτως ώστε να προσεγγιστεί – επιστημονικά πλέον - το θέμα. Αρχικά, έγινε μια προσπάθεια πρόσβασης στη βιβλιογραφία γύρω από το ευρύτερο θέμα των τουριστικών λιμένων, με σκοπό να δημιουργηθεί ένα θεωρητικό πλαίσιο γύρω από αυτό, ενώ στη συνέχεια έγινε ένα ψάξιμο (κυρίως από επιστημονικά άρθρα, πτυχιακές εργασίες και άρθρα εφημερίδων), έτσι ώστε να κατανοηθεί ο διάλογος που υπάρχει γύρω από τις μαρίνες και ειδικότερα γύρω από το παράδειγμα της Λεμεσού. Να κατανοηθούν και να παρουσιαστούν οι επικρατούσες – και όχι μόνο – στάσεις γύρω από το ζήτημα της μαρίνας.

Η έρευνα χωρίζεται σε τρία μέρη που εκφράζονται μέσα από τα αντίστοιχα κεφάλαια. Στο πρώτο μέρος γίνεται μια αναφορά για την τάση που υπάρχει για τον θαλάσσιο τουρισμό που είναι άμεσα συσχετισμένος με την ‘ανάγκη’ για κατασκευή τουριστικών λιμένων, παρουσιάζοντας παράλληλα παραδείγματα από περιπτώσεις εντός Μεσογείου ανάλογες με την περίπτωση της μαρίνας Λεμεσού, προσπαθώντας με αυτό τον τρόπο να εντοπιστούν τα κύρια χαρακτηριστικά που έχουν οι τουριστικοί λιμένες αυτού του μεγέθους. Στο δεύτερο μέρος, παρουσιάζεται συγκεκριμένα το παράδειγμα της Λεμεσού. Αρχικά, αναφέρεται η ευρύτερη παραλιακή περιοχή (στην άκρη της οποίας βρίσκεται η μαρίνα) και η τάση που υπάρχει γύρω από την οικοδόμηση ψηλών κτιρίων, η οποία υπάγεται στην ίδια φιλοσοφία ανταγωνιστικής πόλης και προσέγγισης τουριστών και επενδυτών. Στη συνέχεια, γίνεται μια προσέγγιση του θεσμικού πλαισίου, μέσα από την παρουσίαση νομοθετικών κειμένων (που αφορούν τη κατασκευή και λειτουργία της μαρίνας) και τοπικών αναπτυξιακών σχεδίων, ενώ μετά γίνεται μια πιο αναλυτική περιγραφή του έργου αναφέροντας ενδεικτικά κομμάτια από την μελέτη. Στο τρίτο, και τελευταίο μέρος, αξιολογείται το έργο μέσα από δύο κριτήρια: την περιβαλλοντική και κοινωνική σκοπιά. Το πρώτο είναι η περιβαλλοντική υποβάθμιση που ακολουθεί την κατασκευή ενός έργου ανάλογης κλίμακας μέσα στη θάλασσα (παρουσιάζεται και η περιβαλλοντική μελέτη). Στο δεύτερο κομμάτι γίνεται μια προσπάθεια κατανόησης του ‘για ποιους’ κατασκευάζεται το συγκεκριμένο έργο και ποιους αφήνει πίσω εν τέλει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ (ΜΑΡΙΝΩΝ)

ΑΝΑΠΤΥΞΗ (ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ) ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο θαλάσσιος τουρισμός εμπεριέχει τις τουριστικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα ή στις ακτές της. Είδη από τη δεκαετία του 1950 ξεκίνησε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα το είδος, περίοδος στην οποία πρωτοεμφανίζεται με ιδιωτικά σκάφη¹. Δημοφιλές είδος του θαλάσσιου τουρισμού, το οποίο σχετίζεται άμεσα με την ανάγκη για κατασκευή τουριστικών λιμένων, είναι η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση με προσωπικά ή ενοικιαζόμενα σκάφη (συνήθως ιστιοφόρα). Στις χώρες που βρέχονται από τη βόρεια Μεσόγειο είναι ιδιαίτερα αναπτυσσόμενο το συγκεκριμένο είδος. Ο στρατηγικός σχεδιασμός των κρατών που κερδοφορούν από τον τουρισμό πολύ συχνά επιλέγουν να επενδύσουν στη δημιουργία τουριστικών λιμένων.

Στην Κύπρο, που ο τουρισμός κατέχει σημαντική θέση στη διαμόρφωση της οικονομίας του νησιού, είναι επόμενο να ακολουθούνται πολιτικές αντίστοιχες με τη διεθνή τάση. Σύμφωνα με μελέτη του Υπουργείου Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας², το εισόδημα από τον τομέα του τουρισμού για το 2015 αποτέλεσε το 14% του ΑΕΠ της Κύπρου, ενώ εκτιμάται ότι θα αυξηθεί στο 28% το 2030. Στην ίδια

¹ Κάβουρας, Α. (2017) ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Διαθέσιμο: https://jmce.gr/portal/wp-content/uploads/2018/02/Kouvaras_Paraktios-k-Thalassios-Tourismos.pdf

² ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΥΝΟΨΗ – ΚΥΡΙΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ, Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας. Διαθέσιμο: [http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/CDF3979F7DFBA8BCC22581BC002FCEAB/\\$file/3%20Βοηθητικό%20κείμενο%20στην%20ελληνική%20γλώσσα.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/CDF3979F7DFBA8BCC22581BC002FCEAB/$file/3%20Βοηθητικό%20κείμενο%20στην%20ελληνική%20γλώσσα.pdf)

μελέτη καταγράφονται οι Κατευθυντήριες Αρχές της Εθνικής Στρατηγικής Τουρισμού, οι οποίες εκφράζονται μέσα στα πιο κάτω:

- *Μετατροπή της Κύπρου σε ένα “premium” ολόχρονο τουριστικό προορισμό, στοχεύοντας στην προσέλκυση μεγαλύτερου ποσοστού τουριστών με ψηλή κατά κεφαλή δαπάνη παρά στη μεγιστοποίηση του ρυθμού αύξησης των τουριστών.*
- *Απόδοση μεγάλης έμφασης στην τοπική κληρονομιά, την πολιτιστική διάσταση και το φυσικό περιβάλλον.*
- *Ανάπτυξη ενός εξαιρετικού πακέτου προϊόντων ειδικού ενδιαφέροντος.*
- *Υποστήριξη των επενδύσεων που στοχεύουν στη μείωση της εποχικότητας.*
- *Μεγιστοποίηση των πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων του τουρισμού στην τοπική οικονομία.*

Οι πάνω κατευθύνσεις δείχνουν την πορεία που επιλέγει να ακολουθήσει το κυπριακό κράτος, ως προς τον τουρισμό. Γίνονται αντιληπτοί οι στόχοι που θέτει το κράτος γύρω από αυτό, ενώ εκφράζονται ξεκάθαρα οι προτιμήσεις των τουριστών που ανήκουν στα ψηλά οικονομικά στρώματα.

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΑΡΙΝΩΝ

Αρχικά να διευκρινιστεί πως με τον όρο τουριστικός λιμένας ή μαρίνα γίνεται αναφορά σε χώρους που εκτείνονται θαλάσσια και χερσαία και εξυπηρετούν, κυρίως, σκάφη αναψυχής. Πρόκειται για πολυδιάστατα έργα, τα οποία αγγίζουν διάφορα επιστημονικά πεδία.

Πέραν από τη βασική λειτουργία, που είναι ο ελλιμενισμός, υπάρχει μια σειρά από δευτερεύουσες δραστηριότητες και υπηρεσίες που προσφέρονται, οι οποίες ουσιαστικά είναι και το μεγαλύτερο κομμάτι κερδοφορίας τους³. Οι συνήθεις λειτουργίες που ενσωματώνονται σε μια μαρίνα μπορούμε να πούμε ότι διακρίνονται σε πέντε κατηγορίες: [α]Διοικητικές Ζώνες, [β]Λιμενικές Χρήσης, [γ]Λειτουργικές Ζώνες, [δ]Ζώνες Αναψυχής – Εμπορίου και [ε]Χώροι διαμονής

Στην πρώτη ζώνη, στη διοίκηση δηλαδή, τοποθετείται οποιαδήποτε δραστηριότητα έχει να κάνει με την διοίκηση και οργάνωση του χώρου της μαρίνας. Στη δεύτερη κατηγορία, στις λιμενικές χρήσεις, λαμβάνουν χώρα οι δραστηριότητες

³ 81.6% των ετήσιων εσόδων μιας μαρίνας αντιστοιχούν στις χερσαίες υπηρεσίες. Καλαντζή, Π., 2004. Οι μαρίνες στην Ελλάδα. Πτυχιακή Εργασία. Διαθέσιμο: <http://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9474/file0.pdf?sequence=2>

που αφορούν το κομμάτι του ελλιμενισμού (π.χ. Σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων, Λιμενικός Σταθμός και τελωνείο για τις περιπτώσεις που η μαρίνα λειτουργεί σαν κύρια είσοδος στη χώρα). Η τρίτη ζώνη περιλαμβάνει τις λειτουργικές δραστηριότητες του χώρου, που συνήθως είναι ο χώρος στάθμευσης των αυτοκινήτων, οι εγκαταστάσεις των λυμάτων, οι χώροι επισκευής / συντήρησης σκαφών ή ένα ιατρείο ενώ η τέταρτη ζώνη περιέχει τις δραστηριότητες του εμπορίου και της αναψυχής (εστιατόρια, μπαρ, καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, supermarkets, καταστήματα ρουχισμού, τράπεζες κ.α.). Τέλος, βρίσκουμε τους χώρους διαμονής στους οποίους περιλαμβάνονται οι μονοκατοικίες και τα διαμερίσματα.

Χαρακτηριστικό των τουριστικών λιμένων είναι το γεγονός πως έχουν σαφή οριοθέτηση, η οποία είναι πιθανόν να εκφράζεται μέσα από περιφράξεις ή κάποιο κεντρικό σημείο εισόδου – ελέγχου. Η οριοθέτηση γίνεται, συνήθως, με τρόπο που αφενός να διακρίνεται ξεκάθαρα η περιοχή που ανήκει στην μαρίνα και αφετέρου να δημιουργεί ένα αίσθημα ‘ασφάλειας’. Η τάση για δημιουργία εσωστρεφών, περιφραγμένων χώρων εκφράζεται όλο και πιο συχνά μέσα στην πόλη και ανεξάρτητα από τις περιπτώσεις των τουριστικών λιμένων.

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς των τουριστικών λιμένων πρόκειται, είτε για δημόσιους χώρους, είτε για ιδιωτικούς. Στις περιπτώσεις των δημόσιων μαρίνων πολύ συχνά γίνεται συμφωνία του δημοσίου με ιδιωτικές εταιρίες. Σύνθετες συμφωνίες είναι η κατασκευή του έργου από συμπράξεις ιδιωτικών εταιριών και η οικονομική εκμετάλλευσή τους για ορισμένα χρόνια. Μέσα από αυτή τη διαδικασία, που είναι επί της ουσίας η ιδιωτικοποίηση του χώρου για ορισμένο χρόνο, διακυβεύεται η αναπόσπαστη πρόσβαση του συνόλου των ανθρώπων στην εκάστοτε παραθαλάσσια περιοχή. Η πρόσβαση -θεσμικά τουλάχιστον- δεν εμποδίζεται απαραίτητα, αλλά γίνεται με άλλους όρους (συνήθως πιο περιοριστικούς).

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Μέσα από την προσπάθεια κατανόησης και εντοπισμού κάποιων από τα γενικότερα χαρακτηριστικά που έχουν οι τουριστικοί λιμένες θα παρουσιαστούν, εν συντομία, παραδείγματα πόλεων που έχουν μια ανάλογη μαρίνα. Τα παραδείγματα είναι το Porto Montenegro στο Τίβιτ του Μαυροβουνίου και η Marina di Scarlino στο Σκαρλίνο (Τοσκάνη) της Ιταλίας. Τα παραδείγματα επιλέχθηκαν με κριτήριο το

μέγεθος του έργου. Δηλαδή είναι μαρίνες που έχουν την ίδια κλίμακα με τη μαρίνα της Λεμεσού. Επίσης επιλέχθηκαν περιπτώσεις οι οποίες πέραν από ναυτικές υπηρεσίες, περιλαμβάνουν υποδομές στέγασης, εστίασης και εμπορίου,



Αεροφωτογραφίες των τριών μαρινών.

Πάνω: Marina di Scarlino, Σκαρλίνο, Ιταλία , Μέση: Porto Montenegro, Τίβατ, Μαυροβούνιο , Κάτω: Limassol Marina, Λεμεσός, Κύπρος

καταστήματα, μπαρ, εστιατόρια, κέντρα ομορφιάς, πισίνες. Προσφέρουν, δηλαδή, μια μεγάλη ποικιλία υπηρεσιών, ούτως ώστε να γίνονται πιο ελκυστικές για τους ενδιαφερόμενους. Και τα τρία από τα παραδείγματα (συμπεριλαμβανομένου και του παραδείγματος της Λεμεσού) βρίσκονται σε περιοχές της Μεσογείου.

Porto Montenegro

Τοποθετείται στην πόλη Τίβατ, στο λιμάνι της πόλης, στον κόλπο Κότορ. Λειτουργήσε για πρώτη φορά το 2008 με 85 θέσεις ελλιμενισμού, ενώ τώρα έχει 450. Διαθέτει 188 διαμερίσματα σε έξι συγκροτήματα. Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του Porto Montenegro, ο χώρος 'προσφέρει πρόσβαση σε ένα πολυτελές τρόπο ζωής, με μια επιλογή από όμορφα παραθαλάσσια διαμερίσματα'.

Marina di Scarlino

Βρίσκεται στις εκβολές ποταμού στην ευρύτερη περιοχή της Τοσκάνης. Λειτουργήσε το 2013 και παρέχει 950 θέσεις ελλιμενισμού και 42 διαμερίσματα, ενώ αναμένεται η κατασκευή άλλων 36 κατοικιών. Η Marina di Scarlino διαφημίζεται ως 'ένα από τα ασφαλέστερα και καλύτερα προστατευμένα λιμάνια της Μεσογείου'.



Θέση των τριών μαρίνων στη Μεσόγειο θάλασσα



Φωτογραφίες από Porto Montenegro.



Φωτογραφίες από Marina di Scarlino

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ:
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΜΕΣΟΥ**

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η μαρίνα της Λεμεσού βρίσκεται στην δυτική άκρη του παραλιακού άξονα της Λεμεσού. Διοικητικά ανήκει στον δήμο Λεμεσού και συγκεκριμένα βρίσκεται στη συνοικία του Αγίου Αντωνίου. Η μαρίνα χωροθετείται, επίσης, κοντά στο ιστορικό κέντρο της πόλης και δίπλα από τη βιομηχανική ζώνη Λεμεσού.

Παραλιακό Μέτωπο – Ψηλά κτίρια

Η διεθνής τάση γύρω από την αδειοδότηση και κατασκευή ψηλών κτιρίων εκφράζεται τα τελευταία χρόνια και στην πόλη της Λεμεσού. Αναπαράγοντας εικόνας που βλέπαμε σε παραδείγματα αραβικών πόλεων (βλ. Ντουμπάι), το παραλιακό μέτωπο της πόλης φαίνεται να αλλάζει οριστικά το τοπίο της Λεμεσού. Η τοποθέτηση των πολυώροφων κτιρίων λίγα μέτρα από τη θάλασσα, δεν προέκυψε βάση πολεοδομικού σχεδιασμού, αφού σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού (βλ. χάρτη στη σελίδα 21), υπάρχουν πέντε ορισμένες περιοχές τοποθέτησης ψηλών κτιρίων, οι οποίες δεν βρίσκονται στο παραλιακό μέτωπο. Αντίθετα, προκύπτει άναρχα, χωρίς τις απαραίτητες προδιαγραφές. Η ποιότητα των κατοίκων της περιοχής διακυβεύεται -μεταξύ άλλων- λόγω της αισθητικής υποβάθμισης, λόγω όξυνσης των κυκλοφοριακών ζητημάτων, αλλά και εξαιτίας της αύξησης των τιμών των ακινήτων. Η πρακτική που ακολουθείται, για τη χωροθέτηση και ανέγερση των ψηλών κτιρίων, πραγματοποιείται χωρίς καθιέρωση πολεοδομικών παραμέτρων, χωρίς την



Φωτογραφίες από την ευρύτερη περιοχή
Πάνω: Βιομηχανική Ζώνη
Μέση, Κάτω: Ψηλά κτίρια στο παραλιακό μέτωπο

εξέταση των επιπτώσεων στα τρία επίπεδα (περιβαλλοντικό, οικονομικό, κοινωνικό), χωρίς διαβουλεύσεις και, τέλος, χωρίς την αποδοχή τους από το σύνολο των ενδιαφερόμενων⁴.

Στην κατασκευή των ψηλών κτηρίων ακολουθείται η ίδια λογική προσέλκυσης 'αγοραστών υπηκοότητας' και επενδυτών που υπάρχει γύρω από την δημιουργία της μαρίνας. Αντίστοιχα, και στις δύο περιπτώσεις παραγκωνίζονται οι πραγματικές ανάγκες της πόλης και των κατοίκων της, αφού κινητήρια δύναμη φαίνεται να είναι η κερδοσκοπία από την έλξη επενδυτών και όχι η αναγκαιότητα για πολεοδομική ή περιβαλλοντική αναβάθμιση του χώρου. Τα ψηλά κτίρια εκφράζουν την μεγάλη οικονομική δύναμη των κατόχων τους και λειτουργούν ως εταιρικά σύμβολα, βοηθώντας στη διαφήμισή τους στο αγοραστικό κοινό, αλλά ταυτόχρονα καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την οργάνωση, τη συμπεριφορά και την όψη του αστικού τοπίου.⁵

*"Μέχρι το τέλος του 2020 υπολογίζεται να ανοίξουν τις πόρτες τους στο κοινό δέκα νέα κατασκευαστικά έργα. Ανάμεσά τους, εντυπωσιακοί ουρανοξύστες, κτίρια πολυτελείας, ξενοδοχειακές μονάδες δίπλα στη θάλασσα και γραφειακές εγκαταστάσεις υψηλών προδιαγραφών, την ίδια στιγμή που δεκάδες άλλα projects βρίσκονται στα σκαριά. Όλα τους στη Λεμεσό, την πόλη που μεταμορφώνεται σταδιακά σε σύγχρονο μεσογειακό παράδεισο εκατομμυρίων ευρώ."*⁶

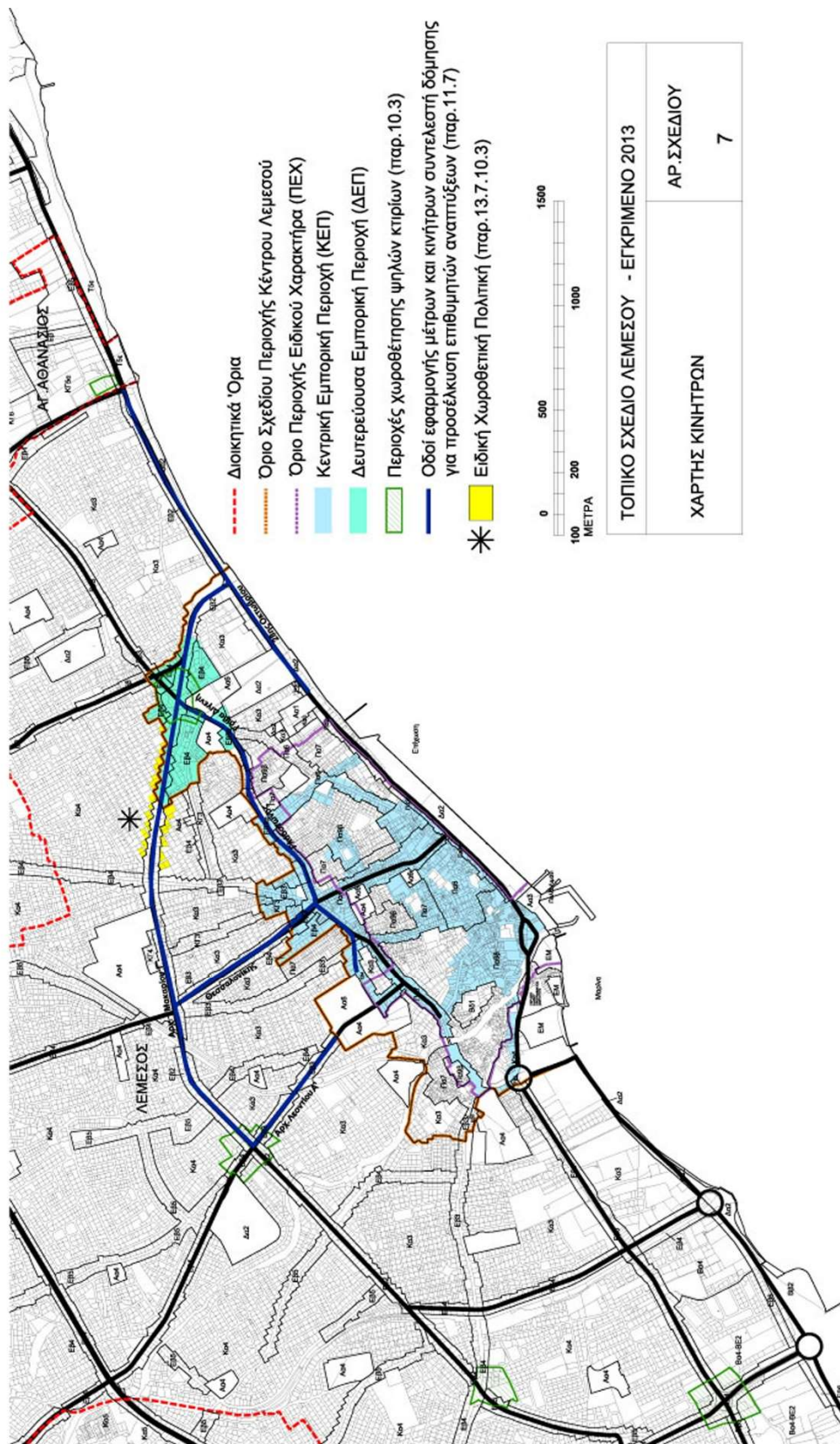
Συνοικία Αγίου Αντωνίου

Ο Άγιος Αντώνιος, πριν από την εισβολή του 1974, αποτελούσε μια τουρκοκυπριακή γειτονιά, η οποία είχε δημιουργηθεί από την εποχή της τουρκοκρατίας (1571). Μετά την ανταλλαγή πληθυσμών, που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του πολέμου, η περιοχή κατοικήθηκε από ελληνοκύπριους. Διοικητικά ανήκει στο Δήμο Λεμεσού. Θεωρείται (ή τουλάχιστον εθεωρείτο) περιοχή υποβαθμισμένη, κυρίως λόγω της παλαιότητας των κατοικιών και του γεγονότος πως οι κάτοικοί της ανήκουν, ως επί το πλείστον, σε ομάδες με χαμηλά οικονομικά εισοδήματα.

⁴ Α.ΜΑΡΚΙΔΗΣ-Λ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ-Η. ΑΧΝΙΩΤΗΣ, Ψηλά κτίρια στην Κύπρο – Μόδα, Κερδοσκοπία ή Αναγκαιότητα; ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ (έκθεση ΕΤΕΚ για ψηλά κτίρια) https://www.etek.org.cy/uploads/fck/48%201_14_2_20170509_ΨΗΛΑ%20ΚΤΗΡΙΑ_εισήγηση%20επιτροπής_σημείωμα%20ΓΣ%2003_17%20ΕΚΘΕΣΗ.pdf

⁵ Στο ίδιο.

⁶ Απόσπασμα από την εφημερίδα Φιλελεύθερος. Διαθέσιμο: <https://like.philenews.com/symveni-sti-lemeso-10-nea-entyposiaka-erga-tis-polis/>



Παλιό Λιμάνι

Ανατολικά της μαρίνας Λεμεσού βρίσκεται το παλιό λιμάνι, το οποίο κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1950, επί αγγλοκρατίας. Με την κατασκευή του νέου λιμανιού, το 1973, σιγά σιγά έπαψε να λαμβάνει ρόλο στις ναυτικές δραστηριότητες. Σήμερα, έπειτα από ανάπλαση που ολοκληρώθηκε το 2014, έχει μετατραπεί σε ψαρολίμανο, εξυπηρετώντας, κυρίως, αλιευτικά σκάφη.

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΣΧΕΔΙΑ)

Νομοθεσία σχετικά με την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον

Σύμφωνα με τον νόμο Ν. 127(Ι)/2018⁷ τα δημόσια ή ιδιωτικά έργα τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον υποχρεούνται να πραγματοποιήσουν μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων τους, πριν τη χορήγηση άδειας ή έγκρισης ή εξουσιοδότησης⁸.

Η Εκτίμηση Επιπτώσεων στο Περιβαλλοντικών, σύμφωνα με το Τμήμα Περιβάλλοντος του Υπουργείου Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, ξεκίνησε να εφαρμόζεται με Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου το 1991, σε μεγάλα αναπτυξιακά έργα του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Έπειτα, το 2001, μετά από ευρωπαϊκή οδηγία αναθεωρήθηκε ο νόμος περί της Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον. Το 2014, η νομοθεσία τροποποιήθηκε και πάλι έπειτα από ευρωπαϊκή οδηγία, κυρίως σε θέματα πρόσβασης σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων από διασυνοριακά έργα⁹.

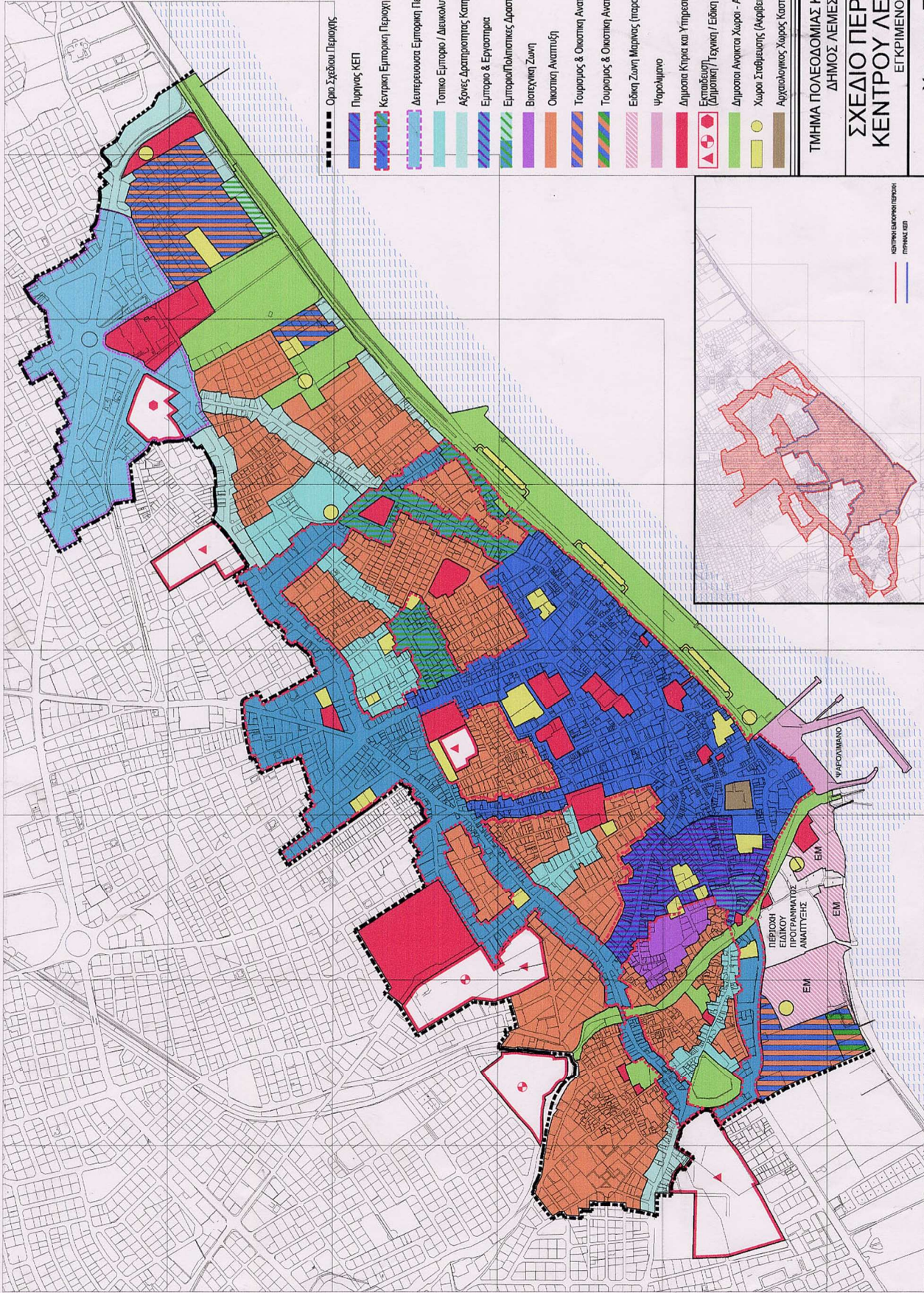
Νομοθεσία Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας

Το νομοσχέδιο, με τίτλο «Ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας (Τροποποιητικός) Νόμος του 2014» περιλαμβάνονται σημαντικές τροποποιήσεις (άρθρα 2, 20, 22) της υφιστάμενης νομοθεσίας συνδέοντας το θαλάσσιο χώρο με την ακίνητη ιδιοκτησία και κατ' επέκταση με έργα και δραστηριότητες που λαμβάνουν

⁷ Νόμος Ν. 127(Ι)/2018. Διαθέσιμο: http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2018_1_127.pdf

⁸ Τμήμα περιβάλλοντος, Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος. Διαθέσιμο: http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environmentnew.nsf/page09_gr/page09_gr?OpenDocument

⁹ Στο ίδιο.



Όριο Σχεδίου Περιοχής

Πυρήνας ΚΕΠ

Κεντρική Εμπορική Περιοχή

Δευτερεύουσα Εμπορική Περιοχή

Τοπικό Εμποριο / Διευκόλυνσης

Άρνες δραστηριότητας Κατηγορίας I

Εμποριο & Εργασια

ΕμποροΠολιτισμικές Δραστηριότητες/Αναψυχή

Βιοτεχνική Ζώνη

Οικιστική Αναπτξή

Τουρισμός & Οικιστική Αναπτξή

Τουρισμός & Οικιστική Αναπτξή/Αναψυχή

Ειδική Ζώνη Μαρinas (παραρταφός 8.4)

Ψυχαγμια

Δημοσία Κτιρια και Υπηρεσίες

Εκπαίδευση (Δημοτική) / Τεχνική / Ειδική Εκπαίδευση

Δημοσία Αναγκαία Χωρα - Αθλοταβιας - Παρκα

Χωρα Σταβλιας (Ακρίβιας / Ειδικατα)

Αρχαολογικός Χωρα/ Καταρα

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ
ΔΗΜΟΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΚΕΝΤΡΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ
ΕΓΚΡΙΜΕΝΟ

Χρησις Γης

ΚΥΜΑΚΑ

1 : 10000

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
Φεβρουαριος 2006

ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ
1



ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΑ ΧΩΡΟΧΡΗΣΕΩΣ
ΠΡΩΤΗΣ ΕΓΓ



πολεοδομικής άδειας για οποιαδήποτε ανάπτυξη έπειτα από υπουργική απόφαση χωρίς να υποβληθεί αίτηση στην πολεοδομική αρχή ¹¹.

Το 1977 ψηφίστηκε ο νόμος Περί Ρυθμίσεων Μαρίνων (Ν.4/1977), εξαιρώντας την κατασκευή μαρίνων από τον γενικό νόμο Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας του 1972, ούτως ώστε να παρακολουθούνται εκτενέστερα οι κοινωνικές, πολιτισμικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ο οποίος τροποποιήθηκε το 2002 από τον Ν.155/2002¹².

Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού

Η ύπαρξη του τουριστικού λιμένα, χωροθετείται πρώτη φορά στο αναθεωρημένο Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού του 2006¹³. Συγκεκριμένα, στο σχέδιο των χρήσεων γης¹⁴ (βλ. σχέδιο στην προηγούμενη σελίδα) ο χώρος χαρακτηρίζεται ως “Ειδική Ζώνη Μαρίνας”. Η παράγραφος 8.4 αναφέρεται στο Πολεοδομικό Πρόγραμμα Μαρίνα Λεμεσού:

“Ο χερσαίος χώρος της Μαρίνας Λεμεσού, ο οποίος σημειώνεται με το χαρακτηριστικό ΕΜ στο Σχέδιο Χρήσεων Γης και στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών, έχει έκταση 50.000 τ.μ. περίπου, βρίσκεται δυτικά του παλιού Λιμανιού/ Ψαρολίμανου, σε επαφή με τον παραδοσιακό πυρήνα της πόλης, και συνδέεται με τη Λεωφόρο Ακταίας.”

“Η Μαρίνα προγραμματίζεται να έχει χωρητικότητα 1000 σκαφών και θα εξυπηρετήσει τη στρατηγική προώθησης του ναυτικού τουρισμού στην Κύπρο.”

¹¹ Πρωτοβουλία για τη Διάσωση των Φυσικών Ακτών, Υπόμνημα Θέσεων Κοινοβουλευτική Επιτροπή Γεωργίας και Φυσικών Πόρων – 9 Οκτωβρίου 2014. Διαθέσιμο: http://reclaimthesea.org/wp-content/uploads/2014/11/2014.10.08_Υπόμνημα_Θέσεων_ΚΕΓΦΠ_2.pdf

¹² Ανδρέου, Μ., ‘Limassol Marina’ Η άλλη όψη της Μαρίνας Λεμεσού. Διπλωματική Εργασία.

¹³ Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού 2006 (αναθεωρημένο)
[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/909030D5B0BABDEEC2258217003BB89A/\\$file/Κείμενο%20\(εγκριμένο%202006\).PDF?OpenElement](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/909030D5B0BABDEEC2258217003BB89A/$file/Κείμενο%20(εγκριμένο%202006).PDF?OpenElement)

¹⁴ Σχέδιο Χρήσεων Γης, Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού 2006 (αναθεωρημένο)
[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/909030D5B0BABDEEC2258217003BB89A/\\$file/Σχ%201%20Χρήσεις%20Γης.pdf?OpenElement](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/909030D5B0BABDEEC2258217003BB89A/$file/Σχ%201%20Χρήσεις%20Γης.pdf?OpenElement)



Φωτογραφίες μαρίνας Λεμεσού
1η: γενική άποψη, 2η: τεχνητή παραλία, 3η: Επαύλειες εντός θαλάσσης.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΑΡΙΝΑΣ ΛΕΜΕΣΟΥ

Η μαρίνα χωροθετείται, όπως ειπώθηκε, στη δυτική άκρη της παραλιακής περιοχής της Λεμεσού, δυτικά του παλιού λιμανιού. Οι εργασίες για την κατασκευή της μαρίνας Λεμεσού ξεκίνησαν το 2010, ενώ θα ολοκληρωθεί με την ολοκλήρωση του συγκροτήματος διαμερισμάτων ‘Castle Residences’, μέσα στον επόμενο χρόνο. Η μαρίνα Λεμεσού άνοιξε για το κοινό πρώτη φορά τον Ιούνιο του 2014.

Η χωροθέτηση και η κατασκευή του έργου προτάθηκε για πρώτη φορά το 1993, με στόχο να συντελέσει στην ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού, μέσα από πρόταση του γραφείου Α. Ρογκάν & Συνεργάτες.¹⁵ Η ιδέα απασχόλησε τις κρατικές και τοπικές αρχές, αλλά και ιδιώτες επενδυτές και το 2002 ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (ΚΟΤ) προκήρυξε προσφορές για την ανάπτυξη, λειτουργία, διαχείριση, και εκμετάλλευση της μαρίνας Λεμεσού. Το 2008, κατατέθηκε η “Μελέτη Εκτίμησης στο Περιβάλλον από την Κατασκευή και Λειτουργία της Μαρίνας Λεμεσού”, ενώ την ίδια χρονιά το Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού ανέθεσε την κατασκευή και λειτουργία του έργου στην εταιρεία “Limassol Marina”.¹⁶ Η εταιρεία, που αποτελείται από μια σύμπραξη επενδυτών, ανέλαβε την κατασκευή και διαχείριση του χώρου για 53 χρόνια, ενώ ακολούθως ο χώρος της μαρίνας (θαλάσσιος και χερσαίος), καθώς και όλες οι εγκαταστάσεις θα μεταφερθούν στην κρατική κυριότητα.¹⁷

Το διαφημιστικό σλόγκαν ‘Living on the Sea’, προωθεί την προνομιακή θέση των κατοικιών και του έργου γενικότερα πάνω στη θάλασσα, ενώ παράλληλα προωθείται, μέσα από το φωτογραφικό υλικό, τα διαφημιστικά spots και τα συνοδευτικά κείμενα, ο πολυτελής τρόπος ζωής. Όσον αφορά το επίσημο διαφημιστικό σποτ¹⁸ της εταιρείας, αξίζει να σημειωθεί πως ξεκινά απεικονίζοντας ‘μια μέρα στην ζωή της Μαρίνας Λεμεσού’, μια ζωή η οποία αποτελείται μονάχα από πολυτελείς κατοικίες, εμπορικά καταστήματα, βόλτες με ιστιοπλοϊκά και φαγητό ή καφέ σε μαγαζιά δίπλα στο κύμα. Παρουσιάζεται, δηλαδή, ένα χλιδάτο περιβάλλον στο οποίο, φυσικά, δε χωράνε οι δυσλειτουργίες που λαμβάνουν χώρα και δύνανται να αντιμετωπιστούν σε μια πόλη. Από τη διάρκεια του σποτ μόνο στο 20% περίπου δείχνει ανθρώπους να κινούνται σε ελεύθερους χώρους της μαρίνας.

¹⁵ Νικολαΐδης & Συνεργάτες, 2008. Μελέτη Εκτίμησης στο Περιβάλλον από την Κατασκευή και Λειτουργία της Μαρίνας Λεμεσού.

¹⁶ Στο ίδιο.

¹⁷ Στο ίδιο.

¹⁸ Limassol Marina: Living on the sea. Ηλεκτρονικά Διαθέσιμο: <https://www.youtube.com/watch?v=ZN3BA2M9qT8>

Σύμφωνα με τη “Μελέτη Εκτίμησης στο Περιβάλλον από την Κατασκευή και Λειτουργία της Μαρίνας Λεμεσού”¹⁹, η κατασκευή της μαρίνας αποτελείται από:

- οικιστικές αναπτύξεις (340,000 m²)
- εμπορικές αναπτύξεις (6,000 m²)
- πολιτιστικές αναπτύξεις (3,000 m²)
- λειτουργικές εγκαταστάσεις (2,500 m²)
- επιχώσεις (40,000 m²)
- κυματοθραύστες (45,000 m²)
- θαλάσσιος χώρος (140,000 m²)

Στην επόμενη σελίδα παρατίθεται το γενικό σχέδιο του έργου, στο οποίο παρατηρείται η χωροθέτηση των διάφορων δραστηριοτήτων. Στις οικιστικές αναπτύξεις βλέπουμε με κόκκινο χρώμα τις επαύλεις και με μωβ χρώμα τα διαμερίσματα. Με κίτρινο χρώμα απεικονίζονται οι εμπορικές αναπτύξεις στις οποίες περιλαμβάνονται Supermarkets, καταστήματα ναυτικών ειδών, καταστήματα ένδυσης, καφετέριες, εστιατόρια, μπαρ, γραφεία και γυμναστήριο. Αντίστοιχα, με μπλε φαίνονται οι πολιτιστικές αναπτύξεις στις οποίες περιλαμβάνεται το Πολιτιστικό Κέντρο Τρακασόλ, το οποίο προϋπήρχε. Τέλος, με πορτοκαλί, δείχνονται οι λειτουργικές εγκαταστάσεις, δηλαδή ο χώρος επισκευής – συντήρησης, οι χώροι στάθμευσης, οι χώροι ελλιμενισμού και το λιμεναρχείο.

¹⁹ Νικολαΐδης & Συνεργάτες, 2008. Μελέτη Εκτίμησης στο Περιβάλλον από την Κατασκευή και Λειτουργία της Μαρίνας Λεμεσού



Φωτογραφίες μαρίνας Λεμεσού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η ανάγκη για περιβαλλοντική αξιολόγηση προέκυψε από την νομική υποχρέωση που είχε η εταιρεία κατασκευής για περιβαλλοντική μελέτη (βλ. Περιβαλλοντική Νομοθεσία: Ν. 127(Ι)/2018) . Πιο κάτω, λοιπόν, θα παρουσιαστούν οι πτυχές περιβαλλοντικών κινδύνων, που προκύπτουν λόγω του έργου, σύμφωνα με την ‘Μελέτη Εκτίμησης των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον από την Κατασκευή και Λειτουργία της Μαρίνας Λεμεσού’²⁰. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα χωριστούν σε δύο σκέλη: [1]στις επιπτώσεις από την κατασκευή και [2]στις επιπτώσεις από τη λειτουργία.

Αρχικά, να σημειωθεί πως το έργο χωροθετήθηκε σε μια ήδη βεβαρυσμένη, με ρύπους, περιοχή, λόγω της γειτνιάσής της με τη Βιομηχανική Περιοχή, με το παλιό λιμάνι και με την εκβολή του ποταμού Γαρύλλη. Οι βιομηχανίες για πολλά χρόνια απέρριπταν τα υγρά απόβλητά τους στη θάλασσα, αφού δεν ήταν συνδεδεμένες με το κεντρικό αποχετευτικό σύστημα, επηρεάζοντας σημαντικά την ποιότητα του νερού. Σε αυτά προστίθεται και η περιβαλλοντική υποβάθμιση που έχει υποστεί η περιοχή λόγω της ύπαρξης του παλιού λιμανιού (που σήμερα χρησιμοποιείται ως ψαρολίμανο), καθώς δεν διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις συλλογής αποβλήτων. Η κοίτη του ποταμού αποτελεί σημαντικό αποδέκτη όμβριων της αστικής περιοχής της Λεμεσού.

²⁰ Νικολαΐδης & Συνεργάτες, 2008. Μελέτη Εκτίμησης στο Περιβάλλον από την Κατασκευή και Λειτουργία της Μαρίνας Λεμεσού.

Επιπτώσεις από την κατασκευή

Κατά τη διάρκεια κατασκευής ενός αντίστοιχου έργου με τη μαρίνα Λεμεσού παρατηρούνται περιβαλλοντικές επιπτώσεις λόγω ηχορύπανσης και αέριας ρύπανσης, αλλά και λόγω αλλοίωσης του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, οι κατασκευαστικές εργασίες που πραγματοποιούνται στο εργοτάξιο αυξάνουν τα επίπεδα θορύβου προκαλώντας ηχορύπανση, ενώ παράλληλα η λειτουργία των μηχανημάτων και η διακίνηση βαρέων οχημάτων επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα του αέρα. Όσον αφορά το χερσαίο περιβάλλον γίνεται απομάκρυνση του συνόλου της χλωρίδας. Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι αυτό που επιβαρύνεται περισσότερο, αφού η κατασκευή κυματοθραυστών προκαλεί καταστροφή του θαλάσσιου υποστρώματος, ενώ η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης αλλάζει τη σύσταση του βυθού και απομακρύνει τα θαλάσσια ιζήματα.

Επιπτώσεις από τη λειτουργία

Οι επιπτώσεις από τη λειτουργία της μαρίνας, αντίστοιχα, εκφράζονται μέσα από την ηχορύπανση και αέρια ρύπανση που προκαλούν οι μηχανές των σκαφών, η διακίνηση οχημάτων και οι διεργασίες από τη συντήρηση τόσο των σκαφών, όσο και της μαρίνας γενικότερα. Στο θαλάσσιο περιβάλλον, οι κυριότερες επιπτώσεις προκύπτουν λόγω υποβάθμισης της ποιότητας νερού που προκαλούν οι ρύποι των σκαφών, αλλά και εξαιτίας της στασιμότητας των θαλάσσιων ρευμάτων εντός της λιμενολεκάνης. Τέλος, επηρεάζονται σημαντικά οι θαλάσσιοι οργανισμοί.

Σε ένα γενικότερο κλίμα, το έργο έχει την γενική αποδοχή του κοινού της Λεμεσού. Παρ' όλα αυτά όμως υπάρχουν ομάδες οι οποίες μέσα από τη δράση τους προσπαθούν να προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Τέτοιες είναι η Πρωτοβουλία για τη διάσωση των ακτών και οι ομάδα Χειμερινών Κολυμβητών Λεμεσού.

ΠΡΟΣΒΑΣΗ: ΓΙΑ ΠΟΙΟΥΣ;

Όπως προαναφέρθηκε, η αφορμή για την ενασχόληση με την κριτική θεώρηση των τουριστικών λιμένων ήταν η επισήμανση πως η διοίκηση του χώρου δεν επιτρέπει την στάση στους ανοιχτούς χώρους που διατίθενται στην μαρίνα Λεμεσού. Με λίγα λόγια, δηλαδή, γίνεται παρατήρηση σε αυτούς που αποφασίζουν να καθίσουν κάτω στο έδαφος. Ο σκοπός κερδοφορίας και καθωσπρεπισμού, που κρύβεται πίσω από τη συγκεκριμένη πρακτική, είναι αυτονόητος. Αφενός, οι πολιτικές που ακολουθούνται (μέσα από το αναφερόμενο παράδειγμα), οδηγούν τους χρήστες σε μειωμένες επιλογές που συνοψίζονται στις δραστηριότητες που

επιφέρουν κέρδος (πχ. σε κάποια καφετέρια και όχι σε ελεύθερο χώρο), χωρίς να δίνεται η επιλογή στους χρήστες να αναπαυτούν δωρεάν, σε έναν -κατά τ' άλλα- δημόσιο χώρο. Αφετέρου, η εικόνα ανθρώπων να κάθονται κάτω στο έδαφος, είναι εκτός του πλαισίου της ευπρέπειας που υιοθετεί η διοίκηση του χώρου της μαρίνας Λεμεσού. Η συγκεκριμένη εικόνα των ανθρώπων να κάθονται στο έδαφος ερμηνεύεται με τρόπο που καθιστά την ενέργεια αυτή μη αποδεκτή. Πίσω από όλο αυτό, όμως, διακυβεύεται η παγίωση πολύ συγκεκριμένων και θεμιτών στάσεων – συμπεριφορών στο δημόσιο χώρο.

Η πολυτελής διαμονή, αλλά και οι αυξημένες τιμές στις δραστηριότητες εστίασης και αναψυχής, προμηνύουν την απάντηση στο ερώτημα σε ποιους αναφέρεται το έργο. Σαφέστατα, το έργο προσανατολίζεται σε ανθρώπους με μια σχετική οικονομική άνεση. Συγκεκριμένα, αναφέρεται σε αυτούς που ψάχνουν πρόσφορο για επενδύσεις έδαφος. Αναφέρεται, επίσης, στους αγοραστές διαβατηρίων που θέλουν να πραγματοποιήσουν αγορές ακινήτων μεγάλης αξίας²¹, ούτως ώστε να πάρουν την κυπριακή (και κατ' επέκταση ευρωπαϊκή) ταυτότητα. Ακόμα, αναφέρεται στους τουρίστες 'ποιοτικού' επιπέδου, όπως πολύ ξεκάθαρα εκφράζει ο αναπτυξιακός λόγος. Βέβαια, δεν μπορεί να αγνοηθεί το γεγονός ότι επισκεψιμότητα υφίσταται και από ντόπιους πολίτες. Πράγματι, μεγάλο μέρος της κυπριακής κοινωνίας επισκέπτεται τον χώρο της μαρίνας.

Σε αυτό το σημείο θα ήταν ουσιώδης σημασίας η επιτόπια έρευνα, έτσι ώστε να κατανοηθεί το γεγονός καλύτερα. Να παρατηρηθεί, δηλαδή, το κοινό που επισκέπτεται το χώρο και να εξεταστεί ως προς το ποιες κοινωνικές ομάδες προσελκύει, εν τέλει, ο χώρος. Στα πλαίσια, όμως, εργασίας ενός εξαμήνου, και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός πως το πεδίο μελέτης βρίσκεται σε απόσταση από την Αθήνα, κάτι τέτοιο αποδεικνύεται δύσκολο.

²¹ Πραγματοποιείται έκδοση κυπριακού διαβατηρίου, χωρίς περιορισμό για φυσική κατοίκηση στην Κύπρο, με την υποχρέωση αγοράς ακίνητης περιουσίας αξίας 2 εκ. ευρώ.

Έργα ανάλογα με τη μαρίνα Λεμεσού, χωρίς απαραίτητα να το έχουν ως στόχο, κουβαλούν μαζί τους κινδύνους χωρικών αναδιατάξεων εις βάρος συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων. Η οικονομική ανάπτυξη, που σε χωρικό επίπεδο συνήθως επιχειρείται μέσα από κινήσεις για ανταγωνιστικές και ελκυστικές πόλεις, έρχεται πρώτη στη λίστα προτεραιοτήτων του εθνικού σχεδιασμού, ενώ η κοινωνική ανάπτυξη στα πλαίσια μιας πόλης ή μιας γειτονιάς αποδεικνύεται ελάσσονος σημασίας. Πραγματοποιούνται, δηλαδή, έργα ‘ανάπτυξης’ προς όφελος της κερδοσκοπίας, και όχι προς όφελος των άμεσα εμπλεκόμενων, με το χώρο, πολιτών, απαξιώνοντας την κοινωνική ζωή.

Εν τέλει, η προσέλκυση ξένων επενδύσεων και η οικονομική εκμετάλλευση έχει γίνει εργαλείο για τον σχεδιασμό της πόλης. Με κατευθυντήρια γραμμή την ‘αναβάθμιση της εικόνας’ των αστικών περιοχών, ώστε να είναι πιο ελκυστικές περιθωριοποιούνται οι πραγματικές και ουσιαστικές ανάγκες που θα ευνοούσαν το κοινωνικό σύνολο. Παραλλήλως, η μανία του κέρδους προκαλεί αλλαγές, που οδηγούν σε περιβαλλοντική υποβάθμιση σε βαθμό που σιγά σιγά θα είναι πλέον μη αναστρέψιμες²².

²² Σαρηγιάννης, Μ., Γεώργιος. Ο μαρξισμός και το περιβάλλον. Διαθέσιμο: <https://www.rizospastis.gr/static.do?page=%2Fspecial%2Feditons%2Fspecial%2Fafierwmata%2Fperivallon%2Findex.jsp>

Μελέτες – Σπουδαστικές Εργασίες

Ανδρέου, Μ., 'Limassol Marina' Η άλλη όψη της Μαρίνας Λεμεσού. Διπλωματική Εργασία.

Κάβουρας, Α. (2017) ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Διαθέσιμο: https://jmce.gr/portal/wp-content/uploads/2018/02/Kouvaras_Paraktios-k-Thalassios-Tourismos.pdf

Καλαντζή, Π., 2004. Οι μαρίνες στην Ελλάδα. Πτυχιακή Εργασία. Διαθέσιμο: <http://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9474/file0.pdf?sequence=2>

ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΥΝΟΨΗ – ΚΥΡΙΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ, Υπουργείο Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας. Διαθέσιμο: [http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/CDF3979F7DFBA8BCC22581BC002FCEAB/\\$file/3%20Βοηθητικό%20κείμενο%20στην%20ελληνική%20γλώσσα.pdf](http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/CDF3979F7DFBA8BCC22581BC002FCEAB/$file/3%20Βοηθητικό%20κείμενο%20στην%20ελληνική%20γλώσσα.pdf)

Νικολαΐδης & Συνεργάτες, 2008. Μελέτη Εκτίμησης στο Περιβάλλον από την Κατασκευή και Λειτουργία της Μαρίνας Λεμεσού.

Ηλεκτρονικές Εφημερίδες

Παναγιώτου, Π. (2017, 24 Μαΐου). Συμβαίνει στη Λεμεσό: 10 νέα εντυπωσιακά έργα της πόλης. <https://like.philenews.com/symveni-sti-lemeso-10-nea-entyposiaka-erga-tis-polis/>

Ιάσωνος, Ι. (2017, 22 Μαΐου). Λεμεσός: Αναβάθμιση στα βόρεια του παραλιακού μετώπου. Philenews, <http://www.philenews.com/eidiseis/topika/article/400521/lemesos-anabathmisi-sta-boreia-toy-paraliakoy-metopoy>

Ρούσσος, Μ. (2019, 2 Ιανουαρίου). Οι ουρανοξύστες της Λεμεσού (facts & figures). Philenews, <http://www.philenews.com/oikonomia/epicheiriseis/article/634059/oi-oyranoxystes-tis-lemesoy-facts-figures>

Άρθρα

Α.ΜΑΡΚΙΔΗΣ-Λ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ-Η. ΑΧΝΙΩΤΗΣ, Ψηλά κτίρια στην Κύπρο – Μόδα, Κερδοσκοπία ή Αναγκαιότητα; ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ (έκθεση ΕΤΕΚ για ψηλά κτίρια) https://www.etek.org.cy/uploads/fck/48%201_14_2_20170509_ΨΗΛΑ%20ΚΤΗΡΙΑ_εισηγήση%20επιτροπής_σημείωμα%20ΓΣ%2003_17%20ΕΚΘΕΣΗ.pdf

Σαρηγιάννης, Μ., Γεώργιος. Ο μαρξισμός και το περιβάλλον. Διαθέσιμο: <https://www.rizospastis.gr/static.do?page=%2Fspecial%2Feditons%2Fspecial%2Fafierwmata%2Fperivallon%2Findex.jsp>

Άλλα:

Τμήμα περιβάλλοντος, Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος. Διαθέσιμο: http://www.moa.gov.cy/moa/environment/environmentnew.nsf/page09_gr/page09_gr?OpenDocument

Πρωτοβουλία για τη Διάσωση των Φυσικών Ακτών, Υπόμνημα Θέσεων Κοινοβουλευτική Επιτροπή Γεωργίας και Φυσικών Πόρων – 9 Οκτωβρίου 2014. Διαθέσιμο: http://reclaimthesea.org/wp-content/uploads/2014/11/2014.10.08_Υπόμνημα_Θέσεων_ΚΕΓΦΠ_2.pdf

Ιστοσελίδες:

Επίσημη Ιστοσελίδα Porto Montenegro. Διαθέσιμο: <https://www.portomontenegro.com/en/rentals/>

Επίσημη Ιστοσελίδας Marina Di Scarlino. Διαθέσιμο:
<https://www.marinadiscarlino.com/en/>

Οι νέες ευρωπαϊκές, πολυτελείς μαρίνες των Superyachts, 2017. Διαθέσιμο:
<https://tamtam.news/vanity/tt-90/>

Νομοθεσίες:

Νόμος Ν. 127(Ι)/2018. Διαθέσιμο:
http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2018_1_127.pdf

Σχέδια:

Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού 2006 (αναθεωρημένο)
[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/909030D5B0BABDEEC2258217003BB89A/\\$file/Κείμενο%20\(εγκριμένο%202006\).PDF? OpenElement](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/909030D5B0BABDEEC2258217003BB89A/$file/Κείμενο%20(εγκριμένο%202006).PDF?OpenElement)

Σχέδιο Χρήσεων Γης, Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού 2006 (αναθεωρημένο)
[http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/909030D5B0BABDEEC2258217003BB89A/\\$file/Σχ%201%20Χρήσεις%20Γης.pdf? OpenElement](http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/All/909030D5B0BABDEEC2258217003BB89A/$file/Σχ%201%20Χρήσεις%20Γης.pdf?OpenElement)

Βίντεο:

Limassol Marina: Living on the sea. Ηλεκτρονικά Διαθέσιμο:
<https://www.youtube.com/watch?v=ZN3BA2M9qT8>

