Οργανισμός Λιμένος Καβάλας

Γνωμοδότηση επί του Β1 Σταδίου της Μελέτης Αξιολόγησης, Αναθεώρησης & Εξειδίκευσης του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Σεπτέμβριος 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή ……..……..…….. 2

2. Παρατηρήσεις επί της Αξιολόγησης-Αναθεώρησης-Εξειδίκευσης του ΠΠΧΣΑΑ ……..…… 5

2.1 Γενικές Παρατηρήσεις…….…….. 5

2.2 Παρατηρήσεις ανά σελίδα επί της ΚΥΑ…….. 13

1. Εισαγωγή

Το εν λόγω κείμενο αφορά τη γνωμοδότηση του ΟΛΚ ΑΕ επί του Β1 Σταδίου του **Περιφερειακού** Χωροταξικού Πλαισίου Σχεδιασμού. Τον Απρίλιο του 2012 ξεκίνησε από τη Δ/νση Χωροταξικού Σχεδιασμού του ΥΠΑΠΕΝ η διαδικασία Αξιολόγησης-Αναθεώρησης-Εξειδίκευσης του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας ΑΜΘ. Μετά την ολοκλήρωση του παρόντος Σταδίου (Β1 Στάδιο), ακολουθεί το Β2 Στάδιο που περιλαμβάνει την οριστικοποίηση των παραδοτέων του Β.1 Σταδίου, βάσει των κατευθύνσεων που θα δοθούν από την Διευθύνουσα Υπηρεσία (Υπουργείο) μετά και τη γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου και των λοιπών εμπλεκομένων φορέων (συμπεριλαμβανομένου και του ΤΕΕ-ΑΜ). Διευθύνουσα υπηρεσία είναι η Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του ΥΠΑΠΕΝ. Τέλος, το ΠΠΧΣΑΑ θα εγκριθεί με Απόφαση του Υπουργού ΠΑΠΕΝ που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Θα πρέπει λοιπόν να τονιστεί η σημαντικότητα της εν λόγω διαβούλευσης, καθώς ο Χωροταξικός Σχεδιασμός και δη τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια, αποτελούν υπερκείμενη βαθμίδα σχεδιασμού που ορίζουν τις γενικές χωρικές και αναπτυξιακές κατευθύνσεις για την εκάστοτε περιοχή, όπου όλα τα υποκείμενα σχέδια χωρικού σχεδιασμού οφείλουν να εναρμονιστούν με τις κατευθύνσεις που τίθενται. Το συγκεκριμένο πλαίσιο δηλαδή θα αποτελέσει τη βάση του σχεδιασμού για τα επόμενα 15 τουλάχιστον χρόνια, βάσει του οποίου θα σχεδιαστούν συν τοις άλλοις και όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία της Νέας Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020.

Επιπροσθέτως, είναι γνωστό ότι η χωροταξική πολιτική συνδέεται άμεσα με την αναπτυξιακή πολιτική και ουσιαστικά η πρώτη, αποτελεί την χωρική και φυσική έκφραση της δεύτερης. Έτσι, θα πρέπει να υπάρχει συνέργεια μεταξύ χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού, στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, που θα καθορίζει τους Στρατηγικούς Αναπτυξιακούς Στόχους της, τις επιμέρους πολιτικές αλλά και την κατανομή των χρηματοδοτήσεων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Πιο συγκεκριμένα, ο Ν.2742/99 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη κλπ) (ΦΕΚ 207^{A}), διαμόρφωσε το πλαίσιο για τον ολοκληρωμένο χωρικό σχεδιασμό. Σε εκτέλεση του νόμου αυτού, εγκρίθηκαν το 2003 τα **Περιφερειακά** Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ), στη συνέχεια το 2008 το **Γενικό** Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΣΧΣΑΑ) και το **Ειδικό** Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και το 2009 τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό και την Βιομηχανία. Καθίσταται λοιπόν προφανές, ότι τα εγκριθέντα κατά το 2003 Περιφερειακά Πλαίσια, δεν συμπεριλαμβάνουν στα κείμενά τους τις αναπτυξιακές κατευθύνσεις των παραπάνω προγραμματικών κειμένων.

Παρατηρείται συνεπώς αρχικά το χρονικά ανακόλουθο φαινόμενο της έγκρισης των Περιφερειακών Χωροταξικών πριν την έγκριση του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου αλλά και των Ειδικών Χωροταξικών σε κρίσιμους για την Εθνική Οικονομία Τομείς, παρά το γεγονός ότι σύμφωνα με το αρ. 8 παρ.2 του Ν.2742/99 «τα Περιφερειακά πλαίσια θα πρέπει να εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και να εξειδικεύουν και συμπληρώνουν τις βασικές προτεραιότητες και επιλογές τους».

Καθίσταται λοιπόν προφανής η αναγκαιότητα αξιολόγησης και αναθεώρησης του ισχύοντος ΠΠΧΣΑΑ και η εναρμόνισή του στα νέα θεσμικά και αναπτυξιακά δεδομένα. Εξάλλου, στο προτεινόμενο Σχέδιο ΥΑ σελ 184, αναφέρονται τα εξής:

«…Κατά τη διαδικασία ενσωμάτωσης των κατευθύνσεων του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης στο χώρο της Περιφέρειας ΑΜΘ, εμφανίζεται, ως ζητούμενο και των προδιαγραφών εκπόνησης της πρότασης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ, η ανάγκη εξειδίκευσης, συμπλήρωσης ***ή και μερικής τροποποίησης των κατευθύνσεων τους****, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες, τους περιορισμούς και τις ειδικότερες συνθήκες του χώρου της Περιφέρειας, όπως αναδεικνύονται από τη λεπτομερέστερη κλίμακα προσέγγισης της μελέτης του ΠΠΧΣΑΑ. Επιπλέον, η εξειδίκευση και συμπλήρωση των κατευθύνσεων του εθνικού επιπέδου υπαγορεύεται και από την απαίτηση ενσωμάτωσης νεότερων σχεδιασμών και πολιτικών, πρόσφατων μελετών αναπτυξιακού / χωροταξικού / περιβαλλοντικού χαρακτήρα, καθώς και από τις προτεραιότητες χωρικής οργάνωσης, ανάπτυξης των παραγωγικών τομέων και προστασίας του περιβάλλοντος όπως προσδιορίζονται στο πρότυπο χωρικής οργάνωσης και το σύνολο των άρθρων της παρούσας απόφασης…»*

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, υπογραμμίζεται επιπλέον η δυνατότητα αναθεώρησης και συμπλήρωσης των όσων προβλέπονται στα Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια (Γενικό και Ειδικά) αλλά και ενσωμάτωσης νέων προοπτικών και δυνατοτήτων που δεν έχουν ληφθεί υπόψη. Στην κατεύθυνση αυτή, γίνονται και οι παρατηρήσεις από μέρους του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας ώστε να προστεθούν σημεία που έχουν παραληφθεί και να συμπληρωθούν/διορθωθούν άλλα που δεν έχουν αξιολογηθεί σωστά.

Ζητούμενο είναι η δημιουργία ενός όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένου τεύχους που να εμπεριέχει τη δυναμική και όλες τις προοπτικές που διαφαίνονται από τη λειτουργία των λιμένων. Στόχος είναι η ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη της Περιφέρειας και η ενίσχυση των δυνατών της σημείων.

Συνεπώς, ζητείται η επαναδιατύπωση κάποιων σημείων της μελέτης, η διόρθωση αλλά και η προσθήκη σημείων που κρίνονται εξόχως σημαντικά για την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της Περιφέρειας ΑΜΘ.

2. Παρατηρήσεις επί της Αξιολόγησης-Αναθεώρησης-Εξειδίκευσης του ΠΠΧΣΑΑ

2.1 Γενικές Παρατηρήσεις

- Κρίνεται απαραίτητη η απλούστευση της δομής του κειμένου, με σκοπό τη μείωση του όγκου και την αποφυγή επανάληψης των δεδομένων.
- Σε πολλά σημεία της μελέτης υπάρχουν αντικρουόμενες τοποθετήσεις και αντιφάσεις. Προτείνεται η διόρθωσή τους.
- Προτείνεται να διορθωθεί, σε όλα τα σημεία όπου αναφέρεται, ο οδικός άξονας *Καβάλα-Σέρρες* σε *Καβάλα-**Δράμα**-Σέρρες* (Ε61). Ο εν λόγω άξονας συμπεριλαμβάνεται στον Κανονισμό 1315/2013 της ΕΕ και δημιουργεί σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές για την ευρύτερη περιοχή αλλά και για το λιμένα Φίλιππος Β' ειδικότερα διότι ενώνεται με τα Διευρωπαϊκά Μεταφορικά Δίκτυα (κύριο Διευρωπαϊκό Διάδρομο: Orient /East Med).
- Η σιδηροδρομική σύνδεση του εμπορευματικού λιμένα Φίλιππος Β' με τους Τοξότες αποτελεί έργο Α' Προτεραιότητας σε επίπεδο υλοποίησης έργων και θα πρέπει να υπογραμμιστεί σε όλα τα αντίστοιχα σημεία τόσο της μελέτης όσο και της ΚΥΑ. Οι λόγοι που το συγκεκριμένο έργο αποτελεί έργο υψίστης σημασίας και προτεραιότητας είναι οι ακόλουθοι:

- Αποτελεί ώριμο έργο καθώς την παρούσα χρονική περίοδο βρίσκεται στη φάση των Οριστικών Μελετών και έχει εγκριθεί η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.
- Δεν αποτελεί ιδιαίτερα δαπανηρό έργο που να απαιτεί μεγάλη χρηματοδότηση δεδομένης της οικονομικής κατάστασης της χώρας την παρούσα περίοδο.
- Αποτελεί έργο που αφορά Λιμένα Διεθνούς Ενδιαφέροντος & Λιμένα ενταγμένο στο εκτεταμένα Διευρωπαϊκό Δίκτυο TEN-T.
- Δημιουργεί σημαντικές προοπτικές για το λιμένα ενισχύοντας τη δυναμική του δημιουργώντας πολλαπλασιαστικά οφέλη και στην αναπτυξιακή διαδικασία της ευρύτερης περιοχής.
- Ενισχύεται ο ρόλος της Καβάλας ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών.
- Ενισχύεται η δυνατότητα ένταξης του λιμένα σε έναν από τους σημαντικότερους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς της ΕΕ, «Συνδέοντας την Ευρώπη – CEF».

❖ Προτείνεται να τονιστεί περισσότερο η προοπτική του τουρισμού κρουαζιέρας και η αναγκαιότητα εκπόνησης των απαιτούμενων μελετών για την ενίσχυσή της και για την ένταξη της περιοχής στα Διεθνή Δίκτυα Κρουαζιέρας. Ακολουθεί πίνακας με την κίνηση των κρουαζιερόπλοιων την τελευταία τριετία.

Πίνακας 1: *Επιβατική Κίνηση Κρουαζιερόπλοιων 2012-2014 στον λιμένα της Καβάλας «Απόστολος Παύλος»*

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
ΤΑ ΕΤΗ 2012 – 2013 – 2014

ΕΤΟΣ	2012	2013	2014
ΑΡΙΘ.ΠΛΟΙΩΝ	10	15	26
ΑΡΘ. ΕΠΙΒΑΤΩΝ	4.323	7.099	13.087

- Να σημειωθεί ότι οι Λιμένες της Καβάλας δύνανται να λειτουργήσουν συμπληρωματικά με τον λιμένα της Θεσσαλονίκης (κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο-*λιμένας κορμού*), ο οποίος παρουσιάζει θέματα επάρκειας χώρου, βρίσκεται σε μικρή χρονοαπόσταση και συνδέονται μεταξύ τους με την Εγνατία Οδό.
- Με ποιο κριτήριο προγραμματίζεται και προωθείται η δημιουργία πλωτού τερματικού σταθμού εκφόρτωσης, αποθήκευσης και αεριοποίησης υγροποιημένου φυσικού αερίου στον κόλπο της Καβάλας; Η εν λόγω δραστηριότητα εμπίπτει στην Οδηγία Seveso II και θα αποτελεί την τέταρτη μονάδα στην περιοχή που εμπίπτει στην προαναφερόμενη Οδηγία, δημιουργώντας σημαντικές περιβαλλοντικές πιέσεις και επιπτώσεις στην περιοχή. Μάλιστα, στη σελ 108 της ΥΑ αναφέρεται ρητά το εξής: «…*Ενδεικτικά αναφέρεται η προοπτική κατασκευής δύο σταθμών υγροποίησης φυσικού αερίου, ενός υπεράκτιου στην Αλεξανδρούπολη και ενός στην περιοχή του νέου λιμένα της Καβάλας από τη ΔΕΠΑ. Οι υποδομές αυτές μπορούν να δημιουργήσουν προστιθέμενη αξία στην περιοχή, η χωροθέτησή τους όμως χρειάζεται να σταθμιστεί με αυστηρά κριτήρια ως προς τον περιορισμό των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων στις αντίστοιχες θαλάσσιες περιοχές. Αν και τα έργα αυτά εντάσσονται σε μεσο-μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, η εκτιμώμενη επιβάρυνση (ιδιαίτερα στην περίπτωση της Καβάλας), αποκτά σωρευτικά χαρακτηριστικά, δεδομένης της παρουσίας πολλών οχλουσών δραστηριοτήτων, πολλές εκ των οποίων εμπίπτουν και στην Οδηγία Seveso*». Τίθεται λοιπόν το ερώτημα τι χαρακτήρα θα έχει η περιοχή της Καβάλας και ποια θα είναι η αναπτυξιακή της φυσιογνωμία, καθώς προτείνονται δραστηριότητες που συγκρούονται μεταξύ τους και που είναι δύσκολο να συνυπάρξουν. Εν τέλει, θα αποτελεί διαμετακομιστικό κέντρο, ενεργειακό κέντρο, πύλη τουρισμού, κέντρο έρευνας και καινοτομίας; Επίσης, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η δημιουργία πλωτού σταθμού αποθήκευσης στον κόλπο της Καβάλας υποβαθμίζει περιβαλλοντικά και αισθητικά την περιοχή και αποδυναμώνει την προοπτική δημιουργίας διαμετακομιστικού-εμπορευματικού κέντρου στο λιμάνι Φίλιππος Β' της Καβάλας. Στην κατεύθυνση αυτή προτείνεται να τονιστεί η δυνατότητα αξιοποίησης των αποθηκευτικών δυνατοτήτων των

παλαιών κοιτασμάτων στη ***Νότια Καβάλα***. Η συγκεκριμένη πρόταση μάλιστα προτείνεται να τονιστεί περισσότερο διότι η υπόγεια αποθήκευση φυσικού αερίου αποτελεί την επιλογή με τις λιγότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην περιοχή.

- Προτείνεται να τονιστεί περισσότερο ο ρόλος και των άλλων δύο λιμένων του ΟΛΚ καθώς ο μεν Λιμένας Κεραμωτής αποτελεί τον κύριο λιμένα μετάβασης στο νησί της Θάσου ο δε Λιμένας Ελευθερών παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές σε περιφερειακό επίπεδο, λόγω τεχνικών χαρακτηριστικών και θέσης. Εξάλλου, τα τέσσερα λιμάνια της περιοχής αποτελούν ενιαίο λιμενικό σύστημα με διακριτούς ρόλους των επιμέρους λιμένων. Ενδεικτικά παρατίθενται κάποια στοιχεία κίνησης για το λιμένα της Κεραμωτής.

Πίνακας 2: *Διακίνηση επιβατών και οχημάτων στη γραμμή Κεραμωτή-Λιμένας*

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ & ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΛΙΜΕΝΑΣ					
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	**ΦΟΡΤΗΓΑ**	**Ι.Χ.**	**ΔΙΚ. ΤΡΙΚ**	**ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ**
2013	1.313.346	78.551	276.802	14.409	6.033
2014	1.434.747	88.769	300.260	13.931	6.091
ΣΥΝΟΛΟ	**2.748.093**	**167.320**	**577.062**	**28.340**	**12.124**

- Να τονιστεί η αναγκαιότητα δημιουργίας νέας σιδηροδρομικής γραμμής (διπλή και ηλεκτροκίνητη υψηλών ταχυτήτων) που να συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τα ελληνοτουρκικά σύνορα (Σιδηροδρομική Εγνατία). Στο δίκτυο αυτό θα ενώνεται η σιδηροδρομική γραμμή Ν. Καρβάλη – Τοξότες που εξυπηρετεί τον εμπορευματικό λιμένα Φίλιππος Β'. Το εν λόγω έργο κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό, αν και δεν υπάρχει ωριμότητα σε επίπεδο μελετών και τοποθετείται σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, διότι αφενός το δίκτυο κρίνεται ανεπαρκές και απαρχαιωμένο και χρήζει εκσυγχρονισμού και αφετέρου, δημιουργούνται σημαντικές προοπτικές τόσο σε επίπεδο συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών, όσο και σε επίπεδο προσβασιμότητας επισκεπτών μειώνοντας δραματικά τις χρονοαποστάσεις.
- Προτείνεται ο χαρακτηρισμός των κάθετων αναπτυξιακών αξόνων (Καβάλα-Δράμα-Σέρρες (Προμαχώνας) και (Κομοτηνή-Νυμφαία) ως

πρωτεύοντες αναπτυξιακοί άξονες, που δρουν συμπληρωματικά με τον αναπτυξιακό άξονα Ανατολή-Δύση. Μάλιστα, οι συγκεκριμένοι άξονες είναι ενταγμένοι και στο εκτεταμένο δίκτυο. Είναι γενικώς παραδεκτό, ότι με την ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. και ουσιαστικά την κατάργηση των συνόρων και την ενίσχυση της χωρικής συνέχειας, δημιουργείται πρόσφορο έδαφος στις άλλοτε απομονωμένες και υποβαθμισμένες περιοχές εκατέρωθεν των συνόρων, να διαδραματίσουν ουσιαστικό και καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, λειτουργώντας ως πόλοι και υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων, επενδύσεων και αναπτυξιακών διαδικασιών εν γένει. Πιο συγκεκριμένα, μετά την ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε., η Περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης απέκτησε Βαλκανική ενδοχώρα, που ιστορικά αποτελούσε σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης για την περιοχή. Οι συγκοινωνιακοί και αναπτυξιακοί άξονες από τα Ανατολικά Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες με το Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο παρουσιάζουν ήδη έντονη δυναμική, που έχει αλλάξει άρδην τα μέχρι τώρα δεδομένα και αναπτύσσονται με υψηλούς ρυθμούς. Δημιουργείται έτσι μία ενιαία αγορά με ό,τι αυτό συνεπάγεται, ενώ κρίσιμης σημασίας είναι και η λειτουργία των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού στις περιοχές της Εξοχής και του Εχίνου, ο οποίος προχωρεί σε βάθος στην Βαλκανική ενδοχώρα. Ωστόσο, ορθώς οι δύο συγκεκριμένοι χαρακτηρίζονται δευτερεύοντες.

- Η ιεράρχηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων προτείνεται να γίνει για το σύνολο της Περιφέρειας και όχι να δημιουργούνται περιοχές δύο ταχυτήτων με χωρικές και αναπτυξιακές ασυνέχειες στο εσωτερικό της. Προτείνεται λοιπόν η αναδιατύπωση των δύο προτεραιοτήτων με αποφυγή χωρικών ομαδοποιήσεων (παρατήρηση επί της μελέτης, σελ. 139).
- Δεν αναφέρεται ότι η Καβάλα αποτελεί την Έδρα της 2ης Περιφερειακής Διοίκησης Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, με περιοχή δικαιοδοσίας αυτήν των Λιμενικών Αρχών που λειτουργούν στις Περιφερειακές Ενότητες Έβρου, Ροδόπης, Ξάνθης, Σερρών, Καβάλας, Θάσου, Θεσσαλονίκης, Χαλκιδικής, Ημαθίας και Πιερίας.

- Προτείνεται να γίνει αναφορά στο νέο πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού «Ν.4269/2014: *Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση - Βιώσιμη ανάπτυξη»* (αν και αναμένονται ακόμα οι προδιαγραφές των μελετών που θα εκπονηθούν εις το εξής και εικάζεται ότι θα αποσυρθεί). Εντούτοις, προτείνεται έστω και μέσα σε παρένθεση, να αναφέρεται η νέα ονομασία των πολεοδομικών σχεδίων πχ ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ (ΤΧΣ ή ΕΧΣ).
- «…*Όσον αφορά στην Εθνική πολιτική Λιμένων, στην πολυκριτηριακή ανάλυση βάσει της οποίας γίνεται ιεράρχηση των αναγκών για την επιλογή λιμένων για τους οποίους είναι απαραίτητο να ολοκληρωθούν οι υποδομές, η Αλεξανδρούπολη εμφανίζεται ως Λιμένας με έργα Άμεσης Προτεραιότητας, σε σχέση με την Καβάλα που εμφανίζεται ως Λιμένας με έργα Ενδιάμεσης Προτεραιότητας. Το σημείο αυτό εξετάζεται σε σχέση με το ΓΠΧΣΑΑ και με την ωριμότητα των διαφόρων μελετών, ώστε να υπάρξει μια συμπληρωματικότητα μεταξύ των λιμένων που διεκδικούν διεθνή ρόλο στην περιοχή*». Σύμφωνα με τον πίνακα **Π3: Πολυκριτηριακή Ανάλυση των Λιμένων Κατηγοριών Κ1, Κ2, Κ3** του Παραρτήματος της Εθνικής Στρατηγικής Λιμένων 2013-2018, η διαφοροποίηση σε Έργα Άμεσης και Ενδιάμεσης Προτεραιότητας στους δύο λιμένες έγκειται στην ολοκλήρωση των συνεχιζόμενων έργων. Οπότε, προτείνεται η εξίσωση στην ιεράρχηση αναγκαιότητας των έργων σε επίπεδο Χωροταξικού Σχεδιασμού (ο οποίος έχει χρονικό ορίζοντα δεκαπενταετίας) και στη συνέχεια, ο Αναπτυξιακός Προγραμματισμός θα ενσωματώσει την «ωριμότητα» των έργων προς χρηματοδότηση. Επιπροσθέτως, Θα πρέπει να εκτιμηθούν οι δυνατότητες κατασκευής τεχνικών έργων στα λιμάνια της Περιφέρειας σε σχέση με τον τύπο των πλοίων που μπορούν να φιλοξενήσουν (όπως ορθά αναφέρεται στη σελ. 79 της ΥΑ, *ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΧΩΡΟΣ*). Πιο συγκεκριμένα, τα σύγχρονα πλοία μεταφοράς containers ή χύδην φορτίου απαιτούν σημαντικά βάθη τα οποία διαθέτει το εμπορικό λιμάνι της Καβάλας και τα οποία δεν μεταβάλλονται, ελλείψει προσχώσεων στην περιοχή. Επιπλέον, όσον αφορά στην επιβατική- τουριστική κίνηση, τα σύγχρονα πλοία κρουαζιέρας απαιτούν μεγάλα βάθη και μήκη κρηπιδωμάτων που διαθέτει το επιβατικό λιμάνι της Καβάλας, το οποίο αποτελεί τον τελευταίο σταθμό πριν την Κων/πολη και τον πρώτο σταθμό μετά το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης

που εξελίσσεται σε μεγάλο σύγχρονο λιμάνι κρουαζιέρας. Σημαντικό πλεονέκτημα της λιμενικής λειτουργίας στην Καβάλα είναι επίσης ο διαχωρισμός της επιβατικής- τουριστικής κίνησης από την εμπορική που διενεργούνται σε δυο διαφορετικά λιμάνια.

- Το προτεινόμενο Σχέδιο Υπουργικής Απόφασης δεν καταλήγει σε ειδικό άρθρο με το Πρόγραμμα Δράσης, όπως προβλέπεται. Ο επισυναπτόμενος "Αναλυτικός πίνακας προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων ανά τομέα παρέμβασης", θα πρέπει να ενσωματωθεί σε ειδικό άρθρο της Υ.Α. για το Πρόγραμμα Δράσης, αφού βέβαια πρώτα ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις των φορέων της Περιφέρειας και συσχετιστούν τα περιεχόμενά του με τους ισχύοντες Κανονισμούς της Ε.Ε. (π.χ. ΔΕΔ-Μ) και Προγράμματα (π.χ. ΕΣΠΑ 2014-2020, ΣΠΕΜ 2014-2025). Επιπλέον, ο πίνακας θα πρέπει να απλοποιηθεί σε μέγιστο βαθμό, συμπεριλαμβάνοντας μόνο τις στρατηγικές παρεμβάσεις αλλά και τις αναγκαίες θεσμικές ρυθμίσεις.
- Για την ολοκληρωμένη λειτουργία του λιμένα, κρίνεται ως υψηλής προτεραιότητας έργο, η Διαχείριση και λειτουργία του χερσαίου χώρου του εμπορευματικού λιμένα Φίλιππος Β'. Ενδεικτικά αναφέρονται κάποια έργα χερσαίων υποδομών όπως οι υποδομές φορτοεκφόρτωσης, κτίρια αποθήκευσης, Η/Μ εγκαταστάσεις κοκ.

Πίνακας 3: *Εμπορευματική Κίνηση Λιμένα Φίλιππος Β' (2014)*

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	33.209,00
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	29.876,00
ΜΑΡΤΙΟΣ	11.601,00
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	44.270,00
ΜΑΙΟΣ	11.189,00
ΙΟΥΝΙΟΣ	8.985,00
ΙΟΥΛΙΟΣ	53.728,00
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	16.357,00
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	64.199,00
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	47.012,00
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	32.890,00
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	15.976,00
ΣΥΝΟΛΟ	369.292,00

Πίνακας 4: *Εμπορευματική Κίνηση Λιμένα Φίλιππος Β' ανά είδος εμπορεύματος (2014)*

ΞΥΛΕΙΑ	7.500,00
ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ	23.710,00
ΣΙΤΑΡΙ	18.451,00
ΕΛΑΙΟΚΡΑΜΒΗ	0,00
ΚΡΙΘΑΡΙ	0,00
ΖΑΧΑΡΟΠΙΤΑ	0,00
ΧΑΛΙΚΙ	40.844,00
ΜΑΡΜΑΡΑ	43.861,00
ΜΑΡΜ/ΨΗΦΙΔΑ	197.345,00
ΜΑΡ/ΣΚΟΝΗ	600,00
ΔΙΑΦΟΡΑ	3.143,00
ΛΙΠΑΣΜΑ	0,00
ΚΟΡΜΟΙ	0,00
ΧΑΡΤΟΜΑΖΑ	2.003,00
ΤΣΙΜΕΝΤΟ	0,00
ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	3.003,00
ΜΕΛΑΣΣΑ	0,00
ΗΛΙΟΣΠΟΡΟΣ	22.232,00
ΠΙΣΣΑ	2.600,00
ΑΛΑΤΙ	4.000,00
ΣΥΝΟΛΟ	**369.292,00**

Πίνακας 5: *Εμπορευματική Κίνηση Λιμένα Φίλιππος Β' ανά κατηγορία κίνησης (2014)*

ΖΩΝΤΑ ΖΩΑ	3.547
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6.003
ΕΞΑΓΩΓΗ	**268.891**
ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ	90.948
ΣΥΝΟΛΟ	**365.842**

Από τους παραπάνω πίνακες, γίνεται αντιληπτή η δυναμική του εν λόγω λιμένα μέσω του οποίου διακινούνται περίπου 370.000 τόνοι ετησίως. Μάλιστα το 73% περίπου αυτής της κίνησης αποτελεί εξαγωγικό εμπόρευμα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την τοπική αλλά και εθνική ακόμα οικονομία. Τέλος, θα πρέπει

να υπογραμμιστεί ότι τα εμπορεύματα που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη κίνηση είναι η μαρμαροψηφίδα (περίπου 53% επί του συνόλου) και τα μάρμαρα (περίπου 12% επί του συνόλου) λόγω της πληθώρας και της έντονης δραστηριότητας των εξορυγκτικών ζωνών μαρμάρου στις ΠΕ Καβάλας και Θάσου. Η κίνηση αυτή δύναται να πολλαπλασιαστεί εφόσον υπάρξει σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα με την Δράμα, η οποία επίσης αποτελεί βασικό πόλο εξόρυξης μαρμάρου και που εν προκειμένω, προωθεί τα εμπορεύματα στο λιμένα της Θεσσαλονίκης. Συνεπώς, από όλα τα παραπάνω καθίσταται προφανής η αναγκαιότητα αλλά και η επιτακτικότητα υλοποίησης χερσαίων υποδομών στο Φίλιππος Β/ (όπως για παράδειγμα υποδομές φορτοεκφόρτωσης) ώστε να **ενισχυθεί** η υπάρχουσα δυναμική του. Όπως είναι φυσικό, τα προαναφερόμενα έργα αξιολογούνται ως πρώτης προτεραιότητας έργα.

2.2 Παρατηρήσεις ανά σελίδα επί της ΥΑ

- **Σελ 20.** «*Η ένταξη του λιμένα της Καβάλας στο εκτεταμένο δίκτυο των ΤΕΝ-Τ, δημιουργεί τη δυνατότητα ροών προς και από τα Βαλκάνια και την ευρωπαϊκή ενδοχώρα, κυρίως μέσω της μελλοντικής σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού με το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο (Γραμμή Τοξότες – Ν.Καρβάλη) αλλά*[1] *και μέσω της μελλοντικής ή σύνδεσης του λιμανιού με τον κύριο διευρωπαϊκό διάδρομο Orient / East Med, μέσω του οδικού άξονα Ε61 (σύνδεση Καβάλας – Δράμας - Σερρών - Προμαχώνα) καθώς και με την ένταξη του οδικού άξονα Κομοτηνής - Haskovo, μέσω Νυμφαίας, στο εκτεταμένο δίκτυο*».

Στην παράγραφο αυτή θα πρέπει να προστεθεί και ο κάθετος οδικός άξονας Καβάλα-Δράμα-Εξοχή με τις συνεχώς αυξανόμενες ροές. Ο εν λόγω άξονας αποτελεί σημαντική «πύλη» για την Περιφέρεια (ιδιαίτερα υπό το πρίσμα της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής) καθώς συνδέει τη Βουλγαρική ενδοχώρα με τον παράκτιο χώρο της περιοχής, τη Θάσο, τα νησιά του Αιγαίου κοκ.

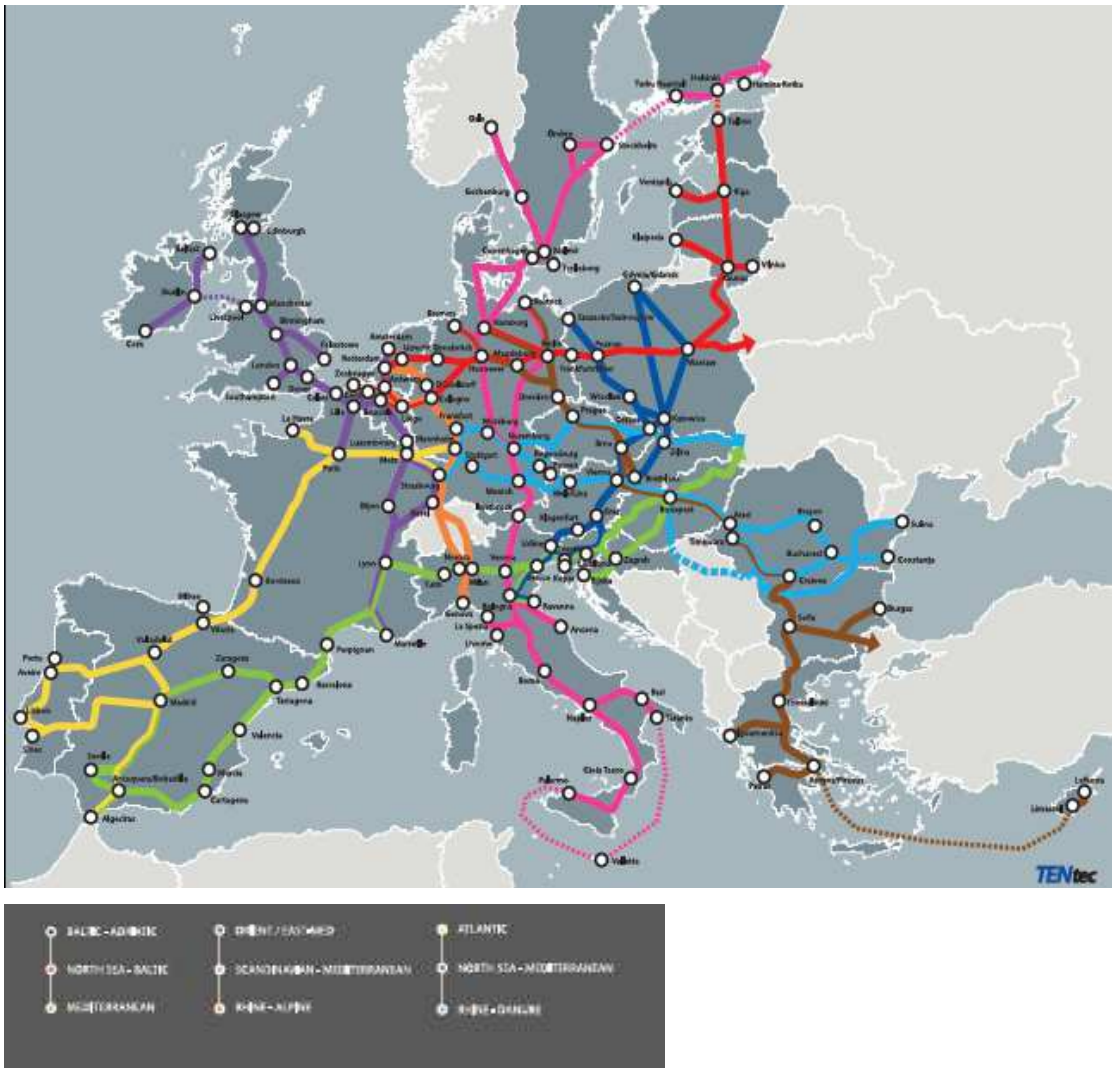
[1] Σημειώνεται ότι με κόκκινο σημειώνονται οι προσθήκες επί του κειμένου του σχεδίου ΥΑ

- **Σελ 30.** «*Ο δεύτερος, στην ουσιαστική ενίσχυση της γεωπολιτικής και οικονομικής θέσης της ΠΑΜΘ ανάμεσα στα Βαλκάνια, τις Παρευξείνιες χώρες και την Τουρκία. Σε αυτή την κατεύθυνση κύριες αιχμές μπορούν να αποτελέσουν οι δραστηριότητες διαμετακομιστικού εμπορίου και τουρισμού και η τόνωση του εξαγωγικού προσανατολισμού της Περιφέρειας. Ο άξονας αυτός βασίζεται στον προνομιακό ρόλο που μπορούν να παίξουν τα δύο λιμάνια – πύλες της Περιφέρειας, η Καβάλα και η Αλεξανδρούπολη καθώς και η Κομοτηνή, η οποία μπορεί να αποκτήσει διεθνή ρόλο ως έδρα της ΠΑΜΘ. Σε αυτό το επίπεδο ως σημαντικό πλεονέκτημα αναδεικνύεται η κομβική θέση της Περιφέρειας και ιδιαίτερα της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας στο υφιστάμενο και προγραμματιζόμενο σύστημα διευρωπαϊκών μεταφορών. Η προγραμματική κατοχύρωση αυτού του ρόλου στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών διεργασιών συνδέεται τόσο με την αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών ~~και~~ μέσω τη~~ς~~ ~~στοχευμένη~~ ολοκληρωμένη~~ς~~ ανάπτυξή~~ς~~ τους αλλά και με την στρατηγική στόχευση νέων, όσο και με τη συστηματοποίηση των παρεμβάσεων της ελληνικής πολιτείας προς τα όργανα της Ε.Ε. που επιφορτίζονται με τη χάραξη πολιτικής με χωροταξικά χαρακτηριστικά. Επίσης, βρίσκεται σε αλληλεπίδραση με τις υφιστάμενες και διαφαινόμενες τάσεις ως προς τις διεθνείς οικονομικές ροές καθώς και με πολιτικές περιφερειακής αλλά και εθνικής εμβέλειας για τον επηρεασμό αυτών των ροών*».

- **Σελ 34.** «*Οι θαλάσσιες μεταφορές καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη σύνδεση της Περιφέρειας με το βόρειο και ανατολικό αιγαίο και κυρίως με τη Λήμνο, τη Λέσβο, τη Χίο, τη Σάμο και την Ικαρία ~~αλλά και τις Σποράδες~~, στο πλαίσιο της ενδυνάμωσης των σχέσεων του νησιωτικού και του ηπειρωτικού χώρου στο επίπεδο του τουρισμού. Αξιόπιστες θαλάσσιες ή εναέριες συνδέσεις (και μέσω υδροπλάνων) των νησιών του βορείου αιγαίου με την ΠΑΜΘ και ιδιαίτερα με ~~την Αλεξανδρούπολη~~ την Καβάλα, μπορούν να δημιουργήσουν νέες πολλαπλές οικονομικές ροές αλλά και διεξόδους εξυπηρετήσεων (πχ. ως προς τις υπηρεσίες υγείας) για το νησιωτικό χώρο, ο οποίος βιώνει συνθήκες σχετικής απομόνωσης από τα ισχυρά αστικά κέντρα*».

- **Σελ 37.** «*Με αυτά τα δεδομένα, ο άξονας Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο αποτελεί ένα από τα πιο βασικά στοιχεία ~~το βασικό στοιχείο~~ διασύνδεσης της ΠΑΜΘ με το δίκτυο των διεθνών μεταφορικών αξόνων, υποστηρίζοντας καθοριστικά την προοπτική ανάπτυξης του ρόλου της Αλεξανδρούπολης ως σημαντικού διαμετακομιστικού κόμβου. Μέσω του άξονα IX (τουλάχιστον ως κομμάτι των πανευρωπαϊκών αξόνων, ακόμα και αν δεν έχει τη φυσική του έκφραση στο αναθεωρημένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών), η Αλεξανδρούπολη συνδέεται στον άμεσο αλλά και ευρύτερο χώρο με σημαντικά κέντρα της Ανατολικής Ευρώπης, παρέχοντάς τους διέξοδο προς τη Μεσόγειο. Στο δυτικό τμήμα της Περιφέρειας, ο άξονας Καβάλα-Δράμα-Σέρρες (Ε61) αποτελεί το άλλο βασικό στοιχείο διασύνδεσης της ΠΑΜΘ με το δίκτυο των διεθνών μεταφορικών αξόνων, ο οποίος σε συνδυασμό και με τη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα Φίλιππος Β', συμβάλλει στον καθορισμό της Καβάλας ως κέντρο συνδυασμένων μεταφορών. Ο εν λόγω άξονας συνδέεται με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Άξονας IV – Orient/East Med) και μέσω αυτού συνδέεται η ΠΑΜΘ με το κεντρικό τμήμα της Ευρώπης και τη Δυτική Βουλγαρία (Σόφια). Ταυτόχρονα, απέναντι σε έναν ανταγωνισμό με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο εντάσσεται και στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα ως λιμάνι «κορμού», το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης θα πρέπει να προσελκύσει διαφοροποιημένη εμπορευματική κίνηση αξιοποιώντας τη σύνδεση με το λιμάνι του Μπουργκάς. Η σύνδεση αυτή έχει προοπτικές παράκαμψης των στενών των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου, παρέχοντας εναλλακτική διέξοδο από τη Μαύρη Θάλασσα προς τη Μεσόγειο. Το λιμάνι της Καβάλας, το οποίο εντάσσεται στο εκτεταμένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο θα πρέπει επίσης να προσελκύσει διαφοροποιημένη ή/και εξειδικευμένη εμπορευματική κίνηση, λειτουργώντας συμπληρωματικά με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται το κύριο εξαγωγικό προϊόν της ευρύτερης περιοχής, το μάρμαρο και η μαρμαροψηφίδα, τα οποία διακινούνται κυρίως από τον λιμένα Φίλιππος Β'. Εξάλλου, οι δύο Πύλες της Περιφέρειας (λιμένες Καβάλας και Αλεξανδρούπολης) θα πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους*».

Χαρακτηριστικό παράδειγμα συνέργειας και συμπληρωματικότητας των δύο λιμένων, αποτελεί η από κοινού ένταξη στη πρόταση/έργο Sea2Sea, στο πλαίσιο του προγράμματος των Διευρωπαϊκών Δικτύων (TEN-T). Το έργο Sea2Sea, προϋπολογισμού 1,5 εκ. ευρώ, έχει σαν στόχο τη μελέτη ανάπτυξης ενός άξονα συνδυασμένων μεταφορών που θα συνδέει τα λιμάνια Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Burgas και Varna και υποστηρίζεται από την ελληνική και βουλγαρική κυβέρνηση (ελληνικό Υπουργείο Ανάπτυξης & βουλγαρικό Υπουργείο Μεταφορών). Πιο συγκεκριμένα, το έργο αφορά την ανάπτυξη ενός διαδρόμου πολυτροπικών μεταφορών για τη σύνδεση των λιμένων του βορειοανατολικού Αιγαίου με τους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας και τον Δούναβη, προσφέροντας έτσι μια εναλλακτική διαδρομή προς τα στενά του Βοσπόρου, όπου παρατηρείται κυκλοφοριακή συμφόρηση. Μάλιστα, το εν λόγω πρόγραμμα δεν αναφέρεται καθόλου και προτείνεται να ενσωματωθεί.



Πηγή: Trans-European Transport Network

- **Σελ 54.** *«~~Δευτερεύων~~ Πρωτεύων αναπτυξιακός άξονας Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο».*

  Οι λόγοι της αναβάθμισης από δευτερεύοντα σε πρωτεύοντα αναπτυξιακό άξονα αναφέρθηκαν στη σελίδα 8 του παρόντος.

- **Σελ 55.** *«~~Δευτερεύων~~ Πρωτεύων αναπτυξιακός άξονας Καβάλα – Δράμα – Σέρρες.*

  Ο οδικός άξονας Καβάλα –Δράμα- Σέρρες (Ε61), που εντάχθηκε στο εκτεταμένο δίκτυο των διευρωπαϊκών οδικών αξόνων, παρέχει τη δυνατότητα άμεσης και ουσιαστικής ένταξης της Καβάλας στο κύριο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, μέσω της σύνδεσής του με τον άξονα Σέρρες - Σιδηρόκαστρο - Santanski - Blagoevgrad - Sofia, που αποτελεί μέρος του κύριου (core) διευρωπαϊκού διαδρόμου Orient / East Med. Με αυτό τον τρόπο υποστηρίζεται καθοριστικά η προοπτική ενίσχυσης της λιμενικής πύλης της Καβάλας στο πλαίσιο των διεθνών εμπορευματικών και οικονομικών ροών».

  Οι λόγοι της αναβάθμισης από δευτερεύοντα σε πρωτεύοντα αναπτυξιακό άξονα αναφέρθηκαν στη σελίδα 8 του παρόντος.

- ***Σελ 55.*** *«Θαλάσσιος άξονας Βορείου και Ανατολικού Αιγαίου*

  Η ΠΑΜΘ συνδέεται με το θαλάσσιο άξονα βορείου και ανατολικού Αιγαίου και ιδίως με τα νησιά του βορείου Αιγαίου, με βορειότερο κόμβο τη Λήμνο, μέσω των δύο βασικών λιμανιών της Περιφέρειας. Ο άξονας αυτός ~~δεν έχει μέχρι σήμερα σημαντική υπόσταση~~ μέχρι σήμερα δεν τυγχάνει της σπουδαιότητας που του αναλογεί βάσει δυναμικής και προοπτικών και κρίνεται σκόπιμο να ενισχυθεί και να αποκτήσει χαρακτηριστικά άξονα διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του ρόλου του λιμένα της ~~Αλεξανδρούπολης~~ Καβάλας».

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να παρατεθούν κάποια στοιχεία αναφορικά με την επιβατική κίνηση του λιμένα της Καβάλας.

Πίνακας 6: *Διακίνηση επιβατών και οχημάτων αστικού λιμένα Καβάλας 2014*

		Επιβάτες	Φορτηγά	ΙΧ	Δίκ/Τρικ	Λεωφορεία
Αγ. Ευστράτιος		972	42	129	25	3
Λήμνος		76.517	3.296	16.127	21	141
Λέσβος		23.112	3.913	2.472	476	15
Χίος		3.775	359	511	154	9
Σάμος	Βαθύ	1.917	51	368	67	0
	Καρλόβασι	1.597	26	193	61	1
Ικαρία	Ικαρία	444	8	65	41	1
	Εύδηλος	88	3	24	2	0
Μύκονος∗		88	0	37	5	0
Σύρος		52	3	11	5	0
Πειραιάς		62	2	19	14	0
Λαύριο		349	124	153	99	1
ΣΥΝΟΛΟ		**108.973**	**7.827**	**20.109**	**970**	**171**

∗Η εν λόγω σύνδεση πραγματοποίησε τα πρώτα δρομολόγια τον Σεπτέμβριο του 2014

Στα παραπάνω στοιχεία, τα οποία αποτυπώνουν την σημαντική διακίνηση επιβατών και οχημάτων που πραγματοποιείται από τον λιμένα της Καβάλας, κυρίως προς τα νησιά του ΒΑ Αιγαίου, αξίζει να προστεθεί και το γεγονός της παύσης της επιδότησης της γραμμής Θεσσαλονίκης-Λήμνο, η οποία μεταφέρεται εξ ολοκλήρου στη γραμμή Καβάλα-Λήμνος.

- ***Σελ 55.*** *«Πρωτεύων αναπτυξιακός άξονας Κομοτηνή-Νυμφαία»*

  Ο οδικός άξονας Κομοτηνή-Νυμφαία-Haskovo (μέρος τόσο του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου όσο και μέρος του Πανευρωπαϊκού Άξονα IV Orient/East Med)συνδέει την Περιφέρεια με την βουλγαρική και την ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Εξάλλου, λόγω της γεωμορφολογίας του εδάφους και των τεχνικών χαρακτηριστικών των οδικών αξόνων της Βουλγαρίας δύναται

να αποτελέσει μία από τις κύριες πύλες εισόδου της περιοχής. Αξίζει δε να σημειωθεί η εγγύτητά του με τα δύο λιμάνια-πύλες της Περιφέρειας».

- **Σελ 68.** «*…Στο πλαίσιο της ενίσχυσης του ρόλου της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας ~~ως διαμετακομιστικό εμπορευματικό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών και εμπορευματικό κέντρο αντίστοιχα~~ ως διαμετακομιστικά εμπορευματικά κέντρα συνδυασμένων μεταφορών προκρίνεται η οργάνωση και η χωροθέτηση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με logistics (εφοδιαστικής αλυσίδας) και χονδρεμπόριο/αποθήκευση σε εμπορευματικές ζώνες εντός των χερσαίων λιμενικών ζωνών*».

Το εμπορικό λιμάνι Φίλιππος Β' της Καβάλας δύναται να αποτελέσει **διαμετακομιστικό εμπορευματικό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών** και όχι απλά **εμπορευματικό κέντρο** για τους εξής λόγους:

α) Διαθέτει εμπορευματικό λιμάνι (σε διαφορετική τοποθεσία από το επιβατικό και εκτός αστικού ιστού), το οποίο συνδέεται με την Εγνατία Οδό και το οποίο προγραμματίζεται να συνδεθεί με το σιδηροδρομικό δίκτυο (όχι ιδιαίτερα δαπανηρό έργο).

β) Το εμπορευματικό της λιμάνι διαθέτει την κατάλληλη υποδομή (κρηπιδώματα 12 μέτρων) για την προσέγγιση πλοίων μεταφοράς container, και το οποίο δύναται να δράσει συμπληρωματικά με τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, διοχετεύοντας ένα μεγάλο όγκο εμπορευμάτων στην Βαλκανική ενδοχώρα.

γ) Υπάρχει διαθέσιμος ζωτικός χώρος πέριξ του λιμένα, δεδομένου ότι βρίσκεται εκτός αστικού ιστού, για την επέκταση της χερσαίας ζώνης αυτού, εφόσον κριθεί αναγκαίο. Έτσι, διαφαίνεται η προοπτική δημιουργίας ενός *terminal* (δίκτυο logistics).

δ) Επιπλέον, διαθέτει διεθνές αεροδρόμιο, το οποίο θα πρέπει να συνδεθεί επαρκέστερα με τα υπόλοιπα δίκτυα π.χ. αναβάθμιση οδικής σύνδεσης με λιμένα και προώθηση σιδηροδρομικής σύνδεσης με το κύριο εθνικό δίκτυο.

ε) Βρίσκεται σε στάδιο οριστικής και εγκεκριμένης μελέτης ο ανατολικός τομέας του λιμανιού (λόφος Ανάληψης πριν τον οικισμό της Ν. Καρβάλης) όπου προβλέπεται terminal containers με κρηπίδωμα μήκους 600 μέτρων και βάθος 14 μέτρων και ικανή έκταση χερσαίας ζώνης.

στ) Είναι το μοναδικό «πράσινο» λιμάνι της περιφέρειας που διαθέτει και σχέδιο (μελέτη) διαχείρισης αποβλήτων.

Σελ 74. *«…Ο διεθνής της ρόλος αφορά κυρίως στο αεροδρόμιο και την προσέλκυση τουριστών, στο λιμάνι της πόλης της Καβάλας με τον χαρακτηρισμό του ως λιμάνι κρουαζιέρας αλλά και στο νέο εμπορευματικό λιμάνι («Φίλιππος Β΄»). Το τελευταίο έχει δυνατότητες με τη διασύνδεση του με το σιδηροδρομικό δίκτυο και την επέκταση της λιμενικής του ζώνης, να μετατραπεί σε ~~εξαγωγικό εμπορευματικό κέντρο της Περιφέρειας~~ εθνικό εξαγωγικό εμπορευματικό κέντρο. Επίσης η Καβάλα αποτελεί καθιερωμένο τουριστικό πόλο συνδεδεμένο και με την τουριστική κίνηση της Θάσου και των νησιών του Βορείου Αιγαίου, ο οποίος αναμένεται να εμπλουτιστεί, αφενός μέσω της σύνδεσης του με την ενδοχώρα και το διαφοροποιημένο τουριστικό της απόθεμα, και αφετέρου με την κρουαζιέρα και το θαλάσσιο τουρισμό».*

- **Σελ 101.** *«Γ. Βελτίωση – ανάπτυξη λοιπών υποδομών. Ως σημαντικότερες αναγνωρίζονται οι:*
  - *Ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα Φίλιππος Β' (σιδηροδρομική σύνδεση Ν.Καρβάλη-Τοξότες).*
  - *Ολοκληρωμένη διαχείριση και λειτουργία του χερσαίου χώρου του εμπορευματικού λιμένα Φίλιππος Β'. Ενδεικτικά αναφέρονται κάποια έργα χερσαίων υποδομών όπως οι υποδομές φορτοεκφόρτωσης, κτίρια αποθήκευσης, Η/Μ εγκαταστάσεις κοκ.*
  - *Η υλοποίηση του προβλεπόμενου άξονα Καβάλα-Δράμα-Σέρρες (Προμαχώνας) (Ε61, μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού δικτύου).*
  - *Βελτίωση της οδικής σύνδεσης του αερολιμένα Μ.Αλέξανδρος με την Εγνατία Οδό.*
  - *Ολοκλήρωση του κάθετου οδικού άξονα της Εγνατίας οδού Ξάνθη – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα μέσω Εχίνου, με παράκαμψη της πόλης.*
  - *Ανάπτυξη υπηρεσιών προαστιακού σιδηροδρόμου Καβάλα (Φίλιππος Β') - Ξάνθη -Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη (μέχρι το αεροδρόμιο).*
  - *Διερεύνηση της σκοπιμότητας / υλοποίηση σιδηροδρομικής σύνδεσης Κομοτηνή -Νυμφαία - Ostrovets.*

- *Βελτίωση σημαντικών τμημάτων του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος περιφερειακού δικτύου».*

- **Σελ 104** *«Στο πλαίσιο αναβάθμισης του ρόλου του σιδηροδρόμου, μεγάλη σημασία πρέπει να αποδοθεί στη διαλειτουργικότητα / διασυνδεσιμότητα του ελληνικού δικτύου με τα όμορα της Βουλγαρίας και της Τουρκίας, καθώς και η ένταξη νέων τεχνολογιών στο σύστημα λειτουργίας / διαχείρισης του δικτύου (ηλεκτροκίνηση, αυτόματη σηματοδότηση κλπ), ούτως ώστε ο σιδηρόδρομος να καταστεί ανταγωνιστικός και στις διεθνείς μετακινήσεις. Στην κατεύθυνση αυτή προτείνεται και η προώθηση νέας σιδηροδρομικής χάραξης (Σιδηροδρομική Εγνατία), προσαρμοσμένη στα σύγχρονα δεδομένα., καθώς το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο κρίνεται ανεπαρκές. Προτείνεται μάλιστα να διερευνηθεί η δυνατότητα σιδηροδρομικής σύνδεσης της Καβάλας με τη Δράμα έτσι ώστε το εμπορευματικό λιμάνι Φίλιππος Β' να λειτουργήσει υποστηρικτικά σε μία εκ των κυριότερων παραγωγικών δραστηριοτήτων της περιοχής της Δράμας, της εξόρυξης δηλαδή των μαρμάρων, τα οποία εξάγει και τα οποία διακινεί επί του παρόντος από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, αυξάνοντας σημαντικά τα μεταφορικά κόστη».*

- **Σελ 104** *«Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο, ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης χαρακτηρίζεται ως «Κύρια Διεθνής Θαλάσσια Πύλη/Λιμένας και ο λιμένας της Καβάλας ως «Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος». Η Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018 ακολουθεί την κατηγοριοποίηση βάσει της ΚΥΑ 8315.2/02/07/2.2.2007, (ΦΕΚ 202/Β/16.2.2007, «Κατάταξη Λιμένων»), σύμφωνα με την οποία τα δύο μεγάλα λιμάνια της Περιφέρειας, Αλεξανδρούπολη και Καβάλα, κατατάσσονται ως «Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος». Επιπλέον, σύμφωνα με την Εθνική Στρατηγική Λιμένων ο λιμένας της Καβάλας χαρακτηρίζεται και ως* ***Λιμάνι Κρουαζιέρας****. Τα δύο λιμάνια δεν έχουν καταφέρει να διαδραματίσουν σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο. Για τη μεταβολή αυτών των συνθηκών λόγο αυτό τίθεται ως ζήτημα πρώτης προτεραιότητας η ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την ανάδειξη του νέου ρόλου των βασικών λιμανιών, η βελτίωση των λιμενικών υποδομών και η διασύνδεσής τους με τα λοιπά μεταφορικά δίκτυα (Εγνατία Οδός,*

σιδηροδρομικό δίκτυο). Επίσης, υπό συνθήκες, είναι δυνατόν να υπάρξει συνδυασμένος ρόλος των λιμανιών Καβάλας και Αλεξανδρούπολης.

- **Σελ 104.** *«Εμπορευματικός Λιμένας Καβάλας - Λιμένας / Πύλη Διεθνούς ~~Ενδιαφέροντος~~ Εμβέλειας*

  Ο λιμένας της Καβάλας αποτελεί τον μοναδικό λιμένα της ΠΑΜΘ που είναι ενταγμένος στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Ο εμπορευματικός λιμένας «Φίλιππος Β'» της Καβάλας καλείται, στο πλαίσιο του εθνικού και του διεθνή ρόλου της ΠΑΜΘ, να αναλάβει ρόλο διαμετακομιστικού κέντρου. Η δυναμικότητά του θα κριθεί σε σχέση με τις διεθνείς επιχειρηματικές ροές, το είδος και τον προορισμό των φορτίων κλπ. Σε κάθε περίπτωση, η ολοκλήρωση των υποδομών του λιμανιού και η διασύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο και το αεροδρόμιο είναι απαραίτητες ενέργειες για την ανάληψη του νέου ρόλου, Στο πλαίσιο αυτό, κρίνεται σκόπιμη η εξασφάλιση τόσο της μελλοντικής χωρητικότητας του λιμανιού όσο και ικανής χερσαίας ζώνης, όπως προβλέπεται από το ΓΠΣ Καβάλας, για τη δημιουργία ζώνης σχετικών λειτουργιών (βιομηχανικών, logistics, επιχειρηματικών κλπ.), όπως και η πρόβλεψη για την ανάπτυξη του νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού Νέας Καρβάλης, καθώς και πρόβλεψη για σιδηροδρομική σύνδεση με το υφιστάμενο δίκτυο στην περιοχή των τοξοτών. Τέλος, για την ανάληψη από το λιμάνι νέου αναπτυξιακού ρόλου κρίνεται σκόπιμη η ολοκλήρωση των διασυνοριακών διαδρόμων μέσω του προτεινόμενου νέου άξονα Καβάλας - Σερρών – Προμαχώνα».

- **Σελ 105.** *«Η ανάδειξη της Καβάλας ως πύλης εισόδου επιβατών κρουαζιέρας, σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό και την Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, επιβάλλει την αναβάθμιση των σχετικών εγκαταστάσεων του λιμανιού καθώς και πρόσθετες εγκαταστάσεις (βελτίωση των λιμενικών υποδομών εσωτερικά του προσήνεμου μόλου για ελλιμενισμό μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, ανάπτυξη χώρων εμπορικών χρήσεων, ψυχαγωγίας και προώθησης τοπικών προϊόντων). Ταυτόχρονα, η δημιουργία μαρίνας σκαφών αναψυχής, αν και δεν προβλέπεται στο ~~ΕΠ~~ ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό, κρίνεται σκόπιμη για την πόλη της Καβάλας, με δεδομένη την*

υφιστάμενη ζήτηση σε θαλάσσιο τουρισμό μικρών σκαφών (bare boats). Η προβλεπόμενη από το ΓΠΣ Καβάλας μετακίνηση της υφιστάμενης ιχθυόσκαλας στην περιοχή του νέου λιμένα, ~~δίνει τη δυνατότητα πιθανής δημιουργίας μαρίνας στη συγκεκριμένη θέση στα δυτικά του αστικού λιμανιού~~ κρίνεται υπό αξιολόγηση λόγω μη βιωσιμότητας της εν λόγω πρότασης δεδομένου του διεθνούς ρόλου του λιμένα Φίλιππος Β' και της ενισχυμένης δυναμικής του. Όσον αφορά στο υπόλοιπο αστικό παραλιακό μέτωπο, από το παλιό καρνάγιο έως την υφιστάμενη ιχθυόσκαλα, προτείνεται η συντονισμένη ανάπλαση του μετώπου και η οργάνωση των χρήσεων σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΓΠΣ Καβάλας (και το εγκεκριμένο Master Plan του λιμένα), «…με γενικό προσανατολισμό τη δημιουργία Κοινόχρηστων Χώρων - Χώρων Πρασίνου και Αθλητικών Εγκαταστάσεων».

Φαίνεται να αγνοείται το έργο των πλωτών εγκαταστάσεων στο αστικό λιμάνι της Καβάλας, το οποίο βάσει χρονοδιαγράμματος αναμένεται να παραδοθεί στα μέσα Νοέμβρη και που ουσιαστικά δημιουργεί την υποδομή για την προσέλκυση σκαφών αναψυχής και την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή.
Επίσης, θα πρέπει να υπογραμμιστεί η δυναμική του αστικού λιμένα πέραν της λειτουργίας του ως λιμένας κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα ο αστικός λιμένας εξυπηρετεί:

1) Ακτοπλοΐα προς τα νησιά του Βορειανατολικού Αιγαίου (Αγ. Ευστράτιος Λήμνος, Λέσβος, Χίος, Ικαρία, Σάμος)
2) Ακτοπλοΐα προς κάποια νησιά των Κυκλάδων: Σύρο και Μύκονο
3) Ακτοπλοΐα προς Πειραιά και Λαύριο
4) Επιβατική κίνηση προς Θάσο
5) Τουριστικά σκάφη
6) Ελλιμενισμό αλιευτικών
7) Ελλιμενισμό σκαφών ναυταθλητισμού

- **Σελ 185.** «*Εξειδίκευση και αναβάθμιση ρόλου και δράσεων ενίσχυσης του εμπορευματικού λιμένα Καβάλας (κύρια πύλη διαπεριφερειακής εμβέλειας με διεθνή ρόλο, λιμένας ενταγμένος στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών)*».

- **Στους χάρτες εκτός κειμένου** και πιο συγκεκριμένα στον Χάρτη *Π.1 Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης*, παρατηρούνται τα εξής:
  - Δεν απεικονίζεται η σύνδεση της Καβάλας με τον Πρίνο
  - Δεν απεικονίζεται η σύνδεση της Κεραμωτής με τον Λιμένα
  - Προτείνεται να προστεθεί ο συμβολισμός ότι ο λιμένας της Καβάλας αποτελεί Λιμένα Κρουαζιέρας
  - Προτείνεται να συμβολιστεί ο λιμένας της Καβάλας ως **Κύρια Διεθνής Θαλάσσια Πύλη** (όπως ο λιμένας της Αλεξανδρούπολη) και όχι απλά ως **Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος**, για τους λόγους που αναλύθηκαν σε όλο το παρόν τεύχος. Η συγκεκριμένη παρατήρηση μάλιστα, προτείνεται να εφαρμοστεί και στους χάρτες Α2 και Α3 στις σελίδες 36 και 39 της ΥΑ αντίστοιχα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ & ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ-ΧΡΙΣΤΙΑΝΟΣ ΗΛΙΑΔΗΣ