

ΔΙΗΜΕΡΙΔΑ του Τ. Ε. Ε. για την "ΙΟΝΙΑ ΟΔΟ"

Μόνιμη
Επιτροπή θεμάτων
Χωροταξίας και Πολεοδομικού Σχεδιασμού
Εισηγητής : Κώστας Λιακόπουλος

του Τ. Ε. Ε.

Ο ΞΕΧΑΣΜΕΝΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΤΟΥ ΑΣΤΑΚΟΥ
Η ΠΑΡΑΪΟΝΙΑ και Η ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ
ΜΕΤΑ ΤΗ ΖΕΥΞΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ – ΑΚΤΙΟΥ

και

Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΓΕΝΙΚΑ

Μπορεί η ανάπτυξη του οδικού δικτύου να υπήρξε ο στυλοβάτης της αλματώδους οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της χώρας μεταπολεμικά, το προνομιακό πεδίο που ανέδειξε τη μεγαλύτερη ίσως πολιτική προσωπικότητα της περιόδου αυτής, όμως ουδέποτε μέχρι σήμερα έγινε οργανωμένα με καθολικό σχεδιασμό και προγραμματισμό.

Οι μεγάλοι εθνικοί οδικοί άξονες, όπως άλλωστε και πολλά άλλα σημαντικά στοιχεία της συγκρότησης της δομής και της τυπολογίας του εθνικού χώρου, ουδέποτε σχεδιάστηκαν. Ουσιαστικά προέκυψαν, στις περισσότερες περιπτώσεις, με σταδιακή μετεξέλιξη υφιστάμενων υποδομών αλλά συχνά και παλινδρομήσεις.

Η αναγκαιότητα εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού προκύπτει εν πολλοίς και από αυτή τη διαπίστωση και τα αρνητικά που συνεπάγεται.

Παρά τη θέσπιση πλήρους και ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου για το σχεδιασμό τις τελευταίες δεκαετίες το πρόβλημα αυτό δεν φαίνεται να έχει λυθεί ακόμα ριζικά. Ενδεικτική είναι νομίζουμε η απουσία καθολικής και ενιαίας κατηγοριοποίησης των οδών της χώρας.

Κι' αυτό όταν το οδικό δίκτυο έπαιξε όλη αυτή την περίοδο καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη του εθνικού χώρου τόσο έμμεσα όσο και άμεσα: πλήθος διατάξεων και κανόνων τόσο για τους όρους δόμησης όσο και για τις χρήσεις γης συναρτήθηκαν με το χαρακτήρα του οδικού δικτύου. Έτσι έχει υποστηριχθεί εύστοχα ότι για μεγάλες περιόδους πολεοδομική πολιτική ασκούσαν έμμεσα οι υπηρεσίες οδοποιίας. Κι' αυτό βεβαίως όχι μόνο στην Ελλάδα. Αμέτρητα είναι τα παραδείγματα μικρών και μεγάλων γραμμικών οικισμών που αναπτύσσονται για χιλιόμετρα κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών (ribbon development). Οι υπηρεσίες οδοποιίας έγραψαν εποποιίες στη μάχη της κατασκευής του εθνικού οδικού δικτύου. Κι' όχι μόνο μεταφορικά αλλά και κυριολεκτικά αφού στη μάχη αυτή ρίχτηκαν και οι μάχιμες ΜΟΜΑ που είχαν για δεκαετίες ρόλο πρωταγωνιστή. Σε πολλές περιπτώσεις ο σχεδιασμός του οδικού δικτύου γινόταν "δια της μεθόδου της μπουλντόζας".

Στο ίδιο διάστημα η μετεξέλιξη των μεταφορικών συνηθειών αλλά και δυνατοτήτων υπήρξε ραγδαία. Οι μεγαλύτεροι από εμάς πρόλαβαν την εποχή που η Πρέβεζα συνδεόταν με το κέντρο "ατμοπλοϊκώς". Αλλά και όλα τα χωριά της ανατολικής ακτής της Πελοποννήσου όπως και τα Κύθηρα που άλλωστε γι' αυτό ανήκουν ακόμα στο νομό Αττικής.

Οι εξελίξεις της τεχνολογίας, των συνηθειών αλλά και των αναγκών έκαναν πολλές φορές επιβεβλημένη τη ριζική αναθεώρηση σχεδιασμών, προτεραιοτήτων αλλά και στρατηγικής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το εξαιρετικά μεγάλο λιμάνι της Πρέβεζας, σε σχέση με τις πραγματικές ανάγκες της αφού σχεδιάστηκε σαν βασικό λιμάνι-πύλη της Δυτικής Ελλάδας προοπτική που εγκαταλείφθηκε λίγο μετά την κατασκευή του.

Σε λίγες δεκαετίες λοιπόν η Ελλάδα γέμισε δρόμους. Αλλά και αυτοκίνητα. Έτσι πολύ σύντομα η ευλογία των οδικών μεταφορών έγινε συχνά βραχνάς. Έχοντας για μεγάλες περιόδους αποδεχθεί περίπου ως αξίωμα την κυριαρχία του αυτοκινήτου και δη του ιδιωτικού βρεθήκαμε προ εκπλήξεων. Οι κυκλοφοριολόγοι διαπίστωσαν ότι τις περισσότερες φορές η κατασκευή μεγάλων και εξαιρετικά δαπανηρών οδικών έργων όχι μόνον δεν έλυσε ριζικά αλλά συχνά επιδείνωνε τα προβλήματα. Η μεγάλη καθυστέρηση στη χώρα μας της ανάπτυξης των μαζικών μεταφορών είχε σαν αποτέλεσμα τα σχετικά προβλήματα να εμφανιστούν εδώ πιο γρήγορα και με μεγάλη οξύτητα.

Το ότι ο ορθολογικός σχεδιασμός, η ιεράρχηση και η λειτουργικότητα του οδικού δικτύου είναι από τις πιο σημαντικές παραμέτρους για την αποτελεσματικότητα και το βαθμό απόδοσής του μόλις πρόσφατα άρχισε να συνειδητοποιείται.

Η αναγκαιότητα σχεδιασμού του οδικού δικτύου σε όλα τα επίπεδα αναγνωρίζεται λοιπόν σήμερα καθολικά. Το πρόβλημα που παραμένει, στην πράξη τουλάχιστον, είναι ποιοι είναι οι φορείς και οι διαδικασίες σχεδιασμού καθώς και ο αναγκαίος συντονισμός και η συνέργειά τους.

Πρέπει εδώ να επισημανθεί ότι εκτός από τους θεσμούς υπάρχει πάντοτε και το λεγόμενο "εθιμικό δίκαιο" αλλά και καταστάσεις και πρακτικές αδράνειας. Έτσι αν και τυπικά και θεωρητικά το ζήτημα του ορθολογικού σχεδιασμού του οδικού δικτύου και του όλου πλέγματος των συγκοινωνιακών υποδομών είναι λυμένο στην πράξη συχνά δεν γίνεται ακριβώς έτσι. Από μεν την πλευρά των υπηρεσιών και φορέων χωροταξικού σχεδιασμού υπάρχει ένα δέος για τα ζητήματα αυτά, ορισμένες φορές η εσφαλμένη αντίληψη ότι είναι αρμοδιότητα άλλων αρχών λήψης αποφάσεων καθώς και μία τάση να θεωρούν ότι οι βασικές επιλογές είναι δεδομένες και δεν είναι δυνατόν να αναθεωρηθούν. Από δε την πλευρά υπηρεσιών και φορέων που για δεκαετίες και εκ των πραγμάτων είχαν αυτή την αρμοδιότητα και ευθύνη υπάρχει μία φυσιολογική αδράνεια, συχνά άγνοια των πεδίων ευθύνης, σύμφωνα με όσα ισχύουν σήμερα, αλλά και υποτίμηση κάποτε των άλλων δομών σχεδιασμού.

Υπό αυτό το πρίσμα παρουσιάζουμε στη συνέχεια σε γενικές γραμμές τι ισχύει σήμερα για το σχεδιασμό γενικά αλλά και του οδικού δικτύου και σε εθνικό επίπεδο.

Τα επίπεδα σχεδιασμού των βασικών οδικών αξόνων

Όπως σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες, έτσι κι' εδώ ο σχεδιασμός (και) των βασικών μεταφορικών υποδομών δε μπορεί παρά να υπακούει στις γενικές αρχές και κατευθύνσεις των εθνικών θεσμών σχεδιασμού του χώρου.

Όπως ήδη σημειώσαμε το σχετικό θεσμικό πλαίσιο τα τελευταία χρόνια είναι πλήρες και διεξοδικό.

Εθνικός και Περιφερειακός Χωροταξικός Σχεδιασμός

Σύμφωνα με το Νόμο 2742/99 "Χωροταξικός Σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 207Α'/7-10-99), τρία είναι κατ' αρχήν τα βασικά κείμενα κατευθύνσεων που διέπουν τα ανώτερα επίπεδα χωροταξικού σχεδιασμού:

- Το ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Εθνικό)
- Τα ΠΛΑΙΣΙΑ Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης των ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ
- Τα ΕΙΔΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

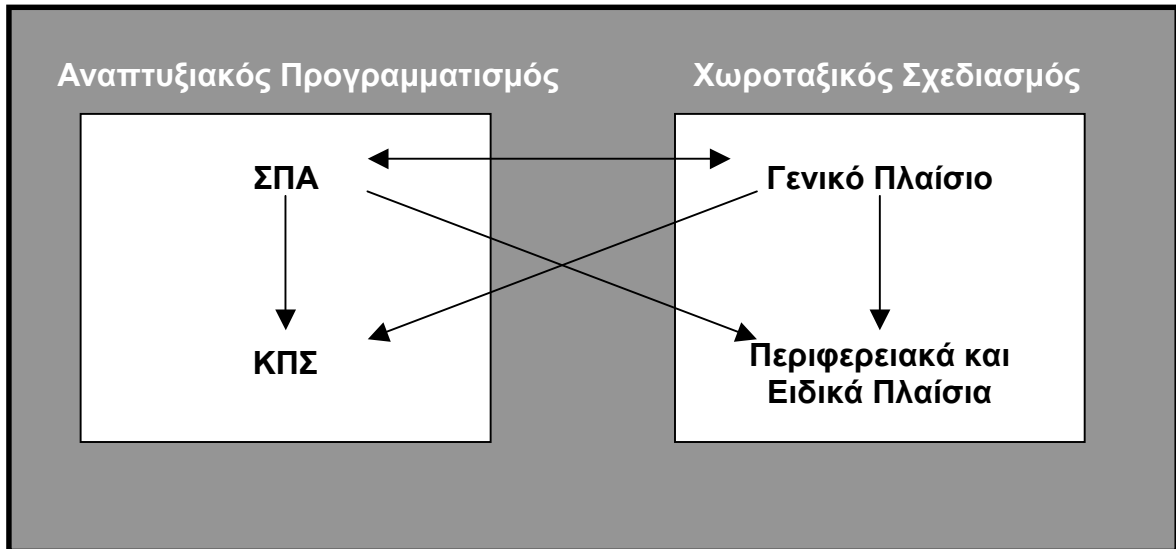
Από τα παραπάνω χωροταξικά σχέδια έχουν ήδη εγκριθεί τα Περιφερειακά Πλαίσια ενώ το Γενικό Πλαίσιο (Εθνικό Χωροταξικό), βρίσκεται σε διαδικασία έγκρισης. Επίσης είναι έτοιμο Ειδικό Πλαίσιο που αφορά τη διαχείριση του παράκτιου χώρου. Τόσο από το νόμο όσο και από τα νομοθετήματα αυτά προβλέπονται ευέλικτες διαδικασίες ώστε να έχουν την ευρύτερη δυνατή συναίνεση, να συμμετέχουν στο σχεδιασμό όλοι εκείνοι οι φορείς που πρέπει να έχουν λόγο και να αποφεύγονται αγκυλώσεις και αδιέξοδα. Επίσης υπάρχει πρόνοια για μηχανισμούς και διαδικασίες διαρκούς ανατροφοδότησης, ανάδρασης και διόρθωσης – προσαρμογής.

Πρέπει βέβαια να σημειώσουμε εδώ ότι τα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού είναι νομοθετήματα γενικών αρχών και κατευθύνσεων που, κατ' αρχήν, δεσμεύουν μόνο την Διοίκηση και πως για την υλοποίηση των προβλέψεών τους χρειάζονται άλλα νομοθετήματα. Αυτό έχει δύο βασικές συνέπειες:

- η πρώτη είναι ότι με την έγκριση των Πλαισίων κανένα πρόβλημα δεν λύνεται άμεσα
- η δεύτερη ότι η εφαρμογή των επιταγών και η υλοποίηση των προβλέψεων των σχεδίων αυτών αλλά και, κυρίως, η επιλογή των προτεραιοτήτων εναπόκεινται στη διακριτική ευχέρεια της Διοίκησης

Από τα κείμενα αυτά, ακόμα και αν δεν έχουν εγκριθεί, όπως το Γενικό Πλαίσιο σταχυολογούμε ορισμένα χαρακτηριστικά αποσπάσματα για να δείξουμε τη σχέση τους με το ζήτημα που μας απασχολεί εδώ.

ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Εθνικό)



4 Οργάνωση Δικτύων Υποδομής

4.1 Μεταφορές

(52) Οι υποδομές των μεταφορών (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, εναέριων) θεωρείται τομέας κοινής ωφέλειας και, για το λόγο αυτόν, χρηματοδοτούνται κυρίως από τον δημόσιο τομέα της οικονομίας. Κατ'αυτόν τον τρόπο, ενώ ο τομέας των μεταφορών συμβάλλει κατά 7% στο σύνολο του ΑΕΠ και της απασχόλησης, απορροφά το 25 ως 30% των συνολικών δημόσιων δαπανών στη χώρα.

(54) Μεγάλη υστέρηση παρουσιάζουν οι μαζικές συγκοινωνίες,Αν και η συμπλήρωση της βασικής οδικής υποδομής είναι απαραίτητη (η Ελλάδα έχει δείκτη χλμ. αυτοκινητόδρομων/χλμ², ίσο με το 1/3 του μέσου ευρωπαϊκού) είναι αναγκαία, ωστόσο, η παράλληλη ενίσχυση των μαζικών μέσων μετακίνησης και για περιβαλλοντικούς λόγους και επειδή σε αντίθετη περίπτωση προκύπτει φαύλος κύκλος μεγαλύτερων αναγκών.

5 Χωρική Δομή της Ανάπτυξης και Περιφερειακή Συγκρότηση

5.2 Διαπεριφερειακή οργάνωση

(69) Η πορεία συγκρότησης ενός δυτικού άξονα σύνδεσης της χώρας με την ΕΕ μέσω Ιταλίας, που είναι δυνατόν να μετεξελιχθεί στη συνέχεια και σε ένα 'Ιόνιο' άξονα Β-N από τη Μεσσηνία ως τη Θεσπρωτία με συνέχεια στην Αδριατική, παρουσιάζει ακόμη σημαντική υστέρηση. Ο άξονας αυτός πρέπει να διαμορφωθεί αμέσως καθώς δεν αναμένεται σύντομα η ενσωμάτωση των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Ταυτόχρονα, η δημιουργία του άξονα αποτελεί σημαντική στρατηγική ευκαιρία για την ανάπτυξη της δυτικής ηπειρωτικής χώρας, η οποία λόγω γεωγραφικών εμποδίων παρέμεινε σε όλη τη μεταπολεμική περίοδο απομονωμένη από τον αναπτυγμένο ανατολικό άξονα της χώρας.

**ΜΕΡΟΣ Β: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ****11 Γενικοί Στόχοι και κατευθύνσεις της Χωροταξικής πολιτικής**

(134) Σε σχέση με το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) οι βασικές κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού προσδιορίζονται από τρεις στόχους: την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, τη συνετή διαχείριση και προστασία των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς και την επιδίωξη της ολοκληρωμένης και ανταγωνιστικής ανάπτυξης όλων των περιοχών. Αντίστοιχοι είναι οι στόχοι για τον χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας, όπως διατυπώνονται στο πρόσφατο νόμο.

(135) Στο πλαίσιο αυτών των στόχων, το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης καθορίζει ειδικότερα κατευθύνσεις για: α) τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης.... β) τη χωρική διάρθρωση των δικτύων υποδομών και μεταφορών στρατηγικής σημασίας

12 Άξονες Ανάπτυξης και Διεθνείς Πόλεις

(143) Η αντιμετώπιση των προβλημάτων της ‘περιφερειακότητας’ της χώρας σε σχέση με τον γεωγραφικό και οικονομικό–κοινωνικό χώρο της Ευρώπης των 15, καθώς και η ανάδειξη του διεθνούς ρόλου της, προϋποθέτει παράλληλα την αναβάθμιση και ολοκλήρωση των ‘Αξόνων Ανάπτυξης’ και ‘Αναπτυξιακών Πόλων’ στο εσωτερικό του εθνικού χώρου. Οι άξονες αυτοί αφορούν πρωτίστως: στον παραδοσιακά αναπτυγμένο άξονα, σχήματος ‘σίγμα’ S (Πάτρα–Αθήνα–Θεσσαλονίκη–Καβάλα), στον βόρειο άξονα (Εγνατία), στον δυτικό άξονα ‘Ιόνιος Διάδρομος’ (Ηγουμενίτσα, Πάτρα και προοπτικά Καλαμάτα με την προϋπόθεση της ανάληψης συγκεκριμένων ρόλων στο πλαίσιο των αντιστοίχων χωρικών δικτύων περιφερειακού επιπέδου) και στον Νοτιο–ανατολικό άξονα του Αιγαίου (Ρόδος–Ερμούπολη–Μυτιλήνη–Αλεξανδρούπολη).

(144) Η ολοκλήρωση των αξόνων / διαδρόμων προϋποθέτει την προώθηση προγραμμάτων συνδυασμένων μεταφορών και των σχετικών με αυτά μεγάλων έργων υποδομής. Η ολοκλήρωση αυτή στοχεύει αφ’ ενός στη διευκόλυνση των ροών των συντελεστών παραγωγής μέσω της μείωσης των χρονοαποστάσεων και της μείωσης του κόστους μεταφοράς και, αφ’ ετέρου, στοχεύει στην άρση της απομόνωσης και περιφερειακότητας συγκεκριμένων απομακρυσμένων περιφερειών και πόλεων της χώρας.

(145) Για την επίτευξη της ολοκληρωμένης ανάπτυξης των αξόνων αυτών θα πρέπει να δοθεί έμφαση:

- α) στη συμπληρωματικότητα και εξειδίκευση των περιφερειακών και τοπικών παραγωγικών συστημάτων (αστικά κέντρα και περιφέρειες που διασυνδέονται μέσω των αξόνων),
- β) στη δημιουργία νέου τύπου δικτύων υποδομών στους άξονες (π.χ. δίκτυα τεχνογνωσίας Ε&Τ, ανθρώπινου δυναμικού, υποδομές τεχνολογικών συγκεντρώσεων) και
- γ) στην ισόρροπη και περαιτέρω αποκεντρωμένη διάχυση της νέας δυναμικής προς όφελος όλων των περιφερειών της χώρας μέσω συμπληρωματικών δράσεων σύνδεσης ευρύτερων περιοχών με το κεντρικό πλέγμα αξόνων ανάπτυξης και συγκέντρωσης, τόσο των βασικών τεχνικών και κοινωνικών υποδομών, όσο και των ‘ήπιων’ ή ‘αύλων’ υποδομών που συνδέονται με την επέκταση των νέων τεχνολογιών και την ‘κοινωνία της γνώσης’. Διαπεριφερειακή Σύγκλιση και Ισορροπία

(153) Το δυτικό ανάπτυγμα της Ελλάδας με ενοποιητικό κορμό την Ιόνια Οδό (Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου) και βασικούς πόλους ανάπτυξης την Πάτρα, την Ηγουμενίτσα και την Καλαμάτα, καθώς και το νησιωτικό ανάπτυγμα των Ιονίων Νήσων με το οποίο εκτιμάται ότι θα αναπτυχθούν ισχυρότεροι οριζόντιοι δεσμοί, ενσωματώνεται στο ενιαίο πλέγμα εθνικών αναπτυξιακών αξόνων. Η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της Δυτικής Ελλάδας μέσω του ειδικού σχεδιασμού ανάπτυξης των ορεινών της όγκων και την αξιοποίηση του πλούσιου αποθέματος που διαθέτει σε φυσικά τοπία και πολιτιστικά δίκτυα αναμένεται να αποκτήσει συνοχή ώστε να επιτευχθεί δια-περιφερειακή ισορροπία.

14 Ισότητα Πρόσβασης και Χωρική Συνοχή

(170) **Ο στρατηγικός σχεδιασμός μεταφορών εθνικού επιπέδου αποτελεί βασικό ιστό που θα πρέπει να συναρτάται στενά με τη χωροταξική διάρθρωση του εθνικού χώρου και το σχεδιασμό του περιφερειακού συστήματος.**

(171) Κρίσιμοι στόχοι στρατηγικής ανάπτυξης που άπτονται του αναγκαίου άμεσου, μεσοπρόθεσμου και μακροπρόθεσμου χωροταξικού προγραμματισμού μεταφορικών έργων εθνικής κλίμακας είναι:

- η άρση της περιφερειακότητας της χώρας ως προς το γεωγραφικό χώρο της ΕΕ και γενικότερα τον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο, με τη μέγιστη ανάπτυξη των συγκοινωνιακών συνδέσεων,
- η ανάδειξη της σε κύρια Βαλκανική Πύλη της Μεσογείου, (απέναντι στις εναλλακτικές επιλογές της Αδριατικής, του Εύξεινου Πόντου και της Προποντίδας,)
- η ένταξη της χώρας σε διεθνείς διαδρόμους συνδυασμένων μεταφορών (Κεντρική /Βόρεια /Ανατολική Ευρώπη και Βορειοανατολική Αφρική /Μέση Ανατολή, Βόρειο τόξο της Μεσογείου προς Μικρά Ασία και Μέση Ανατολή /Κεντρική Ασία),
- η αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της ως κομβικού σημείου των θαλάσσιων διαδρομών κατά μήκος της Μεσογείου και των συνδέσεων με τη Μαύρη Θάλασσα και την Αδριατική και
- η αξιοποίηση της διέλευσης από τον ελληνικό χώρο ορισμένων αεροδιαδρόμων σύνδεσης της Ευρώπης με Μέση Ανατολή, Ανατολική Ασία και Άπω Ανατολή, Ανατολική και Νότια Αφρική, Ωκεανία.

(172) Η δημιουργία συστήματος συνδυασμένων μεταφορών, (οδικών, σιδηροδρομικών και εναερίων αξόνων και κόμβων) αποτελεί πρωταρχικό στόχο και προϋπόθεση της ολοκληρωμένης ανάπτυξης της χώρας. Η ολοκλήρωση αφορά στις διασυνδέσεις και την ομαλή και ταχεία μετάβαση από το ένα υποσύστημα στο άλλο, τόσο του πρωτεύοντος δικτύου (εθνικού, διευρωπαϊκού) όσο και της ιεραρχημένης δικτύωσης των δευτερευόντων δικτύων με απολήξεις στις μικρές πόλεις και οικισμούς των απομακρυσμένων περιφερειών.

Η χωροταξική ολοκλήρωση του συστήματος συνδυασμένων (χερσαίων, θαλασσίων και εναερίων) μεταφορών προσφέρει νέες αναπτυξιακές ευκαιρίες στην αγροτική παραγωγή, στη βιομηχανία, στις υπηρεσίες, στο εμπόριο, στον τουρισμό και τη ναυτιλία και συμβάλλει στην προσπελασιμότητα περιφερειών που είναι σχετικά απομονωμένες και λιγότερο ανεπτυγμένες.

(173) Η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων μεταφορικής υποδομής θα άρει σταδιακά τη συγκοινωνιακή απομόνωση περιοχών, όπως της Δυτικής Ελλάδας, των παραμεθόριων ζωνών, του νησιωτικού χώρου του Βορείου Αιγαίου και της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και αναμένεται να δράσει ως αναπτυξιακό εργαλείο οικονομικής αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού. Η Ιόνια Οδός, η Εγνατία, η Ζεύξη Ρίου-Αντίρριου, ο άξονας Αιγαίου και οι δια-περιφερειακές συνδέσεις με Κεντρική Ελλάδα (άξονες Λαμίας-Εγνατίας και Λαμίας-Πατρών), εφ' όσον υποστηριχθούν με συμπληρωματικές δράσεις θα βελτιστοποιήσουν την

οικονομική απόδοση του περιφερειακού χώρου και θα αυξήσουν τα ενδογενή του πλεονεκτήματα.

ΜΕΡΟΣ Γ: ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

16 Η θεσμική στρατηγική

Η θεσμική στρατηγική για την έγκριση και εφαρμογή του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που προβλέπει ο νόμος 2742/1999 (ΦΕΚ 207 Α'), στηρίζεται στις εξής αρχές:

(197) Εξασφάλιση μιας ευρείας προγραμματικής πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής συμφωνίας στο στάδιο της κατάρτισης του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Για το σκοπό αυτό, το Γενικό Πλαίσιο υποβάλλεται σε μια συστηματική διαδικασία κατάρτισης που απαρτίζεται από τα εξής επιμέρους στάδια:

- α) μεθοδική τεκμηρίωση αναλύσεων και προτάσεων στο πλαίσιο επιστημονικών επιτροπών και ομάδων εργασίας με συμμετοχή ειδικών επιστημόνων και στελεχών της διοίκησης από όλα τα αρμόδια υπουργεία και οργανισμούς,
- β) κοινωνικός διάλογος και διαβούλευση με τους φορείς εκπροσώπησης της τοπικής αυτοδιοίκησης και των δύο βαθμίδων, τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους και τους επιστημονικούς συλλόγους που συμμετέχουν στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης,
- γ) συντονισμός στόχων και επιλογών σε κυβερνητικό επίπεδο μέσω της έγκρισης του Γενικού Πλαισίου από Ειδική Διυπουργική Επιτροπή και
- δ) εθνική πολιτική συμφωνία για τους στόχους και τις επιλογές του Γενικού Πλαισίου μέσω της έγκρισής του από τη Βουλή (άρθρο 79 παρ. 8 του Συντάγματος).

(198) Συστηματική παρακολούθηση, αξιολόγηση και αναθεώρηση των στόχων και επιλογών του Γενικού Πλαισίου. Για το σκοπό αυτό, ο νέος νόμος προβλέπει

(199) Δυνατότητα εξειδίκευσης και συμπλήρωσης των στόχων και επιλογών του Γενικού Πλαισίου μέσω της κατάρτισης Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού για ορισμένους κρίσιμους παραγωγικούς τομείς και δραστηριότητες (γεωργία, βιομηχανία, τουρισμός, μεταφορές, κ.λπ.) ή για ορισμένες κρίσιμες περιοχές εθνικού ενδιαφέροντος (παράκτιες, ορεινές, παραμεθόριες ή νησιωτικές περιοχές).

ΠΛΑΙΣΙΟ Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

(από την Α' Φάση)

A.4.2 Προγραμματισμένα έργα

A.4.2-1 Γενικά

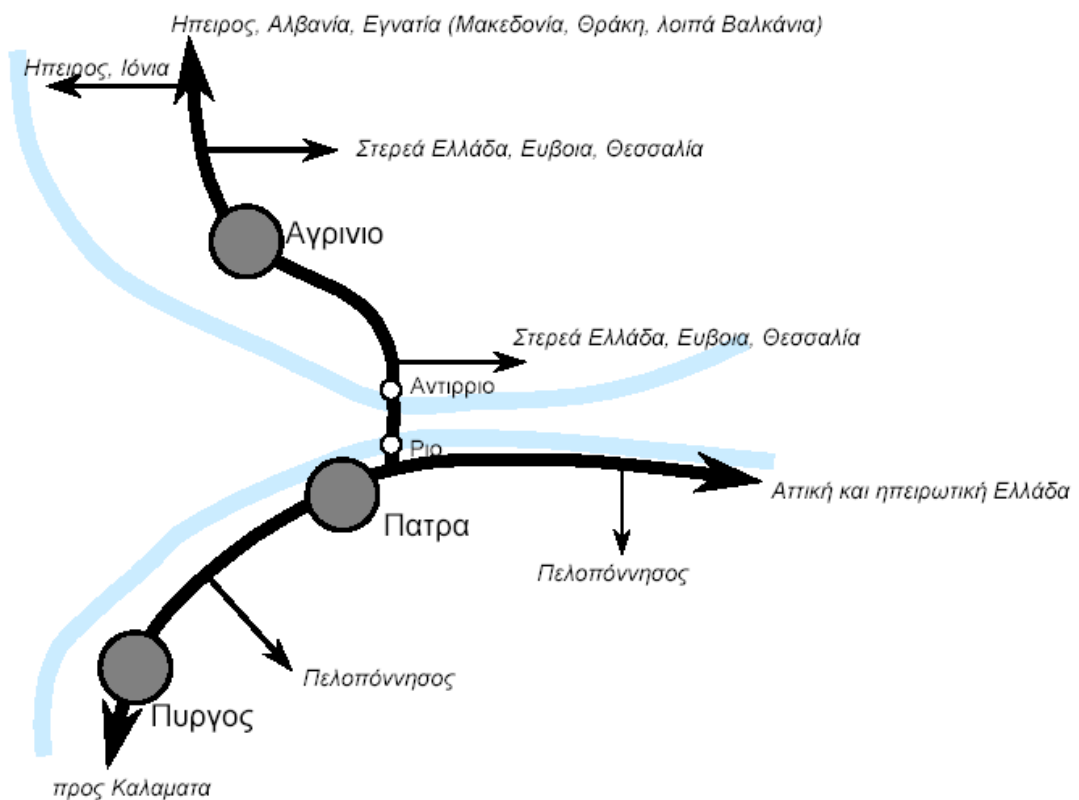
Παραϊόνια Οδός

Το έργο αυτό αποτελεί ένα από τα σημαντικά ερωτηματικά της μελέτης αυτής.

Συγκεκριμένα, υπάρχει διάσταση απόψεων μεταξύ των 2 υφισταμένων μελετών. Η παλαιότερη μελέτη, που είχε ανατεθεί από τη ΔΜΕΟ, προβλέπει την όδευση του έργου κατά μήκος πρακτικά των δυτικών ακτών από τον Αστακό και βορειότερα. Αντίθετα, η αναγνωριστική μελέτη της ΕΥΔΕ - ΜΕΔΕ εξετάζει περισσότερες εναλλακτικές λύσεις, η επικρατέστερη των οποίων προβλέπει τη σύνδεση της Ζεύξης Ακτίου - Πρέβεζας στο ύψος της Αμφιλοχίας κατά

μήκος της βόρειας ακτής του Αμβρακικού. Η λογική της επικρατέστερης λύσης είναι ότι η δυτική ακτή δεν απαιτεί έργο μεγάλης εμβέλειας (τύπου ταχείας αρτηρίας) για περιβαλλοντικούς λόγους. Η Παραϊόνια Οδός καλείται να εξυπηρετήσει κύρια τοπικές και τουριστικές κινήσεις που δεν απαιτούν μεγάλες ταχύτητες, ενώ η βαριά καθώς και η διαμπερή κυκλοφορία μεταξύ Αντιρρίου και Πρέβεζας είναι προτιμότερο να χρησιμοποιήσουν τον ΔΟΑ μέχρι την Αμφιλοχία αντί να φορτίσουν τις ευαίσθητες παράκτιες περιοχές.

Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας - Γ' Φάση



Δομή & συνδέσεις του οδικού δικτύου

Όπως φαίνεται, τόσο από το διάγραμμα όσο και από το κείμενο, στην τελική φάση της μελέτης η «Παραϊόνια Οδός» έχει πλέον εγκαταλειφθεί χωρίς μάλιστα να υπάρχει ειδική αναφορά στο γεγονός αυτό.

Αυτό εύλογα δημιουργεί ερωτηματικά όταν μάλιστα μόλις ολοκληρώθηκε και έχει αρχίσει να λειτουργεί η ζευξη Πρέβεζας - Ακτίου για την οποία δαπανήθηκαν σημαντικά κονδύλια και που χωρίς την Παραϊόνια η σημασία της θα είναι εξαιρετικά υποβαθμισμένη.

Παρατηρήσεις για το Πλαίσιο Σχεδιασμού όπως προκύπτει από τα παραπάνω

Πρέπει εδώ να επισημάνουμε μια σημαντική αντίφαση και αναντιστοιχία: μετά από προσεκτική ανάγνωση μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι στο ζήτημα που εξετάζουμε εδώ υπάρχει αισθητά διαφορετική προσέγγιση στο σχέδιο για το Γενικό Πλαίσιο και στα ήδη εγκεκριμένα Περιφερειακά πλαίσια. Πιθανότατα αυτό οφείλεται στο ότι το αρχικό σχέδιο για το Γενικό Πλαίσιο συντάχθηκε στα τέλη του 2000 ενώ τα Πλαίσια των Περιφερειών εγκρίθηκαν πολύ πρόσφατα. Από αυτό όμως συνάγεται το παράδοξο της πρωθύστερης έγκρισης των Περιφερειακών Πλαισίων πριν από αυτή του Γενικού. Αναμφισβήτητα αυτό είναι ένα πρόβλημα που πρέπει ν' αντιμετωπιστεί.

Σε σχέση με το ζήτημα που εξετάζουμε κάναμε την παρατήρηση αυτή απλώς και μόνο για να υποστηρίξουμε ότι κάποια θέματα που αφορούν σημαντικές στρατηγικές επιλογές παραμένουν ανοικτά.

ΕΙΔΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Από το νόμο προβλέπονται και τα ΕΙΔΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που εξειδικεύουν και συμπληρώνουν τις κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου για σημαντικά τομεακά ζητήματα, ιδιαίτερα δε τα δίκτυα υποδομών όπως οι μεταφορές. Όπως ήδη σημειώσαμε έχει ήδη γίνει προσπάθεια για τη θέσπιση Ειδικού Πλαισίου για τη διαχείριση του παράκτιου χώρου.

Νομίζουμε ότι τα πραγματικά προβλήματα που υπάρχουν κάνουν επιτακτική την αναγκαιότητα εκπόνησης και έγκρισης Ειδικού Πλαισίου για τα εθνικά οδικά δίκτυα και τις μεταφορές.

Να σημειωθεί εδώ ότι ενώ το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν διαθέτει ουσιαστικά Στρατηγικό Σχέδιο για τις μεταφορές ούτε θεσμοθετημένη ορθολογική ιεράρχηση επιτελικών υπηρεσιών και φορέων στρατηγικού σχεδιασμού χρησιμοποιεί ωστόσο για τις προτεραιότητες και τα έργα του το "Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής ΕΛΛΑΔΑ 2010" του ΥΠΕΘΟ διαιωνίζοντας έτσι ουσιαστικά και έμπρακτα τη διαμάχη για την αρμοδιότητα εθνικού σχεδιασμού μεταξύ των τέως Υπουργείων Συντονισμού και Χωροταξίας που χρονολογείται από τη δεκαετία του 1970.

Άλλα μέσα Χωροταξικού Σχεδιασμού του Νόμου 2742/99 - Π.Ε.Χ.Π.

Όμως για το ζήτημα που εξετάζουμε υπάρχουν και άλλα εργαλεία στο νόμο για τη χωροταξία που μπορεί να είναι χρήσιμα και ενδεδειγμένα. Ένα από αυτά είναι οι Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων (ΠΕΧΠ) του άρ. 11. Σε σχετική μελέτη του Τμ. Ηπείρου του ΤΕΕ του 2000 έχει προταθεί ο καθορισμός τέτοιας περιοχής για το έργο της Ζεύξης Πρέβεζας - Ακτίου και την παραϊόνια οδό. Αντιγράφουμε από τη μελέτη αυτή:

1.8 Ενιαία Θεώρηση (ένταξη στον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό)

Ενώ είναι αυτονόητο ότι πρόκειται για ένα σύνθετο έργο, με πλειάδα πλευρών που θα έπρεπε να έχουν αντιμετωπιστεί, και παρότι συστάθηκε ειδική Υπηρεσία στο ΥΠΕΧΩΔΕ για την εκτέλεσή του, δεν φαίνεται να έγινε κατανοητό ότι πρόκειται για σημαντική και σύνθετη χωρική παρέμβαση που απαιτεί πολυεπίπεδη αντιμετώπιση. Έτσι αντιμετωπίστηκε σαν ένα οποιοδήποτε οδικό έργο.

Διαπιστώσαμε ακόμα ότι από κανένα φορέα δεν έχει αντιμετωπισθεί ως τώρα με επιστημονική μεθοδολογία και προσέγγιση το θέμα της διερεύνησης των επιπτώσεων της ζεύξης από χωροταξική και αναπτυξιακή άποψη ώστε να προσδιοριστούν τα αναγκαία μέτρα για τη βέλτιστη ένταξη του έργου σαν ενιαίου συνόλου στην ευρύτερη περιοχή αλλά και για την καλύτερη εκμετάλλευση των νέων δυνατοτήτων που θα δημιουργήσει.

Θεωρούμε λοιπόν απαραίτητο να γίνει το ταχύτερο δυνατό μία εμπεριστατωμένη μελέτη επιπτώσεων για το σύνολο του έργου, με διαρκή χαρακτήρα και βασικό αντικείμενο την πρόταση των επιβεβλημένων μέτρων και μηχανισμών συντονισμού του συνόλου των ενεργειών και παρεμβάσεων που σχετίζονται με το έργο και επηρεάζουν ή επηρεάζονται από αυτό, ανεξαρτήτως φορέα. Αυτό κρίνεται αναγκαίο για την πρόβλεψη και τον έλεγχο των μεσοπρόθεσμων και μακροχρόνιων επιπτώσεων καθώς και για τον προσδιορισμό των όρων λειτουργίας του έργου με στόχο τη μεγιστοποίηση της απόδοσής του.

Η πρότασή μας αυτή όχι μόνο καλύπτεται θεσμικά αλλά και επιβάλλεται πλέον από τις διατάξεις του άρθρου 11 του νέου Νόμου **2742/1999** (ΦΕΚ 207Α'/07-10-1999)

Άρθρο 11 Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων

1. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος, χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, που εκδίδονται ύστερα από γνώμη του οικείου νομαρχιακού συμβουλίου, σε εφαρμογή κατευθύνσεων εγκεκριμένων Ειδικών ή Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, μπορούν να χαρακτηρίζονται ως Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων περιοχές εντός ή εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οικισμών προϋφισταμένων του 1923 ή εντός ορίων οικισμών κάτω των 2.000 κατοίκων, οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερα ή κρίσιμα προβλήματα χωρικής ανάπτυξης που απαιτούν ειδικό σχεδιασμό και ρύθμιση και ιδίως:
 - α) περιοχές που υφίστανται χωρικές επιπτώσεις από μεγάλης κλίμακας έργα ή παρεμβάσεις, όπως δημιουργία νέων εδαφών από προσχώσεις, δημιουργία υδάτινων επιφανειών,
4. Ο χαρακτηρισμός μιας έκτασης ως περιοχής ειδικών χωρικών παρεμβάσεων γίνεται με βάση ειδική χωροταξική μελέτη που καταρτίζει το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Με τη μελέτη αυτήν

τεκμηριώνεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας και η κρισιμότητα της χαρακτηριζόμενης περιοχής και προτείνονται τα ενδεικνυόμενα κατά περίπτωση κανονιστικά, οικονομικά, διαχειριστικά ή άλλα μέσα, μέτρα και προγράμματα δράσης, κατά φάσεις και φορείς χρηματοδότησης, που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη, ενίσχυση, αποκατάσταση ή αναβάθμισή της.

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται προδιαγραφές

5. Εγκεκριμένα ρυθμιστικά σχέδια, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΖΟΕ ή άλλα σχέδια χρήσεων γης επιβάλλεται να τροποποιηθούν ή οναθεωρηθούν με τη διαδικασία που ορίζεται στις διατάξεις που τα διέπουν μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ετών από την έκδοση των εγκριτικών αποφάσεων των παραγράφων 1, 2 και 3, προκειμένου να εναρμονισθούν προς τις κατευθύνσεις και λοιπές ρυθμίσεις των ΠΕΧΠ.

Παραϊόνια οδός (παραλιακός άξονας της Δυτικής Ελλάδας) και άξονας του Αστακού

Ο οδικός άξονας της δυτικής Ελλάδας που συνδέει την Ηγουμενίτσα, την Πρέβεζα και τη Λευκάδα με το Μεσολόγγι και το Αντίρριο που μπορεί και πρέπει να είναι ο βασικός παραλιακός άξονας της δυτικής Ελλάδας δεν έχει μέχρι και σήμερα αυτό το χαρακτήρα. Στο μεγαλύτερο τμήμα του έχει καλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και πολύ μικρές κλίσεις. Στο τμήμα Πρέβεζα - Μεσολόγγι (συνολικού μήκους 108 Km που μπορεί να μειωθεί σε κάτω από 90) το μέσο πλάτος του είναι περί τα 10 μέτρα και στο μεγαλύτερο μέρος του επιτρέπει μέσες ταχύτητες έως και 80 Km/h. Ήδη υπάρχουν ορισμένα κομμάτια με χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου. Πολύ κακό είναι το τμήμα ανάμεσα στο Λεσίνοι και τον Αστακό. Στο τμήμα αυτό η επιτρεπόμενη μέση ταχύτητα είναι κάτω από 40 Km/h. Για τη βελτίωσή του χρειάζεται νέα χάραξη μήκους 6 περίπου χιλιομέτρων. Αντίθετα όλος ο υπόλοιπος δρόμος μπορεί εύκολα ν' αποκτήσει χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου με πολύ λίγα έξοδα.

Σε εποχή γενικότερων προγραμματισμών για τον ελληνικό χώρο, κατά τη δεκαετία του '60, προβλεπόταν να γίνει ο βασικός οδικός άξονας της δυτικής Ελλάδας. Από τα πράγματα, αργότερα, ο στόχος αυτός εγκαταλείφθηκε και σήμερα έχει ξεχαστεί. Σιγά - σιγά όμως στα χρόνια που πέρασαν και όσο το πρόγραμμα υπήρχε, με τμηματικές εργολαβίες και διαδοχικά βήματα, ο δρόμος άνοιξε. Το ν' αποπερατωθεί και να βελτιωθεί αισθητά σήμερα είναι η φθηνότερη λύση για την οριστική επίλυση του προβλήματος της οδικής επικοινωνίας της παραλιακής δυτικής Ελλάδας. Με τη ζεύξη της Πρέβεζας με το Άκτιο και με βελτίωση του τμήματος Πάλαιρος - Πρέβεζα - Λευκάδα με δρόμο 7 χιλιομέτρων στα νότια - ΝΔ της λίμνης Βουλκαριά η απόσταση από την Πρέβεζα και τη Λευκάδα συντομεύεται κατά 18 χιλιόμετρα και η χρονοαπόσταση της διαδρομής Πρέβεζα - Αντίρριο θα γίνει κάτω από 2 ώρες ενώ σήμερα είναι σχεδόν 4 ώρες. Η ενεργοποίηση του δρόμου αυτού διευκολύνει τις περισσότερες από τις κινήσεις του άξονα: Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Πάργα - Πρέβεζα - Λευκάδα - Βόνιτσα - Πάλαιρος - Αστακός - Μεσολόγγι - Αντίρριο.

Από τη μελέτη του ΥΧΟΠ "Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης Ν. Αιτωλοακαρνανίας" 1984 θεωρείται ο 3^{ος} σημαντικότερος πρωτεύων άξονας του Νομού και σημειώνεται:

Επισημαίνεται ο αναδιαρθρωτικός για το νομό ρόλος των αξόνων Βόνιτσας - Μύτικα - Αστακού - Αιτωλικού και Ο πρώτος πρόκειται να συνδέσει το Νομό με το υπερτοπικό τουριστικό κύκλωμα Ιταλίας -Κέρκυρας -Ηγουμενίτσας -Πάτρας ...

Σημειώνουμε ακόμα, ενδεικτικά, ότι πριν λίγα χρόνια υπήρξε σκέψη να προγραμματιστεί νέος δρόμος (νέα χάραξη) Βόνιτσας - Αμφιλοχίας, έργο που αν και η σημασία και χρησιμότητά του θα ήταν πολύ μικρότερη από αυτήν του άξονα του Αστακού η δαπάνη για την κατασκευή του θα ήταν πολλαπλάσια. Ο λόγος για το έργο αυτό είναι ότι θεωρείται συνέχεια του εγκάρσιου άξονα Λαμίας - Αμφιλοχίας για τη σκοπιμότητα και προτεραιότητα του οποίου διατυπώνονται κάποιες αμφιβολίες.

Το έργο της αποπεράτωσης και αξιοποίησης του άξονα του Αστακού είχε περιληφθεί στην προγραμματική σύμβαση για την αξιοποίηση του Αμβρακικού Κόλπου το 1985.

Αν και η κατάσταση του δρόμου θεωρείται ικανοποιητική δεν δίνεται "Βατότητα" από τις υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. επειδή δεν έχει παραληφθεί με αποτέλεσμα πολλά λεωφορεία που εξυπηρετούν τους οικισμούς της περιοχής να κάνουν μακρές περιπορίες.

Η ΖΕΥΞΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ - ΑΚΤΙΟΥ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

από μελέτη του Τμήματος Ηπείρου ΤΕΕ του 2000

Μοναδικό σημαντικό λιμάνι της βορειοδυτικής Ελλάδας ως την πρώτη μεταπολεμική περίοδο η Πρέβεζα ήταν η κύρια Πύλη της Ηπείρου για την επικοινωνία της με την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό. Είχε μεγάλη ανάπτυξη σαν μεγάλο αστικό κέντρο, διοικητικό και διαμετακομιστικό, με κύριο προσανατολισμό το εμπόριο και δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα. Γι' αυτό δεν αναπτύχθηκαν εκεί αρκετά άλλες δραστηριότητες (αλιεία, πρώιμα κηπευτικά) παρά τις ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες και τα σημαντικά φυσικά διαθέσιμα.

Με την ανάπτυξη όμως των μεταφορών με αυτοκίνητο και την κατασκευή το 1952 του οδικού άξονα Αντιρρίου -Ιωαννίνων το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης μετατοπίστηκε προς το εσωτερικό με αποτέλεσμα η Πρέβεζα να χάσει μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων της και να αρχίσει να φθίνει. Ωστόσο η στασιμότητα των τελευταίων χρόνων δεν οφείλεται σε εγγενείς λόγους αλλά στην ιστορική συγκυρία και σε μία σειρά εσφαλμένων επιλογών και χειρισμών στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας αλλά και τοπικά.

Σήμερα με τα νέα δεδομένα, και κύρια το έργο της ζεύξης της Πρέβεζας με το Άκτιο που θα συνδέσει την Ήπειρο με την Αιτωλοακαρνανία και θα αποκαταστήσει τη συνέχεια του παραλιακού δυτικού οδικού άξονα της χώρας, δημιουργούνται νέες συνθήκες για την εξέλιξη της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της.

Αν και μία από τις μικρές πόλεις της χώρας σήμερα, η Πρέβεζα παραμένει η μεγαλύτερη παραθαλάσσια πόλη στις ακτές του Ιονίου, σε στρατηγική θέση στο κέντρο της παράλιας βορειοδυτικής Ελλάδας. Η πόλη έχει πληθυσμό περί τις 17.000 κατοίκους και ο Νομός 58.000. Έχει ένα πολυποίκιλο και πλούσιο φυσικό περιβάλλον με εξαιρετικό ενδιαφέρον και δυνατότητες.

Από τη μία πλευρά οι ακτές του Ιονίου με τεράστιες αμμώδεις εκτάσεις και παραλίες υψηλής ποιότητας, από τις πιο αξιόλογες της χώρας, σε ελάχιστη απόσταση από τον οδικό άξονα Πρέβεζας -Ηγουμενίτσας, σχεδόν ανεκμετάλλευτες σήμερα. Υπάρχουν πάνω από 50 Km ακτών από τις οποίες οι περισσότερες είναι αξιόλογες.

Από την άλλη πλευρά ο Αμβρακικός Κόλπος, η μεγαλύτερη κλειστή θάλασσας στην Ελλάδα και ένα από τα σημαντικότερα οικοσυστήματα στην Ευρώπη με τις πολυάριθμες λιμνο-θάλασσοι στη βόρεια πλευρά του που με κατάλληλη αξιοποίηση έχει τη δυνατότητα να

τροφοδοτεί με αλιεύματα όλη την Ελλάδα. Εκεί βρίσκονται και οι εκβολές των ποταμών Λούρου και Αράχθου με μεγάλο οικολογικό ενδιαφέρον.

Σε μεγάλη ακτίνα γύρω από την Πρέβεζα το έδαφος είναι υψηλής γονιμότητας και λόγω και του πολύ καλού κλίματος σε όλη την περιοχή έχουμε καλλιέργεια πρώιμων κηπευτικών με πολύ καλές αποδόσεις. Με την κατάλληλη ανάπτυξη η δραστηριότητα αυτή στις σημερινές συνθήκες μπορεί να είναι ένας σημαντικός πλουτοπαραγωγικός πόρος.

Παρά τις σημαντικές ανακατατάξεις και αλλαγές των τελευταίων δεκαετιών, τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, η περιοχή της Πρέβεζας παραμένει στρατηγική για μιά σειρά λόγους:

Στο σημείο όπου συναντώνται 3 Νομοί (Αιτωλοακαρνανίας, Λευκάδας και Πρέβεζας) και 3 Περιφέρειες (Ηπείρου, Στερεάς Ελλάδας και Ιονίων Νήσων), στην είσοδο του Αμβρακικού Κόλπου, στον παραλιακό δυτικό οδικό άξονα, με μεγάλο και ασφαλές λιμάνι, με το μεγαλύτερο και ασφαλέστερο Αεροδρόμιο της περιοχής η Πρέβεζα δεν έχει πάψει να είναι σημαντικό σταυροδρόμι ανάμεσα σε δύση και ανατολή, στη βορειοδυτική και τη νοτιοδυτική Ελλάδα, στη νησιωτική και την ηπειρωτική δυτική Ελλάδα, στην ανοικτή και την κλειστή θάλασσα.

ΤΟ ΕΡΓΟ της Ζεύξης -ΕΝΤΑΞΗ!

Η ζεύξη του στενού Πρέβεζας - Ακτίου, του στομίου δηλαδή του Αμβρακικού κόλπου διευκολύνει αποφασιστικά μεγάλο αριθμό κινήσεων διανομαρχιακού επιπέδου, κυρίως την επικοινωνία της Πρέβεζας με την Αιτωλοακαρνανία και τη Λευκάδα, της Ηπείρου με τη Στερεά Ελλάδα, αλλά επίσης επισημάνθηκε ότι, αν συνδυαστεί με τη σχεδιασμένη από πολλά χρόνια κατασκευή του παραλιακού δυτικού οδικού άξονα (Ιόνιας οδού), συντομεύει τη διαδρομή Αντιρρίου - Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας κατά μία σχεδόν ώρα (25% για το τμήμα Αντίρριο - Πρέβεζα) βελτιώνοντας κατά συνέπεια σημαντικά την επικοινωνία του τμήματος αυτού της βορειοδυτικής Ελλάδας με την πρωτεύουσα.

Πέρασαν 18 χρόνια από τότε που λήφθηκε η απόφαση να γίνει το έργο και 26 από την πρώτη μελέτη ως την ολοκλήρωση και λειτουργία του. Δαπανήθηκαν σχεδόν 60 δις. Ένας από του κυριότερους λόγους για τον υπέρμετρο πολλαπλασιασμό του κόστους του έργου και τη μεγάλη καθυστέρησή του ήταν η έλλειψη συγκεκριμένης και ολοκληρωμένης στρατηγικής και οι επανειλημμένες παλινωδίες επί σειράν ετών. Αυτό επισημαίνεται γιατί νομίζουμε ότι έχει γενική ισχύ : η έλλειψη δηλαδή τεκμηριωμένου σχεδιασμού για εθνικά έργα μεγάλης κλίμακας έχει και σοβαρότατες οικονομικές επιπτώσεις.

Είναι αναμφίβολο ότι το έργο της ζεύξης της Πρέβεζας με το Άκτιο συνιστά μείζονα παρέμβαση στο χώρο της βορειοδυτικής Ελλάδας. Σαν τέτοιο επηρεάζει ποικιλότητα μιά σειρά από χωρικές ενότητες. Έτσι παρά την αναμφισβήτητη εθνική του σημασία δεν παύει να έχει και ιδιαίτερο τοπικό ενδιαφέρον. Η σημασία του βέβαια είναι μεγαλύτερη για τις πλησιέστερες σε αυτό χωρικές ενότητες.