

## **A.1.1.β.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

### **1.1 Η Χωροταξική ένταξη της περιφέρειας στον εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο**

Ρόλος της Περιφέρειας στο ευρωπαϊκό, διεθνές και εθνικό επίπεδο, σχέση με τους διεθνείς και εθνικούς άξονες ανάπτυξης, λειτουργίες υπερεθνικής και διαπεριφερειακής εμβέλειας, συνοριακές ζώνες και σύγκριση με τις άλλες ελληνικές περιφέρειες

Τα τελευταία πέντε χρόνια λόγω της οικονομικής ύφεσης που προηγήθηκε και της μεγάλης οικονομικής κρίσης που ακολούθησε, η οποία είχε ως συνέπειες τα γνωστά δημοσιονομικά και χρηματοδοτικά προβλήματα, υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις και προβλήματα χρηματοδότησης των μεγάλων έργων μεταφορών που επηρεάζουν σημαντικά την ανάπτυξη της Π.Δ.Ε. Παρά την **απόλυτη συνάφεια** των κατευθύνσεων του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. με τις αντίστοιχες κατευθύνσεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. όσο και με αυτές του ΕΠΧΣΑΑ για τη βιομηχανία, όπως και με τους στόχους, τις κατευθύνσεις και τα μέτρα του Εθνικού Σχεδίου Μεταφορών και τις αντίστοιχες κατευθύνσεις του ΕΣΠΑ 2007-2013, για την σημαντικότητα και την προτεραιότητα δημιουργίας των **δύο βασικών εθνικών αναπτυξιακών** αξόνων, αλλά και των αξόνων διαπεριφερειακής σημασίας, για την ανάπτυξη της Π.Δ.Ε., το γεγονός είναι ότι τα μεγάλα έργα μεταφορικών υποδομών στην πλειοψηφία τους βρίσκονται σε προσωρινή στασιμότητα (βλ. τα στοιχεία υπάρχουσας κατάστασης και αξιολόγησης των μεταφορικών υποδομών κεφ.Α.1.1.α 6-8).

Συγκεκριμένα, οι μεγάλες καθυστερήσεις και η σχετική στασιμότητα χαρακτηρίζει τα έργα που αποτελούν:

- την μεταφορική υποδομή του προγραμματισμένου νέου Δυτικού Άξονα της χώρας (σε πρώτη φάση οδικού και τελικώς και σιδηροδρομικού),
- την ολοκλήρωση του τμήματος του ΠΑΘΕ Κόρινθος-Πάτρα (οδικώς και σιδηροδρομικώς),
- τη σύνδεση και των δύο αξόνων με τον λιμένα της Πάτρας,
- την ολοκλήρωση της λεγόμενης "Διαγωνίου"
- την ολοκλήρωση των έργων και της λειτουργίας του νέου λιμένα της Πάτρας και
- τη σύνδεση της ζεύξης Ακτίου-Πρέβεζας με τον Δυτικό άξονα βορρά-νότου.

Επισημαίνεται ότι λόγω της υφιστάμενης οικονομικής συγκυρίας, πιθανόν να υπάρξουν πρόσθετες καθυστερήσεις. Ωστόσο, πριν την ύφεση και την οικονομική κρίση και μετά την εκπόνηση της μελέτης του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. οι ρυθμοί προόδου ορισμένων τμημάτων των πιο πάνω μεταφορικών υποδομών **ήταν ικανοποιητικοί έως υψηλοί**, γι' αυτό άλλωστε ολοκληρώθηκαν: η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας, η παράκαμψη της Πάτρας, η παράκαμψη του Αγρινίου, ενώ η παράκαμψη της Αμφιλοχίας είναι υπό υλοποίηση. Έχει προχωρήσει, επιπλέον, η δημιουργία του νέου λιμένα της Πάτρας (χωρίς να έχει ολοκληρωθεί), έχουν ολοκληρωθεί τα έργα του λιμένα στο Πλατυγιάλι Αστακού, με τον χαρακτηρισμό του ως ελεύθερης ζώνης εμπορίου και την λειτουργία από ιδιωτικό φορέα της NABΙΠΕ.

Στα 14 έργα προτεραιότητας Δ.Δ.Μ. για την Ελλάδα, που καθορίζονται από την Ε.Ε. (για την Ευρώπη του 2020 – πολιτική συνοχής), έχουν ενταχθεί ο αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε.-που καταλήγει στην Πάτρα - και το σιδηροδρομικό έργο υπ' αριθμόν 29: «Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας» και στο νέο Τριετές Ε.Π. 2012-2014.

Βέβαια πρέπει να σημειωθεί ότι το έτος στόχος του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. της ΠΔΕ και εμμέσως η ολοκλήρωση των περισσότερων από τα παραπάνω έργα ήταν η 15ετία μετά την έγκρισή του, η οποία δεν έχει παρέλθει. Αυτό το γεγονός, ωστόσο, δεν αναιρεί την εκτίμηση ότι με τις αναφερόμενες μεγάλες καθυστερήσεις η Περιφέρεια και η κύρια πόλη της η Πάτρα δεν μπορούν να παίξουν και να αναβαθμίσουν αισθητά τον προβλεπόμενο και προτεινόμενο ρόλο τους από το ισχύον Π.Π.Χ.Σ.Α.Α στον ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο.

Σε ό,τι αφορά τη σχέση της ΠΔΕ με τις υπόλοιπες περιφέρειες του ευρωπαϊκού και εθνικού χώρου, την τελευταία δεκαετία η Π.Δ.Ε. δεν έχει αναβαθμίσει την αναπτυξιακή της θέση. Στον ευρωπαϊκό χώρο, παραμένει ανάμεσα στις φτωχότερες Ευρωπαϊκές Περιφέρειες και ανήκει στον Αμιγή στόχο 1 – Σύγκλιση, παρουσιάζει δηλαδή ΑΕΠ μικρότερο του 75% του μέσου κοινοτικού όρου. Γενικότερα παρουσιάζει χαμηλό επίπεδο ανταγωνιστικότητας, διαρθρωτικά προβλήματα στην αγορά εργασίας και ελλείψεις σε βασικές υποδομές. Με βάση τα στοιχεία του 2009 βρίσκεται στη 12<sup>η</sup> θέση, προτελευταία μεταξύ των 13 ελληνικών περιφερειών, ενώ το 1994 βρισκόταν στην 11<sup>η</sup>. Αντίθετα, η περιφέρεια των Ιονίων Νήσων έχει βελτιώσει την θέση της τα τελευταία 15 χρόνια (το 2009 βρίσκεται στην 5<sup>η</sup> θέση), κυρίως λόγω της τουριστικής της ανάπτυξης και αξιοποιώντας τη μείωση του λειτουργικού χρόνου απόστασής της από αναπτυξιακούς άξονες και πύλες της ηπειρωτικής χώρας (Βόρειος Άξονας-Εγνατία, ζεύξεις Ακτίου-Πρέβεζας και Ρίου-Αντιρρίου, ανάπτυξη κίνησης διεθνών αεροδρομίων της περιοχής και του αεροδρομίου του Ακτίου κ.α.). Όσον αφορά στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε ΜΑΔ (σε ποσοστό EU27=100), με βάση στοιχεία του 2008, η ΠΔΕ βρίσκεται στην

26<sup>η</sup> θέση με 72,8 μονάδες μεταξύ των 84 περιφερειών του στόχου «Σύγκλιση» με το χαμηλότερο ΑΕΠ ανά κάτοικο.

Οι σχέσεις της ΠΔΕ με τις γειτονικές της περιφέρειες του εθνικού χώρου, επηρεάζονται σημαντικά από τις καθυστερήσεις σε έργα που δεν έχουν ξεκινήσει και θα βοηθούσαν στην λειτουργικότερη σύνδεσή της με την Ήπειρο, την περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας και την περιφέρεια Πελοποννήσου. Σε ό,τι αφορά τη γνωστή ως «Διαγώνιο» η μελέτη της είναι ενταγμένη στο ΕΣΠΑ, αλλά όχι και η κατασκευή της, η οποία προγραμματίζεται για αργότερα. Σε σχετική στασιμότητα βρίσκεται και ο διαπεριφερειακός άξονας Κατάκολο-Πύργος-Ολυμπία-Τρίπολη-Άργος-Ναύπλιο, ενώ δεν έχει λειτουργήσει ακόμη η σύνδεση της «Παραϊονίας» με τον προβλεπόμενο Δυτικό Άξονα, (ούτε η αναβαθμισμένη σύνδεση της ΝΑΒΙΠΕ όπως και η αντίστοιχη της περιοχής Ακτίου-Βόνιτσας-Πρέβεζας με τον Δυτικό Άξονα). Με αυτά τα δεδομένα οι χωροταξικές σχέσεις και εξαρτήσεις διαπεριφερειακής εμβέλειας της Π.Δ.Ε. με την περιφέρεια Ηπείρου δεν έχουν αναπτυχθεί σημαντικά, παρά τη «μείωση της απόστασης» μετά τις δύο ζεύξεις (Ρίου-Αντιρρίου, Ακτίου-Πρέβεζας), με συνέπεια η Π.Δ.Ε. να εξακολουθεί να έχει εντατικότερες σχέσεις και εξαρτήσεις με την Αττική με πυρήνα την ευρύτερη περιοχή της Πάτρας, καθώς και με την Πελοπόννησο με την οποία οι δύο Π.Ε. (Αχαΐα, Ηλεία) έχουν σημαντικές γεωγραφικές χωρικές και αναπτυξιακές σχέσεις και εξαρτήσεις.

Μια σειρά από συγκεκριμένες κατευθύνσεις και διαπιστώσεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. είναι σε ευθεία συνάφεια και συνέργεια με τις διαπιστώσεις και προτάσεις του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. της Π.Δ.Ε. Αφορούν στην κεντρικότητα της θέσης και της χωρικής ένταξης της Π.Δ.Ε. στο δυτικό διαμέρισμα της χώρας και στην μακρο-Περιφέρεια Ιονίου & Αδριατικής, με βασικό αστικό κέντρο την Πάτρα (το μεγαλύτερο και σημαντικότερο αστικό κέντρο του δυτικού διαμερίσματος της χώρας), το οποίο χαρακτηρίζεται από το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. ως **πρωτεύων εθνικός αναπτυξιακός πόλος**, με κατεύθυνση την ανάπτυξη δραστηριοτήτων και υπηρεσιών διεθνούς και εθνικής ακτινοβολίας και συμμετοχή στην ανάπτυξη διεθνών δικτύων συνεργασίας. Για το δεύτερο σε σημαντικότητα αστικό δίπολο της Περιφέρειας (Αγρίνιο-Μεσολόγγι που χαρακτηρίζεται ως δίπολο και από το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α., σε άμεση συσχέτιση με την ελεύθερη ζώνη εμπορίου-ΝΑΒΙΠΕ στο Πλατυγιάλι Αστακού), επιβεβαιώνεται και από το Γενικό Πλαίσιο η σημαντικότητα του ρόλου του σε εθνικό και διαπεριφερειακό επίπεδο. Ωστόσο, οι προτεινόμενοι αυτοί αναπτυξιακοί πόλοι δεν έχουν ακόμη πλησιάσει τον προσδοκώμενο ρόλο τους ως κινητήριοι μοχλοί αναβάθμισης της αναπτυξιακής θέσης της Π.Δ.Ε., κυρίως για τους λόγους που εκτέθηκαν προηγουμένως, αλλά και για έναν εξ' ίσου σημαντικό λόγο: τις **μεγαλύτερες ακόμη καθυστερήσεις στην έγκριση των τοπικών σχεδίων χωρικής ανάπτυξης των παραπάνω κέντρων**<sup>1</sup>, οι οποίες διαιωνίζουν και μεγεθύνουν τις χωροταξικές και αναπτυξιακές αγκυλώσεις και τα προβλήματα των ευρύτερων περιοχών των παραπάνω πόλεων.

Σύμφωνα με το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου, Ιονίων Νήσων το όραμα για την ΠΔΕ στην προγραμματική περίοδο 2007-2013 είναι: «η εντατικοποίηση των προσπάθειών για επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης και πραγματική σύγκλιση με τις προηγμένες ελληνικές περιφέρειες, μέσω ενίσχυσης της **προσπελασιμότητας, βελτίωσης της επιχειρηματικότητας και ανάπτυξης της ανταγωνιστικότητας**, με ταυτόχρονη διασφάλιση σύγχρονου και άνετου επιπέδου ποιότητας ζωής για τους κατοίκους, μέσα από την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας».

Επισημαίνεται ότι η «προσπελασιμότητα» εξαρτάται άμεσα από τα μεγάλα έργα μεταφορικών υποδομών. Σε ό,τι αφορά την επιχειρηματικότητα και ανταγωνιστικότητα, στο Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην έρευνα και τις νέες τεχνολογίες, και τη βελτίωση της εμπορίας – διακίνησης προϊόντων. Η ΠΔΕ διαθέτει σημαντικούς φορείς γνώσης, που αποτελούν βασικούς πυρήνες παραγωγής αλλά και διάθεσης τεχνολογίας στις ΤΠΕ (ακαδημαϊκά και ερευνητικά ιδρύματα), σημαντικό αριθμό δομών κατάρτισης σε Νέες Τεχνολογίες και υψηλά ποσοστά εκπαίδευσης πληθυσμού (σε όλες τις βαθμίδες). Είναι χαρακτηριστικό ότι στο ΕΣΠΑ 2007-2013 (ΕΠ Εκπαίδευση και Δια βίου μάθηση), προβλέπεται η ανάπτυξη της **ως περιφερειακού πόλου καινοτομίας (ΠΠΚ)**, μέσω της υποστήριξης υψηλού επιπέδου προγραμμάτων βασικής και εφαρμοσμένης έρευνας, της προσέλκυσης νέων ερευνητών, τόσο από τον εθνικό χώρο όσο και έμπειρων ερευνητών από το εξωτερικό, αλλά και ως κέντρου πολιτισμού και τουρισμού. Στο πλαίσιο του Γ ΚΠΣ, έχουν καταγραφεί ότι ολοκληρώθηκαν σημαντικά προγράμματα και ενέργειες που αφορούν στον συγκεκριμένο τομέα και τα οποία βρίσκονται σε ενέργεια σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό με την συγκεκριμένη κατεύθυνση του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. (βλέπε κατάλογο ολοκληρωμένων έργων Γ' ΚΠΣ<sup>2</sup> στο κεφ.Α.1.1.α.3.2).

<sup>1</sup> Δεν έχει εγκριθεί ακόμη το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Πάτρας (που έχει στην εμβέλεια του και την Ναύπακτο, το Αντίρριο, το Ρίο και την Δ.Ε.Παραλίας) ούτε τα Γ.Π.Σ. Αγρινίου, Μεσολογγίου, Αιτωλικού (τα δύο τελευταία δεν έχουν καν ανατεθεί), Ναυπάκτου, Ρίου, ούτε τα ΣΧΟΟΑΠ Αντιρρίου, Ρίου, Παραλίας (στα δύο τελευταία δεν έχει ξεκινήσει η εκπόνησή τους).

<sup>2</sup> Μεταξύ των προγραμμάτων, ενεργειών και έργων που ολοκληρώθηκαν είναι:

- ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας: Πρόγραμμα Ανάπτυξης Βιομηχανικής Έρευνας και Τεχνολογίας σε Νέες Επιχειρήσεις (ΠΑΒΕΤ-ΝΕ).
- Κ.Π. INTERREG III Α ΕΛΛΑΔΑ – ΙΤΑΛΙΑ: Συνεργασία για την έρευνα, την ανάπτυξη και τη μεταφορά τεχνολογίας
- Δημιουργία Εθνικών Ερευνητικών Δικτύων σε τομείς που αφορούν στις Ερευνητικές Υποδομές του Ευρωπαϊκού Οδικού Χάρτη των Ερευνητικών Υποδομών (ESFRI), Ένταξη στο ελληνικό σύστημα Ε&Τ ερευνητών από το εξωτερικό - "ENTEP 2004", Εφαρμογή επιδεικτικών έργων καινοτόμων τεχνολογιών, Δημιουργία περιφερειακών

Σε σύγκριση, ωστόσο, με τις υπάρχουσες ανεπτυγμένες τεχνολογικές υποδομές και τις δαπάνες που γίνονται τα τελευταία 10 χρόνια για έρευνα και καινοτομία, ο τομέας της έρευνας δεν παρουσιάζει την αναμενόμενη δράση και αποτελεσματικότητα και όπως αναφέρεται στο ΕΣΠΑ (2007-2013) χαρακτηρίζεται από τον αργό ρυθμό ενσωμάτωσης ΤΠΕ από την περιφερειακή και τοπική διοίκηση, χαμηλό ποσοστό στη χρήση Η/Υ και διαδικτύου και την ενασχόληση με ηλεκτρονικό εμπόριο, ανισότητα διείσδυσης ΤΠΕ μεταξύ Π.Ε. Αχαΐας και υπολοίπων Π.Ε. και ελλιπή διάχυση των αποτελεσμάτων των ερευνητικών προγραμμάτων στην παραγωγική διαδικασία.

Σε ό,τι αφορά την προοπτική ανάδειξης της ΠΔΕ σε **διαμετακομιστικό – εμπορευματικό κέντρο** στον Αδριατικό διάδρομο, επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει ορατή πρόοδος στον τομέα αυτό. Αν και το ΠΠΧΣΑΑ στη συγκεκριμένη κατεύθυνση είναι σε πλήρη συνάφεια με τους στόχους του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α., του Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α. για τη βιομηχανία, το Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών, την Εθνική Λιμενική Πολιτική, το ΕΣΠΑ, το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου και Ιονίων Νήσων και το Ε.Π. Δυτικής Ελλάδας (τριετές)<sup>3</sup>, δεν υλοποιήθηκε ποτέ η χωροθέτηση ενός σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου στην Περιφέρεια, αν και υπήρχαν συγκεκριμένες προτάσεις από τη μελέτη του ΓΠΣ Πάτρας (στο χώρο της παλιάς Πειραιϊκής Πατραϊκής σε άμεση συσχέτιση με το νέο λιμένα), χωρίς να γίνουν αποδεκτές από το Δημοτικό Συμβούλιο. Από το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. προτείνεται η λειτουργία της Ναυτικής Βιομηχανικής Περιοχής Αστακού ως βιομηχανικό πάρκο, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης και την επέκταση των δραστηριοτήτων της σε υπηρεσίες κόμβου προσωρινής εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (στο τριετές Ε.Π. Δυτικής Ελλάδας 2012-2014 το λιμάνι του Πλατυγιαλίου Αστακού προσδιορίζεται ως Ειδικό Λιμάνι εμπορευματικών μεταφορών με διεθνή προοπτική και σε συμπληρωματικό ρόλο με το λιμάνι των Πατρών). Επισημαίνεται ότι το λιμάνι της ΝΑΒΙΠΕ Αστακού είναι από τα καλύτερα εξοπλισμένα στο είδος του, μοναδικό σε σύγχρονο εξοπλισμό στον ελληνικό χώρο, με μεγάλες δυνατότητες διαμετακόμισης φορτίων, αυτοκινήτων, μεταφόρτωσης υγρών φορτίων, καθώς και αποθήκευσης φορτίων, διαθέτοντας όλες τις υποστηρικτικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης των συναλλασσόμενων με την περιοχή της ΝΑΒΙΠΕ (τράπεζες, εστιατόρια, σταθμούς καυσίμων, μίνι μάρκετ κλπ), λειτουργίες πορθμείων, καθώς και υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής του εξοπλισμού του λιμένα και τεχνικές υπηρεσίες.

Σε ό,τι αφορά την ανάδειξη της ΠΔΕ σε **κέντρο πολιτισμού-διεθνή πολιτιστικό προορισμό**, μετά ειδικά από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, τα αποτελέσματα δεν έφτασαν στον αναμενόμενο βαθμό. **Η έλλειψη λειτουργίας ενός πλήρους πολιτικού αεροδρομίου, στις Π.Ε. Ηλείας-Αχαΐας** δεν ευνοεί αυτή την σημαντική προοπτική, που εξακολουθεί, ωστόσο, να υπάρχει.

Ωστόσο, είναι σκόπιμο να τονιστούν τα έργα που συμβάλλουν στην κατεύθυνση αυτή, όπως η σημαντική αναβάθμιση ορισμένων υποδομών του λιμανιού του Κατακόλου<sup>4</sup> με αποτέλεσμα την ανάδειξή του σε ένα από τα πέντε μεγαλύτερα σε επισκεψιμότητα κρουαζιερόπλοιων λιμάνια αναψυχής στη χώρα (βάσει στοιχείων του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πύργου, την τελευταία δεκαετία οι επιβάτες έχουν αυξηθεί κατά 271% από 220.799 επιβάτες το 2001, έφτασαν τους 819.943 το 2011) και της σιδηροδρομικής σύνδεσής του με το Μουσείο Αρχαίας Ολυμπίας. Πρόβλημα εξακολουθεί να αποτελεί η οδική σύνδεση του λιμανιού με την Ολυμπία οδό, καθώς ακόμη δεν έχει υλοποιηθεί η μελέτη νέας χάραξης του συνδετήριου δρόμου, έτσι ώστε να παρακάμπτει τον οικισμό του Αγίου Ιωάννη και σε ένα βαθμό και τον οικισμό του Κατακόλου.

Σημαντικό αρνητικό στοιχείο, ωστόσο, αποτελεί η σχετική στασιμότητα στην προβλεπόμενη συνολική ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου της Ολυμπίας, με εξαίρεση τις υποδομές προσέλευσης, διαχείρισης και εξειδικευμένης πληροφόρησης των επισκεπτών. Η πρόταση που προέκυψε από σχετική μελέτη της ΑΝ.ΟΛ. (Αναπτυξιακή Ολυμπίας) παρουσιάστηκε από το Δήμαρχο Αρχαίας Ολυμπίας, το Σεπτέμβριο του 2012, με

---

πόλων καινοτομίας (ΠΠΚ), Ανάπτυξη Δημόσιων Ερευνητικών Φορέων, Πρόγραμμα ΑΚΜΩΝ και Διεθνής συνεργασία στη βιομηχανική έρευνα και δραστηριότητες ανάπτυξης σε προ-ανταγωνιστικό στάδιο – 2005 στο σύνολο της χώρας.

<sup>3</sup> Λειτουργία της Ναυτικής Βιομηχανικής Περιοχής Αστακού ως βιομηχανικό πάρκο, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης και την επέκταση των δραστηριοτήτων της και σε υπηρεσίες κόμβου προσωρινής εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (επισημαίνεται ότι στο τριετές Ε.Π. Δυτικής Ελλάδας 2012-2014 το λιμάνι του Πλατυγιαλίου Αστακού προσδιορίζεται ως Ειδικό Λιμάνι εμπορευματικών μεταφορών με διεθνή προοπτική και σε συμπληρωματικό ρόλο με το λιμάνι των Πατρών), ανάδειξη των υπηρεσιών διεθνούς εμπορίου και μεταφορών σε “πρωθητική δραστηριότητα” για την ευρύτερη περιοχή των Πατρών και το Τρίπολο στο Πλατυγιάλι – Αργίριο – Μεσολόγγι / Αιτωλικό, συμπλήρωση των υποδομών της ΒΙΠΕ - ΒΙΟΠΑ στην ευρύτερη περιοχή Πάτρας –Ρίου, ανάπτυξη εμπορευματικών σταθμών (κατεύθυνση του ΕΣΠΑ 2007-2013).

<sup>4</sup> Βλέπε και κεφάλαιο Α.1.1.α.6-3.6. Έχουν ενταχθεί στο ΕΣΠΑ τα έργα επέκτασης κατά 150μ. του προσήνεμου μώλου, επέκταση της κεντρικής προβλήτας και επέκταση κατά 8 μ. του παραλιακού κρηπιδώματος των καταστημάτων. Επίσης είναι υπό έναρξη στο τομεακό ΕΣΠΑ του ΕΟΤ η ανάπλαση του κεντρικού λιμένα, με κατασκευή κτιρίου Σέγγεν, κτιρίου διακίνησης επιβατών, μετατροπή του απεντομητηρίου για τη μεταφορά εκεί του μουσείου Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας, η δημιουργία μαρίνας (η σημερινή χρειάζεται να αλλάξει θέση για να μπορεί να εξυπηρετήσει πολλαπλάσια σκάφη και λειτουργεί από το 2007 μόνο την καλοκαιρινή περίοδο, διότι δεν παρέχει ασφάλεια από τον κυματισμό. Υπάρχει εγκεκριμένο προγραμματικό σχέδιο από το 2011 που προβλέπει κατασκευή προβλήτας 350 μέτρων στη θέση της υπάρχουσας μαρίνας και κατασκευή νέας).

διάφορα προτεινόμενα έργα<sup>5</sup>, ενώ η αποκατάσταση του τοπίου της μετά τις ζημιές από τις πυρκαγιές του 2007 και η λήψη μέτρων για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί, παρά το ότι η μέθοδος αποκατάστασης που έχει εφαρμόσει το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (αυτόματο πότισμα-εναέρια σπορά) φαίνεται ότι θα δώσει στα αμέσως επόμενα χρόνια ικανοποιητικά αποτελέσματα. Αντιθέτως στην Ήλιδα, έχουν υλοποιηθεί δράσεις - Σύγχρονο Μουσείο (Μάρτιος 2012) και συστηματικές ανασκαφές για την ανάδειξη της αρχαίας αγοράς, αναστήλωση του αρχαίου θεάτρου, προώθηση της εκτύπωσης κοινών εισιτηρίων με την Αρχαία Ολυμπία - με αποτέλεσμα να παρουσιάζει μεγαλύτερη επισκεψιμότητα από τουρίστες.

Σε ό,τι αφορά το κυριότερο αστικό κέντρο της ΠΔΕ, η ανάδειξη της Πάτρας σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2006, μαζί με την υλοποίηση έργων όπως το Διεθνές Εκθεσιακό και Συνεδριακό κέντρο Πατρών, και το Εκθεσιακό Κέντρο στις υποδομές της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, έδωσε μια ώθηση στην περιοχή. Πολύ σημαντικότερες πολιτιστικές – εκθεσιακές υποδομές για την ευρύτερη περιοχή, θα μπορούσε να φιλοξενήσει ο δημόσιος χώρος εκατοντάδων στρεμμάτων του Αντιρρίου, δίπλα στη ζεύξη, που ακόμη μένει αναξιοποίητος.

Τέλος, η Διεθνής Ακαδημία Ελευθερίας στο Μεσολόγγι που εκτιμάται ότι η πλήρης λειτουργία της μπορούσε να προσελκύσει χιλιάδες τουρίστες του τριγώνου Ολυμπία-Μεσολόγγι-Δελφοί, μπορεί να ισχυροποιήσει την πολιτιστική και ιστορική ταυτότητα της Ιεράς Πόλης και να συμβάλλει στην προώθηση του τουρισμού και του πολιτισμού, η οποία ωστόσο αν και ιδρύθηκε το 2003, δεν λειτούργησε ουσιαστικά ποτέ, αφού το Υπουργείο Πολιτισμού δεν άσκησε την επιβαλλόμενη από το Νόμο 3113/2003 εποπτεία.

Σε ό,τι αφορά στην **ολοκληρωμένη τουριστική ανάπτυξη** της ΠΔΕ, με έμφαση στις ειδικές –εναλλακτικές μορφές τουρισμού, επισημαίνεται ότι από το ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό υιοθετούνται οι χωρικές ενότητες που είχαν προσδιοριστεί στο Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.: Αμβρακικού Κόλπου, Ναυπακτίας, Μεσολογγίου – Αιτωλικού, Δυτικών Ακτών, Ενδοχώρα λιμνών Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας, Ακράτας – Αιγίου – Καλαβρύτων, Πατρών – ορεινής Αχαΐας και Κάτω Αχαΐας –Καλογριάς Π.Ε. Αχαΐας, Β.Δ. Ακτών Ηλείας – Λιμνοθάλασσας Κοτυχίου - Κυλλήνης, τεχνητής λίμνης Πηνειού – Αρχαίας Ήλιδας, Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας, ορεινής κεντρικής Ηλείας, ΝΔ παράκτιας περιοχής, Επικούρειου Απόλλωνα – Ανδρίτσαινας, Π.Ε. Ηλείας. Επίσης υιοθετείται σε ικανοποιητικό βαθμό από το ΕΠΧΣΑΑ η κατεύθυνση του ΠΠΧΣΑΑ για προώθηση της ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης **με έμφαση στις ειδικές –εναλλακτικές μορφές τουρισμού**, κυρίως στις παραθαλάσσιες περιοχές και στις περιοχές της ορεινής ενδοχώρας, παράλληλα με τη διασφάλιση της ευρύτερης οικολογικής και πολιτιστικής σημασίας των περιοχών της υπαίθρου καθώς και μιας βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, που συνδυάζει παραδοσιακές με σύγχρονες επιχειρηματικές δραστηριότητες σε συμβατά με το περιβάλλον και το τοπικό όρια.

**Ακολουθεί η αξιολόγηση του προγραμματικού πλαισίου που με βάση τις προδιαγραφές εντάσσεται σε κάθε θεματική ενότητα.**

---

<sup>5</sup> Πρόγραμμα «Βελτίωση της υποδομής για την Ολοκληρωμένη Τουριστική Ανάπτυξη»: Ανάπτυξη Κέντρου του Αρχαίου Ελληνικού και Σύγχρονου Αθλητισμού, Ανάπτυξη ενός Συνεδριακού Κέντρου, Κέντρο Πληροφόρησης με Ψηφιακό Μουσείο, Ανάπτυξη του Μουσείου της Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας, Ανάπτυξη των εγκαταστάσεων για την έκθεση Προϊόντων «Ολυμπιακής Γης», Πρόγραμμα «Προώθηση του Εναλλακτικού Τουρισμού στην περιοχή της Ολυμπίας»: Τουριστική Αξιοποίηση & Αναβάθμιση του Αλφειού ποταμού, Πρόγραμμα «Προώθηση του Πολιτισμού, Αθλητισμού & Ανθρωπισμού»: Ανάπτυξη του Διεθνούς Πανεπιστημίου της Αρχαίας Ολυμπίας, Ανάπτυξη ενός Διεθνούς Εκπαιδευτικού Κέντρου.

**ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΕΡΓΑ ΕΝΤΑΓΜΕΝΑ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ – ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**

Ε.Π.	Τίτλος	Φορέας	Προϋπολογισμός	Κατάσταση	Περιοχή-Δήμος
ΠΕΠ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Συμμετοχή της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας στη Σύσταση Ταμείου χαρτοφυλακίου JESSICA	ΤΑΜΕΙΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ JESSICA	15000000,00	ολοκληρώθηκε	ΠΔΕ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	Υποδομές προσέλευσης, διαχείρισης και εξειδικευμένης πληροφόρησης επισκεπτών περιοχής Αρχαίας Ολυμπίας.	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (Ε.Ο.Τ.)	1268940,00	ολοκληρώθηκε	ΔΗΜΟΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ
ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ - ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	"ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΚΟΡΙΝΘΟΣ-ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ-ΤΣΑΚΩΝΑ"	ΕΥΔ ΕΠ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΜΕΑΣ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ	957972800,00	υπό έγκριση από ΕΕ με ολοκλήρωση το 2015	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ-ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ
ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ - ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	"ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΚΤΙΟΥ ΜΕ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΒΟΡΡΑ -ΝΟΤΟΥ"	ΕΥΔ ΕΠ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΜΕΑΣ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ	224549600,00	υπό έγκριση από ΕΕ με ολοκλήρωση το 2015	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ
ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	Νέα Οδική Σύνδεση της Πρέβεζας με την Εθνική Οδό Αντίρριο - Ιωάννινα	ΓΓΔΕ - ΕΥΔΕ/ΜΕΔΕ	224549606,00	στάσιμο	ΠΔΕ

Επισημαίνεται ότι εκτός από τα παραπάνω έργα, σημαντική ομάδα έργων με τον τίτλο «ΘΑΛΗΣ» στον τομέα της έρευνας-τεχνολογίας-καινοτομίας στο Πανεπιστήμιο Πατρών, ενταγμένα στο Ε.Π. «Εκπαίδευση και δια βίου μάθηση», με συνολικό προϋπολογισμό που φτάνει τα 14.400.000 ευρώ, βρίσκεται σε διαδικασία έγκρισης.

Συμπερασματικά, τα έργα που έχουν ολοκληρωθεί/αναμένεται να ολοκληρωθούν μέχρι το 2015, συμβάλλουν στην ανάδειξη της ΠΔΕ σε κέντρο πολιτισμού, στην υλοποίηση οδικών έργων των βασικών εθνικών αναπτυξιακών αξόνων (με σημαντικές όμως καθυστερήσεις) και στην ανάπτυξη της ΠΔΕ ως περιφερειακού πόλου καινοτομίας (ΠΠΚ). Αντιθέτως εμφανίζεται στασιμότητα στην κατεύθυνση της ανάδειξης της ΠΔΕ σε διαμετακομιστικό – εμπορευματικό κέντρο στον Αδριατικό διάδρομο, καθώς και στην ολοκληρωμένη τουριστική ανάπτυξή της, με έμφαση στις ειδικές –εναλλακτικές μορφές τουρισμού.