



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. 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 ΑΔΚΑ.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. 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. Αύφαντοπούλου**, 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.

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- Οφέλεις 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 ανθεκτικότερης, 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 να υλοποιηθούν οι εξαγγελίες για τις προτάσεις άμεσης εφαρμογής του ΣΑΣΘ: Σύνδεση 1η Θεσσαλονίκη

– Έδεσσα, σύνδεση 2η Θεσσαλονίκη- Σίνδος, σύνδεση 3η Θεσσαλονίκη – Σέρρες και σύνδεση 4η Θεσσαλονίκη- Λάρισα.

■ Οι θέσεις των Περιφερειακών

Ακολουθώντας, 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**, Γραμματέας 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.