

MASTER PLAN ΛΙΜΕΝΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ

Διερεύνηση λύσης χωρίς περαιτέρω παρεμβάσεις - Λόγοι απόρριψης

Αρχικά διερευνήθηκε η δυνατότητα λειτουργίας του Λιμένα Πρέβεζας ως έχει σήμερα (2018) δηλαδή χωρίς περαιτέρω παρεμβάσεις (Μηδενική Λύση). Υπό αυτή την θεώρηση σημειώνονται τα εξής:

- i. Ο λιμένας διαθέτει ολίγες στοιχειώδεις, διάσπαρτες, πεπαλαιωμένες, υποβαθμισμένες και κατά συνέπεια ανεπαρκείς κτιριακές εγκαταστάσεις, με αποτέλεσμα η μηδενική λύση με μοναδική παρέμβαση την αναδιάταξη των χρήσεων να απορρίπτεται εξ' αρχής.
- ii. Το σύνολο της εμπορικής δραστηριότητας υλοποιείται μόνο από τα νότια κρηπιδώματα μήκους 250m τα οποία διαθέτουν το κατάλληλο ωφέλιμο βάθος (-10m) ενώ τόσο τα δυτικά (λόγω απαγόρευσης) όσο και τα ανατολικά (ημιτελή) κρηπιδώματα παραμένουν σήμερα ανεκμετάλλευτα δίχως κάποια χρήση.

Επομένως, από την παραπάνω διαδικασία αναδείχθηκαν τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται σήμερα και αποφασίσθηκε ο σχεδιασμός και οι προτάσεις του παρόντος ΜΑΣΤΕΡ ΠΛΑΝ να βασισθούν σε δύο άξονες:

1. Ολοκλήρωση της κατασκευής των ανατολικών κρηπιδωμάτων και δημιουργία νέου μετώπου εμπορικής κυρίως χρήσης λειτουργικού μήκους 160m. Με επαρκή ωφέλιμο βάθος.
2. Εξορθολογισμός και εκσυγχρονισμός της χωροθέτησης της υφιστάμενης εμπορικής χρήσης και επέκταση σε νέες χρήσεις όπως η κρουαζιέρα και τα yachts.
3. Κατασκευή των έργων εκείνων που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση των χρήσεων που καθορίζονται στη παρούσα (λιμενικών, Η/Μ, κτιριακών, χερσαίων χώρων κλπ) με την ελάχιστη δυνατή παρέμβαση και περιβαλλοντική όχληση.

**Εναλλακτικές λύσεις α) ως προς τη γεωγραφική θέση, β) ως προς την
οργάνωση των χερσαίων χώρων σε σχέση με εναλλακτικά σενάρια
δραστηριοτήτων**

Σε ότι αφορά στα εναλλακτικά σενάρια οργάνωσης των χρήσεων των χερσαίων και θαλάσσιων χώρων, με το δεδομένο της υλοποιημένης θέσης του τουριστικού λιμένα, οι δυνατότητες αφορούν την θέση και την έκταση της εμπορικής ζώνης, την θέση της «κρουαζιέρας» και την θέση του υδατοδρομίου.

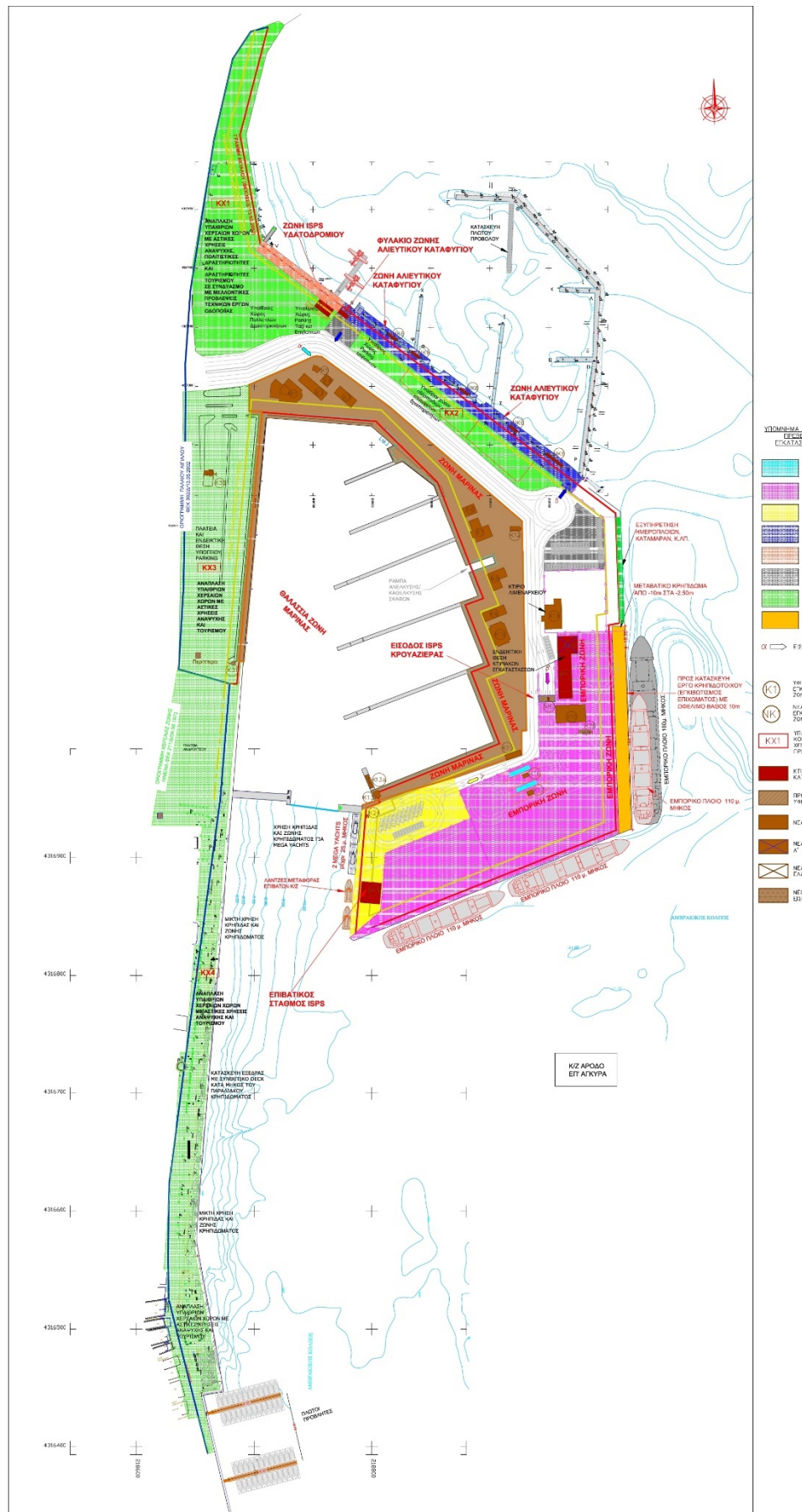
Με το δεδομένο των υφιστάμενων βυθομέτρων στα υπάρχοντα κρηπιδώματα και στα προβλεπόμενα στο νότιο τμήμα του ανατολικού, τα μεγάλα βυθίσματος πλοία μπορούν να εξυπηρετηθούν σε τρεις θέσεις, δύο νότια και μία ανατολικά. Άρα οι χερσαίες υποδομές τους είναι δυνατόν να οργανωθούν στη νότια και ανατολική περιοχή του προβλήτα.

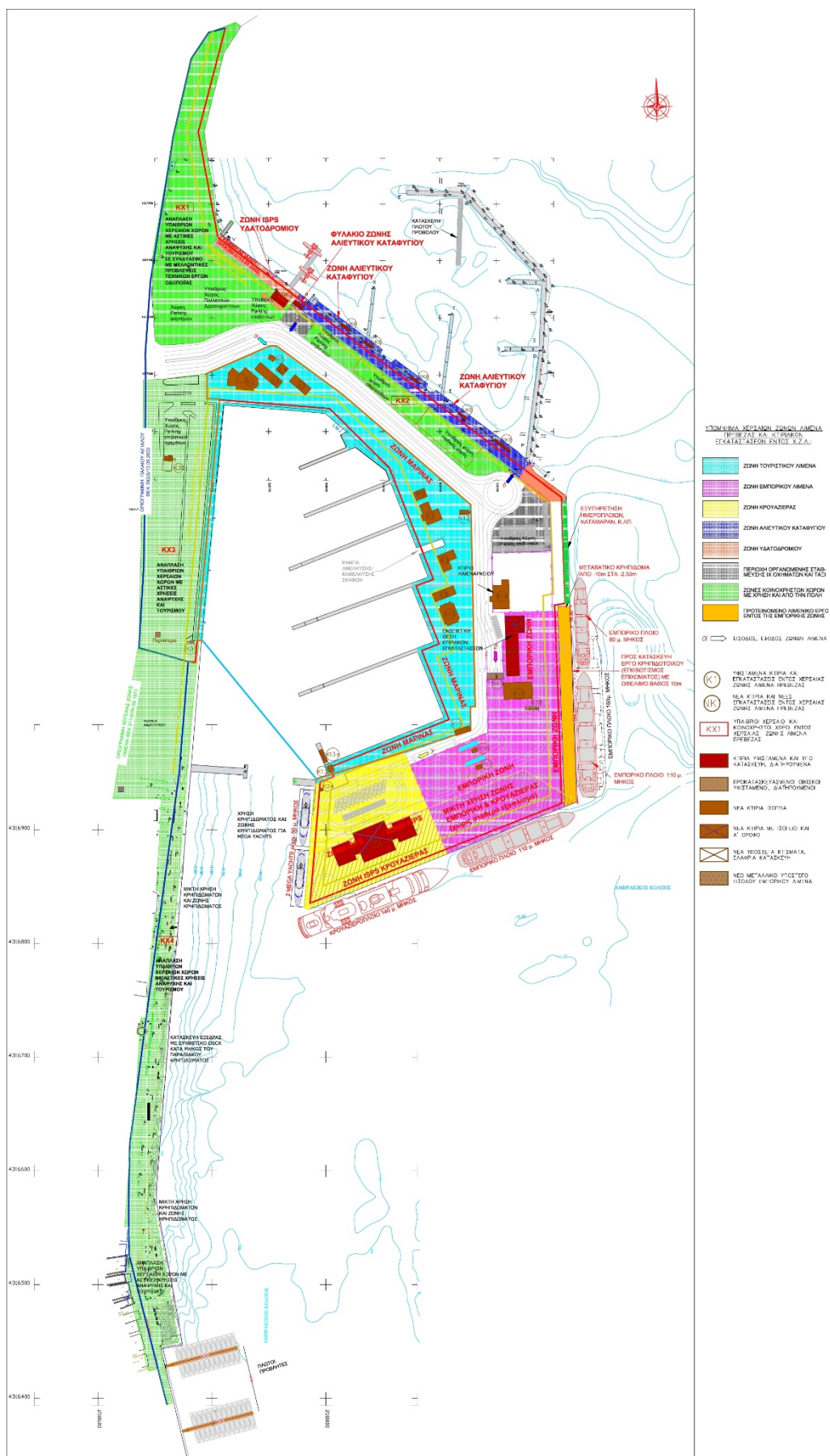
Για την πιθανότητα εξυπηρέτησης της «κρουαζιέρας» ή και άλλων μεγάλου μεγέθους πλοίων βορειότερα, στην θέση που το ισχύον Masterplan προέβλεπε ακτοπλοΐα, όπου μπορεί να οργανωθεί ικανοποιητικά ο χερσαίος χώρος, υπάρχουν οι προϋποθέσεις της κατασκευής μεγαλύτερου κι βαθύτερου, από το υφιστάμενο, τεχνικού έργου και κυρίως των εκτεταμένων εκβαθύνσεων της περιοχής του Αμβρακικού κόλπου για την προσέγγιση και τον κύκλο ελιγμών των μεγάλων πλοίων, οι οποίες και θα έθεταν σοβαρό περιβαλλοντικό θέμα.

Με δεδομένη την κατασκευή – ολοκλήρωση τού νότιου τμήματος του ανατολικού κρηπιδώματος οι δυο εναλλακτικές λύσεις που εξετάστηκαν διαφέρουν ως προς την κατανομή των δύο κυρίων δραστηριοτήτων (εμπορική - κρουαζιέρα) στα υφιστάμενα και νέα κρηπιδώματα.

Στην πρώτη λύση (βλ. Φωτ. 1) το (υφιστάμενο) νότιο και το (νέο) ανατολικό κρηπιδώμα εξυπηρετούν 3 εμπορικά πλοία, ενώ στη νοτιοδυτική γωνία του λιμένα (και στα πρώτα 20 μέτρα του εσωτερικού δυτικού κρηπιδώματος ανατολικού κρηπιδώματος θα εξυπηρετούνται λάντζες από τα κρουαζιερόπλοια που θα αγκυροβολούν αρόδο, με αντίστοιχη διαμόρφωση χερσαίας ζώνης με μικρή κτιριακή εγκατάσταση και χώρους στάθμευσης και αναμονής για τους επιβάτες της κρουαζιέρας.

Στη δεύτερη εναλλακτική λύση (βλ. Φωτ. 2) και **με δεδομένη πάντα την κατασκευή – ολοκλήρωση τού νότιου τμήματος του ανατολικού κρηπιδώματος** προτείνεται η εξυπηρέτηση 2 εμπορικών πλοίων στο ανατολικό τμήμα του νότιου κρηπιδώματος και στο (νέο) ανατολικό κρηπίδωμα, ενώ το δυτικό τμήμα του νότιου κρηπιδώματος θα διατίθεται για την εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπλοίων.





Φωτ. 2. Εναλλακτική Λύση 2.

Και στις δύο εναλλακτικές το εσωτερικό δυτικό κρηπίδωμα εξυπηρετεί **mega yachts**, προβλέπονται δύο πλωτοί προβλήτες στο νότιο άκρο των παραλιακών κρηπιδωμάτων, το δε βόρειο αβαθές τμήμα του ανατολικού κρηπιδώματος μπορεί να εξυπηρετεί μικρά ημερόπλοια, καταμαράν κλπ.

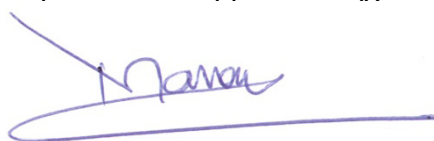
Για την θέση του **υδατοδρομίου** εξετάστηκαν δύο εναλλακτικά σενάρια. Η ήδη ανεξάρτητα χωροθετημένη θέση στην βορειοδυτική πλευρά του αλιευτικού καταφυγίου κοντά στην χερσαία είσοδο του λιμένα και η θέση στο δυτικό κρηπίδωμα κοντά στην θαλάσσια είσοδο του τουριστικού λιμένα.

Το δεύτερο απορρίφθηκε λόγω επικινδυνότητας της συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού κινήσεων, πλεύσεων και ελιγμών, στο στενό θαλάσσιο χώρο. Σε σχέση με το πρώτο εναλλακτικό σενάριο, θεωρήθηκε ότι η θέση που προτείνεται εδώ υπερτερεί τόσο από πλευράς άνεσης λειτουργίας στον θαλάσσιο και στον χερσαίο χώρο, όσο και από πλευράς μη όχλησης της πόλης.

Τέλος μέσα στον χώρο του **αλιευτικού καταφυγίου** προτείνεται η κατασκευή (ενδεικτικά σε 5 σημεία) στεγασμένων εγκαταστάσεων με πάγκους και τις απαραίτητες Η/Μ παροχές για την λιανική πώληση των αλιευμάτων επι τόπου. Ομάδες από στέγαστρα/πέργκολες διαστάσεων 3,00m X 9,00m, συνολικά μέχρι 160m² περίπου, τοποθετημένες γραμμικά ανάμεσα στις υφιστάμενες νησίδες τονίζουν τον διαχωρισμό των δύο παράλληλων λωρίδων του καταφυγίου. Στην λωρίδα των κρηπιδωμάτων πλάτους 4,50m δεν κυκλοφορούν οχήματα, ξεφορτώνουν τα σκάφη και απλώνουν τον εξοπλισμό τους. Στην εξωτερική λωρίδα πλάτους 6,50m σταθμεύουν οι χρήστες του καταφυγίου και πλησιάζουν οι περαστικοί μέσω της περιοχής κοινόχρηστων χώρων που προτείνεται για διαμόρφωση ανάμεσα στο αλιευτικό καταφύγιο και την κύρια εσωτερική οδό του λιμένα.

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2020

Για την ΤΡΙΤΩΝ Σύμβουλοι Μηχανικοί



N. Παναγόπουλος
M.Sc. Λιμενολογός, Πολ. Μηχ/κός