

8. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΝΟΜΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ

8.1 ΟΔΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

8.1.1 Οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Ανατ. Μακεδονίας και Θράκης

Το θεσμοθετημένο κύριο οδικό δίκτυο της Περιφέρειας περιλαμβάνει τις εθνικές οδούς και το πυκνότερο επαρχιακό δίκτυο και έχει συνολικό μήκος 2.847 χλμ. δίνοντας μια μέση πυκνότητα 200 τρέχοντα μέτρα ανά τετρ. χλμ. έκτασης. Πιο αναλυτικά στοιχεία παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα, όπου προστίθεται και η υπό κατασκευή Εγνατία Οδός που διέρχεται από 4 νομούς, εκτός Δράμας.

Πίνακας 8.1 : Οδικό Δίκτυο Περιφέρειας Α.Μ.Θ.

	Κύριο οδικό δίκτυο (km.)			Έκταση (km ²)	Πυκνότητα (m/km ²)
	Εθνικό	Επαρχιακό	Σύνολο		
N. Δράμας	128	396	524	3.468	151
N. Καβάλας	203,6	392,3	595,9	2.111	282
N. Ξάνθης	121,9	257	378,9	1.793	211
N. Ροδόπης	61,8	458,9	520,7	2.543	205
N. Έβρου	260	567,3	827,3	4.242	195
Περιφέρεια	775,3	2.071,5	3.109,1	14.157	220
Ελλάδα	9.255	29.351	38.606	131.957	292
Ποσοστό Περιφέρειας	8,4 %	7,0 %	8,0 %	10,7 %	-

Πηγή : Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδας (στοιχεία 1997)

Η κατάσταση του οδικού δικτύου της Περιφέρειας έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια και ειδικά των Ε.Ο.2 και Ε.Ο.51, οι οποίες χρηματοδοτήθηκαν εντατικά. Από άποψη βατότητας και είδους οδοστρώματος η κατάσταση του εθνικού οδικού δικτύου είναι σε γενικές γραμμές ικανοποιητική. Προβλήματα υπάρχουν σε τμήματα της Ε.Ο.2 στους Νομούς Καβάλας και Ξάνθης και στην Ε.Ο.12 (Καβάλα – Δράμα), τα οποία διέρχονται μέσα από οικισμούς ή συνοδεύονται από την εκτός σχεδίου παρόδια δόμηση. Σημαντική εξάλλου αναμένεται η βελτίωση στο επίπεδο των μεταφορικών υποδομών της Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης από την ολοκλήρωση ανατολικού τμήμα της Εγνατίας Οδού και των τεσσάρων κάθετων αξόνων.

Με βάση τα συγκριτικά στοιχεία του παραπάνω πίνακα, η Περιφέρεια Α.Μ.Θ. βρίσκεται κάτω από το μέσο όρο της χώρας σε πυκνότητα του θεσμοθετημένου κύριου οδικού δικτύου.

Πίνακας 8.2 : Στοιχεία των οδικών μεταφορών της Περιφέρειας Α. Μ. Θράκης

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ σε κυκλοφορία (χιλιάδες)	86,7	91,0	98,2	105,7	115,9	127,0	136,5
Εγγραφές νέων επιβατικών ΙΧ	4.402	4.065	7.375	7.397	10.336	11.762	11.343
Ταξί σε κυκλοφορία	1.294	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187	1.187
Λεωφορεία σε κυκλοφορία	1.004	1.018	1.045	1.075	1.100	1.125	1.141
Φορτηγά σε κυκλοφορία (χιλ.)	46,4	48,4	51,6	54,6	57,4	59,8	61,9
Τροχαία ατυχήματα	1.335	1.355	1.297	1.425	1.282	1.068	880
Επιβατικά αυτοκίνητα ΙΧ ανά 100 κατοίκους	15,4	16,2	17,5	18,8	20,6	22,5	22,3

Πηγή : Περιφέρεια Α.Μ.Θ.

8.1.2 Οδικό Δίκτυο Νομού Καβάλας

8.1.2.1 Εθνικό Δίκτυο

Το εθνικό δίκτυο που βρίσκεται εντός των ορίων του Νομού Καβάλας καλύπτει συνολικό μήκος 162 χιλιομέτρων. Χαρακτηρισμένες ως εθνικές οδοί είναι η οδός Αμφίπολης - Καβάλας - Ξάνθης (Ε.Ο. 2) , η οδός Σταυρός Αμυγδαλεώνα - Δράμα (Ε.Ο.12), και η οδός Θάσος - Πρίνος - Λιμενάρια (Ε.Ο. 69). Εθνική οδός θεωρείται ακόμη και η παραλιακή οδός από τα δυτικά όρια του Νομού στον ποταμό Στρυμόνα μέχρι την πόλη της Καβάλας. Με εξαίρεση το τελευταίο τμήμα, το εθνικό οδικό δίκτυο παρουσιάζει χαράξεις που ανάγονται στην προπολεμική εποχή και που δημιουργήθηκαν ακολουθώντας τους δρόμους σύνδεσης μεταξύ των οικισμών. Από τότε, οι βασικές κατευθύνσεις παρέμειναν οι ίδιες αλλά γίνονται συνεχείς τοπικές βελτιώσεις των χαράξεων, τόσο σε τμήματα αυξημένης επικινδυνότητας όσο και με την κατασκευή παρακάμψεων οικισμών, τους οποίους διέσχιζε το εθνικό οδικό δίκτυο.

Πίνακας 8.3 : Εθνικό Δίκτυο εντός του Ν. Καβάλας

Περιγραφή Διαδρομής	Ονομασία Οδού
Αμφίπολη - Καβάλα	Ε.Ο. 2
Καβάλα - Ξάνθη	Ε.Ο. 2
Σταυρός Αμυγδαλεώνα - Δράμα	Ε.Ο. 12
Θάσος - Πρίμος - Λιμενάρια	Ε.Ο. 69

Πηγή : Νομαρχία Καβάλας, τμήμα Συγκοινωνιών, 1999

Σημαντικές επεμβάσεις βελτίωσης του εθνικού οδικού δικτύου γίνονται και σε επίπεδο γεωμετρικών χαρακτηριστικών. Το πλάτος του οδοστρώματος αλλά και των ερεισμάτων στο μεγαλύτερο τμήμα του Εθνικού δικτύου μέσα στον Νομό Καβάλας έφθασε να είναι εντός των διεθνών προδιαγραφών για τους υπέρ-τοπικούς άξονες. Η κατάσταση του οδοστρώματος είναι σε γενικές γραμμές καλή και μόνο τοπικά χρειάζονται βελ-

τιώσεις εξαιτίας του αυξημένου ρυθμού φθοράς που προκαλεί το μεγάλο ποσοστό βαρέων οχημάτων.

Στα ίδια επίπεδα είναι και ο εξοπλισμός της οδού σε θέματα ασφαλείας. Η οριζόντια και κατακόρυφη ρυθμιστική σήμανση είναι στα περισσότερα τμήματα επαρκής και σε καλή κατάσταση και μόνο σημειακά χρειάζεται βελτιώσεις, ενώ και η πληροφοριακή σήμανση είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα, αν και απαιτείται παρέμβαση ώστε να παρουσιάζει ενιαία εικόνα. Προστατευτικά στηθαία και δίκτυα κατολισθήσεων υπάρχουν σε όλα τα σημεία όπου αυτό απαιτείται, ενώ σε λίγα σημεία του Εθνικού δικτύου υπάρχουν και τηλέφωνα άμεσης ανάγκης. Γενικά, η συνολική εικόνα του Εθνικού οδικού δικτύου παρουσιάζει σχετική επάρκεια αλλά χρήζει περαιτέρω βελτίωσης.

Αναλυτικά στοιχεία φόρτων του Εθνικού δικτύου δεν τηρούνται τα τελευταία χρόνια και μόνο η 2^η Δ.Ε.Κ.Ε. που έχει την ευθύνη του ελέγχου και της συντήρησης, κάνει περιοδικές μετρήσεις. Ενδεικτικά αποτελέσματα από αυτές τις μετρήσεις δείχνουν ότι το τμήμα Καβάλας – Ξάνθης (το οποίο και παρουσιάζει τους υψηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους από το σύνολο του Εθνικού δικτύου) έχει ημερήσιο φόρτο 12.000 ΜΕΑ (μονάδες επιβατικών αυτοκινήτων). Το ποσοστό των φορτηγών, λεωφορείων και γενικά των βαρέων οχημάτων σε αυτό το φόρτο αγγίζει το 42 %.

Κόστος τροχαίων ατυχημάτων

Στο διάστημα 1994-1998 έχουν καταγραφεί τα τροχαία ατυχήματα για την Υπερνομαρχία Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης. Σύμφωνα με τα παρακάτω στοιχεία, το μέσο κόστος ενός τροχαίου ατυχήματος ανερχόταν για τη συγκεκριμένη 5ετία στα 17.000 Ευρώ. Αναλυτικά, παρατίθενται τα δεδομένα του Ν. Καβάλας στον παρακάτω πίνακα :

Πίνακας 8.4 : Μέσο Κόστος Ατυχήματος/ Χλμ./ Έτος για το Εθνικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Καβάλας

Περιγραφή Διαδρομής	Κόστος Ατυχήματος (Ευρώ)
Καβάλα – Ξάνθη	23.000
Καβάλα – Στρυμόνας (Εγνατία)	14.500
Καβάλα – Δράμα	20.000
Καβάλα – Στρυμόνας (παλαιά εθνική οδός)	16.000

Πηγή : Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα TRANSPORT (RIMES)

8.1.2.2 Επαρχιακό Δίκτυο

Το Επαρχιακό οδικό δίκτυο εντός των ορίων του νομού Καβάλας, καλύπτει συνολικό μήκος 378 χιλιομέτρων. Έχει χαρακτηριστεί ως τέτοιο, με Βασιλικό Διάταγμα του 1956 και περιλαμβάνει δρόμους που συνδέουν τους κυριότερους οικισμούς του νομού μεταξύ τους και με αντίστοιχους γειτονικών νομών. Από τους οικισμούς αυτούς, οι περισσότεροι είναι σήμερα διοικητικά κέντρα νέων Δήμων (Καποδιστριακών). Το Επαρχιακό δίκτυο αποτελείται από τις παρακάτω οδούς :

- No 1 : Αμυδαλεώνας - Πλαταμώνας προς Σταυρούπολη μέσω Παλιάς Καβάλας και Κορυφών.
- No 2 : Πλαταμώνας - Λεκάνη - Κεχρόκαμπος.
- No 3 : Πλαταμώνας - Λυκόστομο προς Δράμα από το 25ο χλμ. της οδού 1.

- No 4 : Αμυγδαλεώνας - Ζυγός - Λυκόστομο μέσω Κρυονερίου και Λημνιάς.
- No 5 : Νέα Καρβάλη - Μακρυχώρι - Σκοπός από Λεύκη, Ελαφοχώρι και Στενωπό.
- No 6 : Νέα Καρβάλη - Ερατεινό - Κεραμωτή από Ποντολίβαδο και μέσω Αγιάσματος και Πηγών.
- No 7 : Χρυσούπολη - Μακρυχώρι - Πλαταμώνας.
- No 8 : Χρυσούπολη - Χρυσοχώρι - Κεραμωτή.
- No 9 : Χρυσούπολη - Ερατεινό.
- No 10 : Καβάλα - Λιμάνι Ελευθερών - Αμφίπολη από Παληό, Νέα Ηρακλείτσα, Νέα Πέραμο, Ελαιοχώρι, Φωλιά, Λουτρά Ελευθερών και Ορφανό.
- No 11 : Ελευθερούπολη - Γεωργιανή προς Σιδηροδρομικό Σταθμό Αγγίστης μέσω Αντιφιλίππων.
- No 12 : Ελευθερούπολη - Λιμάνι Ελευθερών.
- No 13 : Ελευθερούπολη - Φωλιά από Μελισσοκομείο και από Μεσότοπο και Σιδηροχώρι.
- No 14 : Ποδοχώρι - Ακροπόταμος - Κάρυανη.
- No 15 : Γαληψός προς Μεσολακιά Νομού Σερρών.
- No 16 : Νικήσιανη προς Καλαμπόκι και Δράμα.
- No 17 : Λιμένας - Άνω Θεολόγος - Λιμενάρια Θάσου μέσω Παναγίας και Ποταμιάς.

Γενικά, η συνολική εικόνα που παρουσιάζει το επαρχιακό οδικό δίκτυο είναι συγκριτικά κατώτερη της αντίστοιχης του εθνικού. Πολλές από τις χαράξεις των οδών χρήζουν σημαντικής βελτίωσης, και ειδικά στις ορεινές περιοχές του Νομού (στους Δήμους Ορεινού, Παγγαίου και Θάσου), ενώ σε αρκετές περιπτώσεις απαιτείται η κατασκευή οδών παράκαμψης οικισμών με αυξημένη συγκοινωνιακή κίνηση, είτε λόγω των ειδικών τους χαρακτηριστικών (τουριστικοί κ.α.) είτε λόγω σχετικά μεγάλων πληθυσμιακών μεγεθών. Βελτιώσεις απαιτούνται και στις διασταυρώσεις οδών του Δημοτικού δικτύου με το επαρχιακό δίκτυο, που στις περισσότερες περιπτώσεις είναι αδιαμόρφωτες και χωρίς σηματοδότηση.

Οι σημαντικές επεμβάσεις και τα έργα που γίνονται πρόσφατα για την βελτίωση τόσο του οδοστρώματος όσο και των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των οδών, έχουν σαν συνέπεια την δημιουργία μεγάλων ποιοτικών διαφορών μεταξύ τμημάτων του επαρχιακού δικτύου. Έτσι, στα τμήματα εκείνα που τα τελευταία χρόνια έγιναν έργα, το οδόστρωμα βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά είναι επαρκή, ενώ στα υπόλοιπα τμήματα, υπάρχουν σημαντικές υστερήσεις και στους δύο αυτούς τομείς. Χειρότερη, ίσως, είναι η κατάσταση του επαρχιακού δικτύου στον τομέα του εξοπλισμού των οδών και της σήμανσης. Δυστυχώς, οι δύο αυτοί τομείς είναι ανύπαρκτοι σε παλιές χαράξεις ενώ και σε πολλές νεότερες, τόσο ο εξοπλισμός όσο και η σήμανση των οδών δεν είναι ικανοποιητικοί.

8.1.2.3 Δημοτικό δίκτυο

Το εντός των οικισμών οδικό δίκτυο καθώς και οι οδοί που συνδέουν τους οικισμούς μεταξύ τους ανήκουν στο Δημοτικό οδικό δίκτυο. Σε γενικές γραμμές η εικόνα που παρουσιάζει το δημοτικό οδικό δίκτυο δεν είναι ικανοποιητική. Οι δρόμοι που συνδέουν τα δημοτικά διαμερίσματα μεταξύ τους και με την διοικητική έδρα του δήμου, παρέχουν μεν ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, δεν πληρούν όμως στοιχειώδεις προδιαγραφές ως προς την χάραξη, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, την ποιότητα του οδοστρώματος και τον εξοπλισμό ασφαλείας που θα έπρεπε να έχουν, οδικές αρτηρίες τόσο σημαντικές για την συνοχή και την αυξημένη κινητικότητα ενός ενιαίου δήμου. Μεγαλύτερα προβλήματα παρουσιάζονται στους ορεινούς δήμους του νομού και το Δήμο Θάσου ενώ καλύτερη κατάσταση επικρατεί στους πεδινούς δήμους όπως της Χρυσούπολης και της Κεραμωτής.

Η κατάσταση στο οδικό δίκτυο εντός των οικισμών είναι χειρότερη. Με εξαίρεση τους οικισμούς με αυξημένο, συγκριτικά, πληθυσμό (Ελευθερούπολη, Χρυσούπολη, Λιμένας Θάσου), στους οποίους εκτελούνται συχνά έργα βελτίωσης και συντήρησης του εσωτερικού οδικού δικτύου, στους υπόλοιπους οικισμούς η πλειοψηφία των δρόμων έχει κατασκευαστεί χωρίς προγραμματισμό και ιεράρχηση, και έργα συντήρησης - βελτίωσης τους εκτελούνται μόνο σε περίπτωση απόλυτης ανάγκης. Είναι χαρακτηριστικό ότι, γενικά, μόνο οι κεντρικοί δρόμοι των οικισμών είναι ασφαλτοστρωμένοι ενώ στην μεγάλη τους πλειοψηφία, οι υπόλοιποι είναι είτε τσιμεντοστρωμένοι είτε χωματόδρομοι.

8.1.2.4 Αγροτικό - Δασικό δίκτυο

Μεγάλης έκτασης έργα βελτίωσης απαιτούνται και στο οδικό δίκτυο της πλειοψηφίας των αγροτικών και δασικών περιοχών. Οι δρόμοι αυτοί στην συντριπτική πλειοψηφία τους είναι χωματόδρομοι και παρουσιάζουν προβλήματα εποχιακής βατότητας, κυρίως το χειμώνα. Έτσι, το οδικό δίκτυο, αν και σχετικά εκτεταμένο, δεν δίνει την δυνατότητα αξιοποίησης δραστηριοτήτων όπως ο αγροτουρισμός ή ο χειμερινός - δασικός τουρισμός.

8.1.2.5 Εγνατία Οδός

Το έργο της Εγνατίας Οδού στο Νομό Καβάλας έχει προϋπολογισθεί στα 40 δισ. δραχμές και περιλαμβάνει τέσσερα τμήματα:

- το τμήμα από τη Γέφυρα Στρυμόνα μέχρι τον Άγιο Ανδρέα.
- το τμήμα από τον Άγιο Ανδρέα μέχρι τα Άσπρα Χώματα (παράκαμψη Καβάλας).
- το τμήμα από τα Άσπρα Χώματα έως τη Νέα Καρβάλη και
- το τμήμα από την Νέα Καρβάλη έως το Βανιάνο (γέφυρα Νέστου).

Χάρτης 8.1 : Χάραξη της Εγνατίας Οδού στην Περιφέρεια Α.Μ.Θ.

Πηγή : ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Παράκαμψη Καβάλας

Η παράκαμψη της Καβάλας έχει συνολικό μήκος 25 χιλιομέτρων και χωρίζεται σε δύο τμήματα. Στο τμήμα από τον Άγιο Ανδρέα ως τον Άγιο Συλά, μήκους 14 χλμ. και στο τμήμα από τον Άγιο Συλά ως τα Άσπρα Χώματα μήκους 11 χλμ. Το τμήμα της παράκαμψης, όπως και όλη η οδός, κατασκευάστηκε με διατομή αυτοκινητόδρομου δύο λωρίδων σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας, με κεντρική νησίδα πλάτους 2 μέτρων και με στηθαίο. Για τη σύνδεση της παράκαμψης με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο προβλέπονται 4 κόμβοι (πλήρως ανισόπεδοι): στον Άγιο Ανδρέα, στο Παληό, στον Άγιο Συλά και στα Άσπρα Χώματα.

Υπόλοιπα τμήματα Εγνατίας Οδού στο Νομό Καβάλας

Στο τμήμα από τον ποταμό Στρυμόνα μέχρι τον Άγιο Ανδρέα έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη μεσόγειας χάραξης και τα έργα κατασκευής βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη. Παλιότερα και με βάση επιλογές εκείνης της περιόδου, ξεκίνησε η εκπόνηση μελέτης μετατροπής της υπάρχουσας, από το 1980, παραλιακής οδού Καβάλας - Στρυμόνα σε κλειστό διεθνή αυτοκινητόδρομο δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση, με διαχωριστική νησίδα, και μάλιστα είχαν παραδοθεί οι οριστικές μελέτες για τα πρώτα 34 χλμ., οι γεωλογικές μελέτες και οι προκαταρκτικές μελέτες των κόμβων.

Τα προβλήματα όμως που ανέδειξαν οι γεωλογικές μελέτες αναφορικά με τις κατολισθήσεις και την ευστάθεια των πρανών, σε συνάρτηση με τα χωροταξικά και συγκοινωνιακά πλεονεκτήματα που παρουσίαζε η «μεσογειακή χάραξη» -από την Πιερία κοιλάδα στην ενδοχώρα του νομού- και οι πιέσεις όλων των τοπικών φορέων προς αυτή την κατεύθυνση, οδήγησαν σε μελέτη σύγκρισης των δύο λύσεων, επιλογή της μεσογειακής χάραξης και εκπόνηση προκαταρκτικής μελέτης.

Το τμήμα από τα Άσπρα Χώματα μέχρι τη Νέα Καρβάλη έχει δημοπρατηθεί και οι εργασίες βρίσκονται στην φάση της ασφαλτόστρωσης, ενώ έχουν γίνει και τα απαραίτητα τεχνικά έργα. Το συνολικό μήκος του τμήματος αυτού είναι 7,5 χιλιόμετρα.

Για το τελευταίο τμήμα της Εγνατίας Οδού, από την Νέα Καρβάλη ως τον ποταμό Νέστο, μήκους 25 χιλιομέτρων, που βρίσκεται στα όρια του νομού Καβάλας, είναι υπό εκπόνηση μελέτη. Δυσκολίες έχουν προκύψει με την επιλογή θέσης της γέφυρας στον ποταμό Νέστο, καθώς η περιοχή προστατεύεται από τη συνθήκη RAMSAR και για αυτό το λόγο εξετάζονται εναλλακτικές χαράξεις. Τέλος, θετική εξέλιξη για το νομό Καβάλας πρέπει να θεωρηθεί η απόφαση για την δημιουργία κόμβου στο ύψος του αεροδρομίου Μέγας Αλέξανδρος κάτι που δεν προβλέπονταν στον αρχικό σχεδιασμό του έργου.

8.1.2.6 Κάθετος Οδικός άξονας Καβάλας - Δράμας - Εξοχής - Goce Delcev Βουλγαρίας

Οι αρχικές φιλοδοξίες της Εγνατίας οδού ήταν να αποτελέσει έναν πλήρη συγκοινωνιακό άξονα συνδυασμένων μεταφορών που θα συνέδεε την Ευρωπαϊκή Ένωση με την Ασία, τα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο. Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάστηκαν οκτώ συγκοινωνιακοί άξονες, κάθετοι στην Εγνατία, που θα αποτελούσαν πρόσβαση στην Βαλκανική ενδοχώρα.

Στους νομούς Καβάλας και Δράμας σχεδιάστηκε κάθετος συγκοινωνιακός άξονας από το Γκάτσε Ντέλτσεφ Βουλγαρίας προς τη Δράμα και την Καβάλα με σκοπό να συνδυάσει τον οδικό άξονα, σιδηροδρομική σύνδεση του Βουλγαρικού δικτύου με το υπάρχον Ελληνικό στο νομό Δράμας και πιθανή κάθοδο του έως την Καβάλα και το νέο λιμάνι της, συνδυασμένες αεροπορικές μεταφορές από τα αεροδρόμια Καβάλας και Γκάτσε Ντέλτσεφ και θαλάσσιες μεταφορές από το νέο λιμάνι της Νέας Καρβάλης.

Από τα παραπάνω πάντως, το μόνο που φαίνεται να υλοποιείται είναι ο κάθετος οδικός άξονας, του οποίου τμήματα έχουν μελετηθεί και άλλα κατασκευάζονται ήδη, μέχρι την Εξοχή, στα Ελληνο-Βουλγαρικά σύνορα, όπου προβλέπεται συνοριακός σταθμός. Η μελέτη και η κατασκευή του κάθετου αυτού άξονα, όπως και των υπολοίπων επτά, έχει ανατεθεί στην Εγνατία Α.Ε. που έχει συστήσει ειδική διεύθυνση.

8.1.3 ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ν. ΚΑΒΑΛΑΣ

Οι οδικές μεταφορές στο νομό Καβάλας διεξάγονται στο σύνολο τους από ιδιωτικούς φορείς. Στον τομέα των μετακινήσεων επιβατών τον κύριο ρόλο παίζει το τοπικό Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) το οποίο εκτελεί δρομολόγια από την Καβάλα προς την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, την Ξάνθη, την Δράμα, τις Σέρρες αλλά και πολυάριθμα δρομολόγια προς τους οικισμούς των υπολοίπων νομών.

Επίσης, δρομολόγια εκτελούνται και από την Χρυσούπολη και την Ελευθερούπολη προς γειτονικούς οικισμούς. Το ΚΤΕΛ για όλα αυτά τα δρομολόγια διαθέτει ένα στόλο 152 λεωφορείων (στοιχεία 1998) τα οποία στην πλειοψηφία τους είναι σύγχρονα και σε καλή κατάσταση. Το ΚΤΕΛ παρέχει συνολικά ένα πολύ καλό επίπεδο εξυπηρέτησης με συχνά δρομολόγια προς πολλούς προορισμούς, αξιοπιστία και σχετικά χαμηλό κόστος εισιτηρίου, υστερεί όμως κάπως στον τομέα της οργάνωσης και του σχεδιασμού συγκοινωνιών αφού σε αρκετές περιπτώσεις γίνεται σπατάλη πόρων.

Πίνακας 8.5 : Χαρακτηριστικά των ΚΤΕΛ ανά νομό της Περιφέρειας Α.Μ.Θ.

	Δράμα	Καβάλα	Ξάνθη	Ροδόπη	Έβρος
Λεωφορεία ΚΤΕΛ	75	152	61	51	70
Δρομολόγια από/προς Θεσ/νίκη ανά ημέρα	28	38	16	14	16
Δρομολόγια από/προς Αθήνα ανά ημέρα	4	6	4	4	2
Μέσος αριθμός επιβατών από/προς Θεσ/νίκη	850	1200	700	350	400
Χρονοαπόσταση Θεσ/νίκης από πρωτεύουσες Νομών (ώρες)	2,5	2,5	4,0	3,5	5,0

Πηγή : ΚΤΕΛ Νομών Περιφέρειας Α.Μ-Θ , 1998

Πίνακας 8.6 : Μεταφορικό έργο υπεραστικών συγκοινωνιών

	Οχήματα	Διανυθέντα Χιλιόμετρα	Επιβάτες (χιλ.)	Εισπράξεις (εκατ. δρχ.)
Ελλάδα	3.936	305.599	151.136	71.342
Περιφέρεια Α.Μ.Θ.	411	37.450	25.159	6.767
Ν. Καβάλας	152	13.075	11.153	2.329

Πηγή : ΕΣΥΕ, Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδας , 1996

Σημαντικό ρόλο στον τομέα των επιβατικών οδικών μεταφορών παίζουν και τα ταξί. Στο νομό Καβάλας συνολικά εδρεύουν 353 ταξί (στοιχεία 1998) καταμετρημένα στους Δήμους όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 8.7 : Αριθμός ταξί ανά δημοτικό διαμέρισμα Ν. Καβάλας

Δημοτικό Διαμέρισμα	Αριθμός ταξί
Καβάλας	187
Ελευθερούπολης	29
Ελευθέρων	5
Θάσου	28
Κεραμωτής	15
Ορεινού	3
Ορφανού	5
Παγγαίου	8
Πιερέων	4
Φιλίππων	17
Χρυσούπολης	52

Πηγή : Νομαρχία Καβάλας, 1999

8.2 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

8.2.1 Αεροπορική υποδομή Νομού Καβάλας

Στην Ανατολική Μακεδονία–Θράκη λειτουργούν σήμερα δύο κρατικά πολιτικά αεροδρόμια, της Καβάλας που εξυπηρετεί και τους νομούς Δράμας και Ξάνθης και της Αλεξανδρούπολης που εξυπηρετεί και το νομό Ροδόπης. Αεροπορική σύνδεση υπάρχει μόνο με την Αθήνα.

Στο νομό Καβάλας υπάρχουν δύο αεροδρόμια από τα οποία αυτή τη στιγμή μόνο το αεροδρόμιο «Μέγας Αλέξανδρος» στη Χρυσούπολη παρουσιάζει επιβατική κίνηση. Το αεροδρόμιο Αμυγδαλεώνα, το πιο παλιό στο νομό, μετά την έναρξη λειτουργίας του άλλου αεροδρομίου, γενικά υπολειτουργεί και χρησιμοποιείται μόνο από μικρά στρατιωτικά αεροσκάφη, από την αερολέσχη Καβάλας και από πυροσβεστικά αεροσκάφη, κυρίως την περίοδο του καλοκαιριού.

Το αεροδρόμιο της Χρυσούπολης εξυπηρετεί τους νομούς Καβάλας, Δράμας και Ξάνθης, συνδέοντας τους με την Αθήνα. Θεωρείται περιφερειακός κόμβος, με σχετικά εσωστρεφή προσανατολισμό και χωρίς να μετατρέπεται σε κόμβο διαπεριφερειακής ή διακρατικής σημασίας.

Η τεχνική υποδομή που διαθέτει είναι ένας διάδρομος προσγείωσης - απογείωσης αεροσκαφών μήκους 3 χιλιομέτρων και πλάτους 45 μέτρων και έχει ικανότητα εξυπηρέτησης ενός αεροσκάφους ανά 45 λεπτά. Η ετήσια επιβατική κίνηση του αεροδρομίου είναι περίπου 200.000 επιβάτες και η αντίστοιχη εμπορευματική περίπου 700 τόνοι εμπορευμάτων.

8.2.2.1 Επιβατική κίνηση

Η κίνηση παρουσιάζεται αυξημένη τους καλοκαιρινούς μήνες εξαιτίας της τουριστικής δραστηριότητας (πτήσεις τσάρτερ κυρίως από Αγγλία, Γερμανία και Αυστρία), ενώ το χειμώνα περιορίζεται στην επιβατική κίνηση εσωτερικού (σύνδεση με Αθήνα από δύο αεροπορικές εταιρίες) και σε τακτικές πτήσεις προς ορισμένες πόλεις της Γερμανίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το έτος 1999 στο αεροδρόμιο αφίχθησαν και αναχώρησαν 4.000 αεροσκάφη, ενώ για το έτος 2000 υπολογίζεται να φτάσουν τις 8.000 (σύμφωνα με προβλέψεις από τις αερολιμενικές αρχές).

Πίνακας 8.8 : Επιβατική Κίνηση αερολιμένα «Μέγας Αλέξανδρος»

Επιβατική Κίνηση Αερολιμένα «Μέγας Αλέξανδρος»	
Κίνηση εσωτερικού	63.788 επιβάτες
Κίνηση εξωτερικού	82.324 επιβάτες
Με ελληνικές εταιρίες	18.345 επιβάτες
Με ξένες εταιρίες	63.979 επιβάτες
Σύνολο επιβατικής κίνησης	146.112 επιβάτες

Πηγή : Αεροδρόμιο Καβάλας, 1998

Στον παραπάνω πίνακα παρατίθεται η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου κατά το έτος 1998. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα στοιχεία αναφέρονται σε εποχή που τα δρομολόγια εσωτερικού εκτελούσε μόνο η Ολυμπιακή Αεροπορία και η επιβατική κίνηση ήταν

αισθητά μικρότερη από την σημερινή (κυρίως λόγω έλλειψης διαθέσιμων θέσεων στα δρομολόγια).

Η σύνδεση με το αεροδρόμιο γίνεται από Καβάλα με λεωφορείο του Κ.Τ.Ε.Λ. (παλαιότερα γινόταν με λεωφορείο της Ολυμπιακής), με ταξί που σταθμεύουν εκεί ή με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Από τη Δράμα η σύνδεση γίνεται μέσω Καβάλας, ενώ με την Ξάνθη, η σύνδεση παρουσιάζει προβλήματα λόγω διαφωνιών των οδηγών ταξί.

Μόλις πρόσφατα το αεροδρόμιο απέκτησε καινούργιο και σύγχρονο επιβατικό σταθμό, οι εμπορευματικές υποδομές, όμως, είναι ακόμη υποτυπώδεις και δεν έχουν εκσυγχρονιστεί. Σε γενικές γραμμές, οι αεροπορικές μεταφορές στο νομό δίνουν μία εικόνα εσωστρέφειας και κύρια αιτία γι' αυτό είναι το γεγονός της μικρής απόστασης του αεροδρομίου της Χρυσούπολης από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, το οποίο έχει αυξημένη εσωτέρου και διεθνή κίνηση.

Παρόλα αυτό, η παρουσία του αεροδρομίου παίζει καταλυτικό ρόλο στην σύνδεση της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης με την Αθήνα, ενώ στο μέλλον θα πρέπει να διεκδικήσει μεγαλύτερο ρόλο ως τμήμα ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με στοιχεία : την Εγνατία οδό, τον κάθετο οδικό άξονα από Βουλγαρία, το νέο μεγάλο λιμάνι του Νομού στη Νέα Καρβάλη και, πιθανώς, τις μελλοντικές σιδηροδρομικές συνδέσεις Θεσσαλονίκης - Καβάλας, Δράμας - Καβάλας και Τοξοτών - Νέας Καρβάλης.

8.2.2.2 Έργα υποδομής στις εναέριες μεταφορές

Με την ολοκλήρωση του νέου επιβατικού σταθμού συνολικού κόστους 2,5 δις δραχμών, το αεροδρόμιο Μέγας Αλέξανδρος της Χρυσούπολης εκσυγχρονίστηκε και ταυτόχρονα απέκτησε την δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγαλύτερου όγκου εναέριων μεταφορών.

Ταυτόχρονα, έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού και των υπολοίπων εγκαταστάσεων βρίσκονται εξέλιξη, όπως ο χώρος στάθμευσης αεροσκαφών, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, και τα μέσα εξυπηρέτησης των πτήσεων. Σημαντικό έργο θα πρέπει να θεωρηθεί η κατασκευή του νέου πύργου ελέγχου στον οποίο σε σύντομο χρονικό διάστημα αναμένεται να μεταφερθούν οι υπηρεσίες εναέριου ελέγχου.

Για το αεροδρόμιο του Αμυδαλεώνα δεν έχουν προγραμματισθεί έργα εκτός από τα έργα συντήρησης που εκτελεί η Πολεμική Αεροπορία που έχει την ευθύνη και την εκμετάλλευση του. Θα πρέπει όμως και σε αυτή την περίπτωση να εξεταστούν όλοι οι τρόποι και τα μέσα αξιοποίησης μιας τόσο σημαντικής υποδομής μεταφορών.

8.3 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

8.3.1 Θαλάσσιες μεταφορές στην Περιφέρεια Ανατ. Μακεδονίας και Θράκης

Η Περιφέρεια Α.Μ.Θ. διαθέτει σήμερα 8 λιμάνια, τα οποία διακρίνονται σε εθνικής και τοπικής σημασίας. Εθνικής σημασίας έχουν χαρακτηριστεί τα νέα εμπορικά λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας, που περιλαμβάνονται στους 13 σημαντικότερους λιμένες της χώρας από πλευράς διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, ενώ τοπικής σημασίας έχουν χαρακτηριστεί 2 στον ηπειρωτικό χώρο, 3 στη Θάσο και 1 στη Σαμοθράκη. Επίσης υφίστανται 7 αλιευτικά καταφύγια στον ηπειρωτικό χώρο, 2 στη Θάσο και 1 στη Σαμοθράκη.

8.3.2 Θαλάσσιες Μεταφορές στο Ν. Καβάλας

Ο νομός Καβάλας, εξαιτίας του μεγάλου μήκους ακτών που διαθέτει, παρουσιάζει σημαντικό ποσοστό θαλάσσιων μεταφορών, τόσο επιβατικών όσο και εμπορευματικών. Στο νομό υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός λιμανιών, με μεγαλύτερο και σημαντικότερο, από πλευράς κίνησης, το λιμάνι της Καβάλας και σε δεύτερο επίπεδο τα λιμάνια της Κεραμωτής και της Νέας Περάμου στο χερσαίο τμήμα του νομού, και του Λιμένα και του Πρίνου στη Θάσο.

Η εμπορευματική κίνηση, που εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από το λιμάνι της Καβάλας, από παλιά παρουσίαζε σημαντική κίνηση, την οποία και διατηρεί μέχρι σήμερα, δίνοντας στον Νομό και στην πόλη προεξέχουσα θέση σε πανελλήνιο επίπεδο. Πρέπει, πάντως, να σημειωθεί ότι το είδος των εμπορευμάτων έχει αλλάξει τις τελευταίες δεκαετίες και ενώ παλιότερα αποτελούνταν κυρίως από καπνά, τώρα παρουσιάζει μεγαλύτερη ποικιλία. Η κίνηση του συνόλου των λιμένων του νομού ανέρχεται σε φορτοεκφορτώσεις άνω των 2.100.000 τόνων ετησίως, εκ των οποίων οι φορτώσεις αποτελούν το 75% της συνολικής κίνησης.

8.3.2.1 Το λιμάνι της Καβάλας

Το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας διαθέτει έξι κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1.716 μέτρων και τρεις μόλους, συνολικού μήκους 760 μέτρων. Το ωφέλιμο βάθος κυμαίνεται από 4,5 μέχρι 10 μέτρα ενώ οι αποθηκευτικοί του χώροι καλύπτουν συνολική επιφάνεια 44.800 τετρ. μέτρων, από τα οποία μόνο τα 800 είναι στεγασμένα. Επίσης, διαθέτει κτίρια συνολικής επιφάνειας 4.940 τετρ. μέτρα.

Η συνολική επιφάνεια της χερσαίας ζώνης είναι 160.500 τετρ. μέτρα. Στον μηχανολογικό του εξοπλισμό περιλαμβάνονται τρεις αυτοκινούμενοι γερανοί οκτώ ανυψωτικά μηχανήματα (εκ των οποίων ένα για εμπορευματοκιβώτια), ένας αυτοκινούμενος φορτωτής καθώς και δύο γεφυροπλάστιγγες 40 και 80 τόνων. Η συνολική ικανότητα εξυπηρέτησης φτάνει τους 450.000 τόνους εμπορευμάτων ετησίως. Ενδεικτικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση του λιμανιού με κύριες κατευθύνσεις την Θάσο, την Σαμοθράκη, την Λήμνο και την Μυτιλήνη, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

Πίνακας 8.9 : Επιβατική κίνηση λιμένα Καβάλας

Έτος	Επιβάτες
1995	561.532
1996	624.924
1997	592.720
1998	623.768

Πηγή : Λιμεναρχείο Καβάλας

Ο αριθμός των τροχοφόρων που μετακινούνται από το λιμάνι της Καβάλας προς τους ίδιους προορισμούς αγγίζει τα 100.000 ετησίως. Από το λιμάνι της Καβάλας, εκτός από τα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου, που εκτελούν δρομολόγια προς τα νησιά του Βορείου και κεντρικού Αιγαίου και τα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου που εκτελούν δρομολόγια προς Θάσο, ξεκινούν και υδροπτερυγα (flying dolphins) με προορισμό τη Θάσο. Όλες οι γραμμές της ακτοπλοΐας χαρακτηρίζονται από ανεπάρκεια στην συχνότητα των δρομολογίων και ειδικά στην σύνδεση με τη Θάσο.

8.3.2.2 Ο νέος μείζων λιμένας στη Νέα Καρβάλη

Στην περιοχή της Νέας Καρβάλης εκτελούνται οι εργασίες κατασκευής του νέου λιμένα της Καβάλας. Η αποπεράτωση των λιμενικών έργων και η τελική δημιουργία ενός ενιαίου λιμενικού συστήματος, θα δώσει τη δυνατότητα στην Καβάλα να μετατραπεί σε σημαντικό συγκοινωνιακό και μεταφορικό κόμβο. Αναμένονται αυξητικές τάσεις προσέλκυσης επιβατών και εμπορευμάτων από ένα ευρύ γεωγραφικό χώρο τόσο της περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης όσο και της Βαλκανικής ενδοχώρας.

Άλλωστε, τόσο η σκοπιμότητα του έργου όσο και η χωροθέτησή του έχουν τεκμηριωθεί από σειρά μελετών (Γενική Μελέτη και προγραμματικό σχέδιο, οικονομοτεχνική μελέτη, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τεχνικές μελέτες, προκαταρκτική μελέτη Ελεύθερης Ζώνης). Η αποπεράτωση και λειτουργία του νέου λιμένα κρίνεται απαραίτητη για την περαιτέρω υλοποίηση των αναπτυξιακών σχεδίων για την περιοχή, διότι σημαντικό στοιχείο τους αποτελεί η συνιστώσα των θαλάσσιων μεταφορών.

Το νέο λιμάνι, στο οποίο έχει δοθεί η ονομασία «Φίλιππος Β'», κατασκευάζεται για να εξυπηρετήσει κυρίως εμπορευματικές μεταφορές και να αποτελέσει μείζονα μεταφορικό κόμβο. Αυτή τη στιγμή εξυπηρετεί περιορισμένες εμπορευματικές μεταφορές λιπασμάτων και πετρελαίου, αφού τα λιμενικά έργα βρίσκονται σε φάση ολοκλήρωσης και δεν έχει εγκατασταθεί ο απαιτούμενος εξοπλισμός για την ανάπτυξη πλήρους δραστηριότητας.

Ο νέος μείζων λιμένας στη Νέα Καρβάλη με ημιτελείς, μέχρι σήμερα, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό, διαθέτει τέσσερις θέσεις εξυπηρέτησης μεταφορών:

- Η θέση Β.Φ.Λ. εξυπηρετεί τη φόρτωση λιπασμάτων και την εκφόρτωση επεξεργασμένων καυσίμων και διαθέτει προβλήτα 265 μέτρων, ημιτελή μόλο μήκους 250 μέτρων, δύο γερανογέφυρες επί σιδηροτροχιών 10 τόνων, δύο ειδικές γερανογέφυρες απόδοσης 100 τόνων ανά ώρα, ένα γερανό φόρτωσης χύμα υλικών απόδοσης 250 τόνων/ώρα και ταινιόδρομους μεταφοράς υλικών.

- ➔ Η θέση Ν.Α.Ρ.Σ εξυπηρετεί τη φόρτωση αργού πετρελαίου και την εκφόρτωση επεξεργασμένων καυσίμων και διαθέτει προβλήτα μήκους 150 μέτρων, αποβάθρα 40Χ25 μέτρων, μόλο μήκους 80 μέτρων και είναι εξοπλισμένη με υποβρύχιους αγωγούς αργού πετρελαίου.
- ➔ Η θέση Ιχθυόσκαλα (δεν έχει σχέση με την ιχθυόσκαλα στην πόλη της Καβάλας, όπου γίνεται το εμπόριο ιχθυρών) εξυπηρετεί αυτή τη στιγμή την φορτοεκφόρτωση τσιμέντου.
- ➔ Τα κεντρικά κρηπιδώματα, τα οποία εξυπηρετούν κυρίως τη φόρτωση μαρμάρων και δημητριακών αλλά και άλλων προϊόντων όπως, καπνός, δομικά υλικά κ.α. καθώς και την εκφόρτωση χαρτομάζας, πολυαιθυλενίου και γενικού φορτίου.

Αποθηκευτικούς χώρους, χερσαίες εγκαταστάσεις ή άλλου είδους χερσαίας ζώνη προς το παρόν δεν διαθέτει το λιμάνι ως φορέας. Όλες οι παραπάνω εγκαταστάσεις ανήκουν στις ιδιωτικές επιχειρήσεις που εξυπηρετούνται από το λιμάνι.

Με την αποπεράτωση της κατασκευής του νέου μείζονα λιμένα στην Νέα Καρβάλη αναμένεται να προκύψουν σημαντικά πλεονεκτήματα στις θαλάσσιες μεταφορές και τον τουρισμό. Η μεταφορά των εμπορικών δραστηριοτήτων από το λιμάνι της Καβάλας στο νέο λιμάνι της Ν. Καρβάλης θα συμβάλει στην αξιοποίηση του πρώτου προς την κατεύθυνση της επιβατικής κίνησης, του τουρισμού και της αναψυχής, ενώ το δεύτερο θα αναδειχθεί σε εμπορευματικό και μεταφορικό κόμβο.

8.3.2.3 Τα υπόλοιπα λιμάνια του Νομού Καβάλας

Από τα υπόλοιπα λιμάνια του νομού ξεχωρίζουν τα λιμάνια της Κεραμωτής και Νέας Περάμου στο χερσαίο τμήμα του νομού, και Λιμένα και Πρίνου στο νησί της Θάσου. Η εμπορευματική κίνηση των παραπάνω λιμανιών όπως και των υπολοίπων λιμανιών του νομού είναι περιορισμένη και συνίσταται στην μεταφορά προϊόντων όπως οικοδομικά υλικά, δημητριακά (από το λιμάνι Νέας Περάμου), προϊόντα λατομείων μαρμάρου (από Θάσο, κυρίως μέσω Λιμένα και Κεραμωτής, αλλά και από Πρίνο προς Καβάλα και δευτερευόντως προς Νέα Πέραμο) κ.α. Τα λιμάνια εξυπηρετούν κυρίως επιβατική κίνηση (ferry boats και δελφίνια), σκάφη αναψυχής και τουριστικά σκάφη, καθώς και αλιευτικά σκάφη.

Από πλευράς υποδομών, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει κάποια έργα βελτίωσης - εκσυγχρονισμού των λιμενικών εγκαταστάσεων. Δυστυχώς όμως, οι λιμενικές υποδομές των υπολοίπων λιμανιών του νησιού εξακολουθούν γενικά να υστερούν σε τομείς όπως οι δρόμοι προσπέλασης από και προς αυτά, οι αποθηκευτικοί χώροι, ο μηχανολογικός εξοπλισμός αλλά και η εικόνα που δίνουν στον επισκέπτη - τουρίστα. Τα έργα βελτίωσης των εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων υπηρεσιών θα πρέπει να συνεχιστούν και μάλιστα να ενταχθούν κάτω από τον συνολικό σχεδιασμό ενός διαδημοτικού - νομαρχιακού πλάνου αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών.

8.4 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σιδηροδρομικές μεταφορές στην Περιφέρεια Ανατ. Μακεδονίας και Θράκης

Η σιδηροδρομική γραμμή που εξυπηρετεί την Ανατολική Μακεδονία – Θράκη διασχίζει 4 νομούς, εκτός της Καβάλας με 34 σιδηροδρομικούς σταθμούς και 36 στάσεις, σε συνολικό μήκος δικτύου 400 χλμ. περίπου από τα όρια των Νομών Σερρών και Δράμας μέχρι το μεθοριακό σταθμό Ορμένιου στα σύνορα με τη Βουλγαρία. Η χάραξη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής γραμμής επιτρέπουν μέγιστη ταχύτητα 90 έως 100 χλμ./ώρα και σε μικρά τμήματα μέχρι 120 χλμ./ώρα, με αποτέλεσμα η διαδρομή Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης (442 χλμ.) να καλύπτεται σε 6,5 ώρες.

Σιδηροδρομικές μεταφορές στο Ν. Καβάλας

Σιδηροδρομικό δίκτυο που να διέρχεται από το Νομό Καβάλας δεν υπάρχει. Οι κοντινότεροι στο νομό σιδηροδρομικοί σταθμοί βρίσκονται στη Δράμα, τη Σταυρούπολη και τους Τοξότες, εξυπηρετώντας ελάχιστα τόσο τις εμπορευματικές μεταφορές όσο και τις μετακινήσεις κατοίκων του νομού. Η σιδηροδρομική σύνδεση της Καβάλας είναι ένα θέμα που έχει συζητηθεί πολύ καθώς αποτελεί πάγιο αίτημα των φορέων του Ν. Καβάλας. Πάνω σε αυτό το θέμα έχουν αναπτυχθεί διάφορες σκέψεις και έχουν εξεταστεί σε προκαταρκτικό επίπεδο διάφορες λύσεις.

Ο φορέας υλοποίησης του έργου σύνδεσης της Καβάλας με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας είναι ο Ο.Σ.Ε. ο οποίος κινείται με πολύ αργούς ρυθμούς και παρουσιάζει δυσκαμψία στην λήψη και την υλοποίηση αποφάσεων. Οι εναλλακτικές δυνατότητες σιδηροδρομικής σύνδεσης της Καβάλας που έχουν παρουσιαστεί είναι η σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη μέσω Ασπροβάτας, η σύνδεση με την Δράμα και η σύνδεση με τους Τοξότες Ξάνθης.

Υπάρχει, ωστόσο, σχέδιο σύνδεσης του λιμανιού Νέας Καρβάλης με τον σταθμό των Τοξοτών σε πρώτη φάση, ενώ για το μέλλον σχεδιάζεται σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης - Ασπροβάτας - Καβάλας δια της Πιερίας Κοιλάδας σε συνδυασμό με την Εγνατία οδό (υπάρχει προκαταρκτική μελέτη). Τέλος, υπό εξέταση βρίσκεται και πρόταση σιδηροδρομικής σύνδεσης Δράμας - Καβάλας, με πιθανή σύνδεση και με την Βουλγαρία και σε συνδυασμό με τον κάθετο οδικό άξονα Γκότσε Ντέλτσεφ - Δράμας - Καβάλας. Αναλυτικά οι 3 προτεινόμενες συνδέσεις είναι οι εξής :

Σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης - Ασπροβάτας - Καβάλας

Το 1993 έγινε η ανάθεση της μελέτης σκοπιμότητας και της αναγνωριστικής μελέτης χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Αμφίπολης - Καβάλας - Τοξοτών με την εξέταση δύο σεναρίων ταχυτήτων 150 και 200 χλμ/ώρα. Η μελέτη προβλέπει χάραξη της γραμμής μέσω Λαγυνών, νότια των λιμνών Κορώνειας και Βόλβης, βόρεια της Ρεντίνας, δια της Αμφίπολης, διαμέσου της Πιερίας κοιλάδας, από την Καβάλα, την Νέα Καρβάλη και παράλληλα με την Εγνατία οδό έως τον σιδηροδρομικό σταθμό Τοξοτών. Το έργο δεν έχει ενταχθεί στις χρηματοδοτήσεις του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Β' Κ.Π.Σ.).

Σιδηροδρομική σύνδεση Τοξοτών Ξάνθης - Νέου Λιμανιού Καβάλας (Νέας Καβάλας)

Η αποτυχία ένταξης της σιδηροδρομικής σύνδεσης Καβάλας - Θεσσαλονίκης στα προς χρηματοδότηση έργα του Β' Κ.Π.Σ. οδήγησε την ένταξη της γραμμής Τοξότες - Νέο Λιμάνι στο πρόγραμμα έργων σιδηροδρόμου που είχε ήδη ενταχθεί στο Β' Κ.Π.Σ. Έτσι, η σύνδεση αυτή εξασφάλισε χρηματοδότηση 10 δις. δραχμών η οποία προοριζόταν για την περίοδο 1993 -1999. Παρά το γεγονός ότι εκπονήθηκαν όλες οι μελέτες για το έργο, η κατασκευή δεν έχει ξεκινήσει και σε κάθε περίπτωση δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί με την παραπάνω χρηματοδότηση.

Σιδηροδρομική σύνδεση Δράμας - Καβάλας

Η πρόταση για την σιδηροδρομική σύνδεση της Δράμας με την Καβάλα διατυπώθηκε για πρώτη φορά στα πλαίσια της πρότασης για τον κάθετο συγκοινωνιακό άξονα Γκάτσε Ντέλτσεφ Βουλγαρίας - Εξοχής - Δράμας - Καβάλας. Ο άξονας αυτός θα συνδύαζε μεταφορές οδικές, συγκοινωνιακές, αεροπορικές και θαλάσσιες και θα αποτελούσε την αναπτυξιακή «σπονδυλική στήλη» μιας γεωγραφικής ζώνης με όρια από το Γκότσε Ντέλτσεφ μέχρι το Αιγαίο. Η σιδηροδρομική σύνδεση Δράμας - Καβάλας αποτελούσε τμήμα της παραπάνω πρότασης.

8.5 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο σχεδιασμός και η κατασκευή των έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών για τα επόμενα χρόνια στο νομό Καβάλας, περιλαμβάνει μια σειρά από μεγάλα έργα που θα αλλάξουν σημαντικά την αναπτυξιακή εικόνα της περιοχής. Τα έργα αυτά αφορούν κυρίως τους τομείς των οδικών μεταφορών (με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων), των λιμενικών υποδομών (με την ολοκλήρωση και τον εξοπλισμό του νέου μείζονα λιμένα Καβάλας) και των σιδηροδρομικών υποδομών (με τη σύνδεση της Καβάλας και του νέου λιμανιού με το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο και αργότερα με την Θεσσαλονίκη και την Βουλγαρία).

Τα έργα αυτά εντάσσονται σε ένα ευρύτερο σχέδιο ανάπτυξης της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης για την περίοδο 2000 - 2006 και αποσκοπούν στην αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της περιφέρειας - και κατά συνέπεια και του νομού Καβάλας - ως συγκοινωνιακό κόμβο για σημαντικό τμήμα των ελληνικών και ευρωπαϊκών μεταφορών και πύλη της Ευρώπης προς την Ανατολική Θράκη, τον Εύξεινο Πόντο και την Ανατολική και Βόρεια Βαλκανική. Με την ολοκλήρωση των έργων αυτών επιχειρείται ένταξη των περιφερειακών μεταφορικών υποδομών στα διευρωπαϊκά δίκτυα και δημιουργία πόλων συνδυασμένων δραστηριοτήτων στις μεταφορές.