

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΘΡΑΚΗΣ**

*Κομοτηνή, 13-09-2012*

**Εισαγωγή**

Παρουσιάζονται και αξιολογούνται προτάσεις που έχουν διατυπωθεί τα τελευταία είκοσι έτη για την ανάπτυξη της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης (Π-ΑΜΘ). Ειδικότερα, παρουσιάζεται χρονολογικά και αξιολογείται η **στρατηγική ανάπτυξης** που έχει προταθεί για την Π-ΑΜΘ από εννέα βασικά κείμενα - μελέτες:

1. τη Μελέτη της Ακαδημίας Αθηνών «Η Ανάπτυξη της Θράκης - Προκλήσεις και Προοπτικές», 1995 [1],
2. το Β΄ Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΑΜΘ περιόδου 1994 - 1999 [2],
3. το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Π-ΑΜΘ, 2003 [3],
4. το Γ΄ Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΑΜΘ περιόδου 2000 - 2006 [4],
5. το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μακεδονίας - Θράκης» περιόδου 2007 - 2013, [5],
6. το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, 2008 [6],
7. τη Διπλωματική Εργασία με θέμα «Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης Π-ΑΜΘ - Η Προσέγγιση LIPSOR», 2010 [7],
8. το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Π-ΑΜΘ 2012 - 2014 - Στρατηγικός Σχεδιασμός, 2012 [8],
9. τις θέσεις του ΤΕΕ-Θράκης όπως έχουν διατυπωθεί μέχρι σήμερα για την ανάπτυξη της περιοχής [9] και [10].

Από την αξιολόγηση των προτάσεων προκύπτει η **στρατηγική ανάπτυξης** που διαχρονικά προτείνεται για την Π-ΑΜΘ και διατυπώνεται πρόταση για **διαφοροποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής**, στη βάση της ανάπτυξης που ορίσαμε [11] ότι επιθυμούμε για την Π-ΑΜΘ, ήτοι τη βελτίωση των οικονομικών συνθηκών των κατοίκων της Π-ΑΜΘ, με αξιοποίηση του **ενδογενούς δυναμικού** και με εξασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και προστασία του περιβάλλοντος.

Επισημαίνεται ότι, η Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής και Ανάπτυξης του ΤΕΕ-Θράκης (Μ.Ε.) συγκέντρωσε πλήθος μελετών, άρθρων, θέσεων και προτάσεων που έχουν διατυπωθεί για την ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ αλλά και γενικότερα υλικό που κρίθηκε ότι συμβάλει στη διατύπωση ολοκληρωμένης και τεκμηριωμένης πρότασης στο πλαίσιο του

αντικειμένου της. Το υλικό αυτό ταξινομήθηκε σε δεκαεννέα θεματικές ενότητες (Χωροταξικά Πλαίσια, Κοινωνικά Πλαίσια Στήριξης, Αγροτική Ανάπτυξη, Τουρισμός, Επιχειρηματικότητα, Υποδομές Μεταφορών, Εκπαίδευση, Υγεία, Περιβάλλον, Έρευνα, Ψηφιακή Σύγκλιση, Ενέργεια, Διασυνورياκή Συνεργασία, κ.α.). Συμπληρώνεται, επικαιροποιείται και θα δοθεί, ως μια πρώτη συμβολή της Μ.Ε. στο έργο του ΤΕΕ-Θράκης, για να ενσωματωθεί στη βιβλιοθήκη του, προτείνοντας παράλληλα να αποτελέσει το αρχικό υλικό για τη δημιουργία βάσης δεδομένων με μελέτες που αφορούν στην Π-ΑΜΘ.

### **Μελέτη Ακαδημίας Αθηνών «Η Ανάπτυξη της Θράκης - Προκλήσεις και Προοπτικές»**

Η ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ και ειδικότερα της Θράκης, απασχόλησε συστηματικά την Ελληνική πολιτεία στις αρχές της δεκαετίας του '90 όπου και συγκροτήθηκε Διακομματική Επιτροπή του Εθνικού Κοινοβουλίου για να μελετήσει τα προβλήματα και να υποβάλει προτάσεις για την ανάπτυξη της Θράκης. Στο πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής στη Βουλή (1992) παρουσιάσθηκαν τα βασικά στοιχεία ενός σχεδίου δράσης για τη Θράκη και ακολούθως (1995), το **Κέντρο Ερεύνης της Ελληνικής Κοινωνίας (Κ.Ε.Ε.Κ.) της Ακαδημίας Αθηνών**, εκτόνησε σχέδιο δράσης, «Η Ανάπτυξη της Θράκης - Προκλήσεις και Προοπτικές» [1].

Σύμφωνα με το σχέδιο αυτό [1] ένας από τους βασικούς παράγοντες που επέδρασαν ανασταλτικά στην ανάπτυξη της περιοχής, η γεωγραφική της θέση, είναι δυνατόν να μετεξελιχθεί από μειονέκτημα σε συγκριτικό πλεονέκτημα. Η αλλαγή του διεθνούς σκηνικού στην ευρύτερη περιοχή σηματοδοτεί νέες προοπτικές για τη Θράκη, η οποία είναι η φυσική απόληξη μια μεγάλης ενδοχώρας αποτελούμενη από ένα τμήμα της Βαλκανικής και της Ανατολικής Ευρώπης μέχρι τη Ρωσία, καθώς και από το σύνολο της παρευξείνιας περιοχής. Για την ενδοχώρα αυτή η Θράκη μπορεί να αποτελέσει διέξοδο προς τη Μεσόγειο αλλά και να διαδραματίσει τον αμφίδρομο ρόλο του συνδετικού κρίκου. Ωστόσο η αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος της γεωγραφικής της θέσης προϋποθέτει την οργανική ένταξη της Θράκης στα υπάρχοντα και σχεδιαζόμενα εθνικά και διεθνή δίκτυα μεταφορών.

Η κατά προτεραιότητα κατασκευή νέων αξόνων υπερτοπικής σημασίας και γενικότερα ενός σύγχρονου δικτύου μεταφορών αποτελεί την απαραίτητη προϋπόθεση για την οργανική ένταξη της Θράκης στον ευρύτερο γεωπολιτικό χώρο και την εξωστρεφή και προς βορρά ανάπτυξή της. Η εξωστρεφής ανάπτυξη της Θράκης επιβάλλει, **κατ' αρχήν, την άρση της γεωγραφικής και επικοινωνιακής απομόνωσης, κατατάσσοντας έτσι ως πρώτης προτεραιότητας έργα** όπως η Εγνατία Οδός, το λιμάνι και το αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης και η σιδηροδρομική σύνδεση της Θράκης με το ευρωπαϊκό δίκτυο, κάνοντας μάλιστα αναφορά για το πρώτο τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων (TGV) στο τμήμα Αλεξανδρούπολης - Θεσσαλονίκης, με χάραξη μέσω Αμφίπολης - Καβάλας και με κλάδους προς Νυμφαία και Ορμένιο και από εκεί στο βουλγαρικό έδαφος.

Προτείνεται επίσης, η **κατά προτεραιότητα αξιοποίηση και αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού** με την ανάπτυξη της υποδομής όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης και την κατάρτισή του. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο ρόλο του **Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης** ως μοχλού περιφερειακής ανάπτυξης και ειδικότερα στη σημαντική συμβολή που μπορεί να έχει στην τοπική οικονομία, με τη δημιουργία καταρτισμένων, στις ανάγκες της περιοχής, στελεχών, στον πληθυσμό, με τη δημιουργία άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας και στην επιστημονική υποστήριξη του εξωστρεφή και βαλκανικού προσανατολισμού της Θράκης.

Αναγνωρίζεται ότι οι δυνατότητες ανάπτυξης της Θράκης στον **αγροτικό τομέα** και στον **τουρισμό** είναι σημαντικές αλλά αξιολογούνται μονίμως ως ήσσονος σημασίας σε σχέση με άλλες περιφέρειες και με εθνικές προτεραιότητες. Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι η περιοχή της Θράκης έχει όλα εκείνα τα στοιχεία (πλούσιους φυσικούς πόρους, εκτεταμένες και εύφορες πεδιάδες, κατάλληλες κτηνοτροφικές εκτάσεις, επαρκή νερά, κ.λπ.) που ευνοούν την ανάπτυξη μιας διεθνώς ανταγωνιστικής **αγροτικής παραγωγής** αλλά και **μεταποιητικών δραστηριοτήτων για την επεξεργασία των αγροτικών προϊόντων**. Επίσης, η Θράκη διαθέτει, ιστορικά και πολιτισμικά στοιχεία υψηλού ενδιαφέροντος αλλά και περιοχές φυσικού κάλους (δάση, παραλίες, λίμνες, βιότοπους, ορεινό όγκο κ.λπ.) για την ανάπτυξη **εναλλακτικού τουρισμού**. Εκτιμάται το σύνολο των απαιτούμενων δαπανών για την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου δράσης σε περίπου 3,0 δισ. € σε ορίζοντα δεκαετίας (1991 - 2001).

### **B' Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΑΜΘ περιόδου 1994 - 1999**

Το Δεύτερο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (B' ΚΠΣ) και ειδικότερα το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΑΜΘ (B' ΠΕΠ ΑΜΘ) αποτέλεσαν τα βασικά εργαλεία χρηματοδότησης της στρατηγικής ανάπτυξης της Π-ΑΜΘ την περίοδο 1994 - 1999. Ως μείζων επιδιώξεις του B' ΠΕΠ ΑΜΘ τέθηκαν **η άρση της απομόνωσης και η συγκράτηση του πληθυσμού** [2], χωρίς όμως να δίνεται συγκεκριμένο περιεχόμενο στην έννοια της απομόνωσης πέραν της γεωγραφικής. Η αδυναμία αυτή αναγνωρίστηκε από το σύμβουλο αξιολόγησης του B' ΠΕΠ ΑΜΘ [12] ο οποίος πρότεινε, την επικαιροποίηση της στρατηγικής ανάπτυξης, προς την κατεύθυνση της πολύπλευρης ανάπτυξης μέσω της αξιοποίησης του ενδογενούς δυναμικού της Π-ΑΜΘ και της γεωγραφικής της θέσης, σε εθνικό αλλά κυρίως σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Ειδικότερα για την πολύπλευρη και αυτοτροφοδοτούμενη ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ, προτάθηκε η διαμόρφωση ενός προτύπου ανάπτυξης συμβατού με τις γεωπολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή, οι οποίες εκτιμήθηκε ότι μπορούν να δημιουργήσουν νέα δεδομένα διακρατικών συνεργασιών, καθώς και σημαντικές επενδυτικές προοπτικές, ικανές να αναδείξουν το στρατηγικό ρόλο της Π-ΑΜΘ στον **εμπορικό, ενεργειακό και τουριστικό**

τομέα. Για την επίτευξη της νέας αυτής στρατηγικής ανάπτυξης προτάθηκε η **συγκέντρωση των διαθέσιμων πόρων και της οργανωτικής προσπάθειας** της Π-ΑΜΘ στην ολοκλήρωση των υποδομών, στην αξιοποίηση της διέλευσης των διευρωπαϊκών δικτύων και στην παροχή κινήτρων ανάπτυξης **σε όλους τους τομείς**, ώστε να αξιοποιηθεί το ενδογενές δυναμικό της Π-ΑΜΘ. Παράλληλα, για την Π-ΑΜΘ, η οποία διαχρονικά κατατάσσεται μεταξύ των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών στην Ε.Ε., τέθηκε ως βασικός στόχος η **δραστική αύξηση της παραγωγικότητας**. Ειδικότερα, προτάθηκε η **αναδιάταξη της τομεακής σύνθεσης της απασχόλησης με μείωση του πρωτογενή και αύξηση του τριτογενή τομέα** κυρίως λόγω της μικρής προστιθέμενης αξίας ανά απασχολούμενο που αποδίδει ο πρωτογενής τομέας, με αποτέλεσμα να μη θεωρείται εφικτή η εφαρμογή της προτεινόμενης στρατηγικής ανάπτυξης μέσω της μονοσήμαντης ανάπτυξης των αγροτικών δραστηριοτήτων.

Αναγνωρίζεται επίσης, ότι ως κατ' εξοχήν αγροτική περιφέρεια η ΑΜΘ συγκεντρώνει πλούσιους φυσικούς πόρους, ισχυρή πολιτιστική παράδοση, διαθέτει προνομιακές, σε σχέση με τα επιβαρυμένα αστικά κέντρα της χώρας, συνθήκες διαβίωσης και αποτελεί εν δυνάμει **σημαντικό τουριστικό προορισμό**, ειδικά σε σχέση με οικοτουριστικές δραστηριότητες. Εκτιμάται ότι το ποσό που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων της Π-ΑΜΘ ανέρχεται σε 3,5 δισ. €.

#### **Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Π-ΑΜΘ και Γ' Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΑΜΘ περιόδου 2000 - 2006.**

Προς την κατεύθυνση της διατύπωσης πολύπλευρης στρατηγικής ανάπτυξης για την Π-ΑΜΘ, εκπονείται από το Δεκέμβριο του 1997 έως το Δεκέμβριο του 1999, περίοδος που συμπίπτει με την ολοκλήρωση του Β' ΚΠΣ και την έναρξη του σχεδιασμού της προγραμματικής περιόδου, 2000 - 2006, Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Γ' ΚΠΣ), **το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης** (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.) [3]. Στο Περιφερειακό Πλαίσιο προσδιορίζονται με προοπτική δεκαπέντε (15) ετών, ήτοι έως το 2015, οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ ενώ το Γ' Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2000 - 2006 (Γ' ΠΕΠ ΑΜΘ) [4] συμπληρωματικά με το τομεακό σκέλος του Γ' ΚΠΣ καλύπτουν χρηματοδοτικά το μεσοπρόθεσμο (2000 - 2006) πρόγραμμα δράσης του Περιφερειακού Πλαισίου.

Με αποφάσεις του Περιφερειακού Συμβουλίου (Ιούνιος και Δεκέμβριος 1998, Μάρτιος 1999) τέθηκε στο Περιφερειακό Πλαίσιο ως Γενικός Αναπτυξιακός Στόχος «η θετική πληθυσμιακή εξέλιξη με έμφαση στην ομαλή κοινωνική ενσωμάτωση παλινοστώντων και μεταναστών που θα στηρίζεται στην αξιοποίηση της οικονομικής δυναμικής και στη διάχυση της ευημερίας». Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι επιδιώκεται η συγκράτηση του υφιστάμενου πληθυσμού σε συνδυασμό με την ενσωμάτωση 20.000 με 25.000

νεοπροσφύγων που διαμένουν και δραστηριοποιούνται στην Π-ΑΜΘ, καθώς και η παλιννόστηση των εσωτερικών και εξωτερικών μεταναστών. Βασική **στρατηγική επιλογή** αποτελεί η «*προγραμματισμένη σημαντική αύξηση του πληθυσμού*» με μακροπρόθεσμο (2015) στόχο 720.000 κατοίκους. Για την επίτευξη του γενικού αναπτυξιακού στόχου τίθενται τέσσερεις Στρατηγικοί Στόχοι:

1. **Αξιοποίηση γεωγραφικής θέσης Π-ΑΜΘ.** Ο στόχος αυτός χαρακτηρίζεται ως πρώτης προτεραιότητας καθώς συνδέεται με τη θέση και τις προοπτικές της χώρας και της Π-ΑΜΘ στον ευρύτερο διεθνή χώρο και θεωρείται ότι η ολοκλήρωση των έργων του στρατηγικού αυτού στόχου αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την επίτευξη και των άλλων στρατηγικών στόχων. Η ένταξη της Π-ΑΜΘ στα διευρωπαϊκά δίκτυα αποτελεί πλεονέκτημα που μπορεί να αξιοποιηθεί σε πολλά επίπεδα και να δημιουργήσει νέους άξονες σύνδεσης με τις υπόλοιπες ελληνικές περιφέρειες, αλλά και με τον ευρύτερο χώρο της ανατολικής Μεσογείου και της δυτικής Ασίας μακροπρόθεσμα. Σύμφωνα με την περιφερειακή πολιτική του Γ΄ ΚΠΣ, οι οδικοί άξονες ταχείας κυκλοφορίας προβλέπεται να μετασχηματιστούν σε άξονες ανάπτυξης της χώρας. Υπό την έννοια αυτή ο κορμός της Εγνατίας οδού, με τα παράλληλα δίκτυα **επικοινωνιών** και **ενέργειας** αποτελεί τον κύριο άξονα ανάπτυξης της Π-ΑΜΘ, ο οποίος συμπληρώνεται με τους κάθετους άξονες, τα δύο εμπορευματικά λιμάνια στην Αλεξανδρούπολη και στην Καβάλα και τα αεροδρόμια στις ίδιες πόλεις. Σε ότι αφορά στο σιδηρόδρομο αναγνωρίζεται η απαίτηση αναβάθμισης του δικτύου με νέα χάραξη διπλής ηλεκτροκίνητης γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου, η οποία θα διέρχεται και από την Καβάλα, τοποθετείται όμως χρονικά μετά το 2006. Επίσης, προτείνεται η ανάδειξη του αναπτυξιακού ρόλου των αστικών κέντρων, με ιδιαίτερο βάρος να δίνεται στην ανάπτυξη της Κομοτηνής σε περιφερειακό πόλο εθνικής σημασίας και διοικητικό - οικονομικό κέντρο της Π-ΑΜΘ και στην Αλεξανδρούπολη και Καβάλα λόγω της κομβικής θέσεις που κατέχουν στα διευρωπαϊκά δίκτυα και των μεταφορικών υποδομών που διαθέτουν.
2. **Διαμόρφωση σύγχρονης αυτοδύναμης οικονομίας και ενίσχυση εξωστρέφειας.** Περιλαμβάνει τη διαμόρφωση ολοκληρωμένου δικτύου υποδομών μεταποιητικών μονάδων (ΒΙ.ΠΕ. - ΒΙΟ.ΠΑ.) για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων και την προώθηση του διαπεριφερειακού, διασυνοριακού και διακοινοτικού εμπορίου. Περιλαμβάνει επίσης τη δημιουργία πόλων συνδυασμένης μεταφορικής, μεταποιητικής και εκθεσιακής δραστηριότητας και την αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών για την προώθηση της επιχειρηματικότητας. Ειδικά για τον **πρωτογενή τομέα** προτείνεται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των αγροτικών δραστηριοτήτων μέσω της προώθησης της καινοτομίας στη γεωργική παραγωγή, η διαφοροποίηση και ποιοτική αναβάθμιση της αγροτικής παραγωγής και η προώθηση της πολυαπασχόλησης στην

ύπαιθρο. Προτείνεται επίσης η ριζική αναδιάρθρωση της περιφερειακής οικονομίας δίνοντας προτεραιότητα στην ανάπτυξη του τριτογενή τομέα καθώς εκτιμάται ότι η έξοδος του εργατικού δυναμικού από τον αγροτικό τομέα θα συνεχισθεί δημιουργώντας υψηλό κύμα μετανάστευσης και πολύ υψηλά επίπεδα ανεργίας. Επίσης, **για τον τουρισμό**, διατυπώνεται ως στρατηγικός στόχος η ανάπτυξη του **εναλλακτικού τουρισμού**.

**3. Προστασία και αξιοποίηση φυσικού περιβάλλοντος και ορυκτού πλούτου.**

Περιλαμβάνει την υλοποίηση δράσεων προστασίας και αναβάθμισης του αστικού, αλλά και του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, την αειφορική διαχείριση των φυσικών πόρων, την προστασία και ανάδειξη περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλους, την ανάπτυξη ήπιων μορφών ενέργειας και την αξιοποίηση του ορυκτού πλούτου.

**4. Αμβλυνση ενδοπεριφερειακών και κοινωνικών ανισοτήτων και βελτίωση ποιότητας ζωής.**

Περιλαμβάνει τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων στις αστικές περιοχές και την ολοκληρωμένη παρέμβαση στις ορεινές, στις απομακρυσμένες και στις νησιωτικές περιοχές της Π-ΑΜΘ, αποβλέποντας στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, με την προώθηση δραστηριοτήτων συμπληρωματικών με τη γεωργία, και στη συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού. Περιλαμβάνει επίσης την ολοκλήρωση του δικτύου των μεταφορικών υποδομών περιφερειακής εμβέλειας, την ανάπτυξη υποδομών στους τομείς της υγείας - πρόνοιας καθώς και των κοινωνικών υποδομών που απευθύνονται σε ειδικές πληθυσμιακές ομάδες, του πολιτισμού, των επιμέρους βαθμίδων εκπαίδευσης, με κεντρικό ζήτημα την ανάπτυξη του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης σε τρίτο πανεπιστήμιο στην Ελλάδα και ερευνητικό κέντρο.

**Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μακεδονίας - Θράκης» περιόδου 2007 - 2013**

Οι διαδικασίες σχεδιασμού του **Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ)** [13] για την προγραμματική περίοδο 2007 - 2013 ξεκίνησαν τον Ιούνιο του 2004 και ολοκληρώθηκαν, με την έγκρισή του από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στις 30 Μαρτίου του 2007. Ακολούθως, στις 26 Οκτωβρίου του 2007 εγκρίθηκε το **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μακεδονίας - Θράκης»** [5] περιόδου 2007 - 2013 στο οποίο η Π-ΑΜΘ, θέτει ως κεντρικό στόχο τη **σύγκλιση** και συγκεκριμένα τη διασφάλιση υψηλού ρυθμού αύξησης του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Ειδικότερα, η **στρατηγική ανάπτυξης** της Π-ΑΜΘ για την περίοδο 2007 - 2013 εστιάζει σε δύο επιλογές:

- α) Η **πρώτη** επιλογή αφορά στην αξιοποίηση της γεωγραφικής της θέσης και στοχεύει στη μεγιστοποίηση των ωφελειών που θα προκύψουν από μια σειρά καθοριστικών, πλην όμως εξωτερικών παραγόντων, όπως είναι η κατασκευή των **διευρωπαϊκών μεταφορικών και ενεργειακών δικτύων**. Η διασύνδεση της Π-ΑΜΘ με τα οδικά

και σιδηροδρομικά διευρωπαϊκά δίκτυα αλλά και η ανάδειξή της σε **ενεργειακό κόμβο** (αγωγός φυσικού αερίου Τουρκίας - Ελλάδος - Ιταλίας, αγωγός πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης) παρέχουν τη δυνατότητα αλλαγής της παραγωγικής βάσης της Π-ΑΜΘ και την ανάδειξη νέων δυναμικών κλάδων, όπως είναι το διαμετακομιστικό εμπόριο (logistics). Η αναδιάρθρωση της παραγωγικής βάσης της Π-ΑΜΘ προϋποθέτει την προσέλκυση σημαντικών επενδύσεων, στόχος που εξυπηρετείται από την αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών.

- β) Η **δεύτερη** επιλογή αφορά στην αξιοποίηση του συνόλου των ενδογενών αναπτυξιακών χαρακτηριστικών της Π-ΑΜΘ, τα οποία δεν έχουν αξιοποιηθεί επαρκώς, όπως για παράδειγμα το ιδιαίτερα **πλούσιο φυσικό περιβάλλον** που μπορεί να αποτελέσει τη βάση για την **ανάπτυξη του τουρισμού στις ορεινές και αγροτικές περιοχές**, διαμορφώνοντας τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη δημιουργία συμπληρωματικού εισοδήματος και απασχόλησης. Η δεύτερη επιλογή στοχεύει παράλληλα στην ενίσχυση τομέων όπου παρατηρούνται ελλείψεις που επιδρούν στις συνθήκες ποιότητας ζωής και συνακόλουθα στην ελκυστικότητα της Π-ΑΜΘ, με χαρακτηριστικότερα παραδείγματα τα **αστικά κέντρα** και την αναγκαιότητα ενίσχυσης του ρόλου τους στο νέο πλαίσιο που διαμορφώνουν οι ευρύτερες εξελίξεις (είσοδος Βουλγαρίας – Ρουμανίας στην Ε.Ε, σταδιακή προσέγγιση της Τουρκίας με την Ε.Ε.).

Συνθέτοντας τις δύο στρατηγικές επιλογές ανάπτυξης διατυπώνεται ως **αναπτυξιακό όραμα**: *«να καταστεί η Π-ΑΜΘ ελκυστική σε ένα διευρυμένο οικονομικό χώρο με γεωγραφικά πλεονεκτήματα και πλούσια προσφορά ενδογενούς αναπτυξιακού δυναμικού».*

### **Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης**

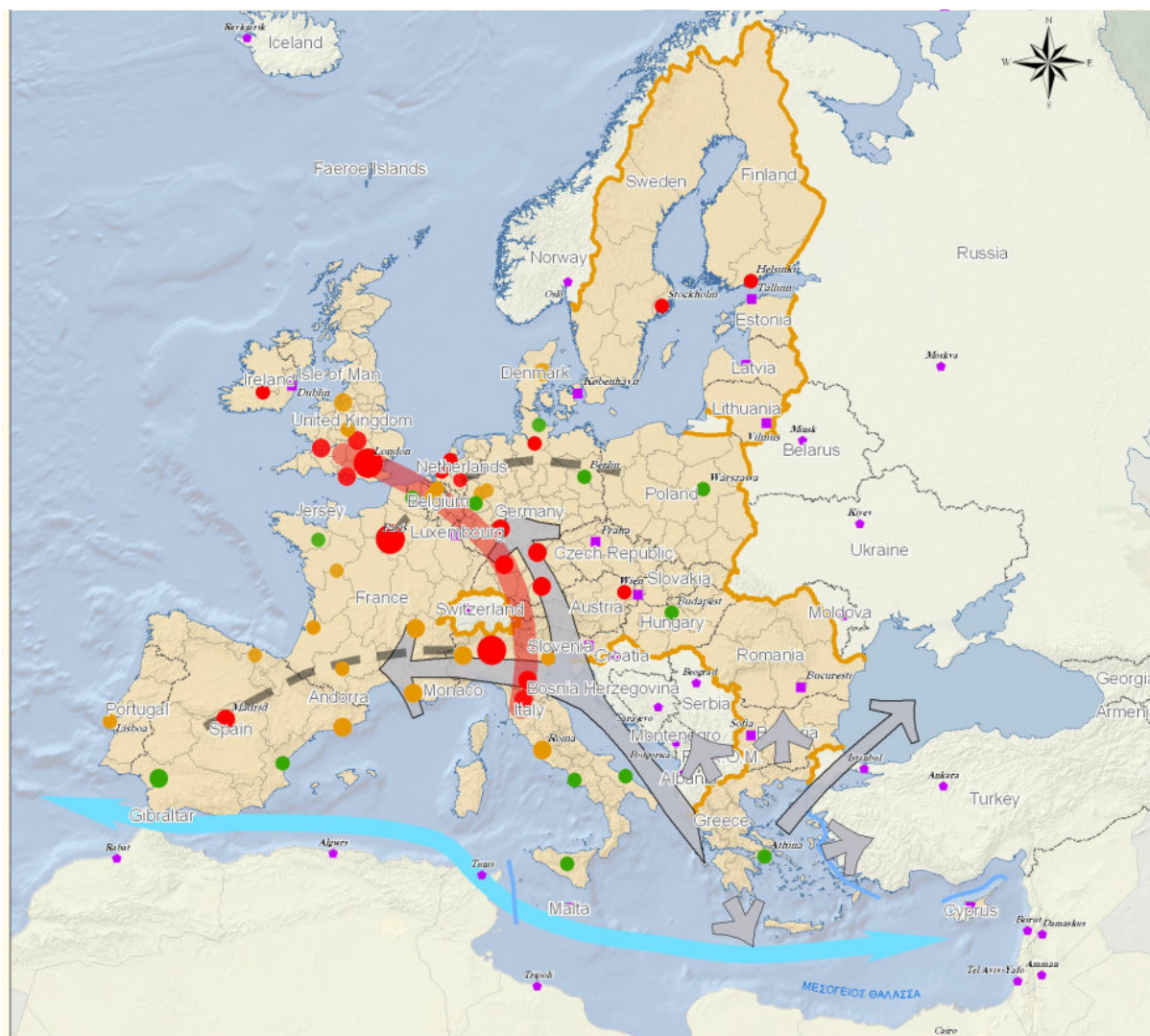
Τον Ιούλιο του 2008 εγκρίνεται το **Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης** [6] σκοπός του οποίου είναι ο προσδιορισμός των στρατηγικών κατευθύνσεων για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη της χώρας για τα επόμενα 15 χρόνια, ήτοι έως το 2023. Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο, τα Βαλκάνια και η Ευρώπη των 27 χωρών, παρέχουν ευκαιρίες για νέες διακρατικές συνεργασίες με ανατολικές χώρες και χώρες του Ευξείνου Πόντου. Στο πλαίσιο αυτό η Π-ΑΜΘ διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην αξιοποίηση του **Βόρειου - Βορειοανατολικού άξονα ανάπτυξης** της χώρας προς τα Βαλκάνια, την Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη, συμβάλλοντας έτσι στη δυναμική ένταξη της Ελλάδας στο διεθνές και στο ευρωπαϊκό περιβάλλον, Χάρτης 1.

Η **ένταξη της Π-ΑΜΘ στα διευρωπαϊκά μεταφορικά δίκτυα** αλλά και η **εξέλιξή της σε νέο ενεργειακό κέντρο της χώρας** αποτελεί τη **στρατηγική ανάπτυξης** που διατυπώνεται για την Π-ΑΜΘ. Για την επίτευξη αυτής της στρατηγικής ανάπτυξης προτείνεται η

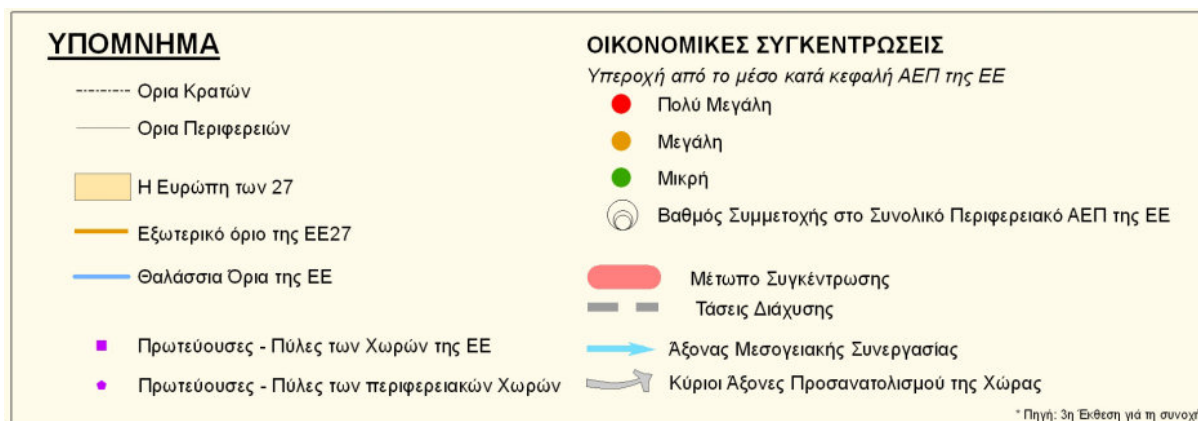


ολοκλήρωση και η συνεχής αναβάθμιση του διευρωπαϊκού οδικού άξονα της Εγνατίας Οδού. Ειδικότερα, σε ότι αφορά στους κάθετους άξονες της Εγνατίας Οδού, δίδεται ως κατεύθυνση η ολοκλήρωση και η διαρκής αναβάθμιση των οδικών αξόνων: Καβάλας (λιμένας) - Δράμας - Εξοχής (Βουλγαρία), Ξάνθης - Εχίνου (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IV), Κομοτηνής - Νυμφαίας (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX) και Φέραις - Καστανιές - Ορμένιο (Βουλγαρία - Πανευρωπαϊκός Διάδρομος IX). Επίσης, προτείνεται η προώθηση της δημιουργίας ενός νέου πανευρωπαϊκού διαδρόμου κατά μήκος των ακτών του Εύξεινου Πόντου (Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Μπουργκάς - Βάρνα - Κωνσταντά - Βουκουρέστι).

Σε σχέση με τις **αεροπορικές μεταφορές και τις αερολιμενικές υποδομές** αναφέρεται ότι απαιτείται η ενίσχυση του κύριου διεθνούς αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης, με σκοπό την εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών που θα προκύψουν τόσο στη φάση κατασκευής όσο και στη φάση λειτουργίας του πετρελαϊκού αγωγού και του τερματικού πετρελαϊκού λιμένα (εξυπηρέτηση στελεχών, πληρώματα των πετρελαιοφόρων πλοίων, ανταλλακτικά κ.ά.). Επίσης, για την υποστήριξη της προδιαγραφόμενης αυξημένης κίνησης προτείνεται η ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών στον αερολιμένα της Καβάλας.







Πηγή: Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

### Χάρτης 1: Η θέση της Π-ΑΜΘ σε σχέση με τους βασικούς άξονες ανάπτυξης της χώρας.

Αναφορικά με τις **θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές, το εμπορευματικό λιμάνι της Αλεξανδρούπολης** χαρακτηρίζεται ως «Κύρια Διεθνής Θαλάσσια Πύλη - Λιμένας». Προτείνεται να επεκταθεί και να αναβαθμιστεί σε εξειδικευμένο τερματικό πετρελαϊκό λιμένα (oil terminal) διατηρώντας παράλληλα τον αρχικό σχεδιασμό του για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίων. Αναφέρεται ότι οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις και οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να υποστηρίξουν, με την υψηλότερη δυνατή ασφάλεια και ποιότητα, την πετρελαϊκή διακίνηση και το φυσικό περιβάλλον, καθώς και σχετικές δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας που θα δημιουργηθούν στην εγγύς περιοχή (διυλιστήρια, εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών, αποθήκευσης πετρελαιοειδών, εφοδιασμού πλοίων, πρόληψης και αντιμετώπισης ναυτικών ατυχημάτων κ.ά.). Ο **λιμένας της Καβάλας** χαρακτηρίζεται ως «Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος και Εθνικής Σημασίας» και αναγνωρίζεται μεταξύ των πλέων πρόσφορων για την παροχή εξειδικευμένων και μη λιμενικών υποδομών που ενισχύουν την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας. Συμπληρωματικά και παράλληλα οι δύο λιμένες Αλεξανδρούπολης και Καβάλας προτείνεται να εφοδιαστούν με «ελαφρές» υποδομές υποστήριξης τυποποιημένων εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών συμμετέχοντας στην ανάπτυξη εθνικού δικτύου αποκλειστικών εμπορευματικών μεταφορών.

Το **σιδηροδρομικό δίκτυο** της Π-ΑΜΘ χαρακτηρίζεται ως «Δευτερεύον Δίκτυο» ενώ στην Αλεξανδρούπολη προβλέπεται η κατασκευή Κόμβου - Κέντρο Εμπορευματικών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (logistics). Στις βασικές κατευθύνσεις για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου στην Π-ΑΜΘ περιλαμβάνεται η δημιουργία νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης - Αμφίπολης - Καβάλας – Ξάνθης και η επέκταση των συνδέσεων προς τις όμορες χώρες και τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, συμπεριλαμβανομένων και ιδιωτικών επεκτάσεων σε βιομηχανικές - εμπορευματικές εγκαταστάσεις (ΒΙΠΕ, εμπορευματικά κέντρα, μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις κ.ά.). Η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης τίθεται σε δεύτερη προτεραιότητα ενώ δεν γίνεται καμία αναφορά στη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα της Καβάλας.

Στον τομέα της **ενέργειας** προτείνεται η αξιοποίηση του υδατικού δυναμικού του Νέστου για παραγωγή ενέργειας και η διερεύνηση της σκοπιμότητας συμπλήρωσης των υφιστάμενων διυλιστηρίων πετρελαίου της χώρας, με νέες εγκαταστάσεις στην Αλεξανδρούπολη, σε συνδυασμό με την κατασκευή του αγωγού πετρελαίου από το Μπουργκάς. Επίσης, προτείνεται η ολοκλήρωση του δικτύου φυσικού αερίου και η κατασκευή νέων αγωγών προς την Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη και προς άλλες περιοχές μεγάλης βιομηχανικής έντασης.

Σε ότι αφορά στους **πόλους ανάπτυξης** της ηπειρωτικής χώρας αναγνωρίζεται **ως Πρωτεύων Εθνικός Πόλος το δίπολο Κομοτηνής - Αλεξανδρούπολης** και προτείνεται η ενίσχυσή του, με την ανάδειξη της Αλεξανδρούπολης σε διεθνή ενεργειακό κόμβο και πύλη στο θαλάσσιο διάδρομο Μεσογείου – Εύξεινου Πόντου. Επίσης, η **Καβάλα** κατατάσσεται ως **Δευτερεύων Πόλος** ανάπτυξης και προτείνεται να προωθηθεί η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών και η καινοτομία, με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού της δυναμικού. Η **Ξάνθη** και η **Δράμα** κατατάσσονται ως **Λοιποί Εθνικοί Πόλοι** ανάπτυξης και προτείνεται να προωθηθεί η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών τους υποδομών και υπηρεσιών, να ενισχυθεί ο ιδιαίτερος χαρακτήρας τους (παραγωγικός, πολιτιστικός) και να αναβαθμιστεί το αστικό τους περιβάλλον, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Παράλληλα, προτείνεται να ενισχυθεί η ανάπτυξη δικτύων συνεργασίας δημιουργώντας ένα **τρίπολο** ανάπτυξης αστικών περιοχών **Καβάλα - Ξάνθη - Δράμα**.

Σε ότι αφορά στην εξειδίκευση των βασικών κατευθύνσεων για την ανάπτυξη των **κύριων παραγωγικών τομέων της οικονομία** στην Π-ΑΜΘ, προτείνεται:

- α) η διατήρηση της γεωργίας και την εντατικής κτηνοτροφίας, με παράλληλη προστασία της γεωργικής γης,
- β) η διατήρηση της εξορυκτικής δραστηριότητας του αργού πετρελαίου στο νομό Καβάλας και των μαρμάρων, τα οποία αναγνωρίζεται ότι αποτελούν μια σημαντική κατηγορία ορυκτών πόρων με πολιτισμική και εμπορική σημασία, με τις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις να εντοπίζονται, μεταξύ άλλων, στους νομούς Δράμας και Καβάλας,
- γ) η κάλυψη των αναγκών στους οργανωμένους υποδοχείς βιομηχανικών μονάδων στις ζώνες επιρροής των αστικών κέντρων και κατά μήκος του άξονα ανάπτυξης Δράμας - Καβάλας - Ξάνθης - Αλεξανδρούπολης.

### **Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης Π-ΑΜΘ - Η προσέγγιση LIPSOR**

Με στόχο τη διατύπωση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπτυξης της Π-ΑΜΘ, εκπονείται τον Ιούνιο του 2010 Διπλωματική Εργασία στον τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού του τμήματος Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου [7]. Δομούνται δύο σενάρια ολοκληρωμένης ανάπτυξης

για την Π-ΑΜΘ με τη μεθοδολογική προσέγγιση της εργασίας να στηρίζεται στο σχεδιασμό σεναρίων μελλοντικής εξέλιξης συστήματος με τη βοήθεια του μοντέλου LIPSOR (Laboratory for Investigation in Prospective and Strategy).

Το πρώτο σενάριο πραγματεύεται την **ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ ως ενεργειακό, εμπορευματικό κέντρο διαβαλκανικής εμβέλειας**. Στο σενάριο αυτό, η Π-ΑΜΘ αξιοποιώντας τη γεωπολιτική της θέση και ειδικότερα τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς ανατολάς και την πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, εκμεταλλευόμενη τις σημαντικές δημόσιες επενδύσεις στις λιμενικές υποδομές στην Αλεξανδρούπολη και στην Καβάλα, στις μεταφορικές υποδομές σύνδεσης με διευρωπαϊκούς άξονες, καθώς και στους ενεργειακούς αγωγούς που διατρέχουν την έκτασή της, αναπτύσσεται σε διεθνή κόμβο ενέργειας, υπηρεσιών, μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου. Αυτό οδηγεί στην υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων από ξένους και εγχώριους θεσμικούς επενδυτές, με αποτέλεσμα την επίτευξη υψηλών ρυθμών ανάπτυξης. Επιπλέον, στο πρώτο αυτό σενάριο αναφέρεται ότι στην Π-ΑΜΘ δίνεται έμφαση τόσο στην αξιοποίηση και διαμετακόμιση του φυσικού αερίου, καθιστώντας την έτσι κέντρο ενέργειας Βαλκανικής εμβέλειας, όσο και στην αξιοποίηση της γεωθερμίας, η οποία αποτελεί αξιόλογη ανανεώσιμη πηγή ενέργειας, στην οποία η Π-ΑΜΘ έχει συγκριτικό πλεονέκτημα.

Το δεύτερο σενάριο καθιστά την **πράσινη ανάπτυξη και επιχειρηματικότητα το βασικό πυλώνα ανάπτυξης της Π-ΑΜΘ με την τεχνολογία ως εργαλείο για την εξέλιξη του πολυδιάστατου ρόλου του αγροτικού τομέα, με έμφαση στην ποιότητα και στην ανταγωνιστικότητα**. Στο σενάριο αυτό, η περιβαλλοντική νοοτροπία είναι συνυφασμένη με την ορθολογική αξιοποίηση πόρων και η έννοια της ποιότητας κυριαρχεί σε όλους τους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας της Π-ΑΜΘ, οι οποίοι παρουσιάζουν ισόρροπη ανάπτυξη, με την τεχνολογία να συμβάλει στην περιβαλλοντική προστασία, στην πράσινη ανάπτυξη και στην πράσινη επιχειρηματικότητα. Επίσης, η Π-ΑΜΘ αξιοποιεί τις δυνατότητες που προσφέρει το φυσικό αέριο και κυρίως οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η γεωθερμική, η αιολική, η ηλιακή, και η υδροηλεκτρική ενέργεια. Η Π-ΑΜΘ αξιοποιεί το σύνολο των γεωθερμικών της πεδίων συμβάλλοντας έτσι στη βιώσιμη ανάπτυξη, προσφέροντας ταυτόχρονα συγκριτικό πλεονέκτημα στις επιχειρήσεις που χωροθετούνται στην περιφέρεια για παραγωγή ανταγωνιστικών προϊόντων λόγω χαμηλότερου κόστους παραγωγής.

**Από την αξιολόγηση των δύο σεναρίων δεν προκύπτει το επικρατέστερο για να υλοποιηθεί, αλλά ένα σύνολο πληροφορίας χρήσιμης για τη στήριξη της διαδικασίας λήψης αποφάσεων αναφορικά με την αποτελεσματικότητα και την απόδοση δράσεων - μέτρων και πολιτικών κατευθύνσεων. Αναφέρεται όμως ότι «...το πρώτο σενάριο απαιτεί μεγαλύτερη μετεξέλιξη των κοινωνικών και παραγωγικών δομών σε σύγκριση με το δεύτερο, που ίσως να βρίσκεται πιο κοντά στις αντίστοιχες υπάρχουσες διαμορφωμένες δομές».**

## **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Π-ΑΜΘ περιόδου 2012 - 2014 - Στρατηγικός Σχεδιασμός**

Με την εφαρμογή του προγράμματος «Καλλικράτης», θεσμοθετείται η κατάρτιση από τις αιρετές περιφέρειες **πενταετούς Επιχειρησιακού Προγράμματος** [14]. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα περιλαμβάνει [15] το **Στρατηγικό Σχεδιασμό**, όπου περιγράφεται και αξιολογείται η υφιστάμενη κατάσταση, η στρατηγική της περιφέρειας και οι αναπτυξιακές προτεραιότητες και τον **Επιχειρησιακό Προγραμματισμό**, όπου εξειδικεύονται οι στρατηγικοί στόχοι σε γενικούς στόχους και ακολούθως, σε μέτρα και δείκτες που πρέπει να επιτευχθούν κατά προτεραιότητα την επόμενη πενταετία. Ο στρατηγικός σχεδιασμός, όπως προτείνεται να εφαρμοστεί από τις αιρετές περιφέρειες, φιλοδοξεί να διασφαλίσει μία ολοκληρωμένη προσέγγιση και ορθολογική ιεράρχηση των τοπικών προτεραιοτήτων σε οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό επίπεδο και την εσωτερική συνοχή και το συντονισμό των επιμέρους σχεδίων, προγραμμάτων και δράσεων σε περιφερειακό, εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Π-ΑΜΘ, ο Στρατηγικός Σχεδιασμός του οποίου έχει ολοκληρωθεί [8], η Ανατολική Μακεδονία - Θράκης **αξιοποιώντας τη σημαντική γεωπολιτική θέση που κατέχει, μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον τομέα των διαπεριφερειακών συνδυασμένων μεταφορών στοχεύοντας να αναδειχτεί ως κομβικό σημείο της Βαλκανικής, Ανατολικοευρωπαϊκής και Ασιατικής ενδοχώρας**. Χαρακτηριστική είναι η αναφορά [16] στην ταυτότητα της Π-ΑΜΘ ως κέντρο διαμετακόμισης - διακίνησης εμπορευμάτων και της Π-ΑΜΘ ως ενεργειακού κόμβου. Σύμφωνα πάντα με το σχεδιασμό της Π-ΑΜΘ, κυρίαρχο ρόλο για την υλοποίηση της στρατηγικής ανάπτυξης διαδραματίζουν τα δύο λιμάνια, Αλεξανδρούπολης και Καβάλας, που με συνδυασμένες μεταφορές, διασυνδεδεμένα με τα παραδουνάβια και τα παρευξείνια λιμάνια, παράλληλα με την ολοκλήρωση των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, θα δημιουργήσουν έναν ελκυστικό δίαυλο, ανταγωνιστικό των στενών του Βοσπόρου. Προτείνεται δε όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία να συγκλίνουν στην επίτευξη του στόχου αυτού.

Συμπληρωματικά υποστηρίζεται ότι οι πλούσιοι αναπτυξιακοί πόροι της Π-ΑΜΘ, όπως η ισχυρή ταυτότητα των κύριων αστικών κέντρων – πόλεων πρωτεύουσών, η διαπολιτισμικότητα, το φυσικό περιβάλλον και οι πολιτιστικοί πόροι, μπορούν να καταστήσουν την Π-ΑΜΘ ελκυστική για θεματικές μορφές τουρισμού. Ως **αναπτυξιακό όραμα** υιοθετείται το όραμα του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Μακεδονίας - Θράκης» περιόδου 2007 - 2013, ήτοι «*να καταστεί η Π-ΑΜΘ ελκυστική σε ένα διευρυμένο οικονομικό χώρο με γεωγραφικά πλεονεκτήματα και πλούσια προσφορά ενδογενούς αναπτυξιακού δυναμικού*».

## **Θέσεις του ΤΕΕ-Θράκης για την ανάπτυξη της περιοχής**

Το ΤΕΕ-Θράκης στο πλαίσιο των προτάσεων που διατύπωσε κατά τη φάση εκπόνησης του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.) ΑΜΘ [9], αναγνωρίζει ότι κεντρικό σημείο του περιφερειακού σχεδιασμού αποτελεί ο καθορισμός του ρόλου της Π-ΑΜΘ στον εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο, λαμβάνοντας υπόψη τη διαδικασία διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. **Προτείνει ως μακροπρόθεσμο στόχο τη δημιουργία δικτύου συνδυσασμένων μεταφορών και υποστηρίζει ότι οι συνδυσασμένες μεταφορές αποτελούν προϋπόθεση για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη.** Αναφέρει χαρακτηριστικά ότι η χωροταξική ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών προσφέρει νέες αναπτυξιακές ευκαιρίες στην αγροτική παραγωγή, στη βιομηχανία στις υπηρεσίες, στο εμπόριο, στον τουρισμό και στη ναυτιλία. Σύμφωνα πάντα με τις προτάσεις του ΤΕΕ-Θράκης, η ολοκλήρωση των βασικών υποδομών στον τομέα των μεταφορών, με έμφαση στον εκσυγχρονισμό και στη βελτίωση της λειτουργικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου, αποτελεί σημαντικό βήμα για τη σταδιακή άρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης της Π-ΑΜΘ σε ενδοπεριφερειακό, διαπεριφερειακό, εθνικό και διασυνοριακό επίπεδο. Ωστόσο αναγνωρίζει ότι απαιτείται ιεράρχηση των προτεραιοτήτων και ένταξή τους σε συγκεκριμένο πρόγραμμα δράσης.

Αναφέρει επίσης ότι, η **ανασυγκρότηση του αγροτικού τομέα** της Π-ΑΜΘ αποτελεί κυρίαρχο θέμα καθώς η προβλεπόμενη μείωση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα σε συνδυασμό με τις συνθήκες που διαμορφώνονται στον ευρωπαϊκό χώρο μετά τη διεύρυνση της Ε.Ε. αποτελούν το σημαντικότερο παράγοντα αύξησης της ανεργίας στην Π-ΑΜΘ και της πληθυσμιακής ερήμωσης του αγροτικού και ημιαστικού χώρου με αντίστοιχη αύξηση της οικιστικής πίεσης στα αστικά κέντρα της Π-ΑΜΘ. Υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη της **μεταποίησης** για να έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη πρέπει να βασίζεται κυρίως σε ενδογενείς παράγοντες (αγροτική παραγωγή και φυσικοί πόροι) καθώς η επιχειρηματική δραστηριότητα, παρά τα κίνητρα των αναπτυξιακών νόμων, δεν έχει αποδώσει στον αναμενόμενο βαθμό.

Στον τομέα του **τουρισμού**, επισημαίνεται ότι η Π-ΑΜΘ χρειάζεται μια καινοτόμο τουριστική πολιτική και ανάλογη πολιτική γης με σκοπό την αύξηση της ελκυστικότητας της λαμβάνοντας υπόψη τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα όπως η πλούσια φυσική και πολιτιστική της κληρονομιά. Προτείνεται τόσο για τον ορεινό όσο και για τον νησιωτικό χώρο η σύνταξη σχεδίων ολοκληρωμένων παρεμβάσεων για την ανάπτυξή τους. Προτείνεται επίσης, η κατά προτεραιότητα **αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας** με έμφαση στην ηλιακή, αιολική και γεωθερμική ενέργεια και στην αξιοποίηση της βιομάζας, ενώ η ορθολογική αξιοποίηση του υδατικού δυναμικού της Π-ΑΜΘ απαιτείται να είναι σύμφωνη με τα διαχειριστικά σχέδια σε επίπεδο υδρολογικής λεκάνης. Για τους μη ανανεώσιμους φυσικούς πόρους (π.χ. ορυκτό πλούτο) δίνεται η κατεύθυνση της τεκμηρίωσης της αναγκαιότητας ανάλωσής τους, σύμφωνα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης.



Αναγνωρίζεται ότι η ενίσχυση του **Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης**, με προσανατολισμό κυρίως στην προσέλευση και στην αξιοποίηση εκείνης της πανεπιστημιακής, ερευνητικής και εκπαιδευτικής κοινότητας που θα συνδεθεί και θα ενισχύσει τους παραγωγικούς τομείς της Π-ΑΜΘ μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξή της. Προτείνεται για όλα τα αστικά κέντρα της Π-ΑΜΘ αλλά και για τους οικισμούς να προβλεφθεί η δυνατότητα επεκτάσεων που θα προκύψουν από την εκπόνηση γενικών πολεοδομικών σχεδίων (ΓΠΣ) και σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοιχτής πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Πρόταση του ΤΕΕ-Θράκης είναι η περαιτέρω ενίσχυση του δίπολου ανάπτυξης «Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη» με την αναβάθμισή του σε τρίπολο «Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη - Ξάνθη».

Αργότερα, [10] η πρόταση που διατυπώνει το ΤΕΕ-Θράκης προς την Π-ΑΜΘ για την ανάπτυξη της περιοχής αφορά *«...στην ανάγκη κατάρτισης ενός νέου, κοινού στρατηγικού σχεδιασμού έργων που θα αξιοποιήσουν τις πλουτοπαραγωγικές πηγές της περιοχής, θα βελτιώσουν το φυσικό και δομημένο περιβάλλον, θα αυξήσουν το εισόδημα και θα αναβαθμίσουν τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων της, μεταβάλλοντας κυριολεκτικά την φυσιογνωμία της Θράκης»*. Η πρόταση εξειδικεύεται ικανοποιητικά, ακόμη και σε επίπεδο έργου, στο σύνολο των τομέων παρέμβασης, ήτοι στη Χωροταξία, στις Υποδομές (Οδικές, Σιδηροδρομικές, Αεροπορικές, Θαλάσσιες), στον Τουρισμό, στην Ανάπτυξη του Πανεπιστημίου, στον Αγροτικό Τομέα, στην Ενέργεια, στην Πολιτιστική Κληρονομιά, στο Περιβάλλον και στη Δημόσια Διοίκηση. **Χαρακτηρίζεται όμως από έλλειψη συνοχής** καθώς δεν προκύπτει ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις εξυπηρετούν ένα συνεκτικό πρόγραμμα ανάπτυξης με σαφή στόχευση, ιεράρχηση αναγκών και τεκμηρίωση της συνάφειας με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις. Επίσης, δεν γίνεται αναφορά στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων και στον απαιτούμενο προϋπολογισμό για την υλοποίησή τους.

### **Συμπεράσματα - Προτάσεις**

Από την ανάλυση που προηγήθηκε αναδεικνύεται κατ' αρχήν, **η απουσία ενός συνολικού μακροχρόνιου, τουλάχιστον δύο δεκαετιών, σχεδιασμού για την ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ**, ο οποίος να καλύπτει το σύνολο των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών τομέων, με ιεράρχηση προτεραιοτήτων και παρεμβάσεων. Τα επιμέρους σχέδια (Χωροταξικά Πλαίσια, Επιχειρησιακά Προγράμματα Κοινοτικών Πλαισίων) χαρακτηρίζονται από γενικές κατευθύνσεις, περιορισμένο χρονικό ορίζοντα και περιορισμούς τόσο στο ύψος των διαθέσιμων πόρων όσο και στο είδος των χρηματοδοτούμενων παρεμβάσεων καθώς συντάσσονται σύμφωνα με τους κανόνες επιλεξιμότητας της κάθε περιόδου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μακεδονίας - Θράκης» περιόδου 2007 - 2013 από το οποίο απουσιάζουν παρεμβάσεις στον πρωτογενή τομέα καθώς οι πόροι του

Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Ανάπτυξης διαχειρίζονται από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

Το έλλειμμα αυτό επιχειρεί να καλύψει το πρόγραμμα «Καλλικράτης», σύμφωνα με το οποίο οι περιφέρειες οφείλουν να καταρτίσουν **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα** και η πρόσφατη, Μάρτιος 2012, απόφαση [17] της αιρετής Π-ΑΜΘ για την εκπόνηση ενός **μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης** σκοπός του οποίου είναι η ανάδειξη της ταυτότητας της Π-ΑΜΘ, η διατύπωση των αναπτυξιακών της προτεραιοτήτων σε όλους τους τομείς και ο προσδιορισμός παρεμβάσεων για την υλοποίηση του οράματος της Π-ΑΜΘ.

Από την αξιολόγηση των προτάσεων που έχουν διατυπωθεί τα τελευταία είκοσι έτη, για την ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ προκύπτουν **δύο βασικές στρατηγικές ανάπτυξης**:

η **πρώτη** αφορά στην ανάδειξη της Π-ΑΜΘ ως **διαμετακομιστικού και ενεργειακού κόμβου** αξιοποιώντας το συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής της θέσης και

η **δεύτερη** αφορά στην ανάπτυξη του **πρωτογενούς τομέα και του εναλλακτικού τουρισμού**, αξιοποιώντας το πλούσιο ενδογενές δυναμικό της Π-ΑΜΘ στους τομείς αυτούς (φυσικούς πόρους, εκτεταμένες και εύφορες πεδιάδες, κατάλληλες κτηνοτροφικές εκτάσεις, επαρκή νερά, γεωθερμικά πεδία, ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία υψηλού ενδιαφέροντος, περιοχές αξιόλογου φυσικού κάλους όπως δάση, παραλίες, λίμνες βιοτόπους, ορεινό όγκο κ.λπ.).

Η **πρώτη** επιλογή, της ανάδειξης της Π-ΑΜΘ ως **διαμετακομιστικού και ενεργειακού κόμβου**, **προτείνεται διαχρονικά**, σχεδόν από το σύνολο, των επισήμων θέσεων που έχουν διατυπωθεί για την ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ. Παράλληλα, τόσο στο Β΄ ΠΕΠ ΑΜΘ (1994 - 1999) όσο και από τις βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού της περιόδου 2000 - 2006, προτείνεται να τεθεί ως βασικός στόχος η δραστική αύξηση της παραγωγικότητας μέσω της αναδιάρθρωσης της τομεακής σύνθεσης της απασχόλησης **με μείωση του πρωτογενή και αύξηση του τριτογενή τομέα**, περιορίζοντας ουσιαστικά την εφαρμογή της δεύτερης στρατηγικής ανάπτυξης. **Αντίθετα**, από τη συγκριτική αξιολόγηση των δύο στρατηγικών ανάπτυξης [7] προκύπτει ότι η δεύτερη βρίσκεται πιο κοντά στις υπάρχουσες δομές της Π-ΑΜΘ, σε σχέση με την **πρώτη** η οποία απαιτεί μεγαλύτερη μετεξέλιξη των κοινωνικών και παραγωγικών δομών της Π-ΑΜΘ.

Επιπλέον η Μ.Ε. εκτιμά ότι:

- A) για την ανάδειξη της Π-ΑΜΘ ως **διαμετακομιστικού κόμβου** απαιτείται, μεταξύ άλλων η αναβάθμιση, με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και προδιαγραφές (νέα χάραξη μέσω Καβάλας, ηλεκτροκίνηση, διπλή γραμμή, σύνδεση με χώρους οικονομικού ενδιαφέροντος, κ.λπ.), **του σιδηροδρομικού δικτύου**. Η εκτίμηση του κόστους μιας τέτοιας παρέμβασης ξεπερνάει το 1,5 δισ. € ενώ το χρονοδιάγραμμα για την

ολοκλήρωση του συνόλου των παρεμβάσεων δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 20 ετών [18]. Επισημαίνεται ότι το σύνολο των έργων που χρηματοδοτούνται στην Π-ΑΜΘ από όλα τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ ανέρχονται σήμερα σε 1,5 δισ € και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι διαθέσιμοι πόροι περιορίζονται πλέον σημαντικά, προκύπτει ότι σε περίπτωση επιλογής της συγκεκριμένης στρατηγικής ανάπτυξης, ελαχιστοποιούνται οι δυνατότητες παρεμβάσεων σε άλλους τομείς. Επίσης, από την αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης και των υπολοίπων μεγάλων έργων υποδομής στην Π-ΑΜΘ, (π.χ. καθέτων οδικών αξόνων Αλεξανδρούπολης - Ορμένιο, Κομοτηνής - Νυμφαίας, Ξάνθης - Εχίνου, Λιμάνι Αλεξανδρούπολης και Καβάλας) τα οποία σχεδιάζονται και υλοποιούνται πλέον των 15 ετών, δεν προκύπτει να συμβάλουν άμεσα στην ανάδειξη της Π-ΑΜΘ ως διαμετακομιστικού κόμβου.

- Β) η ανάδειξη της Π-ΑΜΘ ως **ενεργειακού κόμβου**, με τη μορφή της μεταφοράς – διέλευσης ενεργειακών πόρων (φυσικού αερίου, πετρελαίου), δεν συνάδει με το χαρακτήρα της **ενδογενούς ανάπτυξης**, όπως ορίσαμε ότι επιθυμούμε για την Π-ΑΜΘ καθώς σε περίπτωση διακοπής της πηγής τροφοδοσίας των δικτύων μεταφοράς ενέργειας απαιτείται ο επαναπροσδιορισμός της στρατηγικής ανάπτυξης. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στο Γενικό Πλαίσιο [6], η σκοπιμότητα υλοποίησης, σχεδόν όλων των προτεινόμενων παρεμβάσεων, τεκμηριώνεται και συναρτάται, με την κατασκευή του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της ενίσχυσης του διεθνούς αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης, με σκοπό όπως αναφέρεται «...την εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών που θα προκύψουν τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και στη φάση λειτουργίας του πετρελαϊκού αγωγού και του τερματικού πετρελαϊκού λιμένα (εξυπηρέτηση στελεχών, πληρώματα των πετρελαιοφόρων πλοίων, ανταλλακτικά κ.α.)». Εύλογα λοιπόν αναδεικνύεται ο προβληματισμός για αλλαγή της στρατηγικής ανάπτυξης της Π-ΑΜΘ σε περίπτωση μη υλοποίησης του έργου αυτού.
- Γ) η ανάδειξη της Π-ΑΜΘ ως **ενεργειακού κόμβου** δεν συνάδει με το χαρακτήρα της **βιώσιμης ανάπτυξης**, όπως ορίσαμε ότι επιθυμούμε για την Π-ΑΜΘ. Ειδικότερα, πέρα των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα έχει η συγκεκριμένη στρατηγική ανάπτυξης και ειδικά η υλοποίηση του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης, **άποψη της Μ.Ε.** είναι ότι ενισχύονται οι συνθήκες για την υλοποίηση και άλλων δράσεων επιβαρυντικών για το περιβάλλον **όπως για παράδειγμα η εξόρυξη χρυσού.**
- Δ) η ύπαρξη βασικών υποδομών είναι αναγκαία, αλλά όχι ικανή για την αυτοδύναμη και εξωστρεφή οικονομική ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ. Θεωρήθηκε λανθασμένα, κατά την άποψη της Μ.Ε., περίπου ως αυτονόητο ότι η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής θα προσελκύσει ξένες επενδύσεις, θα συμβάλει στην ανάπτυξη του

ιδιωτικού τομέα και θα αναπτύξει το διαπεριφερειακό, διασυνοριακό και δικοινοτικό εμπόριο. Οι σημερινές κρίσιμες κοινωνικό-οικονομικές συνθήκες επιβάλλουν την υλοποίηση παρεμβάσεων που στοχεύουν άμεσα στην ενίσχυση της παραγωγικής διαδικασίας και στην αναδιάρθρωση του παραγωγικού προτύπου με έμφαση στην πρωτογενή παραγωγή και στις εξαγωγές.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, προτείνεται μια **διαφορετική στρατηγική ανάπτυξης** για την Π-ΑΜΘ που θα βασίζεται στην κατά προτεραιότητα αξιοποίηση τριών τομέων:

- 1) του **πρωτογενή τομέα**, με έμφαση στη γεωργία, στην κτηνοτροφία και στην αλιεία,
- 2) του **εναλλακτικού τουρισμού**, σε άμεση σύνδεση με τον πολιτισμό και
- 3) των **ανανεώσιμων πηγών ενέργειας**, με έμφαση στη γεωθερμία, στην ηλιακή και στην αιολική ενέργεια.

Οι άλλοι τομείς (μεταποίηση, έρευνα, εκπαίδευση, καινοτομία κ.λπ.) προτείνεται να αναπτυχθούν συμπληρωματικά, εξυπηρετώντας στοχευμένα του τρεις ανωτέρω τομείς στους οποίους προτείνεται να βασισθεί η ανάπτυξη της Π-ΑΜΘ. **Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη τις υποδομές που έχουν αναπτυχθεί στον τομέα της μεταφοράς φυσικού αερίου και τις πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα αυτό στην περιοχή της νοτιοανατολικής Μεσογείου, διατυπώνεται η ανάγκη περαιτέρω διερεύνησης των δυνατοτήτων ανάπτυξης που προσφέρει στην Π-ΑΜΘ η μεταφορά φυσικού αερίου.**

Η προτεινόμενη στρατηγική ανάπτυξης της Π-ΑΜΘ εξειδικεύεται και τεκμηριώνεται περαιτέρω με στόχο να παρουσιασθεί αναλυτικά σε επόμενη φάση, με έμφαση στην ανάπτυξη του πρωτογενή τομέα, η οποία θα πρέπει να γίνει με όρους και προϋποθέσεις διαφορετικές από αυτές που υλοποιήθηκε μέχρι σήμερα.

Παράλληλα, η Μ.Ε. έχει συγκεντρώσει και επεξεργάζεται τις δράσεις που υλοποιήθηκαν στην Π-ΑΜΘ και χρηματοδοτήθηκαν από το σύνολο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του Γ΄ ΚΠΣ και του ΕΣΠΑ και στην επόμενη φάση θα παρουσιάσει την κατανομή των πόρων ανά τομέα παρέμβασης με στόχο να προσδιορισθεί η στρατηγική ανάπτυξης που εξυπηρετήθηκε μέχρι σήμερα από τους πόρους των διαρθρωτικών ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## **BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Ακαδημία Αθηνών, Δημοσιεύματα του Κέντρου Ερεύνης της Ελληνικής Κοινωνίας, Τόμος 6, *Η Ανάπτυξη της Θράκης - Προκλήσεις και Προοπτικές*, Αθήνα 1995.
2. Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, *Τελική Έκθεση Κλεισίματος του Επιχειρησιακού Προγράμματος 1994 - 1999*, Κομοτηνή, Αύγουστος 2003.
3. *Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης*, ΦΕΚ 1471 Β/09-10-2003.
4. Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2000 - 2006*, Κομοτηνή, Ιούνιος 2001.
5. *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μακεδονίας - Θράκης»*, προγραμματική περίοδος 2007 - 2013, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2007.
6. *Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*, ΦΕΚ 128/Α/03-07-2008.
7. Σωφρονίδης Π., *Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης - Η Προσέγγιση LIPSOR*, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, Αθήνα, Ιούνιος 2010.
8. Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης 2012 - 2014, Ενότητα 1: Στρατηγικός Σχεδιασμός*, Κομοτηνή, Μάιος 2012.
9. ΤΕΕ-Θράκης, *Χωροταξικό Σχέδιο και Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης*, Ομάδας Εργασίας Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας ΑΜΘ, Κ. Κατσιμίγας, Σ. Λαρίσης, Δ. Πετρίδης, Ι. Πολύζος, Μάιος 2003.
10. ΤΕΕ-Θράκης, *Προτάσεις του ΤΕΕ-Θράκης για την ανάπτυξη της περιοχής*, η με αριθμ. πρωτ. 1928/29-05-2009 επιστολή προς το Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης.
11. ΤΕΕ-Θράκης, *Εννοιολογικός προσδιορισμός και μέτρηση της ανάπτυξης*, Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής και Ανάπτυξης, Θράκης Τεχνικά, Τριμηνιαία περιοδική έκδοση, Τεύχος 29<sup>ο</sup>, Δεκέμβριος 2011.
12. Μούσιος Α., *Διδαχές από την ενδιάμεση προγραμματική αξιολόγηση: Επικαιροποίηση στρατηγικής ανάπτυξης της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης ενόψει του Γ' ΚΠΣ*, Πρακτικά Επιστημονικού Συνεδρίου, Αξιολόγηση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, Μέσα - Μέθοδοι - Τεχνικές, Σύνδεσμος Ελλήνων Περιφερειολόγων, Αθήνα 2000.
13. Υπουργείο Ανταγωνιστικότητας, Ανάπτυξης και Ναυτιλίας, *Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφορά (ΕΣΠΑ), 2007 - 2013*, Αθήνα, Ιανουάριος 2007.
14. Νέα αρχιτεκτονική της αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης, Ν.3852/2010 (ΦΕΚ Α/87/07-07-2010), άρθρο 268 «Προγραμματισμός, προϋπολογισμός – λογιστικό σύστημα Περιφερειών».
15. Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Υπουργική απόφαση 74754/30-12-2010 *Περιεχόμενο, δομή, ο τρόπος υποβολής, τα όργανα και η διαδικασία κατάρτισης, παρακολούθησης και αξιολόγησης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης β' βαθμού*.
16. Ομιλία Περιφερειάρχη στο Συνέδριο της ΚΕΔΚΕ στην Κομοτηνή 27 & 28 Ιανουαρίου 2012.
17. Απόφαση 106/2012 Περιφερειακού Συμβουλίου Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης
18. Μελέτη Σχεδιασμού Επενδύσεων για Συγκοινωνιακές Υποδομές της Π-ΑΜΘ ενόψει του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης - Τελική Έκθεση, Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Τομέας Συγκοινωνιακών Έργων, Ιούλιος 2007.

### **Τα μέλη της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής και Ανάπτυξης του ΤΕΕ-Θράκης**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Υπεύθυνος από τη Δ.Ε.:  | Κούγκουλος Μιχαήλ, Πολιτικός Μηχανικός   |
| Επιμελητής:             | Χουβαρδός Κωνσταντίνος, Πολιτικός Μηχανικός  |
| Αναπληρωτής Επιμελητής: | Κουδουμάκης Παναγιώτης, Πολιτικός Μηχανικός  |
| Μέλη:                   | Γεροντίδης Αντώνιος, Αρχιτέκτων Μηχανικός<br>Ιακωβίδης Νικόλαος, Πολιτικός Μηχανικός<br>Παπαδόπουλος Ιωάννης, Χημικός Μηχανικός<br>Σταμπόλογλου Ευάγγελος, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός<br>Τσάγκος Σταύρος, Μηχανολόγος Ηλεκτρολόγος Μηχανικός |