

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Έξι Τμήματα του ΤΕΕ προωθούν τη Σιδηροδρομική Εγνατία και το Δυτικό Άξονα

Στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος χάνει μερίδιο του μεταφορικού έργου, με κάτω του 2% εμπορευματικές μεταφορές (Ε.Ε. 8 %) και επιβατικές κάτω του 3% (Ε.Ε. 6 %). Η ολοκλήρωση της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, είναι έργο μείζονος αναπτυξιακής σημασίας, στο πνεύμα της Λευκής Βίβλου για την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, ένα έργο που πρέπει να χρηματοδοτηθεί από το Δ' Κ.Π.Σ.

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης και η Σιδηροδρομική Εγνατία (Σ.Ε.), είναι δύο από τα έργα 'νέας γενιάς' που χρειάζεται η Κεντρική Μακεδονία και τα οποία προωθεί το ΤΕΕ/ΤΚΜ, όπως τόνισε ο πρόεδρός του κ. **Σάκης Τζακόπουλος** κατά το σύντομο χαιρετισμό του στην ημερίδα για τη Σιδηροδρομική Εγνατία, που πραγματοποιήθηκε στην Αποθήκη Δ' του ΟΛΘ. Η σημασία του έργου της Σιδηροδρομικής Εγνατίας είναι τόσο μεγάλη, που τα έξι Περιφερειακά Τμήματα του ΤΕΕ στη Βόρειο Ελλάδα, συνεργάζονται μέσα από ειδική Διατμηματική Επιτροπή, για την προώθησή του.

Στην ημερίδα που διοργάνωσαν τα Τμήματα του ΤΕΕ Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας, Θράκης, Ηπείρου και Κ & Δ Θεσσαλίας, χαιρετισμούς εκφώνησαν ο Γ.Γ. του ΥΜΑ-Θ καθ. Λουκάς Ανανάκας, ο Νομάρχης Θεσσαλονίκης κ. Παναγιώτης Ψωμιάδης, ο Γεν. Δ/ντης της Περιφέρειας Κ. Μακεδονίας κ. Σταμάτης Τσακίρης, ο βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. Σταύρος Καλαφάτης.

Οι εργασίες της ημερίδας άρχισαν με την παρουσίαση των συμπερασμάτων της μελέτης της Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ, με θέμα «Σιδηροδρομική Εγνατία και Δυτικές Επεκτάσεις», την οποία και παρουσίασε το μέλος της Δ.Ε. του Τμήματος και μέλος της Ο.Ε., κ. **Σωτήρης Πρέντζας**. Στην Ομάδα επίσης μετείχαν οι: Ζαχαρίας Λάτσιος, διευ/ντής Ο.Σ.Ε. Μακεδονίας – Θράκης, Απόστολος Φώλλας, πολιτικός μηχανικός ΟΣΕ, Θεμιστοκλής Μπούτσικας, πολιτικός μηχανικός Ο.Σ.Ε., Θεόδωρος Νάτσινας, πολιτικός μηχανικός – συγκοινωνιολόγος.

Όπως τονίσθηκε, ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας, είναι ενταγμένος στους 30 άξονες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Ο Δ.Σ.Α. περιλαμβάνει τμήματα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας την οποία και ολοκληρώνει. Ο Άξονας, αναλύεται στα τμήματα: 1. Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα. 2. Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Αντίρριο / Ρίο – Καλαμάτα. 3. Καλαμπάκα – Κοζάνη.

Το κόστος των έργων του Δ.Σ.Α. έχει προϋπολογισθεί σε 2,5 δις. ευρώ και πλέον, που αφορούν απαλλοτριώσεις και έργα υποδομής – επιδομής, με έτος έναρξης της υλοποίησης το 2006 και εντατικοποίησης των εργασιών από το 2008 και μετά. Οι μελέτες, που αρχίζουν το 2005 και θα πρέπει να ολοκληρωθούν ως το 2008, είναι συνολικού ύψους 139, 1 εκ. ευρώ.

Η Ο.Ε. αλλά και τα Περιφερειακά Τμήματα Βόρειας Ελλάδας του ΤΕΕ, προτείνουν: Ολοκλήρωση μελετών δυτικού άξονα. Προγραμματισμό και ετοιμότητα για Δ' ΚΠΣ. Νέες ανατολικές χαράξεις. Βελτίωση υφιστάμενης γραμμής. Συμπλήρωση σηματο-ηλεκτροδότησης. Συνδέσεις με ΒΙΠΕ, βιομηχανίες, διαμετακομιστικές, λιμάνια. Επίσης, αποκέντρωση αρμοδιοτήτων στον όμιλο του ΟΣΕ, όπως και τη σύσταση Σιδηροδρομικής Εγνατίας Α.Ε., κατά το πρότυπο της Εγνατίας Οδού Α.Ε.

Ειδικότερα, η Ο.Ε. υποστηρίζει την αναβάθμιση του τμήματος Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης – ελληνοτουρκικά σύνορα, με την εκτέλεση βελτιωτικών έργων, την σύνδεση της Καβάλας με το σιδηροδρομικό δίκτυο και τη δημιουργία νέας χάραξης στο τμήμα Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Μυρίνη και Καρβάλη – Τοξότες.

Επίσης για λόγους υποστήριξης του δικτύου συνολικά, συμπεριέλαβε και έργα σε τμήματα που δεν περιλαμβάνονται στην πρόταση της Ε.Ε. για το Δυτικό Άξονα και

συγκεκριμένα τα τμήματα Κοζάνη- Βέροια και Σιάτιστα – Καστοριά- Κρυσταλλοπηγή. Η επέκταση ως τη Βέροια θα έχει ως αποτέλεσμα τη συντόμηση της απόστασης Κοζάνης – Αθήνας κατά 180 χλμ και της απόστασης προς Θεσσαλονίκη κατά 98 χλμ. και σε χρόνο κατά 1 ώρα.

Η ένταξη στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (απόφαση της Ε.Ε. από το 2004), του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα θα αλλάξει τελείως τα δεδομένα της περιοχής, υποστήριξε ο Δ/ντής Στρατηγικού Σχεδιασμού & Ανάπτυξης ΟΣΕ κ. **Κ. Τζανακάκης**, ο οποίος αναπτύσσοντας το «Σχέδιο Ανάπτυξης Σιδηροδρομικής Υποδομής στην Ελλάδα», ενημέρωσε ότι για το τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα και Καλαμπάκα – Κοζάνη έχουν ήδη εκπονηθεί τα αρχικά στάδια των μελετών, καθώς και η πρώτη φάση των περιβαλλοντικών μελετών. Ήδη δημοπρατήθηκε το πρώτο στάδιο των μελετών, με χρηματοδότηση από το επενδυτικό πρόγραμμα του Ο.Σ.Ε. Με την ολοκλήρωση των μελετών θα ξεκινήσει η δημοπράτηση και η υλοποίηση του έργου. Το έργο αναμένεται να χρηματοδοτηθεί από το Δ' Κ.Π.Σ.

Επίσης, η αναβάθμιση του άξονα Θεσσαλονίκης–Αλεξανδρούπολης- Ορμενίου, αποτελεί έργο προτεραιότητας για τον ΟΣΕ, αμέσως μετά το σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ. Ήδη ο χρόνος διαδρομής Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης έχει μειωθεί κατά 1 ώρα. Με την είσοδο της Βουλγαρίας στην Ένωση το 2007 και την αναμενόμενη είσοδο της Τουρκίας, ο ανωτέρω άξονας θα αποκτήσει πολύ μεγάλη διεθνή σημασία.

Με την εφαρμογή σχεδίου αναδιοργάνωσης του τομέα των μεταφορών, ο ΟΣΕ, το 2005, πέτυχε αύξηση του μεταφορικού έργου κατά 89.743 τόνους, δηλαδή κατά 3,02% σε σχέση με το 2004 και αύξηση των εσόδων κατά 7 εκ. ευρώ και πλέον, τα οποία και διαμορφώθηκαν σε περίπου 29 εκ. ευρώ. Το 2006, προέβλεψε ο κ. **Λεωνίδας Μόσχος** Γεν. Δ/ντης Μεταφορών ΟΣΕ, τα έσοδα από τις εμπορευματικές μεταφορές θα διαμορφωθούν κοντά στα 40 εκ. ευρώ, ήτοι περίπου διπλάσια από εκείνα του 2004, όταν ήταν μόλις 21,5 εκ. ευρώ. Ο ΟΣΕ επιχειρεί σημαντικές νέες συνεργασίες με ιδιωτικές εταιρείες, ενώ επίκειται η σύναψη δύο κοινοπραξιών της Γεν. Δ/σης Μεταφορών, για τη προώθηση του εμπορευματικού έργου.

Τα διεθνή δίκτυα μεταφορών

Η εξασφάλιση διαλειτουργικότητας στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αναγκαία συνθήκη για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας και την αναζωογόνηση του σιδηροδρόμου, υποστήριξαν ο καθ. του ΑΠΘ και Δ/ντης του ΙΜΕΤ κ. **Γ. Γιαννόπουλος** και ο αναπλ. καθηγητής του ΑΠΘ κ. **Χ. Πυργίδης**, αναπτύσσοντας το θέμα «Ένταξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και η ανάγκη εξασφάλισης διαλειτουργικότητας».

Από την Ελλάδα, στο διευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων έχουν ενταχθεί και έχουν χαρακτηριστεί ως «διαλειτουργικοί υψηλών ταχυτήτων»: Ο διάδρομος Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Ειδομένης (ΠΑΘΕ) και ο διάδρομος Θεσσαλονίκης – Στρυμόνα – Προμαχώνα. Οι εισηγητές πρότειναν να δημιουργηθεί, από τον ΟΣΕ, επιχειρησιακή μονάδα που, σε εφαρμογή των Οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16, θα διαχειρίζεται αποκλειστικά τα θέματα της διαλειτουργικότητας, όντας σε άμεση επαφή με τους υπόλοιπους εμπλεκόμενους φορείς σε Ελλάδα (ΥΜΕ, Κοινοποιημένος Οργανισμός) και Ευρώπη (ΕΡΑ). Προέχει επίσης η ενεργοποίηση του Κοινοποιημένου Οργανισμού που πρέπει να είναι σε θέση να χαρακτηρίσει «ως διαλειτουργικά» ή «μη διαλειτουργικά» τα τμήματα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Η χώρα, θα πρέπει να αξιοποιήσει τις περιφερειακές πρωτοβουλίες που αναπτύσσονται (Διευρωπαϊκοί, Ευρασιατικοί και Ευρωμεσογειακοί άξονες) για να αξιοποιήσει την κομβική θέση που έχει στις θαλάσσιες μεταφορές, έτσι ώστε να αναπτύξει και τα χερσαία της δίκτυα, υπογράμμισε ο κ. **Δ. Τσαμπούλας**, αναπλ. καθηγητής ΕΜΠ, στην ομιλία του με θέμα «Διευρωπαϊκοί και Ευρασιατικοί Άξονες». Η Ελλάδα, εξήγησε, εκμεταλλεζόμενη την Ευρωπαϊκή πολιτική για τις Μεταφορές, θα πρέπει να αναπτύξει το σιδηροδρομικό της τομέα, εμπορικά προσανατολισμένο στη μεταφορική αγορά. Γι' αυτό είναι κρίσιμη η σύνδεση του σιδηροδρόμου με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας και της Ηγουμενίτσας, εφ' όσον δημιουργηθεί εκεί εμπορευματικό κέντρο.

Ο άξονας της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, ο οποίος θα συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με την Αδριατική, αφορά μία περιοχή που συνδεόμενη με τη Ν.Α. Ευρώπη, έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης. Μιλώντας για τις «Σιδηροδρομικές Υποδομές το

2020 και τις ανάγκες στη βόρεια Ελλάδα» και ειδικότερα αναφερόμενος στον ανατολικό άξονα της Σ.Ε., ο αναπλ. καθηγητής του Δ.Π.Θ. κ. **Β. Προφυλλίδης** υποστήριξε, πως εάν δεν γίνει η απευθείας σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη – στο πρόγραμμα έργων για μέχρι το 2015 – ο σιδηρόδρομος ανατολικά της Θεσσαλονίκης θα απαξιωθεί τελείως, αφού η απόσταση Θεσσαλονίκης – Ξάνθης είναι οδικώς 215 χιλ. και 327 χιλ. σιδηροδρομικώς.

Ο κ. **Κ. Μουρουδέλης**, αρχιμηχανικός Δ/σης Μελετών ΟΣΕ αναφέρθηκε στις «Μελέτες Δυτικών επεκτάσεων» και είπε ότι το έργο έχει διαιρεθεί σε τμήματα και φάσεις (α! και β!) και έχουν ανατεθεί οι μελέτες.

Οι μελέτες της α! φάσης περιέχουν τα αντικείμενα μελετών χάραξης σιδηροδρομικής γραμμής και αποκατάστασης του τοπικού οδικού δικτύου. Ο χρόνος εκπόνησης των μελετών, χωρίς τις ενδιάμεσες εγκρίσεις, είναι 12 μήνες έκαστη.

Η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής μελετάται: α) Για μονή γραμμή εύρους 1,435 μ. β) Για μέγιστη ταχύτητα $V = 160$ χλμ/ώρα. Η νέα σιδηροδρομική γραμμή θα είναι πλήρως ηλεκτροκινούμενη, τηλεδιοικούμενη και αμφίδρομα σηματοδοτούμενη. Για το τμήμα Ιωάννινα – Αντίρριο, έχει εκπονηθεί μελέτη σκοπιμότητας, και στο εγγύς μέλλον θα δημοπρατηθούν και οι αντίστοιχες μελέτες.

Ο κ. **Αριστείδης Καρλαύτης** εκπρόσωπος της ΑΔΚ Α.Ε. μίλησε για τα «Τεχνικά προβλήματα και επιλογές στον άξονα Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα». Πρόκειται για περιοχή ημιορεινή και ορεινή, με δύσκολη γεωμορφολογία, που έχει σαν αποτέλεσμα μεγάλα τμήματα των χαράξεων να διέρχονται υπόγεια σε σήραγγες και C&C, ενώ παράλληλα είναι αναγκαία αλληπάλληλα ορύγματα και συχνές γεφυρώσεις. Από τη μελέτη χωροθέτησης προκύπτει ότι το έργο δε θα προξενήσει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, ενώ η περιοχή από την οποία θα διέλθει η γραμμή θα εξυπηρετείται από τέσσερις επιβατικούς σταθμούς, σε Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα, Κρυσταλλοπηγή και Άγιο Νικόλαο και έναν εμπορικό, στα Ιωάννινα.

Η εντεταλμένη ερευνήτρια του Ινστιτούτου Μεταφορών του ΕΚΕΤΑ κα. **Γ. Αϊφαντοπούλου**, στην ομιλία της με θέμα «Τεχνικο-οικονομική θεώρηση-σκοπιμότητα για την κατασκευή και λειτουργία της σιδηροδρομικής σύνδεσης Ηγουμενίτσα- Καλαμπάκα – Κοζάνη», τόνισε ότι το έργο αποτελεί δικαιολογημένη επέκταση του διαδρόμου Αδριατικής – Ιονίου.

Η σύνδεση Ηγουμενίτσα – Καλαμπάκα - Κοζάνη, με περίοδο κατασκευής από το 2006 έως το 2012, έχει προϋπολογισθεί σε 1410 ΜΕυρο, ενώ η ανάλυση κόστους – οφέλους δείχνει καλή βιωσιμότητα του έργου. Σχετικά με το τμήμα αυτό έχει υπολογισθεί ότι:

- Το 50% των εμπορευματικών μεταφορών που εξυπηρετείται σήμερα από υπηρεσίες Ro-RO κατά μήκος του διαδρόμου Αδριατικής – Ιονίου θα μεταπηδήσει στη σιδηροδρομική – θαλάσσια λειτουργία του Διαδρόμου.

- Ένα σύνολο 284 εκ. ton-kms εκτιμάται για το έτος 2015 (τρία τμήματα).

- Η επιβατική κίνηση εκτιμάται σε 595 εκ. επιβατοχιλιόμετρων.

- Το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο θα μπορεί να προσελκύσει εμπορευματικές ροές της τάξης των 2 εκ. τόνων, λόγω της σιδηροδρομικής «γέφυρας» μεταφορών σε ολόκληρη τη χώρα.

Την κατασκευή του Δ.Σ.Α υποστήριξαν και οι **Σ. Μπάσμπας και Γ. Ζουλούμης**, επικ. καθηγητής του ΑΠΘ και βοηθός επιβλ. Μηχ/κος της Δ/σης Κατασκευών ΕΡΓΟΣΕ, αντίστοιχα. Οι μελετητές στην ομιλία τους με θέμα «Αξιολόγηση Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα- Ωφέλειες από την εφαρμογή της μεθόδου της σταθερής επιδομής» ασχολήθηκαν ειδικά με το τμήμα Ηγουμενίτσα-Καλαμπάκα- Κοζάνη και υποστήριξαν ότι με τον συνυπολογισμό των πλέον πρόσφατων εξωτερικών μεταφορικών δεδομένων αλλά και σημαντικών κοινωνικών παραμέτρων, θα είναι επενδυτικά αποδοτικό. Μάλιστα πρότειναν και την επιλογή της Σταθερής Επιδομής, αντί της Σκυρογραμμής, σε τμήματα του έργου, ως ποιοτικότερης και ανθετικότερης, με όχι σημαντικά μεγαλύτερο κατασκευαστικό κόστος.

Δέκα πόλεις και μικρότεροι οικισμοί θα μπορούσαν να συνδεθούν με τη Θεσσαλονίκη σε χρόνους μικρότερους της 1 ώρας, με έναν προαστιακό σιδηρόδρομο περιφερειακού τύπου, που θα αξιοποιούσε το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ο προαστιακός, με συνδέσεις και αστικού τύπου, θα εξυπηρετούσε τους Δήμους του Π.Σ.Θ. που διαθέτουν γραμμές κι' οποίες περνάνε κοντά από χώρους σημαντικών χρήσεων (ΒΙΠΕΘ, ΑΤΕΙΘ, Βιομηχανίες Διαβατών), όπως τόνισε ο συγκοινωνιολόγος

κ. **Θ. Νάτσινας**, στην εισήγησή του με θέμα «Προαστιακός Περιφερειακός σιδηρόδρομος στην Ε.Π.Θεσσαλονίκης» .

Ο ομιλητής υποστήριξε ότι θα πρέπει :

Α) Να υλοποιηθούν οι εξαγγελίες για τις προτάσεις άμεσης εφαρμογής του ΣΑΣΘ: Σύνδεση 1^η Θεσσαλονίκη – Έδεσσα, σύνδεση 2^η Θεσσαλονίκη- Σίνδος, σύνδεση 3^η Θεσσαλονίκη – Σέρρες και σύνδεση 4^η Θεσσαλονίκη- Λάρισα.

Β) Να εκπονηθούν μελέτες σκοπιμότητας και εφικτότητας για τις συνδέσεις 5 (Θεσσαλονίκη – Πλαταμώνας), 6 (Θεσσαλονίκη – Ειδομένη), 7 (Θεσσαλονίκη – Αεροδρόμιο – Ν. προάστια - Χαλκιδική) και 8 (Θεσσαλονίκη – επ. Λαγκαδά – Αμφίπολη) και πιθανή σύνδεση με αεροδρόμιο.

Γ) Να εξετασθεί η εξυπηρέτηση των νοτίων προαστίων με επέκταση του μέσου σε σταθερή τροχιά («τραμ ή μετρό») που προτείνεται, από την Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη, να εξυπηρετήσει το αεροδρόμιο.

Οι θέσεις των Περιφερειακών

Ακολούθως, οι εκπρόσωποι των Περιφερειακών Τμημάτων των ΤΕΕ Βόρειας Ελλάδας, υποστήριξαν:

Για την Ήπειρο, το πλέον σημαντικό έργο του Δ.Σ.Α. και της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, είναι η κατασκευή του τμήματος Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα, καθώς έτσι η Περιφέρεια, που είναι σιδηροδρομικά αποκομμένη, θα αποκτήσει σύνδεση με το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ, όπως υποστήριξε αντιπρόεδρος της Δ.Ε. του ΤΕΕ/Τ.Ηπείρου κ. **Γιώργος Σταμουλάκης**. Ιδιαίτερα υποστηρίζεται και ο κάθετος άξονας από Ιωάννινα προς Αντίρριο.

Το Τμήμα Κ & Δ Θεσσαλίας υποστηρίζει πως συνολικά προέχει η κατασκευή των τμημάτων Ιωάννινα- Καλαμπάκα, Καλαμπάκα – Κοζάνη, τα οποία είναι και πιο ώριμα μελετητικά, ενώ υποστηρίζεται η επέκταση του δικτύου προς Καστοριά. Όπως είπε ο πρόεδρος της Δ.Ε. του Τμήματος κ. **Κων/νος Διαμάντος**, για την Περιφέρεια, ιδιαίτερη σημασία έχει η σύνδεση του Θεσσαλικού Σιδηρόδρομου με τους κάθετους άξονες, ενώ το Τμήμα υποστηρίζει τη δημιουργία προαστιακού περιφερειακού τύπου για τα αστικά κέντρα της Θεσσαλίας.

Το ΤΕΕ/Τμήμα Δ. Μακεδονίας, όπως είπε ο εκπρόσωπός του κ. **Δημήτρης Σιδηρόπουλος**, υποστηρίζει με έμφαση την κατασκευή του τμήματος Καλαμπάκα – Κοζάνη, καθώς έτσι μόνο η χώρα θα αποκτήσει στη πραγματικότητα σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως επίσης και την επέκταση προς Ιωάννινα και Ηγουμενίτσα, για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου με την υπόλοιπη χώρα.

Για το Τμήμα Αν. Μακεδονίας, υπογράμμισε ο πρόεδρος της Δ.Ε. κ. **Κων/νος Αντωνιάδης**, το πλέον σημαντικό έργο της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, είναι σε πρώτη φάση η κατασκευή της γραμμής Τοξότες – Καβάλα και η σύνδεση με το νέο λιμένα και, συνολικότερα, η νέα χάραξη και για τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Αμφίπολη.

Μέλλον θα έχει ο σιδηρόδρομος στη Θράκη, μόνο εάν γίνει, με τεταμένη χάραξη, η γραμμή Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Καβάλα, υποστήριξε ο κ. **Αργύρης Πλέσιος**, Γ.Γ. της Δ.Ε. του ΤΕΕ Θράκης, ο οποίος έθεσε και θέμα πολιτικής βούλησης για την εκτέλεση των μεγάλων έργων που απαιτούνται, αλλά των δυνατοτήτων των μηχανισμών που διαθέτει ο ΟΣΕ, για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του έργου της Σιδηροδρομικής Εγνατίας.

Τις εργασίες της ημερίδας παρακολούθησαν ο πρόεδρος της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. κ. Λάζαρος Καναβούρας, ο πρόεδρος του ΣΑΣΘ κ. Γιάννης Τόσκας, η δ/ντρια ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Βορ. Ελλάδας κα. Κορίνα Σοϊλεμετζίδου, ενώ χαιρετισμούς απέστειλαν οι Γ.Γ. των Περιφερειών Ηπείρου και Αν. Μακεδονίας – Θράκης κ.κ. Δ. Πανοζάχος και Μ. Αγγελόπουλος. Από πλευράς ΤΕΕ/TKM παρόντες ήσαν ο αντιπρόεδρος της Δ.Ε. κ. Βενέτης Μπούρας και τα μέλη κ. Γιάννης Δαρδαμάνης και Πίτσα Ράλλη.