



**ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

**ΓΙΑ ΤΗ Β' φάση – στάδιο Β1 της  
ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ – ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΤΟΥ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ  
ΛΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΠΠΧΣΑΑ) της  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ – ΘΡΑΚΗΣ**

## **ΓΕΝΙΚΑ**

Το ΤΕΕ Θράκης συμμετέχει ενεργά στις δράσεις που αφορούν στον σχεδιασμό της αναπτυξιακής πορείας της ΠΑΜΘρ, στο μέτρο των αρμοδιοτήτων του ως Τεχνικός Σύμβουλος της Πολιτείας και της Περιφέρειας, έχοντας συγκροτήσει μηχανισμό μόνιμης παρακολούθησης και διατύπωσης προτάσεων και θέσεων. Η λειτουργία του μηχανισμού στηρίζεται στις Μόνιμες Επιτροπές Έργων Υποδομής και Ανάπτυξης, θεμάτων Χωροταξίας και Δομημένου Περιβάλλοντος, θεμάτων Περιβάλλοντος και Περιβαλλοντικής Προστασίας καθώς και σε εισηγήσεις διακεκριμένων συναδέλφων σε ειδικά θέματα του πρωτογενούς τομέα και του τουρισμού, η σύνθεση των οποίων γίνεται υπό τον συντονισμό του γ.γρ. της ΔΕ του ΤΕΕ Θράκης.

Στα πλαίσια αυτά το ΤΕΕ Θράκης έχει επεξεργαστεί θέσεις – προτάσεις από την έναρξη της διαβούλευσης για την αναθεώρηση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και έχει υποβάλει κείμενο γενικών θέσεων και συμπλήρωσε το ερωτηματολόγιο της Α' φάσης, όπως ζητήθηκε από την Ομάδα Μελέτης, ενώ συμμετείχε ενεργά στην σύνταξη του επιχειρησιακού Σχεδίου της Περιφέρειας ΑΜΘρ. Οι ολοκληρωμένες αποφάσεις της ΔΕ του ΤΕΕ Θράκης στις οποίες λήφθηκαν υπόψη όλες οι ανωτέρω εισηγήσεις των οργάνων του ΤΕΕ έχουν κατατεθεί και θεωρείται ότι λήφθηκαν υπόψη από την Ομάδα Μελέτης που συνέταξε το προτεινόμενο ΠΠΧΣΑΑ της ΠΑΜΘρ και το οποίο τίθεται προς διαβούλευση στην παρούσα φάση.

Η παρούσα εισήγηση αποτελεί τον σχολιασμό των κειμένων και συνοδεύεται από παρατηρήσεις αυτών, κυρίως του τεύχους 1, θεωρώντας ότι αυτό αποτελεί την βάση αναφοράς των ειδικότερων προτάσεων που προτείνεται να θεσμοθετηθούν στο τεύχος 2. Θεωρείται ότι εφ' όσον γίνουν αποδεκτές οι παρατηρήσεις – προτάσεις της παρούσας εισήγησης, η Ο.Μ. θα προβεί στις απαιτούμενες τροποποιήσεις που απαιτούνται για το τεύχος 2, ώστε να διατηρηθεί η φιλοσοφία, το ύψος και ο τύπος παρουσίασης αυτού.

Η δομή του παρόντος κειμένου περιλαμβάνει τρεις ενότητες. Στην ενότητα Α, ιεραρχούνται και συνοψίζονται οι παρατηρήσεις επί της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ, η ανάλυση των οποίων γίνεται σύμφωνα με την ροή του κειμένου στην ενότητα Β', ενώ στην ενότητα Γ' γίνονται παρατηρήσεις που αφορούν στην μορφοποίηση και σε επιμέρους διατυπώσεις του κειμένου.

## ΕΝΟΤΗΤΑ Α

### ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ, ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΟΥ ΠΠΧΣΑΑ.

A.1 Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί **σημαντική καθυστέρηση** στην εκπόνηση της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ<sup>1</sup>. Η καθυστέρηση αυτή σε πολλές περιπτώσεις ακυρώνει παραδοχές και συμπεράσματα της μελέτης ενώ καθιστά ανεπίκαιρα πολλά από τα δεδομένα που έχουν χρησιμοποιηθεί, καθώς είτε έχουν ανακοινωθεί από επίσημες πηγές πλέον πρόσφατα, ή έχουν προκύψει νέα από επιμέρους μελέτες που έχει εκπονήσει η Περιφέρεια. Προτείνεται να συμπεριληφθεί, σε Παράρτημα ή σε ξεχωριστή ενότητα, μια σύντομη επικαιροποίηση των βασικών κοινωνικοοικονομικών δεικτών της Π-ΑΜΘ (ΑΕΠ, ΑΠΑ, κκ ΑΕΠ, εισόδημα, ανεργία, κ.λ.π.). Η προσθήκη αυτή κρίνεται αναγκαία καθώς στο διάστημα αυτό (2012 - 2015) σημειώθηκαν σημαντικότερες δυσμενείς κοινωνικο-οικονομικές μεταβολές ενώ ανακοινώθηκαν από επίσημες πηγές επικαιροποιημένα στοιχεία, ενώ η Π-ΑΜΘ έχει εκπονήσει μελέτες - στρατηγικές (π.χ. Περιφερειακή Στρατηγική για τη Φτώχεια, Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Ανάπτυξης, Επιχειρηματικότητα, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων) τα οποία κρίνεται σκόπιμο να ληφθούν υπόψη.

Ένας από τους βασικούς στόχους της αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ<sup>2</sup> που ήταν να αποτελέσει δεδομένο και παραδοχή για την κατάρτιση του νέου Επιχειρησιακού Προγράμματος της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης 2014 - 2020, δεν επιτυγχάνεται ως αποτέλεσμα αυτής της καθυστέρησης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναντιστοιχιών μεταξύ σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων των προγραμμάτων του νέου ΕΣΠΑ (2014 - 2020) και κατευθύνσεων του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ, οι οποίες μπορεί να επιβαρύνουν σημαντικά το εθνικό σκέλος του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, λόγω μη επιλεξιμότητας μελετών και έργων, αφορούν στο σχεδιασμό των οδικών αξόνων στα τμήματα Καβάλας - Δράμας και Δράμας - Αμφίπολης, στις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις και στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης.

A.2 Κρίσιμο επίσης ζήτημα αφορά στη δυνατότητα **εφαρμογής** των προβλεπόμενων κατευθύνσεων από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ η οποία σχετίζεται με α) τα **θεσμικά εργαλεία** εκπόνησης των επιμέρους μελετών που προβλέπονται από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ και β) τις **αρμόδιες δομές και υπηρεσίες εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης** του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ. Ειδικότερα, στο αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ προβλέπονται και προτείνονται πλήθος Ειδικών Χωρικών Σχεδίων και καθορισμός Ει-

<sup>1</sup> Η διαδικασία Αναθεώρησης - Εξειδίκευσης του Περιφερειακού Πλαισίου ΧΣΑΑ της ΑΜΘ ξεκίνησε το Μάιο του 2012. Είναι χαρακτηριστικό της καθυστέρησης το γεγονός ότι το Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης γνωμοδότησε από 26-02-2013 για την 1<sup>η</sup> Φάση της Αναθεώρησης - Εξειδίκευσης του ΠΠΧΣΑΑ και η Φάση Β1 απεστάλλει από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, για γνωμοδότηση τον Ιούλιο του 2015.

<sup>2</sup> Αναγνωρίζεται από την ίδια τη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ, σελ. 84 / Τεύχος 1, ότι «Η υλοποίησή του εξαρτάται από τη διατύπωση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής που θα διατρέχει το σύνολο του νέου ΠΠΧΣΑΑ και θα ενταχθεί οργανικά στο πρόγραμμα δράσης του, συμβαδίζοντας παράλληλα και με τις στρατηγικές επιλογές του νέου ΕΣΠΑ για την Περιφέρεια ΑΜΘ».

δικών Περιοχών Χωροταξικού Σχεδιασμού<sup>3</sup> χωρίς να αναφέρεται και να εξειδικεύεται το θεσμικό πλαίσιο για την υλοποίησή τους. Το βασικό εργαλείο Χωροταξικού Σχεδιασμού, ο νέος Νόμος (4269/2014) για τη «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη» παραμένει ανεφάρμοστος καθώς δεν έχουν εκδοθεί οι σχετικές τεχνικές προδιαγραφές για την προκήρυξη των προβλεπόμενων τοπικών και ειδικών χωρικών σχεδίων, γεγονός που επισημαίνεται, πολύ επιφανειακά όμως, και από τη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ<sup>4</sup>. Επιπρόσθετα προβλήματα αποτελούν και τα θέματα χρηματοδότησης των ανωτέρω απαιτήσεων.

Σε ότι αφορά στις αρμόδιες υπηρεσίες εφαρμογής παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΠΠΧΣΑΑ επισημαίνεται κατ' αρχήν η **πλήρης απουσία παρακολούθησης και αξιολόγησης του υφιστάμενου ΠΠΧΣΑΑ**. Εκτιμάται ότι η Διεύθυνση Χωροταξίας του αρμόδιου Υπουργείου δεν είναι εφικτό να ανταποκριθεί στις συγκεκριμένες αρμοδιότητες ενώ σε ότι αφορά στις κατευθύνσεις του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ για το θέμα αυτό δεν προκύπτει σαφής πρόταση σχετικά με το φορέα εφαρμογής του ΠΠΧΣΑΑ. Προτείνεται από τη μελέτη ως φορέας εφαρμογής να οριστεί η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, αναφέρει όμως μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στο «Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας», ενώ δεν γίνεται αναφορά στην παρακολούθηση και αξιολόγηση. Για την περίπτωση που η μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ προτείνεται τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στην αιρετή Περιφέρεια θα πρέπει να γίνεται αναφορά στον Περιφερειάρχη και για την περίπτωση που προτείνει τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση θα πρέπει να γίνει αναφορά στο Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας – Θράκης. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται η διατύπωση σαφούς θέσης για τον ορισμό της υπηρεσίας παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του ΠΠΧΣΑΑ αλλά και για τους τρόπους ενίσχυσης αυτής, καθώς σύμφωνα με τη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ, η ενίσχυση της αρμόδιας υπηρεσίας αποτελεί «...**απαραίτητο όρο**...» επιτυχίας.

Σχετική με την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ΠΠΧΣΑΑ είναι και η παρατήρηση που αφορά στην πρόταση της μελέτης για ορισμό «...**επιλεγμένων δεικτών**», η οποία θα πρέπει να συγκεκριμενοποιηθεί με τον ορισμό αντιπροσωπευτικών και μετρήσιμων δεικτών, με τιμή βάσης και τιμή στόχου καθώς και τον υπεύθυνο φορέα για την αξιόπιστη μέτρησή τους.

A.3 Λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη την αναφορά της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ σύμφωνα με την οποία «...**βασική διαπίστωση για την εφαρμογή του προηγούμενου**

<sup>3</sup> Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ), Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ), Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων (ΠΕΧΠ), Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠΔ), Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών (ΠΟΥ), Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ), Σχέδια Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ), Σχέδια Ανάπτυξης Περιοχών Παραθεριστικής Κατοικίας (ΣΧΑΠ), Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (ΤΙΦΚ), Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

<sup>4</sup> σελ. 274 / Τεύχος 1

ΠΠΧΣΑΑ ήταν **η απουσία ενός συνεκτικού και ιεραρχημένου προγράμματος δράσης των στόχων και των κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ**», αναδεικνύεται ως πρώτης προτεραιότητας η ανάγκη κατάρτισης ενός συνεκτικού, ρεαλιστικού, ιεραρχημένου, διατυπωμένου με σαφήνεια και σε απόλυτη συνάφεια με τις στρατηγικές κατευθύνσεις **Προγράμματος Δράσης**.

Το υποβληθέν όμως Πρόγραμμα Δράσης «*Αναλυτικός Πίνακας Προτεινόμενων Έργων και Παρεμβάσεων ανά Τομέα Παρέμβασης*» της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ **παρουσιάζει σημαντικότερες ασάφειες και ανακρίβειες και πρέπει να αποσυρθεί και να επανασυνταχθεί σε στενή συνεργασία με την Περιφέρεια**. Ειδικότερα, ο Πίνακας του Προγράμματος Δράσης αποτελεί μια απλή παράθεση έργων και ιδεών, δεν παρουσιάζει συνάφεια με τη διατυπωθείσα αναπτυξιακή στρατηγική της Π-ΑΜΘ, το δε εκτιμώμενο κόστος των παρεμβάσεων ανέρχεται σε **3 δις €** περίπου σε βάθος 15 ετίας, ποσό που χαρακτηρίζεται πολύ χαμηλό καθώς υποεκτιμά τους αναγκαίους οικονομικούς πόρους για την υλοποίησή του και δεν τεκμηριώνεται, με χρήση συγκριτικών στοιχείων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν:

- η αναφορά για δημιουργία νοσοκομείου στην Ορεστιάδα με 2,5 εκατ. €,
- η ενίσχυση με 500 χιλ. € για δημιουργία νέων τμημάτων του ΔΠΘ στην Ορεστιάδα,
- η ενίσχυση με 1,2 εκατ. € του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Αλεξανδρούπολης, σε υποδομές και σε ανθρώπινο δυναμικό,
- η δημιουργία περιφερειακού κέντρου έρευνας για την ενέργεια με 200 χιλ. €,
- η πλήρης απουσία δράσεων Α' βάθμιας και Β' βάθμιας εκπαίδευσης,
- η πλήρης απουσία δράσεων Τεχνολογιών Πληροφορικής & Επικοινωνιών (ΤΠΕ),
- η πλήρης απουσία δράσεων ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού και ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής,
- η πλήρης απουσία παρεμβάσεων ηλεκτροκίνησης του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου (η θεώρηση ως φορέα υλοποίησης του ΟΣΕ δεν κρίνεται σκόπιμο να μην αναφερθεί),
- η βελτίωση δικτύων ύδρευσης οικισμών με 10 εκατ. €,
- η ολοκλήρωση υποδομών αποχέτευσης και διαχείρισης αστικών λυμάτων με 20 εκατ. €,
- αναφορές στο κείμενο της μελέτης για εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με 100 εκατ. € χωρίς να αναφέρονται στο Πρόγραμμα Δράσης,

- αναφορές στο κείμενο της μελέτης για εκπόνηση σχεδίων ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης (ΣΟΑΠ) σε τμήματα των πόλεων Ξάνθης, Κομοτηνής, Σαπών και Διδυμοτείχου με κόστος μελετών 1,2 εκατ. € και κόστος υλοποίησης 150 εκατ. € και στο πρόγραμμα Δράσης περιλαμβάνεται Δράση «*Εκπόνηση και εφαρμογή Σχεδίων Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Ανάπτυξης σε αστικά τμήματα των πόλεων: Δράμα, Καβάλα, Κομοτηνή, Ξάνθη, Σάπες, Αλεξανδρούπολη*» με π/υ 5 εκατ. €,

**και πάρα πολλές άλλες περιπτώσεις που αναλύονται στην Ενότητα Β των παρατηρήσεων.**

Συμπερασματικά αναφέρεται ότι στην Ελληνική πραγματικότητα πολλές φορές απαξιώνεται ο χωροταξικός σχεδιασμός και η επιχειρούμενη δέσμευση στοχοθεσίας μέσα από τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια ή το Εθνικό και τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια, δεν αποτελεί ισχυρή δέσμευση προσανατολισμού και ιεράρχησης όταν δεν συνοδεύεται από αντίστοιχα **θεσμικά εργαλεία υλοποίησης** των προτεινόμενων Σχεδίων και όταν δεν περιλαμβάνονται με σαφήνεια και ρεαλιστικότητα στο **Πρόγραμμα Δράσης**.

- A.4 **Το νέο αναπτυξιακό - παραγωγικό πρότυπο για την Π-ΑΜΘ** προτείνεται να στηριχθεί α) στην ενίσχυση του **πρωτογενή** τομέα, β) στην ενίσχυση και ανασυγκρότηση του **τουρισμού** με έμφαση στην ανάπτυξη του **εναλλακτικού τουρισμού**, γ) στην αξιοποίηση των **τοπικών ενεργειακών πόρων** και υποδομών σε όλους του τομείς και δ) η ανάδειξη της Π-ΑΜΘ σε **διεθνή κόμβο** ενέργειας, υπηρεσιών, **μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου**. Το νέο αυτό αναπτυξιακό πρότυπο είναι απόλυτα συμβατό με το ενδογενές δυναμικό της Π-ΑΜΘ και προς τη σωστή κατεύθυνση.

**Η ανάλυση όμως σε δράσεις πρώτου και δευτέρου επιπέδου πρέπει να επαναδιατυπωθεί καθώς είναι πολύ πρόχειρα και αποσπασματικά διατυπωμένη.** Ειδικότερα, οι δράσεις του πρώτου επιπέδου περιλαμβάνουν γενικές αναφορές για την ενίσχυση των αστικών κέντρων, τη βιώσιμη ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή, τη μείωση του κόστους διαβίωσης των «*πληττόμενων*» ομάδων πληθυσμού, συμπεριλαμβανομένης της «*ψυχολογικής υποστήριξης*», χωρίς σε οποιοδήποτε σημείο της μελέτης να γίνεται ανάλυση η αναφορά σε «*πληττόμενες*» ομάδες<sup>5</sup>. Αναφέρονται λανθασμένα στο πρώτο επίπεδο θέματα καινοτομίας και διασύνδεσης ακαδημαϊκής - ερευνητικής κοινότητας και επιχειρηματικότητας ενώ είναι ζητήματα που αφορούν, αν όχι αποκλειστικά το δεύτερο επίπεδο δράσεων, το σύνολο των δράσεων. Περιλαμβάνονται επίσης αποσπασματικές και κακογραμμένες προτάσεις που αναφέρονται στην ενίσχυση της ρευσ-

<sup>5</sup> Η Π-ΑΜΘ έχει εκπονήσει Ειδικό Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Ένταξη των ΡΟΜΑ και πληθυσμών που διαμένουν σε ιδιαίτερα υποβαθμισμένους οικισμούς της Περιφέρειας ΑΜΘ (<http://www.evdamth.gr/2014-02-12-17-15-39/2014-02-12-17-22-55/470-2013-01-21-10-57-08.html>) και την Περιφερειακή Στρατηγική για την Κοινωνική Ένταξη και την Καταπολέμηση της Φτώχειας (<http://www.evdamth.gr/2014-02-12-17-15-39/2014-02-12-17-22-55/615-περιφερειακή-στρατηγική-για-την-κοινωνική-ένταξη-και-την-καταπολέμηση-της-φτώχειας.html>) που θα μπορούσαν να τροφοδοτήσουν με στοιχεία τη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

τότητας, στη μη δόκιμη έκφραση της *μεγιστοποίησης της απορροφητικότητας των πάσης φύσεως χρηματοδοτικών μέσων*, στη σωστή προετοιμασία της περιόδου 2014 - 2020, στην ενίσχυση των αστικών κέντρων και άλλες γενικότητες που θα μπορούσαν να αφορούν στο σύνολο των περιφερειών της χώρας. Επίσης υπάρχει η γενική αναφορά για την «εξισορρόπηση» των περιφερειακών ανισοτήτων. Ο όρος «εξισορρόπηση» θεωρείται αδόκιμος όταν αναφέρεται σε περιφερειακές ανισότητες.

Θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθεί το νέο όραμα της Περιφέρειας όπως έχει διατυπωθεί στο εγκεκριμένο ΕΠ Π-ΑΜΘ 2014 - 2020, δηλαδή **«η ανασυγκρότηση του παραγωγικού προτύπου της Περιφέρειας ώστε, να μετασχηματιστεί σε τουριστικό προορισμό αριστείας και σημαντικό βιομηχανικό πόλο, αξιοποιώντας το συγκριτικό της πλεονέκτημα στο αγροδιατροφικό σύμπλεγμα, το πλούσιο ενδογενές της δυναμικό, τη γεωγραφική της θέση και προωθώντας την κοινωνική συνοχή με την κινητοποίηση υφισταμένων αλλά και νέων κοινωνικών συλλογικοτήτων».**

- A.5 **Το ζήτημα του Πληθυσμού.** Προκύπτει σημαντικότερη διαφοροποίηση μεταξύ των σεναρίων πληθυσμιακής εξέλιξης του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ και του ισχύοντος ΠΠΧΣΑΑ, το οποίο εκτιμούσε τον πληθυσμό της Π-ΑΜΘ το 2015 από 694.000 έως 719.000 κατοίκους. Με την αναθεωρημένη εκτίμηση ο πληθυσμός της Π-ΑΜΘ το 2031 δεν θα ξεπερνάει τους 600.000 κατοίκους. Κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει μια συνεκτικότερη ανάλυση (πέραν της απλά αριθμητικής παρουσίασης) καθώς ο πληθυσμός αποτελεί ένα από τα σημαντικά μεγέθη του αναπτυξιακού σχεδιασμού, ενώ στοιχεία δείκτων γήρανσης και εξάρτησης του πληθυσμού αποτελούν εξίσου σημαντικά χαρακτηριστικά του **δημογραφικού προβλήματος της Π-ΑΜΘ** τα οποία θα πρέπει να αναλυθούν και να τους δοθεί η ανάλογη βαρύτητα.
- A.6 **Το ζήτημα της Εξόρυξης Χρυσού.** Δεν είναι κατανοητή η εκτεταμένη αναφορά της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ στην περίπτωση των κοιτασμάτων χρυσού, ειδικά μετά την σαφή θέση του Περιφερειακού Συμβουλίου. Ειδικότερα σε ότι αφορά στο θέμα της **εξόρυξης κοιτασμάτων χρυσού** η θέση της Π-ΑΜΘ και κατά συνέπεια της τοπικής κοινωνίας, παραμένει όπως έχει διατυπωθεί με την 55/2013 (26/02/2013, ΑΔΑ: ΒΕΔ37ΛΒ-ΛΔΡ) απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου *«Γνωμοδότηση επί της 1<sup>ης</sup> Φάσης της μελέτης Αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του Περιφερειακού πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης»*, ότι **«Δεν υπάρχουν οικονομικά βιώσιμες μέθοδοι αντιμετώπισης της ισχυρά οχλούσας ρύπανσης»** και ότι **«η δραστηριότητα της εξόρυξης χρυσού είναι ασύμβατη με το χαρακτήρα της αειφόρου ανάπτυξης»**. Το ανωτέρω κριτήριο είναι κριτήριο αποκλεισμού και δεν τίθεται θέμα **«πολυπαραγοντικής προσέγγισης βασισμένης στην ευρύτερη αποδοχή της τοπικής κοινωνίας»**.

Η τοπική κοινωνία έχει λάβει θέση και δεν γίνεται κατανοητή η εκ νέου επίκληση της “ευρύτερης αποδοχής”. Αποτελεί αντικείμενο της αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ να αποκλείει ξεκάθαρα τη δυνατότητα αξιοποίησης των κοιτασμάτων χρυσού καθώς **«Δεν υπάρχουν οικονομικά βιώσιμες μέθοδοι αντιμετώπισης της ισχυρά οχλούσας ρύπανσης»** και ότι **«η δραστηριότητα της εξόρυξης χρυσού είναι ασύμβατη με το χαρακτήρα της αιφόρου ανάπτυξη»**.

Επιπρόσθετα η ανάλυση που γίνεται σε θέματα στρατηγικής τοπίου και η πρόταση για τα τόξα ανάπτυξης υδροβιότοπων και αρχαιολογικών χώρων ισχυροποιεί την τεκμηρίωση του αποκλεισμού της υπόψη εξορυκτικής δραστηριότητας.

**Όλα τα σχετικά με την εξόρυξη του χρυσού κείμενα, πρέπει να αντικατασταθούν με τις ανωτέρω εκφράσεις.**

Άστοχη κρίνεται επίσης η επιλεκτική αναφορά ορισμένων αποσπασμάτων της ΜΠΕ του έργου. Επίσης οι λεπτομερείς αναφορές, χωρίς μάλιστα επεξήγηση των όρων (π.χ. BAT'S) σε εφαρμογή διαθέσιμων τεχνολογιών για την αντιμετώπιση διαφόρων ζητημάτων (π.χ. μείωσης του ορατού αποτελέσματος της εξόρυξης) δεν έχουν καμία απολύτως σχέση με το ύφος γραφής και το επίπεδο ανάλυσης του υπόλοιπου κειμένου της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

Επισημαίνεται επίσης το συμπέρασμα της Στρατηγικής μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), σελ. 310, σύμφωνα με το οποίο *«...μπορούν να προκληθούν σημαντικές βλάβες σε μια ευρεία γεωγραφική ενότητα, κυρίως από τη χρήση τοξικών υλικών. Στην Περιφέρεια ο κίνδυνος αυτός αναφέρεται ιδίως στην περίπτωση εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων χρυσού που διαθέτει (εφόσον προωθηθεί η σχετική δραστηριότητα)»*. Ενώ είναι επίσης σημαντικές και οι επισημάνσεις της σελ. 6 / Τεύχος 1 της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ, σύμφωνα με τις οποίες *«...δημιουργούνται επιφυλάξεις σχετικά με τη δυνατότητα αποτελεσματικής εφαρμογής των όρων, (των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των μηχανισμών ελέγχου...»* που αποτελεί και έναν από τους λόγους αποκλεισμού του 3<sup>ου</sup> Σεναρίου ανάπτυξης της Π-ΑΜΘ, που περιλαμβάνει *«...μεγάλες επενδύσεις και υποδομές»*.

- A.7 Περιλαμβάνει μια πολύ επιφανειακή αιτιολόγηση του **αποκλεισμού της Π-ΑΜΘ από το νέο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών** αναφέροντας ότι *«Η μειωμένη σημασία που φαίνεται να αποδίδεται στην Περιφέρεια οφείλεται μάλλον σε συγκυριακούς παράγοντες ή και σε ελλείψεις των υφιστάμενων υποδομών και δεν αντιστοιχεί στις πραγματικές δυνατότητες των βασικών κόμβων και δικτύων της Π-ΑΜΘ - ιδιαίτερα των δύο λιμένων της, που έχουν τη δυνατότητα να εξελιχθούν σε σημαντικούς κόμβους διατροπικών μεταφορών»*. **Με το επιφανειακό αυτό επίπεδο ανάλυσης το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ αδυνατεί να δώσει επιχειρήματα σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο**



για τη διεκδίκηση της δυναμικής επανένταξης της Π-ΑΜΘ στο αναθεωρημένο ΔΕΔ-Μ. Απαιτείται μια τεκμηριωμένη, με ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία, ανάλυση των πραγματικών δυνατοτήτων της Π-ΑΜΘ ως κόμβου διαμετακόμισης της νότιο-ανατολικής Ευρώπης.

Πράγματι ο αναβαθμισμένος πρώην Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV σε κύριο Διευρωπαϊκό Διάδρομο Orient / East Corridor, αποτελεί την κύρια διέξοδο της Τουρκίας / Ασίας προς την Ευρώπη, υποβαθμίζοντας το σύνολο των μεταφορικών υποδομών στην Π-ΑΜΘ (Εγνατία Οδό και Κάθετους Άξονες, Λιμάνια και Σιδηροδρομικό δίκτυο), καθιστώντας επιτακτική την άμεση ολοκλήρωση των εν εξελίξει έργων, έναντι του προγραμματισμού νέων αλλά και την αναζήτηση νέου ρόλου σε σχέση με την εναλλακτική διέξοδο από τη Μαύρη Θάλασσα προς τη Μεσόγειο και την παράκαμψη των στενών των Δαρδανελίων.

Οι παράμετροι που πρέπει να ληφθούν υπόψη από την Ο.Μ., ώστε να αποτελέσουν την βάση για την διατύπωση των προτάσεων της, στον τομέα των μεταφορών και κατ' επέκταση του διαμετακομιστικού χαρακτήρα που αποδίδεται στην ΠΑΜΘρ είναι

- Η αναθεώρηση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την εξυπηρέτηση της Βόρειας και Ανατολικής Ευρώπης από την Ανατολική Μεσόγειο.
- Η αναθεώρηση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την εξυπηρέτηση των ανωτέρω περιοχών αυτό τους λιμένες της Κεντρικής Μεσογείου κυρίως μέσω Ιταλίας.
- Η ένταξη της Ελλάδας στα ΔΔΜ μέσω του άξονα Orient / East Med που σε γενικές γραμμές ακολουθεί τον παλιό διάδρομο IV: Κεντρική Ευρώπη – Μαύρη Θάλασσα με απολήξεις στην Βουλγαρία (Burgase) και Ρουμανία.
- Ο κλάδος Σόφια – Αθήνα το Orient / East Med, αποκτά δευτερεύουσα σημασία, καθώς παρ' ότι εντάσσει στα ΔΔΜ τον κορμό της χώρας, εξυπηρετεί πλέον εθνικές ανάγκες και όχι διεθνείς διασυνδέσεις (πλην Κύπρου).
- Η ΠΑΜΘ και οι λοιπές περιοχές της Β. Ελλάδας, συνδέονται εγκάρσια προς τον ανωτέρω core άξονα μέσω του κόμβου της Θεσσαλονίκης.
- Στον αναλυτικό (comprehensive) δίκτυο την ΔΔΜ, έχει ενταχθεί η Εγνατία Οδός, οι κάθετοι άξονες Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, Κομοτηνή – Νυμφαία, Ξάνθη – Εχίνος. Η Καβάλα προγραμματίζεται να συνδεθεί με τον Orient / East Med corridor μέσω του Ε61 (Καβάλα – Δράμα - Σέρρες).

Στα πλαίσια αυτά θεωρείται ως πρωταρχική επιλογή για την χώρα και για την ΠΑΜΘρ η ενίσχυση κατά προτεραιότητα, όλων των κάθετων αξόνων , όπως περιγράφονται στα ΔΔΜ με την επέκταση του σχεδιασμού τους έως το θαλάσσιο μέτωπο της ΠΑΜΘρ.

A.8 Σε σχέση με τους Άξονες Ανάπτυξης, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κάτωθι επισήμανσεις και παρατηρήσεις:

- Η αναφορά στους Πανευρωπαϊκούς Άξονες ΙΧ, Χ, ΙV, κ.λπ. θα πρέπει να απαληφθεί καθώς με την πρόσφατη (Νοέμβριος του 2013) αναθεώρηση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) έχουν καταργηθεί και αντικατασταθεί με εννέα (-9-) κύριους διαδρόμους. Η ανάλυση θα πρέπει να γίνεται στη βάση του αναθεωρημένου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).
- Για τον άξονα **Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου** θα πρέπει να περιγραφεί ξεκάθαρα ότι στο πλαίσιο του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ αναβαθμίζεται και από «...αναπτυξιακός άξονας ενδοπεριφερειακής εμβέλειας ...» χαρακτηρίζεται διευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, δικαιολογώντας με τον τρόπο αυτό τη στρατηγική διεκδίκηση για την ένταξή του στο κύριο οδικό και σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ και την άμεση σύνδεσή του με τον κύριο **Διευρωπαϊκό Διάδρομο Orient / East Corridor**.
- Για το δευτερεύον αναπτυξιακό άξονα **Καβάλα - Δράμα - Κάτω Νευροκόπι - Εξοχή**, η ανάλυση σε πολλά σημεία της μελέτης αναθεώρησης το ΠΠΧΣΑΑ απαιτεί τροποποιήσεις και διευκρινήσεις. Αρχικά, επισημαίνεται ότι η κατεύθυνση που δίνεται για **αποφυγή δημιουργίας κλειστού αυτοκινητόδρομου σε νέα χάραξη στο τμήμα Καβάλα - Δράμα** έρχεται σε αντίθεση με τη δρομολογούμενη λύση, η μελέτη της οποίας που χρηματοδοτείται με πόρους της Τεχνικής Βοήθειας του ΕΠ Μακεδονίας - Θράκης 2007 - 2013, αλλά και της ένταξης του τμήματος αυτού στο αναλυτικό οδικό ΔΕΔ-Μ. Με την αναφορά αυτή εκτιμάται ότι καθίσταται ανέφικτη η υλοποίηση του έργου και ως εκ τούτου η επιλεξιμότητα της τεχνικής μελέτης που εκπονεί η Εγνατίας Οδός Α.Ε., προϋπολογισμού 5 εκατ. € περίπου **και άρα η αντίστοιχη επιβάρυνση των Εθνικών Πόρων**.
- Το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ αναφέρει στο δευτερεύον αναπτυξιακό άξονα **Καβάλας - Σερρών** και προκρίνει την χάραξη του οδικού άξονα ως **κλειστού αυτοκινητοδρόμου** να ακολουθήσει τη διαδρομή Καβάλα - Νέα Μπάφρα (σε νέα, πεδινή χάραξη παρακάμπτοντας την Ελευθερούπολη) - Σέρρες (αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού άξονα μέσω Λευκοθέας - Μεσοράχης - Νέας Ζίχνης), με τη σύνδεση της Δράμας να εξασφαλίζεται μέσω του αναβαθμισμένου οδικού άξονα Δράμας - Αμφίπολης, **«επαναφέροντας» έτσι τον Ε61 στην αρχική του, εκτός Δράμας, χάραξη**.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω θα πρέπει να διευκρινιστεί η αντίφαση που υπάρχει με το Πρόγραμμα Δράσης στο οποίο περιλαμβάνεται η Δράση 5.1.12 «Κατασκευή νέου Οδικού άξονα Καβάλα - Σέρρες (Ε61)» με εκτιμώμενο π/υ 240 εκατ. € η οποία σύμφωνα με την υποσημείωση (44) στη σελ. 143 / Τεύχος 1 επιμερίζεται στους προϋπολογισμούς των τμημάτων «Μαυρολεύκη – Δρά-

μα» με π/υ 55,35 εκατ. € και «Δράμα – Καβάλα» με π/υ 184,5 εκατ. € το οποίο αντιστοιχεί στον προϋπολογισμό του έργου που μελετά η Εγνατία Οδός Α.Ε. για τη σύνδεση της Καβάλας με τη Δράμα με **νέο κλειστό αυτοκινητόδρομο**.

Επίσης, το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ θα πρέπει να δίνει ιεραρχημένη κατεύθυνση σχετικά με τη **σύνδεση της Δράμας με την Αμφίπολη**, καθώς στο Πρόγραμμα Δράσης έχουν περιληφθεί δύο Δράσεις α) η Δράση 5.1.19 «Αναβάθμιση επαρχιακής οδού Δράμας - Αμφίπολης» με π/υ 15 εκατ. € και β) η Δράση 5.1.24 «Σύνδεση της Δράμας με τη επαρχιακή οδό Δράμας - Αμφίπολης (τμήμα 3 χλμ μέσω νότιου περιφερειακού δακτυλίου)» με π/υ 18,5 εκατ. €. ενώ σύμφωνα με την υποσημείωση (44) στη σελ. 143 / Τεύχος 1 από την Εγνατία Οδό ωριμάζουν τα τμήματα «Αμφίπολη – Παλαιοκώμη» με π/υ 110,7 εκατ. € και το «Παλαιοκώμη – Ν. Μπάφρα» με π/υ 135,3 εκατ. €, παρεμβάσεις που αντιστοιχούν σε σύνδεση της Δράμας με την Αμφίπολη με σαφώς διαφορετικά χαρακτηριστικά από τα προωθούμενα από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ. **Επίσης, κρίνεται σκόπιμο να εξετασθεί και να γίνει σχετική αναφορά με τις προβλέψεις του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ για το τμήμα Αμφίπολη - Ν. Σερρών της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.**

Η ανάγνωση όλων των αναφορών του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ οδηγεί στην ανάγκη σαφούς διαχωρισμού της ανάλυσης του Τμήματος Καβάλας - Δράμας που ως τμήμα του αυτοκινητοδρόμου **E61** και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ χαρακτηρίζεται από **ισχυρή αναπτυξιακή προοπτική** και θα πρέπει να αναφέρεται ως Καβάλα - Δράμα - Σέρρες και όχι ως Καβάλα – Σέρρες.

Αντίθετα το τμήμα **Δράμα - Κ. Νευροκόπι - Εξοχή**, αποτελεί αναπτυξιακό άξονα της Π-ΑΜΘ με σαφώς διαφορετικά, διασυνοριακής εμβέλειας αναπτυξιακά χαρακτηριστικά.

Επισημαίνεται η ανάγκη επανεξέτασης της ανάλυσης των αναπτυξιακών αξόνων στην περιοχή της Καβάλας - Δράμας με τη διατύπωση σαφών κατευθύνσεων που θα αποτυπώνονται ξεκάθαρα και στο Σχέδιο Δράσης και θα αποτελέσουν εισροή για την αναθεώρηση του σχεδιασμού τόσο των τεχνικών μελετών όσο και του ΔΕΔ-Μ.

Συνοψίζοντας θεωρείται ως σημαντική αναγκαιότητα η ορθολογική τεκμηρίωση των διάσπαρτων προτάσεων, η υλοποίηση των οποίων απαιτεί ένα υπερβολικό προϋπολογισμό της τάξεως των 500Μ€ που αποτελεί το 17% του προτεινόμενου προϋπολογισμού του ΠΠΧΣΑΑ, ή ποσού ανώτερου του ΠΕΠ ΑΜΘρ 2014 – 2020. Θεωρείται ως λανθασμένη προσέγγιση η πρόβλεψη δημιουργίας αυτοκινητόδρομων στο τρίγωνο Καβάλα – Δράμα – Σέρρες καθ' όλους τους δυνατούς συνδυασμούς χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η έννοια του

“ΧΡΗΣΙΜΟΥ ΕΡΓΟΥ”, δηλαδή σε τι πρόκειται να χρησιμεύσει / μεταφέρει κάθε κλάδος του προτεινόμενου δικτύου. Επισημαίνεται επίσης ότι η φιλοσοφία που θέτει και το Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο για την δημιουργία περιφερειακών πόλων ανάπτυξης δεν ευνοείται με την δημιουργία ακτινικών συνδέσεων προς το μητροπολιτικό κέντρο της Β. Ελλάδας (Θεσσαλονίκη) και υπό την έννοια αυτή θα πρέπει οι προτάσεις και ο σχεδιασμός να εξετάζεται με χωροταξικά κριτήρια και όχι ως απότοκα τοπικών πιέσεων και επιθυμιών.

Επίσης επισημαίνεται ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η σχετική μελέτη της Ε.Ε. αναφορικά με το κόστος των αυτοκινητόδρομων καθώς διατυπώνεται συμπερασματικά η θέση ότι συχνά και μη τεκμηριωμένα, επιλέγεται πολλές φορές η κατασκευή κλειστών αυτοκινητόδρομων έναντι του ορθού προγραμματισμού που είναι συνήθως η κατασκευή οδών ταχείας κυκλοφορίας με χαμηλότερα χαρακτηριστικά των αυτοκινητοδρόμων με πολύ χαμηλότερο κόστος ως προς τα οικονομικά αλλά και ως προς τα χωρικά μεγέθη.

#### **Άξονες Ανάπτυξης**

##### Πολυπολικό Σύστημα Ανάπτυξης

- Υφιστάμενοι άξονες ανάπτυξης
- Αναδυόμενοι άξονες ανάπτυξης



#### Χερσαίοι Άξονες Ανάπτυξης

- Πρωτεύων Εθνικής Εμβέλειας
- Δευτερεύων Εθνικής Εμβέλειας
- Περιφερειακής Εμβέλειας
- Πρωτεύων Εθνικής Εμβέλειας



**Σχήμα 1:** Οι αν<sup>(α)</sup>τυξιακοί άξονες στην περιοχή της Καβά<sup>(β)</sup>ς – Δράμας – Σερρών – Αμφίπολης όπως αποτυπώνονται σε δύο Χάρτες (α) – Ε.2 «Χωρικές επιπτώσεις των Πολιτικών (εθνικού και περιφερειακού επιπέδου) – Αξιολόγηση Προοπτικών» - Στάδιο Α.2 και (β) – Π.1 «Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης» – Στάδιο Β.1.

- Είναι εσφαλμένη η εκτίμηση ότι ο άξονας Κομοτηνής – Νυμφαίας «...δεν προβλέπεται να παραλάβει εξειδικευμένο ή αναβαθμισμένο ρόλο.» καθώς από τη μέχρι σήμερα λειτουργία του αναδεικνύεται ως ο βασικός άξονας εισόδου τουριστικών ροών στην Π-ΑΜΘ από τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, τάση η

οποία είναι σκόπιμο να τεκμηριωθεί από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ με στοιχεία.

- Σε ότι αφορά στο κύριο ζήτημα της ιεράρχησης των Λιμένων της Π-ΑΜΘ, **είναι σωστή η επιλογή του Λιμένα Αλεξανδρούπολης ως κύριας θαλάσσιας πύλης της Π-ΑΜΘ**. Ως αποτέλεσμα της επιλογής αυτής θα πρέπει να αποτελέσει στρατηγική διεκδίκηση της Χώρας και της Π-ΑΜΘ η επανενταξη του Λιμένα Αλεξανδρούπολης στον κορμό του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Η αναφορά της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ (σελ. 141 / Τεύχος 1) ότι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης «...εντάσσεται στο *Εκτεταμένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο*» αποτελεί σημαντικότερη παράλειψη, από την οποία τεκμηριώνεται ότι η Ομάδα Μελέτης δεν έχει αξιολογήσει το γεγονός ότι ο λιμένας Αλεξανδρούπολης είναι, με την τελευταία αναθεώρηση των ΔΕΔ-Μ (Νοέμβριος του 2013) εκτός Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).
- Σε ότι αφορά στην ανάλυση του «*σιδηροδρομικού δικτύου*» θα πρέπει με σαφήνεια να αποτυπωθεί η προτεραιότητα της ηλεκτροκίνησης τόσο του κάθετου σιδηροδρομικού άξονα Αλεξανδρούπολης – Ορμένιου όσο και της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης που αποτελεί κρίσιμη παράμετρο εκσυγχρονισμού του δικτύου. Επίσης είναι σωστή η αναφορά σχετικά με την «...*προοπτική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής Εγνατίας στο τμήμα Καβάλα - Αμφίπολη κρίνεται ότι θα πρέπει να μετατεθεί στην επόμενη, τουλάχιστο, Προγραμματική Περίοδο, με δεδομένους του περιορισμένους διαθέσιμους πόρους, που υπαγορεύουν την εστίαση των προσπαθειών στα έργα άμεσης προτεραιότητας (δηλαδή τις συνδέσεις των δύο εμπορευματικών λιμένων και την αναβάθμιση της γραμμής του Έβρου)*...».

A.9 **Το Οικιστικό Δίκτυο**. Η ανάλυση του οικιστικού δικτύου της Π-ΑΜΘ χαρακτηρίζεται από πολλές αντιφάσεις και ανακολουθίες ως προς τους χαρακτηρισμούς και τις κατατάξεις των οικισμών. Απαιτείται να επανεξεταστεί στο σύνολό του ο χαρακτηρισμός και η ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου, σε σχέση και με τις αναφορές της Ενότητας Β.1.1.γ. 3-1 «*Διάρθρωση του περιφερειακού οικιστικού δικτύου*» σελ. 124 / Τεύχος 1 και του Πίνακα 7 «*Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην Π-ΑΜΘ*», σελ. 125 / Τεύχος 1. Ειδικότερα, στον Πίνακα 7 δεν υπάρχει καμία διαφοροποίηση μεταξύ των επιπέδων οικιστικού δικτύου του ΓΠΧΣΑΑ, του ΠΠΧΣΑΑ και της πρότασης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ. Προτείνεται ο Πίνακας 7 να διαμορφωθεί δίνοντας τη συγκριτική εικόνα και τις διαφορές μεταξύ της κατάταξης του ΓΠΧΣΑΑ, του ΠΠΧΣΑΑ και της πρότασης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα ασάφειας ως προς το ρόλο τους στην ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ και στην ιεραρχική τους κατάταξη αποτελούν οι πόλεις της Ορεστιάδας, του Διδυμοτείχου, των Σαπών, του Κάτω Νευροκοπίου και του Λιμένα Θάσου.

Ειδικότερα:

- Η αναφορά ότι η **Ορεστιάδα** αναβαθμίζει το ρόλο της σε σχέση με το Γενικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ δεν προκύπτει από τον Πίνακα 7, καθώς διατηρείται οικισμός 5<sup>ου</sup> επιπέδου. Επίσης, στο Χάρτη Α.1 δεν απεικονίζεται η **Ορεστιάδα**, όπως αναφέρεται στο κείμενο ως «...*πρωτεύον κέντρο περιφερειακής σημασίας...*» μαζί με τη Δράμα και την Ξάνθη ενώ σε κανένα σημείο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ η Ορεστιάδα δεν κατατάσσεται στο ίδιο επίπεδο με τη Δράμα και την Καβάλα. Στο Χάρτη Α.3, η Ορεστιάδα διακρίνεται αλλά μάλλον ως περιφερειακός πόλος και σε χαμηλότερο επίπεδο από την Ξάνθη και τη Δράμα, οι οποίες εντάσσονται μάλλον στους λοιπούς περιφερειακούς πόλους. Επίσης, αν και στην Ενότητα Β.1.1.β1 1-3 «*Σύστημα πόλων ανάπτυξης της Περιφέρειας ΑΜΘ*» αναφέρεται και η **Ορεστιάδα** ως «*λειτουργικό δίπολο*» με το **Διδυμότειχο**, στην Ενότητα Β.1.1.δ. 6. «*Εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων και ανάδραση προς το σχεδιασμό Εθνικού Επιπέδου*», στην υποενότητα «*Αναπτυξιακοί πόλοι*», δεν γίνεται καμία αναφορά στην Ορεστιάδα ή / και στο Διδυμότειχο. **Τελικά το ερώτημα αν η Ορεστιάδα ή / το Διδυμότειχο αποτελούν αναπτυξιακό πόλο της Π-ΑΜΘ δεν απαντάται με σαφήνεια στη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.** Η αναφορά της ενότητας «*Παρεμβάσεις και έργα*» για «*Βελτίωση της αστικής βιωσιμότητας με σημαντικές παρεμβάσεις στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Ορεστιάδα*» είναι χαρακτηριστική της αδυναμίας του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ να εξειδικεύσει τις αναπτυξιακές κατευθύνσεις που προτείνει.
- Η εκτίμηση ότι η πόλη των **Σαπών** μπορεί να λειτουργήσει «...*ως τόπος μόνιμης κατοικίας αντί των πόλεων της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης*» κρίνεται λανθασμένη. **Η πρόταση για εκπόνηση Σχεδίου Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) στο Δήμο Σαπών και μάλιστα ως άμεση προτεραιότητα είναι απολύτως λανθασμένη και προτείνεται να αφαιρεθεί.**
- Το **Κάτω Νευροκόπι** χαρακτηρίζεται επίσης ως **αστικό κέντρο** ενώ στην ανάλυση του οικιστικού δικτύου περιλαμβάνεται στους οικισμούς 6<sup>ου</sup> ενισχυμένου επιπέδου και σε άλλα σημεία αναφέρεται ως **Τοπικό Αναπτυξιακό Κέντρο** και στο Χάρτη Π.1: «*Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης*» σημειώνεται ως **Πόλος με Ειδικό Εθνικό - Περιφερειακό Ρόλο**. Η εκπόνηση ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ για

το Δήμο Κάτω Νευροκοπίου θα έπρεπε να αποτελεί 1<sup>η</sup> και όχι 2<sup>η</sup> όπως προτείνεται προτεραιότητα, δεδομένου και του ιδιαίτερου ρόλου που καλείται να διαδραματίσει στην ευρύτερη περιοχή (Πόλος με Ειδικό Εθνικό - Περιφερειακό Ρόλο, αστικό κέντρο, οικισμός 6<sup>ου</sup> ενισχυμένου επιπέδου, Τοπικό Αναπτυξιακό Κέντρο).

- Ο **Λιμένας της Θάσου** στο Χάρτη Π.1: «Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης» χαρακτηρίζεται μαζί με την Ορεσιτιάδα ως «Λοιποί Εθνικοί Πόλοι», χαρακτηρισμός ο οποίος δεν υποστηρίζεται σε κανένα σημείο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ ενώ βρίσκεται και σε αναντιστοιχία με τα αναφερόμενα του Πίνακα 7: «Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ» όπου ο Λιμένας της Θάσου κατατάσσεται στους οικισμούς 6<sup>ου</sup> ενισχυμένου επιπέδου και η Ορεσιτιάδα με το Διδυμότειχο στους οικισμούς 5<sup>ου</sup> επιπέδου.

Το σύνολο του Κεφαλαίου Β.1.1.δ.4 «Κατάρτιση και έγκριση Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ)» θα πρέπει να επανασυνταχθεί καθώς περιλαμβάνει αντιφατικές και λανθασμένες εκτιμήσεις. Ειδικότερα, ενώ αρχικά θέτει ως κατεύθυνση «...την εκπόνηση ΣΟΑΠ σε πόλεις ή τμήματα αυτών καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που εμφανίζουν σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής», στη συνέχεια διευρύνει την περιοχή παρέμβασης στο σύνολο των αστικών κέντρων αναφέροντας σημαντικούς αναπτυξιακούς πόρους των αστικών κέντρων προς αξιοποίηση (π.χ. δημόσια κτήρια και χώρους, καπναποθήκες Ξάνθης, το αστικό παραλιακό μέτωπο της Καβάλας). Αρχικά στην ενότητα τίθεται ως προτεραιότητα η εκπόνηση ΣΟΑΠ στην Κομοτηνή, στην Ξάνθη και στις Σάπες, ακολούθως αναφέρει και την πόλη του Διδυμοτείχου και στη συνέχεια αναφέρει ότι «Η εκπόνηση Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) στην ΠΑΜΘ αναφέρεται αποκλειστικά στις μεγάλες πόλεις της Περιφέρειας». Ακολούθως προτείνει την εξέταση της εφαρμογής του εργαλείου ΣΟΑΠ και στην πόλη της Δράμας, της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας και καταλήγει ότι «Συνεπώς διατηρείται η στόχευση του ισχύοντος ΠΠΧΣΑΑ για τα αστικά κέντρα Κομοτηνής, Σάπες, Ξάνθη, με την επιπλέον προσθήκη του Διδυμοτείχου.». Δεν γίνεται καμία αναφορά στην πόλη της Ορεσιτιάδας ενώ για το Διδυμότειχο δεν γίνεται καμία ανάλυση, όπως γίνεται για τις άλλες πέντε πόλεις (Δράμα, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη και Σάπες). Ο προϋπολογισμός της Δράσης 1.3.2 «Εκπόνηση και εφαρμογή Σχεδίων Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Ανάπτυξης σε αστικά τμήματα των πόλεων: Δράμα, Καβάλα, Κομοτηνή, Ξάνθη, Σάπες, Αλεξανδρούπολη» στο Πρόγραμμα Δράσης αναφέρεται ίσως με **5 εκατ. €** και κρίνεται ιδιαίτερα χαμηλός (θα μπορούσε να αφορά σε παρεμβάσεις σε μια πόλη) ενώ σε άλλο σημείο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ για τα **Σχέδια ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ)**, αναφέρεται η αναγκαιότητα εκπόνησης σε τμήματα των τριών πόλεων (Ξάνθης, Κομοτηνής

και Σαπών) καθώς και στο Διδυμότειχο με κόστος μελετών 1,2 εκατ. € και κόστος υλοποίησης 150 εκατ. €.

**Συμπερασματικά αναφέρεται ότι δεν είναι κατανοητή ούτε η στόχευση αλλά ούτε τα κριτήρια επιλογής των περιοχών - οικισμών εφαρμογής ΣΟΑΠ.**

Επίσης, αναφέρεται μόνο επιγραμματικά στη μελέτη και δεν περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα Δράσης **«Η εκπόνηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις πέντε έδρες των Περιφερειακών Ενοτήτων»** με προϋπολογισμό εφαρμογής 100 εκατ. €. Απαιτείται εξειδίκευση των σχεδίων αυτών ειδικά σε ότι αφορά στις περιοχές παρέμβασης και στο θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης.

Η αναφορά *«Της ενίσχυσης, βελτίωσης και ισχυροποίησης των αστικών κέντρων σε όλα τα επίπεδα»* δεν είναι κατανοητή καθώς **σε κανένα σημείο της μελέτης δεν ορίζονται ξεκάθαρα ποια είναι τα αστικά κέντρα της Π-ΑΜΘ**. Επιπρόσθετα, η αναφορά στην Ενότητα Β.1.1.ε.4 *«Απαιτούμενες παρεμβάσεις»* σελ. 266 για *«κοινωνικό εξοπλισμό κέντρων 6<sup>ου</sup> επιπέδου, διοικητικό εξοπλισμό κέντρων 6<sup>ου</sup> επιπέδου, αστικά λύματα και δίκτυα ύδρευσης»*, κάτω από τον τίτλο *«Για την ενίσχυση, βελτίωση και ισχυροποίησης των αστικών κέντρων σε όλα τα επίπεδα»* καθιστά ακόμη δυσκολότερη την κατανόηση των κατευθύνσεων του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ για την ιεράρχηση και οργάνωση του οικιστικού δικτύου της Π-ΑΜΘ

Αναφορές όπως *«μεγάλα αστικά κέντρα»* θα πρέπει να αποφεύγονται καθώς δεν ορίζονται με τον τρόπο αυτό στο αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ. Κρίνεται σκόπιμο να διατηρείται ομοιόμορφα η αναφορά στη διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου (Πίνακας 7). Ακόμη και για την περίπτωση που απαιτηθεί να γίνει ομαδοποιημένη αναφορά, αυτή να γίνεται στη βάση της ιεραρχημένης αποτύπωσης του οικιστικού δικτύου *π.χ. ως μεγάλα αστικά κέντρα θεωρούνται οι οικισμοί 2<sup>ου</sup> έως και 4<sup>ου</sup> επιπέδου και μικρά αστικά κέντρα οι οικισμοί 6<sup>ου</sup> και 7<sup>ου</sup> επιπέδου*.

**Στην ανάλυση των Επιμέρους Αναπτυξιακών Ενοτήτων (Αν.Ε.) απαιτείται να προστεθούν οι ιεραρχημένες αναπτυξιακές ανάγκες. Δεν αρκεί η αναφορά μόνο της υφιστάμενης κατάστασης. Η παρατήρηση αυτή αφορά στο σύνολο των Αν.Ε. που αναλύονται.**

Απουσιάζουν πλήρως προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα για τις Αναπτυξιακές Ενότητες:

- Αν.Ε. 7 Δήμος Παγγαίου,
- Αν.Ε. 10 Δήμος Μύκης,
- Αν.Ε. 13 Δήμος Ιάσμου,
- Αν.Ε. 18 Δήμος Σουφλίου,



- Αν.Ε. 19 Βόρειος Έβρος (η αναφορά για παρεμβάσεις και έργα «Βελτίωσης της αστικής βιωσιμότητας με σημαντικές παρεμβάσεις στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Ορεσιτιάδα» δεν λαμβάνεται υπόψη καθώς χαρακτηρίζεται από απόλυτη αοριστία).
- Αν.Ε. 20 Δήμος Σαμοθράκης (καθώς περιλαμβάνει μόνο παρεμβάσεις προσπελασιμότητας ενώ οι ανάγκες του νησιού είναι και σε άλλους τομείς)

**Αν και δίνεται μια ορθή ιεράρχηση και τίθενται προτεραιότητες για την εκπόνηση ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ που πρέπει να ληφθούν υπόψη στο Επιχειρησιακό Σχεδιασμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος ΑΜΘ 2014 – 2020 εκτιμάται ότι η εκπόνηση ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ θα πρέπει να αποτελεί Δράση 1<sup>ης</sup> προτεραιότητας σε περισσότερους Δήμους. Τονίζεται επίσης ότι η ολοκλήρωση / έγκριση των ανωτέρω μελετών βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας και πρακτικής αποτελεί εξαιρετικά χρονοβόρα διαδικασία με συνέπεια εάν καταταχτεί στις δράσεις της προτεραιότητας δεν θα έχει κανένα αποτέλεσμα για το ΠΠΧΣΑΑ**

Απαιτείται αποσαφήνιση των αστικών κέντρων που προτείνεται να εφαρμοστούν και να υποστηριχθούν μέσω του εργαλείου της ΒΑΑ καθώς από το σύνολο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ δεν προκύπτει σαφής κατεύθυνση, παρά μόνο αναφορά πληθώρας «εργαλείων» (μελέτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας, σχέδια ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης, κλ.π) τα οποία στην πλειοψηφία τους παραμένουν ανεφάρμοστα.

**Οι αναντιστοιχίες στο σύνολο των οικισμών είναι πράγματι πάρα πολλές και δημιουργούν προβλήματα σε σχέση και με επιλογές για την εφαρμογή Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του νέου ΕΠ ΠΑΜΘ 2014 – 2020.**

- A.10 Κρίνεται σκόπιμο στην παρούσα φάση της διαβούλευσης να αναφερθεί η συνολική θέση του ΤΕΕ Θράκης αναφορικά με την λειτουργία των αστικών πόλων ως στοιχείων που συμμετέχουν στον Χωροταξικό Σχεδιασμό, τις μεταξύ τους σχέσεις και την αποτελεσματική διάταξη δραστηριοτήτων ώστε το ΠΠΧΣΑΑ να αποτελεί όργανο ανάπτυξης της ΠΑΜΘρ. Τονίζεται η αναγκαιότητα ύπαρξης ενός συνολικού και συνεπούς σχεδίου για την οργάνωση του αστικού δικτύου ώστε να αποφευχθεί η επικράτηση τοπικών πιέσεων και πολιτικών με στενές χωρικές στοχεύσεις. Το ΤΕΕ Θράκης θεωρεί ορθή την αναφορά στην αναγκαιότητα ισχυροποίησης του διπόλου Κομοτηνής - Αλεξανδρούπολης ως κύριου πόλου για την ΠΑΜΘρ και αναγνωρίζει την πρόταση δικτυώσεως των επιμέρους αστικών πόλων ανά δύο τονίζοντας την ανάδειξη κοινών δράσεων (συλλειτουργία) και συμπληρωματικότητας. Θεωρεί ότι η πρόταση της Ο.Μ. αποτελεί μία ενδιάμεση, συναινετική προσέγγιση έναντι ισχυρών πιέσεων για την ανάδειξη ανταγωνιστικών πόλων προς το Εθνικό δίπολο Κομοτηνής – Αλεξανδρούπολης.

Παρ' όλα αυτά το ΤΕΕ Θράκης θεωρεί σκόπιμη την διατύπωση της επεξεργασμένης θέσης του όσον αφορά στην οργάνωση των αστικών κέντρων με γνώμονα κυρίως την απόκτηση της κατάλληλης επιχειρηματολογίας για την υποστήριξη ενός σχεδίου Περιφερειακής Οργάνωσης με το όραμα της Περιφέρειας και την απεμπλοκή από τοπικές αγκυλώσεις. Συγκεκριμένα αναφέρονται τα εξής:

- Στο ισχύον Γενικό Πλαίσιο (άρθρο 5 παρ. Β4) η Ξάνθη εμφανίζεται ως δυναμικό αστικό κέντρο και περιλαμβάνεται στους «λοιπούς εθνικούς πόλους», δυνάμενη έτσι να αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με γειτονικά αστικά κέντρα.

Επιπλέον, στο άρθρο 5 παρ. Β2 του εν λόγω Πλαισίου, το δίπολο Κομοτηνής – Αλεξανδρούπολης χαρακτηρίζεται ως «πρωτεύων εθνικός πόλος» με σκοπό την ενίσχυση και ανάδειξή του στο σύνολο του εθνικού χώρου και την προβολή του στο βαλκανικό, ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον. Στους πρωτεύοντες εθνικούς πόλους περιλαμβάνονται σημαντικά αστικά κέντρα που είτε είναι σημερινές έδρες Περιφερειών (όπως είναι η Κομοτηνή), είτε συνδέονται λειτουργικά με αυτές ενισχύοντας την αναπτυξιακή τους πορεία (η Αλεξανδρούπολη προτάθηκε να συμπληρώσει και να ενισχύσει το ρόλο της Κομοτηνής). Είναι φανερό ότι η έννοια του Εθνικού Πόλου έχει πρωτεύουσα σημασία στην χωροταξική διάρθρωση της χώρας.

- Το ισχύον Περιφερειακό Πλαίσιο Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης στην ενότητα «Χωροταξική οργάνωση» (άρθρο 3 παρ. 3.3.) διαρθρώνει το οικιστικό δίκτυο της περιοχής ως εξής:
  - Τοποθετεί ως κορμό του δικτύου τις πρωτεύουσες των 5 νομών και την πόλη της Ορεστιάδας ως δεύτερο αστικό κέντρο του Νομού Έβρου.
  - Οργανώνει τα 6 αυτά αστικά κέντρα δίνοντας τα διαφορετικούς και συμπληρωματικούς ρόλους.

Η οργάνωση αυτή σχηματίζεται με τη δημιουργία διπόλου ανάπτυξης των αστικών κέντρων Κομοτηνής και Αλεξανδρούπολης. **Κύριο χαρακτηριστικό του διπόλου είναι ο συμπληρωματικός ρόλος των δύο πόλεων που δημιουργεί έναν ισχυρό και ανταγωνιστικό πόλο τόσο στο ανατολικό άκρο της περιφέρειας όσο και στο ΒΑ άκρο της χώρας.**

- ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΕΕ ΘΡΑΚΗΣ
  - Σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος Β (Πόλοι ανάπτυξης της ηπειρωτικής χώρας, της Κρήτης και των πλησίον αυτών νησιών) του ΓΠΧΣΑΑ, οι πόλοι ανάπτυξης της χώρας κατατάσσονται σε τέσσερις ιεραρχημένες κατηγορίες αστικών κέντρων. Στους πρωτεύοντες εθνικούς πόλους εντάσσεται το δίπολο Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη που αναβαθμίζεται στο σημαντικότερο αναπτυξιακό κέντρο όχι

μόνο της Θράκης αλλά ολόκληρης της Περιφέρειας. Πρέπει να τονισθεί ότι ο επόμενος ισχυρός πόλος είναι η μητροπολιτική Θεσσαλονίκη απέχουσα περί τα 270km.

- Πρόταση του ΤΕΕ Θράκης αποτελεί η περαιτέρω ενίσχυση του προτεινόμενου δίπολου ανάπτυξης «Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη» με την αναβάθμιση του σε τρίπολο Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη – Ξάνθη. Η πρόταση αυτή είναι εφικτή καθώς η συνύπαρξη μιας σειράς παραγόντων οδηγούν προς την κατεύθυνση αυτή. Οι πόλεις της Ξάνθης, Κομοτηνής και Αλεξανδρούπολης αποτελούν τις πρωτεύουσες των νομών του γεωγραφικού διαμερίσματος της Θράκης. Τοποθετούνται σ' έναν ενιαίο γεωγραφικό χώρο στο βόρειο – ανατολικότερο άκρο της χώρας και εντάσσονται στο ευρύτερο γεωπολιτικό σύστημα Μαύρης θάλασσας – Βαλκανίων – Ανατολικής Μεσογείου και στο σημείο Ένωσης των δύο ηπείρων Ευρώπης και Ασίας, καθώς και στο σημείο τομής των δύο Αξόνων Βορρά - Νότου και Ανατολής – Δύσης. Η γεωστρατηγική τους θέση αποτελεί πλέον ένα συγκριτικό πλεονέκτημα και σε συνδυασμό με την παρουσία αξιόλογων φυσικών και πολιτιστικών πόρων, και την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού και των κάθετων αξόνων σύνδεσης με τα Βαλκάνια, όπως και η υλοποίηση των προγραμματιζόμενων υποδομών, αναμένεται να συμβάλουν αποφασιστικά στην τόνωση τους και την ενίσχυση των αναπτυξιακών ευκαιριών τους. Οι πόλεις αυτές αποτελούν κρίσιμους παράγοντες στην αναπτυξιακή πορεία και της ευρύτερης περιοχής. Συνθέτουν το προϊόν μιας πολύπλοκης συλλειτουργίας γεωπολιτικών, εθνικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών παραγόντων, συμπυκνώνουν την ιστορία, τον πολιτισμό και την οικονομία της Θράκης και παρουσιάζουν σημαντικό βαθμό ομοιογένειας, όσον αφορά στα γεωγραφικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά τους.
- Το προτεινόμενο τρίπολο συνίσταται από τρία αστικά κέντρα μεσαίου πληθυσμιακού μεγέθους, με κοινά χαρακτηριστικά (γεωγραφικά, κοινωνικά, οικονομικά) και ιδιαιτερότητες. Βρίσκονται σε νευραλγική θέση επί του γραμμικού άξονα των αστικών κέντρων της Αν. Μακεδονίας και Θράκης και αποτελούν κόμβους των στρατηγικών λειτουργικών αξόνων -διευρωπαϊκών δικτύων- της Εγνατίας και των καθέτων αρτηριών προς τη Βαλκανική ενδοχώρα. Η μεταξύ τους χρονοαπόσταση είναι μικρή και η οδική σύνδεση ικανοποιητική. Ως αδυναμία μπορεί να θεωρηθεί η έλλειψη άμεσης γειννίας της Ξάνθης με την Αλεξανδρούπολη (υπό την έννοια της μεγαλύτερης χιλιομετρικής απόστασης) που οδηγεί στην ανάπτυξη πιο έντονων δικτυώσεων μεταξύ Κομοτηνής – Ξάνθης και Κομοτηνής – Αλεξανδρούπολης. Οι επιμέρους αυτές δικτυώσεις που δημιουργούν επιμέρους χωρικές ενότητες μπορούν να ενταχθούν σε μια ευρύτερη γεωγραφική ενότητα που θα

περιλαμβάνει και τις τρεις πόλεις, δεδομένης της εύκολης και γρήγορης πρόσβασης τους μέσω των υφισταμένων μεταφορικών υποδομών, με την ενίσχυση των δικτυώσεων και προς τις τρεις κατευθύνσεις.

- Το προτεινόμενο τρίπολο αποκτά μια πιο ισχυρή πληθυσμιακή βάση, που αναιρεί το μειονέκτημα του μικρού πληθυσμιακού μεγέθους κάθε πόλης χωριστά και το αναβαθμίζει στην αστική ιεραρχία θέτοντας τη βάση για μια πιο ανταγωνιστική οικονομία όχι μόνο σε εθνικό αλλά και βαλκανικό επίπεδο.
- Βέβαια, η προσπελασιμότητα, η χωρική εγγύτητα, το ικανοποιητικό πληθυσμιακό μέγεθος, το ευρύτερο γεωγραφικό και πολιτικό πλαίσιο, η γεωστρατηγική τους θέση και η ικανοποιητική ένταξη τους σε διαπεριφερειακό και διασυνοριακό επίπεδο μπορεί ν' αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που συμβάλουν θετικά στη δημιουργία των προϋποθέσεων για την ένταξη των τριών πόλεων σε μια αστική λειτουργική περιοχή αλλά δεν αποτελούν τις μόνες για την ανάπτυξη δικτυώσεων από την άποψη των συνεργασιών και της συμπληρωματικότητας.
- Οι πόλεις μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά :
  - Στον τομέα της εκπαίδευσης – Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης με τη λειτουργία σχολών και δομών έρευνας και τεχνολογίας και στις τρεις πόλεις.
  - Στον τομέα του μαζικού κι εναλλακτικού τουρισμού.
  - Στον τομέα των φυσικών πόρων – οικολογικά σημαντικές περιοχές (περιοχές Natura, περιοχές που είναι ενταγμένες στη συνθήκη Ramsar, δασικά συμπλέγματα, κ.α.), ορεινός όγκος Ροδόπης, παράκτια ζώνη των τριών νομών, πλούσιο υπέδαφος, πλούσιο υπόγειο κι επίγειο υδατικό δυναμικό.
  - Στον τομέα των πολιτιστικών πόρων – πληθώρα πολιτιστικών μνημείων και αρχαιολογικών χώρων, πολυπολιτισμικός χαρακτήρας των πόλεων με τη συνύπαρξη διαφορετικών εθνοτήτων.
- Συνοψίζοντας τα παραπάνω, η ύπαρξη υποδομών υψηλού επιπέδου στον τομέα των μεταφορών (το εμπορευματικό κι επιβατικό λιμάνι και το αεροδρόμιο Δημόκριτος στην Αλεξανδρούπολη που εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή του τρίπολου) της σιδηροδρομικής σύνδεσης που μπορεί να υποστηρίξει λειτουργία προαστιακού δικτύου, της εκπαίδευσης (διασπορά σχολών του ΔΠΘ και στις τρεις πόλεις), των υπηρεσιών (όπως διοικητικές υπηρεσίες Περιφερειακού επιπέδου σε Κομοτηνή, ψυχαγωγίας και πολιτισμού σε Ξάνθη – λ.χ. Καρναβάλι, Παλιά Πόλη –, αναψυχής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης σε Αλεξ/πολη – αρχαιολογικός χώρος Μαρώνειας, οργανωμένες πλαζ, πανεπιστημιακό νοσοκομείο) κ.λπ., σε συνδυασμό με την μείωση των χρονοαποστάσεων που συνδέουν τα τρία αστικά κέντρα – χάριν της ολοκλήρωσης της Εγνατίας –, ο προγραμματισμός νέων έργων που θα συμβάλλουν περαιτέρω στην ολοκλήρωση του συγκοινωνιακού

δικτύου του τρίπολου, μαζί με την ενδοχώρα του, όπως λ.χ. η δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου Αλεξ/πολη (λιμάνι – αεροδρόμιο) – Κομοτηνή – Ξάνθη, η παρουσία ισχυρής γεωργικής ενδοχώρας (κυρίως ο κοινός αγροτικός χώρος Κομοτηνής – Ξάνθης) και το ισχυρό οικιστικό δίκτυο (κωμοπόλεων και χωριών) που εδραιώνει τη χωρική συνέχεια της περιοχής του τρίπολου, μπορούν να ενισχύσουν περαιτέρω τη δικτύωση και την αλληλοσυμπληρωματικότητα των αστικών κέντρων, να συμβάλουν στην ανάπτυξη εξειδικεύσεων σε διαφορετικούς τομείς της οικονομίας, καθιστώντας τες τελικά ένα λειτουργικό αστικό τρίπολο (έστω γραμμικής μορφής). Άλλωστε αντίστοιχη επιλογή έγινε και στην Κρήτη με την θεσμοθέτηση του διπόλου Ηράκλειο-Χανιά όπου εμπεριέχεται και το Ρέθυμνο. Στο πλαίσιο της παραπάνω ανάλυσης προτείνονται οι κάτωθι στοχεύσεις στην περιγραφή της αναπτυξιακής διάστασης του τριπόλου **Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη - Ξάνθη**:

- ❖ Ανάδειξη της Αλεξανδρούπολης σε διεθνή ενεργειακό κόμβο, κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και Κέντρο Logistics καθώς και πύλη στο θαλάσσιο διάδρομο Μεσογείου – Ευξείνου Πόντου – των Βαλκανίων και των Παρευξείνιων χωρών.
- ❖ Ενίσχυση του ρόλου της Κομοτηνής ως διοικητικό κέντρο και ανάδειξη της σε πόλο καινοτομίας και τεχνολογίας.
- ❖ Ενίσχυση του ρόλου της Ξάνθης στον τομέα του πολιτισμού και των εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- ❖ Ενίσχυση της θέσης του τρίπολου στα διεθνή δίκτυα χερσαίων μεταφορών (σύνδεση με τις θαλάσσιες πύλες της Βουλγαρίας, το διαγώνιο άξονα «Κεντρική Ευρώπη – Βελιγράδι - Σόφια – Κωνσταντινούπολη» κ.λπ.).
- ❖ Ενίσχυση της σύνδεσης με το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης.
- ❖ Ενίσχυση στους τομείς της εκπαίδευσης, της έρευνας – καινοτομίας - τεχνολογίας και της υγείας.
- ❖ Ενίσχυση στον τομέα του πολιτισμού και των εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- ❖ Ενίσχυση των σχέσεων με το νησιωτικό χώρο του Βορείου Αιγαίου, ιδιαίτερα με τις νήσους Σαμοθράκη, Λήμνο και τα υπόλοιπα νησιά της άγονης γραμμής.
- ❖ Ανάδειξη του τρίπολου σε πόλο διακρατικών συνεργασιών και διασυνοριακής δικτύωσης.

- A.11 **Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις.** Το **Τόξο Υγροβιότοπων και Αρχαιολογικών Χώρων** προτείνεται να επεκταθεί ανατολικά έως τον αρχαιολογικό χώρο της αρχαίας Ζώνης στη Μεσημβρία, όπως άλλωστε παρουσιάζεται στο Χάρτη Π.2.α «*Χωροταξική Οργάνωση Περιφέρειας*». Γενικά το **Τόξο Υγροβιότοπων και Αρχαιολογικών Χώρων** χαρακτηρίζεται από περιορισμένη έκταση και περιορισμένη ενσωμάτωση αρχαιολογικών χώρων. **Ουσιαστικά περιορίζεται γεωγραφικά στα όρια του Εθνικού Πάρκου ΑΜΘ**, αδυνατώντας να συγκεντρώσει μια κρίσιμη αναπτυξιακή μάζα που θα αποτελέσει τη βάση για το σχεδιασμό μιας **Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης κατά τα πρότυπα του νέου ΕΣΠΑ (2014 - 2014)**.
- A.12 Κρίνεται χρήσιμη η αποτύπωση σε ένα χάρτη των τεσσάρων **Εθνικών Πάρκων της Π-ΑΜΘ** και των υπόλοιπων **Ειδικών Ζωνών Διαχείρισης (ΕΖΔ) και των Ζωνών Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ)**, με αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης σε σχέση με το στάδιο εκπόνησης των Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών ΕΠΜ (π.χ. θεσμοθετημένες, σε φάση έκδοσης Προεδρικού Διατάγματος, ολοκληρωμένες, υπό εξέλιξη, σε φάση εκπόνησης, υπό ανάθεση, κ.λπ.) και των Σχεδίων Διαχείρισης (Σχεδίων Δράσης).
- A.13 Αναφέρεται λανθασμένα στην πληρότητα των κοινωνικών υποδομών που διαθέτει η Κομοτηνή χωρίς να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες που επικρατούν στο υφιστάμενο Νοσοκομείο Κομοτηνής και στη διαπιστωμένη ανάγκη αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του. Σχετική παρέμβαση βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών στην Κομοτηνή, σε όποια κατεύθυνση τελικά επιλεγεί (εκσυγχρονισμός / βελτίωσης του υφιστάμενου, δημιουργία μεγάλου κέντρου υγείας αστικού τύπου, κ.λπ.), θα έπρεπε να υπάρχει και στο Πρόγραμμα Δράσης δίνοντας έτσι τα αναγκαία επιχειρήματα στην Π-ΑΜΘ στο πλαίσιο αναζήτησης λύσης και διεκδίκησης πόρων.
- A.14 Οι κατευθύνσεις που δίνονται για τη «**γεωργία**» και την «**κτηνοτροφία**», ως παραγωγικοί τομείς βρίσκονται γενικά προς τη σωστή κατεύθυνση αλλά απαιτείται να ληφθούν υπόψη οι ακόλουθες επισημάνσεις:
- Η ενότητα «**Οι εξελίξεις της ΚΑΠ**» θα πρέπει να εμπλουτιστεί καθώς αναφέρεται αποσπασματικά σε κάποια συμπεράσματα - διαπιστώσεις - προτάσεις ενώ η ανάλυση των «**σχεδίων διαχείρισης της κτηνοτροφίας**» είναι επιφανειακή και αποσπασματική. Συμπληρωματικά αναφέρεται ότι στο Πρόγραμμα Δράσης περιλαμβάνεται η Δράση 4.1.6 «**Σχέδια Διαχείρισης της Κτηνοτροφίας και μελέτες βοσκοϊκανότητας στις ορεινές περιοχές**» με π/υ 200.000 €. Απαιτείται πρόσθετη ανάλυση και ρεαλιστική εκτίμηση του προϋπολογισμού των μελετών με παράλληλη εκτίμηση του κόστους εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων.

- Σημαντική χαρακτηρίζεται η έλλειψη καθορισμού **«Ζώνης Ανάπτυξης Θερμοκηπιακών Εγκαταστάσεων»** στην περιοχή της Δράμας όπου έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν σημαντικότερες θερμοκηπιακές εγκαταστάσεις ενώ η πρόταση μίας μόνο **«περιοχής Αναζήτησης Αγροκτηνοτροφικού Πάρκου (ΖΚ)»** στο Βόρειο Έβρο κρίνεται επίσης ελλιπής. Προτείνεται ο προσδιορισμός τουλάχιστον δύο (-2-) ακόμη, μία στα όρια Π.Ε. Δράμας – Ξάνθης και μια στα όρια της Π.Ε. Ροδόπης και Ξάνθης.
- Η ανάλυση του τομέα **«άρδευση»** κρίνεται ελλιπής καθώς απουσιάζει ιεραρχημένη συνοπτική αποτύπωση των αναγκών, απουσιάζουν σημαντικές παρεμβάσεις, όπως αυτές αναλυτικά περιλαμβάνονται στην από 31-12-2014 πρόταση της Π-ΑΜΘ προς το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, στο πλαίσιο σχεδιασμού της νέας προγραμματικής περιόδου 2014 – 2020<sup>6</sup>. Επιπρόσθετα δεν γίνεται κατανοητή η πρόταση ενός εξαιρετικά εκτεταμένου προγράμματος αντικατάστασης ανοικτών διωρύγων με κλειστούς αγωγούς που φαίνεται να αναλώσουν το 10% του προϋπολογισμού του ΠΠΧΣΑΑ

A.15 Οι κατευθύνσεις που δίνονται για τους τομείς της **«αλιείας - υδατοκαλλιέργειας»** και για τα **«παραγωγικά δάση»**, απαιτούν περαιτέρω ανάλυση και εξειδίκευση καθώς τα αναφερόμενα αποτελούν γενικές διαπιστώσεις. Περαιτέρω ανάλυση και εξειδίκευση απαιτούν οι κατευθύνσεις που δίνονται για τον τομέα της **«μεταποίησης»** καθώς είναι ιδιαίτερα περιοριστικές και αναφέρονται ουσιαστικά μόνο στη διασύνδεση με τον πρωτογενή τομέα.

A.16 Περιοριστική είναι επίσης και η αναφορά στο πεδίο εφαρμογής της **«καινοτομίας»** μόνο στη γεωθερμία. Εισροή για την ενίσχυση της ανάλυσης του τομέα της καινοτομίας προτείνεται να αποτελέσει η Περιφερειακή Στρατηγική «Έξυπνης Εξειδίκευσης» (RIS3)<sup>7</sup>, η οποία δεν προκύπτει να λαμβάνεται υπόψη στη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

A.17 Οι αναφορές για τον τομέα της **«ενέργειας»** βρίσκονται προς τη σωστή κατεύθυνση, απουσιάζει όμως η ανάλυση σε παραγωγή ενέργειας από υδατικό δυναμικό (υδροηλεκτρική ενέργεια). Οι κατευθύνσεις για την **«εγκατάσταση φωτοβολταϊκών»** σε οργανωμένους υποδοχείς και απαγόρευσης εγκατάστασης εντός γεωργικής γης ανεξαρτήτως κατηγορίας παραγωγικότητας, χαρακτηρίζονται ορθές.

Η ανάλυση για το **«φυσικό αέριο»** χαρακτηρίζεται από ορθότητα και σαφήνεια. Εντοπίζονται ορθά οι απαιτούμενες ενέργειες, τις οποίες η Π-ΑΜΘ έχει ήδη δρομολογήσει.

<sup>6</sup> [http://www.evdamth.gr/lib/articles/newsite/ArticleID\\_614/prot\\_PAMTH\\_PAA\\_2014-20.pdf](http://www.evdamth.gr/lib/articles/newsite/ArticleID_614/prot_PAMTH_PAA_2014-20.pdf)  
<sup>7</sup> <http://www.evdamth.gr/component/content/article.html?id=637>

Σε ότι αφορά στην ανάλυση της **«γεωθερμίας»** εκτιμάται ότι αναλύονται σωστά οι προτεινόμενες χρήσεις αν και δίνεται μεγαλύτερη έκταση της πραγματικής δυναμικής που αναπτύσσεται για την υπόψη ΑΠΕ.

- A.18 Στην **«ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου»** κρίνεται σκόπιμο να γίνει ειδική αναφορά στο ρόλο και στην ανάγκη αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου και ειδικά στο θέμα της ηλεκτροκίνησης του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου.
- A.19 Οι αναφορές για τον τομέα του **«τουρισμού»** χαρακτηρίζονται από σαφήνεια και συνοχή. Η κατεύθυνση για *«...εκσυγχρονισμό και δημιουργία νέων διαβαθμισμένων ξενοδοχειακών υποδομών υψηλών προδιαγραφών (τάξης μεγαλύτερης των 4 αστέρων)»* θεωρείται ότι **δεν βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση**. Απαιτείται η ανάπτυξη καταλυμάτων διαβαθμισμένων προδιαγραφών προσαρμοσμένα στην περιοχή παρέμβασης και στην ομάδα στόχου, όπως σωστά αναφέρεται στη σελ. 94 του Τεύχους 1.
- A.20 Η ανάλυση για τα **«δίκτυα και υποδομές τηλεπικοινωνιών»** κρίνεται ελλιπέστατη και απαιτείται να εμπλουτιστεί στη βάση της εξειδίκευσης και ιεράρχησης των κατευθύνσεων καθώς περιλαμβάνει πολύ γενικές αναφορές. Δεν αναγνωρίζονται βασικά προβλήματα και ελλείψεις τηλεπικοινωνιών στον ορεινό όγκο της Π-ΑΜΘ καθώς και οι *«λευκές περιοχές»* του Χάρτη Ευρυζωνικότητας. **Επισημαίνεται επίσης η πλήρης απουσία από το Πρόγραμμα Δράσης παρεμβάσεων στο τομέα των Δικτύων και Υποδομών Τηλεπικοινωνιών αλλά και των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ).**
- A.21 Η ανάλυση του τομέα **«Διαχείριση Υδάτων»** θα πρέπει να αποτυπώνει ξεκάθαρα τις προτεραιότητες των Σχεδίων Δράσης των Διαχειριστικών Σχεδίων των υδατικών διαμερισμάτων 11 & 12, όπως έχουν αποτυπωθεί στα δύο σχετικά ΦΕΚ. Επίσης, η αναφορά *«Όσον αφορά τέλος, στην ανάπτυξης μικρών υδροηλεκτρικών έργων... με τις κατευθύνσεις των Σχεδίων Διαχείρισης ΥΔ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης»*, είναι **αόριστη** καθώς τα Διαχειριστικά Σχέδια έχουν εκπονηθεί και εγκριθεί, οπότε θα μπορούσαν να αξιολογηθούν και να προταθούν ιεραρχημένα οι σχετικές κατευθύνσεις.

Επίσης η ανάλυση για την **«Αντιπλημμυρική προστασία»** περιλαμβάνει γενικές αναφορές όπως για παράδειγμα *«Έτσι, το κρίσιμο έργο αντιπλημμυρικής προστασίας είναι η προστασία από τις πλημμύρες του ποταμού Έβρου...»*.

Γενικές αναφορές όπως *«...σε πολλά σημεία εντοπίζονται φαινόμενα διάβρωσης των ακτών»* διαπιστώνονται και στην ανάλυση της **«διάβρωσης»** και κρίνεται σκόπιμο να αποφεύγονται, ειδικά όταν στη συνέχεια του κειμένου αναφέρονται συγκεκριμένες περιοχές με σημαντικά προβλήματα. **Η αναφορά των περιοχών που απαιτούνται πα-**



ρεμβάσεις για προστασία από διάβρωση κρίνονται ορθές και σωστά ιεραρχημένες.

- A.22 Η ανάλυση για τα **«δίκτυα ύδρευσης»** κρίνεται ελλιπέστατη και απαιτείται να εμπλουτιστεί στη βάση της εξειδίκευσης και ιεράρχησης των κατευθύνσεων καθώς περιλαμβάνει πολύ γενικές αναφορές και χωρίς καμία αναφορά στις προτεραιότητες - κατευθύνσεις των Διαχειριστικών Σχεδίων. **Ο προϋπολογισμός της Δράσης (5.2.2) «Βελτίωση δικτύων ύδρευσης οικισμών» 10 εκατ. € κρίνεται ανεπαρκέστατος και δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες της Π-ΑΜΘ.**
- A.23 Η ανάλυση για τα **«δίκτυα διαχείρισης και διάθεσης στερεών αποβλήτων και αστικών λυμάτων»** δεν λαμβάνει υπόψη της τόσο το αναθεωρημένο Εθνικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΕΣΔΑ) όσο και τον επικαιροποιημένο ΠΕΣΔΑ, τουλάχιστον ως προς τις βασικές κατευθύνσεις αναθεώρησης. Η ανάλυση θα πρέπει να εμπλουτιστεί στη βάση της εξειδίκευσης και ιεράρχησης των κατευθύνσεων. **Ο προϋπολογισμός της Δράσης (5.2.3) «Ολοκλήρωση του Περιφερειακού Σχεδιασμού Διαχείρισης Αποβλήτων» 98 εκατ. € θα πρέπει να διευκρινιστεί αν περιλαμβάνει και την κατασκευή των 2 Μονάδων Επεξεργασία Απορριμμάτων, όπως τουλάχιστον περιλαμβάνονται στον υφιστάμενο ΠΕΣΔΑ.**
- A.24 Η ανάλυση για τα **«αστικά λύματα»** θα πρέπει να γίνει στη βάση της ανάλυσης του ισοδύναμου πληθυσμού των 2.000 και της παρουσίασης εκείνων των οικισμών που καλύπτονται από υποδομές συλλογής και επεξεργασίας (εντοπισμός αναγκών και επισημάνση ποιες από αυτές έχουν καλυφθεί και ποιες απαιτείται να καλυφθούν στη βάση της οδηγίας 91/271). Επίσης, δεν είναι κατανοητή η αποσπασματική αναφορά σε ορισμένα έργα του ΠΕΠ και του ΕΠΠΕΡΑΑ. **Ο προϋπολογισμός της Δράσης (5.2.1) «Ολοκλήρωση υποδομών αποχέτευσης και διαχείριση αστικών λυμάτων» 20 εκατ. € κρίνεται ανεπαρκέστατος και δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες της Π-ΑΜΘ. Ο προϋπολογισμός των αναγκών σε έργα «αστικών λυμάτων» όπως έχουν καταγραφεί σε σχετικό μνημόνιο συνεργασίας της Π-ΑΜΘ με το ΕΠΠΕΡΑΑ ανέρχεται σε τουλάχιστον 75 εκατ. €.**
- A.25 Σε ότι αφορά στην **Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)** η βασική παρατήρηση αφορά στο προτεινόμενο σύστημα παρακολούθησης του σχεδίου και ειδικότερα στους προτεινόμενους σχετικούς δείκτες οι οποίοι παραμένουν χωρίς τιμή βάσης και τιμή στόχου και αξιόπιστο φορέα μέτρησης. Βασικός λόγος αστοχίας του συνόλου των ΣΜΠΕ, αποτελεί η αοριστία και ασάφεια του συστήματος παρακολούθησης. Θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο αν η Ομάδα Μελέτης προσπαθούσε να ποσοτικοποιήσει το προτεινόμενο σύστημα δεικτών και να εκτιμήσει με ποσοτικά στοιχεία τις αναμενόμενες επιπτώσεις παρέχοντας ένα συγκεκριμένο πλαίσιο παρακολούθησης

και όχι μία λίστα δεικτών, για πολλούς από τους οποίους δεν υπάρχει καμία δυνατότητα μέτρησης και παρακολούθησης, ειδικά σε περιφερειακό επίπεδο.

Επίσης, θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο και περιβαλλοντικά φιλικό, στη ΣΜΠΕ, να μην επαναλαμβάνεται το σύνολο των πληροφοριών των Τευχών 1 και 2, διαμορφώνοντας έτσι το μέγεθος στη ΣΜΠΕ σε 357 σελίδες εκ των οποίων οι 300 και πλέον έχουν κατ' επανάληψη αναφερθεί τόσο στο Τεύχος 1 και στο Τεύχος 2.

## ΕΝΟΤΗΤΑ Β

### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΡΟΗ ΤΟΥ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

#### Τεύχος 1: «Β.1.1 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ – ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ»

- B.1 σελ. 2. Η αναφορά στα «...*διάφορα υπουργεία...*» να συγκεκριμενοποιηθεί με την αναφορά, σε διακριτό Παράρτημα, των υπουργείων στα οποία διαβιβάσθηκαν τα πορίσματα της Α΄ φάσης, ήταν σκόπιμο να επισημανθεί ποια υπουργία ανταποκρίθηκαν με αποστολή παρατηρήσεων.
- B.2 σελ. 2. Στους λόγους που επισημαίνονται να προστεθεί, ο σημαντικότερος κατά την άποψή του ΤΕΕ Θράκης, που αφορά στην **πλήρη απουσία «Παρακολούθησης και αξιολόγησης της Εφαρμογής του ΠΠΧΣΑΑ»**. Η παρατήρηση είχε διατυπωθεί επανηλειμένα από την περίοδο έγκρισης του ΠΠΧΣΑΑ και είχε εντοπισθεί ως σημαντική αδυναμία του υφιστάμενου πλαισίου.
- B.3 σελ. 3. Στις βασικές αρχές των εναλλακτικών σεναρίων για τη μελλοντική ανάπτυξη της Περιφέρειας να γίνει αναφορά και στην **ανάγκη αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού**, όπως αυτή τονίζεται στο πλαίσιο του 2<sup>ου</sup> Σεναρίου και διατρέχει το σύνολο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.
- B.4 σελ. 5. Η αναφορά «*Η «νέα» αυτή αστική ανάπτυξη ...συμπληρωματικά με αυτή*» αποτελεί μια γενικόλογη ευχετική αναφορά και κρίνεται σκόπιμο να διατυπωθούν τρόποι επίτευξης.
- B.5 σελ. 5. Η αναφορά «*...και η εξέλιξη της πορείας εφαρμογής... επιλεγμένων δεικτών*» θα πρέπει να συγκεκριμενοποιηθεί με τον ορισμό των επιλεγμένων, συγκεκριμένων και μετρήσιμων δεικτών, με τιμές βάσης και τιμή στόχου καθώς και το φορέα που θα είναι υπεύθυνος για την μέτρησή τους και την παρακολούθησή τους.
- B.6 σελ. 6. Δεν είναι κατανοητή η μεγάλη σημασία που δίνεται στις **διασυνοριακές διασυνδέσεις των τομέων της οικονομίας**. Σε κάθε περίπτωση τα μάρμαρα και οι επιχειρήσεις οίνου που αναφέρονται ως παράδειγμα, δεν στηρίζονται σε διασυνοριακές αλλά σε παγκόσμιες (π.χ. για το μάρμαρο εξαγωγές στην Κίνα, σε Αραβικές χώρες, κ.λπ.) διασυνδέσεις. Υπό την έννοια αυτή δεν τεκμηριώνεται και το συμπέρασμα του τελευταίου εδαφίου της ανωτέρω παραγράφου.
- B.7 σελ. 7. Η αναφορά ότι η «*Η υλοποίησή του εξαρτάται από τη διατύπωση... συμβαδίζοντας παράλληλα με τις στρατηγικές επιλογές του νέου ΕΣΠΑ για την Περιφέρεια ΑΜΘ*» επιβεβαιώνει την ανάγκη ΕΓΚΑΙΡΗΣ διαμόρφωσης ενός συνεκτικού προγράμματος δράσης, το οποίο όμως απουσιάζει από τη φάση αυτή της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

- B.8 σελ. 7. Η αναφορά στη «...*φυσική παραγωγικότητα της Περιφέρειας...*» δεν είναι κατανοητή.
- B.9 σελ. 7. Η αναφορά σε «...*διαφαινόμενες τάσεις ως τις διεθνείς οικονομικές ροές...*» θα πρέπει σε κάποιο σημείο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ να εξειδικευτεί καθώς παραμένει πολύ γενικά διατυπωμένη χωρίς να μπορούν να εξαχθούν αξιοποιήσιμα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα δεν προκύπτει ποιες είναι οι διαφαινόμενες τάσεις και τι πρέπει να κάνει η Π-ΑΜΘ για να τις αξιοποιήσει;
- B.10 σελ. 8. Όλη η πρώτη παράγραφος πρέπει να αναδιατυπωθεί καθώς περιλαμβάνει γενικότητες που θα μπορούσαν να αφορούν οποιαδήποτε περιφέρεια της χώρας. Δεν είναι κατανοητή η αναφορά στο ίδιο επίπεδο στόχου, «...*της υποστήριξης πληττόμενων ομάδων πληθυσμού*» και «...*της διατήρησης του δυναμισμού των αστικών κέντρων*». Επίσης γενική είναι η αναφορά για την εξισορρόπηση των περιφερειακών ανισοτήτων, με τον όρο «*εξισορρόπηση*» να μην είναι δόκιμος για τον χαρακτηρισμό περιφερειακών ανισοτήτων. Επισημαίνεται επίσης η πλήρης απουσία οποιαδήποτε ανάλυσης ή αναφοράς σε «*πληττόμενες*» ομάδες στο σύνολο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ. Η Π-ΑΜΘ έχει εκπονήσει **Ειδικό Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Ένταξη των ΡΟΜΑ και πληθυσμών που διαμένουν σε ιδιαίτερα υποβαθμισμένους οικισμούς της Περιφέρειας ΑΜΘ<sup>8</sup>** αλλά και την **Περιφερειακή Στρατηγική για την Κοινωνική Ένταξη και την Καταπολέμηση της Φτώχειας<sup>9</sup>**.
- B.11 σελ. 8. Να συμπεριληφθεί το όραμα της Περιφέρειας όπως έχει διατυπωθεί στο εγκεκριμένο ΕΠ Π-ΑΜΘ 2014 - 2020, ήτοι «***η ανασυγκρότηση του παραγωγικού προτύπου της Περιφέρειας ώστε, να μετασχηματιστεί σε τουριστικό προορισμό αριστείας και σημαντικό βιομηχανικό πόλο, αξιοποιώντας το συγκριτικό της πλεονέκτημα στο αγροδιατροφικό σύμπλεγμα, το πλούσιο ενδογενές της δυναμικό, τη γεωγραφική της θέση και προωθώντας την κοινωνική συνοχή με την κινητοποίηση υφισταμένων αλλά και νέων κοινωνικών συλλογικοτήτων***»,
- B.12 σελ. 8. Οι αναφερόμενες δράσεις του πρώτου επιπέδου είναι επίσης πολύ γενικά διατυπωμένες, ασύνδετες και σε μεγάλο βαθμό μη αναγκαίες. Προκαλούν δε σύγχυση καθώς αναφέρονται στην ενίσχυση των αστικών κέντρων, συνοδευόμενης με τις αόριστες και πολλαπλά ειπωμένες αναφορές στη βιώσιμη ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή, μαζί με τη μείωση του κόστους διαβίωσης των πληττόμενων ομάδων πληθυσμού, συμπεριλαμβανομένης της ψυχολογικής υποστήριξης(!?) και της υποστήριξης των επαγγελματιών σε επίπεδο καινοτομίας και διασύνδεσης.

<sup>8</sup> <http://www.evdamth.gr/2014-02-12-17-15-39/2014-02-12-17-22-55/470-2013-01-21-10-57-08.html>

<sup>9</sup> <http://www.evdamth.gr/2014-02-12-17-15-39/2014-02-12-17-22-55/615-περιφερειακή-στρατηγική-για-την-κοινωνική-ένταξη-και-την-καταπολέμηση-της-φτώχειας.html>

- B.13 σελ. 8. Όλη η τελευταία παράγραφος αποτελείται από ασύνδετες μεταξύ τους κακογραμμένες προτάσεις που περιλαμβάνουν την ενίσχυση της ρευστότητας, τη μη δόκιμη έκφραση της *μεγιστοποίησης της απορροφητικότητας των πάσης φύσεως χρηματοδοτικών μέσων*, τη σωστή προετοιμασία της περιόδου 2014 - 2020, ο σχεδιασμός της οποίας έχει ολοκληρωθεί, την ενίσχυση των αστικών κέντρων και άλλες γενικότητες που θα μπορούσαν να αφορούν στο σύνολο των περιφερειών της χώρας.
- B.14 σελ. 9. Η αναφορά ότι *«Βασικός αναπτυξιακός στόχος για την ΠΑΜΘ είναι η συγκράτηση του πληθυσμού»* δεν είναι σωστή. Η συγκράτηση ή η αύξηση του πληθυσμού δεν μπορεί να είναι αναπτυξιακός στόχος αλλά αποτελέσματα μιας αναπτυξιακής στρατηγικής. Ειδικότερα δε για τον πληθυσμό, δεν αρκεί μόνο η αναφορά στο μέγεθος (ως αριθμός κατοίκων) καθώς άλλα χαρακτηριστικά του όπως για παράδειγμα ο δείκτης γήρανσης ή ο δείκτης εξάρτησης, αποτελούν κρισιμότερα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά του πληθυσμού.
- B.15 σελ. 9. Η θέση περί της συνάρτησης της βελτίωσης της ποιότητας ζωής με την ελκτικότητα της περιοχής, αποτελεί ορθή προσέγγιση για την εγκατάσταση και παραμονή ατόμων. Η επέκταση της θέσης όσον αφορά στις επιχειρήσεις δεν αποτελεί ορθή προσέγγιση καθώς τα κριτήρια για τις επιχειρήσεις συναρτώνται με οικονομικές αποδόσεις.
- B.16 σελ. 9. Όλη η παράγραφος, από το *«Ειδικά... έως τα αντίστοιχα χρηματοδοτικά μέσα»* είναι επίσης πολύ γενικά διατυπωμένη και χωρίς συνοχή. Επίσης δεν είναι κατανοητό γιατί αναφέρεται στις δράσεις του πρώτου επιπέδου.
- B.17 σελ. 9. Επίσης, η δεύτερη παράγραφος *«Η εισαγωγή... και αγορές...»* δεν είναι κατανοητό γιατί συμπεριλαμβάνεται στις δράσεις του πρώτου επιπέδου. Ειδικά θέματα καινοτομίας και διασύνδεσης ακαδημαϊκής - ερευνητικής κοινότητας και επιχειρηματικότητας είναι ζητήματα που αφορούν, αν όχι αποκλειστικά το δεύτερο επίπεδο δράσεων, το σύνολο των δράσεων.
- B.18 σελ. 9. Πολλές από τις αναφορές δράσεων στο δεύτερο επίπεδο απαιτούν εξειδίκευση και περαιτέρω ανάλυση καθώς είναι πολύ γενικά διατυπωμένες. Γίνεται αόριστα αναφορά σε *«δομές που αυξάνουν την προστιθέμενη αξία και τη συνέργεια μεταξύ των επιμέρους παραγωγικών τομέων»*. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι οι συγκεκριμένες αναφορές επαναλαμβάνονται από το σύνολο των επίσημων κειμένων διαμόρφωσης της αναπτυξιακής στρατηγικής της Π-ΑΜΘ χωρίς όμως να συνοδεύονται από την αναγκαία εξειδίκευση και ειδικότερα από ένα συνεκτικό και ρεαλιστικό σχέδιο δράσης, κοστολογημένο και ιεραρχημένο, απαιτείται να απαντηθούν ερωτήματα σχετικά με το ποιες είναι αυτές οι δομές, ποιες είναι οι υποδομές που αυξάνουν τις *«εμπορευματικές ροές με στοχευμένο τρόπο.»* κ.λπ.

- B.19 σελ. 10. Η αναφορά «για την αξιοποίηση των σημαντικών τοπικών ενεργειακών πόρων και υποδομών σε όλους τους τομείς» ενδεχόμενα να δημιουργήσει ζητήματα με την υλοποίηση των έργων (αγωγών) μεταφοράς φυσικού αερίου, καθώς δεν αποτελούν **τοπικό ενεργειακό πόρο**.
- B.20 σελ.11. Γενικές αναφορές όπως «Αυτό που προκύπτει ως κύριο ζητούμενο...θα επιφέρουν διαρθρωτικές αλλαγές» θα πρέπει να αποφεύγονται ή να συμπληρωθούν με αναφορά συγκεκριμένων δράσεων για την Π-ΑΜΘ οι οποίες θα περιλαμβάνοντας κοστολογημένα και ιεραρχημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.
- B.21 σελ 11. *Οι βασικές προτεραιότητες πολιτικών και στρατηγικής για τον αγροτικό τομέα στην Περιφέρεια ΑΜΘ, προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, συνοψίζονται στα εξής:*
1. *Χωροταξικός σχεδιασμός / κτηματολόγιο / χαρτογράφηση / καθορισμός ζωνών χρήσεως γης / αναδάσμοι.* Παρατήρηση: Ο χωροταξικός σχεδιασμός και το Κτηματολόγιο δεν μπορούν να θεωρηθούν προτεραιότητες του αγροτικού τομέα
  2. *Ορθολογική διαχείριση και αξιοποίηση φυσικών πόρων (υδάτων, αγροτικής γης, δασικού πλούτου, βοσκοτόπων, κλπ).* Παρατήρηση: Στις βασικές προτεραιότητες θα πρέπει να τεθεί, η ολοκλήρωση όλων των έργων ταμίευσης νερού (κατασκευή φραγμάτων, έργα διανομής νερού).
  3. *Αναδιάρθρωση και ισόρροπη ανάπτυξη των παραγωγικών κλάδων.* Παρατήρηση: Με τον όρο Αναδιάρθρωση αν θεωρείται η Αναδιάρθρωση των καλλιεργειών (Δράση 3 πρώτης προτεραιότητας προτάσεων ΤΕΕ), είναι ξεχωριστή από την ανάπτυξη των παραγωγικών κλάδων.
  4. *Ενίσχυση δράσεων συνεργασιών μεταξύ παραγωγής ή μεταποίησης, τυποποίησης και εμπορίας γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων.* (Παρατήρηση : Δράση 2 πρώτης προτεραιότητας προτάσεων ΤΕΕ)
  5. *Καινοτομία, διασύνδεση της παραγωγής με την έρευνα, διάχυση των αποτελεσμάτων, εκπαίδευση.* (Παρατήρηση : Δράση 1 πρώτης προτεραιότητας προτάσεων ΤΕΕ)

**Επισημαίνεται ότι δεν περιλαμβάνονται οι δράσεις, όπως είχαν προταθεί από το ΤΕΕ Θράκης, στην α' φάση διαβούλευσης:**

Δράση 4. Δημιουργία – Υποστήριξη Ομάδων Παραγωγών.

Δράση 5. Παραγωγή ποιοτικών αγροτικών προϊόντων.

Δράση 6. Προώθηση τοπικών αγροτικών προϊόντων. **Επιπρόσθετα θα πρέπει να τεθεί και η δυνατότητα ταυτόχρονης επαναφορά και διατήρηση**

των παραδοσιακών καλλιεργειών που έχουν εγκαταλειφθεί (π.χ. σουσάμι, κολοκύθια κλπ).

- Δράση 7. Εκπαίδευση αγροτών. Θα έπρεπε ήδη να υλοποιείται, με δεδομένο ότι από 26 Νοεμβρίου 2015 η αγορά φυτοφαρμάκων για επαγγελματική χρήση θα επιτρέπεται μόνο σε όσους διαθέτουν ειδικό πιστοποιητικό ορθολογικής χρήσης γεωργικών φαρμάκων.
- Δράση 8. Ολοκληρωμένες τοπικές παρεμβάσεις βελτίωσης της ελκυστικότητας του αγροτικού χώρου. Συμβαδίζει με το πρώτο επίπεδο δράσεων στόχων και συγκεκριμένα για την ενίσχυση των αστικών κέντρων με στόχο τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή.
- Δράση 9. Αξιοποίηση της γεωθερμίας. Αναφέρεται συνεχώς σε όλη την μελέτη, υπερεκτιμώντας τις δυνατότητες της. Οι περιοχές που μπορούν να ωφεληθούν είναι λίγες και σε πολύ μικρό ποσοστό.
- Δράση 10. Ανασχεδιασμός της αρδευτικής πολιτικής. Θα πρέπει να συμπληρωθεί με την «Ορθολογική διαχείριση υδατικών πόρων και αλλαγή του τρόπου άρδευσης, με συστήματα εξοικονόμησης αρδευτικού νερού στα υφιστάμενα αρδευτικά έργα, με την χρήση νέων συστημάτων άρδευσης, με την χρέωση του αρδευτικού νερού σύμφωνα με την κατανάλωση. Υποστήριξη αγοράς παγίων για την καλύτερη διαχείριση των υδάτινων πόρων.»

B.22 σελ. 11 & 12. Οι κατευθύνσεις που δίνονται για τη «Γεωργία» ως παραγωγικού τομέα χαρακτηρίζονται από σαφήνεια και ορθότητα. Επισημαίνονται συνοπτικά τα παρακάτω σημεία, όπως αναλυτικά έχουν διατυπωθεί στην διαβούλευση της α' φάσης:

1. Δεν γίνεται κάποια αναφορά στο «καλάθι αγροτικών προϊόντων» της Περιφέρειας
2. Δεν γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στον εδαφολογικό χάρτη και στην αξιοποίηση του. **Στο πρόγραμμα Δράσης περιλαμβάνεται ποσό 2 εκ. € για την συμπλήρωση του.**
3. Διατυπώνεται η άποψη ότι σημαντικό ρόλο σε αυτή την ανασυγκρότηση μπορεί να διαδραματίσει η γεωθερμία και η θερμοκηπιακή εκμετάλλευσή της, δυνατότητα που είναι δυνατή να γίνει σε μικρό ποσοστό της γης με αποτέλεσμα να υπερεκτιμάται η εν λόγω δυνατότητα.
4. Διατυπώνεται ότι: *«Η στροφή προς την πολυκαλλιέργεια θα σηματοδοτήσει αλλαγές στο παραγωγικό πρότυπο και τη χωρική του έκφραση. Συγκεκριμένα, ενδέχεται να αλλάξουν: το μέγεθος εκμετάλλευσης»*. Το μέγεθος της ατομικής εκμετάλλευσης δεν μεταβάλλεται στο υφιστάμενο κοινωνικό καθεστώς. Μπορούν όμως να ανα-

ληφθούν δράσεις για την σταδιακή παραχώρηση των αγροτικών γαιών στους πραγματικούς παραγωγούς, με παράλληλη αποζημίωση των ιδιοκτητών - μη αγροτών. (όπως προέβλεπε ο Νόμος για την ΑΓΡΟΓΗ)

5. Προτείνει την αλλαγή του μοντέλου κατανάλωσης νερού, με την de facto εισαγωγή στάγδην άρδευσης μόνο στις θερμοκηπιακές καλλιέργειες. Στη χωρική διάρθρωση του πρωτογενή τομέα κατωτέρω (σελ. 43) αναφέρεται, ορθά, στην εισαγωγή νέων καινοτόμων μεθόδων συλλογής και μεταφοράς νερού, διαχείρισης και άρδευσης.
  6. Αναφέρει την εξάρτηση των καλλιεργειών από την ποιότητα του εδάφους και θεωρεί ότι δεν αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στις περιπτώσεις των θερμοκηπιακών καλλιεργειών, όπου αντίθετα υπάρχει εξάρτηση από την τοποθεσία (εγγύτητα σε γεωθερμικό πεδίο). Εξαρτά πάλι την συνολική γεωργία με τις θερμοκηπιακές καλλιέργειες που όπως έχει προαναφερθεί έχουν μικρή συμμετοχή στο συνολικό μέγεθος της αγροτικής γης.
- B.23 σελ. 12 & 13. Οι κατευθύνσεις που δίνονται για την «Κτηνοτροφία», ως παραγωγικό τομέα χαρακτηρίζονται από σαφήνεια και ορθότητα. Από τα αναφερόμενα στις προτάσεις του ΤΕΕ λήφθηκαν μερικώς μόνο αυτές που αφορούσαν την διαχείριση των βοσκοτόπων.
1. Θα πρέπει να επισημανθεί και να προταθούν λύσεις για το πρόβλημα των αδειοδοτήσεων των Κτηνοτροφικών μονάδων. Το πρόβλημα αναδείχθηκε στην τελευταία συνεδρίαση του Περιφερειακού Συμβουλίου. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, στις προτάσεις του ΤΕΕ (Π8) οι οποίες δεν λήφθηκαν υπόψη περιλαμβανόταν «η αναγκαιότητα δημιουργίας Κτηνοτροφικών Πάρκων, που αποτελούν απαραίτητα εργαλεία για την ανάπτυξη των κτηνοτροφικών περιοχών της χώρας»
  2. Επιπρόσθετα θεωρείται επιβεβλημένη στο Σύστημα Προστατευόμενων Περιοχών (ΕΣΠΠ) και στα σχέδια διαχείρισης που θα καταρτισθούν να ληφθεί μέριμνα για την αντιμετώπιση των υφιστάμενων άλλα και των υπό ίδρυση κτηνοτροφικών εγκαταστάσεων.
- B.24 σελ. 13. Η ενότητα «Οι εξελίξεις της ΚΑΠ» θα πρέπει να εμπλουτιστεί καθώς αναφέρεται αποσπασματικά σε κάποια συμπεράσματα - διαπιστώσεις - προτάσεις. Θα βοηθούσε ενδεχόμενα μια πολύ συνοπτική παρουσίαση (ίσως και σε παράρτημα) των βασικών κατευθύνσεων της νέα ΚΑΠ με έμφαση στις διαφορές με την προηγούμενη ΚΑΠ.
- B.25 σελ. 13 & 14. Οι κατευθύνσεις που δίνονται για τους τομείς της «Αλιείας - υδατοκαλλιέργειας» και για τα «Παραγωγικά δάση», απαιτούν περαιτέρω ανάλυση καθώς τα αναφερόμενα αποτελούν γενικές διαπιστώσεις.
- B.26 σελ. 14 & 15. Οι κατευθύνσεις που δίνονται για τον τομέα της «Μεταποίησης», είναι ιδιαίτερα περιοριστικές (αναφέρονται ουσιαστικά μόνο στη διασύνδεση με τον πρωτογενή



τομέα). Επίσης οι δύο κατευθύνσεις του νέου προτύπου, ουσιαστικά επικαλύπτονται καθώς η Περιφερειακής RIS3 έχει εξ' ορισμού λάβει υπόψη της την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Π-ΑΜΘ. Η ενότητα αυτή θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί λαμβάνοντας υπόψη την εγκεκριμένη έκδοση της Περιφερειακής RIS3<sup>10</sup> αλλά και τη μελέτη εξειδίκευσης των απαιτούμενων παρεμβάσεων για την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της μεταποίησης της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης στο πλαίσιο της περιόδου 2014 - 2020 που εκπονεί η Π-ΑΜΘ.

Περιοριστική είναι επίσης και η αναφορά στο πεδίο εφαρμογής της καινοτομίας μόνο στη γεωθερμία ενώ δεν είναι κατανοητή η σχέση της τηλεθέρμανσης και της επέκτασης του δικτύου φυσικού αερίου με τη μεταποίηση (εκτός της μείωσης του ενεργειακού κόστους των επιχειρήσεων, για το οποίο όμως δεν γίνεται καμία αναφορά). Για την περίπτωση που κρίνεται σκόπιμη η αναφορά σε παρεμβάσεις αξιοποίησης γεωθερμίας κρίνεται σκόπιμη η αναφορά στο υπό εξέλιξη έργο στο γεωθερμικό πεδίο Ερατεινού, Νέστου και όχι στο Αρίστηνο της Αλεξανδρούπολης για το οποίο δεν έχει ενεργοποιηθεί ακόμη κάποια σημαντική παρέμβαση. Πρέπει επίσης να τονιστεί ότι για την χρήση φυσικού αερίου σε μορφές συμπαραγωγής, διατυπώνονται σημαντικές επιφυλάξεις ως προς την αποδοτικότητα του εγχειρήματος και δεν εξετάζεται στην παρούσα φάση.

- B.27 σελ. 15 & 16. Σε ότι αφορά στη *«Βιώσιμη εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου»* η θέση της Π-ΑΜΘ παραμένει όπως έχει διατυπωθεί και την 55/2013 (26/02/2013, ΑΔΑ: ΒΕΔ37ΛΒ-ΛΔΡ) απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου *«Γνωμοδότηση επί της 1<sup>ης</sup> Φάσης της μελέτης Αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του Περιφερειακού πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης»*, ότι **«Δεν υπάρχουν οικονομικά βιώσιμες μέθοδοι αντιμετώπισης της ισχυρά οχλούσας ρύπανσης»** και ότι **«η δραστηριότητα της εξόρυξης χρυσού είναι ασύμβατη με το χαρακτήρα της αειφόρου ανάπτυξης»**. Το ανωτέρω κριτήριο είναι κριτήριο αποκλεισμού και δεν τίθεται θέμα **«πολυπαραγοντικής προσέγγισης βασισμένης στην ευρύτερη αποδοχή της τοπικής κοινωνίας»**. Όλα τα σχετικά με την εξόρυξη του χρυσού κείμενα, πρέπει να αντικατασταθούν με τις ανωτέρω εκφράσεις.
- B.28 σελ. 16. Οι αναφορές για τον τομέα της *«Ενέργειας»* βρίσκονται προς τη σωστή κατεύθυνση, απουσιάζει όμως η ανάλυση σε παραγωγή ενέργειας από υδατικό δυναμικό (υδροηλεκτρική ενέργεια). Θα είναι ενδιαφέρον να παρουσιασθεί ποσοτικοποιημένα η αναφορά *«οι ενδείξεις των τελευταίων ετών συνηγορούν στην παγίωση της εισαγωγής και όχι της εξαγωγής ηλεκτρικού ρεύματος(καθώς η εγχώρια ζήτηση δείχνει συχνά ότι ξεπερνά τις δυνατότητες παραγωγής των μονάδων της χώρας)»*, ειδικά κατά την περίοδο της κρίσης.

<sup>10</sup> <http://www.evdamth.gr/component/content/article?id=637>

- B.29 σελ. 16. Πρέπει να συμπληρωθεί στην διατύπωση «...πλουσίων και ποικίλων ενεργειακών πόρων της Περιφέρειας...» «όσον αφορά σε πόρους ΑΠΕ», διότι συχνά δημιουργείται σύγχυση η οποία φθάνει στην ακρότητα της λεγόμενης «ενεργειακής αυτοτέλει-ας».
- B.30 σελ. 18. «*Ανάπτυξη διαμετακομιστικού εμπορίου*» Ο τίτλος δεν είναι επιτυχής καθώς δεν αφορά και πολύ ορθά μόνο στο διαμετακομιστικό εμπόριο αλλά αντιθέτως τονίζει και την εξωστρέφεια στην διακίνηση των προϊόντων της ΠΑΜΘ. Θεωρείται επιβεβλη-μένη η αλλαγή τίτλου.
- B.31 σελ. 18. Στην «*Ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου*» κρίνεται σκόπιμο να γίνει ειδική αναφορά **στο ρόλο και στην ανάγκη αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου και ειδικά στο θέμα της ηλεκτροκίνησης του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου.**
- B.32 σελ. 18 & 19 Το κείμενο που αφορά στον τουρισμό πρέπει να τύχει περαιτέρω επιμέλε-ιας καθώς διακρίνονται αρκετές βερμπαλιστικές εκφράσεις και τυποποιημένες διατυ-πώσεις. Χαρακτηριστικά:
- «...*βασική κατεύθυνση η ενίσχυση της εξωγενούς ζήτησης*» είναι αυτονόητη η κα-τεύθυνση της εξωγενούς.
  - «...*ανάκαμψη εσωτερικού τουρισμού με προώθηση ειδικών μορφών...*» θεωρείται ατυχές να συνδέονται οι ειδικές μορφές μόνο με τον εσωτερικό τουρισμό.
  - «*Ιδιαίτερη έμφαση χρειάζεται να δοθεί στην προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση περιβάλλοντος ... προστασία υδατικών πόρων και του εδάφους...*» αποτελεί κλισέ έκφραση από ΜΠΕ. Ο τουρισμός δεν θίγει ειδικά τους υδατικούς πόρους ή το έδα-φος.
- B.33 σελ. 19. Επισημαίνεται με έμφαση ότι στο κεφάλαιο του τριτογενή τομέα δεν γίνεται κά-ποια ειδική αναφορά στο θέμα της διασύνδεσης του Πανεπιστημίου με τις δομές της Περιφέρειας, στις κατευθύνσεις της επιχειρηματικότητας και των καινοτόμων προτάσε-ων που θα μπορούσαν να στηριχθούν από την ανωτέρω συνέργεια. Προτείνεται να υπάρξει ειδική παράγραφος που θα αναφέρεται στο θέμα της λειτουργίας του ΔΠΘ και των πιθανών συνεργείων σε πολλούς τομείς.
- B.34 σελ. 20. Η αναφορά στους Πανευρωπαϊκούς Άξονες ΙΧ, Χ, ΙV, κ.λπ. θα πρέπει να απα-ληφθεί καθώς με την πρόσφατη (Νοέμβριος του 2013) αναθεώρηση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) έχουν καταργηθεί και έχουν αντικατασταθεί με εννέα (-9-) κύριους διαδρόμους, Χάρτης 1. Η ανάλυση θα πρέπει να γίνεται στη βάση του αναθε-ωρημένου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).



Πηγή: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm)

**Χάρτης 1: Κύριοι Διάδρομοι Διευρωπαϊκού Δικτύου.**

Από την Ελλάδα διέρχεται ένας κύριος διευρωπαϊκός Διάδρομος, ο Ανατολικός / Ανατολικής Μεσογείου (Orient / East-Med Corridor), Χάρτης 2.



Πηγή: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm)

**Χάρτης 2:** Ο Ανατολικός / Ανατολικής Μεσογείου (Orient / East-Med Corridor) Διευρωπαϊκός Διάδρομος στην Ελλάδα.

B.35 σελ. 20 - 21. το κεφάλαιο B11α1. Σύνοψη του πορισμάτων της Α' φάσης πρέπει να ανασυνταχθεί λαμβάνοντας υπόψη τις ακόλουθες παρατηρήσεις

- Η αναφορά στην ανταγωνιστική και συμπληρωματική σχέση της ΠΑΜΘρ με την Θεσσαλονίκη ως μητροπολιτικό κέντρο, θα πρέπει να αναλυθεί περαιτέρω καθώς η φιλοσοφία που διατυπωνόταν στο Εθνικό Χωροταξικό δεν έδινε ιδιαίτερα περιθώρια συμπληρωματικότητας στις Περιφέρειες.
- Η αναφορά στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και η κατηγοριοποίηση των αξόνων έχει διαφοροποιηθεί πλήρως από τις 14-12-2013. Στην σχετική Οδηγία της ΕΕ έχει αλλάξει η φιλοσοφία που διέπει τα ΔΔΜ. Η Ομάδα Μελέτης (Ο.Μ.) έχει ενημερωθεί για τις εξελίξεις και θα πρέπει να ελεγξει τις προτάσεις της ως προς την συμβατότητά τους σε θέματα που αποτελούν προσεγγίσεις μείζονος σημασίας (σχετική αναφορά στην **σελ.25**). Το ΤΕΕ Θράκης έχει τροφοδοτήσει κατά τη φάση διαβούλευσης με τους φορείς, με όλο το απαιτούμενο υλικό καθώς και με προτάσεις για την διαχείριση – ιεράρχηση των δικτύων και των ενεργειών και θεωρείται ότι η ανάγνωση των θέσεων του, θα επιτρέψει στην Ο.Μ. να αναμορφώσει τις προτάσεις της, όπου απαιτείται.

Σε κάθε περίπτωση δεν υφίστανται οι έννοιες των αξόνων ΙΧ, ΙV, ΧΙΙΙ που εξασφάλιζαν πλεονεκτήματα στην χώρα μέσω της εξυπηρέτησης των πρώην ανατολικών χωρών.

- Η θέση της ΠΑΜΘρ την καθιστά πύλη εισόδου στην ΕΕ και στα Βαλκάνια. Η διατύπωση ότι η ΠΑΜΘρ αποτελεί και πύλη στην χώρα, είναι αποτέλεσμα τυποποιημένης έκφρασης και δεν έχει ουσιαστική σημασία. Θεωρείται ότι πρέπει να αποσυρθεί όπου εμφανίζεται στο κείμενο.
- Η θέση της Ο.Μ., «*ότι η προσπάθεια ενίσχυσης του διεθνούς ρόλου της ΠΑΜΘρ, βρίσκεται σε εξέλιξη... όσο και λόγω επίδρασης εξωγενών παραγόντων (π.χ. ένταξη της Τουρκίας στην Ε.Ε.)*», δεν τεκμηριώνεται και πρέπει να αλλάξει ως προς τον εντοπισμό προβλημάτων λόγω της εντάξεως της Τουρκίας.

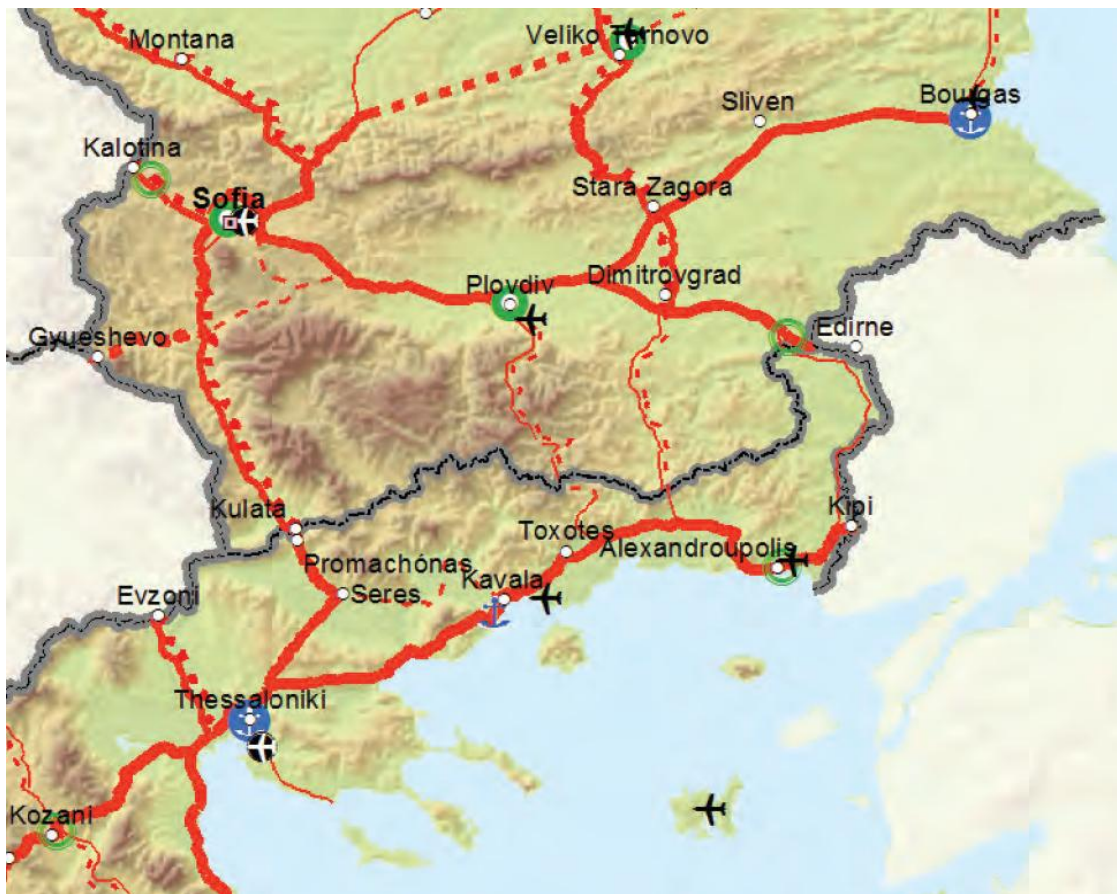
B.36 σελ 21-22. Είναι πολύ σωστή η παρατήρηση για την προγραμματική κατοχύρωση του ρόλου της Αλεξανδρούπολης στα ΔΔΜ. Τονίζεται όμως ότι σήμερα η αξιολόγηση της Καβάλας στα ΔΔΜ, έχει υψηλότερο rate από την Αλεξανδρούπολη.

B.37 σελ. 22 - 24 «Α. Ενίσχυση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας». Αναγνωρίζονται πολύ ορθά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Π-ΑΜΘ. Στο τμήμα που αφορά στην «*Ενεργό συμμετοχή στις πρωτοβουλίες για μια Ευρώπη των Περιφερειών*» προτείνεται να προστεθεί ο πρωτογενής τομέας και ιδιαίτερα το αγροδιατροφικό σύμπλεγμα, ενώ στο τμήμα που αφορά στην «*Ανάπτυξη της διαπεριφερειακής συνεργασίας*» να προστεθεί ο τομέας των μεταφορών, της υγείας του τουρισμού, ενώ η αναφορά

στα πανεπιστήμια να γίνει «στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας στη βάση της Περιφερειακής RIS3».

- B.38 σελ. 24 & 25 «B. Θέση της Περιφέρειας στον Εθνικό Χώρο». Παρότι γίνεται μία καλή ανάλυση σε αρκετά θέματα, διατυπώνεται μία ουσιαστική παρατήρηση που αφορά στην φιλοσοφία του ΠΠΧΣΑΑ. Συγκεκριμένα η Ο.Μ., διατυπώνει την θέση «Στο επίπεδο του διαμετακομιστικού εμπορίου, ο ρόλος των λιμανιών της ΠΑΜΘρ δεν μπορεί να γίνει ανταγωνιστικός αυτού του λιμανιού της Θεσσαλονίκης...πρέπει να είναι διαφοροποιημένος και/ή συμπληρωματικός, απευθυνόμενος...».
- Θεωρείται ότι η ανωτέρω θέση είναι λανθασμένη και οδηγεί στη υποβάθμιση του σχεδιασμού της λιμενικής υποδομής. Αντιθέτως οι λιμένες της ΠΑΜΘρ και κυρίως αυτού της Αλεξανδρούπολης είναι καθοριστικός και κύριας σημασίας έναντι της Θεσσαλονίκης για προορισμούς της πρώην Ανατολικής Ευρώπης και για την διαβαλκανική προσέγγιση των Παρευξείνιων χωρών και Προορισμών
- Επιπρόσθετα να τονισθεί ο ρόλος και η ανάγκη αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ώστε να τονισθεί ο ρόλος της ΠΑΜΘ ως διαμετακομιστικού κέντρου.
- B.39 σελ. 24. Θα πρέπει σαφώς να αναδειχθεί η αναγκαιότητα σε επίπεδο Στρατηγικής Επιλογής της Χώρας, «...με τη συστηματοποίηση των παρεμβάσεων της Ελληνικής Πολιτείας προς τα όργανα της Ε.Ε. που επιφορτίζονται με τη χάραξη πολιτικής με χωροταξικά χαρακτηριστικά.» για την επανένταξη του Λιμένα Αλεξανδρούπολης στον κορμό του Διευρωπαϊκό Δίκτυο Λιμένων. Από τη μελέτη υποβαθμίζεται - σχεδόν παραλείπεται η αναφορά ότι ο Λιμένας Αλεξανδρούπολης, στον οποίο το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ αποδίδει το ρόλο της κύριας θαλάσσιας πύλης της Π-ΑΜΘ (1<sup>η</sup> επιλογή μεταξύ των λιμένων της Π-ΑΜΘ, σελ. 254), **βρίσκεται εκτός του αναθεωρημένου ΔΕΔ-Μ.** Το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ θα πρέπει να συμβάλει με τις κατευθύνσεις του στην άρση του «παράδοξο υφιστάμενου σχεδιασμού» σύμφωνα με το οποίο ο Λιμένας Αλεξανδρούπολης, ο οποίος διαθέτει σιδηροδρομική και οδική σύνδεση, αποτελεί αναλυτικό κόμβο συνδυασμένων οδικών - σιδηροδρομικών μεταφορών (**RRT – Road – Rail Terminal**) και δυνατότητα άμεσης σύνδεσης με το υφιστάμενο αεροδρόμιο βρίσκεται εκτός του αναθεωρημένου ΔΕΔ-Μ, Χάρτης 3.





Comprehensive		Core		Comprehensive		Core		Comprehensive		Core	
	Road / Completed		Road / To be upgraded		Ports		Airports		Ports		Airports
	Road / Planned		RRT		RRT						

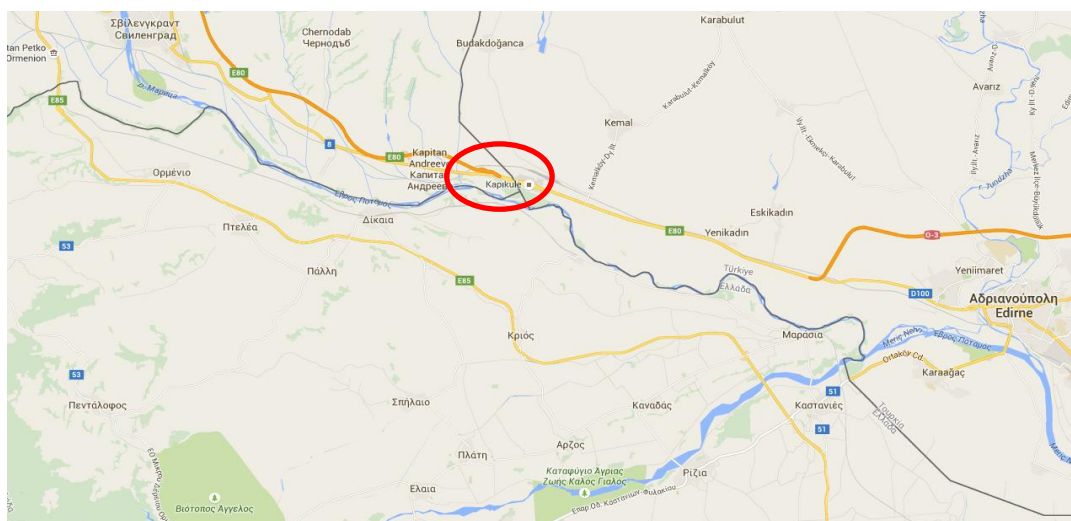
**Χάρτης 3: Κύριο και Αναλυτικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο Οδικών, Λιμενικών και Αεροπορικών μεταφορών στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης.**

B.40 σελ. 25 & 26 «Γ. Διασυνδέσεις, Συνδυασμένες Μεταφορές και Διεθνή Δίκτυα». Περιλαμβάνει μια πολύ επιφανειακή «χαλαρή» αιτιολόγηση του αποκλεισμού της Π-ΑΜΘ από το νέο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών αναφέροντας ότι «*Η μειωμένη σημασία που φαίνεται να αποδίδεται στην Περιφέρεια οφείλεται μάλλον σε συγκυριακούς παράγοντες* ή και σε ελλείψεις των υφιστάμενων υποδομών και δεν αντιστοιχεί στις πραγματικές δυνατότητες των βασικών κόμβων και δικτύων της Π-ΑΜΘ - ιδιαίτερα των δύο λιμένων της, που έχουν τη δυνατότητα να εξελιχθούν σε σημαντικούς κόμβους διατροπικών μεταφορών». Με τον τρόπο αυτό το αναθεωρημένο ΠΧΣΑΑ αδυνατεί να δώσει επιχειρήματα σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο για τη διεκδίκηση της δυναμικής επανένταξης της Π-ΑΜΘ στο αναθεωρημένο ΔΕΔ-Μ. Απαιτείται μια τεκμηριωμένη, με ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία, ανάλυση των πραγματικών δυνατοτήτων της Π-ΑΜΘ ως κόμβου διαμετακόμισης της νότιο-ανατολικής Ευρώπης. Υπενθυμίζεται η εξειδίκευση που προτάθηκε στο εδάφιο Α7 της παρούσας

B.41 σελ. 28. Πράγματι ο αναβαθμισμένος πρώην Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV σε **κύριο Διευρωπαϊκό Διάδρομο Orient / East Corridor**, αποτελεί την κύρια διέξοδο της Το-

υρκίας / Ασίας προς την Ευρώπη, υποβαθμίζοντας το σύνολο των μεταφορικών υποδομών στην Π-ΑΜΘ (Εγνατία Οδό και Κάθετους Άξονες, Λιμάνια και Σιδηροδρομικό δίκτυο), καθιστώντας επιτακτική την άμεση ολοκλήρωση των εν εξελίξει έργων, έναντι του προγραμματισμού νέων αλλά και την αναζήτηση νέου ρόλου σε σχέση με την εναλλακτική διέξοδο από τη Μαύρη Θάλασσα προς τη Μεσόγειο και την παράκαμψη των στενών των Δαρδανελίων.

Είναι πολύ σημαντική η πληροφορία που δίνεται στην υποσημείωση (20) ότι ο συνοριακός σταθμός στο Καρικόλε της Τουρκίας είναι ένα από τους μεθοριακούς σταθμούς με τη μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση στην Ευρώπη. Η πληροφορία αυτή αναδεικνύει την λειτουργική αναβάθμιση του βασικού κορμού του Orient / East – Med Corridor που παρακάμπτει πλήρως την Ελλάδα αποδίδοντας συγκριτικά πλεονεκτήματα στην Βουλγαρία.



**Χάρτης 4: Θέση του συνοριακού σταθμού στο Καρικόλε της Τουρκίας σε σχέση με το βασικό κάθετο άξονα Αλεξανδρούπολης – Ορμενίου της Π-ΑΜΘ.**

B.42 σελ. 28 & 29. Απαιτείται, σε συνδυασμό και με την αναφορά της σελ. 38 για τον οδικό άξονα Καβάλα - Δράμα ότι δηλαδή «*Εκτιμάται ότι η δημιουργία κλειστού αυτοκινητόδρομου σε νέα χάραξη θα οδηγούσε σε από-ανάπτυξη των υφιστάμενων συγκεντρώσεων και το λόγο αυτό δεν κρίνεται σκόπιμη στην παρούσα φάση*» να αποσαφηνιστεί η θέση του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ σε σχέση με τον άξονα Ε61 - ο οποίος θα πρέπει να αναφέρεται ο Σέρρες - Δράμα - Καβάλα και του αναπτυξιακού άξονα Δράμα - Καβάλα - Έξοχη - Blagoevgrad. Οι κατευθύνσεις που δίνονται είναι τουλάχιστον αντιφατικές καθώς ενώ προτείνεται το τμήμα Δράμα – Καβάλα να μην έχει χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητόδρομου, στο Πρόγραμμα Δράσης έχει περιληφθεί η Δράση 5.1.12 «*Κατασκευή νέου οδικού άξονα Καβάλα – Σέρρες (Ε61)*» με π/υ 240 εκατ. € που σύμφωνα με την υποσημείωση (44) στη σελ. 143 επιμερίζεται στα τμήματα Μαυρολεύκη - Δράμα (55,35 εκατ. €) και Δράμα - Καβάλα (184,5 εκατ. €) που αντιστοιχεί στον προϋπολογισ-



μό του έργου που μελετά η Εγνατία Οδός Α.Ε. για τη σύνδεση της Καβάλας με τη Δράμα με **νέο κλειστό αυτοκινητόδρομο**.

**Συμπερασματικά αναφέρεται ότι το κείμενο του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση με το Πρόγραμμα Δράσης στο σημείο που αφορά στις κατευθύνσεις ανάπτυξης του οδικού άξονα Καβάλας - Δράμας.**

Όπως έχει επισημανθεί απαιτείται μία συνολική αντιμετώπιση των αξόνων στο τρίγωνο Καβάλα – Δράμα – Σέρρες με κριτήριο την αποδοτικότητα του προτεινόμενου συστήματος.

B.43 σελ. 29. Η αναφορά στον άξονα Ξάνθης – Εχίνου – Πλονδίν με τον χαρακτηρισμό της πρόσβασης σε ορεινές περιοχές οικότουριστικού ενδιαφέροντος, αποκόπτει ένα ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα του υπόψη άξονα που είναι η ένταξη του στα ΔΔΜ. Θεωρείται ότι πρέπει να τονιστεί ο διασυννοριακός χαρακτήρας και η δυνατότητα σύνδεσης προς τον άξονα Orient / East Med corridor, τον οποίο συναντά σε απόσταση της τάξεως των 140km. Όμοια λειτουργία έχει και ο άξονας Κομοτηνής – Νυμφαίας, του οποίου η ένταξη στα ΔΔΜ και η ευχερής σύνδεση με τον Orient / East Med του προσδίδει ισχυρό πλεονέκτημα.

B.44 σελ. 29 - 31. Υπάρχουν οι εμμονές εμπλοκής παλαιού και νέου σχεδιασμού αναφορικά με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, οι οποίες οφείλουν να επαναδιατυπωθούν από την Ο.Μ. Εκτός της ανωτέρω γενικής διατύπωσης επισημαίνονται και τα εξής:

- Σε κανένα σχεδιασμό (πλην του αγωγού Μπουργκάζ – Αλεξανδρούπολη), δεν αναφέρεται η διασύνδεση με το Μπουργκάζ και κατά συνέπεια δεν αποτελεί «φυσική έκφραση προσανατολισμού».
- Η κατεύθυνση τόσο του άξονα ΙΧ (παλιά έκδοση των ΔΔΜ που δεν ισχύει πλέον), όσο και της εθνικής στρατηγικής είναι η Βόρεια πορεία για την εξυπηρέτηση κυρίως σιδηροδρομικά της εξόδου της Ανατολικής Ευρώπης προς την Μεσόγειο. Υπό την έννοια αυτή η σύνδεση των θαλάσσιων κινήσεων της Μαύρης Θάλασσας με την Μεσόγειο μέσω της χρήσης του τμήματος Μπουργκάζ – Αλεξανδρούπολης (τμήμα εκτός οποιουδήποτε σχεδιασμού δικτύων), θεωρείται ότι δεν αποτελεί στρατηγική κατεύθυνση ανάπτυξης και πρέπει να διαγραφεί.
- Με την ανωτέρω παρατήρηση η κύρια κατεύθυνση είναι η σχέση με τον Βόρειο άξονα, στην προοπτική ανασύστασης του άξονα ΙΧ.
- Η Αλεξανδρούπολη είναι κόμβος διασύνδεσης τεσσάρων τρόπων ενώ η Καβάλα είναι κόμβος διασύνδεσης τριών τρόπων. Μετά την ολοκλήρωση της σύνδεσης Τοξότες – Καβάλας, μπορεί να αναβαθμιστεί σε κόμβο τεσσάρων τρόπων.

Προτείνεται η επικαιροποίηση του κεφαλαίου Β.1.1.α.3 λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω καθώς και τα αναφερόμενα στο εδάφιο Β45.

- B.45 σελ. 30. Τα στοιχεία του χάρτη Α.2 και οι αναφορές στο Περιφερειακό και Εθνικό ΑΕΠ (2010 / ΕΛΣΤΑΤ) αλλά και στην ανεργία (2012 / ΕΛΣΤΑΤ) θα πρέπει να επικαιροποιηθούν καθώς έχουν ανακοινωθεί για το ΑΕΠ στοιχεία για το 2013 και για την ανεργία του στοιχεία του 2015. Προτείνεται να συμπεριληφθεί, σε Παράρτημα ή σε ξεχωριστή ενότητα, μια σύντομη επικαιροποίηση των βασικών κοινωνικοοικονομικών δεικτών της Π-ΑΜΘ (ΑΕΠ, ΑΠΑ, κκ ΑΕΠ, εισόδημα, ανεργία, κ.λ.π.). Η προσθήκη αυτή κρίνεται αναγκαία καθώς στο διάστημα αυτό (2012 - 2015) σημειώθηκαν σημαντικότερες δυσμενείς κοινωνικο-οικονομικές μεταβολές ενώ ανακοινώθηκαν από επίσημες πηγές επικαιροποιημένα στοιχεία. Παράλληλα η Π-ΑΜΘ έχει εκπονήσει μελέτες - στρατηγικές (π.χ. Περιφερειακή Στρατηγική για τη Φτώχεια, Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο Τουριστικής Ανάπτυξης, Επιχειρηματικότητα, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων) τα οποία κρίνεται σκόπιμο να ληφθούν υπόψη
- B.46 σελ. 32 & 33. Στο Χάρτη Α.1 δεν απεικονίζεται η Ορεστιάδα, όπως αναφέρεται στο κείμενο ως «...πρωτεύων κέντρο περιφερειακής σημασίας...» μαζί με τη Δράμα και την Ξάνθη. Σε κανένα σημείο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ η Ορεστιάδα δεν κατατάσσεται στο ίδιο επίπεδο με τη Δράμα και την Καβάλα. Στο Χάρτη Α.3, στον οποίο δεν υπάρχει παραπομπή στο κείμενο και έχει τον ίδιο τίτλο με τον Α.2, η Ορεστιάδα διακρίνεται αλλά μάλλον ως περιφερειακός πόλος και σε χαμηλότερο επίπεδο από την Ξάνθη και τη Δράμα, οι οποίες εντάσσονται μάλλον στους λοιπούς περιφερειακούς πόλους.
- Γενικά, η ανάλυση του οικιστικού δικτύου της Π-ΑΜΘ χαρακτηρίζεται από πολλές αντιφάσεις και ανακολουθίες ως προς τους χαρακτηρισμούς και τις κατατάξεις των οικισμών. Απαιτείται να επανεξεταστεί στο σύνολό του ο χαρακτηρισμός - ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου, σε σχέση και με τις αναφορές της Ενότητας Β.1.1.γ. 3-1 «Διάρθρωση του περιφερειακού οικιστικού δικτύου» σελ. 124 και του Πίνακα 7 «Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην Π-ΑΜΘ», σελ. 125. Επίσης η αναφορά ότι η Ορεστιάδα αναβαθμίζει το ρόλο της σε σχέση με το Γενικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ δεν προκύπτει από τον Πίνακα 7, καθώς διατηρείται οικισμός 5<sup>ου</sup> επιπέδου. Οι αναντιστοιχίες στο σύνολο των οικισμών είναι πράγματι πάρα πολλές και δημιουργούν προβλήματα σε σχέση και με επιλογές για την εφαρμογή Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του νέου ΕΠ ΠΑΜΘ 2014 - 2020.
- B.47 σελ. 35. Η αναφορά «*Της ενίσχυσης, βελτίωσης και ισχυροποίησης των αστικών κέντρων σε όλα τα επίπεδα*» δεν είναι κατανοητή καθώς σε κανένα σημείο της μελέτης δεν ορίζονται ξεκάθαρα ποια είναι τα αστικά κέντρα της Π-ΑΜΘ. Αν εννοείται των οικισμών όλων των επιπέδων όπως ιεραρχούνται στον Πίνακα 7, σελ. 125 θα πρέπει να γραφεί συγκεκριμένα, αλλά σε αυτή την περίπτωση δεν προκύπτει κάποια ιεράρχηση και αναγνώριση προτεραιοτήτων των οικισμών και δεν δίνεται κάποια κατεύθυνση

σε επίπεδο Επιχειρησιακού Σχεδιασμού και Σχεδίου Δράσης. Η αναφορά στην Ενότητα Β.1.1.ε.4 «Απαιτούμενες παρεμβάσεις» σελ. 266 για «κοινωνικό εξοπλισμό κέντρων 6<sup>ου</sup> επιπέδου, διοικητικό εξοπλισμό κέντρων 6<sup>ου</sup> επιπέδου, αστικά λύματα και δίκτυα ύδρευσης», κάτω από τον τίτλο «Για την ενίσχυση, βελτίωση και ισχυροποίηση των αστικών κέντρων σε όλα τα επίπεδα» καθιστά ακόμη δυσκολότερη την κατανόηση των κατευθύνσεων του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ για την ιεράρχηση και οργάνωση του οικιστικού δικτύου της Π-ΑΜΘ.

B.48 σελ. 35. Στην ανάλυση της προτεινόμενης δομής του προτύπου χωρικής ανάπτυξης απουσιάζει η αναφορά στο σιδηροδρομικό δίκτυο και στο ρόλο των αεροδρομίων της Π-ΑΜΘ.

B.49 σελ. 37. Η παράγραφος «*Παρά τη σημερινή αναιμική του εικόνα... οικονομικών πόλων και ροών*» θα πρέπει να αποτυπώνει ξεκάθαρα το στρατηγικό στόχο της Π-ΑΜΘ σε σχέση με τα ΔΕΔ-Μ καθώς, όπως προκύπτει από το Χάρτη 2 και το Χάρτη 3, από την Π-ΑΜΘ διέρχονται τμήματα του κύριου και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ. Ειδικότερα όπως προκύπτει από το Χάρτη 3 και το Χάρτη 4, από την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας διέρχεται το **κύριο δίκτυο (core network) της Εγνατίας Οδού**, με κόμβο Ανατολικά στο Τελωνείο των Κήπων (Ν. Έβρου) (σύνδεση με Τουρκία), ενώ βόρεια στην Περιοχή του Sviligrand (Βουλγαρία) σε άμεση γεινίαση με το Ορμένιο, απόληξη του Κάθετου Άξονα της Εγνατίας Οδού Αρδάνιο – Ορμένιο ορίζεται κόμβος **συνδυασμένων (οδικών – Σιδηροδρομικών) μεταφορών (RRT – Road – Rail Terminal)**, Χάρτης 5.

Στο **αναλυτικό (comprehensive network) διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο** περιλαμβάνονται οι κάθετοι άξονες της Εγνατίας Οδού, Αρδάνιο – Ορμένιο, Κομοτηνή – Νυμφαία, Ξάνθη – Εχίνος - Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα και ο αυτοκινητόδρομος, Καβάλα – Δράμα – Σέρρες (Ε61).

Σε ότι αφορά στις λιμενικές υποδομές, ο εμπορικός Λιμένας της Καβάλας «Φίλιππος Β΄» εντάσσεται στο αναλυτικό δίκτυο, ενώ και τα δύο αεροδρόμια της Π-ΑΜΘ, «Δημόκριτος» της Αλεξανδρούπολης και «Μέγας Αλέξανδρος» της Καβάλας εντάσσονται στο αναλυτικό δίκτυο.

Σε ότι αφορά στις σιδηροδρομικές μεταφορές, το τμήμα Τοξότες μέχρι το Πύθιο Ν. Έβρου (σύνδεση με την Τουρκία) κατατάσσεται στο κύριο διευρωπαϊκό δίκτυο (**core network**) ενώ το τμήμα **Τοξότες – Καβάλα – Θεσσαλονίκη (παραλιακή χάραξη) εντάσσεται στο κύριο διευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων (core high speed rail)** και η κατασκευή του θα πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το 2030 με πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο χαρακτηρίζεται ως αναλυτικό, Χάρτης 5.

Επίσης, στην Αλεξανδρούπολη εντάσσεται στο αναλυτικό διευρωπαϊκό δίκτυο κόμβος συνδυασμένων (οδικών – Σιδηροδρομικών) μεταφορών (RRT – Road – Rail Terminal).



Πηγή: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm)

#### RRT (Rail – Road Terminals)

Χάρτης 5: Κύριο και Αναλυτικό Σιδηροδρομικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης.

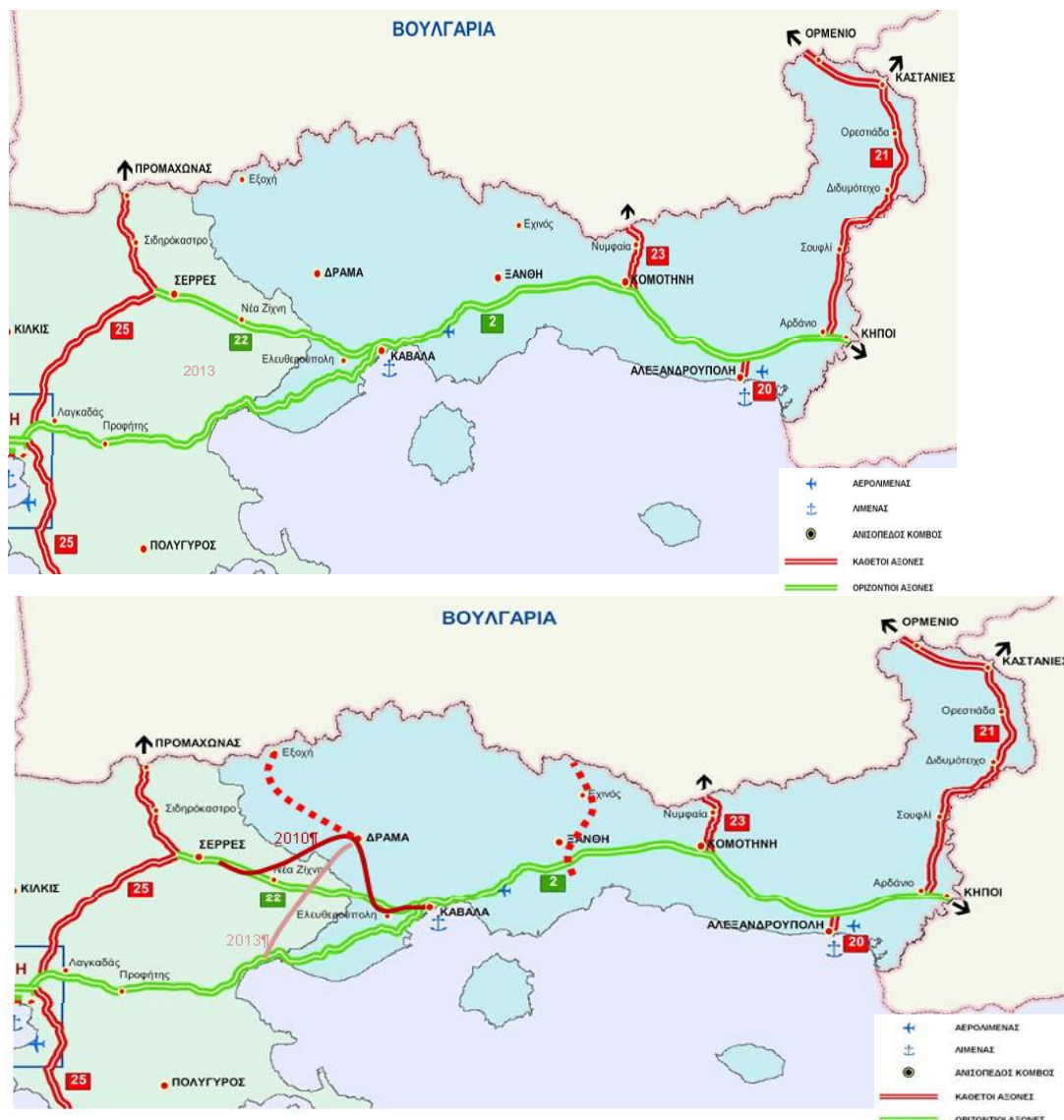
Η Π-ΑΜΘ βρίσκεται εκτός των εννέα (-9-) κύριων διευρωπαϊκών διαδρόμων. Αν στόχος της Π-ΑΜΘ είναι η ένταξη στον **κύριο Διευρωπαϊκό Διάδρομο Orient / East Corridor** θα πρέπει να αναφερθεί ξεκάθαρα και να αναλυθεί ο τρόπος με το οποίο θα επιτευχθεί, π.χ. αναβάθμιση του οδικού κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, από τους Κήπους έως το Ορμένιο από το **αναλυτικό (comprehensive network) διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο** που κατατάσσεται σήμερα στο **κύριο δίκτυο (core network) διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο**. Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί ξεκάθαρα ότι Στρατηγικό Στόχος της Π-ΑΜΘ είναι η επανένταξη του Λιμένα Αλεξανδρούπολης στο αναλυτικό (αν όχι στο κύριο - μαζί με τη Θεσσαλονίκη) Διευρωπαϊκό Δίκτυο Λιμένων.

- B.50 σελ. 37. Για τον άξονα Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου θα πρέπει να περιγραφεί σαφώς ότι στο πλαίσιο του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ αναβαθμίζεται και από «...*αναπτυξιακός άξονας ενδοπεριφερειακής εμβέλειας ...*» χαρακτηρίζεται διευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, δικαιολογώντας με τον τρόπο αυτό τη στρατηγική διεκδίκηση για την ένταξή του στο κύριο οδικό και σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ και την άμεση σύνδεσή του με τον κύριο **Διευρωπαϊκό Διάδρομο Orient / East Med Corridor**.
- B.51 σελ. 38. Για το δευτερεύον αναπτυξιακό άξονα Καβάλα - Δράμα - Κάτω Νευροκόπι - Εξοχή, η ανάλυση σε πολλά σημεία της μελέτης αναθεώρησης το ΠΠΧΣΑΑ απαιτεί διευκρινήσεις. Αρχικά, η κατεύθυνση που δίνεται για αποφυγή δημιουργίας κλειστού αυτοκινητοδρόμου σε νέα χάραξη στο τμήμα Καβάλα - Δράμα έρχεται σε αντίθεση με τη δρομολογούμενη λύση, η μελέτη της οποίας που χρηματοδοτείται με πόρους της Τεχνικής Βοήθειας του ΕΠ Μακεδονίας - Θράκης 2007 - 2013, αλλά και της ένταξης του τμήματος αυτού στο αναλυτικό οδικό ΔΕΔ-Μ. Με την αναφορά αυτή εκτιμάται ότι καθίσταται ανέφικτη η υλοποίηση του έργου και ως εκ τούτου η επιλεξιμότητα της τεχνικής μελέτης που εκπονεί η Εγνατία Οδός Α.Ε., προϋπολογισμού 5 εκατ. € περίπου η οποία μνημονεύεται και στη σελ. 143 του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ. Ακολούθως, το αναθεωρημένο χωροταξικό προκρίνει η χάραξη του οδικού άξονα ως κλειστού αυτοκινητοδρόμου να ακολουθήσει τη διαδρομή Καβάλα - Νέα Μπάφρα (σε νέα, πεδινή χάραξη παρακάμπτοντας την Ελευθερούπολη) - Σέρρες (αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού άξονα μέσω Λευκοθέας - Μεσοράχης - Νέας Ζίχνης), με τη σύνδεση της Δράμας να εξασφαλίζεται μέσω του αναβαθμισμένου οδικού άξονα Δράμας - Αμφίπολης, «επαναφέροντας» έτσι τον Ε61 στην αρχική του, σύμφωνα με την κωδικοποίηση και αρίθμηση του Ελληνικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (Αρ.Πρωτ. ΔΜΕΟ/ο/7157/ε/1042), χάραξη, Χάρτης 6.

Η ανάγνωση όλων των αναφορών του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ οδηγεί στην ανάγκη σαφούς διαχωρισμού της ανάλυσης του Τμήματος Καβάλας - Δράμας που ως τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Ε61 - ο οποίος σε όλη τη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ θα πρέπει να αναφέρεται ως Καβάλα - Δράμα - Σέρρες και όχι ως Καβάλα - Σέρρες - και του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ, χαρακτηρίζεται από διαφορετική - ισχυρή αναπτυξιακή προοπτική. Αντίθετα το τμήμα Δράμα - Κ. Νευροκόπι - Εξοχή, αποτελεί αναπτυξιακό άξονα της Π-ΑΜΘ με σαφώς διαφορετικά, διασυνοριακής εμβέλειας αναπτυξιακά χαρακτηριστικά. Επισημαίνεται η ανάγκη επανεξέτασης της ανάλυσης των αναπτυξιακών αξόνων στην περιοχή της Καβάλας - Δράμας με τη διατύπωση σαφών κατευθύνσεων που θα αποτυπώνονται ξεκάθαρα και στο Σχέδιο Δράσης και θα αποτελέσουν εισροή για την



αναθεώρηση του σχεδιασμού τόσο των τεχνικών μελετών όσο και αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ.



Πηγή: Κωφικοποίηση και αρίθμηση του Ελληνικού Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (Γ. ΥΠΕΧΩΔΕ, ΔΜΕΟΟ/α/7157/ε/1042)

**Χάρτης 6: Ελληνικό Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο (ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ 2020 / Αρχικός Σχεδιασμός).**

Στο Πρόγραμμα Δράσης θα πρέπει να αναλυθεί (προτείνεται να αποτυπωθούν σε χάρτη) σε τι αφορούν οι παρεμβάσεις:

1. **Κατασκευή νέου οδικού άξονα Καβάλα - Σέρρες (E61).** Αφορά στο τμήμα Καβάλα - Δράμα ως τεχνικό έργο που προκύπτει από την αντίστοιχη εκπονούμενη τεχνική μελέτη της Εγνατίας Οδού Α.Ε., η οποία μνημονεύεται και στη σελ. 143 π/υ 240 εκατ. € (με δεδομένο ότι δεν προκρίνεται από το αναθεωρημένο ΠΠΣΧΑΑ η κατασκευή κλειστού αυτοκινητόδρομου στο τμήμα Καβάλα - Δράμα); Εφόσον διατηρηθεί η πρόβλεψη του ΠΠΧΣΑΑ θα πρέπει να τροποποιηθούν οι κατευθύνσεις της μελέτης που εκπονεί η ΕΟΑΕ.

2. Αναβάθμιση της **επαρχιακής οδού Δράμας - Αμφίπολης** π/υ 15 εκατ. €
3. **Σύνδεση της Δράμας με την επαρχιακή οδό Δράμας - Αμφίπολης** (τμήμα 3 χλμ μέσω νότιου περιφερειακού δακτυλίου) π/υ 18,50 εκατ. €.

Επιπρόσθετα θα πρέπει να τεκμηριωθεί η αναντιστοιχία των προϋπολογισμών των έργων 2 και 3 καθώς τμήμα 3 χλμ αναφέρονται με π/υ 18,50 εκατ. € και αναβάθμιση τμήματος 40 χλμ περίπου αναφέρεται με π/υ 15 εκατ. €.

B.52 σελ. 36-39. Λαμβάνοντας υπόψη τις ασάφειες που έχουν εντοπιστεί σε προηγούμενα σημεία καθώς και μία ευρύτερη θεώρηση της φιλοσοφίας για την ανάπτυξη των δικτύων προτείνεται το κεφάλαιο B.1.1.β.1 – 1 να ανασυνταχθεί λαμβάνοντας υπόψη τις κατώτέρω επισημάνσεις και την αναγκαιότητα διασαφήνισης των ασαφειών που αναφέρθηκαν. Παρότι τονίζεται σε αρκετά σημεία από την Ο.Μ., η σημασία της λειτουργίας της ΠΑΜΘ ως μέσου σύνδεσης της Βαλκανικής και της ανατολικής Ευρώπης με το θαλάσσιο μέτωπο της Μεσογείου, εν τούτοις η Ο.Μ. δεν φαίνεται να ενστερνίζεται επί της ουσίας τουλάχιστον την υπόψη προοπτική.

Το ΤΕΕ Θράκης θεωρεί την ανωτέρω λειτουργία, κύρια για το αναπτυξιακό πρότυπο της ΠΑΜΘ και υπό την έννοια αυτή διατυπώνει τις εξής προτάσεις έναντι των προτάσεων της Ο.Μ.

- Οι κάθετοι άξονες Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο και Καβάλα – Εξοχή δεν πρέπει να χαρακτηριστούν ως συμπληρωματικοί αλλά κύριοι άξονες και μάλιστα ο πρώτος υπέρτερης σημασίας του άξονα Α-Δ.
- Οι κάθετοι άξονες δεν λειτουργούν για να γεφυρώσουν τον πεδινό αναπτυξιακό άξονα Ανατολής – Δύσης με τα βόρεια σύνορα κλπ. αλλά κυρίως λειτουργούν για να συνδέσουν το Θαλάσσιο Μεσογειακό Μέτωπο με τη Βαλκανική ενδοχώρα. Κατά την άποψη του ΤΕΕ, η θέση της Ο.Μ. αποτελεί ουσιαστικά λανθασμένη κατεύθυνση, την οποία το ΤΕΕ έχει αναδείξει επανειλημμένα. Εφ' όσον η Ο.Μ. επιμένει στην διατυπωθείσα θέση, θα πρέπει να τεκμηριώσει τον αποκλεισμό του θαλάσσιου μετώπου από άποψη μεταφορική, περιβαλλοντική, γεωπολιτικής χρησιμότητας κλπ. Επίσης, πρέπει να τεκμηριώσει τις γενόμενες περιπορείες για την χρήση του Α-Δ άξονα και των καθέτων αξόνων, αν οι κινήσεις είναι διαφορετικές από αυτές που προτείνονται.
- Προτείνεται η μετατροπή του χαρακτηρισμού του άξονα Αλεξανδρούπολης – Ορμένιο από Αναπτυξιακό Άξονα Ενδοπεριφερειακής Εμβέλειας σε Αναπτυξιακό Άξονα Διακρατικής Εμβέλειας με στόχευση στην αναγνώριση του ως Ευρωπαϊκής Εμβέλειας.
- Οι άξονες Καβάλα – Δράμα – Εξοχή και Καβάλα – Σέρρες αποτελούν δύο παράλληλες και ενδεχομένως αντικρουόμενες προτεραιότητες.

Σύμφωνα με την φιλοσοφία που διατυπώνει το ΤΕΕ Θράκης, η προτεραιότητα του δικτύου καθορίζεται από την συμβολή του στην ανάπτυξη της Βαλκανικής – Βόρειο Ευρωπαϊκής διείσδυσης. Η υποβάθμιση της αξίας του άξονα Καβάλα – Εξοχή στο τμήμα εντός της Βουλγαρίας λόγω γεωμορφολογικών προβλημάτων προσδίδει πλεονέκτημα στην προτεραιότητα διεξόδου του λιμένα της Καβάλας προς τον Orient / East Med corridor μέσω Σερρών. Η ένταξη στα ΔΔΜ του Ε61 ως Καβάλα – Δράμα – Σέρρες αποτελεί παράμετρο που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη, όσον αφορά στις χρηματοδοτικές πηγές του υπόψη έργου. Ως αρχική προσέγγιση θεωρείται ότι θα ήταν δυνατόν να εξεταστεί η χάραξη του Ε61 ως Καβάλα – Δράμα – Ν. Μπάφρα – Σέρρες με χαρακτηριστικά οδού ταχείας κυκλοφορία και όχι ως κλειστού αυτοκινητόδρομου. Η πρόταση αυτή συνδυάζει επιμέρους οφέλη σε διαφορετικά τμήματα του δικτύου όπως:

- Εξυπηρετεί την αναβάθμιση του τμήματος Καβάλα – Δράμα με βελτιωμένα χαρακτηριστικά (παρακάμψεις οικισμών, οδική ασφάλεια).
- Εξυπηρετεί την πρόσβαση του λιμένα Καβάλας προς Σέρρες.
- Εξυπηρετεί τμήμα του δικτύου Δράμα – Αμφίπολη (μέχρι Ν. Μπάφρα).
- Εντάσσεται στα ΔΔΜ, όπως έχει χαρακτηριστεί.

Σε κάθε περίπτωση η ΟΜ θα πρέπει:

- Να ιεραρχήσει την προτεραιότητα των δύο αξόνων.
- Να αναθεωρήσει την επιλογή που χρηματοδοτεί ανατιολόγητα πλέον η ΠΑΜΘρ, για τη αναβάθμιση του άξονα Καβάλα – Δράμα ως κλειστού αυτοκινητόδρομου.
- Να στρέψει τις δράσεις ωρίμανσης στην μελέτη του τμήματος Καβάλα – Δράμα, με τα χαρακτηριστικά του ΠΠΧΣΑΑ.

B.53 σελ. 39. Το **Τόξο Υγροβιότοπων και Αρχαιολογικών Χώρων** να γραφεί ότι επεκτείνεται ανατολικά έως τον αρχαιολογικό χώρο της αρχαίας Ζώνης στη Μεσημβρία, όπως άλλωστε παρουσιάζεται στο Χάρτη Π.2.α «Χωροταξική Οργάνωση Περιφέρειας». Γενικά το **Τόξο Υγροβιότοπων και Αρχαιολογικών Χώρων** χαρακτηρίζεται από περιορισμένη έκταση και περιορισμένη ενσωμάτωση αρχαιολογικών χώρων. **Ουσιαστικά περιορίζεται γεωγραφικά στα όρια του Εθνικού Πάρκου ΑΜΘ**, αδυνατώντας να συγκεντρώσει μια κρίσιμη αναπτυξιακή μάζα που θα αποτελέσει τη βάση για το μελλοντικό σχεδιασμό μιας Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης κατά τα πρότυπα του νέου ΕΣΠΑ (2014 - 2014).

B.54 σελ. 40. Αναφέρεται ξεκάθαρα ότι η Ορεστιάδα κατατάσσεται στους οικισμούς 5<sup>ου</sup> επιπέδου και η Δράμα και η Ξάνθη στους οικισμούς 4<sup>ου</sup> επιπέδου, σε αντίθεση με την αναφορά της σελ. 31 όπου η Δράμα, η Ξάνθη και η Ορεστιάδα αναγνωρίζονται ως



«...πρωτεύοντα κέντρα περιφερειακής σημασίας.». Από την ανωτέρω κατάταξη δεν επιβεβαιώνεται ότι η Ορεσιτιάδα αναβαθμίζει το ρόλο της σε σχέση με το Γενικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ όπως αναφέρεται στη σελ. 31, αλλά μάλλον το Διδυμότειχο φαίνεται να αναβαθμίζεται αφού προτείνεται από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ να συγκροτεί «*λειτουργικό - αναπτυξιακό δίπολο*» με την Ορεσιτιάδα.

- B.55 σελ. 40. Η θέση του χαρακτηρισμού ως πυλών της ΠΑΜΘρ, της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας δεν αμφισβητείται ενώ το ΤΕΕ Θράκης, έχει προτείνει επανειλημμένα τον ανωτέρω χαρακτηρισμό. Θεωρείται ότι η απόδοση «*Δυνητικής Σιδηροδρομικής Σύνδεσης*» για τις δύο πόλεις είναι λανθασμένη προσέγγιση καθώς ισχύει μόνο για την Καβάλα σε αντίθεση με την Αλεξανδρούπολη για την οποία υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση.
- B.56 σελ. 41. Αναφέρεται λανθασμένα στην πληρότητα των κοινωνικών υποδομών που διαθέτει η Κομοτηνή χωρίς να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες που επικρατούν στο υφιστάμενο Νοσοκομείο Κομοτηνής και στη διαπιστωμένη ανάγκη αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του. Σχετική παρέμβαση βελτίωσης των κοινωνικών υποδομών στην Κομοτηνή, σε όποια κατεύθυνση τελικά επιλεγεί (εκσυγχρονισμός / βελτίωσης του υφιστάμενου, δημιουργία μεγάλου κέντρου υγείας αστικού τύπου, κ.λπ.), θα έπρεπε να υπάρχει και στο Πρόγραμμα Δράσης δίνοντας έτσι τα αναγκαία επιχειρήματα στην Π-ΑΜΘ στο πλαίσιο αναζήτησης λύσης και διεκδίκησης πόρων. Αντίθετα, προτείνεται, χωρίς αιτιολόγηση από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ νέο νοσοκομείο στην Ορεσιτιάδα, προϋπολογισμού 2,5 εκατ. €, δημιουργώντας σημαντικά ερωτήματα για την έννοια και το δυναμικό που δίνεται στο προτεινόμενο νέο νοσοκομείο Ορεσιτιάδας.
- B.56<sup>α</sup> σελ. 41. Η πρόταση «*Ταυτόχρονα συνδέεται..... και αναπτυξιακό περιβάλλον*» δεν προκύπτει να συνδέεται με το προηγούμενο κείμενο και δεν προσφέρει στην ανάλυση καθώς αποτελεί μια γενικόλογη διατύπωση.
- B.57 σελ. 42 & 43. Καταγράφεται ο χαρακτηρισμός ως **αστικά κέντρα / αναπτυξιακοί πόλοι** για τις πέντε πρωτεύουσες των Π.Ε. και για την Ορεσιτιάδα η οποία σχετίζεται ως «*λειτουργικό δίπολο*» με το Διδυμότειχο. Ακολούθως όμως παραλείπεται να αναλυθεί η σχέση της Ορεσιτιάδας και του Διδυμοτείχου, τόσο μεταξύ τους όσο και με άλλο αστικό κέντρο της Π-ΑΜΘ, π.χ. Αλεξανδρούπολη.
- B.58 σελ. 43. Δεν είναι κατανοητή η αναφορά σε «*πολιτικές (ρητές ή άρρητες, φορέων.....)*».
- B.59 σελ. 45. Διατυπώνονται οι κάτωθι παρατηρήσεις αναφορικά με τις κατευθύνσεις σε σημεία τριβής.
1. *Πρωθείται ο καθορισμός και διαφύλαξη της γης υψηλής παραγωγικότητας, ειδικά στις περιοχές των μεγάλων πεδινών ζωνών της Δράμας, της Ξάνθης, της Κομοτηνής - Σαπών και του βόρειου Έβρου. Το ΤΕΕ Θράκης έχει υποβάλει προτάσεις*

στην απάντηση της ερώτησης Π7 (Α1 φάση) και τα οποία δεν λήφθηκαν υπ' όψη. Τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια για τον καθορισμό της ΓΥΠ είναι γενικά, οδηγούν σε αδικίες και δυσχεραίνουν την ανάπτυξη. Η ΓΥΠ θα πρέπει να προκύπτει με αναλυτικότερα κριτήρια χρησιμοποιώντας π.χ. τον Εδαφολογικό Χάρτη, ή λαμβάνοντας υπόψη της Κατηγορίες Γης σε Αναδασμούς. (Είναι δυνατόν να θεωρείται Γη Υψηλής Παραγωγικότητας αυτή που έχει συντελεστή κατηγορίας 1/10).

2. *Προωθείται η συνέχιση των αγροτικών αναδασμών κατά περίπτωση, σε σχέση και με την αναδιάρθρωση των καλλιεργειών και τις λειτουργικές απαιτήσεις των νέων ειδών.*

**Ο Αναδασμός πρέπει να συνδεθεί με τα υπόλοιπα εγγειοβελτιωτικά έργα.**

3. *Προωθείται η οικολογική αποκατάσταση απαξιωμένων αγρών (επιστροφή στη φυσική κατάσταση) λόγω αστοχιών στις διαδικασίες επέκτασης των γεωργικών εκτάσεων εις βάρος φυσικών οικοτόπων. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα και από τους Αναδασμούς. Πρόσφατα έχει μετρηθεί η μείωση της γεωργικής γης και αντίστοιχα η αύξηση του οικοτόπου σε περιοχή Natura κατά 10% (πού είναι και ο στόχος που προβλέπεται στην νέα προγραμματική περίοδο).*

B.60 σελ. 45. Σημαντική χαρακτηρίζεται η έλλειψη καθορισμού «*Ζώνης Ανάπτυξης Θερμοκηπιακών Εγκαταστάσεων*» στην περιοχή της Δράμας όπου έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν σημαντικότερες θερμοκηπιακές εγκαταστάσεις (π.χ. Wonderplant, κ.λπ.). Αντίστοιχα θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ο Χάρτης Π.1.α «*Πρόταση χωρικής διάρθρωσης του πρωτογενούς τομέα*».

Στο Χάρτη Π.1.α «*Πρόταση χωρικής διάρθρωσης του πρωτογενούς τομέα*» δεν αποτυπώνεται το Λιμάνι (μάλλον λειτουργεί ως αλιευτικό καταφύγιο) στις Θέρμες Σαμοθράκης.

B.61 σελ. 45. Στο κεφάλαιο “χωρικές ενότητες κτηνοτροφίας” διατυπώνονται οι κάτωθι προτάσεις που θα πρέπει να ενσωματωθούν

1. Με δεδομένα τα προβλήματα των αδειοδοτήσεων των κτηνοτροφικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να απαλειφθούν όλες οι φράσεις που πιθανόν θα φέρουν προσκόμματα στις αδειοδοτήσεις. Παρ. 4 «Σε αυτό το πλαίσιο προωθείται η παροχή ενισχύσεων για τη δημιουργία ή τον εκσυγχρονισμό μικρών και μεσαίων εγκαταστάσεων μεταποίησης (τυροκομεία), με προτεραιότητα στις ορεινές περιοχές. Παράλληλα προωθείται ο εκσυγχρονισμός των κτηνοτροφικών μονάδων (χοιροτροφεία και πτηνοτροφεία), που εντοπίζονται διάσπαρτα σε ζώνες έντονης γεωργικής ανάπτυξης και συνδυασμένης οικοανάπτυξης με στόχο να αντιμετωπιστούν τα

προβλήματα από την άσκηση της δραστηριότητας και κυρίως τη διαχείριση των αποβλήτων τους.

2. Στην παρ. 6 αναφέρεται «Σε συνέχεια και στην κατεύθυνση ορθολογικοποίησης αυτού του προτύπου, σε θέσεις που δεν χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη γης υψηλής παραγωγικότητας προωθούνται οι κτηνοτροφικές δραστηριότητες, κυρίως ελευθέρως βοσκής αλλά και εσταυλισμένης – ημισταυλισμένης μορφής, με περιορισμό μεγέθους και χωρική διασπορά των μονάδων, σε συνδυασμό με μονάδες καθετοποίησης (μονάδες συλλογής, επεξεργασίας και προώθησης γάλακτος, σφαγεία, μονάδες επεξεργασίας και δημιουργίας)». Υπάρχει ο κίνδυνος να αποκλεισθεί από την προβληματικά χαρακτηρισμένη ΓΥΠ, η εγκατάσταση κτηνοτροφικών μονάδων.

Δ.1. Από τα παραπάνω ποσά, 240 εκ. € αφορούν την αντικατάσταση ανοικτών αρδευτικών δικτύων. Για επέκταση και ολοκλήρωση αρδευτικών δικτύων προβλέπονται 50 εκ. €, και για Αναδασμούς Εγγειοβελτιωτικά έργα 50 εκ. €.

B.62 σελ. 47. Η πρόταση μίας μόνο περιοχής Αναζήτησης Αγροκτηνοτροφικού Πάρκου (ΖΚ) στο Βόρειο Έβρου κρίνεται ελλιπής. Προτείνεται ο προσδιορισμός τουλάχιστον δύο (2) ακόμη, μία στα όρια Π.Ε. Δράμας - Ξάνθης και μια στα όρια της Π.Ε. Ροδόπης και Ξάνθης. Αντίστοιχα θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ο Χάρτης Π.1.α «*Πρόταση χωρικής διάρθρωσης του πρωτογενούς τομέα*».

B.63 σελ. 49. Κρίνεται σκόπιμο, όπου από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ προκύπτουν κατευθύνσεις αναθεώρησης Τομεακών Χωροταξικών, όπως για παράδειγμα στον αποκλεισμό της ζώνης Β.15 «*Μαρώνεια Ροδόπης - Έβρου*» από περιοχή υδατοκαλλιεργειών όπως προτείνεται από το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, να αποτυπωθούν διακριτά σε Παράρτημα, ώστε να είναι δυνατή η προώθησή τους στο πλαίσιο αναθεώρησης των Ειδικών Χωροταξικών.

Ομοίως για την αναφορά στη σελ, 72 «*...σε ενδεχόμενη μελλοντική αναθεώρηση του Ε.Π. για τον τουρισμό προτείνεται η ένταξή τους «στις περιοχές με περιθώρια ανάπτυξης ειδικού και εναλλακτικού τουρισμού του άρθρου 5 παρ.Β1.»*».

Ομοίως για την αναφορά στη σελ. 148 σχετικά με την παράβλεψη από το ΕΠ του Τουρισμού πρόβλεψης δημιουργίας μαρίνας σκαφών στον επιβατικό λιμένα Καβάλας.

B.64 σελ. 52. Σε ότι αφορά στην αναφορά για τα κοιτάσματα Χρυσού θα πρέπει να προστεθεί η θέση της Π-ΑΜΘ όπως έχει διατυπωθεί με και την 55/2013 (26/02/2013, ΑΔΑ: ΒΕΔ37ΛΒ-ΛΔΡ) απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου «*Γνωμοδότηση επί της 1<sup>ης</sup> Φάσης της μελέτης Αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση του Περιφερειακού πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης*», ότι «*Δεν υπάρχουν οικονομικά βιώσιμες μέθοδοι αντιμετώπισης της ισ-*

**χυρά οχλούσας ρύπανσης» και ότι «η δραστηριότητα της εξόρυξης χρυσού είναι ασύμβατη με το χαρακτήρα της αιεφόρου ανάπτυξης». Το ανωτέρω κριτήριο είναι κριτήριο αποκλεισμού και δεν τίθεται θέμα «πολυπαραγοντικής προσέγγισης βασισμένης στην ευρύτερη αποδοχή της τοπικής κοινωνίας».**

B.65 σελ. 52. Αναφορά και στο νησί της Θάσου σε ότι αφορά στην εξόρυξη μαρμάρου.

B.66 σελ. 53 & 54. Δεν είναι κατανοητή η εκτεταμένη αναφορά στην περίπτωση των κοιτασμάτων χρυσού, ειδικά μετά την ξεκάθαρη θέση του Περιφερειακού Συμβουλίου. Άστοχη κρίνεται επίσης και η επιλεκτική αναφορά επιλεγμένων αποσπασμάτων της ΜΠΕ του έργου, η οποία δεν έγινε αποδεκτή από το Περιφερειακό Συμβούλιο ΑΜΘ. Επίσης, οι λεπτομερείς αναφορές, χωρίς μάλιστα επεξήγηση των όρων (π.χ. BAT'S) σε εφαρμογή διαθέσιμων τεχνολογιών μείωσης του ορατού αποτελέσματος της εξόρυξης, δεν έχουν καμία απολύτως σχέση με το ύφος και το επίπεδο ανάλυσης του υπολείπου κείμενο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

Η τοπική κοινωνία έχει λάβει θέση και δεν γίνεται κατανοητή η εκ νέου εισαγωγή του όρου “ευρύτερη αποδοχή”. Αποτελεί αντικείμενο της αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ να αποκλείει ξεκάθαρα τη δυνατότητα αξιοποίησης των κοιτασμάτων χρυσού καθώς **«Δεν υπάρχουν οικονομικά βιώσιμες μέθοδοι αντιμετώπισης της ισχυρά οχλούσας ρύπανσης»** και ότι **«η δραστηριότητα της εξόρυξης χρυσού είναι ασύμβατη με το χαρακτήρα της αιεφόρου ανάπτυξης».**

Αναφορά θα πρέπει να γίνει επίσης στο συμπέρασμα της Στρατηγικής μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), σελ. 310, σύμφωνα με το οποίο *«...μπορούν να προκληθούν σημαντικές βλάβες σε μια ευρεία γεωγραφική ενότητα, κυρίως από τη χρήση τοξικών υλικών. Στην Περιφέρεια ο κίνδυνος αυτός αναφέρεται ιδίως στην περίπτωση εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων χρυσού που διαθέτει (εφόσον προωθηθεί η σχετική δραστηριότητα).».*

Αναφορά θα πρέπει να γίνει επίσης στις επισημάνσεις της σελ. 6, σύμφωνα με τις οποίες *«...δημιουργούνται επιφυλάξεις σχετικά με τη δυνατότητα αποτελεσματικής εφαρμογής των όρων, (των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση των μηχανισμών ελέγχου...»* που αποτελεί και έναν από τους λόγους αποκλεισμού του 3<sup>ου</sup> Σεναρίου ανάπτυξης της Π-ΑΜΘ, που περιλαμβάνει *«...μεγάλες επενδύσεις και υποδομές».*

Επιπρόσθετα οι αναλύσεις – προτάσεις για την θέσπιση Στρατηγικής Τοπίου καθώς και για την θέσπιση πόλου ανάπτυξης το τόξου υδροβιότοπων και αρχαιολογικών χώρων ισχυροποιεί την πρόταση αποκλεισμού της υπόψη εξορυκτικής δραστηριότητας.

B.67 σελ.54. Να διευκρινιστεί ποιος και σε ποια φάση, έχει την αρμοδιότητα εκπόνησης, έγκρισης και παρακολούθησης του Σχεδίου Αντιμετώπισης Τεχνολογικού Ατυχήματος

Μεγάλης Έκτασης (ΣΑΤΑΜΕ) για τη δραστηριότητα της εξόρυξης πετρελαίου, ειδικά για την περίπτωση της επέκτασης των γεωτρήσεων και της περαιτέρω ανάπτυξης δραστηριοτήτων στη χερσαία ζώνη.

- B.68 σελ. 57. Η πρόταση για «...ανάπτυξη ερευνητικών κέντρων σε συνεργασία με το Πολυτεχνείο της Ξάνθης και το ΤΕΙ ΑΜΘ.» στη ΒΙΠΕ της Ξάνθης κρίνεται ανέφικτη καθώς απουσιάζει το θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη αυτής της συνεργασίας. Θα μπορούσε να εξετασθεί στο πλαίσιο λειτουργίας ενός Τεχνολογικού Πάρκου ή μιας Θερμοκοιτίδας. Η συνολικότερη πρόταση δημιουργίας κοιτίδας επιχειρηματικότητας και Καινοτομίας στην περιοχή Καπναποθηκών Ξάνθης, θεωρείται ότι είναι δυνατόν να υλοποιηθεί.
- B.69 σελ. 59. Για την εγκατάσταση αγροτοβιομηχανικών μονάδων για τη μεταποίηση, συσκευασία και τυποποίηση αγροτικών προϊόντων περιοχής Κομοτηνής, η ύπαρξη του ΑΗΣ συμπαραγωγής της ΔΕΗ, θεωρείται ως κίνητρο εγκατάστασης, κυρίως σε θέματα ενεργειακής υποβοήθησης των αναγκών ηλεκτρισμού; και θέρμανσης των μονάδων. Η εγκαταστάσεις μεταποίησης είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσουν τις υφιστάμενες εγκαταλελειμμένες κτηριακές εγκαταστάσεις με κατάλληλη προσαρμογή του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου.
- B.70 σελ. 60. Στο πλαίσιο της ανάλυσης για τη χωρική ανάπτυξη της Μεταποίησης, απαιτείται να διευκρινιστεί η αρμοδιότητα υλοποίησης και παρακολούθησης του προτεινόμενου σχεδιασμού, ήτοι της προτεινόμενης Δράσης 4.2.2 «*Ανάπτυξη οργανωμένων υποδοχέων (Επιχειρηματικών Πάρκων) (εκπόνηση μελετών, κατασκευή υποδομών και κέντρων εξυπηρέτησης)*», π/υ 25 εκατ. €. Επισημαίνεται ο πολύ χαμηλός εκτιμώμενος προϋπολογισμός για την υλοποίηση του φιλόδοξου προτεινόμενου σχεδίου, σε σχέση με τις διατυπωθείσες ανάγκες των υφιστάμενων ΒΙΠΕ / ΒΙΟΠΑ της Π-ΑΜΘ. Προτείνεται επικοινωνία των μελετητών με τη διοίκηση της ΕΤΒΑ – ΒΙΠΕ για την άντληση σχετικών στοιχείων.
- B.71 σελ. 61. Στο Χάρτη Π.1.β δεν αποτυπώνεται, παρότι αναφέρεται στο κείμενο (σελ. 59) ως «...προβλεπόμενου από το Ειδικό Πλαίσιο...» ο ΒΙΟΠΑ Σουφλίου. Θα πρέπει να διευκρινιστεί αν δεν έχει συμπεριληφθεί συνειδητά με την λογική που εισάγεται τελικά από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ, ως αποτέλεσμα της στρατηγικής ενίσχυσης των υφιστάμενων έναντι της δημιουργίας νέων υποδοχέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- B.72 σελ. 62 & 63. Η ανάλυση για το φυσικό αέριο χαρακτηρίζεται από ορθότητα και σαφήνεια. Εντοπίζονται ορθά οι απαιτούμενες ενέργειες, τις οποίες η Π-ΑΜΘ έχει ήδη δρομολογήσει. Θα ήταν χρήσιμο να αναλυθεί περαιτέρω το φυσικό αντικείμενο της Δράσης 5.3.4 «*Επέκταση του δικτύου φυσικού αερίου μέσης και χαμηλής πίεσης*» π/υ 140 εκατ. € για την οποία ως Φορέας συντονισμού - υλοποίησης στη φάση αυτή ορίζεται η ΔΕΠΑ και όχι ο ΔΕΣΦΑ.

- B.73 σελ. 62. Πρέπει να τονισθεί ότι συνδέεται η όδευση του Αγωγού ΤΑΡ με τις χρήσεις γης και την ΓΥΠ. Έτσι όπως χαρακτηρίζεται η ΓΥΠ, οι αγωγοί στο μεγαλύτερο μήκος τους διέρχονται αναγκαστικά από ΓΥΠ. (Αναδασμοί από Κομοτηνή μέχρι Ξάνθη).
- B.74 σελ. 63 & 64. Σε ότι αφορά στην ανάλυση της «Γεωθερμίας» εκτιμάται ότι αναλύονται σωστά οι προτεινόμενες χρήσεις. Στις βασικές κατευθύνσεις αξιοποίησης (σελ, 64) απαιτείται να παρουσιαστούν ιεραρχημένα οι οκτώ (-8-) προτεινόμενες ενδεικτικές χρήσεις. Το γεωθερμικό πεδίο του Δέλτα του Έβρου που αναφέρεται στην υποσημείωση, δεν περιλαμβάνεται μεταξύ των (-10-) γεωθερμικών πεδίων που έχουν εντοπιστεί στην Π-ΑΜΘ. Αν ταυτίζεται με το γεωθερμικό πεδίο του Αρίστηνου Αλεξανδρούπολης, αυτό έχει μισθωθεί από το Δήμο Αλεξανδρούπολης και όχι από την εταιρεία ΤΕΡΝΑ.
- Στο Χάρτη Π.1.α «Πρόταση χωρικής διάρθρωσης του πρωτογενούς τομέα», σελ. 51, δεν προκύπτει ότι έχει αποτυπωθεί το σύνολο των (-10-) γεωθερμικών πεδίων όπως περιγράφονται στη σελ. 64.
- B.75 σελ. 65. Απαιτείται να επανεξετασθεί ως προς την ορθότητά της η κατεύθυνση για εξάντληση της δυνατότητας χωροθέτησης θερμοκηπιακών μονάδων εκτός Γεωργικής Γης Υψηλής Παραγωγικότητας (ΓΓΥΠ).
- B.76 σελ. 66. Η προτεινόμενη κατεύθυνση για εκπόνηση «...σχετικής μελέτης...» σε συνεργασία με το Πολυτεχνείο της Ξάνθης, δύναται να παρουσιάζει προβλήματα σε σχέση με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο εκπόνησης μελετών και τέτοιες κατευθύνσεις θα πρέπει να αποφεύγεται. Θα μπορούσε να εξετασθεί η συνεργασία στο πλαίσιο ερευνητικών προγραμμάτων ή προγραμματικών σύμβασών.
- B.77 σελ. 66. Δημιουργία κέντρου έρευνας για την ενέργειας και ειδικότερα *Ινστιτούτο Ενεργειακού Σχεδιασμού και Αειφόρου Αξιοποίησης Φυσικών Πόρων (Ι.Ε.Σ.Α2.ΦΥ.Π.)* με έδρα την Ξάνθη προτάθηκε το Μάιο του 2015 στο πλαίσιο της δημιουργίας του Ερευνητικού Κέντρου Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης (Ε.ΚΕ.Α.Μ-ΘΡΑ) - Καραθεοδωρή, η οποία όμως προφανώς εγκαταλείφθηκε.
- Ο προϋπολογισμός της Δράσης (5.3.1) «Δημιουργία περιφερειακού κέντρου έρευνας για την ανάπτυξη εφαρμογών ενέργειας» 0,2 εκατ. € κρίνεται ανεπαρκέστατος και δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες δημιουργίας κέντρου έρευνας.**
- B.78 σελ. 67. Οι κατευθύνσεις για την εγκατάσταση Φ/Β σε οργανωμένους υποδοχείς και απαγόρευσης εγκατάστασης εντός γεωργικής γης ανεξαρτήτως κατηγορίας παραγωγικότητας, χαρακτηρίζονται ορθές.
- B.79 σελ. 67. Η αναφορά «*Όσον αφορά τέλος, στην ανάπτυξης μικρών υδροηλεκτρικών έργων... με τις κατευθύνσεις των Σχεδίων Διαχείρισης ΥΔ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης*», είναι **αόριστη** καθώς τα Διαχειριστικά Σχέδια έχουν εκπονηθεί και εγκριθεί,

και δεν είναι εφικτή η επαναφορά διαφορετικών κατευθύνσεων. Η σημαντική καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του παρόντος ΠΠΧΣΑΑ έχει επισημανθεί ότι έχει δημιουργήσει τελικές καταστάσεις σε κάποιους τομείς, οι οποίες πρέπει να είναι σεβαστές.

- B.80 σελ. 68. Αναφορές όπως «*μεγάλα αστικά κέντρα*» θα πρέπει να αποφεύγονται καθώς δεν ορίζονται με τον τρόπο αυτό στο αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ. Κρίνεται σκόπιμο να διατηρείται ομοιόμορφα η αναφορά στη διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου (Πίνακας 7). Ακόμη και για την περίπτωση που απαιτηθεί να γίνει ομαδοποιημένη αναφορά, αυτή να γίνεται στη βάση της ιεραρχημένης αποτύπωσης του οικιστικού δικτύου *π.χ. ως μεγάλα αστικά κέντρα θεωρούνται οι οικισμοί 2<sup>ου</sup> έως και 4<sup>ου</sup> επιπέδου και μικρά αστικά κέντρα οι οικισμοί 6<sup>ου</sup> και 7<sup>ου</sup> επιπέδου.*
- B.81 σελ. 68. Κρίνεται σκόπιμο να εξειδικευτεί ονοματίζοντας του οικισμούς ή το επίπεδο ιεράρχησης π.χ. 6<sup>ου</sup> και ενισχυμένου 6<sup>ου</sup> επιπέδου, οι οποίοι επιλέγονται ως τοπικά κέντρα ανάπτυξης και στα οποία προκρίνεται η κατά προτεραιότητα χωροθέτηση νέων τουριστικών μονάδων.
- B.82 σελ. 68. Θα ήταν σκόπιμο να αποτυπωθούν σε Χάρτη οι δύο διαδρομές σύνδεσης περιοχών και θέσεων τουριστικών ενδιαφέροντος, ειδικά η 1<sup>η</sup> που αφορά στην υφιστάμενη ορεινή διαδρομή που **συνδέει τους ορεινούς θύλακες της δυτικής Ροδόπης.**
- B.83 σελ. 70 & 71. Αναφέρεται ότι είναι κρίσιμο ζήτημα η παρακολούθηση και ο συνεχής έλεγχος της ποιότητας των υδάτων στην περιοχή ανατολικά της Καβάλας έως τη Ν. Καρβάλη, χωρίς να αναφέρεται αν η παρακολούθηση αυτή γίνεται, από ποιον και αν χρειάζεται κάποια ενίσχυση, δεδομένου μάλιστα ότι δεν υπάρχει κάποια σχετική Δράση στο Πρόγραμμα Δράσης.
- B.84 σελ. 72. Για την περιοχή δυτικά της Καβάλας προκρίνεται η Οργανωμένη Ανάπτυξη Παραγωγικών Δραστηριοτήτων μέσω ΠΟΑΠΔ (Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων), χωρίς να εξειδικεύεται περαιτέρω αναφέροντας τα θεσμικά εργαλεία υλοποίησης, το φορέα υλοποίησης, δεδομένου ότι στο νέο νόμο (Ν.4269/2014) δεν περιλαμβάνεται σχετική αναφορά σε ΠΟΑΠΔ. Στο Πρόγραμμα Δράσης περιλαμβάνεται η Δράση 4.4.1 «*Μελέτες χωροθέτησης ΠΟΑΠΔ διαφόρων μορφών σε εντοπισμένες θέσεις*» προϋπολογισμού 150.000 €. Με δεδομένο ότι σε όλη την Π-ΑΜΘ προτείνονται 10 τουλάχιστον περιοχές για ένταξη σε ΠΟΑΠΔ, η υλοποίηση της πρότασης κρίνεται ανέφικτη, όπως και ο προϋπολογισμός της.
- B.85 σελ. 72. Διατυπώνεται η γενική παρατήρηση ότι δεν υπάρχει κάποια αναφορά για την παράκτια παραθεριστική κατοικία στην Π.Ε. Ξάνθη. Τονίζεται ότι υπάρχουν οικιστικοί θύλακες στις περιοχές Αβδηρών – Μάνδρας που αποτελούν εκτόνωση για τους κατοίκους της Π.Ε. Ξάνθης. Θεωρείται ότι πρέπει να γίνει αναφορά για την αναγκαιότητα διευθέτησης των υφιστάμενων προβλημάτων στα πλαίσια του υποκείμενου σχεδιασμού.



- B.86 σελ. 73. Κρίνεται σκόπιμο η αναφορά στη διαδρομή τουριστικής και πολιτιστικής ανάπτυξης μεταξύ Μεσημβρίας (όρια Ν. Έβρου) και Μαρώνας να αναφέρεται με έναν ενιαίο τρόπο σε όλη τη μελέτη και με τον ίδιο τρόπο να αποτυπωθεί στο Πρόγραμμα Δράσης. Ειδικότερα, μέχρι στο σημείο αυτό της μελέτης αναφέρεται ως «...ειδικά διαμορφωμένη διαδρομή μεταξύ της παραλίας Δικέλλων και του λιμανιού του Αγίου Χαλαλάμπου, η οποία θα διέρχεται από μια περιοχή φυσικού και πολιτιστικού κάλλους (scenic route)» σελ. 73 και ως «...σύνδεση μεταξύ Μεσημβρίας - Μαρώνας» στη σελ. 69 και ως «Ολοκλήρωση παραλιακής οδικής σύνδεσης Μεσημβρίας Έβρου - Μαρώνας Ροδόπης» στο Πρόγραμμα Δράσης με π/υ 8,5 εκατ. €. Το έργο, σύμφωνα με τη Δ/ση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Ροδόπης έχει προϋπολογισμό 18Μ€ (Βελτίωση της οδού μήκους περίπου 15 km με την ελάχιστη δυνατή διατομής ε2 με συνολικό κυκλοφορούμενο πλάτος 6,5 m στις περιοχές που υπάρχει περιορισμός από την ύπαρξη αρχαιολογικών ευρημάτων ή / και έντονο εδαφικό ανάγλυφο η διατομή περιορίζεται στο διαθέσιμο χώρο. Η οδός συνδέει 11 αρχαιολογικούς χώρους).
- B.86 σελ. 76. Η κατεύθυνση για «...εκσυγχρονισμό και δημιουργία νέων διαβαθμισμένων ξενοδοχειακών υποδομών υψηλών προδιαγραφών (τάξης μεγαλύτερης των 4 αστέρων)» θεωρείται ότι **δεν βρίσκεται στη σωστή κατεύθυνση**. Απαιτείται η ανάπτυξη καταλυμάτων διαβαθμισμένων προδιαγραφών προσαρμοσμένων στην περιοχή παρέμβασης και στην ομάδα στόχου, όπως σωστά αναφέρεται στη σελ. 94. Επίσης η κατασκευή 5άστερων μονάδων αν και ενισχύονταν από τους προηγούμενους αναπτυξιακούς νόμους, δεν είναι συμβατή με τους κανόνες επιλεξιμότητας της Ε.Ε..
- B.87 σελ. 76. Τονίζεται ότι υπάρχουν ειδικές αναφορές – παραδείγματα που φαίνεται ότι αφορούν άλλους χώρους. Ενδεικτικά αναφέρεται ο αθλητικός τουρισμός (**σελ.76**) με αγώνες ταχύπλων, κωπηλατικούς αγώνες κλπ, αντικείμενα που δεν έχουν αναφορά στην ΠΑΜΘρ. Επισημαίνεται ακόμη ότι οι αναφορές για παραλίμνια κέντρα, δεν θεωρείται ότι έχουν πρακτική εφαρμογή λόγω των ισχυρών περιβαλλοντικών δεσμεύσεων στις προτεινόμενες περιοχές.
- B.88 σελ. 77. Να αποτυπωθεί στο Χάρτη Π.1.γ «Πρόταση χωρικής διάρθρωσης του τουρισμού» η επεξήγηση της πράσινης γραμμής (έντονης και λιγότερο έντονης), να διευκρινιστεί η διαφορά μεταξύ των «περιοχών εναλλακτικού τουρισμού» και του χαρακτηρισμού «οικοτουριστικές περιοχές» στις οποίες περιλαμβάνεται μόνο το νησί της Σαμοθράκης και για τις οποίες συμπληρωματικά θα πρέπει να γίνει σχετική αναφορά στο κείμενο. Επίσης θα πρέπει να αποτυπωθεί ο άξονας ανάπτυξης Σιδηρόνερο - Σκαλωτή - Ελατιά (4<sup>ο</sup> bullet) ενώ θα πρέπει να εξετασθεί η προσθήκη του συμβόλου της «Μαρίνας» στην Αλεξανδρούπολη, η οποία χαρακτηρίζεται ως πύλη τουρισμού. Επισημαίνεται ότι στη σελ. 249 γίνεται αναφορά για την «...προωθούμενη κατασκευή σύγχρονης



*μαρίνας σκαφών αναψυχής στην Αλεξανδρούπολη»* χωρίς όμως να υπάρχει σε εξέλιξη καμία σχετική ενέργεια.

- B.89 σελ. 78. Να εξετασθεί η ορθότητα της αναφοράς *«της ΠΕ Ροδόπης...καθώς και τους αρχαιολογικούς χώρους των Δικαίων παρ'Άβδηρα, της αρχαίας Στρώμης και της αρχαίας Μαρώνας.»*.
- B.90 σελ. 80. Να εξετασθεί η ένταξη του **Δάσους Δαδιάς Λευκίμης Σουφλίου** στους φυσικούς πόρους **Διεθνούς σημασίας**.
- B.91 σελ. 80. Στις χωρικές ενότητες τοπίων ιδιαίτερης σημασίας αναφέρεται στη Ζώνη κάμπου Ξάνθης - Κομοτηνής: Μαρώνια - Μεσημβρία, με τη Μεσημβρία να ανήκει στην Π.Ε. Έβρου.
- B.92 σελ. 79, 80 & 81. Να εξετασθεί η ορθότητα της αναφοράς στους κυριότερους αρχαιολογικούς χώρους διεθνούς σημασίας της *«Αρχαίας πόλης Τοπίου, αρχαίοι παραποτάμιοι οικισμοί Νέστου»*. Για τους συγκεκριμένους χώρους δεν έχει προταθεί τα τελευταία χρόνια καμία παρέμβαση από το Υπουργείο Πολιτισμού. Απουσιάζουν αρχαιολογικοί χώροι του Βόρειο Έβρου (Πύθιο, Πλωτινούπολη, κ.λπ.).

Γενικά, η παρουσίαση των φυσικών πόρων, αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών χώρων, των μουσείων και των πολιτιστικών εκδηλώσεων χαρακτηρίζεται από προχειρότητα και θα πρέπει να υπάρξει έλεγχος και σαφέστερη αναφορά.

Σημαντική προσπάθεια συνολικής καταγραφής και ιεράρχησης που προτείνεται να ληφθεί υπόψη έγινε από την Π-ΑΜΘ στο πλαίσιο υλοποίησης του διασυνοριακού προγράμματος JTI και είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <http://www.jti-rhodope.eu/index1.php?lang=el>

Θα ήταν χρήσιμο να υπήρχε σε Παράρτημα συγκεντρωτικός πίνακας με το σύνολο α) των Μουσείων της Π-ΑΜΘ, β) των αρχαιολογικών χώρων, γ) των ιστορικών χώρων και μνημείων, των δ) παραδοσιακών οικισμών και ε) των φυσικών πόρων.

- B.93 σελ. 81. Σχετικά με το **Τόξο Υγροβιότοπων και Αρχαιολογικών Χώρων**, όπως έχει αναφερθεί και στην παρατήρηση B.53, απαιτείται να γραφεί ότι επεκτείνεται ανατολικά έως τον αρχαιολογικό χώρο της αρχαίας Ζώνης στη Μεσημβρία, όπως άλλωστε παρουσιάζεται στο Χάρτη Π.2.α *«Χωροταξική Οργάνωση Περιφέρειας»*.
- B.94 σελ 81 & 82. Σχετικά με τους θύλακες που αναγνωρίζονται, εκτιμάται ότι η ανάλυση του Ολοκληρωμένου Προγράμματος Βιώσιμης Ανάπτυξης Οροσειράς Ροδόπης (ΟΠΒΑΟΡ) είναι πληρέστερη καθώς περιλαμβάνει και επιμέρους αναπτυξιακούς άξονες στην περιοχή, Χάρτης 7.

Χάρτης 9 - Γενική θεώρηση του αναπτυξιακού χώρου / συγκρότηση σε αναπτυξιακούς θύλακες - άξονες



Χάρτης 7: Γενική θεώρηση του αναπτυξιακού χώρου της οροσειράς της Ροδόπης / συγκρότηση σε αναπτυξιακούς θύλακες – άξονες, στο πλαίσιο του Ολοκληρωμένου Προγράμματος Βιώσιμης Ανάπτυξης Οροσειράς Ροδόπης (ΟΠΒΑΟΡ).

- B.95 σελ. 82. Η αναφερόμενη πολιτιστική διαδρομή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος με αναφορά σε πόλεις και μνημεία της **Εγνατίας Οδού**, προτείνεται να αναβαθμιστεί και να ενταχθεί στο **Τόξο Υγροβιότοπων και Αρχαιολογικών Χώρων λαμβάνοντας υπόψη τη σχεδιαζόμενη από την Π-ΑΜΘ Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση με ενοποιητικό στοιχείο την αρχαία Εγνατία Οδό.**
- B.96 σελ. 84. Η σημαντική (πλέον των 3,5 ετών) καθυστέρηση στην εκπόνηση και θεσμοθέτηση της αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ σε συνδυασμό με την έγκριση και έναρξη υλοποίησης του νέου ΕΣΠΑ της Π-ΑΜΘ απαξιώνουν την προσπάθεια όλων και καθιστούν προβληματική την εφαρμογή του καθώς όπως αναγνωρίζεται και από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ **«Η υλοποίησή του εξαρτάται από τη διατύπωση μια ολοκληρωμένης στρατηγικής που θα διατρέχει το σύνολο του νέου ΠΠΧΣΑΑ και θα ενταχθεί οργανικά στο πρόγραμμα δράσης του, συμβαδίζοντας παράλληλα και με τις στρατηγικές επιλογές του νέου ΕΣΠΑ για την Περιφέρεια ΑΜΘ».**
- B.97 σελ. 84 & 85. Προκύπτει σημαντικότερη διαφοροποίηση μεταξύ των σεναρίων πληθυσμιακής εξέλιξης του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ και του ισχύοντος ΠΠΧΣΑΑ, το οποίο εκτιμούσε τον πληθυσμό της Π-ΑΜΘ το 2015 από 694.000 έως 719.000 κατοίκους. Με την αναθεωρημένη εκτίμηση ο πληθυσμός της Π-ΑΜΘ το 2031 δεν θα ξεπερνάει τους 600.000 κατοίκους. Κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει μια συνεκτικότερη ανάλυση (πέραν της απλά αριθμητικής παρουσίασης) καθώς ο πληθυσμός αποτελεί ένα από τα βασικά μεγέθη του αναπτυξιακού σχεδιασμού, ενώ στοιχεία δεικτών γήρανσης και εξάρτησης του πληθυσμού αποτελούν εξίσου δυσμενείς εξελίξεις που θα πρέπει να αναλυθούν και να τους δοθεί η ανάλογη έκταση και σημασία.
- B.98 σελ. 86 & 87. Σε ότι αφορά στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) και στο κκ ΑΕΠ η ανάλυση θα πρέπει να λάβει υπόψη της τα πλέον πρόσφατα (2013) στοιχεία της

ΕΛ.ΣΤΑΤ, ενώ είναι χρήσιμο να υπάρχει στον Πίνακα 3 και το Σύνολο (άθροισμα) και των τριών τομέων (πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς) που συνθέτουν την ΑΠΑ της Π-ΑΜΘ. Επίσης θα ήταν χρήσιμο να υπάρχει σε Παράρτημα η οικονομετρική μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τον υπολογισμό της εξέλιξης τόσο της ΑΠΑ όσο και του κκ ΑΕΠ και **ιδιαίτερα χρήσιμο θα ήταν αν υπήρχε δυνατότητα συγκριτικής παρουσίασης με την εκτίμηση εξέλιξης του κκ ΑΕΠ της ΕΕ-28.**

B.99 σελ. 87 & 88. Σε ότι αφορά στην Ανεργία - Απασχόληση η ανάλυση θα πρέπει να λάβει υπόψη της τα πλέον πρόσφατα (2015) στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, ενώ είναι χρήσιμο να υπάρχουν στον Πίνακα 5 και το Σύνολο (άθροισμα) και των τριών τομέων (πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς) της Απασχόλησης. Επίσης θα ήταν χρήσιμο να υπάρχει σε Παράρτημα η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για τον υπολογισμό της εξέλιξης και **ιδιαίτερα χρήσιμο θα ήταν αν υπήρχε δυνατότητα συγκριτικής παρουσίασης με την εκτίμηση εξέλιξης του ποσοστού της ανεργίας της ΕΕ-28.**

B.100 σελ. 89 - 91. Η παρουσίαση της εξέλιξης του κκ ΑΕΠ (Σενάρια 1 και 2) προτείνεται να αποτυπωθεί στο ίδιο σχήμα ώστε να είναι εφικτή άμεσα η σύγκρισή τους ή τουλάχιστον τα διαγράμματα να έχουν την ίδια κλίμακα του κατακόρυφου άξονα (Ευρώ / κάτοικο). Το ίδιο και για την παρουσίαση της εξέλιξης της Απασχόλησης (Σχήματα 4 και 5) και της Ανεργίας (Σχήματα 6 και 7).

B.101 σελ. 92. Ο Χάρτης Π.1: «*Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης*» θα πρέπει να υπάρχει και ως ξεχωριστός χάρτης σε κλίμακα 1:250.000 όπως και οι λοιποί Χάρτες (Π.2.α - Π.2.δ) εκτός κειμένου. Ο αερολιμένας της Αλεξανδρούπολης χαρακτηρίζεται ως «*Κύριος Διεθνής Αερολιμένας*» και της Καβάλας ως «*Αερολιμένας Εθνικής Σημασίας*», κατάταξη η οποία δεν έχει αναλυθεί και τεκμηριωθεί μέχρι το σημείο αυτό στο κείμενο. Αντίθετα στη σελ. 256 φαίνεται πως οι δύο αερολιμένες ιεραρχούνται στην ίδια κατηγορία «*Οι παραπάνω διαπιστώσεις δεν αναιρούν την ανάγκη ιεράρχησης του ρόλου του αεροδρομίου Αλεξανδρούπολης, ιδιαίτερα εφόσον συνεχίζεται να επιδιώκεται η ανάδειξη της Αλεξανδρούπολης σε διεθνή κόμβο συνδυασμένων μεταφορών. Καταδεικνύεται όμως εξίσου ο αυξημένος ρόλος του αεροδρομίου της Καβάλας, ιδιαίτερα στο πλαίσιο της επιδιωκόμενης ενίσχυσης του τουρισμού, ως βασικού αναπτυξιακού πυλώνα, της ΠΑΜΘ, καθώς η Καβάλα...*».

Ομοίως και για το Λιμένα Αλεξανδρούπολης ο οποίος χαρακτηρίζεται ως «*Κύρια Διεθνής Πύλη*» και της Καβάλας ως «*Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος*». Ξεκάθαρη αιτιολογημένη θέση ως προς την ιεράρχηση των λιμένων το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ διατυπώνει στη σελ. 254 της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

Απουσιάζει η αποτύπωση πολλών μικρότερων λιμένων της Π-ΑΜΘ π.χ. Θερμών στη Σαμοθράκη, Αγ. Χαραλάμπους στο Δήμο Μαρωνείας - Σαπών, Μάρκης. Επίσης δεν εί-

ναι ευδιάκριτος ο τρόπος που επιλέχθηκε να αποτυπωθεί η διαφοροποίηση των λιμένων Εθνικής Σημασίας και Περιφερειακής σημασίας.

Σε ότι αφορά στους πόλους ανάπτυξης, προκύπτει ότι η Κομοτηνή με την Αλεξανδρο-ύπολη χαρακτηρίζονται ως Δευτερεύοντες Εθνικοί Πόλοι, η Δράμα, η Καβάλα και η Ξάνθη ως Λοιποί Εθνικοί Πόλοι, η Ορεστιάδα και ο Λιμένας Θάσου, **για τον οποίο δεν έχει γίνει καμία αναφορά μέχρι το σημείο αυτό στο κείμενο της ανάλυσης** ως Πρωτεύοντες Περιφερειακοί Πόλοι και το Κ. Νευροκόπι ως Πόλος με Ειδικό Εθνικό - Περιφερειακό Ρόλο. Δευτερεύοντες Περιφερειακοί Πόλοι χαρακτηρίζονται το Διδυμότειχο, το Σουφλί, οι Σάπες, ο Ίασμος, η Γενισέα, το τρίπολο Σμίνθης - Εχίνου - Κενταύρου, η Σταυρούπολη, η Χρυσούπολη, το Παρανέστι, το δίπολο Δοξάτο - Καλαμπάκι, η Ελευθερούπολη και η Προσοτσάνη. Ως λοιποί Περιφερειακοί Πόλοι χαρακτηρίζονται, μάλλον ατυχώς η Φιλλύρα, το Εύλαλο.

Αποτυπώνει επιμέρους βιώσιμες αναπτυξιακές ενότητες, οι οποίες αναλύονται στη συνέχεια, Ενότητα Β.1.1.γ. 2-2, σελ. 111 - 123.

Δεν έχει αποτυπωθεί ο Μεθοριακός Σταθμός (Είσοδοι - Διασυνοριακές συνδέσεις) του Κυπρίνου - προς Ιβαΐλοβγκραντ στο Β. Έβρο. Να εξετασθεί αν εμπίπτει στους Άξονες Συνεργασίας «Διεθνείς συνδέσεις».

Σε ότι αφορά στις διαπεριφερειακές συνδέσεις, παρουσιάζεται σωστά η σύνδεση της Καβάλας με τις Σέρρες, μέσω της γνωστής χάραξης του Ε61 (Καβάλα - Νέα Μπάφρα (σε νέα, πεδινή χάραξη παρακάμπτοντας την Ελευθερούπολη) - Σέρρες (αναβάθμιση του υφιστάμενου οδικού άξονα μέσω Λευκοθέας - Μεσοράχης - Νέας Ζίχνης). Ενώ αποτυπώνεται και διαπεριφερειακή σύνδεση της Δράμας με τις Σέρρες η οποία δεν έχει τεκμηριωθεί στο κείμενο, αντίθετα έχει αναδειχθεί η διαπεριφερειακή σύνδεση της Δράμας με την Εγνατία Οδό μέσω του αναβαθμισμένου οδικού άξονα Δράμας - Αμφίπολης.

**Οι αναπτυξιακοί άξονες και οι διαπεριφερειακές συνδέσεις στην περιοχή της Π.Ε. Δράμας θα πρέπει να επανεξετασθούν και να απαντηθούν με σαφήνεια τα ερωτήματα σε σχέση με την κατεύθυνση που δίνεται για τον άξονα ανάπτυξης Καβάλας - Δράμας και ειδικότερα:**

- 1. Αν ο στόχος της Δράμας είναι η σύνδεση με το Λιμάνι «Φίλιππος Β» και την Εγνατία Οδό** αυτή προτείνεται από την Π-ΑΜΘ να γίνει με κλειστό αυτοκινητόδρομο για το τμήμα Καβάλα – Δράμα.

Στη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ αν και δίνεται ξεκάθαρα η κατεύθυνση για τη **μη κατασκευή κλειστού αυτοκινητόδρομου** στο τμήμα Καβάλα – Δράμα στο Πρόγραμμα Δράσης έχει περιληφθεί η Δράση 5.1.12 «Κατασκευή νέου Οδικού άξονα Καβάλα - Σέρρες (Ε61)» με εκτιμώμενο π/υ 240 εκατ. € η οποία σύμφωνα

με την υποσημείωση (44) στη σελ. 143 επιμερίζεται στους προϋπολογισμούς των τμημάτων Μαυρολεύκη - Δράμα (55,35 εκατ. €) και Δράμα - Καβάλα (184,5 εκατ. €) το οποίο αντιστοιχεί στον προϋπολογισμό του έργου που μελετά η Εγνατία Οδός Α.Ε. για τη σύνδεση της Καβάλας με τη Δράμα με **νέο κλειστό αυτοκινητόδρομο**.

- 2. Θα πρέπει να απαντηθεί το ερώτημα σε τι εξυπηρετεί, με ποια χαρακτηριστικά και με τι κόστος προκρίνεται η σύνδεση της Δράμας με την Αμφίπολη.**

Επισημαίνεται ότι στο Πρόγραμμα Δράσης έχουν περιληφθεί δύο Δράσεις α) η Δράση 5.1.19 «Αναβάθμιση επαρχιακής οδού Δράμας - Αμφίπολης» με π/υ 15 εκατ. € και β) η Δράση 5.1.24 «Σύνδεση της Δράμας με τη επαρχιακή οδό Δράμας - Αμφίπολης (τμήμα 3 χλμ μέσω νότιου περιφερειακού δακτυλίου)» με π/υ 18,5 εκατ. €.

Ενώ σύμφωνα με την υποσημείωση (44) στη σελ. 143 από την Εγνατία Οδό ωριμάζουν τα τμήματα Αμφίπολη – Παλαιοκώμη με π/υ 110,7 εκατ. και το Παλαιοκώμη – Ν. Μπάφρα με π/υ 135,3 εκατ. €.

- 3. Αναφέρεται ξεκάθαρα (σελ. 143) ότι ο στόχος του οδικού άξονα Καβάλα - Σέρρες είναι να παράσχει ταχεία οδική σύνδεση του Λιμένα Καβάλας με το Κύριο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (Orient / East-Med Corridor) με κλειστό αυτοκινητόδρομο.**

Παρόλα αυτά δεν περιλαμβάνεται σχετική Δράση στο Πρόγραμμα Δράσης, εκτός και αν η Δράση 5.1.12 «Κατασκευή νέου Οδικού άξονα Καβάλα - Σέρρες (E61)» με εκτιμώμενο π/υ 240 εκατ. € αφορά στην παρέμβαση αυτή και όχι στο τμήμα «Καβάλα – Δράμα – Μαυρολεύκη». Για την περίπτωση αυτή θα πρέπει να αναφερθεί ξεκάθαρα το φυσικό αντικείμενο της προτεινόμενης Δράσης 5.1.12 «Κατασκευή νέου Οδικού άξονα Καβάλα - Σέρρες (E61)».

Το ΤΕΕ Θράκης έχει προτείνει σε προηγούμενο εδάφιο μία ενδιάμεση πρόταση που καλύπτει με ικανοποιητικό τρόπο μία σειρά τεθέντων στόχων, χρησιμοποιώντας της δομή των ΔΔΜ ώστε να υπάρχουν σαφείς χρηματοδοτικές δυνατότητες και με γνώμονα την αποτελεσματική αξιοποίηση πόρων. Στα πλαίσια αυτά τίθεται προς διερεύνηση η υλοποίηση του άξονα Καβάλας – Δράμας – Ν. Μπάφρας – Σερρών με χαρακτηριστικά οδού ταχείας κυκλοφορίας.



**Χάρτης 8: Σχηματική αποτύπωση σχεδιαζόμενων και προτεινόμενων παρεμβάσεων στην περιοχή της Καβάλας – Δράμας – Σερρών - Αμφίπολης.**

Να εξετασθεί η ορθότητα της αποτύπωσης στην περιοχή της Αλεξανδρούπολης εγκατάστασης που να αφορά σε «Κέντρο Αποθήκευσης & Αεριοποίησης Φυσικού Αερίου».

Να εξετασθεί αν θα πρέπει να συγχωνευθούν οι χαρακτηρισμοί «Άξονες - Τόξα οικονομικής ανάπτυξης» και οι «Ευρείες ζώνες οικονομικής ανάπτυξης» οι οποίες και δεν διακρίνονται στο Χάρτη Π.1: «Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης».

Οι Ζώνες Αγροτικής Ανάπτυξης δεν αποτυπώνονται με ευδιάκριτο τρόπο. Η πρόταση οριοθέτησης μίας μόνο περιοχής Αναζήτησης Αγροκτηνοτροφικού Πάρκου (ΖΚ) στο Βόρειο Έβρο κρίνεται ελλιπής. Προτείνεται ο προσδιορισμός τουλάχιστον δύο (-2-), μία στην Π.Ε. Δράμας και μια στα όρια της Π.Ε. Ροδόπης και Π.Ε. Ξάνθης.

Να επανεξετασθεί αν έχουν αποτυπωθεί το σύνολο των γεωθερμικών πεδίων. Φαίνεται να μην αποτυπώνονται και τα 10 γεωθερμικά πεδία της Π-ΑΜΘ όπως περιγράφονται στη σελ. 64.

Σημαντική χαρακτηρίζεται η έλλειψη καθορισμού «Ζώνης Ανάπτυξης Θερμοκηπιακών Εγκαταστάσεων» στην περιοχή της Δράμας όπου έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν σημαντικότερες θερμοκηπιακές εγκαταστάσεις (π.χ. Wonderplant, κ.λπ.). Αντίστοιχα θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ο Χάρτης Π.1.α «Πρόταση χωρικής διάρθρωσης του πρωτογενούς τομέα».

Η αναφορά και η αποτύπωση των «Περιοχών Ανάπτυξης Τουρισμού» θα πρέπει να γίνει «Ανεπτυγμένες Τουριστικά Περιοχές» καθώς οι περιοχές ανάπτυξης τουρισμού διακρίνονται σε τέσσερις περιοχές (Α, Β, Γ και Δ). Στα βόρεια του Εχίνου αποτυπώνεται



το σύμβολο της «Πύλης Τουρισμού». Αν αφορά το συνοριακό σταθμό Αγ. Κωνσταντί-νου θα πρέπει να επανεξετασθεί ο χαρακτηρισμός του ως «Πύλης Τουρισμού».

Να επανεξετασθεί ο χαρακτηρισμός τόσων πολλών επικαλυπτόμενων ζωνών με βασικό χαρακτηριστικό τον Εναλλακτικό τουρισμό (Άξονες - Τόξα οικοανάπτυξης, Ευρείες Ζώνες οικοανάπτυξης, Ζώνες Εναλλακτικού Τουρισμού, κ.λπ.)

Για την ευρεία Ζώνη Φυσικής και Πολιτιστικής Κληρονομιάς Τοπίου, στο βαθμό που αφορά στο **Τόξο Υγροβιότοπων και Αρχαιολογικών Χώρων**, όπως έχει αναφερθεί και στην παρατήρηση Β.53, απαιτείται να επεκταθεί ανατολικά έως τον αρχαιολογικό χώρο της αρχαίας Ζώνης στη Μεσημβρία, όπως άλλωστε παρουσιάζεται στο Χάρτη Π.2.α «Χωροταξική Οργάνωση Περιφέρειας».

Τα «Δίκτυα Φυσικού και Πολιτιστικού Περιβάλλοντος» θα πρέπει να διευκρινιστεί σε τι αφορούν και σε ποιο σημείο της μελέτης αναγνωρίζονται και αναλύονται. Θα ήταν χρήσιμος ένας Πίνακας που να αντιστοιχεί στα στοιχεία Φυσικής και Πολιτιστικής Κληρονομιάς και Τοπίου που αποτυπώνονται στο Χάρτη Π.1, καθώς κάποια δεν είναι δυνατόν να αναγνωρισθούν (π.χ. βορείως της Ορεστιάδας, στην περιοχή των Κήπων κ.λπ.)

**Συμπερασματικά αναφέρεται ότι ο Χάρτης Π.1 «Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης» δεν θα πρέπει να υπάρχει στο σημείο αυτό της μελέτης καθώς αποτυπώνει πλήθος στοιχείων για τα οποία δεν έχει προηγηθεί ανάλυση και επεξήγησή τους.**

B.102 σελ. 93. Κρίνεται σκόπιμο η αναφορά στις προστατευόμενες περιοχές να γίνεται σε όλο το κείμενο της μελέτης με το ίδιο τρόπο, όπως για παράδειγμα αποτυπώνεται στη σελ. 78 και είναι σε αντιστοιχία με τα ΦΕΚ ορισμού τους. Έτσι το Εθνικό Πάρκο υγροβιότοπων ΑΜΘ να γίνει Εθνικό Πάρκο ΑΜΘ και το Εθνικό Πάρκο Δέλτα Έβρου να γίνει Εθνικό Υγροτοπικό Πάρκο Δέλτα Έβρου.

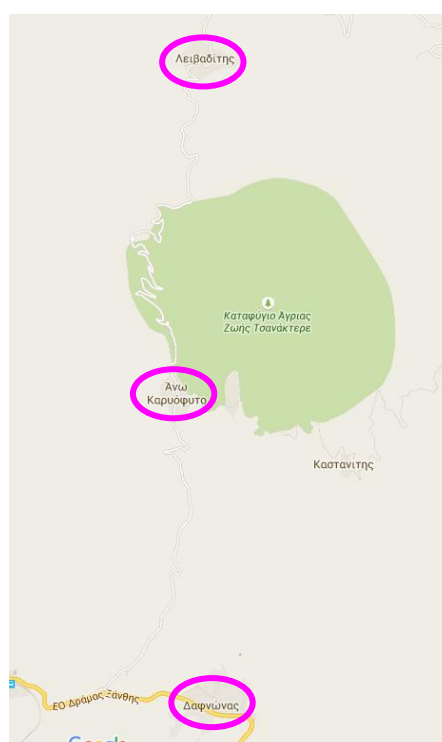
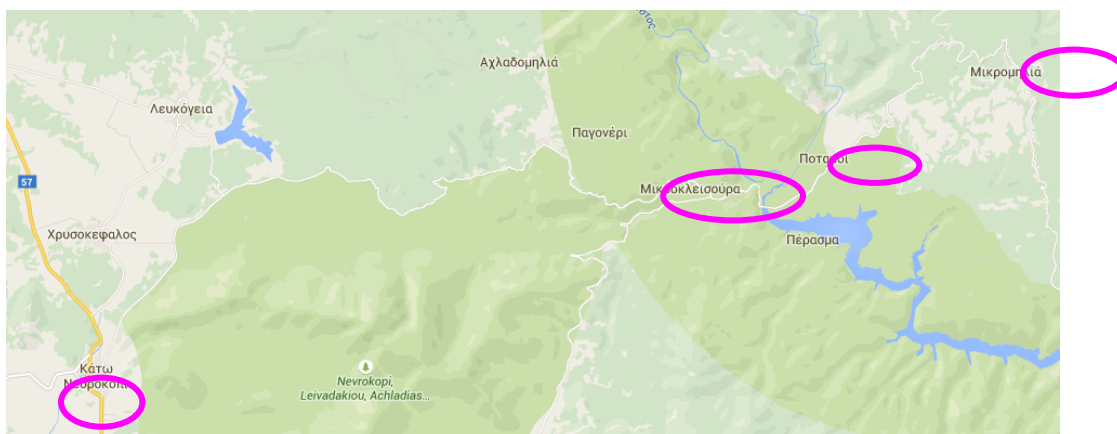
	ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΚΥΑ – ΠΔ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
1	Εθνικό Πάρκο Σχινιά – Μαραθώνα	ΠΔ (ΦΕΚ 395/Δ/ 3.7.00) Διαχειριστικό Σχέδιο ΚΥΑ 32473/7718/2001 (ΦΕΚ 1830/Β/31.12.2001)
2	Εθνικό Πάρκο Λιμνών Κορώνειας – Βόλβης	ΚΥΑ 6919/2004 (ΦΕΚ 248/Δ /5.3.04) Τροποποίηση με την ΚΥΑ: 39542 / 9.10.08 (ΦΕΚ 441/ΤΑΑΠΘ/ 9.10.08) Διαχειριστικό Σχέδιο ΥΑ 58481/2012 (ΦΕΚ 3159/Β/27-11-2012)
3	Εθνικό Πάρκο Β. Πίνδου (Εθνικών Δρυμών Βίκου – Αώου και Πίνδου)	ΚΥΑ 23069/ 2005 (ΦΕΚ 639/Δ/14.6.05)
4	Εθνικό Πάρκο Λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου	ΚΥΑ 22306/2006 (ΦΕΚ 477/Δ/ 31.5.06)
5	Εθνικό Πάρκο Υγροτόπου Κερκίνης	ΚΥΑ 42699/2006 ( ΦΕΚ 98/ΤΑΑΠΘ/ 8.9.06)
6	Εθνικό Πάρκο Δάσους Δαδιάς – Λευκίμης – Σουφλίου	ΚΥΑ 35633/2006 (ΦΕΚ 911/Δ/13.10.06)
7	Εθνικό Πάρκο Δέλτα Έβρου	ΚΥΑ 4110/29.1.07 (ΦΕΚ 102 Δ /16.3.07)
8	Εθνικό Πάρκο Υγροτόπων Αμβρακικού	ΚΥΑ 11989/08 (ΦΕΚ 123/ Δ/21.3.08)
9	Εθνικό Πάρκο Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Δ. Νέστου, Βιστωνίδας Ισμαρίδας)	ΚΥΑ 44549/ 17.10.08 (ΦΕΚ 497/Δ/17.10.08)
10	Εθνικό Πάρκο Οροσειράς Ροδόπης	ΚΥΑ 40379/1.10.09 (ΦΕΚ 445/Δ/2-10-09)

Πηγή: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=FCuN3hMX5qQ%3d&tabid=433&language=el-GR>

- B.103 σελ. 93 & 94. Είναι ιδιαίτερα χρήσιμο να αποτυπωθεί η κατάσταση των τεσσάρων Εθνικών Πάρκων σε σχέση με το στάδιο εκπόνησης των Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών (π.χ. θεσμοθετημένες, σε φάση έκδοσης Προεδρικού Διατάγματος, ολοκληρωμένες, υπό εξέλιξη, σε φάση εκπόνησης, υπό ανάθεση, κ.λπ.).
- B.104 σελ. 95. Ο λιμένας Αλεξανδρούπολης διαθέτει μια από τις μεγαλύτερες θεσμοθετημένες χερσαίες ζώνες λιμένων στη χώρα, χωρίς όμως μέχρι σήμερα να έχει ολοκληρωθεί το θέμα της απαλλοτρίωσης της. Συνεπώς δεν τίθεται θέμα «επέκτασης» αλλά οριστικοποίησης του ζητήματος των απαλλοτριώσεων.
- B.105 σελ. 96. Αναφέρεται στο τίτλο «*Εθνικά Πάρκα υγροβιοτόπων ΑΜΘ και Δέλτα Έβρου*» χωρίς να είναι αντιληπτή η διαφορά αφού και το Δέλτα του Έβρου χαρακτηρίζεται (ΦΕΚ4110/16-03-2007) ως «*Εθνικό Υγροτοπικό Πάρκο Δέλτα Έβρου*».
- Επαναλαμβάνεται η ανάγκη να αποτυπωθεί η κατάσταση των τεσσάρων Εθνικών Πάρκων σε σχέση με το στάδιο εκπόνησης των Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών (θεσμοθετημένες, σε φάση έκδοσης Προεδρικού Διατάγματος, ολοκληρωμένες, υπό εξέλιξη, σε φάση εκπόνησης, υπό ανάθεση, κ.λπ.)
- B.106 σελ. 96 & 97. Επαναλαμβάνονται οι κατευθύνσεις που πηγάζουν από το ΕΠ για τον τουρισμό σε σχέση με τις προστατευόμενες περιοχές όπως και στη σελ. 94.
- B.107 σελ. 98. Το «*Εθνικό Πάρκο υγροτόπων ΑΜΘ*» να γίνει «*Εθνικό Πάρκο ΑΜΘ*».
- B.108 σελ. 99. Η ζώνη από τη παραλία Μαρώνειας έως το λιμάνι του Ίμερου αποτελεί περιοχή με σημαντικό οικιστικό απόθεμα περί τον υφιστάμενο οδικό άξονα (Πλατανίτης, Γλυφονέρι κλπ.).
- B.109 σελ. 101 - 102. Η προτεινόμενη «...**αξιόπιστη** σύνδεση μεταξύ των περιοχών των Ποταμών (δήμος Κ. Νευροκοπίου και των φραγμάτων του Νέστου (δήμος Παρανεστίου)» να αποτυπωθεί σε χάρτη μαζί με την προτεινόμενη αναβάθμιση των καθέτων αξόνων:
1. Κάτω Νευροκόπι - Μικροκλεισούρα - Ποταμοί - Μικρομηλία.
  2. Δράμα - Λειβαδερό - Σιδηρόνερο - Σκαλωτή.
  3. Δαφνώνας - Α. Καρυώφυτο - Λειβαδίτης
- Και σε συνδυασμό με την προτεινόμενη παρέμβαση στη σελ. 68, που αφορά στην υφιστάμενη ορεινή διαδρομή που **συνδέει τους ορεινούς θύλακες της δυτικής Ροδόπης** «...της υφιστάμενης ορεινής διαδρομής που **συνδέει του ορεινούς θύλακες της δυτικής Ροδόπης και συγκεκριμένα το θύλακα Μικροκλεισούρα - Ποταμοί - Μικρομηλία, το θύλακα Σιδηρόνερο - Ελατιά και το θύλακα Φράγματα Νέστου - Παρανέστι - Σταυρούπολη.**».

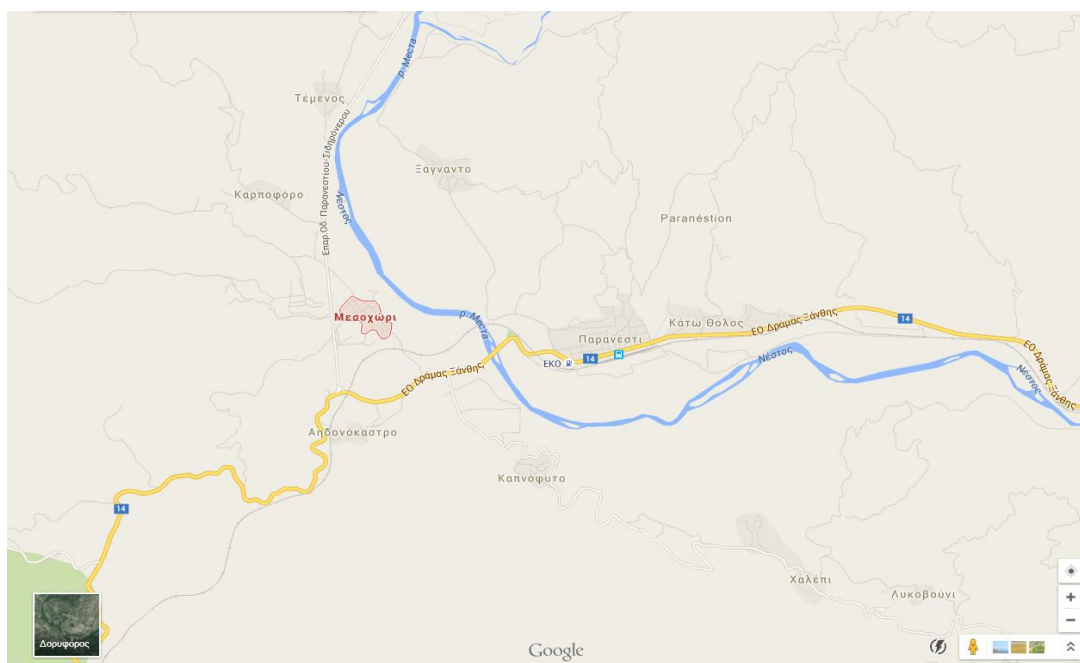
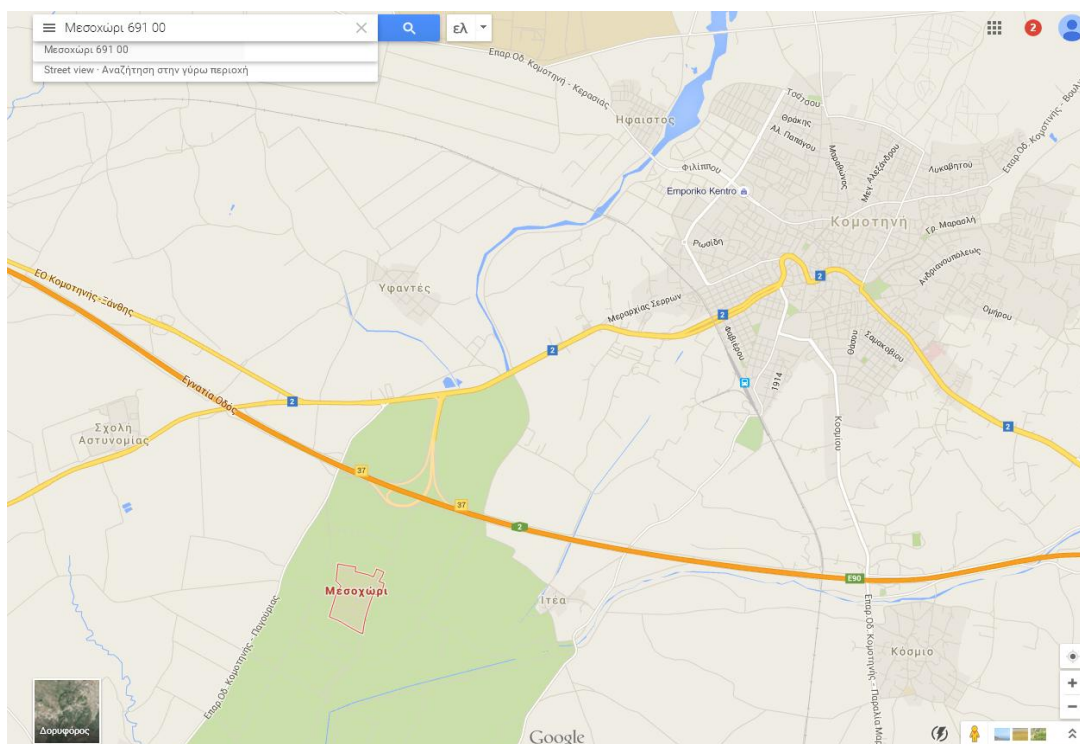


Επισημαίνεται ότι καμία από τις ανωτέρω παρεμβάσεις δεν περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα Δράσης διακριτά. Είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται στη γενική Δράση 5.1.15 «Λοιπά έργα αναβάθμισης - βελτίωσης του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος περιφερειακού οδικού δικτύου (περιλαμβάνονται παρακάμψεις οικισμών)» π/υ 213 εκατ. €. Κρίνεται όμως σκόπιμο, εφόσον θεωρούνται από τη αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ τόσο σημαντικές να περιληφθούν διακριτά, με τους αντίστοιχους προϋπολογισμούς και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους στο Πρόγραμμα Δράσης.



B.110 σελ. 103. Απουσιάζει το Μεσοχώρι (με το Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης) στην περιοχή του Δήμου Παρανεστίου από τους οικισμούς που μπορούν να διαδραματίσουν

σημαντικό ρόλο στην υποενότητα Παρανεστίου - Σταυρούπολης. Αντίθετα, αναφέρεται το Μεσοχώρι της Π.Ε. Ροδόπης στην υποενότητα του Πατίκιου Όρους - Αρριανών με κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης, σελ. 104. Να εξετασθεί η ορθότητα στην αναφορά των οικισμών Μεσοχωρίου.



B.111 σελ. 105. Η αναφορά για τις περιοχές εκτατικής και εντατικής γεωργίας αναφέρεται «Στις περιοχές αυτές βρίσκεται η γη πρώτης προτεραιότητας», χωρίς να αναφέρεται σε τι αφορά η “προτεραιότητα”(δεν αναφέρει 2<sup>η</sup>, 3<sup>η</sup> κ.λπ. προτεραιοποίηση) η οποία δεν

εξειδικεύεται σε άλλα σημεία της μελέτης. Να διερευνηθεί ως ορθότερη η αναφορά «...βρίσκεται η γη υψηλής παραγωγικότητας».

- B.112 σελ. 106. Η αναφορά για «...(κέντρο μαρμάρου...)» στη Θάσο να διευκρινιστεί σε τις αφορά, π.χ. ερευνητικό κέντρο, εκθεσιακό κέντρο...
- B.113 σελ. 110. Στον Πίνακα 6: «Υφιστάμενη δομή διοικητικής οργάνωσης στην ΠΑΜΘ» προτείνεται να προστεθούν και οι Δημοτικές / Τοπικές Κοινότητες και οι οικισμοί.
- B.114 σελ. 111. Η αναφορά «Σε πολλές περιπτώσεις...» είναι σκόπιμο να εξειδικευτεί αναφέροντας σε ποιες περιπτώσεις οι νέες έδρες των «Καλλικράτειων» Δήμων διαθέτουν λιγότερες υποδομές από τις παλαιότερες.
- B.115 σελ. 112. Στην ανάλυση των Επιμέρους Αναπτυξιακών Ενοτήτων (Αν.Ε.) απαιτείται να προστεθούν οι ιεραρχημένες αναπτυξιακές ανάγκες. Δεν αρκεί η αναφορά μόνο της υφιστάμενης κατάστασης. Η παρατήρηση αυτή αφορά στο σύνολο των Αν.Ε. που αναλύονται.**
- B.116 σελ. 112. Ειδικά για το Κάτω Νευροκόπι, δεν χαρακτηρίζεται απλώς ως τοπικό αναπτυξιακό κέντρο αλλά ως **Πόλος με Ειδικό Εθνικό - Περιφερειακό Ρόλο** (βλ. Χάρτης Π.1: Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης).
- B.117 σελ. 113. Η ανάλυση της Αν.Εν.2 Δήμος Προσοτσάνης είναι αρκετά περιορισμένη πρέπει να εμπλουτιστεί.
- B.118 σελ. 114. Να επιβεβαιωθεί ότι η Σταυρούπολη διαθέτει Μουσείο Φυσικού Περιβάλλοντος.
- B.119 σελ. 116. Η «**Νηκίσιανη**» να διορθωθεί ως «**Νικήσιανη**» και να διευκρινιστεί το είδος του μουσείου που υπάρχει στην Ελευθερούπολη. Αν αφορά στο Μουσείο Κέρινων Ομοιωμάτων στα Κηπιά Ελευθερούπολης, θα πρέπει να αναφερθεί ως τέτοιο.
- B.120 σελ. 117. Να σημειωθεί η αναφορά για την έλλειψη μονάδων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης σε όλη τη ΔΕ Ορεινού και να προταθούν παρεμβάσεις στο Πρόγραμμα Δράσης, από το οποίο απουσιάζει πλήρως ο τομέας της εκπαίδευσης (εκτός της τριτοβάθμιας) ως τομέας παρεμβάσεων.
- B.121 σελ. 117. Στην Αν.Εν.9 της Θάσου δεν γίνεται αναφορά στα μουσεία (διαθέτει τουλάχιστον 11) που υπάρχουν, όπως γίνεται σε άλλες Αναπτυξιακές Ενότητες.
- B.122 σελ. 117. Στην Αν.Εν.10 του Δήμου Μύκης, δεν γίνεται αναφορά ως Ζώνη Διασυνοριακής Συνεργασίας και ως Πύλη Τουρισμού όπως σημειώνεται στην περιοχή των Θερμών (βλ. Χάρτης Π.1: Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης).

- B.123 σελ. 120. Στην Αν.Εν.15 Παραλιακής Ροδόπης, δεν γίνεται αναφορά στα υφιστάμενα μουσεία. Γενικά η ανάλυση ως προς το σημείο αυτό δεν είναι ομοιόμορφη καθώς σε κάποια αναφέρονται τα μουσεία και σε κάποια όχι.
- B.124 σελ. 121. Στην Αν.Εν.17. Δήμος Αλεξανδρούπολης, οι αναφορές στις σχολές του ΔΠΘ να γίνεται με το σωστό τρόπο (π.χ. Σχολή Επιστημών Υγείας που περιλαμβάνει το Τμήμα Ιατρικής και το Τμήμα Μοριακής Βιολογίας & Γενετικής).
- Να προστεθεί «*Ζώνη αγροτικής ανάπτυξης με δυνατότητα ανάπτυξης της γεωθερμίας και της κτηνοτροφίας*» αφού περιλαμβάνεται και η ΔΕ Φερών.
- B.125 σελ. 122. Στην Αν.Εν.18. ο Δήμος Σουφλίου, διαθέτει τουλάχιστον 3 θεματικά μουσεία για το μετάξι και τη σηροτροφία.
- B.126 σελ. 122 & 123. Στην Αν.Εν.19. Βόρειος Έβρος, οι αναφορές στις σχολές του ΔΠΘ να γίνεται με το σωστό τρόπο (π.χ. Σχολή Επιστημών Γεωπονία και το Τμήμα Δασολογίας και Διαχείρισης Περιβάλλοντος και Φυσικών Πόρων).
- Από την παρουσίαση των πολιτιστικών πόρων απουσιάζει η αναφορά στον «*Τύμβο Ζώνης Δοξιπάρας*».
- Επισημαίνεται η αναφορά στην Ορεστιάδα και στο Διδυμότειχο ως «**δύο μεγάλα αστικά κέντρα**».
- Δεν τονίζεται ο διαφορετικός ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει το Διδυμότειχο, ως πολιτιστικός προορισμός (Βυζαντινό Μουσείο, Τέμενος Βαγιαζήτ, Αρχαία Πλωτινούπολη, Βυζαντινό Κάστρο Καλέ, κ.λπ.) σε σχέση με την Ορεστιάδα.
- Η αναφορά στη δημιουργία Νοσοκομείου στην Ορεστιάδα με π/υ 2,5 εκατ. € κρίνεται αβάσιμη και πρέπει να αποσυρθεί.**
- B.127 σελ. 123. Στην Αν.Εν.20. Δήμος Σαμοθράκης, δεν γίνεται καμία αναφορά στη αξιοποίηση - ανάπτυξη της γεωθερμίας προς την κατεύθυνση ανάπτυξης του ιαματικού / θερμαλιστικού τουρισμού και την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα.
- B.128 σελ. 124. Η αναφορά «*Της ενίσχυσης, βελτίωσης και ισχυροποίησης των αστικών κέντρων σε όλα τα επίπεδα*» δεν είναι κατανοητή καθώς σε κανένα σημείο της μελέτης δεν ορίζονται ξεκάθαρα ποια είναι τα αστικά κέντρα της Π-ΑΜΘ. Ισχύουν τα αναφερόμενα στην παρατήρηση Β.47.
- B.129 σελ. 124. **Απαιτείται να επανεξετασθούν οι αναφορές της μελέτης σε σχέση με την κατάταξη / ιεράρχηση του οικιστικού Δικτύου της Π-ΑΜΘ.** Ο Λιμένας της Θάσου δεν έχει αναφερθεί σε κανένα σημείο της μελέτης ότι κατατάσσεται μαζί με την Ορεστιάδα ως οικισμοί 5<sup>ου</sup> Επιπέδου ενώ σε αναντιστοιχία με τα αναφερόμενα είναι και ο Πίνακας 7: «*Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ*» όπου ο Λιμένας της Θάσου κατατάσσεται στους οικισμούς 6<sup>ου</sup> ενισχυμένου επιπέδου και η Ορεστιάδα με το Διδυμότει-

χο στους οικισμούς 5<sup>ου</sup> επιπέδου. Η κατάταξη αυτή δεν υποστηρίζεται σε κανένα άλλο σημείο της μελέτης.

**Στον Πίνακα 7 «Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ» δεν υπάρχει καμία διαφοροποίηση μεταξύ των επιπέδων οικιστικού δικτύου του ΓΠΧΣΑΑ, του ΠΠΧΣΑΑ και της πρότασης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ. Προτείνεται ο Πίνακα 7 να διαμορφωθεί δίνοντας τη συγκριτική εικόνα και τις διαφορές μεταξύ της κατάταξης του ΓΠΧΣΑΑ, του ΠΠΧΣΑΑ και της πρότασης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.**

- B.130 σελ. 126. «B.1.1.1.γ. 3-2 Ρόλος των αστικών κέντρων». Δεν έχει οριστεί ξεκάθαρα μέχρι αυτό το σημείο της μελέτης ο ορισμός των **αστικών κέντρων** και ποια είναι τα αστικά κέντρα της Π-ΑΜΘ. Η παράγραφος ξεκινάει με την αναφορά «ο ρόλος κάθε **οικιστικού κέντρου**» και αναφέρεται για το σύνολο (όλων των επιπέδων) των οικισμών της Π-ΑΜΘ.
- B.132 σελ. 126 & σελ. 130. Οι αναφορές «Αποτελεί έδρα του Δ.Π.Θ., με **τεχνολογικό και ερευνητικό κέντρο**». Δεν είναι κατανοητό σε τι αναφέρεται. Η έδρα του ΔΠΘ δεν τεκμηριώνει την ύπαρξη τεχνολογικού και ερευνητικού κέντρου.
- B.133 σελ. 126. Αναφορικά με την Κομοτηνή. Η πρόταση που γίνεται για την διερεύνηση της σκοπιμότητας σιδηροδρομικής σύνδεσης με την Βουλγαρία δεν γίνεται κατανοητό σε τι στοχεύει, καθώς δεν τίθεται σε κανένα σημείο του κειμένου η αναγκαιότητα αναβάθμισης της σε μεταφορικό πολυτροπικό κόμβο. Το ΤΕΕ Θράκης έχει αναλύσει την συγκεκριμένη πρόταση ως προς την σκοπιμότητα μεταφορικών ροών. Προτείνεται να απαιληφθεί από το ΠΠΣΧΑΑ.
- B.134 σελ. 127. Αναφορικά με την Αλεξανδρούπολη. Η αναφορά ότι η Αλεξανδρούπολη αποτελεί θαλάσσια πύλη σύνδεσης της ΠΑΜΘ με το Βόρειο Αιγαίο και την υπόλοιπη νησιωτική χώρα, υποβαθμίζει την λειτουργία του λιμένα, ο οποίος από το Εθνικό Πλαίσιο χαρακτηρίζεται ως διεθνής πύλη. Έχει διατυπωθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο η αναγκαιότητα αλλαγής της φιλοσοφίας ως προς τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης. Προτείνεται να αλλάξει η λανθασμένη έκφραση και να τεθεί ότι η Αλεξανδρούπολη αποτελεί πύλη της ΠΑΜΘ προς το θαλάσσιο μέτωπο της Μεσογείου για την εξυπηρέτηση της Βαλκανικής Ενδοχώρας και της Ανατολικής Ευρώπης, ώστε να προσδιορίζεται η διεθνής διάσταση του λιμένα.
- Η συσχέτιση της ανωτέρω παρατήρησης με την αναφορά στην ανάλυση της Καβάλας, για την οποία προτείνεται να μετατραπεί σε εξαγωγικό εμπορευματικό κέντρο της ΠΑΜΘ με δύο προϋποθέσεις (απόκτηση σιδηροδρομικής σύνδεσης και επέκταση της χερσαίας ζώνης), θεωρείται ως άστοχη. Προτείνεται ο χαρακτηρισμός εξαγωγικό εμπορευματικό κέντρο της ΠΑΜΘ αλλά και κόμβος σύνδεσης με την Βαλκανική και Ανατολική Ευρώπη, να δοθεί στην Αλεξανδρούπολη, για την οποία οι προϋποθέσεις ολοκλήρωσης είναι ελάχιστες.



Το ΤΕΕ Θράκης έχει αναπτύξει και αναλύσει διεξοδικά το ζήτημα και έχει καταλήξει σε σαφή ιεράρχηση, η οποία δεν λαμβάνεται υπόψη χωρίς κάποια αιτιολόγηση.

- B.135 σελ. 127. Ανάγκη για βελτίωση των υποδομών του Αεροδρομίου Αλεξανδρούπολης δεν έχει καταγραφεί. Το ζητούμενο είναι η αξιοποίηση των υφιστάμενων επενδύσεων και υποδομών οι οποίες μέχρι σήμερα δεν έχουν αποδώσει στην Εθνική και Περιφερειακή οικονομία τα αναμενόμενα.

Επισημαίνεται και η αναντιστοιχία που υπάρχει με τα αναφερόμενα στη σελ. 137, ότι *«Για τα δύο αεροδρόμια δεν υπάρχουν πάντως σημαντικές εκκρεμότητες έργων»*. Η λέξη *«πάντως»* προτείνεται να διαγραφεί. **Λαμβάνοντας υπόψη την ανωτέρω αναφορά δεν είναι κατανοητή η ένταξη στο Πρόγραμμα Δράσης της Δράσης 5.1.8 «Βελτίωση - αναβάθμιση υποδομών αερολιμένων Αλεξανδρούπολης και Καβάλας» π/υ 31 εκατ. €.**

- B.136 σελ. 128 & 129. Αναφορικά με την Καβάλα. Η προέχουσα ιεράρχηση του λιμένα ως προς το εμπορευματικό σκέλος, όπως έχει αναφερθεί στην προηγούμενη παράγραφο, είναι λανθασμένη και πρέπει να τροποποιηθεί. Όσον αφορά στην οργάνωση της τουριστικής υποδομής του λιμένα και στην ανάδειξη του σε λιμένα κρουαζιέρας είναι πολύ σωστή και κατά τον τρόπο αυτό αναδεικνύεται η συμπληρωματικότητα των υποδομών της ΠΑΜΘ, που αποτελεί «καλή πρακτική» για την ισόρροπη ανάπτυξη του διαθέσιμου δυναμικού, σε συνδυασμό με την εξοικονόμηση πόρων.

Η πρόταση δημιουργίας δύο αξόνων Καβάλα – Σέρρες και Καβάλα – Δράμα σε συνδυασμό με την λειτουργία του λειτουργικού – οικιστικού διπόλου Καβάλας – Δράμας, είναι αντιφατική. Θεωρείται ότι εφ' όσον διατηρηθεί η λειτουργία του διπόλου θα πρέπει να επιλεχθεί η ανάπτυξη του ενός εκ των δύο αξόνων ως βασικής ιεραρχημένης προτεραιότητας.

Τονίζεται η αναγκαιότητα αποσαφήνισης άμεσα της στόχευσης καθώς εκπονούνται μελέτες υψηλού κατασκευαστικού κόστους και θα πρέπει να τεκμηριωθεί η αναγκαιότητα της επιλεχθείσας ωρίμανσης. Αναφέρεται επίσης ότι εφόσον επιλεχθεί η καθιέρωση των λειτουργιών – αστικού διπόλου Καβάλας – Δράμας, ο σχεδιασμός κλειστού αυτοκινητοδρόμου με αραιές εγκάρσιες συνδέσεις, που σχεδιάζεται στη παρούσα φάση, πρέπει να τροποποιηθεί και να κατευθυνθεί σε σχεδιασμό βελτίωσης της οδού με παρακάμψεις οικισμών και πυκνούς ασφαλείς ισόπεδους κόμβους, σε αντίθεση με τους σχεδιαζόμενους ανισόπεδους κόμβους.

Η δημιουργία περιφερειακής οδού της πόλης της Καβάλας, δεν τεκμηριώνεται ως προς τους κυκλοφοριακούς φόρτους των εκατέρωθεν συγκεντρώσεων, λαμβάνοντας υπόψη ότι η υπερτοπική σύνδεση μπορεί να εξυπηρετηθεί και από την ύπαρξη της Εγνατίας Οδού μεταξύ των Α/Κ Αγ. Σύλλα και Ασπρα Χώματα. Επιπρόσθετα τονίζονται τα περιβαλλοντικά προβλήματα που πρόκειται να δημιουργήσει η περιμετρική οδός κατά την

κατασκευή και λειτουργίας της, η αντιμετώπιση των οποίων αυξάνει το κόστος της οδού.

B.137 σελ. 129. Αναφορικά με την Δράμα. Παρατηρείται η μη ιεραρχημένη διατύπωση προτάσεων για την εξυπηρέτηση των οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τις εκάστοτε τοπικές πιέσεις. Η διατύπωση της πρότασης βελτίωσης του άξονα Δράμας – Αμφίπολης κινείται στην ανωτέρω λανθασμένη κατεύθυνση, η οποία εκπορεύεται από την πίεση τοπικών επιθυμιών να προσεγγίσει οδικά η Δράμα άμεσα προς την Θεσσαλονίκη. Η κατεύθυνση αυτή δεν ευνοεί την ανάπτυξη του λειτουργικού διπόλου Δράμας – Καβάλας καθώς αυξάνει την υπερκάλυψη και υπερερξάτηση από το Μητροπολιτικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης. Επισημαίνεται ότι στην αρχή του κεφαλαίου η Ο.Μ. διατυπώνει ως επιχείρημα για την καθιέρωση του διπόλου, την ισχυροποίηση και την απεξάρτηση από τη Θεσσαλονίκη.

Σε σχέση με τους άξονες Καβάλας – Δράμας και Καβάλας – Σερρών διατυπώθηκαν οι απόψεις σε προηγούμενη παράγραφο. Θεωρείται ότι πρέπει να επιλεγθεί μία σαφής κατεύθυνση.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει η Ο.Μ. να προσδιορίσει με σαφήνεια, να αιτιολογήσει και να ιεραρχήσει τις σχέσεις και τις κυκλοφοριακές επικοινωνίες που πρέπει να υπάρχουν μεταξύ Καβάλας – Δράμας – Σερρών – Θεσσαλονίκης καθώς η συνολική πρόταση που διατυπώνεται και μάλιστα χωρίς ιεράρχηση αποτελεί ένα μοντέλο «μπακλαβά» καθ' όλους τους δυνατούς τρόπους που σίγουρα δεν εξυπηρετεί ένα σύγχρονο, σφιχτό και συνεκτικό περιφερειακό σχέδιο.

Το ΤΕΕ Θράκης έχει διατυπώσει απόψεις και μεθοδολογία ιεράρχησης των περιφερειακών υποδομών, η οποία πιστεύεται ότι θα πρέπει να εφαρμοστεί και στην παρούσα περίπτωση.

B.138 σελ. 130. Η ύπαρξη ισχυρού αγροτικού χώρου και η γεωγραφική θέση της Βιστωνίδας μεταξύ Κομοτηνής – Ξάνθης, σε συνδυασμό με την ισχυρή μεταφορική σύνδεση με την Κομοτηνή, καθώς και την προϋπάρχουσα κουλτούρα στην καθετοποίηση της αγροτικής παραγωγής ευνοεί τις συνθήκες για την δημιουργία «πόλου αγροτικής επιχειρηματικότητας, για την ανασυγκρότηση του αγροτικού τομέα, καθώς και πόλο ανασυγκρότησης του δευτερογενούς τομέα σε σύνδεση με την καθετοποίηση της παραγωγής».

Προτείνεται οι ανωτέρω λειτουργίες να ανατεθούν στο λειτουργικό – αστικό δίπολο Ξάνθη – Κομοτηνή.

- Ιδιαίτερη εντύπωση προξενεί αναφορικά με την Ξάνθη ο μη εντοπισμός, από την Ο.Μ., του αγροτικού χαρακτήρα της περιοχής με προϊόντα ειδικού τύπου (καπνά ορεινής περιοχής) και με την ενυπάρχουσα κουλτούρα στην καθετοποίηση της αγροτικής παραγωγής και της συμβολή της στον δευτερογενή τομέα.
- Ιδιαίτερη εντύπωση προξενεί το γεγονός ότι η αναγνώριση του ρόλου της Πολυτεχνικής περιορίζεται στην ανάπτυξη διεθνών συνεργασιών, παραγνωρίζοντας ή του-

λάχιστον μη αναδεικνύοντας τον ρόλο της στην καινοτομία και επιχειρηματικότητα που αποτελούν βασικό πυλώνα στην αναπτυξιακή πολιτική της περιφέρειας.

Προτείνεται η δημιουργία ζώνης καινοτομίας και επιχειρηματικότητας σε περιοχή υφιστάμενου διατηρητέου οικιστικού δυναμικού με ειδική αναφορά στην Πολυτεχνική και με ειδική αναφορά στην ανάδειξη ως πόλου επανάχρησης διατηρητέου συνόλου.

- B.139 σελ. 131. Αναφορικά με το δίπλο Ορεσιτιάδα – Διδυμότειχο. Η πρόταση για την υποβάθμιση του Νοσοκομείου Διδυμοτείχου σε Κέντρο Υγείας με ταυτόχρονη δημιουργία νέου νοσοκομείου Ορεσιτιάδας, σε απόσταση 11χλμ., δεν τεκμηριώνεται και θεωρείται μη λειτουργική. Η Ο.Μ. θα πρέπει να λάβει υπόψη το κόστος κατασκευής υποδομών υγείας ώστε οι προτάσεις να κινούνται σε μία συνολικά ορθολογική – πραγματική κατεύθυνση. Προτείνεται να απαλειφθεί πλήρως η πρόταση αλλαγής των υποδομών υγείας μεταξύ Ορεσιτιάδας - Διδυμοτείχου.

Επισημαίνεται επίσης ότι η εγγραφή στο πρόγραμμα δράσης κονδυλίου 2,5Μ€ για την δημιουργία νοσοκομείου δημιουργεί σημαντικά ερωτήματα για την έννοια και το δυναμικό που δίνεται στο υπόψη νοσοκομείο.

- B.140 σελ. 130. Σε ότι αφορά στην ενίσχυση του ΔΠΘ με νέα τμήματα, εκτιμάται ότι **απαιτείται πρωτίστως η ενίσχυση των υφιστάμενων τμημάτων με ανθρώπινο δυναμικό και ακολούθως η επέκταση με νέα τμήματα**. Σε κάθε περίπτωση η ενίσχυση με νέα τμήματα θα πρέπει να προκύπτει στη βάση ενός Στρατηγικού και Επιχειρησιακού σχεδιασμού του Ιδρύματος. Στην περίπτωση που προκύπτει η ανάγκη επέκτασης θα πρέπει να δίνεται και η κατεύθυνση της προτεινόμενης επέκτασης (π.χ. των νέων τμημάτων).

Η αναφορά στην «...ενίσχυση του ερευνητικού κέντρου...» δεν είναι κατανοητή καθώς στην περιοχή δεν λειτουργεί ερευνητικό κέντρο. Θα μπορούσε να αναφέρεται στην ενίσχυση του «...ερευνητικού έργου...».

- B.141 σελ. 132. Αναφέρεται ότι «*Το Διδυμότειχο αποτελεί αστικό κέντρο 6<sup>ου</sup> επιπέδου (έδρα Δήμου)...*» ενώ στον Πίνακα 7 «*Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ*» περιλαμβάνεται στους οικισμούς 5<sup>ου</sup> επιπέδου μαζί με την Ορεσιτιάδα. Επισημαίνονται οι πολλές αναντιστοιχίες που υπάρχουν στην ανάλυση και ιεράρχηση του οικιστικού Δικτύου.

Η αναφορά «*Το Διδυμότειχο δε διαθέτει πληρότητα υπηρεσιών... και απαιτείται η ενίσχυσή τους...*» και στη συνέχεια: «*Διαθέτει...*» δεν είναι κατανοητή.

Η αναφορά στην ενίσχυση του Νοσοκομείου Διδυμοτείχου, μέχρι τη δημιουργία Νοσοκομείου στην Ορεσιτιάδα και ακολούθως μετατροπή του σε κέντρο υγείας αστικού τύπου κρίνεται αβάσιμη και πρέπει να αποσυρθεί.



Το Διδυμότειχο διαθέτει περισσότερα των δύο μουσείων (Στρατιωτικό, Βυζαντινό, Εκκλησιαστικό, Λαογραφικό). Γενικά η αποτύπωση των πολιτιστικών και φυσικών πόρων της μελέτης είναι ελλιπής. Προτείνεται η επικαιροποίηση των στοιχείων λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική την αποτύπωση που έγινε από την Π-ΑΜΘ στο πλαίσιο υλοποίησης του διασυνοριακού προγράμματος JTI και είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <http://www.jti-rhodope.eu/index1.php?lang=el>

- B.142 σελ. 133 & 134. Για το Λιμένα Θάσου, για τον οποίο στη σελ. 124 αναφέρεται, λανθασμένα ότι κατατάσσεται μαζί με την Ορεσιτιάδα, στους οικισμούς 5<sup>ου</sup> επιπέδου ως (λοιπά κέντρα ΠΕ/σημαντικά αστικά κέντρα), αναφέρεται ότι «...παρά το γεγονός ότι αποτελεί τυπικά έδρα της ομώνυμης Π.Ε. δεν προβλέπεται να αποκτήσει αντίστοιχη αναπτυξιακή δυναμική και υποδομές...Ως εκ τούτου κατατάσσεται στους οικισμούς του ενισχυμένου 6<sup>ου</sup> επιπέδου.».

Επισημαίνεται ως άλλη μια περίπτωση αναντιστοιχίας στην ανάλυση και ιεράρχηση των οικιστικών κέντρων.

Επίσης οι Σάπες οι οποίες προτείνεται να αποτελέσουν μια από τις 5 πόλεις κατάρτισης και έγκρισης **Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ)**, χαρακτηρίζονται ως «ημιαστικό κέντρο».

- B.143 σελ. 136. Χρησιμοποιείται, αδόκιμα, σε πολλά σημεία της μελέτης η λέξη «...**παίζει**...» για να επισημανθεί ο ρόλος που διαδραματίζει μια περιοχή, δραστηριότητα, οικιστικό κέντρο κ.λπ και θα πρέπει να αντικατασταθεί με ένα πιο δόκιμο όρο (π.χ. διαδραματίζει).

- B.144 σελ. 136. Διατυπώνεται μία πολύ καλή γενική προσέγγιση όσον αφορά στα Βασικά Δίκτυα Μεταφορικής υποδομής με πολύ καλή αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης καθώς και προτάσεις στρατηγικής για την ανάπτυξη των μεταφορών στην ΠΑΜΘρ.

Επισημαίνεται ένα βασικό πρόβλημα που διακρίνει την μελέτη και το οποίο αφορά στον καθορισμό των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ), τα οποία από τον Δεκέμβριο του 2013 έχουν ανακαθοριστεί έχοντας αλλάξει ουσιαστικές για την Ελλάδα ρυθμίσεις. Θεωρείται αυτονόητο ότι η Ο.Μ. θα πρέπει να λάβει υπόψη την νέα στρατηγική των ΔΔΜ και να προσαρμόσει τις προτάσεις της για την ΠΑΜΘρ στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται κατά τον τρόπο αυτό.

Συγκεκριμένα η βασική αλλαγή που έχει προκύψει για την χώρα είναι η κατάργηση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών για την εξυπηρέτηση της Ανατολικής και Βόρειας Ευρώπης από την Ανατολική Μεσόγειο και η στροφή των ανωτέρω αξόνων προς την κεντρική Μεσόγειο μέσω κυρίως της Ιταλίας. Η Ελλάδα εντάσσεται στα ΔΔΜ μέσω ενός μόνο άξονα του Orient / East – Med Corridor που σε γενικές γραμμές ακολουθεί

τον παλιό διάδρομο IV – Κεντρική Ευρώπη – Μαύρη Θάλασσα με απολήξεις στην Βουλγαρία (Burgase) και στη Ρουμανία.

Ένας κλάδος, προφανώς τοπικής αξίας περιλαμβάνει το τμήμα Σόφια – Θεσσαλονίκη – Αθήνα, το οποίο εντάσσει τον κύριο κορμό της χώρας. Οι λοιπές περιοχές της Β. Ελλάδας συνδέονται με εγκάρσιο δίκτυο προς τον ανωτέρω άξονα στον κόμβο της Θεσσαλονίκης. Στο αναλυτικό δίκτυο των ΔΔΜ έχει ενταχθεί η Εγνατία Οδός και οι κάθετοι άξονες Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, Κομοτηνή – Νυμφαία, Ξάνθη – Εχίνος. Ενώ η Καβάλα πρόκειται να συνδεθεί με τον Orient – East Med στις Σέρρες μέσω του Ε61 (Καβάλα – Δράμα – Σέρρες) και έτσι αιτιολογείται η έγκριση του Ε61.

Στα πλαίσια αυτά ο ρόλος της ΠΑΜΘρ, περιορίζεται όσον αφορά στην ευρύτερη εξυπηρέτηση της Ευρωπαϊκής ενδοχώρας, ρόλος που διευκολυνόταν με τον καταργηθέντα άξονα ΙΧ. Πρέπει να τονισθεί ότι η ύπαρξη ισχυρών υποδομών είναι δυνατόν να διατηρήσουν και να επαυξήσουν τις ροές μεταφορών, παρά τον δυσμενή Ευρωπαϊκό σχεδιασμό και να επιβάλλουν στην πράξη την λειτουργική σύνδεση της Ανατολικής και Βόρειας Ευρώπης προς την ανατολική Μεσόγειο, στόχος που εξυπηρετεί την χώρα αλλά παράλληλα αποτελεί περιβαλλοντικά φιλικότερο διάδρομο.

Στα πλαίσια αυτά θεωρείται ως πρωταρχική επιλογή για την χώρα και για την ΠΑΜΘρ, η ενίσχυση κατά προτεραιότητα, όλων των καθέτων αξόνων, όπως περιγράφονται στα ΔΔΜ με σχεδιασμό τους ο οποίος να απολήγει στο θαλάσσιο μέτωπο της ΠΑΜΘρ και να μην περιορίζεται από τα Αστικά Κέντρα της ΠΑΜΘρ.

- B.145 σελ. 137. Αναφέρεται ορθά ότι «Για τα δύο αεροδρόμια δεν υπάρχουν **πάντως** σημαντικές εκκρεμότητες έργων». Η λέξη «**πάντως**» προτείνουμε να διαγραφεί. **Λαμβάνοντας υπόψη την ανωτέρω αναφορά δεν είναι κατανοητή η ένταξη στο Πρόγραμμα Δράσης της Δράσης 5.1.8 «Βελτίωση - αναβάθμιση υποδομών αερολιμένων Αλεξανδρούπολης και Καβάλας» π/υ 31 εκατ. €.**
- B.146 σελ. 137 - υποσημείωση. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το συνολικό μήκος του Εθνικού Οδικού Δικτύου της Π-ΑΜΘ είναι περίπου 1.100 km και του Επαρχιακού Οδικού Δικτύου περίπου 2.100 km, ήτοι σύνολο 3.200 km. Το 3.800 km κρίνεται ιδιαίτερα υψηλό.
- B.149 σελ. 138. Η αναφορά στον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο ΙΧ να γίνεται με την επισήμανση της ανάγκης επανασύστασης.
- B.150 σελ. 138-139. Με τις διαπιστώσεις του εδαφίου Β144, οι στρατηγικές κατευθύνσεις και τα κριτήρια επιλογής που θέτει η Ο.Μ. (σελ.138-139), κρίνονται ορθολογικά με επιμέρους διορθώσεις – τροποποιήσεις όπως θα αναλυθούν στην συνέχεια.

Στην δεύτερη προτεραιότητα τονίζονται τα εξής:

- Πρέπει να επισημανθεί η ανάγκη ανάπτυξης στρατηγικής συμπληρωματικότητας των δύο διεθνών λιμένων της ΠΑΜΘρ (Αλεξανδρούπολης και Καβάλας) στους τομείς των εμπορευματικών μεταφορών και τουριστικής ανάπτυξης και επιβατικής κίνησης αντίστοιχα, με στόχο την ορθολογική διάθεση των περιορισμένων πόρων στον χρονικό ορίζοντα του παρόντος σχεδιασμού.
- Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην προτεραιότητα ανάπτυξης της σιδηροδρομικής γραμμής Τοξότες – Καβάλα, η οποία αν και τονίζει τον εμπορευματικό χαρακτήρα, διασφαλίζει την δημιουργία δεύτερου πολυτροπικού κόμβου στην ΠΑΜΘρ, με πολύ σημαντικά μακροπρόθεσμα οφέλη.
- Πρέπει να αποσαφηνιστεί η πρόταση των οδικών συνδέσεων και να ιεραρχηθούν οι δράσεις που αφορούν στο τρίγωνο Καβάλα – Δράμα – Σέρρες, καθώς η διατύπωση του χαρακτηρισμού όλων των δράσεων ως προτεραιοτήτων δεν αποτελεί δείγμα ορθού χωρικού προγραμματισμού.

Η Ο.Μ. προτείνει την χάραξη του άξονα Καβάλα – Σέρρες (Ε61) η οποία δεν εντάσσεται στα ΔΔΜ, προτείνει την βελτίωση του ΚΑ Καβάλα – Δράμα που ομοίως δεν εντάσσεται στα ΔΔΜ και τέλος του άξονα Δράμα – Αμφίπολη που επίσης δεν εντάσσεται στα ΔΔΜ. Υπό την έννοια αυτή και των ανωτέρω επισημάνσεων θεωρείται ότι η Ο.Μ. πρέπει να επανεξετάσει το ζήτημα.

Λαμβάνοντας υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση και τον δυσχερή ανασχεδιασμό των ΔΔΜ θεωρείται ότι η διατήρηση του Ε61, όπως έχει προταθεί με μετατροπή του τμήματος Καβάλας – Δράμας από κλειστό αυτοκινητόδρομο σε οδό ταχείας υπεραστικής κυκλοφορίας (εξυπηρέτηση του λειτουργικού αστικού διπόλου Καβάλας – Δράμας), αποτελεί την ορθολογικότερη πρόταση και θεωρείται ότι όλο το ανώτερο σύστημα πρέπει να επαναξιολογηθεί. Ιδιαίτερης αξιολόγησης πρέπει να τύχει ο άξονας Δράμας – Αμφίπολης, ο οποίος δεν εντάσσεται σε κανένα από τα κριτήρια επιλογής που έθεσε η Ο.Μ.

- Αναφορικά με την διερεύνηση σκοπιμότητας/ υλοποίησης σιδηροδρομικής σύνδεσης Κομοτηνής – Νυμφαίας – Ostzovets, έγινε ανάλυση σε προηγούμενο κεφάλαιο και προτείνεται να καταργηθεί.

B.151 σελ. 140. Η προτεραιοποίηση / ιεράρχηση των έργων μεταφορικών υποδομών κρίνεται ορθή.

Επισημαίνεται για άλλη μια φορά η αναφορά του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ στη μη αναγκαιότητα του άξονα Καβάλας - Δράμας - Εξοχής και ειδικά το τμήμα Καβάλα - Δράμα, να αποκτήσει χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου, σε αντίθεση με τη δρομολογούμενη από την Π-ΑΜΘ λύση. Επισημαίνεται ότι η χρήση διαφορετικής κατηγοριοποίησης

του άξονα ως υπεραστικής οδού ταχείας κυκλοφορίας αποτελεί μία βελτιωτική προσέγγιση

Στην περιοχή της Δράμας προτείνονται ως 2<sup>ης</sup> προτεραιότητας οι παρεμβάσεις:

1. Αναβάθμιση (χωρίς χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητόδρομου) του τμήματος Καβάλα - Δράμα.
2. Αναβάθμιση του τμήματος Δράμα - Κάτω Νευροκόπι - Εξοχή.
3. Κατασκευή του Οδικού Άξονα Καβάλα - Σέρρες, που αποτελεί μέρος του άξονα Ε61.
4. Αναβάθμιση του οδικού άξονα Δράμας - Αμφίπολης.

Στο Πρόγραμμα Δράσης περιλαμβάνονται με διακριτό προϋπολογισμό τα έργα α) «Ολοκλήρωση κάθετου οδικού άξονα Εγνατίας Οδού: Δράμα - Κάτω Νευροκόπι - Εξοχή - Ελληνοβουλγαρικά σύνορα» με π/υ 20 εκατ. €, β) «Αναβάθμιση επαρχιακής οδού Δράμας - Αμφίπολης» με π/υ 15 εκατ. €, β) «Σύνδεση της Δράμας με τη επαρχιακή οδό Δράμας - Αμφίπολης (τμήμα 3 χλμ μέσω νότιου περιφερειακού δακτυλίου)» με π/υ 18,5 εκατ. € και γ) η κατασκευή «Νέου Οδικού άξονα Καβάλας - Σερρών (Ε61)» με π/υ 240 εκατ. €. Απαιτείται να διευκρινιστεί αν περιλαμβάνεται η αναβάθμιση του τμήματος Καβάλας - Δράμας. Επισημαίνεται ότι από τα μέχρι σήμερα στοιχεία της εκπονούμενης μελέτης η κατασκευή νέου κλειστού αυτοκινητοδρόμου στο τμήμα Καβάλα - Δράμα προϋπολογίζεται σε 180 εκατ. € περίπου. Η προώθηση όλων των ανωτέρω αξόνων με προϋπολογισμό ανώτερο των 500Μ€ δεν θεωρείται ιεραρχημένη και ορθή προσέγγιση.

B.152 σελ. 140. Η συγκρότηση του κυρίου οδικού δικτύου της Περιφέρειας εκτιμάται ότι πρέπει να ακολουθήσει διαφορετική κατηγοριοποίηση, με σαφή διάκριση μεταξύ διευρωπαϊκών διασυνδέσεων, διαπεριφερειακών, πρωτεύον ενδοπεριφερειακό και δευτερεύον διαπεριφερειακό.

B.153 σελ. 141. Λαμβάνοντας υπόψη το διαφορετικό αναπτυξιακό ρόλο των δύο αξόνων Καβάλας - Σερρών (Ε61) και Καβάλας - Δράμας - Εξοχής, αλλά και του γεγονότος ότι στο εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο έχει ενταχθεί το τμήμα Καβάλα - Δράμα - Σέρρες, κρίνεται απολύτως αναγκαίο να διαχωριστεί η αναφορά στο τμήμα του αναπτυξιακού άξονα Δράμα - Εξοχή, στο τμήμα Καβάλα - Δράμα και στο τμήμα Καβάλα - Σέρρες (μέσω Νέας Μπάφρας). Για τα τμήματα αυτά, αλλά και για Δράμα - Αμφίπολη, θα πρέπει να υπάρξει στο αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ σαφής περιγραφή και ιεράρχηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων, σε σχέση με το ρόλο τους ως προς την εξυπηρέτηση του αναπτυξιακού προτύπου της Π-ΑΜΘ.

B.154 σελ. 141. Επισημαίνεται η λανθασμένη αναφορά ότι ο Λιμένα Αλεξανδρούπολης εντάσσεται στο αναλυτικό ΔΕΔ-Μ, από το οποίο τεκμηριώνεται, όπως άλλωστε

**διαφαίνονταν από τις μέχρι στο σημείο αυτό αναφορές της μελέτης, ότι η Ομάδα Μελέτης δεν έχει αξιολογήσει το γεγονός ότι ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ είναι, με την τελευταία αναθεώρηση των ΔΕΔ-Μ (Νοέμβριος του 2013) ΕΚΤΟΣ ΔΙ-ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΔΕΔ-Μ).**

- B.155 σελ. 141 - 142. Στο κεφάλαιο ενίσχυσης του ρόλου της Εγνατίας
- Η πρόταση σύνδεσης του αεροδρομίου της Καβάλας και του λιμανιού της Κεραμωτής με την αναβάθμιση του Α/Κ της Πέρνης πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με τον άξονα Χρυσούπολη – Κεραμωτή (επ. Οδός 8) καθώς η βελτίωση και των δύο αξόνων θεωρείται πρόταση καθ' υπερβολή.
  - Η Εγνατία Οδός έχει δομηθεί με ένα μοντέλο κλειστού αυτοκινητοδρόμου οι προσβάσεις του οποίου εξυπηρετούνται με ανισόπεδους κόμβους (Α/Κ), λύση που αποτελεί οικονομικά και χωρικά πρόταση υψηλού κόστους. Η ύπαρξη πολλαπλών και πυκνών εγκαρσίων Άνω και Κάτω Διαβάσεων, επιτρέπει την αύξηση της προσβασιμότητας του δικτύου με την κατασκευή εισόδων – εξόδων που επιτελούν την ίδια λειτουργία με αυτή των Α/Κ με πολύ χαμηλότερο κόστος. Η πρότασης της Ο.Μ. πρέπει να περιλαμβάνει την ανωτέρω παρατήρηση κυρίως λόγω της επιτυγχανόμενης χωρικής οικονομία σε περιοχές ΓΓΥΠ.
  - Η αιτιολόγηση της επιλογής που έχει γίνει κατά τον σχεδιασμό της Εγνατίας Οδού, κρίσιμο στοιχείο του οποίου ήταν η διασφάλιση λειτουργίας των διοδίων, δεν είναι δυνατόν να αποτελεί βάση του χωροταξικού σχεδιασμού ιδιαίτερα κατά την περίοδο του 2015, το τεχνολογικό επίπεδο της οποίας επιτρέπει διαφορετικές προσεγγίσεις
- B.156 σελ. 142. Η σύνδεση της Εγνατίας Οδού με το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης υφίσταται και δεν έχει αναδειχθεί ανάγκη νέας παρέμβασης. Η προτεινόμενη παρέμβαση (νέα χάραξη από Α/Κ της Εγνατίας Οδού υπ' αριθμ. 42 «*ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης*» προς αεροδρόμιο, π/υ 20 εκατ. €) χαρακτηρίζεται ως μη αναγνωρίσιμης σκοπιμότητας.
- B.157 σελ. 142. Η σύνδεση της ΒΙΠΕ Κομοτηνής με την Εγνατία Οδό έχει ολοκληρωθεί.
- B.158 σελ. 143. Σε σχέση με τον Κάθετο Άξονα της Εγνατίας Οδού: Ξάνθη - Εχίνος - Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, π/υ 207 εκατ. €, προωθείται η κατασκευή του τμήματος Δημάριο - Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα, έχει συνολικού μήκους 8,0 χλμ, π/υ 45 εκατ. € περίπου.
- B.159 σελ. 143. Αναφέρεται ορθά και διαχωρίζεται ο αναπτυξιακός άξονα Καβάλας - Δράμας - Εξοχής, στο τμήμα του Κάθετου Άξονα Εγνατίας Οδού: Δράμα - Κάτω Νευροκόπτι - Εξοχή - Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα
- B.160 σελ. 143 & 144. Η κατεύθυνση που δίνεται για αποφυγή δημιουργίας κλειστού αυτοκινητόδρομου σε νέα χάραξη στο τμήμα Καβάλα - Δράμα έρχεται σε αντίθεση με τη δρο-

μολογούμενη λύση, η μελέτη της οποίας που χρηματοδοτείται με πόρους της Τεχνικής Βοήθειας του ΕΠ Μακεδονίας - Θράκης 2007 - 2013, αλλά και της ένταξης του τμήματος αυτού στο αναλυτικό οδικό ΔΕΔ-Μ. Με την αναφορά αυτή ίσως καθίσταται ανέφικτη η υλοποίηση του έργου και ως εκ τούτου η επιλεξιμότητα της τεχνικής μελέτης που εκπονεί η Εγνατίας Οδός Α.Ε., προϋπολογισμού 5 εκατ. €. Εφόσον διατηρηθεί η πρόταση θα πρέπει να δοθεί η κατεύθυνση ανασχεδιασμού της μελέτης του τμήματος Καβάλα – Δράμα. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να σχολιαστεί η υποσημείωση (44) σύμφωνα με την οποία ο προϋπολογισμός των έργων στο «τρίγωνο» Καβάλα - Δράμα - Σέρρες, ανέρχεται σε 553,5 εκατ. €.

**Σε κάθε περίπτωση, λόγω και της πολυπλοκότητας της χάραξης στο σημείο αυτό προτείνεται η θέση - κατεύθυνση του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ να αποτυπωθεί σε σχετικό Χάρτη. Η πρόταση του ΤΕΕ για την δημιουργία οδού ταχείας κυκλοφορίας εξυπηρετεί την σύνθεση πολλών επιμέρους στόχων.**

- B.161 σελ. 144. Η αναφορά για σύνδεση του Εγνατίας Οδού με το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης, ειδικά όπως παρουσιάζεται στο σημείο αυτό, μέσω της Περιφερειακή Οδού Αλεξανδρούπολης δεν είναι ορθή.
- B.162 σελ. 144. Επισημαίνεται η ορθή η υποσημείωση (45) για απαγόρευση χρήση από φορτηγά του παραλιακού άξονα στο τμήμα του Πόρτο Λάγους, τόσο για λόγους περιβαλλοντικής προστασίας, όσο και επιβάρυνσης της οδού.
- B.163 σελ. 144. Σε σχέση με την αναφορά στον αναβαθμισμένο άξονα Δράμας - Αμφίπολης, στην υποσημείωση (46) προτείνεται να αναφερθεί ότι περιλαμβάνει, καθώς έτσι παρουσιάζεται και στο Πρόγραμμα Δράσης τα έργα α) «Αναβάθμιση επαρχιακής οδού Δράμας - Αμφίπολης» με π/υ 15 εκατ. € και β) «Σύνδεση της Δράμας με τη επαρχιακή οδό Δράμας - Αμφίπολης (τμήμα 3 χλμ μέσω νότιου περιφερειακού δακτυλίου)» με π/υ 18,5 εκατ. €.

Επίσης το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ θα πρέπει να λάβει θέση ως προς τις σχετικές με το τμήμα αυτό δρομολογούμενες λύσεις από την Εγνατίας Οδό που αφορούν στα τμήματα Αμφίπολη – Παλαιοκώμη με π/υ 110,7 εκατ. και το Παλαιοκώμη – Ν. Μπάφρα με π/υ 135,3 εκατ. €.

- B.164 σελ. 145. Στο δευτερεύον Περιφερειακό δίκτυο
- Η οδός Νέα Κεσσάνη – Άβδηρα – Άβατο υπάρχει (επ.Ο.9) και δεν γίνεται κατανοητή η κατάταξή της στις προτεινόμενες.
  - Η Επ.Ο.8 Χρυσούπολη – Κεραμωτή πρέπει να επαναξιολογηθεί σε συνδυασμό με την πρόταση Α/Κ Πέρνης – Αεροδρόμιο – Κεραμωτής.

- Δεν γίνεται καμία αναφορά στον άξονα διασυνοριακής σύνδεση Κυπρίνου – Ιβαήλοβγκραντ (κατάταξη δικτύου).
  - Δεν γίνεται καμία αναφορά σε θέματα βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας.
- B.165 σελ. 145 & 146. Σε ότι αφορά στην ανάλυση της Σιδηροδρομικού Δικτύου κρίνεται αναγκαίο να τονισθεί περισσότερο η ανάγκη αναβάθμισης με ηλεκτροκίνηση, ειδικά και κατά προτεραιότητα του τμήματος Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου.
- B.166 σελ. 146. Αποτελεί μία πολύ καλή ιεραρχική πρόταση.
- Δεν θεωρείται άμεσης προτεραιότητας η ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου, εκτός αν η πρόταση αναφέρεται στην λειτουργική συγκρότηση του προαστιακού χωρίς την υλοποίηση ιδιαίτερων υποδομών.
  - Διατυπώνεται η αρνητική προσέγγιση, όσον αφορά στον σιδηροδρομικό άξονα Κομοτηνής – Νυμφαίας.
- B.167 σελ. 147. Για το λιμένα της Αλεξανδρούπολης θα πρέπει να επισημανθεί η στρατηγική επιδίωξη της Π-ΑΜΘ αλλά και της χώρας για επανένταξη του Λιμένα στο ΔΕΔ-Μ (αναλυτικό ή κύριο). Ο λιμένας Αλεξανδρούπολης διαθέτει μια από τις μεγαλύτερες θεσμοθετημένες χερσαίες ζώνες λιμένων στη χώρα, χωρίς όμως μέχρι σήμερα να έχει ολοκληρωθεί το θέμα της απαλλοτρίωσης της. Συνεπώς δεν τίθεται θέμα «επέκτασης» αλλά οριστικοποίησης του ζητήματος των απαλλοτριώσεων.
- B.168 σελ. 147. Να διευκρινιστεί η αναφορά στην ανάγκη εκπόνησης «...ενός συγκροτημένου σχεδίου δράσης» για το λιμένα Αλεξανδρούπολης, όταν υπάρχει το master plan του λιμένα.
- B.169 σελ. 147. Από τη συγκριτική παρουσίαση των Λιμένων Καβάλας και Αλεξανδρούπολης δεν προκύπτει διαφοροποίηση, ούτε ως προς την ιεράρχησή τους, ούτε ως προς το διακριτό ρόλο που καλούνται να διαδραματίσουν. Προτείνεται να γίνει αναφορά, όπως αναφέρεται στη σελ. 254, για **τον ρόλο του Λιμένα Αλεξανδρούπολης ως κύριας θαλάσσιας πύλης της ΠΑΜΘ**. Επίσης, θα πρέπει να εξειδικεύονται ή να αποφεύγονται γενικές αναφορές όπως: «*Επίσης, υπό συνθήκες, είναι δυνατόν να υπάρξει συνδυασμένος ρόλος των λιμανιών Καβάλας και Αλεξανδρούπολης*».
- B.170 σελ. 148. Θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο να παρουσιάζονταν στοιχεία εμπορευματικής κίνησης του λιμένα του Πόρτο Λάγους σε σχέση με τους άλλους δύο βασικούς εμπορευματικούς λιμένες της Π-ΑΜΘ (Αλεξανδρούπολης και Καβάλας), με ειδική αναφορά στο μέρος εκείνου του φορτίου που αναλογεί σε τροφοδοσία καυσίμων.
- B.171 σελ. 148. Η πρόταση για κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου στην περιοχή του **Λακκώματος Σαμοθράκης** θα πρέπει να αναφερθεί διακριτά στο Πρόγραμμα Δράσης με τον εκτιμώμενο προϋπολογισμό του. Επίσης, θα πρέπει να αναλυθεί σε επιμέρους παρεμ-

βάσεις η προτεινόμενη 5.1.30 Δράση «Μελέτες και έργα βελτίωση - αναβάθμισης - διασύνδεσης μικρών επιβατικών λιμένων, τουριστικών λιμένων και αλιευτικών καταφυγίων», π/υ 42 εκατ. €.

- B.172 σελ. 149. Η ανάλυση για τους «Λιμένες τουρισμού - αναψυχής» θα πρέπει να εμπλουτιστεί στη βάση της εξειδίκευσης και ιεράρχησης των κατευθύνσεων καθώς περιλαμβάνει πολύ γενικές αναφορές.
- B.173 σελ. 153. Κρίνεται ορθή η ανάλυση για το φυσικό αέριο και η πρόταση για επέκταση του δικτύου μέσης και χαμηλής πίεσης για την τροφοδοσία των μεγάλων αστικών κέντρων της Π-ΑΜΘ και της Ορεστιάδας, είναι συμβατή με το σχεδιασμό της Π-ΑΜΘ.
- B.174 σελ. 154. Σωστές κατευθύνσεις δίνονται και για την αξιοποίηση της γεωθερμίας.
- B.175 σελ. 154. Τα γεωθερμικά πεδία της Π-ΑΜΘ να αναφέρονται με συγκεκριμένο τρόπο στο σύνολο της μελέτης, π.χ. γεωθερμικό πεδίο Αρίστηνου Δήμου Αλεξανδρούπολης.
- B.176. σελ. 156. Δημιουργία κέντρου έρευνας για την ενέργειας και ειδικότερα *Ινστιτούτο Ενεργειακού Σχεδιασμού και Αειφόρου Αξιοποίησης Φυσικών Πόρων (Ι.Ε.Σ.Α2.ΦΥ.Π.)* με έδρα την Ξάνθη προτάθηκε από το Μάιο του 2015 στο πλαίσιο της δημιουργίας του Ερευνητικού Κέντρου Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης (Ε.ΚΕ.Α.Μ-ΘΡΑ) - Καραθεοδωρή, αλλά προφανώς εγκαταλείφθηκε.

**Ο προϋπολογισμός της Δράσης (5.3.1) «Δημιουργία περιφερειακού κέντρου έρευνας για την ανάπτυξη εφαρμογών ενέργειας» 0,2 εκατ. € κρίνεται ανεπαρκέστατος και δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες δημιουργίας του σχετικού κέντρου έρευνας.**

- B.177 σελ. 157. Η ανάλυση για τα «ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ» κρίνεται ελλιπής και απαιτείται να εμπλουτιστεί στη βάση της εξειδίκευσης και ιεράρχησης των κατευθύνσεων καθώς περιλαμβάνει πολύ γενικές αναφορές. Δεν αναγνωρίζονται βασικά προβλήματα και ελλείψεις τηλεπικοινωνιών στον ορεινό όγκο της Π-ΑΜΘ καθώς και οι «λευκές περιοχές» του Χάρτη Ευρυζωνικότητας. Σχετική ανάλυση υπάρχει στο Παράρτημα Α του εγκεκριμένου ΕΠ ΠΑΜΘ 2014 - 2020, η οποία θα πρέπει να εμπλουτιστεί με στοιχεία από την «Στρατηγική για την Ψηφιακή Ανάπτυξη» που εκπονήθηκε από τη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων και αναγνωρίζει την ανάγκη επενδύσεων σε επτά τομείς παρέμβασης, ήτοι το άνοιγμα των δεδομένων, τη διαλειτουργικότητα, τις έξυπνες εφαρμογές λογισμικού, την προσβασιμότητα, την κρίσιμη μάζα, τον ψηφιακό εγγραμματισμό & δεξιότητες και την υιοθέτηση ενός μοντέλου διακυβέρνησης για τις ΤΠΕ σε εθνικό επίπεδο. Επίσης, η περιφερειακή στρατηγική έξυπνης εξειδίκευσης της ΠΑΜΘ θεωρεί τις ΤΠΕ οριζόντια υποστηρικτική τεχνολογία και ανέδειξε σημαντικά περιθώρια βελτίωσης της παραγωγικότητας και της αποδοτικότητας σε όλο το εύρος του παραγωγικού συστήματος με την αξιοποίησή τους. Ως εκ τούτου, οι ΤΠΕ



αντιμετωπίζονται ως μια από τις τεχνολογίες για τις οποίες έχουν προγραμματιστεί μέτρα πολιτικής στοχευμένης ενίσχυσης της ζήτησης, μέσω του Θεματικού Στόχου 3 για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας των ΜΜΕ. Αντίστοιχα, η προσφορά γνώσης στον τομέα ΤΠΕ από τα ακαδημαϊκά και ερευνητικά ιδρύματα της περιφέρειας και η εμπορική αξιοποίησή της θα ενισχυθούν μέσω του Θεματικού Στόχου 1.

Το μικρό μέγεθος της περιφερειακής αγοράς ΤΠΕ και η χαμηλή ωριμότητά της οδηγούν προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της προσφοράς δημόσιου ψηφιακού περιεχομένου (εφαρμογές/υπηρεσίες και ανοικτά δεδομένα) κατά προτεραιότητα περιφερειακού ενδιαφέροντος και με στόχο την ολοκληρωμένη υποστήριξη του πλέγματος των παρεμβάσεων που δρομολογεί η περιφέρεια, με έμφαση στον πολιτιστικό τουρισμό και την εξυπηρέτηση των επισκεπτών.

Ειδικότερα, στο επίκεντρο των παραπάνω παρεμβάσεων περιλαμβάνονται δράσεις:

- Ψηφιοποίησης πολιτιστικού περιεχομένου με σκοπό να αξιοποιηθεί στη συνέχεια σε δράσεις ολοκληρωμένης τουριστικής προβολής.
- Συλλογής, ψηφιοποίηση και διάθεση με όρους ανοικτής πρόσβασης δημόσιων δεδομένων.
- Ανάπτυξη συστημάτων αλληλεπίδρασης των Δήμων με τους δημότες και τους επισκέπτες τους στη λογική των «έξυπνων πόλεων».

**Επισημαίνεται η πλήρης απουσία από το Πρόγραμμα Δράσης παρεμβάσεων στο τομέα των Δικτύων και Υποδομών Τηλεπικοινωνιών αλλά και των Τεχνολογικών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ).**

B.178 σελ. 158. Η ανάλυση για τα «ΔΙΚΤΥΑ ΥΔΡΕΥΣΗ» κρίνεται ελλιπής και απαιτείται να εμπλουτιστεί στη βάση της εξειδίκευσης και ιεράρχησης των κατευθύνσεων καθώς περιλαμβάνει πολύ γενικές αναφορές και χωρίς καμία επισήμανση στις προτεραιότητες - κατευθύνσεις των Διαχειριστικών Σχεδίων. Επίσης, δεν είναι κατανοητή η αποσπασματική αναφορά σε ορισμένα έργα του ΠΕΠ, τα οποία και λανθασμένα χαρακτηρίζονται ως τα σημαντικότερα, καθώς έχουν επιλεγεί με βάση μόνο το κριτήριο του προϋπολογισμού.

Προτείνεται να υπάρξει Περιφερειακή Δομή που θα χαρακτηρίζει προτεραιότητες επιπέδων ύδρευσης. Η ύπαρξη διαφορετικής ωριμότητας προγραμμάτων και διαφορετικού επιπέδου οργάνωσης ΔΕΥΑ, δεν είναι παραδεκτό να αποτελεί αιτία υστέρησης μεταξύ των οικισμών της ΠΑΜΘρ. Εφ' όσον υπάρχουν οικισμοί που αντιμετωπίζουν προβλήματα ύδρευσης δεν είναι εύλογη η αντιμετώπιση δευτερευόντων προβλημάτων (π.χ. αμιαντοσωλήνες) σε άλλους οικισμούς ή σε αντικαταστάσεις δικτύων λόγω υψηλού επιπέδου φθορών κλπ.

**Ο προϋπολογισμός της Δράσης (5.2.2) «Βελτίωση δικτύων ύδρευσης οικισμών» 10 εκατ. € κρίνεται ανεπαρκέστατος και δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες της Π-ΑΜΘ.**

B.179 σελ. 158. Η ανάλυση για τα «ΔΙΚΤΥΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΥΜΑΤΩΝ» δεν λαμβάνει υπόψη της τόσο το αναθεωρημένο Εθνικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΕΣΔΑ) όσο και τον επικαιροποιημένο ΠΕΣΔΑ, τουλάχιστον ως προς τις βασικές κατευθύνσεις αναθεώρησης. Η ανάλυση θα πρέπει να εμπλουτιστεί στη βάση της εξειδίκευσης και ιεράρχησης των κατευθύνσεων.

Επισημαίνεται ότι η ρευστότητα που υπάρχει στον σχεδιασμό στην παρούσα φάση με την αλλαγή του ΕΣΔΑ και την εκ νέου τροποποίηση του ΠΕΣΔΑ, η εισαγωγή νέας φιλοσοφίας και η δημιουργία ισχυρών ασαφειών ως προς τους χρόνους εφαρμογής, θεωρείται ότι δεν επιτρέπει στην παρούσα μελέτη να λάβει θέση προτάσεων. Πιστεύεται ότι μέχρι την ολοκλήρωση της παρούσας διαβούλευσης, θα υπάρχει διασαφήνιση της εθνικής πολιτικής στον τομέα διαχείρισης απορριμμάτων και κατά συνέπεια στα ανωτέρω πλαίσια θα πρέπει να ανασυνταχθεί η υποβληθείσα πρόταση.

**Ο προϋπολογισμός της Δράσης (5.2.3) «Ολοκλήρωση του Περιφερειακού Σχεδιασμού Διαχείρισης Αποβλήτων» 98 εκατ. € θα πρέπει να διευκρινιστεί αν περιλαμβάνει και την κατασκευή των 2 Μονάδων Επεξεργασία Απορριμμάτων, όπως τουλάχιστον περιλαμβάνονται στον υφιστάμενο ΠΕΣΔΑ.**

B.180 σελ. 160. Η ανάλυση για τα «αστικά λύματα» θα πρέπει να γίνει στη βάση της ανάλυσης του ισοδύναμου πληθυσμού των 2.000 και της παρουσίας εκείνων των οικισμών που καλύπτονται από υποδομές συλλογής και επεξεργασίας (εντοπισμός αναγκών και επισήμανση ποιες από αυτές έχουν καλυφθεί και ποιες απαιτείται να καλυφθούν στη βάση της οδηγίας 91/271). Επίσης, δεν είναι κατανοητή η αποσπασματική αναφορά σε ορισμένα έργα του ΠΕΠ και του ΕΠΠΕΡΑΑ.

**Ο προϋπολογισμός της Δράσης (5.2.1) «Ολοκλήρωση υποδομών αποχέτευσης και διαχείριση αστικών λυμάτων» 20 εκατ. € κρίνεται ανεπαρκέστατος και δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες της Π-ΑΜΘ. Ο προϋπολογισμός των αναγκών σε έργα «αστικών λυμάτων» όπως έχουν καταγραφεί σε σχετικό μνημόνιο συνεργασίας της Π-ΑΜΘ με το ΕΠΠΕΡΑΑ ανέρχεται σε τουλάχιστον 75 εκατ. €.**

B.181 σελ. 160. Η ανάλυση του τομέα «Άρδευση» κρίνεται ελλιπής καθώς απουσιάζει ιεραρχημένη συνοπτική αποτύπωση των αναγκών, απουσιάζουν σημαντικές παρεμβάσεις, όπως αυτές αναλυτικά περιλαμβάνονται στην από 31-12-2014 πρόταση της Π-ΑΜΘ προς το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, στο πλαίσιο σχεδιασμού της νέας προγραμματικής περιόδου 2014 – 2020 και ενδεικτικά αναφέρονται:

Έργα υποδομών στο πλαίσιο του Υπομέτρου 4.3 «Επενδύσεις σε υποδομές που συνδέονται με την ανάπτυξη τον εκσυγχρονισμό και την προσαρμογή της γεωργίας και της δασοκομίας» προϋπολογισμού 270 εκατ. € περίπου παρουσιάζουν υψηλή σκοπιμότητα και ωριμότητα και δύναται να αποτελέσουν μια πρώτη ομάδα εμπροσθοβαρών έργων του ΠΑΑ 2014 – 2020 στην Π-ΑΜΘ. Ως ενδεικτικά έργα αναφέρονται σε πρώτη φάση τα ακόλουθα:

- *Αρδευτικό δίκτυο φράγματος Μαρμαρά Π.Ε. Καβάλας.*
- *Βελτίωση - Εκσυγχρονισμός αρδευτικών δικτύων και προσαγωγού διώρυγας Δυτικής πεδιάδας Νέστου, Π.Ε. Καβάλας.*
- *Λιμνοδεξαμενή Πρίνου Ν. Θάσου, Π.Ε. Καβάλας.*
- *Έργα για τη μεταφορά και διανομή νερού από τον ποταμό Νέστο στην πεδιάδα Ξάνθης, Π.Ε. Ξάνθης.*
- *Αρδευτικό δίκτυο κατάντη Μελιβοίων Π.Ε. Ξάνθης.*
- *Φράγμα επί του ποταμού Κομφάτου για την αντικατάσταση των γεωτρήσεων και την αντιμετώπιση της υπαλμύρισης και κατασκευή αρδευτικού δικτύου Κομφάτου, Π.Ε. Ροδόπης.*
- *Έργα δικτύων διανομής νερού υπό αποπεράτωση φράγματος Ιασίου Π.Ε. Ροδόπης.*
- *Έργα δικτύων διανομής νερού ταμιευτήρων Ν. Σιδηροχωρίου – Ν. Αδριανής, Π.Ε. Ροδόπης.*
- *Έργα δικτύων διανομής νερού φράγματος Ασκητών, Π.Ε. Ροδόπης.*
- *Αρδευτικό δίκτυο Τυχερού Π.Ε. Έβρου.*
- *Ανακατασκευή - εκσυγχρονισμός αρδευτικού δικτύου Κουδουνίων - Μαυρολεύκης, Π.Ε. Δράμας*
- *Παράλληλα έργα αναδασμού Ερασμίου και Κουτσού, Π.Ε. Ξάνθης.*
- *Αναδασμός και Παράλληλα έργα αγροκτήματος Σουνίου και Μυρωδάτου, Π.Ε. Ξάνθης.*
- *Έργα αναδασμών στην περιοχή του Β. Έβρου, Π.Ε. Έβρου.*

ενώ περιλαμβάνονται άλλες για τις οποίες δεν υπάρχει ενημέρωση ότι προετοιμάζονται π.χ. «*Σε περιφερειακό επίπεδο, βασικό έργο υποδομή αποτελεί το ευρύτερο δίκτυο μεταφορά ύδατος από τα υδροηλεκτρικά φράγματα του Νέστου προς τις πεδινές περιοχές...*» και «*...καθώς και η ενίσχυση της άρδευσης στις πεδινές περιοχές της ΠΕ Δράμας από τον ταμιευτήρα του φράγματος Πλατονόβρυσης*». Από τον μέχρι σήμερα σχε-

διασμό πιθανολογείται ότι οι σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις αφορούν στη μεταφορά νερού από τις πηγές του Π. Νέστου και όχι από τα Φράγματα.

Τονίζεται επίσης η “παράδοξη” πρόταση δράσεων αντικατάστασης αρδευτικών δικτύων προϋπολογισμού 300Μ€ που δεν συνάδει με τις αναλυτικές και λειτουργικά πρόσφορες προτάσεις της ΠΑΜΘρ.

B.182 σελ. 160 & 161. Η ανάλυση του τομέα «*Διαχείριση Υδάτων*» θα πρέπει να αποτυπώνει ξεκάθαρα τις προτεραιότητες των Σχεδίων Δράσης των Διαχειριστικών Σχεδίων των υδατικών διαμερισμάτων 11 & 12, όπως έχουν αποτυπωθεί στα δύο σχετικά ΦΕΚ.

B.183 σελ. 162. Επίσης η ανάλυση για την «*Αντιπλημμυρική προστασία*» περιλαμβάνει γενικές αναφορές όπως για παράδειγμα «*Έτσι, το κρίσιμο έργο αντιπλημμυρικής προστασίας είναι η προστασία από τις πλημμύρες του ποταμού Έβρου, για το οποίο κρίνεται επιβεβλημένη η μελέτη του συνολικού αντιπλημμυρικού – αποστραγγιστικού συστήματος, μέσω ολοκληρωμένης, διακρατικής ...*», χωρίς να γίνεται αναφορά ότι ειδικά, για τη Διασυνοριακή Λεκάνη Απορροής του Ποταμού Έβρου, έχει εκπονηθεί ειδικό σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας<sup>11</sup> τα αποτελέσματα του οποίου είναι αναρτημένα στην ιστοσελίδα της Ειδικής Γραμματείας Υδάτων.

Επίσης, η αποσπασματική αναφορά σε δύο εμπροσθοβαρή έργα της νέας προγραμματικής περιόδου (2014 – 2020), εκ των οποίων μάλιστα το ένα αφορά και σε προστασία από διάβρωση, δεν είναι κατανοητή.

B.184 σελ. 162. Γενικές αναφορές όπως «*...σε πολλά σημεία εντοπίζονται φαινόμενα διάβρωσης των ακτών*» κρίνεται σκόπιμο να αποφεύγονται, ειδικά όταν στη συνέχεια του κειμένου αναφέρονται συγκεκριμένες περιοχές.

Η «*λιθολογία*» εκτιμάται ότι δεν είναι δόκιμος όρος για αναφορά σε παράγοντες που επιδρούν σε φαινόμενα διάβρωσης, αντίθετα η αναφορά σε συγκεκριμένους γεωλογικούς σχηματισμούς θα ήταν καταλληλότερη. Επίσης άστοχη είναι και η αναφορά στην «*αποσάθρωση*» για την αιτιολόγηση του φαινομένου της διάβρωσης.

Προτείνεται η χρήση των όρων «*προστασία*» αντί για «*αντιστήριξη*» του παραλιακού μετώπου, καθώς η προστασία περιλαμβάνει ένα σύνολο παρεμβάσεων, μεταξύ των οποίων δύναται να περιλαμβάνεται και η αντιστήριξη. Επίσης η φράση «*...για την αποτροπή της κατάρρευσης έργων...*» κρίνεται αδόκιμος.

**Η αναφορά των περιοχών που απαιτούνται παρεμβάσεις για προστασία από διάβρωση κρίνονται ορθές και σωστά ιεραρχημένες.**

B.185 Θα πρέπει να υπάρχει αναλυτική αποτύπωση (τόσο στο κείμενο όσο και στο Πρόγραμμα Δράσης) των αναγκαίων Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών που θα πρέπει να

<sup>11</sup> <http://floods.ypeka.gr/index.php/ydatika-diamerismata/thraki-gr12>

εκπονηθούν, με εκτίμηση κόστους για το κάθε ένα, και αντίστοιχα το κόστος για την εκπόνηση και την εφαρμογή του Σχεδίου Δράσης (σχεδίου διαχείρισης που συνοδεύονται από σχέδια δράσης).

Επισημαίνεται ότι στο Πρόγραμμα Δράσης περιλαμβάνεται η Δράση 2.1.6 «*Εκπόνηση Διαχειριστικών Σχεδίων σε προστατευόμενες περιοχές Natura 2000 (και εφαρμογή διαχειριστικών μέτρων)*» με π/υ 15 εκατ. €.

B.186 σελ. 165. Να διευκρινιστεί η αναφορά στην «...*ίδρυση «Διεύθυνσης Συντονισμού Προστατευόμενων Περιοχών*» σε επίπεδο Αποκεντρωμένης Διοίκησης» σε σχέση με τις αρμοδιότητές των Φορέων Διαχείρισης αλλά και της Δράσης 2.1.1 π/υ 15 εκατ. € που περιλαμβάνεται Πρόγραμμα Δράσης και αφορά στην «*Ενίσχυση των φορέων διαχείρισης των Εθνικών Πάρκων της ΑΜΘ*».

B.187 σελ. 165 - 171. Κρίνεται χρήσιμη η αποτύπωση σε ένα χάρτη των τεσσάρων Εθνικών Πάρκων της Π-ΑΜΘ και των υπόλοιπων Ειδικών Ζωνών Διαχείρισης (ΕΖΔ) και των Ζωνών Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ), με αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης σε ότι αφορά στο στάδιο εκπόνησης της ΕΠΜ και των Σχεδίων Διαχείρισης (Σχεδίων Δράσης) καθώς παρατηρούνται πλήθος επικαλύψεων.

Επίσης ο Πίνακας 11: «*Ομαδοποίηση ΕΖΔ και ΖΕΠ της ΠΑΜΘ με στόχο τη διαχείρισή τους*» προτείνεται να έχει ενιαία μορφοποίηση των αριθμών (1.000,00) και επιμέρους αθροίσματα των εκτάσεων των Εθνικών Πάρκων και των άλλων περιοχών.

B.188 σελ. 171. Η ανάλυση των «*ΣΧΕΔΙΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑΣ*» είναι επιφανειακή και αποσπασματική ενώ στο Πρόγραμμα Δράσης περιλαμβάνεται η Δράση 4.1.6 «*Σχέδια Διαχείρισης της Κτηνοτροφίας και μελέτες βοσκοϊκανότητας τις ορεινές περιοχές*» με π/υ 200.000 €. Απαιτείται πρόσθετη ανάλυση και ρεαλιστική εκτίμηση του προϋπολογισμού των μελετών με παράλληλη εκτίμηση του κόστους εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων.

B.189 σελ. 171 - 173. Σε σχέση με τις «*ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΑΛΛΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ*» προτείνεται να διευκρινιστούν οι αναφορές:

- ποιος είναι αρμόδιος φορέας για την «...*οριοθέτηση της κρίσιμης παράκτιας ζώνης, των χρήσεων γης και των περιορισμών δόμησης (άρθρο 20 Ν.3937/2011)*» και με τι κόστος καθώς δεν περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα Δράσης σχετική πρόβλεψη.
- για την «*Ανάδειξη Περιβαλλοντικού Πάρκου Παραποτάμιου Δάσους Νέστου*» δεν περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα Δράσης σχετική πρόβλεψη. Επίσης δεν διευκρινίζεται από ποιον προτάθηκε, από ποιον έχει εκπονηθεί η σχετική μελέτη με τι κόστος και ποιος ο φορέας λειτουργίας.

- αντίστοιχα για το «*Οικοτουριστικό Camping Φανάρι Κομοτηνής*» δεν υπάρχει πρόβλεψη στο Πρόγραμμα Δράσης.
- B.190 σελ. 174. Οι αναφορές για το «Τόξο υγροβιότοπων και αρχαιολογικών χώρων» απαιτείται να εμπλουτιστούν ενώ απαιτείται να διευκρινιστεί η αναφορά στον «*αρχαιολογικό χώρο Στρώμης*».
- B.191 σελ. 174. Οι γενικές αρχές διαχείρισης είναι πράγματι πάρα πολύ γενικές. Εκφράσεις όπως «*Ισόρροπη γεωγραφική κατανομή στο χώρο*» δεν προσφέρουν και θα πρέπει να αποφεύγονται ή να εξειδικεύονται.
- B.192 σελ. 174. Να επανεξετασθεί η αναφορά στην «*Ανάδειξη της πολιτιστικής ποικιλομορφίας μέσω της ένταξης θρησκευτικών κοινωνικών ομάδων της Δυτικής Θράκης*».
- B.193 σελ. 175 & 176. Αρκετά γενικές αναφορές για την ανάδειξη - αξιοποίηση των πολιτιστικών πόρων της Π-ΑΜΘ, χωρίς στόχευση και κυρίως ιεράρχηση. Δεν αναδεικνύεται η βασική κατεύθυνση της τουριστικής αξιοποίησης των πολιτιστικών πόρων, με περιορισμό των ανασκαφών και πλήρη τουριστική αξιοποίηση των υφιστάμενων επενδύσεων στον τομέα της ανάδειξης και προστασίας του πολιτιστικού αποθέματος.
- Ο προϋπολογισμός της Δράσης 2.2.3 «*Ανάπλαση και ανάδειξη επιλεγμένων σημαντικών αρχαιολογικών χώρων της ΠΑΜΘ*», 15 εκατ. € και της Δράσης 2.2.4 «*Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε λοιπούς αρχαιολογικούς χώρους*», 15 εκατ. €, κρίνεται, συνδυαστικά με τις δράσεις πολιτισμού διασυνοριακής συνεργασίας, κατ' αρχήν ικανοποιητικοί, απαιτούν όμως εξειδίκευση και ιεράρχηση στη βάση της πλήρους αξιοποίησης προς όφελος της ανάπτυξης του τουρισμού στην Π-ΑΜΘ.
- B.194 σελ. 177. Οι αναφορές στις κατηγορίες τοπίων με βάση της αξία τους θα πρέπει να επανεξετασθούν. Ειδικότερα η αναφορά: «*Ζώνη Έβρου και η πεδιάδα Ορεστιάδας: Δέλτα Έβρου*», «*Ζώνη κάμπου Ξάνθης - Κομοτηνής: Μαρώνεια - Μεσημβρία*». Επίσης, απουσιάζει η περιοχή του Δάσους Δαδιάς - Λευκίμης.
- Επίσης, δεν περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα Δράσης καμία σχετική με την εφαρμογή των προτεινόμενων κατευθύνσεων - μελετών - παρεμβάσεων Δράση.**
- B.195 σελ. 178. Η σύνδεση της περιοχής με την πόλη της Καβάλας και προώθηση τουριστικών διαδρομών αρχαιολογικού ενδιαφέροντος καθώς η Καβάλα εξελίσσεται ως τουριστικός προορισμός για τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης, αποτελεί πολύ περιοριστική διατύπωση. Η διαπίστωση ότι η Καβάλα εξελίσσεται σε πόλο κρουαζιέρας αλλά και σε πόλο γενικότερου τουρισμού κυρίως των Βαλκανικών χωρών πρέπει να αναδειχθεί – αναγραφεί για λόγους πληρότητας και σαφήνειας.
- B.196 σελ. 179. Να εξετασθεί η ορθότητα της αναφοράς «*Το Νοέμβριο του 2013 υπογράφηκε η σύμβαση του έργου σύνδεσης των αρχαιολογικών χώρων της περιοχής με το κέντρο*

*του οικισμού Κρηνίδες*». Ειδικότερα θα πρέπει να υπάρχουν στοιχεία κόστους έργου, φορέα υλοποίησης, φορέα χρηματοδότησης, χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Επίσης θα πρέπει να εξετασθεί η σχέση της αναφοράς *«...για λήψη μέτρων αντιμετώπισης του φαινομένου της καύσης των καλαμιών...»* με το περιεχόμενο της ενότητας.

- B.197 σελ. 179. Απαιτείται να διευκρινιστεί αν η αναφορά για το *«ιδιαιτέρως υποβαθμισμένο»* τμήμα: Ζώνη Δράμας - Καβάλας: Εγνατία (τμήμα Καβάλας) αφορά στον άξονα της Εγνατίας Οδού με τα ιδιαίτερα σημαντικά τεχνικά έργα, όπως αποτυπώνεται στις φωτογραφίες ή αφορά στο τμήμα Δράμα - Καβάλα όπως προκύπτει από το κείμενο καθώς κάνει αναφορές σε *«...ένα μίγμα ετερόκλητων παρόδινων χρήσεων όπως δεκάδες εκθέσεις, εμπορικά καταστήματα και μάνδρες δομικών υλικών...»*.

Η πρόταση για τον υποκείμενο σχεδιασμό για τη θέσπιση Επιχειρηματικού Πάρκου θα πρέπει να εξειδικευτεί χωρικά καθώς η περιοχή περιλαμβάνει από τις εγκαταστάσεις της KABALA OIL έως το τμήμα Δράμας - Καβάλας.

- B.198 σελ. 180. Εκφράσεις όπως *«...τεράστιες κατασκευές...»*, *«...τεράστια ανθρώπινη κατασκευή...»* θα πρέπει να αποφεύγονται. Επίσης η αναφορά *«Το έργο ολοκληρώνεται με ένα σύνολο πρηνών, βοηθητικών δρόμων και κατασκευών.»* δεν προκύπτει να σχετίζεται με το περιεχόμενο της ενότητας.

- B.199 σελ. 180. Το φράγμα του Θησαυρού βρίσκεται στο Δήμο Παρανεστίου και όχι στο Δήμο Δράμας - να ελεγχθεί.

- B.200 σελ. 181. Εκτιμάται ότι η *«...συγκράτηση φερτών υλικών και η μειωμένη οξυγόνωση του νερού...»* δεν είναι η μοναδική απειλή στην περιοχή του τοπίου.

Επίσης, ανεδαφική και πλήρως άστοχη κρίνεται η κατεύθυνση που δίνεται για τον υποκείμενο σχεδιασμό και αφορά στην εκπόνηση *«...μιας μελέτης τεχνικής επάρκειας του έργου και η αυστηρή παρακολούθηση για τυχόν αποκλίσεις από τον αρχικό σχεδιασμό (έλεγχος διαρροών, αντιμετώπιση κατολισθητικών φαινομένων, περιβαλλοντικές επιπτώσεις, κ.λπ.)...»*.

- B.201 σελ. 180. Κατευθύνσεις για τον υποκείμενο σχεδιασμό. Ο φορέας κατασκευής και λειτουργίας του έργου είναι η ΔΕΗ Α.Ε., η οποία θα πρέπει να έχει οργανώσει την λειτουργία και την παρακολούθηση των στοιχείων που προτείνει η Ο.Μ. Εάν από την έρευνα της Ο.Μ. έχει επισημανθεί το πρόβλημα της παρακολούθησης, η ΔΕΗ οφείλει να το αποκαταστήσει άμεσα.

**Κρίνεται σκόπιμο να διατυπώνονται ουσιαστικότερες και εφαρμόσιμες κατευθύνσεις ανάπτυξης της περιοχής.**

Στο Πρόγραμμα Δράσης δεν περιλαμβάνεται καμία σχετική Δράση.



- B.202 σελ. 181. Δεν γίνεται κάποια αναφορά – πρόταση για τις εγκαταστάσεις της Φωνής της Αμερικής.
- Στις κατευθύνσεις για τον υποκείμενο σχεδιασμό προτείνεται να καθοριστούν Ζώνες τουριστικής ανάπτυξης και να ληφθούν μέτρα περιορισμού δόμησης. Δεν γίνεται κατανοητή η κατεύθυνση περιορισμού δόμησης, καθώς δεν υπάρχει δόμηση στην περιοχή, εκτός αν προτείνεται ο περιορισμός δόμησης στους οριοθετημένους οικισμούς. Θα πρέπει να διασαφηνιστεί το εύρος της πρότασης.
- B.203 σελ. 188. Έχει επισημανθεί πάρα πολλές φορές ότι η φωτογραφία στην Εικόνα 6 «Άποψη του αρχαιολογικού χώρου της Μαρώνειας» είναι λάθος καθώς η συγκεκριμένη φωτογραφία αφορά στον αρχαιολογικό χώρο Ζώνης Μεσημβρίας.**
- Κρίνεται σκόπιμο η περιοχή να αντιμετωπισθεί ως ενιαία ενότητα και η αναφορά να είναι στην περιοχή Μαρώνεια - Μεσημβρία. π.χ. *«... με το μικροκλίμα της περιοχής καθιστούν το τοπίο της Μαρώνειας μοναδικό.»*
- Ο δρόμος σύνδεσης της παραλίας Πετρωτών και του λιμανιού του Αγ. Χαράλαμπου, να αναφέρεται στο σύνολο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ με τον ίδιο τρόπο, π.χ. όπως αναφέρεται και στο Πρόγραμμα Δράσης *«παραλιακή οδική σύνδεση Μεσημβρίας Έβρου - Μαρώνειας Ροδόπης»*.
- Τόσο στις Πολιτικές Διαχείρισης όσο και στις κατευθύνσεις για τον υποκείμενο σχεδιασμό πρέπει να αναφερθεί η αναγκαιότητα απαγόρευσης δράσεων εξορύξεων Χρυσού οι οποίες όπως ορθώς εντοπίζεται στις «απειλές» συνιστά μείζονα απειλή.
- B.204 σελ. 188. Η κατεύθυνση που δίνεται για τον υποκείμενο σχεδιασμό για τη Ζώνη της Σαμοθράκης *«Να πραγματοποιηθεί το ΓΠΣ Σαμοθράκης το οποίο θα ρυθμίσει τις χρήσεις γης και ιδιαίτερα της πίεσης για παραθεριστική κατοικία που ενδέχεται να αυξηθεί από τουρισμού»* είναι γενική και ουσιαστικά δεν αποτελεί κατεύθυνση.
- B.205 σελ. 192. Αναφορές όπως *«...μεγάλο κομμάτι της Περιφέρειας δεν καλύπτεται από θεσμοθετημένες ρυθμίσεις.»* θα πρέπει να ποσοτικοποιούνται π.χ. το 40% της έκτασης της Περιφέρειας...
- B.206 σελ. 192. Θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο να υπάρχει συγκεντρωτική αναφορά των αναντιστοιχιών που διαπιστώθηκαν κατά την Α φάση και των υπό εκπόνηση σχεδίων με το εν ισχύ ΠΠΧΣΑΑ ώστε να αποτελέσουν χρήσιμες εισροές κατά τη φάση οριστικοποίησης ή αναθεώρησης των υπό εκπόνηση σχεδίων.**
- B.207 σελ. 192. Η ενότητα B.1.1.δ.1 *«Εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Περιφερειακού Πλαισίου στις επιμέρους αναπτυξιακές και διοικητικές ενότητες»* παραμένει σε πολλά της σημεία γενική χωρίς ουσιαστικές κατευθύνσεις εξειδίκευσης.



Η αναφορά «*Η γενικότερη αίσθηση... είναι ότι διακρίνεται μια κοινή τάση ως προς την αναπτυξιακή σημασία που αποδίδεται σε λειτουργικές συνεργασίες, δομές και τεχνικές υποδομές υπερτοπικής και διασυνοριακής σημασίας*» απαιτείται να εξειδικευτεί περαιτέρω καθώς είναι ιδιαίτερα γενικόλογη.

Επίσης δεν είναι ξεκάθαρο σε τι αφορά «*...η αναγκαιότητα ολοκλήρωσης του κάθετου άξονα της Εγνατίας Οδού - Διευρωπαϊκός Οδικός Άξονας E61(22) - Κάθετος Άξονας Δράμα - Εξοχή - Ελληνοβουλγαρικά σύνορα*» καθώς ο άξονα υφίσταται λειτουργεί και η αναβάθμιση του άξονα Δράμα - Καβάλα ως κλειστού αυτοκινητόδρομου δεν προτείνεται από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ. Αντίθετα προτεραιότητα δίνεται από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ στον άξονα Δράμα - Σέρρες και Δράμα - Αμφίπολη.

Η αναφορά «*Ο άξονα αυτός...*» θα πρέπει να διευκρινιστεί σε ποιον άξονα αναφέρεται καθώς ο E61 αφορά κύρια στη σύνδεση της Καβάλας (Λιμάνι) με τις Σέρρες και τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο Orient / East Med Corridor.

B.208 σελ. 193. Το Κάτω Νευροκόπι χαρακτηρίζεται ως **αστικό κέντρο** ενώ σε όλη την ανάλυση του οικιστικού δικτύου περιλαμβάνεται στους οικισμούς 6<sup>ου</sup> ενισχυμένου επιπέδου ως Τοπικό Αναπτυξιακό Κέντρο και στο Χάρτη Π.1: «*Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης*» σημειώνεται ως Πόλος με Ειδικό Εθνικό - Περιφερειακό Ρόλο.

B.209 σελ. 194. Προτείνεται να εξετασθεί η περίπτωση κατασκευής νέου ΒΙΟΠΑ στο Δήμο Κάτω Νευροκοπίου. Εκτιμάται ότι η πρόταση αυτή θα πρέπει να περιληφθεί στο Πρόγραμμα Δράσης και να δοθούν κατευθύνσεις εξειδίκευσης.

Επισημαίνεται ότι κατασκευή νέου ΒΙΟΠΑ στο Δήμο Κάτω Νευροκοπίου δεν περιλαμβάνεται στην «*Πρόταση χωρικής διάρθρωσης της μεταποίησης*», Χάρτης Π.1.β.

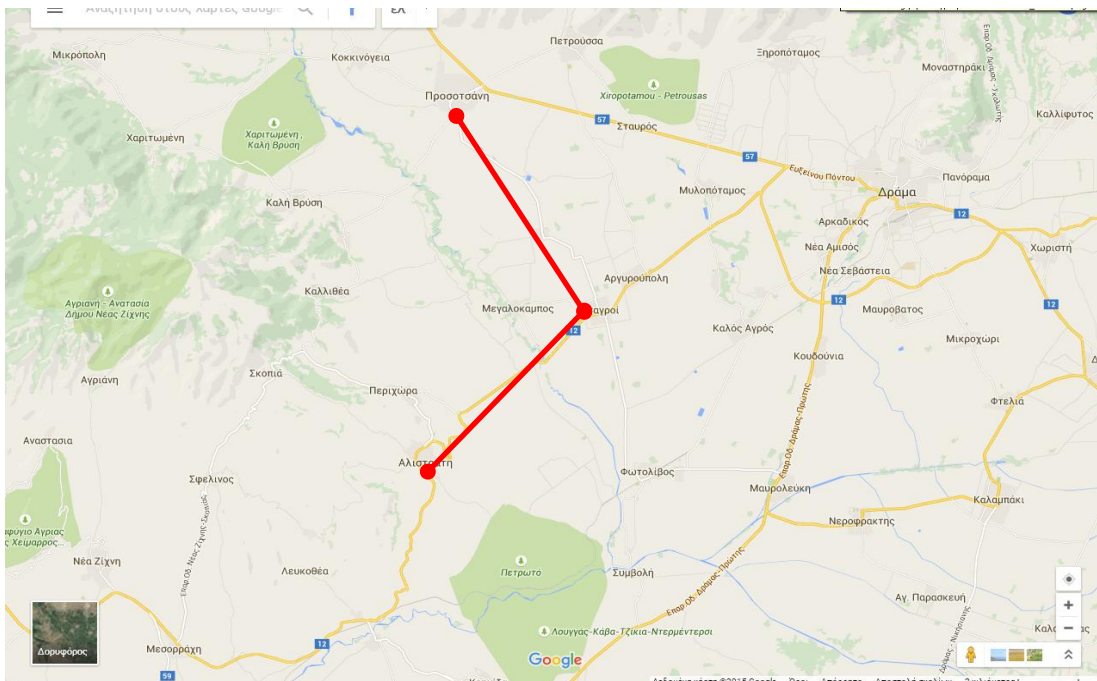
B.210 σελ. 194. Η εκπόνηση ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ για το Δήμο Κάτω Νευροκοπίου θα έπρεπε να αποτελεί 1<sup>η</sup> και όχι 2<sup>η</sup> όπως προτείνεται προτεραιότητα, δεδομένου και του ιδιαίτερου ρόλου που καλείται να διαδραματίσει στην ευρύτερη περιοχή (Πόλος με Ειδικό Εθνικό - Περιφερειακό Ρόλο, αστικό κέντρο, οικισμός 6<sup>ου</sup> ενισχυμένου επιπέδου, Τοπικό Αναπτυξιακό Κέντρο).

B.211 σελ. 195. Η ενότητα «*Παρεμβάσεις και έργα*» χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα περιορισμένες παρεμβάσεις - κυρίως οδικές και οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα Δράσης.

B.212 σελ. 195 & 196. Σύμφωνα με τον Πίνακα 7, η Προσοτσάνη κατατάσσεται στα «*Τοπικά Αναπτυξιακά Κέντρα*» 6<sup>ου</sup> επιπέδου και όχι 3<sup>ου</sup>.

Πολύ ορθά τίθεται ως πρώτη προτεραιότητα η «*θεσμοθέτηση και ορθολογική οργάνωση του ΒΙΟΠΑ Προσοτσάνης*».

Η ενότητα «Παρεμβάσεις και έργα» περιλαμβάνει μόνο μια οδική παρέμβαση (Βελτίωση της οδικής σύνδεσης Προσοτσάνης - Σιταγρών - Αλιστράτης για τη διασύνδεση με τον προτεινόμενο νέο άξονα Καβάλα - Σέρρες) η οποία θα πρέπει να περιληφθεί διακριτά με τον αντίστοιχο προϋπολογισμό της και στο Πρόγραμμα Δράσης.



B.213 σελ. 19- 197. Ε3 Δ.Ε. Δράμας. Αν ισχύουν οι αναφορές και οι διευκρινήσεις για την λειτουργία των οδικών αξόνων όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενο εδάφιο.

B.214 σελ. 198. Η ιεράρχηση των απαιτούμενων μελετών και ρυθμίσεων της Αναπτυξιακής Ενότητας Δράμας προτείνεται να αλλάξει και η εκπόνηση του ΓΠΣ για το σύνολο του Καλλικράτειου Δήμου Δράμας να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα και όχι δευτερεύουσα.

Η αναφορά στη δημιουργία «κέντρου μαρμάρου» στη ΒΙΠΕ Δράμας θα πρέπει να εξειδικευτεί περαιτέρω και να εξετασθεί σε σχέση με το «κέντρο μαρμάρου» που προτείνεται και στη Θάσο.

Η ενότητα «Παρεμβάσεις και έργα» περιλαμβάνει μόνο οδικές παρεμβάσεις. Απαιτείται η 1<sup>η</sup> προτεινόμενη παρέμβαση να συσχετισθεί με το Πρόγραμμα Δράσης, στο οποίο περιλαμβάνεται, η Δράση 5.1.12 «Κατασκευή νέου οδικού άξονα Καβάλα - Σέρρες» με π/υ 240 εκατ. € χωρίς να αναλύεται σε τι είδος παρεμβάσεις αντιστοιχεί. Επίσης στο Πρόγραμμα Δράσης θα πρέπει να περιληφθεί η «Βελτίωση του άξονα Δράμα - Σιδηρόνερο» με διακριτό προϋπολογισμό.

Γενικές αναφορές όπως «...*δίδεται η κατεύθυνση για συντονισμένη προσπάθεια ανάσχεσης οικονομικών (επιχειρηματικών - καταναλωτικών) εκροών προς τη Βουλγαρία, μέσω της ανάπτυξης ενός ευρύτερου πλαισίου οικονομικής διασυννοριακής συνεργασίας*»

θα πρέπει να αποφεύγονται ή να εξειδικεύονται με κοστολογημένες και ιεραρχημένες παρεμβάσεις επίτευξης των στόχων.

- B.215 σελ. 198 & 199. Η αναφερόμενη ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου δεν αποτυπώνεται στον Πίνακα 7 «*Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ*».

Η εκπόνηση του ΓΠΣ για το σύνολο του Καλλικράτειου Δήμου Δοξάτου προτείνεται να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα και μακροπρόθεσμη όπως αναφέρεται στην ενότητα των απαιτούμενων μελετών και ρυθμίσεων της Αναπτυξιακής Ενότητας 4 Δήμος Δοξάτου - ΔΕ Νικηφόρου.

Επίσης, δεν είναι κατανοητό πως εξειδικεύεται η αναφορά «*Οργάνωση της συμπληρωματικότητας των δύο οικισμών στο επίπεδο των διοικητικών και κοινωνικών υποδομών*».

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα θα πρέπει να αποτυπωθούν διακριτά και κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.

- B.216 σελ. 201. Αν.Ε.5. ΔΕ Παρανεστίου, ΔΕ Σιδηρόνερου, ΔΕ Σταυρούπολης. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα θα πρέπει να αποτυπωθούν διακριτά και κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.

- B.217 σελ. 203. Η αναφορά της μετατροπής της Καβάλας σε «...περιφερειακό κέντρο μεταφορών» δεν συνάδει με το χαρακτήρα του Λιμένα ως «*Διεθνούς Ενδιαφέροντος*» όπως αποτυπώνεται στο Χάρτη Π.1: «*Πρότυπο Χωρικήs Ανάπτυξης*» αλλά και με τον ειδικότερο ρόλο που αναφέρεται στη συνέχεια της παραγράφου και στην ενότητα Β.1.1.γ.3 «...*δευτερεύων εθνικός πόλος διαπεριφερειακής εμβέλειας - πύλη διαπεριφερειακής εμβέλειας με διεθνή ρόλο / εμπορευματικό κέντρο...*».

Η αναφορά του Αμυγδαλέωνα ως «...*ενισχυμένος οικισμός 8<sup>ου</sup> επιπέδου*» δεν αποτυπώνεται στον Πίνακα 7 «*Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ*».

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα θα πρέπει να αποτυπωθούν διακριτά και κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.

Δεν γίνεται καμία αναφορά σε δράσεις για την αναβάθμιση του Τοπίου ανατολικά της πόλης, επί της Εγνατίας Οδού όπως έχει αναλυθεί στο κεφάλαιο «*Στρατηγική για το Τοπίο*». Ισχύουν οι αναφορές που έχουν γίνει για τους πολλαπλούς – εμφανιζόμενους οδικούς άξονες, για τον περιαστικό δακτύλιο καθώς και για την συμπληρωματικότητα των λιμενικών υποδομών

- B.218 σελ. 204. Κρίνεται σκόπιμο να επανεξετασθεί η ανάλυση του ρόλου της Νέας Περάμου και της Ελευθερούπολης καθώς αναφέρεται αρχικά ο ρόλος της Νέας Περάμου «...*ως κέντρο αστικού χαρακτήρα...*», της Ελευθερούπολης «...*ως κωμόπολη*», *έννοια - κατά-*

*ταξη η οποία εισάγεται για πρώτη φορά στην ανάλυση και το δίπολο (Νέα Πέραμος - Καβάλα) «...ως δύο ημιαστικά κέντρα δορυφορικά της Καβάλας.».*

Επίσης η πρόταση για ενίσχυση των τεχνικών και διοικητικών υποδομών θα πρέπει να συγκεκριμενοποιηθεί και να περιληφθεί με διακριτό προϋπολογισμό στο Πρόγραμμα Δράσης.

**B.219** σελ. 205. Γενικές αναφορές - προτάσεις όπως: *«Ενίσχυση του τουριστικού προϊόντος με επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και παράλληλη διάχυση του τουρισμού στην ορεινή ενδοχώρα (οικοανάπτυξη)»* θα πρέπει να αποφεύγονται ή να εξειδικεύονται χωρικά και να περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα δράσεις συγκεκριμένες και κοστολογημένες παρεμβάσεις για την επίτευξη του ανωτέρω στόχου.

**B.220** σελ. 205. **Απουσιάζουν πλήρως προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα για την Αναπτυξιακή Ενότητα 7 Δήμος Παγγαίου.**

**B.221** σελ. 206. Η αναφορά στο ΣΧΟΟΑΠ του (Καποδιστριακού Δήμου Χρυσούπολης) να εξετασθεί μήπως πρέπει να γίνει ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ όπως αναφέρεται στη συνέχεια του κειμένου στην ενότητα *«Απαιτούμενες μελέτες και ρυθμίσεις»* στην οποία τίθενται ορθές προτεραιότητες.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα θα πρέπει να αποτυπωθούν διακριτά στο Πρόγραμμα Δράσης.

**B.222** σελ. 207. Να επανεξετασθεί η αναφορά της *«εξόρυξης μαρμάρου»* στις δραστηριότητες του δευτερογενή τομέα.

Η νήσος Θάσος έχει υποστεί σημαντική επιβάρυνση τοπίου από την λατομική δραστηριότητα, η οποία συνεχίζεται και δημιουργεί πρόσθετες πιέσεις. Η πρόταση προώθησης πιλοτικών εφαρμογών αποκατάστασης των λατομείων και η αναζήτηση καινοτομικών μεθόδων εξόρυξης αποτελούν καθυστερημένες δράσεις και η εφαρμογή τους θα υλοποιείται σε μη αναστρέψιμες καταστάσεις.

Προτείνεται να οριστεί στο ΠΠΧΣΑΑ η θέσπιση αιρεσιμότητας για την συνέχιση των λατομικών δράσεων, η υποβολή προγράμματος τμηματικής αποκατάστασης ώστε αυτή να γίνεται παράλληλα με την λατομική δράση. Η αναγκαιότητα θέσπισης άμεσων προαπαιτούμενων για αδειοδότηση λειτουργίας των λατομείων οφείλεται στο γεγονός ότι η «οπτική ρύπανση» δημιουργείται κυρίως από την απόθεση στείρων υλικών σε πλαγιές μεγάλης κλίσης. Η αποτροπή της ανωτέρω επιβάρυνσης απαιτεί τροποποίηση της διαδικασίας απόληψης και κατά συνέπεια δεν είναι εφικτή να λειτουργήσει μετά την ολοκλήρωση της δραστηριότητας.

Το ΤΕΕ Θράκης έχει καταθέσει αναλυτική και τεκμηριωμένη πρόταση για την αντιμετώπιση των οχλήσεων από την λατομική δραστηριότητα αλλά και για την αντιμετώπιση

του θέματος της αύξησης της προστιθέμενης αξίας για την ΠΑΜΘρ (ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΡΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΠΧΣΑΑ της ΠΑΜΘρ/ 02/2014 – Απάντηση στην Ερώτηση Δ7β).

- B.223 σελ. 207. Δεν υπάρχει στη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου η κατάταξη «...ενισχυμένος οικισμός 8<sup>ου</sup> επιπέδου» όπως αναφέρεται για τα Λιμενάρια.
- B.224 σελ. 207. Ο οικισμός Θεολόγου δεν είναι παράκτιος και δεν είναι εφικτό να χαρακτηριστεί ως κέντρο υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού. Θα πρέπει να διορθωθεί η σχετική αναφορά.
- B.225 σελ. 208. Στις προτεινόμενες «Παρεμβάσεις και έργα» αναφέρονται μόνο δράσεις προσβασιμότητας ενώ υπάρχουν σημαντικές ανάγκες για παρεμβάσεις σε πολλούς τομείς (τουρισμός, πολιτισμός, περιβάλλον, βελτίωση των υποδομών των λιμανιών του νησιού κ.λπ.). Επίσης δεν γίνεται καμία αναφορά στην ανάγκη ολοκλήρωσης και στη σκοπιμότητα του έργου «Καταφύγιο τουριστικών σκαφών στο λιμένα λιμεναρίων Θάσου π/υ 4,83 εκατ. € περίπου που υλοποιείται από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ)».
- B.226 σελ. 208 & 209. Π.Ε. Ξάνθης. Η τεκμηρίωση της εκτιμώμενης στασιμότητας της Ξάνθης έναντι της αναπτυξιακής προοπτικής Καβάλας και Κομοτηνής, δεν θεωρείται ότι ευσταθεί. Οι τεχνικές υποδομές που διατυπώνεται ότι λειτουργούν προς την ισχυροποίηση της Καβάλας δεν λειτουργούν όπως αξιολογεί η Ο.Μ. (π.χ. αεροδρόμιο έχει ισοδύναμη χρονοαπόσταση μεταξύ Ξάνθης – Καβάλας, λιμενική υποδομή). Θεωρείται ότι γίνεται προσπάθεια για την διατήρηση της περιοχής σε χαμηλό επίπεδο.
- B.227 σελ. 210. Απουσιάζουν πλήρως προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα για την Αναπτυξιακή Ενότητα 10 Δήμος Μύκης.**
- Αναφορικά με την επιλογή του τριπόλου Εχίνος – Κένταυρος – Σμίνθη, θεωρείται ότι η επιλογή του Κενταύρου που έγινε μάλλον με πληθυσμιακά κριτήρια δεν είναι η βέλτιστη καθώς ο υπόψη οικισμός δεν έχει περαιτέρω ενδοχώρα. Αντιθέτως θεωρείται ως βέλτιστη η επιλογή των οικισμών Γλαύκης ή Μύκης με αντίστοιχη προτεραιότητα.
- Επισημαίνεται επίσης ότι η πρόσβαση προς τη Χαϊντού γίνεται κυρίως από την δυτική περιοχή (Λυκοδρόμιο, Καλιθέα κλπ.).
- Σε κάθε περίπτωση η μελέτη που θα υποστηρίξει την χωρική αναμόρφωση της περιοχής θα πρέπει να λάβει υπόψη πρόσθετα κοινωνικά κριτήρια που αφορούν στην πολιτισμική – θρησκευτική ταυτότητα της περιοχής.
- B.228 σελ. 210. Η πόλη της Ξάνθης σύμφωνα με τον Πίνακα 7 «Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ» κατατάσσεται στους οικισμούς 4<sup>ου</sup> επιπέδου «Λοιποί Εθνικοί Πόλοι / Έδρες Περιφερειακών Ενοτήτων» και όχι 2<sup>ου</sup> όπως αναφέρεται.

Η πολιτική που ακολουθείται στο νέο αναπτυξιακό πρότυπο της ΠΑΜΘρ, όπως αποτυπώνεται στην διατυπωθείσα στρατηγική ανάπτυξης αφορά στην τόνωση της καινοτομίας και της έρευνας και την συνέργεια με την επιχειρηματικότητα που αφορά και στον δευτερογενή και στον τριτογενή τομέα.

Σημαντικές δομές καινοτομίας και έρευνας είναι εγκαταστημένες στην Ξάνθη (Δ.Π.Θ. / Κέντρο Αθήνα) που εξυπηρετούν αξιόλογο επιστημονικό δυναμικό. Υπό την έννοια αυτή δεν αναγνωρίζεται για την Av. E. 11, το αναπτυξιακό αδιέξοδο στο οποίο καταλήγει η Ο.Μ., αλλά αντιθέτως θεωρείται ότι αποτελεί η υπόψη Αναπτυξιακή Ενότητα σημαντικό πόλο δυναμικής ανάπτυξης στον πρωτοποριακό τομέα της καινοτομίας, ο οποίος πρέπει να τονωθεί.

Τα σημεία που εντοπίζει η Ο.Μ. αξιολογούνται με παράδοξο τρόπο. Επισημαίνεται ότι για την Ξάνθη σχεδιάζεται Κάθετος Άξονας που είναι ενταγμένος στα ΔΔΜ. Η Ο.Μ. θεωρεί ότι η διασυνοριακή διάσταση των Κ.Α. προσδίδουν πλεονέκτημα στην Καβάλα και στην Κομοτηνή, παρακάμπτοντας την Ξάνθη (μη προσδίδοντας πλεονεκτήματα!!!).

Συμπληρωματικά επισημαίνεται ότι ο Κ.Α. της Καβάλας δεν είναι ενταγμένος στα ΔΔΜ.

Γενάται συνεπώς το εύλογο ερώτημα πως ένας μη θεσμοθετημένος (έχει προτεραιότητα χρηματοδότησης) άξονας, επηρεάζει θετικά σε αντίθεση με ένα θεσμοθετημένο- ενταγμένο άξονα, ο οποίος δεν παράγει αποτελέσματα στην περιοχή αναφοράς αλλά σε μία περιοχή 60χλμ. μακρύτερα.

Τέλος διατυπώνεται από την Ο.Μ. ότι η υποδομή σύνδεσης με σιδηροδρομικό δίκτυο της Καβάλας με την Ξάνθη (Τοξότες), αναδεικνύει πλεονέκτημα μόνο για την πρώτη, ενώ συνιστά μειονέκτημα για την δεύτερη.

Οι εναλλακτικές πηγές που αναζητούνται για την Av. E. 11 είναι ορθές αλλά προτείνεται να ονομαστούν «συμπληρωματικές» της κατεύθυνσης καινοτομίας που αναπτύχθηκε ανωτέρω.

- Για τον Τριτογενή Τομέα προτείνεται η δημιουργία Ζώνης – κοιτίδας καινοτομίας στην περιοχή Καπναποθηκών με επανάχρηση και εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου δομικού πλούτου που έχει χαρακτηριστεί διατηρητέος και προστατευόμενος. Κατά τον τρόπο αυτό είναι δυνατή η ανάδειξη σε Ευρωπαϊκό επίπεδο μίας δράσης υψηλής πολύπλευρης απόδοσης μεταξύ καινοτομίας – επιχειρηματικότητας – διατήρησης και επανάχρησης.

B.229 σελ. 212. Στις προτεινόμενες «Παρεμβάσεις και έργα» αναφέρεται μόνο μια δράση αισθητικής παρέμβασης - αναβάθμισης των εισόδων της πόλης ενώ υπάρχουν σημαντικές ανάγκες για παρεμβάσεις σε πολλούς τομείς.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα θα πρέπει να αποτυπωθούν διακριτά και κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.

B.230 σελ. 213 και 214. Υπάρχουν αντιφατικές κατευθύνσεις ανάπτυξης για το Λιμάνι του Πόρτο Λάγους. Ειδικότερα, αναφέρεται στην «...πιθανή ανάπτυξη εμπορομεταφορικών δραστηριοτήτων» ως απαίτηση του Δήμου Αβδήρων και στις προτεινόμενες «Παρεμβάσεις και έργα περιλαμβάνεται η *«Ανάδειξη του ρόλου του λιμένα του Πόρτο Λάγους ως αλιευτικό – τουριστικό λιμάνι της περιοχής με απομάκρυνση των οχλουσών εμπορευματικών δραστηριοτήτων...»*. Εκτιμάται ότι η ανάπτυξη του λιμένα του Πόρτο Λάγους περιορίζεται σημαντικά από τη θέση του σε σχέση με το ευαίσθητο και προστατευόμενο οικοσύστημα της ευρύτερης περιοχής και ως εκ τούτου κρίνεται ορθή η κατεύθυνση του αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ για *«Ανάδειξη του ρόλου του λιμένα του Πόρτο Λάγους ως αλιευτικό – τουριστικό λιμάνι της περιοχής με απομάκρυνση των οχλουσών εμπορευματικών δραστηριοτήτων...»*.

B.231 σελ. 212 – 213 (Αν. Ε12). Στις παρεμβάσεις – έργα προτείνονται δράσεις διανοίξεις οδών που δεν συνάδουν με το κριτήριο που έχει τεθεί από την Ο.Μ., ανάπτυξης δικτύων που διασπούν το παραθαλάσσιο μέτωπο.

Τα υφιστάμενα δίκτυα εξυπηρετούν πλήρως τις υπάρχουσες κινήσεις και φόρτους και δεν τεκμηριώνεται επαρκώς η πρόταση νέων χαράξεων, οι οποίες θα πρέπει να γίνουν εντός ζώνης περιβαλλοντικής προστασίας.

B.231 σελ. 215. Αναφέρεται η ανάδειξη του Ιάσμου ως «...κέντρο διαμετακόμισης και συναφών εξυπηρετήσεων υπερτοπικών εμπορικών μεταφορών» χωρίς να υποστηρίζεται από αντίστοιχες κοστολογημένες Δράσεις στο Πρόγραμμα Δράσης, **ενώ είναι χαρακτηριστικό ότι απουσιάζει πλήρως η ενότητα «Παρεμβάσεις και έργα» με τις οποίες υλοποιούνται οι προτεινόμενες κατευθύνσεις ανάπτυξης της Αναπτυξιακής Ενότητας 13. Δήμος Ιάσμου.**

B.233 σελ. 216 & 217. Οι προτεινόμενες «Παρεμβάσεις και έργα» για την Αν.Ε.14 ΔΕ Κομοτηνής θα πρέπει να επανεξετασθούν καθώς αφορούν σε στρατηγικούς στόχους ή / και αναπτυξιακές πολιτικές (π.χ. ανάπτυξη συνεδριακού τουρισμού, Ενίσχυση του ρόλου της πόλης ως κέντρου οργάνωσης της αγροτικής οικονομίας και αγροτικής επιχειρηματικότητας, κ.λπ.) και όχι έργα ή παρεμβάσεις.

B.234 σελ. 217 – 219. Η πρόταση για «...*ενίσχυση των κοινωνικών υποδομών της Ξυλαγανής με Κέντρο Υγείας.*» και η πρόταση για ενίσχυση των κοινωνικών υποδομών της (και όχι του) *Αιγείρου* με Κέντρο Υγείας θα πρέπει να αποτυπωθούν κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης αλλά και στην ενότητα «Παρεμβάσεις και έργα».

Η πρόταση για ένταξη / χαρακτηρισμό «Περιοχών Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων (ΠΕΧΠ)» θα πρέπει, καθώς αφορά σημαντική έκταση της περιφέρειας, να συνοδεύεται



από συγκεκριμένες αναφορές στο σχετικό πλαίσιο υλοποίησης της συγκεκριμένης πρότασης, κοστολογημένες και με αναφορά στο φορέα υλοποίησης ο οποίος έχει την αρμοδιότητα χαρακτηρισμού / ένταξης της περιοχής σε ΠΕΧΠ. Επισημαίνεται ότι ο νέος νόμος (4269/2014) δεν προβλέπει την εκπόνηση σχετικών σχεδίων, παραμένει δε ανεφάρμοστος καθώς δεν έχουν εκδοθεί σχετικές τεχνικές προδιαγραφές για την προκήρυξη Τοπικών και Ειδικών Χωρικών Σχεδίων.

Η εκπόνηση ΓΠΣ για το σύνολο των Καλλικράτειων Δήμων Κομοτηνής και Μαρώνας Σαπών προτείνεται να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα και όχι μακροπρόθεσμη όπως αναφέρεται.

Η αναφορά στη διάνοιξη οδικής σύνδεσης Αγίου Χαράλαμπου – παραλίας Πετρωτών να γίνεται με το ίδιο τρόπο σε όλη τη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ. Στο Πρόγραμμα Δράση αναφέρεται ως *«παραλιακή οδική σύνδεση Μεσημβρίας Έβρου - Μαρώνας Ροδόπης»*.

Η πρόταση για *«...κατάργηση της προβλεπόμενης από το οικείο Ειδικό Πλαίσιο ζώνης ιχθυοκαλλιέργειών»* θα πρέπει να αποτυπωθεί και διακριτά σε παράρτημα με το σύνολο των προτάσεων που αποτελούν εισροή σε ενδεχόμενη αναθεώρηση των Ειδικών Πλαισίων.

- B.235** σελ. 220. Η εκτίμηση ότι η πόλη των Σαπών μπορεί να λειτουργήσει *«...ως τόπος μόνιμη κατοικίας αντί των πόλεων της Κομοτηνής και της Αλεξανδρούπολης»* κρίνεται λανθασμένη.
- B.236 σελ. 221. Η αναφορά για ενίσχυση των κοινωνικών υποδομών με Κέντρο Υγείας και δομές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στη Φιλλύρα θα πρέπει να αποτυπωθούν κοστολογημένα και ιεραρχημένα τόσο στο Πρόγραμμα Δράσης όσο και στην ενότητα *«Παραρτήσεις και έργα»* η οποία και για αυτήν την Αναπτυξιακή Ενότητα 16 (ΔΕ Σαπών – Δήμος Αρριανών) απουσιάζει.
- B.237** σελ. 221. Η πρόταση για εκπόνηση Σχεδίου Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) στο Δήμο Σαπών και μάλιστα ως άμεση προτεραιότητα είναι απολύτως λανθασμένη και προτείνεται να αφαιρεθεί.
- B.238 σελ. 223. Επισημαίνεται η αναφορά στην πρόβλεψη του Ειδικού Πλαισίου για τη βιομηχανία για πιθανή περιοχή δημιουργίας ελεύθερης ζώνης εμπορίου στο Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.
- B.239** σελ. 223 & 224. Σημαντική παράλειψη στην ανάλυση της Αν.Ε.17 Δήμος Αλεξανδρούπολης η μη αναφορά της γεωθερμίας ως ενδογενούς αναπτυξιακού πόρου, λαμβάνοντας ειδικά υπόψη την έκταση που έχει δοθεί στην αξιοποίηση της γεωθερμίας ειδικά σε σχέση με την ανάπτυξη και του πρωτογενούς τομέα.



**Παραλείπει αποτελεί επίσης και η μη αναφορά στον κτηνοτροφικό τομέα, ειδικά στη ΔΕ Φερών.**

Επιαναλαμβάνονται οι προβληματισμοί ως προς την υλοποίηση της πρότασης για ένταξη σε ΠΕΧΠ (Περιοχών Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων) της περιοχής από το χώρο του λιμένα ως το αεροδρόμιο και μάλιστα ως άμεσης προτεραιότητας.

- B.240 σελ. 225. Στην ενότητα «*Παρεμβάσεις και έργα*» απουσιάζουν σημαντικές δράσεις που εξυπηρετούν την αναπτυξιακή στρατηγική της Ενότητας, όπως στον τουρισμό, στη γεωθερμία κ.λπ.. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ αναφέρεται ο συνεδριακός τουρισμός στις παρεμβάσεις και έργα της αναπτυξιακής ενότητας Κομοτηνής αλλά δεν αναφέρεται στην αναπτυξιακή ενότητα Αλεξανδρούπολης.

Στην αναφορά στην αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου να **προστεθεί η αναφορά στην ηλεκτροκίνηση**.

- B.241 σελ. 226 & 227. Σε σχέση με την προωθούμενη από το Δήμο Σουφλίου υλοποίηση Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟΠΑ), το οποίο προβλέπεται και στο Ειδικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία, κρίνεται σκόπιμο το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ να διατυπώνει άποψη – κατεύθυνση – πρόταση αναφορικά με την αναγκαιότητα υλοποίησης. Για την περίπτωση δε που προτείνεται και από το αναθεωρημένο ΠΠΧΣΑΑ τότε θα πρέπει να περιληφθεί κοστολογημένα και στο Πρόγραμμα Δράσης.

Δεν γίνεται καμία αναφορά στην ανάπτυξη της σηροτροφίας στο Δήμο Σουφλίου, παρά μόνο σε σχέση με την ανάπτυξη του τουρισμού (μετάξι).

**Απουσιάζουν πλήρως προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα για την Αναπτυξιακή Ενότητα 18 Δήμος Σουφλίου.**

- B.242 σελ. 227 - 230. Το Διδυμότειχο σύμφωνα με τον Πίνακα 7 «*Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ*» κατατάσσεται στους οικισμούς 5<sup>ου</sup> επιπέδου «*Πρωτεύοντα Περιφερειακά Αστικά Κέντρα*» και όχι 3<sup>ου</sup> όπως αναφέρεται.

Η αναφορά για απουσία «*...οποιασδήποτε υποδομής για την ανάπτυξη υπηρεσιών διασυνοριακής συνεργασίας...*» θα πρέπει να εξειδικευτεί και να προταθούν συγκεκριμένες παρεμβάσεις που θα *αναδείξουν* το διασυνοριακό ρόλο της περιοχής και οι οποίες μέχρι σήμερα δεν υλοποιήθηκαν. Δεν αρκεί μόνο η διαπίστωση του προβλήματος και της υφιστάμενης κατάστασης αλλά και η διατύπωση συγκεκριμένων κατευθύνσεων. Η αναφορά της ενότητας «*Παρεμβάσεις και έργα*» για «*Βελτίωση της αστικής βιωσιμότητας με σημαντικές παρεμβάσεις στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Ορεστιάδα*» είναι χαρακτηριστική της αδυναμίας του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ να εξειδικεύσει τις αναπτυξιακές κατευθύνσεις που προτείνει.

Επίσης, η Ορεστιάδα σύμφωνα με τον Πίνακα 7 «Διάρθρωση οικιστικού δικτύου στην ΠΑΜΘ» κατατάσσεται στους οικισμούς 5<sup>ου</sup> επιπέδου «Πρωτεύοντα Περιφερειακά Αστικά Κέντρα» και όχι 2<sup>ου</sup> όπως αναφέρεται.

Η αναφορά ότι «...για την Ορεστιάδα προβλέπεται ο ίδιος ρόλος με το Διδυμότειχο...» δεν αποτυπώνει ορθά τις συμπληρωματικές αναπτυξιακές δυνατότητες των δύο οικισμών του Β. Έβρου.

Η αναφορά στον «...εκμεταλλεύσιμο ορυκτό πλούτο...» θα πρέπει σαφώς να συμπληρωθεί με αναφορές στο **ζεόλιθο**, για τον οποίο δεν γίνεται καμία αναφορά σε όλη τη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

Επιαναλαμβάνονται οι προβληματισμοί ως προς την υλοποίηση (εφαρμοσιμότητας της πρότασης για ένταξη σε ΠΕΧΠ (Περιοχών Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων) της περιοχής.

Η εκπόνηση ΓΠΣ για το σύνολο των Καλλικράτειων Δήμων της Ενότητας (Ορεστιάδας και Διδυμοτείχου) προτείνεται να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα και όχι μακροπρόθεσμη όπως αναφέρεται.

Επισημαίνεται η **απόλυτη αοριστία** της ενότητας «Παρεμβάσεις και έργα».

Δεν γίνεται καμία αναφορά στην διασυνοριακή διέλευση Κυπρίνου – Ιβαήλοβγκραντ, η οποία παρά την χαμηλή της εμβέλεια λειτουργεί αποδοτικά και αλλάζει τα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής, δίνοντας αναπτυξιακό πλεονέκτημα πέραν του πρωτογενούς τομέα.

B.243 σελ. 231. Η ενότητα «Παρεμβάσεις και έργα» για την Αναπτυξιακή Ενότητα 20 (Δήμος Σαμοθράκης) θα πρέπει να εμπλουτιστεί και να περιληφθούν κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.

B.244 σελ. 232. Η λέξη «**αποσπασματικά**» αν και εκφράζει την πραγματικότητα, προτείνεται να αντικατασταθεί με τη λέξη «**συνοπτικά**».

**Κρίνεται απολύτως αναγκαίο να γίνει αναφορά στο νέο Νόμο (4269/2014) για τη χωροταξική οργάνωση και πολεοδομική μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη και ειδικότερα στη μη δυνατότητα άμεσης εφαρμογής του.**

Η αναφορά «...Η Περιφέρεια ΑΜΘ υστερεί σε σημαντικό βαθμό στο επίπεδο κάλυψης του χώρου με αντίστοιχα σχέδια...» θα πρέπει να ποσοτικοποιηθεί π.χ. το 40% της έκτασης της Περιφέρειας...

Το ΓΠΣ της Αλεξανδρούπολης έχει σύμβαση και υλοποιείται.

- B.245** σελ. 233 & 234. Δίνεται μια ξεκάθαρη ιεράρχηση και προτεραιοποίηση για την εκπόνηση ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ που μπορεί να αποτελέσει εισροή στο Επιχειρησιακό Σχεδιασμό του Επιχειρησιακού Προγράμματος ΑΜΘ 2014 – 2020.
- B.246 σελ. 234. Επαναλαμβάνονται οι προβληματισμοί ως προς την υλοποίηση της πρότασης για ένταξη σε ΠΕΧΠ (Περιοχών Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων) 7 περιοχών της Π-ΑΜΘ. Θα πρέπει να απαντηθούν ερωτήματα που αφορούν στο θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης, στο φορέα που έχει την αρμοδιότητα προκήρυξης / ένταξης περιοχής σε ΠΕΧΠ, στο κόστος και στο χρόνο υλοποίησης.
- B.247 σελ. 235. Προτείνεται για την διατύπωση ισχυρής αρνητικής διάταξης για την εγκατάσταση δραστηριοτήτων εξόρυξης χρυσού στην περιοχή που προσδιορίζεται ως Τόξο Υγροβιότοπων και Αρχαιολογικών χώρων.
- Η δέσμευση θα πρέπει να διατυπωθεί και στο άρθρο 18 του σχεδίου Π.Δ.
- B.248 σελ. 236. Η πρόταση για δράσεις που αφορούν στη διαχείριση του υδατικού δυναμικού της περιοχής των φραγμάτων με την εμπλοκή διακρατικών συμφωνιών, την εκτίμηση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των φραγμάτων, κ.λ.π., αξιολογούνται ως εξαιρετικά φιλόδοξες, και έχουν εν μέρει ρυθμιστεί μέσω του Υπουργείου Εξωτερικών.
- Η αναφορά για την «...εφαρμογή ειδικών κινήτρων και οργάνωσης δράσεων αναβάθμισης του οικιστικού περιβάλλοντος (τοπικές αναπλάσεις).» θα πρέπει να εξειδικευτεί περαιτέρω και να συμπεριληφθεί κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.
- Εξειδίκευση και περαιτέρω ανάλυση απαιτείται για τις δράσεις «Δημιουργίας εξειδικευμένων, ευέλικτων διαχειριστικών / επιχειρηματικών σχημάτων...και αυτοδιοικητικών φορέων.».
- B.249 σελ. 238. Η αναφορά «...τίθεται ζήτημα οργάνωσης του αστικού τρίπολου (Σμίνθη - Εχίνος - Κένταυρος) για την κάλυψη των διοικητικών και αστικών υποδομών» θα πρέπει να εξειδικευτεί περαιτέρω και να συμπεριληφθεί κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.
- B.250 σελ. 238. Επισημαίνεται ακόμη μη φορά η σαφής αναφορά του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ ότι «Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται ότι δίδεται η κατεύθυνση αποφυγής χάραξης κλειστού αυτοκινητόδρομου μεταξύ των δύο πόλεων (Καβάλας και Δράμας), καθώς εκτιμάται ότι κάτι τέτοιο θα αποδυναμώσει τη λειτουργία του αστικού δίπολου.» με βάση την οποία τίθεται ζήτημα επιλεξιμότητας τόσο της κατασκευής του προωθούμενου έργου όσο και της μελέτης η οποία χρηματοδοτείται με πόρους της Τεχνικής Βοήθειας του Επιχειρησιακού Προγράμματος Μακεδονίας - Θράκης 2007 - 2013.
- Στη περίπτωση αυτή κρίνεται απολύτως αναγκαίο να διευκρινιστεί σε τι αφορά η Δράση 5.1.12 «Κατασκευή νέου Οδικού άξονα Καβάλα - Σέρρες (Ε61)» με εκτιμώμενο π/υ 240

εκατ. € με δεδομένο ότι ο Ε61 όπως έχει ενταχθεί στο αναλυτικό ΔΕΔ-Μ διέρχεται και από τη Δράμα, ήτοι περιλαμβάνει το τμήμα Καβάλα - Δράμα.

Επισημαίνεται ότι στην υποσημείωση (44) στη σελ. 143 επιμερίζονται οι προϋπολογισμοί των τμημάτων του έργου Καβάλας - Δράμας ως τμήμα Μαυρολεύκη - Δράμα (55,35 εκατ. €) και Δράμα - Καβάλα (184,5 εκατ. €) που αντιστοιχεί στον προϋπολογισμό του έργου που μελετά η Εγνατία Οδός Α.Ε. για τη σύνδεση της Καβάλας με τη Δράμα με **νέο κλειστό αυτοκινητόδρομο**.

Η προσέγγιση αναφορικά με τον οδικό άξονα Καβάλας – Δράμας είναι πολύ σωστή και οι κατευθύνσεις που δίδονται είναι επίσης τεκμηριωμένες. Θα πρέπει να διατυπωθεί η αναγκαιότητα άμεσης διακοπής του υλοποιούμενου από την Εγνατία Οδό Α.Ε., σχεδιασμού για την αναπροσαρμογή της μελέτης (κόστος για την ΠΑΜΘρ περί τα 5,0Μ€).

**Συμπερασματικά αναφέρεται ότι το κείμενο του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση με το Πρόγραμμα Δράσης στο σημείο που αφορά στις κατευθύνσεις ανάπτυξης του οδικού άξονα Καβάλας - Δράμας. Επισημαίνεται – υπενθυμίζεται η πρόταση προηγούμενου εδαφίου.**

B.241 σελ. 239. Επισημαίνεται η ανάγκη ποσοτικοποίησης αναφορών όπως «... *ραγδαίας μείωσης του πληθυσμού σε όλους τους οικισμούς της*».

B.252 σελ. 240. Επισημαίνεται η αοριστία της κατεύθυνσης που αφορά στη «*βελτίωση της αστικής βιωσιμότητας με σημαντικές παρεμβάσεις στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα και ιδιαίτερα στην Ορεσιτιάδα.*».

B.253 σελ. 241. Σχετικά με την αναφορά στην περιορισμένη χερσαία ζώνη του λιμένα Αλεξανδρούπολης προτείνεται να ζητηθεί η γνώμη του Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης καθώς εκτιμάται ότι ο Λιμένας Αλεξανδρούπολης έχει οριοθετημένη μια από τις μεγαλύτερες χερσαίες ζώνες λιμένων στη χώρα, απαιτείται όμως άμεσα η επίλυση του θέματος της απαλλοτρίωσης της ζώνης αυτής.

Στην περιοχή ΠΕΧΠ ανατολικά της Αλεξανδρούπολης θα πρέπει να επισημανθεί η παρουσία δεξαμενών αποθήκευσης πετρελαίων, ενδεχόμενης χωροθέτησης εγκαταστάσεων επεξεργασίας ή / και αποθήκευσης φυσικού αερίου (κέντρο αποθήκευσης & αεριοποίησης φυσικού αερίου) και η χωροθέτηση του Εθνικού Πάρκου Δέλτα Έβρου.

B.254 σελ. 241. Το σύνολο του Κεφαλαίου Β.1.1.δ.4 «*Κατάρτιση και έγκριση Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ)*» θα πρέπει να επανασυνταχθεί καθώς περιλαμβάνει αντιφατικές και λανθασμένες εκτιμήσεις. Ειδικότερα, δεν λαμβάνει υπόψη τα προγράμματα Αστικής Ανάπτυξης που υλοποιήθηκαν και υλοποιούνται στο πλαίσιο των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Ενώ αρχικά θέτει ως κατεύθυνση «*...την εκπόνηση ΣΟΑΠ σε πόλεις ή τμήματα αυτών καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που εμφανίζουν σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής*

*και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής»,* στη συνέχεια διευρύνει την περιοχή παρεμβάσεις στο σύνολο των αστικών κέντρων αναφέροντας σημαντικούς αναπτυξιακούς πόρους των αστικών κέντρων προς αξιοποίηση (π.χ. δημόσια κτήρια και χώρους, καπναποθήκες Ξάνθης, το αστικό παραλιακό μέτωπο της Καβάλας. Συμπερασματικά αναφέρεται ότι δεν είναι κατανοητή ούτε η στόχευση αλλά ούτε τα κριτήρια επιλογής των περιοχών - οικισμών εφαρμογής ΣΟΑΠ.

Αρχικά στην ενότητα τίθεται ως προτεραιότητα την εκπόνηση ΣΟΑΠ στην Κομοτηνή, στην Ξάνθη και στις Σάπες, ακολούθως αναφέρει και την πόλη του Διδυμοτείχου και στη συνέχεια αναφέρει ότι *«Η εκπόνηση Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) στην ΠΑΜΘ αναφέρεται αποκλειστικά στις μεγάλες πόλεις της Περιφέρειας».* Ακολούθως προτείνει την εξέταση της εφαρμογής του εργαλείου ΣΟΑΠ και στην πόλη της Δράμας, της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας και καταλήγει ότι *«Συνεπώς διατηρείται η στόχευση του ισχύοντος ΠΠΧΣΑΑ για τα αστικά κέντρα Κομοτηνής, Σάπες, Ξάνθη, με την επιπλέον προσθήκη του Διδυμοτείχου.».*

Δεν γίνεται καμία αναφορά στην πόλη της Ορεστιάδας ενώ για το Διδυμοτείχο δεν γίνεται καμία ανάλυση, όπως γίνεται για τις άλλες πέντε πόλεις (Δράμα, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη και Σάπες).

Απαιτείται να διευκρινιστούν τα θεσμικά εργαλεία εκπόνησης και εφαρμογής του εργαλείου των ΣΟΑΠ και να περιληφθούν κοστολογημένα στο Πρόγραμμα Δράσης.

Ο προϋπολογισμός της Δράσης 1.3.2 *«Εκπόνηση και εφαρμογή Σχεδίων Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Ανάπτυξης σε αστικά τμήματα των πόλεων: Δράμα, Καβάλα, Κομοτηνή, Ξάνθη, Σάπες, Αλεξανδρούπολη»* 5 εκατ. € κρίνεται ιδιαίτερα χαμηλός (θα μπορούσε να αφορά σε παρεμβάσεις σε μια πόλη).

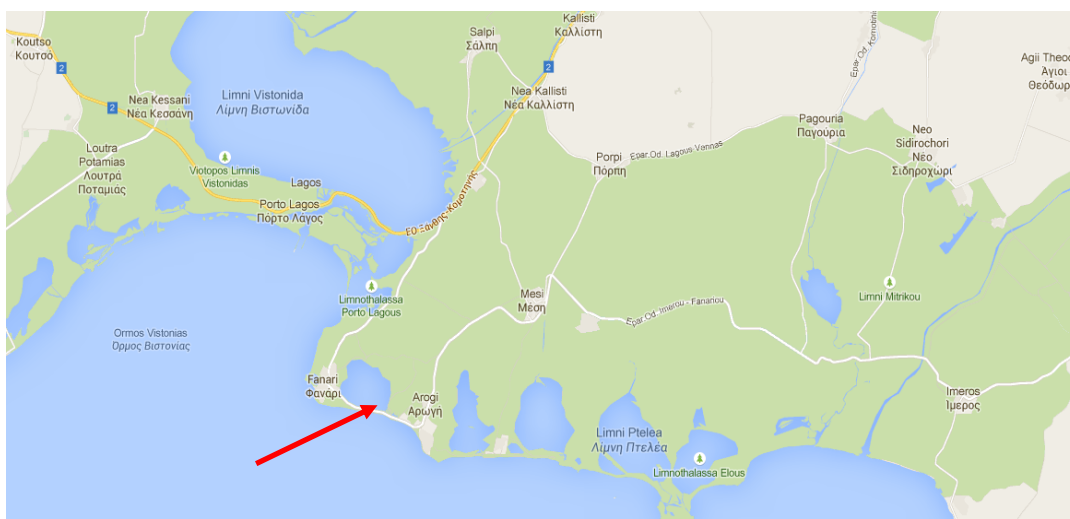
Κρίνεται σκόπιμο να διευκρινιστεί σε το περιεχόμενο των *«...ήδη προωθούμενων αναπλάσεων του Ν.2508/97.»* σε σχέση με την ΠΑΜΘ.

Ενώ γίνεται αναφορά στον οικισμό του Δροσερού της πόλης της Ξάνθης, δεν γίνεται αναφορά στον οικισμό Αλάν Κουγιού της πόλης της Κομοτηνής με συναφή χαρακτηριστικά.

- B.255 σελ. 246. Στην ανάλυση του τμήματος από την παραλία Ιμέρου έως το Πόρτο Λάγους δεν γίνεται καμία αναφορά στο camping του Φαναρίου, για το οποίο σε άλλο σημείο της μελέτης (σελ. 173) επισημαίνεται η ανάγκη αναβάθμισής του ως *«Οικοτουριστικό Camping / eco camping».*

Επίσης, δεν δίνεται κατεύθυνση για το Λιμάνι του Πόρτο Λάγους, αν και γίνεται εκτεταμένη αναφορά σε αυτό.

Δίνεται η κατεύθυνση κατάργησης του παραθαλάσσιου δρόμου Φαναρίου - Αρωγής, δυσκολεύοντας με τον τρόπο αυτό τη λειτουργία του προτεινόμενου «τουριστικού δικτύου οικισμών Αρωγή, Φανάρι και Πόρτο Λάγος».



B.256 σελ. 246 - 247. Για το τμήμα Πόρτο Λάγος έως τις εκβολές του ποταμού Νέστου. Δεν γίνονται κατανοητά:

- Η πρόταση βελτίωσης μίας υφιστάμενης οδού με πολύ καλά λειτουργικά χαρακτηριστικά.
- Η προέλευση της πρότασης και η τεκμηρίωση της αναγκαιότητας.
- Η πρόταση δημιουργίας νέου τμήματος Βελόνη – Μάγγανα, διαδρομή που δεν εξυπηρετεί κάποια διακριτή αναγκαιότητα. Επίσης, δεν γίνεται διακριτή προέλευση της πρότασης και η τεκμηρίωση της αναγκαιότητας.

Προτείνεται η απαλοιφή του υπόψη εδαφίου διότι αποτελεί πρόταση χωρίς τεκμηρίωση.

- Η κατεύθυνση που δίνεται για την διάνοιξη εσωτερικού δρόμου στην Μάνδρα σε απόσταση 150m από τον υφιστάμενο είναι εκτός πνεύματος της περιοχής προστασίας. Προτείνεται να απαλειφθεί η πρόταση διότι δεν υπάρχει σοβαρή τεκμηρίωση.

B.257 σελ. 247. Οι κατευθύνσεις που δίνονται για τη βασική κυκλοφορία οχημάτων στο τμήμα Πόρτο Λάγους έως το Ν. Εράσμιο δεν είναι κατανοητές καθώς αναφέρονται βελτιώσεις και προσθήκες νέων τμημάτων (που ήδη υπάρχουν) χωρίς να τεκμηριώνεται η αναγκαιότητά τους. Προτείνεται να παρουσιαστούν σε Χάρτη οι προτεινόμενες παρεμβάσεις.





- B.258 σελ. 248. Ο ρόλος των λιμένων Καβάλας – Αλεξανδρούπολης προσδιορίζεται λανθασμένα καθώς στοχεύει στα νησιά της Περιφέρειας και του Βορείου Αιγαίου, ενώ ο χαρακτηρισμός των λιμένων στοχεύει σε ευρύτερες δικτυώσεις και εξυπηρετήσεις (μέτωπο Μεσογείου). Σε προηγούμενες παραγράφους έχει αναλυθεί το θέμα διεξοδικά. Επίσης, δεν προσεγγίζεται το ζήτημα της συμπληρωματικότητας των υποδομών.
- B.259 σελ. 249. Η αναφορά για την «...προωθούμενη κατασκευή σύγχρονης μαρίνας σκαφών αναψυχής στην Αλεξανδρούπολη» θα πρέπει να επανεξετασθεί καθώς δεν υπάρχει καμία σχετική ενέργεια.
- B.260 σελ. 248 - 251. Αν και στην Ενότητα Β.1.1.β1 1-3 «Σύστημα πόλων ανάπτυξης της Περιφέρειας ΑΜΘ» αναφέρεται και η **Ορεστιάδα** ως «*λειτουργικό δίπολο*» με το Διδυμότειχο, στην Ενότητα Β.1.1.δ. 6. «*Εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Γενικού και των Ειδικών Πλαισίων και ανάδραση προς το σχεδιασμό Εθνικού Επιπέδου*», στην υποενότητα «*Αναπτυξιακοί πόλοι*», δεν γίνεται καμία αναφορά στην Ορεστιάδα ή / και στο Διδυμότειχο. **Τελικά το ερώτημα αν η Ορεστιάδα ή / το Διδυμότειχο αποτελούν αναπτυξιακό πόλο της Π-ΑΜΘ δεν απαντάται με σαφήνεια στη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.**
- B.261 σελ. 250. Να εξετασθεί η αντίφαση που υπάρχει στις δύο αναφορές για την τροφοδοσία του αστικού δικτύου με φυσικό αέριο και στην έλλειψη σχεδιασμού για υποδομές σύνδεσης με τα αστικά δίκτυα διανομής. Σε κάθε περίπτωση αναφέρεται ότι η Περιφέρεια ΑΜΘ προωθεί στο πλαίσιο της νέας προγραμματικής περιόδου την υλοποίηση σχεδιασμού που αφορά στην ανάπτυξη δικτύου φυσικού αερίου χαμηλής πίεσης εντός των κύριων αστικών κέντρων.
- B.262 σελ. 251. Να προστεθεί και η αναφορά στο ΤΕΙ ΑΜΘ στην ανάλυση που γίνεται για την περιοχή Καβάλας - Δράμας.

B.263 σελ. 253 - 257. Οι κατευθύνσεις για τους «*αναπτυξιακούς άξονες*» είναι ορθές. Ειδικότερα, είναι σωστή η κατά προτεραιότητα ενίσχυση του άξονα του Έβρου και ακολούθως η αναβάθμιση του άξονα Καβάλας – Δράμας.

Είναι «*Νυμφαία*» και όχι «*Νυμφαίου*» το οποίο βρίσκεται στη Φλώρινα.

**Είναι εσφαλμένη η εκτίμηση και η διατύπωση ότι ο άξονας Κομοτηνής – Νυμφαίας «...δεν προβλέπεται να παραλάβει εξειδικευμένο ή αναβαθμισμένο ρόλο.» καθώς από τη μέχρι σήμερα λειτουργία του αναδεικνύεται ως ο βασικός άξονας εισροής τουριστικών ροών στην Π-ΑΜΘ από τη Βουλγαρία και Ρουμανία (είναι σκόπιμο να τεκμηριωθεί με στοιχεία).**

B.264 σελ. 254 & 254. Οι κατευθύνσεις για τα «*δίκτυα μεταφορών*» είναι ορθές. Σε ότι αφορά στο κύριο ζήτημα της ιεράρχησης των Λιμένων της Π-ΑΜΘ, **είναι σωστή η επιλογή του Λιμένα Αλεξανδρούπολης ως κύρια θαλάσσια πύλη της Π-ΑΜΘ.** Ως αποτέλεσμα της επιλογής αυτής θα πρέπει να αποτελέσει στρατηγική διεκδίκηση της Χώρας και της Π-ΑΜΘ η επανενταξη του Λιμένα Αλεξανδρούπολης στον κορμό του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

B.265 σελ. 256. Σε ότι αφορά στην ανάλυση του «*σιδηροδρομικού δικτύου*» θα πρέπει με σαφήνεια να αποτυπωθεί η προτεραιότητα της ηλεκτροκίνησης τόσο της υφιστάμενης γραμμής Αλεξανδρούπολης – Θεσσαλονίκης όσο και του κάθετου σιδηροδρομικού άξονα Αλεξανδρούπολης – Ορμενίου.

B.266 σελ. 257. Σε ότι αφορά στην ανάλυση των «*αεροπορικών πυλών*» δεν αποσαφηνίζεται η ιεράρχηση της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. Στο κείμενο παρουσιάζονται ισοδύναμες πύλες ενώ στο Χάρτη Π.1: «*Πρότυπο Χωρική Ανάπτυξη*» (αλλά και σε όλους τους άλλους) αποτυπώνεται η Αλεξανδρούπολη ως «*Κύριος Διεθνής Αερολιμένας*» και η Καβάλα ως «*Αερολιμένας Εθνικής Σημασίας*».

B.267 σελ. 257. Οι κατευθύνσεις για την «*ενέργεια*» είναι ορθές.

B.268 σελ. 258. Η Ενότητα Β.1.1.ε. «*ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ*» είναι σε πολλά του σημεία ασύνδετο με αντικρουόμενες με τις στρατηγικές κατευθύνσεις, παρεμβάσεις, ενώ και σε όρους προϋπολογισμού χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα συντηρητικό καθώς υποεκτιμά του αναγκαίους οικονομικούς πόρους για την υλοποίησή του.

Λαμβάνοντας υπόψη τη «*...βασική διαπίστωση για την εφαρμογή του προηγούμενου ΠΠΧΣΑΑ ήταν η απουσία ενός συνεκτικού και ιεραρχημένου προγράμματος δράσης των στόχων και των κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ*», η ανάγκη για την κατάρτιση ενός συνεκτικού, ρεαλιστικού, διατυπωμένου με σαφήνεια και σε απόλυτη συνάφεια με τις στρατηγικές κατευθύνσεις Προγράμματος Δράσης θα πρέπει να αποτελεί τη βασικότερη επιδίωξη του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ.



Επίσης σημαντική είναι η αναγνώριση της ανάγκης σύνδεσης του Προγράμματος Δράσης του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ με τα νέα προγραμματικά Εργαλεία της περιόδου 2014 – 2020, η οποία δυστυχώς και λόγω των σημαντικών καθυστερήσεων στην εκπόνηση και θεσμοθέτηση του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ αλλά και σημαντικών ασαφειών στη στρατηγική και στις κατευθύνσεις του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ δεν φαίνεται να επιτυγχάνεται.

- B.269 σελ. 258. Σε ότι αφορά στο «Φορέα εφαρμογής του ΠΠΧΣΑΑ» απαιτείται αποκέντρωση της αρμοδιότητας παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΠΠΧΣΑΑ. Εκτιμάται ότι η Διεύθυνση Χωροταξίας του αρμόδιου Υπουργείου δεν είναι εφικτό να ανταποκριθεί στις συγκεκριμένες αρμοδιότητες.

Η έκφραση «...*Η μέχρι σήμερα εφαρμογή όμως της παραπάνω διαδικασίας κρίνεται μη εκτενής και μη ικανοποιητική.*» χαρακτηρίζεται άκρως επεικής καθώς σε όλο το χρονικό διάστημα εφαρμογής του ισχύοντος ΠΠΧΣΑΑ δεν έγινε καμία έκθεση παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Η αναφορά ότι προτείνεται «...*ως φορέας εφαρμογής του ΠΠΧΣΑΑ*» να οριστεί *Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης με μεταβίβαση στον «Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας»* δεν είναι ξεκάθαρη τόσο σε σχέση με τον όρο «εφαρμογή» όσο και στο αν αναφέρεται στην αιρετή Περιφέρεια (οπότε θα πρέπει να γίνει αναφορά στον Περιφερειάρχη) ή στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση (οπότε θα πρέπει να γίνει αναφορά στο Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας – Θράκης).

Διευκρίνιση απαιτείται επίσης ως προς την αρμόδια Υπηρεσία και τους τρόπους ενίσχυσης αυτής, καθώς σύμφωνα με τη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ, αποτελεί «...*απαραίτητο όρο...*».

- B.270 σελ. 260. Η ενότητα «*ΝΕΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2014 – 2020*» θα πρέπει να επικαιροποιηθεί σε ότι αφορά στα οικονομικά στοιχεία των προγραμμάτων, όπως αυτά εγκρίθηκαν και ειδικά σε ότι αφορά στο ΕΠ ΠΑΜΘ 2014 – 2014, καθώς υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στην επιμέρους κατανομή των πόρων των Θεματικών Στόχων.

- B.271 σελ. 264. Η Ενότητα B.1.1.ε. 4 «*Απαιτούμενες παρεμβάσεις*» είναι πρόχειρα και αποσπασματικά διατυπωμένη. Απαιτείται συνολική επαναδιατύπωση της ενότητας λαμβάνοντας υπόψη τις μέχρι στο σημείο αυτό παρατηρήσεις.

- B.272 σελ. 264. Η Ενότητα B.1.1.ε. 4-1 «*Οι απαιτούμενες παρεμβάσεις με χωρική αναφορά και υποδομές*» δεν είναι κατανοητή ως προς τον τίτλο της.

- B.273 σελ. 264. Να απαλειφθεί η πρόταση για σιδηροδρομική σύνδεση Κομοτηνής – Νυμφαίας.

- Να τροποποιηθεί η αναφορά στην ολοκλήρωση του νέου οδικού άξονα Καβάλα – Σέρρες καθώς δεν υφίσταται τέτοιος άξονας. Έχει γίνει ανάλυση σε προηγούμενο κεφάλαιο.
- Να απαλειφθεί η πρόταση για ολοκλήρωση του περιαστικού δακτυλίου της Καβάλας.
- Δεν γίνεται κατανοητή η διατύπωση της ολοκλήρωσης της σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με ΒΙΠΕ Ξάνθης, ΒΙΠΕ Καβάλας, ΒΙΠΕ Ορεστιάδας. Επειδή συνδέσεις προς τις ΒΙΠΕ υπάρχουν, η Ο.Μ. προτείνει την κατασκευή νέων κόμβων για την εξυπηρέτηση των ΒΙΠΕ ή την βελτίωση του δικτύου προσέγγισης προς τους υπάρχοντες Α/Κ. Εάν ευνοείται η πρώτη εκδοχή τότε δεν υπάρχει ο όρος ολοκλήρωση καθώς δεν υπάρχει ακόμη η έναρξη. Εάν εννοείται η δεύτερη εκδοχή ο όρος ολοκλήρωση πρέπει να αντικατασταθεί με τον όρο βελτίωση. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να υπάρξει διασαφήνιση.
- Να απαλειφθεί η πρόταση για την δημιουργία Νοσοκομείου στην Ορεστιάδα, όπως έχει αναλυθεί σε προηγούμενη παράγραφο.

B.274 σελ. 264 - 272. Εκτός των μέχρι στο σημείο αυτό παρατηρήσεων, επισημαίνονται επιπρόσθετα τα ακόλουθα:

- στην ενίσχυση του ρόλου της Ξάνθης και της Δράμας δεν υπάρχει καμία αναφορά στη Δράμα.
- η αναφορά για **αξιόπιστη** εξυπηρέτηση δεν είναι δόκιμη, πέραν της ήδη διατυπωθείσας παρατήρησης για τη λανθασμένη κατεύθυνση κατασκευής νέου Νοσοκομείου στην Ορεστιάδα π/υ 2,5 εκατ. €.
- η εκπόνηση **σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας** στις πέντε έδρες των Περιφερειακών Ενοτήτων δεν έχει αναφερθεί ξανά μέχρι ο σημείο αυτό της μελέτης και δεν περιλαμβάνεται στο Πρόγραμμα Δράσης, **ειδικά σε ότι αφορά στον προϋπολογισμό εφαρμογής με 100 εκατ. €(!)**. Απαιτείται εξειδίκευση των σχεδίων αυτών ειδικά σε ότι αφορά στο θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης.
- ανάλογη αναντιστοιχία καταγράφεται και στα **Σχέδια ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ)**, για τα οποία αναφέρεται η αναγκαιότητα εκπόνησης σε τμήματα των τριών πόλεων (Ξάνθης, Κομοτηνής και Σαπών) καθώς και στο Διδυμότειχο με κόστος μελετών 1,2 εκατ. € **και κόστος υλοποίησης 150 εκατ. €(!)**. Επισημαίνεται ότι στο Πρόγραμμα Δράσης περιλαμβάνεται η Δράση 1.3.2 «*Εκπόνηση και εφαρμογή Σχεδίων Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Ανάπτυξης σε αστικά τμήματα των πόλεων: Δράμα, Καβάλα, Κομοτηνή, Ξάνθη, Σάπες, Αλεξανδρούπολη*» με π/υ 5 εκατ. €.

- επισημαίνεται η αναντιστοιχία μεταξύ του κειμένου για την εκπόνηση ΠΕΧΠ μόνο στις ζώνες των λιμένων Καβάλας και Αλεξανδρούπολης (με συσχέτιση μάλιστα με την ανάπτυξη και λειτουργία Ζωνών Ελεύθερου Εμπορίου) ενώ στη μελέτη αναγνωρίζονται / χαρακτηρίζονται 7 περιοχές ως ΠΕΧΠ με κόστος της σχετικής Δράσης 1.3.2 «*Εκπόνηση μελετών ΠΕΧΠ στις περιοχές που θα υποστούν χωρικές επιπτώσεις από μεγάλης κλίμακας έργα*» με π/υ 2 εκατ. €.
- η αναφορά των επιμέρους δράσεων στην ενίσχυση, βελτίωση και ισχυροποίηση των αστικών κέντρων σε όλα τα επίπεδα είναι πρόχειρη και αποσπασματική (δίκτυα ύδρευσης, δίκτυα αποχέτευσης, κοινωνικός και διοικητικός εξοπλισμός κέντρων 6<sup>ου</sup> επιπέδου).
- Η υποσημείωση (56) στην αναφορά για την επέκταση και ολοκλήρωση των αρδευτικών δικτύων σχετικά με το έργο διανομής νερού στην πεδιάδα της Ξάνθης από το Νέστο δεν είναι κατανοητή. Πιθανολογείται ότι αφορά το έργο ύδρευσης Ξάνθης και πεδινών περιοχών.
- γίνεται ξανά αναφορά για εκπόνηση μελετών ΠΕΧΠ μόνο στην περιοχή του Βορείου Έβρου ενώ συνολικά αναγνωρίζονται στη μελέτη αναθεώρησης το ΠΠΧΣΑΑ 7 περιοχές ΠΕΧΠ.
- απαιτείται να διευκρινιστεί αν οι προτεινόμενες μελέτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας στα μεγάλες πόλεις της Περιφέρειας είναι μέρος των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή / και των σχεδίων ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης.

B.275 σελ. 267 (κεφ. 2). Για την οργάνωση της ανάπτυξης της ενδοχώρας της Περιφέρειας μέσω της συγκρότησης λειτουργικών αναπτυξιακών ενοτήτων απαιτούνται οι παρακάτω δράσεις:

- Πρέπει να αποτιμηθεί η αποτελεσματικότητα και η διεύθυνση στους χρήστες του εδαφολογικού χάρτη. Η γενική έκφραση «*ολοκλήρωση*» πρέπει να απαλειφθεί ή να γίνει συγκεκριμένη ως προς ποια στοιχεία θα πρέπει να ολοκληρωθεί. Προτείνεται να αντικατασταθεί η πρόταση ως εξής:
  - Δράσεις για την αποτελεσματική χρήση του υφιστάμενου εδαφολογικού χάρτη και προτάσεις εμπλουτισμού, επικαιροποίησης και ενημέρωσης.
- Να απαλειφθεί η πρόταση για την ολοκλήρωση του περιαστικού δακτυλίου της Καβάλας.

B.276 σελ. 268 (κεφ. 4). Για την συγκρότηση ενός δικτύου ανάδειξης και προστασίας των φυσικών και πολιτιστικών πόρων:

- Κλιματική αλλαγή και αντιπλημμυρική προστασία

Επισημαίνεται ότι ο καθορισμός των Ζωνών υψηλής επικινδυνότητας για τις πλημμύρες πρέπει να αντιμετωπισθεί ως εργαλείο για τα δυνητικά σημεία κινδύνου ενώ οι αποφάσεις για την ιεράρχηση δράσεων θα πρέπει να στηρίζονται σε μία τεκμηρίωση περιοχών και έργων που πρέπει να προστατευθούν σε συνδυασμό με το κόστος της προστασίας και την εκτίμηση των απωλειών. Με την ανωτέρω παρατήρηση δεν γίνεται κατανοητή η εκτίμηση ελλείψεως πηγών χρηματοδότησης διότι δεν είναι γνωστό το πραγματικό και κυρίως το ΧΡΗΣΙΜΟ ΕΡΓΟ. Εάν η Ο.Μ. εννοεί ότι θα πρέπει να γίνουν αντιπλημμυρικά έργα οικισμών και καλλιεργειών για το σύνολο της δυνητικά κατακλυσμένης περιοχής (άνω του 30% της περιφέρειας) τότε είναι ευνόητο ότι δεν επαρκεί ο προϋπολογισμός της χώρας.

Σε παλαιότερο επιχειρησιακό σχέδιο της ΠΑΜΘρ προτεινόταν η ανάγκη οριοθέτησης των ρεμάτων μίας ευρείας περιοχής και με την τεκμηρίωση το ΤΕΕ Θράκης, η πρόταση απαλείφθηκε ως μη έχουσα αντικείμενο χωρίς συγκεκριμένη εξέταση αναγκαιοτήτων. Ομοίως η παρουσιαζόμενη πρόταση πρέπει να εξειδικευτεί από την Ο.Μ. και να υπάρξει επικέντρωση σε συγκεκριμένες δράσεις.

- Στερεά Απόβλητα

Έχει αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο η υπάρχουσα μεταβλητότητα στην παρούσα φάση. Το ΠΕΣΔΑ πρέπει να αναμορφωθεί εφ' όσον ισχύει ο τροποποιημένος ΕΣΔΑ και η αναμόρφωση αυτή θα συμπαρασύρει τον υφιστάμενο σχεδιασμό αλλά και πολλές υποδομές της ΠΑΜΘρ που έχουν κατασκευαστεί αλλά και προμηθευτεί ήδη.

Προτείνεται να δοθεί κατεύθυνση ώστε στο νέο ΠΕΣΔΑ να ληφθεί μέριμνα και να υπάρξει τεκμηρίωση για την διαχείριση του υφιστάμενου εξοπλισμού και υποδομών, με στόχο την πλήρη αξιοποίησή τους.

B.277 σελ. 270 - 271 (κεφ. 6). Για την αξιοποίηση και στοχευμένη ανάπτυξη των μεταφορών υποδομών και διασυνοριακών συνδέσεων

- Να απαλειφθεί η πρόταση για την αναβάθμιση της οδού Δράμας – Αμφίπολης.
- Η προσβασιμότητα της Εγνατίας Οδού πρέπει να διευκολυνθεί για το σύνολο της ΠΑΜΘρ. Προτείνεται να απαλειφθούν οι προτάσεις που γίνονται για την διερεύνηση της σκοπιμότητας και εφικτότητας υλοποίησης νέων Α/Κ, διότι αποτελούν χωρικά και οικονομικά λανθασμένη προσέγγιση.

Προτείνεται να διατυπωθεί:

- Αύξηση της προσβασιμότητας της Εγνατίας Οδού με την κατασκευή εισόδων – εξόδων σε μέγιστη απόσταση 9km. Οι εισοδοί – έξοδοι θα λαμβάνουν υπόψη το υφιστάμενο δίκτυο εγκαρσίων διελεύσεων ώστε να διαμορφώνονται κατάλ-

ληλες συνθήκες αναστροφής. Η ανωτέρω πρόταση είναι οικονομικά εφικτή (κόστος περίπου το 1/8 ενός Α/Κ) και χωρικά ευχερής.

- Μάλλον στο κεφάλαιο των Σιδηροδρομικών Υποδομών εκ παραδρομής δεν έχει τεθεί η πρώτη προτεραιότητα για την ΠΑΜΘρ της σύνδεσης των Τοξοτών Ξάνθης με το λιμάνι της Καβάλας.

B.278 σελ. 272. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αοριστία και μη εφικτότητας αποτελούν οι δράσεις:

- εγγύησης ασφαλών και λειτουργικών συνόρων,
- αναβάθμισης της εδαφική ολοκλήρωσης των επιμέρους περιοχών,
- προώθησης τοπικών δραστηριοτήτων των τοπικών πληθυσμών.

B.279 σελ. 272. Η ιεράρχηση αν και δεν υπάρχει στην πραγματικότητα πλην ορισμένων κριτηρίων σε περιορισμένες δράσεις, δεν μπορεί να αξιολογηθεί στην παρούσα φάση, εντούτοις απαιτεί ιδιαίτερη προεργασία και επιτρέπει την συνολική κοινωνική αποδοχή του όρου «ΧΡΗΣΙΜΟ ΕΡΓΟ».

Πρέπει όμως να διατυπωθούν κάποια σχόλια αναφορικά με τον προϋπολογισμό (κόστος έργων) και με την επιλογή δράσεων αλλά και την κατανομή των πόρων ανά δραστηριότητα.

- Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός για το σύνολο των δράσεων σε επίπεδο 15ετίας, με 3 δις είναι πολύ υποεκτιμημένος και θα πρέπει να επανεξεταστεί.
- Η διάθεση στον τομέα των μεταφορικών υποδομών του 64% του ποσού που απαιτείται και για το σύνολο των τεχνικών υποδομών το 75%, θεωρείται ότι είναι εντός των στόχων της ΠΑΜΘ, η οποία στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αλλά και στις εξειδικεύσεις της, προβλέπει ποσό για υποδομές της τάξεως του 50%. Πιστεύεται ότι πρέπει να υπάρξει αναπροσαρμογή καθώς δεν έχει προκύψει από τις αναλύσεις που έγιναν η σημαντικότερη έλλειψη μεταφορικών υποδομών ώστε να αιτιολογείται η διάθεση του 64% των διαθέσιμων πόρων.
- Δεν έχει προκύψει από κάποια ανάλυση η αναγκαιότητα διάθεσης του 10% (290εκ.) του συνολικού προϋπολογισμού στην αντικατάσταση των ανοικτών αρδευτικών διωρύγων με κλειστούς αγωγούς, όταν μάλιστα δεν έχει ολοκληρωθεί η άρδευση του συνόλου των εν δυνάμει αρδεύσιμων περιοχών (πεδιάδα Ξάνθης).

Δεν θα γίνει περαιτέρω αναφορά και αξιολόγηση των προτάσεων του προγράμματος δράσης (ορθότητα, χρησιμότητα, ιεράρχηση κλπ) στην παρούσα φάση καθώς στο συνολικό κείμενο έχουν διατυπωθεί οι απόψεις του ΤΕΕ Θράκης. Θεωρείται ότι η Ο.Μ. θα λάβει υπόψη τους σχολιασμούς που γίνονται και εφ' όσον εξετάσει θα προβεί στις βελτιώσεις, τροποποιήσεις ή επανεξετάσεις των σημείων που εντοπίζονται.

B.280 σελ. 273. Ο Πίνακας 15 «Πρόγραμμα Υλοποίησης Προτεινόμενων Έργων και Παρεμβάσεων» χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα συντηρητικός καθώς υποεκτιμά του αναγκαίους οικονομικούς πόρους για την υλοποίησή της νέας αναπτυξιακής στρατηγικής της Περιφέρειας όπως αναγνωρίζεται στη μελέτη αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ.

B.281 σελ. 274. Σημαντική αδυναμία η μη έκδοση τεχνικών προδιαγραφών και άρα μη δυνατότητα υλοποίησης / ένταξης περιοχών σε ΠΕΧΠ, οι οποίες αναδεικνύονται σε βασικό εργαλείο σχεδιασμού και εφαρμογής του αναθεωρημένου ΠΠΧΣΑΑ.

Η ενότητα «Μέτρα και δράσεις διοικητικού χαρακτήρα» είναι αποσπασματικά, σχεδόν τηλεγραφικά διατυπωμένη.

B.282 σελ. 275 - 280. Η Ενότητα Β.1.1.ε. 5 «Μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα εφαρμογής του ΠΠΧΣΑΑ της Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης» απαιτείται να επανδιατυπωθεί λαμβάνοντας υπόψη τις διατυπωθείσες παρατηρήσεις. Συνοπτικά αφορούν:

- στη διατύπωση του νέου οράματος
- στην αποσαφήνιση των αστικών κέντρων που προτείνεται να εφαρμοστούν και να υποστηριχθούν μέσω του εργαλείου της ΒΑΑ καθώς από το σύνολο της μελέτης αναθεώρησης του ΠΠΧΣΑΑ δεν προκύπτει σαφής κατεύθυνση, παρά μόνο αναφορά πληθώρας «εργαλείων» (μελέτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας, σχέδια ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης, κλ.π) τα οποία στην πλειοψηφία τους παραμένουν ανεφάρμοστα.
- εντύπωση προκαλεί η ανάδειξη της αναγκαιότητας «ψυχολογικής υποστήριξης» των πληττόμενων ομάδων πληθυσμού.
- στο Πρόγραμμα Δράσης δεν υπάρχει καμία αναφορά στις ανάγκες αναβάθμισης τουριστικών λιμένων της Περιφέρειας ΑΜΘ.
- Τα επιχειρησιακά προγράμματα του νέου ΕΣΠΑ (ΣΕΠ και Τομεακά) έχουν εγκριθεί.

## Γ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΜΟΡΦΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΔΙΑΤΥΠΩΣΗΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Γενικά:

Οι αριθμοί να έχουν την ίδια μορφοποίηση χιλιάδες (.) και δεκαδικά (,) π.χ. 3.528,55 ha

### Τεύχος 1: «B.1.1 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ – ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ»

- Γ.1 σελ. 2. «Τον Μάιο...» να γίνει «Το Μάιο...».
- Γ.2 σελ. 3. η αναφορά «...να αντιστρέψουν το **κλίμα** στην Περιφέρεια.», να αντικατασταθεί με μια πιο δόκιμη έκφραση.
- Γ.3 σελ.4:αντί «νοηματοδοτήσουν» να γραφεί δώσουν νόημα.
- Γ.4 σελ. 7. Η αναφορά «...δεν γίνεται στο **κενό**.», να αντικατασταθεί με μια πιο δόκιμη έκφραση.
- Γ.5 σελ.8: Το είτε συντάσσεται με είτε και όχι με διαζευκτικό ή.
- Γ.6 σελ. 9. Η αναφορά «...της ελκτικότητας των αστικών κέντρων **παίζει** το επίπεδο....», να αντικατασταθεί με μια πιο δόκιμη έκφραση π.χ. διαδραματίζει. Ομοίως σελ. 11 «... να **παίζουν** ένα συμπληρωματικό ρόλο, ...».
- Γ.7 σελ. 9. «...κέντρα και αγορές..» να διαγραφεί το κόμμα.
- Γ.8 σελ. 10. Γενικά οι αναφορές στο **μέλλον** η / και **μελλοντική ανάπτυξη** (σελ. 3) δεν κρίνονται δόκιμες και προτείνεται να απαλειφτούν. Η αναφορά στην ανάπτυξη εμπεριέχει στοιχεία αξιολόγησης του παρελθόντος, διαμόρφωσης του παρόντος και σχεδιασμού του μέλλοντος.
- Γ.9 σελ. 11 «Μεταποίηση». Οι λέξεις «**εκφράζει**» και «**εκφράστηκαν**» την ίδια πρόταση να διαφοροποιηθούν.
- Γ.10 σελ. 11 «Μεταποίηση». «...ενός **νέος** προτύπου...» να γίνει «...ενός νέου προτύπου...».
- Γ.11 σελ. 11. Να διευκρινιστεί ποια έκθεση αφορά η αναφορά «... στην έκθεση της ΠΑΜΘ για την Περιφερειακή Ανάπτυξη για την επόμενη Προγραμματική Περίοδο 2014 - 2020.».
- Γ.12 Σελ.18: «...βασική συνιστώσα της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας με στόχο την αειφόρο και ποιοτική ανάπτυξη». Θεωρείται ατυχής έκφραση, θα μπορούσε να γραφεί «την ανάπτυξη με ποιοτικά χαρακτηριστικά».
- Γ.13 σελ. 19. Να διευκρινιστεί αν η αναφορά στην υποσημείωση «...**νέο** Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό» αναφέρεται στο εγκεκριμένο (ΦΕΚ3155/Β/12.12.2013) ή υπάρχει και νεώτερη έκδοση.



- Γ.14 Σελ.20: Η ΠΑΜΘρ έχει αναφορά πλέον μόνο προς τον East Med Corridor και κατά συνέπεια στην 3η παράγραφο πρέπει να αναφερθεί «...και το διευρωπαϊκό δίκτυο», αντί του «...και τα διευρωπαϊκά δίκτυα».
- Γ.15 σελ.21: Η έννοια που θέλει να προσδώσει το κείμενο με την λέξη «προτεραιοποίησης», αποδίδεται στην Ελληνική καλύτερα με τη λέξη «ιεράρχηση».
- Γ.16 σελ.22: «Ο πρώτος στην δημιουργία μίας συνολικής – παραγωγικής οικονομικής, φυσικής, κοινωνικής και πολιτιστικής..» προτείνεται να διαγραφεί η λέξη «φυσικής» διότι δεν έχει νόημα.
- Γ.17 σελ.22: Ο χαρακτηρισμός «αναδυόμενων συγκριτικών πλεονεκτημάτων», δεν ευσταθεί. Δεν είναι δυνατή η σύγκριση με κάτι που δεν υφίσταται.
- Γ.18 σελ. 23. «...αλλά και διατυπώνονται θετικές προτάσεις». Δεν θα μπορούσε να διατυπώνεται αρνητικές προτάσεις.
- Γ.19 σελ. 23. από «...δικτύων υποδομών και ενέργειας,...» να γίνει «...δικτύων μεταφορικών υποδομών και ενέργειας,...».
- Γ.20 σελ. 23. από «...η ολοκλήρωση των οδικών και μεταφορικών συνδέσεων...» να γίνει «...η ολοκλήρωση των οδικών μεταφορικών συνδέσεων...».
- Γ.21 σελ. 23. από «...να αποκτήσουν μια πιο μόνιμη θεσμική έκφραση...» να γίνει «...να αποκτήσουν μόνιμη θεσμική έκφραση...».
- Γ.22 σελ. 23. από «...να αποκτήσουν μια πιο ισχυρή ταυτότητα...» να γίνει «...να αποκτήσουν ισχυρή ταυτότητα...».
- Γ.23 σελ. 24. «Ειδικότερα» να γίνει «Ειδικότερα».
- Γ.24 σελ.24: Τελευταία παράγραφος «...να ανοιχθούν περαιτέρω...» να γραφεί «...να διεισδύσουν περαιτέρω...».
- Γ.25 σελ.25: Το Βόρειο και Ανατολικό Αιγαίο είναι ονόματα προσδιοριστικά περιοχής και προς τούτο γράφονται με κεφαλαία.
- Γ.26 σελ.30: Η έκφραση «θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων» είναι αδόκιμη. Θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί η έκφραση «θαλάσσιων λεωφόρων» αν και θεωρείται πολύ πιο δόκιμη η έκφραση «θαλάσσιων διαδρόμων».
- Γ.27 σελ. 31. Οι αναφορές σε «...τεσσάρων τρόπων μεταφοράς...» και «... δύο τρόπων μεταφοράς.» δεν είναι δόκιμος και θα πρέπει να αντικατασταθεί.
- Γ.28 σελ. 35. Η λέξη «Πάνω σε αυτή την ισχυρή δομή...» δεν είναι δόκιμη και θα πρέπει να αντικατασταθεί.

- Γ.29 σελ.36: Ο υφιστάμενος σιδηροδρομικός άξονας για την ΠΑΜΘ, δεν αρχίζει από τον ποταμό Νέστο, αλλά από τα όρια των Π.Ε. Σερρών – Δράμας.
- Γ.30 σελ.36: «επιλεκτικών και προτεραιοποιημένων παρεμβάσεων στο σύστημα μεταφορικών υποδομών», επειδή η έκφραση είναι αδόκιμη και επειδή η έκφραση «προτεραιοποίηση» είναι νεολογισμός χωρίς εννοιολογική βάση προτείνεται να αναγραφεί «επιλεγμένων και ιεραρχημένων παρεμβάσεων στο σύστημα των μεταφορικών υποδομών».
- Γ.31 σελ. 39. Η φράση «Ο άξονας αυτός δεν έχει σήμερα σημαντική **υπόσταση**...» δεν είναι δόκιμη και θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί, π.χ. δεν έχει μέχρι σήμερα αναπτυχθεί σημαντικά.
- Γ.32 σελ. 40. Η φράση «...θελικά στην **παραπέρα** διασύνδεση της Κομοτηνής.» δεν είναι δόκιμη και θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί, π.χ. στην ενίσχυση της διασύνδεσης της Κομοτηνής.
- Γ.33 σελ.49: Πίνακα 1 Δ.2.  
«Περιοχές με ιδιαίτερη ευαισθησία ως προς το ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ». Να διαγραφεί ο όρος Πολιτισμικό.
- Γ.34 σελ. 56. «N.3298/2011» αντί για «**N.3298/201**».
- Γ.35 σελ. 62. Η φράση «...στο **έδαφος** της Περιφέρειας.» δεν είναι δόκιμη και θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί.
- Γ.36 σελ.74: Ο νησιωτικός χώρος πρέπει να παραγραφοποιηθεί αντίστοιχα με τον Παράκτιο και Ορεινό χώρο και να γίνει αντίστοιχη ανάλυση. Η Θάσος αναφέρεται στον παράκτιο χώρο. Εάν γινόταν αντίστοιχη αναφορά στη Σαμοθράκη θα μπορούσε να εκλείψει η αντίστοιχη παράγραφος.
- Γ.37 σελ.74: Ο τουρισμός υπαίθρου πρέπει να παραγραφοποιηθεί αντίστοιχα, όπως και οι λοιπές κατηγορίες ειδικού τουρισμού.
- Γ.38 σελ.75: Οι αναφορές ειδικού τουρισμού να ενοποιηθούν με την προηγούμενη παράγραφο που έχουν συνάφεια.
- Γ.39 σελ. 84. Η φράση «...δεν θεωρείται **επιλέξιμο**.» δεν είναι δόκιμη και θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί.
- Γ.40 σελ. 84. Η λέξη «...**συτό**» να γίνει «αυτό».
- Γ.41 σελ. 92. Στον τίτλο του Χάρτη Π.1 «**Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης**».
- Γ.42 σελ.93-94: Αναφέρεται η συγκρότηση του παράκτιου χώρου σε 4 χωρικές κατηγορίες, ενώ αναλυτικά περιγράφονται 3. Πρέπει να διευκρινιστεί τι ισχύει.
- Γ.43 σελ. 94. το σημείο «**δ**. Οι κύριες παράκτιες...» να γίνει «**γ**. Οι κύριες παράκτιες...».

- Γ.44 σελ. 97. Η λέξη «Πρωθείται» κρίνεται σκόπιμο να αντικατασταθεί από την λέξη «Προτείνεται» καθώς αναφέρεται σε κατευθύνσεις.
- Γ.45 σελ. 101. Η προτεινόμενη φράση «...**αξιόπιστη** σύνδεση...» δεν είναι δόκιμη και θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί.
- Γ.46 σελ. 101. «...**δήμος** Κ. Νευροκοπίου και **δήμος** Παρανεστίου...» να γίνει «**Δήμος**».
- Γ.47 σελ. 102. Η φράση «...(**μουλάρια κλπ**)» δεν είναι δόκιμη και θα πρέπει να επαναδιατυπωθεί.
- Γ.48 σελ. 112. Η αναφορά στην «Π.Ε. Αλεξανδρούπολη» να γίνει Π.Ε. «**Έβρου**».
- Γ.49 σελ.103: Δεν υπάρχει πλέον Δήμος Ορεινού. Οι οικισμοί Κεχρόκαμπου και Λεκάνης, έχουν ενταχθεί στο Δήμο Νέστου.
- Γ.50 σελ. 104. «...**θερμαλισμού**. καθώς και με την προώθηση...» να γίνει «...**θερμαλισμού, καθώς και με την προώθηση...**».
- Γ.51 σελ. 106. «...30 - 3000» να γίνει «**300 - 3.000**».
- Γ.52 σελ. 107. Η φράση «**Η Σαμοθράκη είναι ένα μικρό νησί..**» να γίνει «**Η Σαμοθράκη είναι ένα μικρό σε έκταση και πληθυσμό νησί..**» αν σε αυτά τα μεγέθη αντιστοιχεί ο χαρακτηρισμός «**μικρό**».
- Γ.53 σελ. 108. Η φράση «...**που αποτελεί αναμφισβήτητο κέντρο του νησιού**» προτείνεται να διαγραφεί.
- Γ.54 σελ.111: Αποφυγή α' προσώπου (τεχνικό κείμενο):  
Όπου αναφέρεται «**θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε**» να αντικατασταθεί με το «**θα ήταν δυνατό να χαρακτηρισθούν**».
- Γ.55 σελ.115: Αποφυγή α' προσώπου (τεχνικό κείμενο):  
Όπου αναφέρεται «**έχουμε**» να αντικατασταθεί με το «**υπάρχουν**».
- Γ.56 σελ.118: Η Ξάνθη ως έδρα της Π.Ε. και όχι της Περιφέρειας.
- Γ.57 σελ. 118. «**Ζώνη παρανέστιας αγροτικής ανάπτυξης**» και «**Βιστωνίδας**» αντί «**Βιστωνίδας**».
- Γ.58 σελ. 121. «**Ζώνη εναλλακτικού ορεινού και ιαματικού τουρισμού**»).
- Γ.59 σελ. 122. «**ΒΙΟΠΑ Ορεσιτιάδας**» αντί «**ΒΙΠΑ Ορεσιτιάδας**».
- Γ.60 σελ. 130. Η Καβάλα αποτελεί έδρα του ΤΕΙ ΑΜΘ και όχι η Δράμα.
- Γ.61 σελ.126: 1<sup>η</sup> παράγραφος αντί «**σαρωτικές αλλαγές**» προτείνεται να τεθεί «**ουσιαστικές αλλαγές**».

- Γ.62 σελ.129: Η Καβάλα διαθέτει υπηρεσίες στο επίπεδο της Π.Ε. Καβάλας και όχι του Έβρου, όπως έχει γραφεί εκ παραδρομής.
- Γ.63 σελ.133: Αποφυγή α' προσώπου. Προτείνεται να «Συνολικά στην ΠΑΜΘ, αναγνωρίζονται 16 οικισμοί» αντί «Συνολικά, στην ΠΑΜΘ αναφερόμαστε σε 16 οικισμούς».
- Γ.64 σελ. 145. Αναφέρεται δύο φορές η λέξη «κύκλωμα» η οποία κρίνουμε ότι δεν είναι δόκιμη για την περιγραφή ενός οδικού δικτύου.
- Γ.65 σελ. 154, Πίνακας 8. «Αρίστηνου» αντί «Αριστηνού».
- Γ.66 σελ. 177. Η αναφορά στον «Πίνακα 11» στο κείμενο να γίνει στον «Πίνακα 12».
- Γ.67 σελ. 181. Η Εικόνα 3 «Άποψη από τα Στενά του Νέστου» εκτιμάται ότι δεν είναι αντιπροσωπευτική. Προτείνεται να χρησιμοποιηθούν φωτογραφίες που να αποτυπώνουν τους μαιανδρισμούς του ποταμού, όπως άλλωστε αναγνωρίζεται και στο κείμενο «Οι έντονοι μαιανδρικοί σχηματισμοί του ποταμού.».
- Γ.68 σελ.179: Αποφυγή α' προσώπου. Αντί «θα εστιάσουμε» να γραφεί «εστιάζεται».
- Γ.69 σελ.184: Αποφυγή α' προσώπου. «Διακρίνονται» αντί «μπορούμε να διακρίνουμε».
- Γ.70 σελ. 186. Να γίνει «ΖΩΝΗ ΚΑΜΠΟΥ» αντί για «ΖΩΜΗ ΚΑΜΠΟΥ».
- Γ.71 σελ. 205. Να διαγραφεί η λέξη «απλός» από τη φράση «...θα παραμείνει ένα απλός αγροτικός οικισμός 7<sup>ου</sup> επιπέδου.».
- Γ.72 σελ. 209. Είναι «Δημάριο» και όχι «Δημάρι».
- Γ.73 σελ. 220. Να προστεθεί η λέξη «οδός» στην πρόταση «Επιπρόσθετα, η Εγνατία οδός δίνει πλέον τη δυνατότητα....».
- Γ.74 σελ. 222. Η αναφορά τις Αναπτυξιακές Ενότητες της Περιφερειακής Ενότητας Έβρου να είναι όπως και των υπολοίπων, δηλαδή Αν.Ε.17 Δήμος Αλεξανδρούπολης, Αν.Ε.18 Δήμος Σουφλίου, Αν.Ε.19 Δήμος Διδυμοτείχου – Δήμου Ορεστιάδας (βόρειος Έβρος) και Αν.Ε.20 Δήμος Σαμοθράκης.
- Γ.75 σελ. 227. «διαχρονικά» και όχι «ανέκαθεν».
- Γ.76 σελ. 236. «περιοχής» και όχι «περιοχλής».
- Γ.77 σελ. 249. Η έκφραση «με άλλα λόγια» δεν είναι δόκιμη.
- Γ.78 σελ. 242. «ΤΕΙ ΑΜΘ» αντί «ΤΕΙ Καβάλας».
- Γ.79 σελ.243-244: Υπάρχει επανάληψη παραγράφων, οι οποίες πρέπει να διαγραφούν.
- Γ.80 σελ. 269. «συμπληρωματικά το ΠΕΠ» αντί «λιγότερο το ΠΕΠ».
- Γ.81 σελ. 276. «περιφερειακής RIS3» αντί «περιφερειακού RIS3».
- Γ.82 σελ. 280. «δράσεων» αντί «παρεμβάσεων».