

**Η ΝΕΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΧΑΡΑΞΗ ΣΤΗΝ
ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ (ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ
ΧΑΡΑΞΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ) ΚΑΙ Η
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΝΑ ΜΕΙΝΕΙ Η ΚΑΒΑΛΑ ΕΞΩ ΑΠΟ
ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΜΕ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ
ΘΥΜΑΤΑ ΤΗ ΔΡΑΜΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ**

**Άρθρο του Κώστα Κατσιμίγα*, Αρχιτέκτονα
Χωροτάκτη, Περιφερειακού Συμβούλου ΑΜΘ**

**ΠΟΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΛΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΤΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ
ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΑΡΕΥΞΕΙΝΙΟ ΧΩΡΟ;**

**ΓΙΑΤΙ ΓΙΑ ΕΙΚΟΣΙ ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΡΑ Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ
ΑΠΟΤΕΛΕΙ “ΟΝΕΙΡΟ ΑΠΑΤΗΛΟ” ΚΑΙ ΕΥΣΕΒΗ ΠΟΘΟ;**

**ΠΟΥ ΑΡΧΙΖΕΙ ΚΑΙ ΠΟΥ ΤΕΛΕΙΩΝΕΙ Η ΕΛΛΗΝΟΒΟΥΛΓΑΡΙΚΗ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ;**

**ΓΙΑΤΙ ΤΕΧΝΗΝΤΩΣ ΑΠΟΚΟΠΤΕΤΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ
ΚΑΒΑΛΑΣ - ΤΟ ΒΑΘΥΤΕΡΟ ΣΤΗΝ ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ - ΑΠΟ ΤΙΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΕΝΔΟΧΩΡΑ;**

**ΓΙΑΤΙ ΔΙΑΙΩΝΙΖΕΤΑΙ Ο ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΜΑΣ ΑΠΟ ΤΑ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ;**

**ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΒΙΛΕΓΚΡΑΝΤ;**

Μία απλή μελέτη των δεκατριών περιφερειών της χώρας μας αποδεικνύει άμεσα ότι καμία δεν στηρίζει την οικονομία της αποκλειστικά στον πρωτογενή τομέα με εξαίρεση τη δική μας Περιφέρεια την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης.

Η Αττική και η Κεντρική Μακεδονία έχουν συγκεντρώσει το 80% του εθνικού πλούτου με ποικίλλες δραστηριότητες. Τα νησιά και η Πελοπόννησος χρησιμοποιούν τον τουρισμό ως βασικό μοχλό ανάπτυξης.

Ακόμη και οι “φτωχές περιφέρειες” όπως της Δυτικής Μακεδονίας έχουν να επιδείξουν και άλλες μορφές οικονομίας (παραγωγή ενέργειας, τουρισμός με αξιόλογους προορισμούς όπως η Καστοριά και τα χιονοδρομικά Βασιλίτσας και Βιτσιίου κλπ)

Μόνη πτωχή συγγενής η Περιφέρεια Α.Μ.Θ. Απομονωμένη, απομακρυσμένη και διαχρονικά υποβαθμισμένη. Πρωτογενής παραγωγή, αγροτική οικονομία, κτηνοτροφία, εξόρυξη μαρμάρων, λίγη βιομηχανία σύγχρονης τεχνολογίας, λίγη μεταποίηση αγροτικών προϊόντων και κάποιες λίγες υπηρεσίες τουρισμού περιορισμένες σε κάποιες περιοχές (Θάσος, Αλεξανδρούπολη). Τα Πανεπιστήμια μας, αν και πολύ καλά, δεν είναι και δεν πρέπει να τα θεωρούμε δομές ανάπτυξης, αν και αυτά συμβάλουν με την παρουσία τους στην τόνωση της οικονομίας. Άλλωστε Πανεπιστήμια υπάρχουν πλέον σε κάθε ελληνική πόλη και κωμόπολη.

Το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της Α.Μ.Θ., που είναι η διασυννοριακότητα, παραμένει σε ύπνωση, η δε κεντρική εξουσία πιθανόν να μην έχει αντιληφθεί ή δεν θέλει να αντιληφθεί τα οφέλη που θα υπάρξουν για την εθνική οικονομία.

Και τι ακριβώς σημαίνει εκμετάλλευση της διασυννοριακότητας ;

Πολύ απλά ανάπτυξη δραστηριοτήτων διεθνών μεταφορών, αύξηση των μετακινήσεων ανθρώπων, διακρατικές συνεργασίες στο εμπόριο, την βιομηχανία, τον πολιτισμό, τις τέχνες, τον αθλητισμό, τις επιστήμες, βελτίωση των υποδομών φιλοξενίας, αναβάθμιση των τουριστικών προορισμών και αύξηση των αφίξεων.

Δεν υποτιμάμε τον γεωπολιτικό ρόλο της Α.Μ.Θ. στον τομέα της μεταφοράς ενέργειας, αλλά δεν βλέπουμε αυτό να έχει άμεσα οφέλη στους πολίτες της περιοχής. Δηλαδή, η διέλευση των αγωγών δημιούργησαν ευκαιριακά κάποιες θέσεις εργασίας οι οποίες μετά την περαίωση των έργων καταργήθηκαν.

Η χρήση του φυσικού αερίου για οικιακή και επαγγελματική κατανάλωση φαίνεται ότι θα πάει μακριά, καθ' όσον οι 500 ή 1000 συνδέσεις ανά πόλη δεν αποτελούν βιώσιμη προϋπόθεση για λειτουργία Εταιρείας Παροχής Αερίου. Οι συνδέσεις ανά πόλη θα έπρεπε να είναι της τάξεως των 25.000 έως 30.000, πράγμα που θα σήμαινε την κατασκευή πλήρους αστικού δικτύου διανομής με τεράστιο κόστος το οποίο δεν είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθεί από το κράτος. Αν βρεθεί ιδιώτης να το κάνει θα πρέπει να το αποσβέσει από την τιμή διάθεσης του αερίου, το οποίο και θα καταστεί πολύ υψηλό, άρα απαγορευτικό. Επομένως η προοπτική για άμεση χρήση φτηνής ενέργειας αποτελεί, επί του παρόντος τουλάχιστον, φρούδα ελπίδα.

Η ανατολική σιδηροδρομική Εγνατία και οι Συναντήσεις των Πρωθυπουργών Ελλάδας και Βουλγαρίας.

Το έτος 2000 εγκαινιάστηκε το πρώτο τμήμα της οδικής Εγνατίας. Ήταν το κομμάτι Κομοτηνή - Μέστη. Το έργο ολοκληρώθηκε περίπου το 2010 και ένωσε τα Ελληνοτουρκικά Σύνορα με την Ηγουμενίτσα.

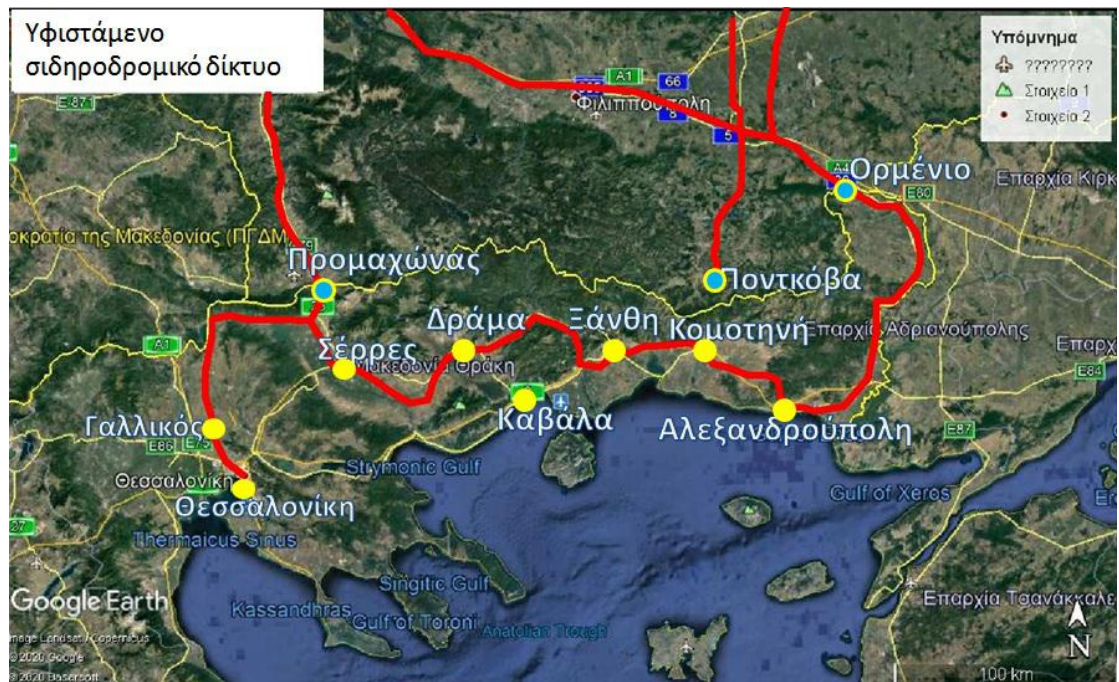
Σχεδόν ταυτόχρονα άρχισε να γίνεται λόγος για την σιδηροδρομική Εγνατία. Μια νέα χάραξη του σιδηρόδρομου από την Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη με νέα ηλεκτροκίνητη γραμμή υψηλών ταχυτήτων. Το έργο μάλιστα εντάχθηκε και στο Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών το 2013.

Η υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή κατασκευάστηκε από την γαλλοβελγική εταιρεία *Jonction Salonique-Constantinople (J.S.C.)*, μετά από ανάθεση από την τότε Οθωμανική διοίκηση και

τον σουλτάνο Αμπντούλ Χαμήτ Β', μεταξύ των ετών 1890 και 1897. Δηλαδή μέσα σε 7 χρόνια. Η μελέτη είχε ολοκληρωθεί δύο χρόνια πριν. Το έργο σχεδιάστηκε με τα δεδομένα εκείνης της εποχής, σύμφωνα με τους σχεδιασμούς της τότε κρατικής εξουσίας και των τότε οικονομικών συμφερόντων και προέβλεπε την κυκλοφορία συρμών με τις ατμομηχανές εκείνης της εποχής. Το συνολικό μήκος τελικά ανήλθε στα 406 χιλιόμετρα όπως διαμορφώθηκε λίγο μετά στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.

Είναι ξεκάθαρο ότι η γραμμή αυτή σήμερα, η οποία φτάνει μέχρι και τα σύνορα με την Βόρεια Μακεδονία πριν κινηθεί ανατολικά προς την Θράκη, δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τις σημερινές ανάγκες, γι' αυτό και σταδιακά απαξιώθηκε. Τους τελευταίους έξι μήνες καταργήθηκαν και τα δρομολόγια μεταξύ Δράμας - Αλεξανδρούπολης, χωρίς στο μεταξύ να γίνονται έργα συντήρησης, όπως αρχικά είχε ανακοινωθεί από τον Ο.Σ.Ε.

Την πρώτη λοιπόν εικοσαετία του 21^{ου} αιώνα, όπως είναι ευρέως γνωστό, δεν έχει εκπονηθεί ούτε ανατεθεί, καμία τεχνική μελέτη για τη νέα σιδηροδρομική χάραξη Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης. Το μόνο που υπάρχει είναι μια οικονομοτεχνική μελέτη ή μελέτη σκοπιμότητας, η οποία μπορεί να οδηγεί σε πολιτικές αποφάσεις, όχι όμως σε έργο.



Την ίδια περίοδο, δηλαδή μετά το 2000, διακηρύχθηκε κατ' επανάληψη η σιδηροδρομική σύνδεση του εμπορικού Λιμένα Καβάλας "Φίλιππος ο Β'", στην Νέα Καρβάλη Καβάλας με τους Τοξότες της Ξάνθης, μια πεδινή διαδρομή 30 περίπου χιλιομέτρων. Για τον σκοπό αυτό έγιναν κάποια σχέδια, κάποιες μακέτες και ένα βιντεάκι με virtual απεικόνιση και όποτε η κοινή γνώμη γκρίνιαζε για την καθυστέρηση γινόταν μια παρουσίαση και ξαναδίνονταν η υπόσχεση ότι σύντομα το έργο θα δημοπρατηθεί. Σε έξι χρόνια, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, έγινε μια σιδηροδρομική γραμμή από την Θεσσαλονίκη μέχρι Αλεξανδρούπολη και Φέρες και τον 21^ο δεν κατάφερε σε είκοσι χρόνια να τελειώσει μία μελέτη 30 χιλ. πεδινής διαδρομής!!!! Το 2014 η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ έψαχνε να βρει χρήματα από τις «ουρές» του προηγούμενου ΕΣΠΑ για να πληρώσει την οριστική μελέτη του μισού τμήματος (τα 15 χιλιόμετρα), ενώ μέχρι σήμερα (2020) τηρείται σιγή ιχθύος. Το τμήμα αυτό του σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης είναι σαφώς καλοδεχούμενο αλλά και τελείως άχρηστο επί του παρόντος, για τους λόγους που θα δούμε παρακάτω.

Πάντα υποστήριζα την κάθε είδους συνεργασία με τις γειτονικές χώρες, ωστόσο όσο κι αν προσπάθησα δεν κατάφερα να κατανοήσω το περιεχόμενο του μνημονίου που υπέγραψαν οι

Υπουργοί Μεταφορών των δύο χωρών, στην Καβάλα, παρουσία των δύο Πρωθυπουργών Τσίπρα και Μπορίσοφ, στις 6 Σεπτεμβρίου του 2017, ημέρα εθνικής γιορτής της Βουλγαρίας.

Το μνημόνιο προέβλεπε την σιδηροδρομική διασύνδεση των τριών λιμένων της Βόρειας Ελλάδας, Θεσσαλονίκη, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη με τα βουλγάρικα Μπουργκάς και Βάρνας στον Εύξεινο Πόντο, καθώς και το Παραδουνάβιο Ρούσε, όπου και η γέφυρα - σιδηροδρομική και οδική - προς Ρουμανία. Επιπρόσθετα, έγινε λόγος και για “κοινό φορέα υλοποίησης”. Ωστόσο δεν μπόρεσα να καταλάβω ποιες μπορεί να είναι οι κοινές δράσεις. Η Ελλάδα θα πραγματοποιήσει ένα έργο στην ελληνική επικράτεια. Ενώ η Βουλγαρία στη δική της κανένα. Έστω θα βελτιώσει το υφιστάμενο δίκτυο της. Πουθενά δεν αναφέρεται η κατασκευή κάποιας νέας γραμμής, όπως για παράδειγμα, η κατασκευή στο τμήμα Σβίλεγκραντ - Μπουργκάζ και καμιά νέα χάραξη δεν περιλαμβάνεται στα επιλέξιμα ευρωπαϊκά δίκτυα του σχεδίου Ten - T.



Όπως είναι γνωστό, το βουλγαρικό σιδηροδρομικό δίκτυο φτάνει μέχρι τα λιμάνια του Μπουργκάς, της Βάρνας και του Ρούσε και μάλιστα με ηλεκτροκίνηση. Άρα, ποιος θα είναι ο ρόλος της χώρας μας στα έργα στη Βουλγαρία και ποια είναι αυτά;

Είναι γνωστό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην από 8/11/2012 απόφασή της, προβλέπει το Πρόγραμμα «Sea2Sea: ανάπτυξη διαδρόμου πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών για τη σύνδεση του Αιγαίου Πελάγους με τη Μαύρη Θάλασσα» - 2011 EU - 95011-5 - στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και αφορά: « [...] στην ανάπτυξη ενός διαδρόμου πολυτροπικών μεταφορών για τη σύνδεση των λιμένων του βορειοανατολικού Αιγαίου με τους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας και τον Δούναβη, προσφέροντας έτσι μια εναλλακτική διαδρομή προς τα στενά του Βοσπόρου, όπου παρατηρείται κυκλοφοριακή συμφόρηση. Το συνολικό έργο προβλέπει προσέγγιση διαδρόμου στις επενδύσεις σε υποδομές, ώστε να ξεπεραστούν οι διασυνοριακές δυσκολίες».

Πολύ καλά μας τα λέει η Κομισιόν, αλλά ποιες είναι οι αναγκαίες υποδομές ώστε να ξεπεραστούν οι διασυνοριακές δυσκολίες;



Οι υφιστάμενες σήμερα σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας γίνονται από τους μεθωριακούς σταθμούς Προμαχώνα / Kulata και Ορμενίου / Svilegrad. Και στις δύο περιπτώσεις με ήδη υφιστάμενες γραμμές που είναι μη ηλεκτροκίνητες αλλά σχετικά ανακαινισμένες. Ωστόσο και στις δύο περιπτώσεις δεν πραγματοποιούνται τακτικές μεταφορές για λόγους άσχετους με την κατάσταση της γραμμής. Στην πρώτη περίπτωση, του Προμαχώνα, η γραμμή προερχόμενη από Σόφια, οδεύει προς Θεσσαλονίκη ενώ στην δεύτερη, του Ορμενίου, η γραμμή οδεύει προς Αλεξανδρούπολη προερχόμενη από Ντιμίτροβγκραντ / Φιλιπούπολη / Σόφια ή Στάρα Ζαγόρα / Ρουσε / Βάρνα. Και στα δύο ελληνικά λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση, ωστόσο οι μεταφορές με τρένα είναι σχεδόν ανύπαρκτες.



Και κάπου εδώ μπαίνει και ο ρόλος του λιμανιού της Καβάλας και κυρίως του εμπορικού λιμανιού "Φίλιππος ο Β'".

Ο επιβατικός λιμένας που βρίσκεται στο κέντρο της πόλης εξυπηρετεί με επάρκεια την ακτοπλοΐα του βορείου Αιγαίο ενώ αναμφίβολα υπάρχουν περιθώρια βελτιώσεων με τη δημιουργία μαρίνας, αλλά και με την αξιοποίηση του πολύ καλού λιμένα Ελευθερών.

Αλλά ας επανέλθουμε στο εμπορικό λιμάνι "Φίλιππος ο Β'" στη Νέα Καρβάλη. Σύμφωνα με τις εξαγγελίες, εδώ και 20 τουλάχιστον χρόνια, προκύπτει ότι η σύνδεση του λιμένα της Καβάλας με την Βαλκανική Ενδοχώρα θα γίνεται μέσω Θεσσαλονίκης / Προμαχώνα και μέσω Αλεξανδρούπολης / Ορμενίου. Και ο καθένας θα μπορούσε να σκεφτεί: γιατί ένα φορτίο να προτιμήσει το λιμάνι της Καβάλας και όχι τα δύο άλλα ελληνικά λιμάνια, ήδη συνδεδεμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο;

Πρόσφατα, σε επερώτηση βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κων/νο Καραμανλή, σχετικά με την σιδηροδρομική Εγνατία, δόθηκαν ενδιαφέρουσες απαντήσεις τις οποίες και μπορούμε να αναλύσουμε:

Στην απάντηση του ο Υπουργός, αφού επαναλαμβάνει τις γνωστές θεωρητικές χιλιοειπωμένες απόψεις περί διασύνδεσης των λιμένων του Βορείου Αιγαίου με αυτά της Μαύρης Θάλασσας και του Δούναβη, προχωρά και σε ορισμένες λεπτομέρειες οι οποίες σκαλώνουν στο μάτι των ανθρώπων που έχουν ασχοληθεί με το θέμα. Γράφει λοιπόν ο Υπουργός:

1. Στον σχεδιασμό περιλαμβάνεται η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής από την Καβάλα έως τη Βάρνα, σε διπλή με ηλεκτροκίνηση. Εδώ βέβαια, δεν διευκρινίζει εάν η γραμμή αυτή είναι, μέσω Θεσσαλονίκης ή μέσω Αλεξανδρούπολης διότι οι αποστάσεις είναι περίπου ίδιες 900 ή 850 χιλ. ενώ βέβαια η Καβάλα δεν διαθέτει σιδηροδρομικό δίκτυο προκειμένου να αναβαθμιστεί!!!
2. Μας λέει ότι με την διπλή ηλεκτροκίνητη γραμμή θα μπορούν οι αμαξοστοιχίες να αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες έως και 160 χιλ./ώρα. Εδώ δεν μας τα λέει καλά ο υπουργός, διότι με ταχύτητες μέχρι και 160 χιλιόμετρα την ώρα πηγαίνουν και σήμερα οι παλιές ντιζελοκίνητες αμαξοστοιχίες που διαθέτει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την δεκαετία του 1970, σε ορισμένα σημεία του παλαιού δικτύου. Στην Ευρώπη στις αργές ηλεκτροκίνητες γραμμές, σήμερα αναπτύσσονται ταχύτητες μέχρι 200 χιλ./ώρα (π.χ, Βαρκελώνη - Βαλένθια) ενώ σε άλλες ακόμη και 300 χιλ. την ώρα (π.χ. Μαδρίτη - Βαρκελώνη). Και μιλάμε για την Ισπανία, όχι την Ιαπωνία! Μια Ισπανία που την δεκαετία του 1970 είχε σιδηροδρομικό δίκτυο όμοιο με το Ελληνικό!
3. Μας λέει ο υπουργός ότι σύμφωνα με προεκτιμώμενο κόστος και σύμφωνα με τις οικονομοτεχνικές μελέτες - και όχι τεχνικές μελέτες - που ακόμη δεν έχουν ανατεθεί τα προβλεπόμενα έργα, έχουν ως εξής:

Έργο

**Εκτιμώμενο
Κόστος**

**Έτος
ολοκλήρωσης**

	(εκ ευρώ)	
Αναβάθμιση στο τμήμα Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο (σύνορα Ελλάδας/Βουλγαρίας)	160	2023
Κατασκευή γραμμής Καβάλα – Τοξότες	250	2023
Ηλεκτροδότηση και σηματοδότηση στο διασυνοριακό τμήμα Ορμένιο (Ελλάδα) – Σβίλεγκραντ (Βουλγαρία)	6	2023
Έργα ανάπτυξης στους λιμένες της Ελλάδας	100	2025
Κατασκευή νέας γραμμής υψηλών ταχυτήτων Θεσσαλονίκη - Καβάλα	1.000	2030

Μας λέει λοιπόν ο υπουργός ότι τα 30 χιλιόμετρα πεδινής διαδρομής μεταξύ Καβάλας (εννοεί Νέας Καρβάλης – Τοξοτών θα κοστίσουν 250 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 8 εκατομμύρια ανά χιλιόμετρο, ενώ τα 170 χιλιόμετρα μεταξύ Θεσσαλονίκης (Νέα Φιλαδέλφεια/Γαλλικός) – Ασπροβάλτα - Αμφίπολη - Καβάλα (Φίλιππος Β'), εκ των οποίων τα 55 ορεινή διαδρομή, θα στοιχήσουν 1.000 εκατομμύρια, δηλαδή 5.9 εκατομμύρια ανά χιλιόμετρο. Μαγικό!!! Επίσης μας λέει ότι το έργο Καβάλα Τοξότες θα τελειώσει μέχρι το 2023 και το Θεσσαλονίκη – Καβάλα το 2030!!!

Το μόνο πράγμα που επιθυμώ να σχολιάσω είναι ότι ακόμα δεν έχουν ανατεθεί οι μελέτες στο Θεσσαλονίκη – Καβάλα, ενώ στο Καβάλα – Τοξότες εκπονούνται εδώ και είκοσι χρόνια και κάπου βρίσκονται ημιτελείς, αραχνιασμένες, ενώ δεν ξεκίνησαν ούτε απαλλοτριώσεις ούτε φυσικά έργο.

4. Στην συνέχεια ο υπουργός μας λέει ότι η Ο.Σ.Ε. Α.Ε. εκπονεί μελέτες για τη νέα σιδηροδρομική χάραξη του τμήματος Θεσσαλονίκη - Αμφίπολη - Καβάλα. Είναι γνωστό σε όλους ότι η Ο.Σ.Ε. Α.Ε. δεν έχει καμία δυνατότητα εκπόνησης καμίας μελέτης, πέραν κάποιων οικονομοτεχνικών μελετών, μελετών συντήρησης, μικροπαραλλαγών όδευσης κλπ , καθώς και μελετών σκοπιμότητας. Τις τεχνικές μελέτες και τα έργα τα αναλαμβάνει η θυγατρική της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία και στη συνέχεια τις αναθέτει σε ιδιωτικά μελετητικά γραφεία, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Καμία τεχνική μελέτη για το έργο αυτό δεν έχει ανατεθεί και δεν είναι γνωστή ούτε η σιδηροδρομική διαδρομή που θα περάσει. Το μόνο σίγουρο που επαναλαμβάνει ο υπουργός είναι ότι η γραμμή θα διέλθει από την Αμφίπολη. **Και εδώ βρίσκεται όλη η ουσία της υπόθεσης των μεταφορών μεταξύ των λιμανιών της ΒΑ Ελλάδας και της Βαλκανικής Ενδοχώρας** όπως θα δούμε στη συνέχεια.
5. Στα έργα ανάπτυξης στους λιμένες της Ελλάδος ο υπουργός προβλέπει να δαπανηθούν 100 εκατομμύρια ευρώ, με χρονικό ορίζοντα το 2025. Εδώ αφ' ενός πρέπει να αναρωτηθούμε εάν τα έργα αφορούν και τα λιμάνια Ηρακλείου Κρήτης και Καλαμάτας ή μόνο τα λιμάνια του Βορείου Αιγαίου. Ασφαλώς δεν αναφέρεται στο εμπορικό λιμάνι της Καβάλας "Φίλιππος ο Β", του οποίου στο μεγαλύτερο μέρος του εξακολουθεί να είναι χαρακτηρισμένο καταπατημένο δάσος του Εσκή Καπί. Και επιπλέον και ένα μικρό κομμάτι που σήμερα καταλαμβάνεται από την θάλασσα είναι ομοίως χαρακτηρισμένο δάσος. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να μην μπορεί να γίνει κανένα απολύτως έργο, διότι δεν θα εγκριθεί καμία περιβαλλοντική μελέτη εάν δεν τακτοποιηθεί νομοθετικά το ζήτημα που διαιωνίζεται εδώ και δύο δεκαετίες.

Κατά τα άλλα η Καβάλα θα είναι ένα από τα μεγάλα λιμάνια που θα παίξει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές!!!

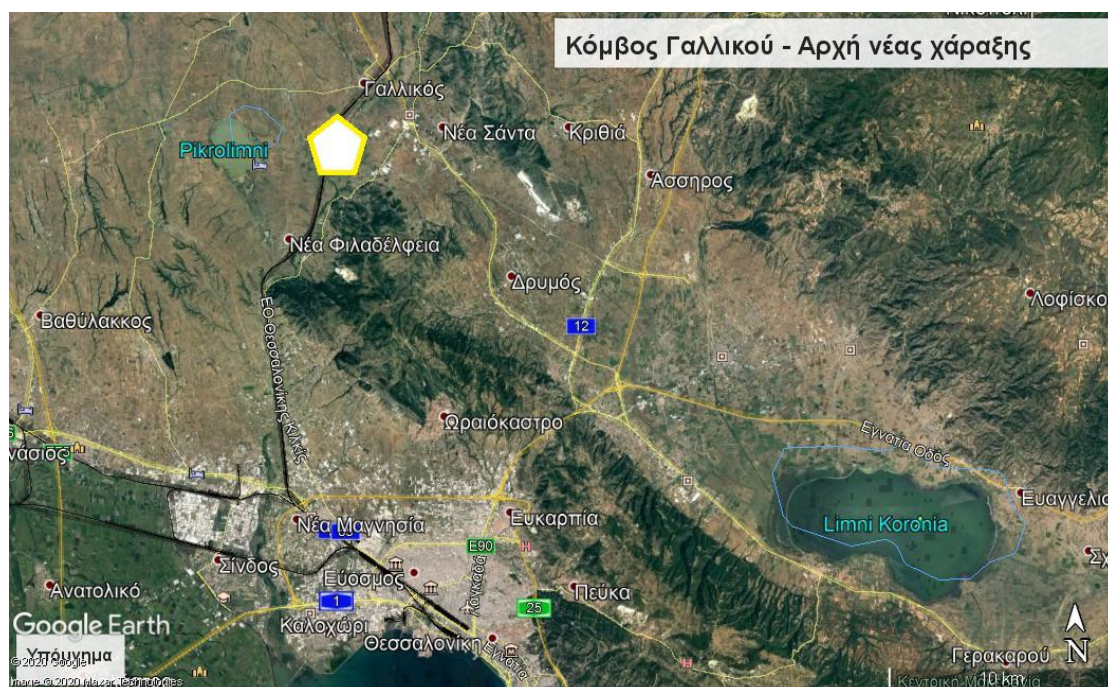
Η εμμονή στη διέλευση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από την Αμφίπολη / Ασπροβάλτα

Την πρώτη δεκαετία του 21^{ου} αιώνα, στους σιδηροδρομικούς κύκλους, υπήρχε ένας προβληματισμός για το εάν η χάραξη της **νέας** σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, η λεγόμενη Ανατολική Σιδηροδρομική Εγνατία, θα έπρεπε να διέλθει από την Ασπροβάλτα / Αμφίπολη ή από Σέρρες και Δράμα. Φυσικά εκείνα τα χρόνια αλλά μέχρι και σήμερα, κύριο μέλημα όλων των διοικήσεων και των πολιτικών ηγεσιών ήταν και είναι η αποπεράτωση του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕΠ (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη - Προμαχώνας) καθώς και η σύνδεση του λιμένα του Πειραιά με το Θριάσιο Πεδίο όπου και το εμπορευματικό κέντρο. Μέχρι και σήμερα στο τέλος της δεύτερης δεκαετίας του 21^{ου} αιώνα το έργο του ΠΑΘΕΠ δεν ολοκληρώθηκε. Απομένει το τελευταίο κομμάτι προς Πάτρα, το οποίο είναι ιδιαίτερα δαπανηρό, με ενδεχόμενο υπογείωσης της γραμμής, καθώς και η ηλεκτροκίνηση. Όλη αυτή την περίοδο της εικοσαετίας το ενδιαφέρον είχε επικεντρωθεί εκεί, ενώ στο υπόλοιπο δίκτυο γινόντουσαν με φειδώ απλές συντηρήσεις. Είναι κοινός τόπος ότι τίποτε σημαντικό δεν πρόκειται να γίνει αν δεν ολοκληρωθεί και τεθεί σε πλήρη λειτουργία ο ΠΑΘΕΠ. Όσον αφορά τις μελέτες σε άλλα σημεία και αυτές καρκινοβατούσαν, εκτός από κάποιες που αφορούσαν ένα φαραωνικό έργο στην Ήπειρο, οι οποίες και αρχειοθετήθηκαν πριν ολοκληρωθούν, αφού όμως δαπανήθηκαν κάποια σημαντικά ποσά. Κάποια στιγμή εμφανίστηκε και η προμελέτη της σιδηροδρομικής σύνδεσης Νέας Καρβάλης (Φίλιππος Β') - Τοξοτών με την εξέλιξη που προαναφέρθηκε.

Μετά το 2010 άρχισε να γίνεται λόγος εντονότερα για την νέα σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης, με την διέλευση της γραμμής από Ασπροβάλτα / Αμφίπολη. Ωστόσο

καμία μελέτη δεν προχώρησε και κυρίως κανένας διάλογος δεν έγινε με τους τοπικούς παραγωγικούς φορείς και την αυτοδιοίκηση. Όμως δουλευόταν με προσοχή το επικοινωνιακό κομμάτι με αξιολόγηση των αντανακλαστικών των τοπικών κοινωνιών.

Είναι ξεκάθαρο ότι η νέα σιδηροδρομική γραμμή είναι αδύνατο να ξεκινήσει από την Θεσσαλονίκη και να οδεύσει αμέσως ανατολικά. Δεν το επιτρέπει τόσο ανάγλυφο όσο και το δομημένο περιβάλλον. Η γραμμή λοιπόν θα ξεκινήσει όπως η παλιά προς τον βορρά και θα φτάσει μέχρι τον οικισμό Νέα Φιλαδέλφεια ή Γαλλικό, περίπου 30 χιλιόμετρα βόρεια της Θεσσαλονίκης. Από εκεί θα κατευθυνθεί ή προς Ασπροβάλτα - Αμφίπολη - Αμυγδαλέωνα Καβάλας ή προς Σέρρες - Δράμα - Αμυγδαλέωνα. Και στις δύο περιπτώσεις μιλάμε για νέες χαράξεις και όχι την υφιστάμενη του 1890.



Πρόσφατα, τον Νοέμβριο του 2019 παραδόθηκε στον ΟΣΕ από ιδιωτική μελετητική εταιρεία μία μελέτη χάραξης (όχι τεχνική μελέτη) που προβλέπει τη διέλευση της γραμμής νότια των λιμνών και όπως προαναφέρθηκε διέρχεται από Ασπροβάλτα και Αμφίπολη. Η διαδρομή προβλέπεται να διέλθει από είκοσι περίπου αρχαιολογικούς χώρους καθώς και το Εθνικά πάρκα (περιοχές

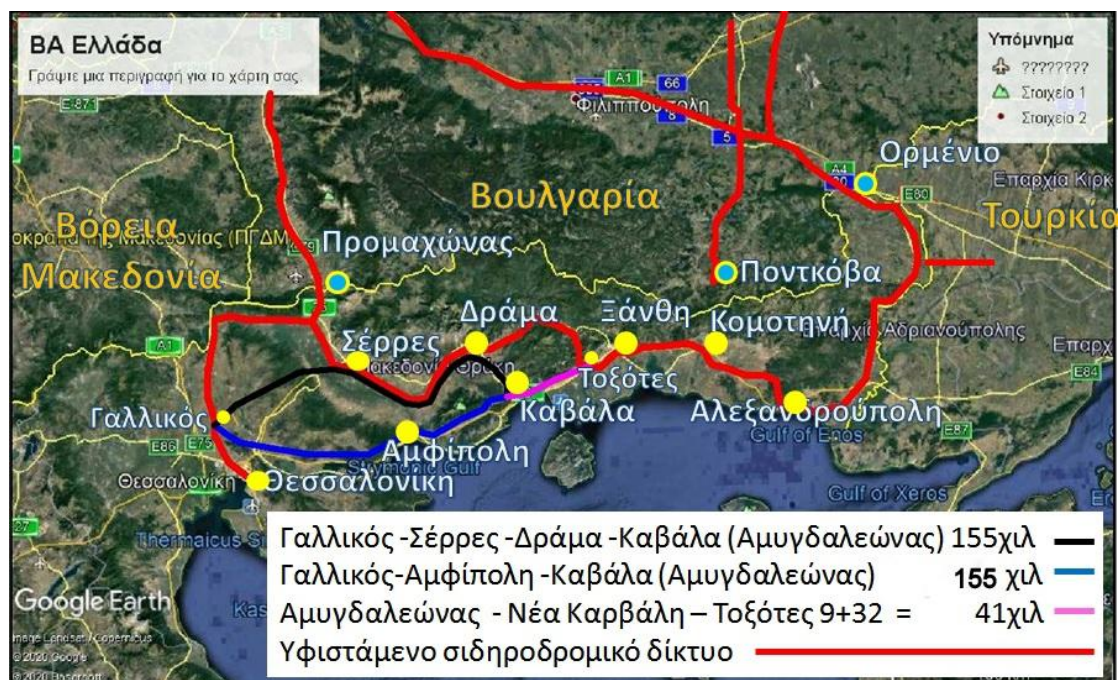
NATURA) των λιμνών Κορώνεια και Βόλβη καθώς και από τα Μακεδονικά Τέμπε (μεταξύ Ρεντίνας και Ασπροβάλας).

Η άφιξη του τραίνου στον Αμυγδαλεώνα είναι δεδομένη, διότι φαντάζει ουτοπικό να περιμένει κάποιος να δει τρένο στον Άγιο Σύλλα ή στη Ραψάνη της Καβάλας. Οι αποστάσεις είναι οι εξής:

α) Νέα Φιλαδέλφεια/ Γαλλικός -Νέα Μαδυτος - Ασπροβάλα - Αμφίπολη - Αμυγδαλεώνας χιλιόμετρα 155 από τα οποία ορεινά τα 40.

β) Νέα Φιλαδέλφεια/ Γαλλικός - Σέρρες - Δράμα - Αμυγδαλεώνας χιλιόμετρα 155 (ίδια) από τα οποία επίσης ορεινά τα 40. Στην εκδοχή αυτή θα μπορέσουν να χρησιμοποιηθούν και περίπου 50 χιλιόμετρα του υφιστάμενου χώρου της παλαιάς γραμμής μεταξύ Σερρών Δράμας, για περιορισμό των απαλλοτριώσεων. Η απόσταση μέσω Δράμας - Σερρών είναι ίδια με δεδομένο ότι η προτεινόμενη από τον ΟΣΕ χάραξη διέρχεται νότια των λιμνών Κορώνεια και Βόλβη.

Από πλευράς κόστους και με δεδομένο ότι η διαδρομή μέσω Σερρών - Δράμας έχει την ίδια απόσταση μπορεί να είναι μικρότερο διότι θα υπάρχουν λιγότερες απαλλοτριώσεις.



Και είναι απορίας άξιο γιατί πρέπει να προτιμηθεί μια διαδρομή που διέρχεται από ένα θέρετρο και μια παραθαλάσσια

ζώνη και να διαταράξει άνευ ουσιαστικού λόγου δύο εθνικά πάρκα, αρχαιολογικούς χώρους μεταξύ των οποίων και την Αμφίπολη καθώς και την Πιέρια Κοιλιάδα του Παγγαίου, περιοχή ιδιαίτερα παραγωγική και να θέσει εκτός κύριας διαδρομής δύο αστικά κέντρα με Βιομηχανικές Περιοχές, με σημαντική συμμετοχή στην μεταποίηση και συσκευασία προϊόντων διατροφής, αλλά και την περιοχή με τις μεγαλύτερες εξαγωγές μαρμάρου στην Ελλάδα δηλαδή την Δράμα, εξαγωγές που πραγματοποιούνται σήμερα με επικαθήμενες πλατφόρμες μέσω ενός διαχρονικά υποβαθμισμένου οδικού δικτύου και με μεγάλο κόστος. Οι Δραμινοί μαρμαράδες λένε ότι κοστίζει περισσότερο η μεταφορά ενός όγκου από την Δράμα στην Θεσσαλονίκη από ότι από την Θεσσαλονίκη στην Σαγκάη στην Κίνα!

Νομίζω ότι πέραν του Αμυγδαλεώνα η διαδρομή είναι ξεκάθαρη, δεδομένη από όλα τα σενάρια και μη αμφισβητήσιμη. Μετά τον Αμυγδαλεώνα Καβάλας, η γραμμή με διάτρηση θα φτάσει στην Νέα Καρβάλη και ακολούθως θα οδεύσει ανατολικά προς Τοξότες - Ξάνθη - Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη ακολουθώντας την ίδια περίπου διαδρομή με την υφιστάμενη, με απαραίτητες βελτιώσεις ή παραλλαγές, στο τμήμα Συκορράχη - Αλεξανδρούπολη στο Νομό Έβρου.

Να σημειωθεί ότι από μία πρόχειρη ανάγνωση της ΜΠΕ της νέας χάραξης δεν προβλέπεται σύνδεση με τον λιμένα Φίλιππος ο Β'.

Με μια απλή ανάγνωση του σιδηροδρομικού Χάρτη της Βουλγαρίας παρατηρούμε ότι αυτό, εκτός από τα σημεία που εισέρχεται στην Ελλάδα σε Προμαχώνα και Ορμένιο, πλησιάζει πολύ κοντά στα σύνορα φτάνοντας με γραμμή κανονικού εύρους 1,435 μ. μέχρι τον οικισμό Ποντκόβα, 32 χιλιόμετρα βόρεια της Κομοτηνής, 18 χιλιόμετρα οδικής διαδρομής μετά τον μεθοριακό σταθμό της Νυμφαίας. Η σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας με αυτό της Βουλγαρίας στο ύψος της ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής απαιτεί γραμμή μήκους περίπου 42 χιλιομέτρων από τα οποία ορεινά και

ημιορεινά είναι τα 25. Το έργο αυτό ως προοπτική αναφέρεται και στη Χωροταξική Μελέτη της ΠΑΜΘ του 2017.

Στόχος να μείνει η Καβάλα έξω από το μεταφορικό βαλκανικό παιχνίδι

Όσο και να φαίνεται παράδοξο και συνομωσιακό, στόχος της εμμονής της διέλευσης του τραίνου από την Ασπροβάλτα είναι η υποβάθμιση του εμπορικού λιμένα της Καβάλας. Και να το γιατί:

Εάν κατασκευαστεί η νέα σιδηροδρομική Εγνατία από Σέρρες - Δράμα, με δεδομένο ότι υπάρχει ήδη γραμμή μεταξύ Σερρών και Προμαχώνα και σε καλή κατάσταση, η Καβάλα αποκτά άμεση σύνδεση με Προμαχώνα στα 140 χιλιόμετρα και πέραν αυτού στα κεντρικά Βαλκάνια.

Επίσης, εάν κατασκευαστεί η σύνδεση μεταξύ ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής και Ποντκόβα, η απόσταση της Καβάλας από όλα τα παρευξείνια και παραδουνάβια λιμάνια μειώνεται κατά 170 χιλιόμετρα σε σχέση με την διαδρομή μέσω Ορμενίου, ενώ εάν και το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης κάνει χρήση της γραμμής αυτής το όφελος της είναι κατά 20 χιλιόμετρα για τους ίδιους προορισμούς.(μικρό όφελος).

Επομένως η άμεση σύνδεση της Νέας Καρβάλης με τους Τοξότες είναι επι του παρόντος, ένα έργο ανούσιο εάν δεν κατασκευαστεί και η σύνδεση ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής - Ποντκόβα, ενώ ασφαλώς θα πρέπει στο λιμάνι της Καβάλας να γίνουν και υποδομές λιμένα (Λιμεναρχείο, τελωνείο, αποθήκες, κέντρα εξυπηρέτησης, σύγχρονα συστήματα φορτοεκφόρτωσης, γερανογέφυρες κλπ), πράγμα σήμερα αδύνατο λόγω των προβλημάτων που

προαναφέρθηκαν, αλλά και του γενικότερου κεντρικού στρατηγικού σχεδιασμού (δασαρχείο, υποπαραχωρήσεις, παραχωρήσεις κλπ)

Και είναι φυσικό να αναρωτηθεί κανείς: Γιατί θέλουν να αφήσουν έξω την Καβάλα από το παιχνίδι των μεταφορών:

Και επειδή τίποτε δεν είναι μαγικό και μεταφυσικό υπάρχει η απάντηση:

Το εμπορικό λιμάνι της Καβάλας Φίλιππος ο Β' είναι το βαθύτερο λιμάνι της Βόρειας Ελλάδας και με επέκταση του προσήνεμου μόλου και κάποιες άλλες εργασίες, μπορεί να δεχθεί και πλοία SUEZ MAX, δηλαδή πλοία που διέρχονται από τη νέα βαθύτερη νέα διώρυγα του Σουέζ. Η διώρυγα κατασκευάστηκε ακριβώς για να μπορούν να διέρχονται μεγαλύτερα πλοία με μεγαλύτερο βύθισμα. Σήμερα στην Ελλάδα το μόνο λιμάνι που μπορεί να δεχθεί παρόμοια πλοία είναι ο Πειραιάς. Ο εμπορικός λιμένας της Καβάλας είναι ένα ιδανικό λιμάνι για μεγάλα πλοία φορτίων χύδην που μπορούν να εξυπηρετηθούν άμεσα!

Η σύνδεση του εμπορικού λιμένα της Καβάλας με την Βαλκανική Ενδοχώρα γίνεται καθοριστική μόνον με την άμεση σύνδεση του με τον Προμαχώνα και την Νυμφαία / Ποντκόβα.

Ωστόσο και εδώ η άρνηση παραμένει και η σύνδεση ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής - Ποντκόβα βρίσκεται σε αρχικό θεωρητικό επίπεδο, χωρίς ούτε μελέτη σκοπιμότητας.

Και ποιοι είναι αυτοί που δεν επιθυμούν την εξέλιξη αυτή; Τη σύνδεση δηλαδή του λιμανιού της Καβάλας με τον Προμαχώνα και την Νυμφαία / Ποντκόβα.

Κατά την άποψή μου είναι οικονομικοί κύκλοι της Θεσσαλονίκης οι οποίοι έχουν επενδύσει στον τομέα των μεταφορών, αλλά και πολιτικοί κύκλοι οι οποίοι φοβούνται μια μελλοντική διατάραξη των ισορροπιών και μια υποβάθμιση της Θεσσαλονίκης με απροσδιόριστες και απρόβλεπτες κοινωνικές συνέπειες.

Η χρησιμότητα της νέας σιδηροδρομικής γραμμής για την Βορειοανατολική Ελλάδα και η σημασία της διέλευσής της από Σέρρες - Δράμα.

Μόνον όφελος θα υπάρξει για το σύνολο των πολιτών του Βορειοελλαδικού χώρου ενώ θα τονωθεί η οικονομία και η κοινωνική συνοχή.

Η Θεσσαλονίκη αδιαμφισβήτητο μητροπολιτικό κέντρο θα έρθει πλησιέστερα σε έναν πληθυσμό που θα ξεπερνά το ένα εκατομμύριο, που μπορεί άνετα και ξεκούραστα να επισκέπτεται την πόλη ακόμη και αυθημερόν.

Οι Σέρρες θα βρεθούν σε απόσταση αναπνοής από τη Θεσσαλονίκη και θα αποκτήσουν χαρακτήρα προαστίου.

Η Δράμα θα ξεφύγει από την απομόνωση και θα διακινήσει τα προϊόντα που παράγει (οπωροκηπευτικά, κρασιά, μάρμαρα κλπ) με ταχύτητα, ασφάλεια και χαμηλότερο κόστος.

Η Καβάλα θα μετατραπεί σε ένα σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο και οι κάτοικοι της θα μπορούν να κινηθούν σε όλη την ΒΑ Ελλάδα σε λιγότερο από μια ώρα.

Η Κομοτηνή και η Ξάνθη θα βρεθούν πλησιέστερα σε τρία λιμάνια και θα εξασφαλίσουν ταχύτερη διακίνηση προϊόντων και ανθρώπων που επισκέπτονται τις πόλεις για δουλειές ή υπηρεσίες (τουρισμός - εκπαίδευση κλπ).

Η Αλεξανδρούπολη αποτελεί ήδη σημαντικό πόλο ανάπτυξης, αλλά με την σιδηροδρομική Εγνατία θα μειώσει τους χρόνους και θα εφαρμόσει πρώτη και άμεσα τις συνδυασμένες μεταφορές (λιμάνι - σιδηρόδρομος- αυτοκινητόδρομος - αεροδρόμιο). Επίσης, έχει δυνατότητα για άμεση σύνδεση με επιβατική αμαξοστοιχία με την Βουλγαρία.

Με τη νέα σιδηροδρομική γραμμή διερχόμενη από Σέρρες - Δράμα και με μέση ταχύτητα 160 χιλ./ώρα όπως λέει σήμερα ο

υπουργός, αλλά και με 5 λεπτά στάση σε κάθε σταθμό, οι χρόνοι μετάβασης μεταξύ των πόλεων διαμορφώνονται ως εξής :

Θεσσαλονίκη - Σέρρες	35'
Θεσσαλονίκη - Δράμα	1h 5'
Θεσσαλονίκη - Καβάλα	1h 20'
Θεσσαλονίκη - Ξάνθη	1h 45'
Θεσσαλονίκη - Κομοτηνή	2h 5'
Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη	2h 30'

Σέρρες - Θεσσαλονίκη	35'
Σέρρες - Δραμα	30'
Σέρρες - Καβάλα	40'
Σέρρες - Ξάνθη	1h 15'
Σέρρες - Κομοτηνή	1h 35'
Σέρρες - Αλεξανδρούπολη	1h 55'

Δράμα - Θεσσαλονίκη	1h 5'
Δράμα - Σέρρες	30'
Δράμα - Καβάλα	15'
Δράμα - Ξάνθη	35'
Δράμα - Κομοτηνή	55'
Δράμα - Αλεξανδρούπολη	1h 25'

Καβάλα - Θεσσαλονίκη	1h 20'
Καβάλα - Σέρρες	40'
Καβάλα - Δράμα	15'
Καβάλα - Ξάνθη	20'
Καβάλα - Κομοτηνή	50'
Καβάλα - Αλεξανδρούπολη	1h 15'

Ξάνθη - Θεσσαλονίκη	1h 45'
Ξάνθη - Σέρρες	1h 15'
Ξάνθη - Δράμα	35'
Ξάνθη - Καβάλα	20'
Ξάνθη - Κομοτηνή	20'
Ξάνθη - Αλεξανδρούπολη	50'

Κομοτηνή - Θεσσαλονίκη	2h 5'
Κομοτηνή - Σέρρες	1h 35'
Κομοτηνή - Δράμα	55'
Κομοτηνή - Καβάλα	50'
Κομοτηνή - Ξάνθη	20'
Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη	25'

Αλεξανδρούπολη - Θεσσαλονίκη	2h 30'
Αλεξανδρούπολη - Σέρρες	1h 55'
Αλεξανδρούπολη - Δράμα	1h 25'
Αλεξανδρούπολη - Καβάλα	1h 10'
Αλεξανδρούπολη - Ξάνθη	50'
Αλεξανδρούπολη - Κομοτηνή	25'

Οι συναντήσεις των πρωθυπουργών Ελλάδας Βουλγαρίας

Καλοδεχούμενοι πάντα οι Βούλγαροι Πρωθυπουργοί στην χώρα μας.

Όμως στην ατζέντα των συμφωνιών μεταξύ των πρωθυπουργών Ελλάδας Βουλγαρίας δεν πρέπει να βρίσκονται μόνο τα δίκτυα μέσα στην επικράτεια της κάθε χώρας αλλά πρωτίστως οι διασυνοριακές συνδέσεις. Εκεί υπάρχει αντικείμενο να μιλήσουμε και να συμφωνήσουμε. Για τα δίκτυα μέσα στην κάθε χώρα αρκεί η γνώση και η χρηματοδότηση των έργων από την Ευρωπαϊκή Ένωση εφόσον κρίνεται ότι εξυπηρετούν κοινοτικά συμφέροντα.

Ελπίζω ότι την Βουλγαρία ενδιαφέρει πράγματι η διασύνδεση των λιμανιών του Βορείου Αιγαίου με την ενδοχώρα της και κατανοεί την χρησιμότητα του λιμένα της Καβάλας όπως και της Αλεξανδρούπολης. Επομένως στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να προβλεφθεί:

- 1) Σύνδεση του Προμαχώνα με το λιμάνι της Καβάλας μέσω Σερρών και Δράμας.
- 2) Σύνδεση της Ποντοκόβα με την ΒΙ.ΠΕ. Κομοτηνής.
- 3) Επαναλειτουργία της επιβατικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Σόφιας.
- 4) Άμεση δρομολόγηση επιβατικών αμαξοστοιχιών στη Γραμμή Αλεξανδρούπολη - Φιλιππούπολη - Σόφια και Αλεξανδρούπολη - Ντιμίτροβγκραντ - Στάρα Ζαγόρα - Ρούσε - Βουκουρέστι.

Η διαβούλευση για τη μελέτη χάραξης που ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 2019 έχει ξεκινήσει και λήγει στις 18 Ιουνίου 2020. Έχουν κληθεί να γνωμοδοτήσουν τα Περιφερειακά Συμβούλια Κεντρικής Μακεδονίας και Αν. Μακεδονίας & Θράκης.

Ας ενώσουμε τις φωνές μας για να αποτρέψουμε όσα απεργάζονται, ξένα προς την περιφέρειά μας και τους πολίτες μας, συμφέροντα.

Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΣΕΡΡΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΜΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΚΑΒΑΛΑΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΝΔΕΘΕΙ ΑΜΕΣΑ ΜΕ ΤΗΝ ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΕΝΔΟΧΩΡΑ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΕΣΩ ΆΛΛΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ.

Κώστας Κατσιμίγας

**Ο Κώστας Κατσιμίγας είναι αρχιτέκτονας - χωροτάκτης. Ασχολήθηκε με την αυτοδιοίκηση από νεαρή ηλικία σε όλες τις βαθμίδες της. Το 2009 υπήρξε για λίγους μήνες μέλος του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ. Από το 2011 έως το*

2014 ήταν εκτελεστικός γραμματέας της Περιφέρειας Αν. Μακεδονίας και Θράκης, ενώ από το 2019 είναι εκλεγμένος περιφερειακός σύμβουλος επικεφαλής παράταξης της αντιπολίτευσης.