



Δ Ι Α Ζ Ω Μ Α

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ»

Στρατηγική Μελέτη Υποδομών Νήσου Εύβοιας

19.03.2022

ΧΟΡΗΓΟΣ:

ΙΔΡΥΜΑ ΑΙΚ. ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ

ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ:



Στρατηγική Μελέτη Υποδομών

ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΤΜΗΜΑ ΨΑΧΝΑ-ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΒΟΙΑ

Η βελτίωση της προσβασιμότητας, που σήμερα εξυπηρετείται από την Ε.Ο. 77 και χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα προβληματική λειτουργία κυρίως στο ορεινό τμήμα του μεταξύ Ψαχνών και Προκοπίου, αποτελεί τον στόχο – καταλύτη για την ανάταξη της καθημαγμένης Βόρειας Εύβοιας και την ενίσχυση των αναπτυξιακών προοπτικών της.

Η μονοσήμαντη οδική πρόσβασή της από τη Χαλκίδα προσδίδει τεράστια βαρύτητα και σημασία στον εντοπισμό της βέλτιστης επιλογής σύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με την παράκαμψη Χαλκίδας μεταξύ των δύο βασικών επιλογών κατάληξης του κεντρικού οδικού άξονα στην περιοχή Στροφυλιάς ή εναλλακτικά στην περιοχή της Λίμνης, απ' όπου και πέρα διακλαδίζεται προς διάφορες κατευθύνσεις εντός της Βόρειας Εύβοιας. Για το λόγο αυτό έγινε εξαντλητική επεξεργασία όλων των διαθέσιμων μελετών της τελευταίας 40ετίας, ενώ αναζητήθηκαν τυχόν πρόσφορες νέες εναλλακτικές λύσεις

- Λεπτομερής εξέταση των 3 εναλλακτικών λύσεων που έχουν μελετηθεί από τη δεκαετία του 1980 μέχρι 3/8/2021:
 - παράκτια όδευση Δάφνη Νεροτριβιάς - Λίμνη στις νοτιοδυτικές κλιτύες του Όρους «Κανδήλι» μέχρι το στάδιο της Οριστικής Μελέτης (1982-1989) από το Νομαρχιακό Ταμείο Εύβοιας & επανεκπόνηση από τη ΔΜΕΟ του ΥΠΕΧΩΔΕ (2000-2001) από Ψαχνά μέχρι Λίμνη, στο πλαίσιο Μελέτης Σκοπιμότητας **(Λύση 1)**
 - όδευση κατά τμήμα νοτιοδυτικά και κατά τμήμα βορειοανατολικά της κορυφογραμμής του Όρους «Κανδήλι» από Ψαχνά μέχρι τη Λίμνη διαμέσου του αυχένα μεταξύ των ορεινών εξάρσεων «Πυργάκι» και «Οχυρό» της κορυφογραμμής του Όρους «Κανδήλι» στο πλαίσιο της ως άνω μελέτης της ΔΜΕΟ του ΥΠΕΧΩΔΕ **(Λύση 2)**
 - όδευση με διατήρηση της γενικής πορείας της Ε.Ο.77, από το τέλος της παράκαμψης Ψαχνών μέχρι τη Στροφυλιά και με αναβάθμιση κατά τμήματα, με μεγάλη σήραγγα στον αυχένα «Άγιος», καθώς και με παράκαμψη της προβληματικής περιοχής Δερβενίου στο Προκόπι με σήραγγες/κοιλαδογέφυρες (2001-2008, ΔΜΕΟ) **(Λύση 3)**
- Αναζήτηση στο πλαίσιο της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών (ΣΜΥ) της τεχνικής εφικτότητας τυχόν πιο πρόσφορης εναλλακτικής όδευσης, μετά από την τελμάτωση της διαδικασίας μελέτης κατά τη διάρκεια της τελευταίας 15-ετίας, κυρίως λόγω των σοβαρών περιβαλλοντικών και γεωλογικών προβλημάτων της παράκτιας όδευσης, αλλά και λόγω υπερβολικού κόστους του έργου και στις 3 παραπάνω εναλλακτικές λύσεις
- Εντοπισμός και παραπέρα επεξεργασία/μελέτη επιβεβαίωσης της εφικτότητας νέας εναλλακτικής λύσης **(Λύση 4)** σημαντικά μικρότερου κόστους, σε βαθμό ικανό για να συναξιολογηθεί με τις προηγηθείσες εναλλακτικές λύσεις



Συγκριτική Αξιολόγηση Εναλλακτικών Λύσεων Κεντρικού Άξονα - Κορμού

ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΟΔΕΥΣΕΩΝ	ΛΥΣΗ 1	ΛΥΣΗ 2	ΛΥΣΗ 3	ΛΥΣΗ 4
Κατασκευαστικό κόστος και χρόνος υλοποίησης του έργου	3	4	2	1
Προσβασιμότητα και χωρική κατανομή ωφελειών στις δραστηριότητες των δύο Δήμων	3	2	2	1
Αναπτυξιακές προοπτικές από την υλοποίηση του νέου έργου	4	3	2	1
Περιβαλλοντικές επιπτώσεις	4	3	2	1
Κόστος λειτουργίας και συντήρησης του έργου	3	4	2	1
Χρηματοδοτησιμότητα του έργου από ευρωπαϊκούς και εθνικούς πόρους	3	4	2	1
Λειτουργικά χαρακτηριστικά και οδική ασφάλεια των επιμέρους χαράξεων	4	3	2	1
Απαιτούμενες απαλλοτριώσεις και συνοδό κοινωνικό κόστος	3	4	1	1
Κατασκευασσιμότητα και διαχρονικές επισφάλειες του έργου	4	3	1	1

Σημειώσεις:

- Η αύξηση του αριθμού κατάταξης αντιστοιχεί σε δυσμενέστερη λύση
- Σε περίπτωση μη ουσιώδους διαφοράς μεταξύ λύσεων δεν αυξάνει η αρίθμηση της κατάταξης
- Σε περίπτωση πολύ μεγάλης διαφοράς διπλασιάζεται η σχετική διαφορά του αριθμού κατάταξης
- Σε επόμενο στάδιο αξιολόγησης θα απαιτηθεί εφαρμογή μεταβλητού βάρους μεταξύ των κριτηρίων

Συγκριτική Αξιολόγηση Εναλλακτικών Λύσεων Κεντρικού Άξονα - Κορμού

Ιδιαίτερα δύσκολη υπήρξε η ομογενοποίηση των δεδομένων και των χαρακτηριστικών των επιμέρους λύσεων, ώστε να είναι πραγματικά συγκρίσιμες, δεδομένης της μεγάλης χρονικής διαφοράς μεταξύ των επιμέρους χρόνων σύνταξης μέσα στα τελευταία 40 χρόνια, της ριζικής διαφοράς των προδιαγραφών και κανόνων σχεδιασμού, αλλά και του πλαισίου μέσα στο οποίο κλήθηκαν οι επιμέρους μελετητές να εκπονήσουν την αντίστοιχη μελέτη τους

Ως αποτέλεσμα αυτών των διαφοροποιήσεων διαπιστώθηκαν σημαντικές αποκλίσεις εκτιμήσεων ως προς τα χαρακτηριστικά των επιμέρους λύσεων, όπως πχ η προσφερόμενη προσβασιμότητα του συνόλου των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας, καθώς και του κατασκευαστικού κόστους των παραπλήσιων παράκτιων οδεύσεων στα δυτικά του Κανδηλίου (Λύση 1), μεταξύ της εγκεκριμένης μελέτης του ΥΠΕΧΩΔΕ του έτους 2001 και της εγκεκριμένης Οριστικής Μελέτης του Νομαρχιακού Ταμείου του 1989.

Μετά από αναλυτική κριτική θεώρηση και επεξεργασία των κριτηρίων αξιολόγησης του πίνακα πολυκριτηριακής ανάλυσης από τις αρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΟΜΕ, οριστικοποιήθηκε προς εφαρμογή η Λύση 4, ως πλέον πρόσφορη, τόσο σε σχέση με τη Λύση 3 (που οδεύει στον ίδιο διάδρομο Ψαχνών – Στροφυλιάς), λόγω σημαντικής εξοικονόμησης κόστους αλλά και 5,8χλμ μήκους, όσο και σε σχέση με τις Λύσεις 1 και 2 του εναλλακτικού διαδρόμου Ψαχνά – Λίμνη, λόγω κυρίως του κόστους κατασκευής αμφοτέρων (που στην περίπτωση της Λύσης 2 είναι απολύτως απαγορευτικό), αλλά και λόγω των σοβαρών γεωλογικο-τεχνικών προβλημάτων και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της Λύσης 1

Κρίθηκε αναγκαίο για την πληρότητα του θέματος να παρουσιαστούν σε χωριστό Προσάρτημα που συνοδεύει την παρούσα εισήγηση, τα λεπτομερέστερα στοιχεία της συγκριτικής πολυκριτηριακής αξιολόγησης, ειδικότερα μεταξύ των Λύσεων 1 και 4, καθεμιά από τις οποίες αντιπροσωπεύει την προσφορότερη όδευση για τον καθένα από τους δυο βασικούς εναλλακτικούς διαδρόμους, Ψαχνά – Στροφυλιά και Ψαχνά – Λίμνη, ώστε να είναι σαφές το προκύψαν συμπέρασμα της ως άνω πολυκριτηριακής αξιολόγησης και να απαντηθούν τεκμηριωμένα αστήρικτες εκτιμήσεις και αβάσιμες υποθέσεις

Στρατηγική Μελέτη Υποδομών

ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΒΟΡΕΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ - ΤΜΗΜΑ ΕΚΕΙΘΕΝ ΣΤΡΟΦΥΛΙΑΣ

Σύμφωνα με τους προηγούμενους προγραμματισμούς του ΥΠΕΧΩΔΕ και σε συνέχεια της Λύσης 3 εκείθεν Στροφυλιάς προχώρησαν σε στάδιο οριστικών μελετών οι μελέτες οδοποιίας κατά μήκος του διευρωπαϊκού οδικού άξονα Ε.Ο. 77 μέχρι τις Γούβες, ακολουθώντας την ίδια φιλοσοφία «βελτίωση κατά τμήματα» της παράκτιας γενικής πορείας του υφιστάμενου εθνικού δρόμου, με κατά τόπους βελτιώσεις γεωμετρίας και με τοπικές παρακάμψεις οικισμών σε συνολικό μήκος 38χλμ περίπου

Δεν προωθήθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ οι μελέτες της Ε.Ο. 77 εκείθεν Γουβών μέχρι και την Ιστιαία, συνολικού μήκους 18,5χλμ περίπου, ούτε και η βόρεια παράκαμψη της Ιστιαίας, ενώ έχει ολοκληρωθεί η αναβάθμιση της Ε.Ο. 77 από τέλος της αστικής οδού Αβάντων της Ιστιαίας μέχρι την Αιδηψό και, πρόσφατα, μέχρι και την παράκαμψη Λουτρών Αιδηψού, που καταλήγει στη σύνδεση με την Επαρχιακή Οδό Ροβιές – Λουτρά Αιδηψού συνολικού μήκους 19χλμ περίπου

Στο πλαίσιο της ΣΜΥ επανεξετάστηκε η σκοπιμότητα υλοποίησης της μελετηθείσας αναβάθμισης της Ε.Ο. 77 στο τμήμα Στροφυλιά – παράκαμψη Αγίας Άννας – Πευκί – παράκαμψη Ιστιαίας, έναντι της εναλλακτικής κεντροβαρικής διάταξης «δενδροειδούς μορφής» με νέα όδευση συνολικού μήκους 25χλμ περίπου μέχρι της Ιστιαία, σε συνδυασμό με αναβάθμιση όδευσης, σε επιπλέον μήκος 10χλμ περίπου, δηλαδή με συνολικό μήκος 35χλμ κατ' επέκταση του οδικού άξονα κορμού Χαλκίδα – Στροφυλιά, μέχρι και την αρχή της ήδη αναβαθμισμένης Ε.Ο. 77, που δεν έχει πλέον ανάγκη αναβάθμισης. Η εναλλακτική κεντροβαρική διάταξη των 35 χλμ εκείθεν Στροφυλιάς συγκρίνεται με το αντίστοιχο μήκος των 58χλμ της μελετηθείσας από το ΥΠΕΧΩΔΕ αναβάθμισης της Ε.Ο. 77 και των 64χλμ διαμέσου της υφιστάμενης όδευσης, όπως φαίνεται στον Χάρτη 2, οδηγώντας τελικά σε εξοικονόμηση μήκους διαδρομής 39χλμ από το τέλος της παράκαμψης Χαλκίδας μέχρι την Ιστιαία, σε σύγκριση με το αντίστοιχο σημερινό μήκος διαδρομής

Η εναλλακτική διάταξη περιλαμβάνει τη συμπλήρωση της νέας όδευσης δενδροειδούς διάταξης με διακλαδώσεις του κεντρικού κορμού είτε διαμέσου του υφιστάμενου οδικού δικτύου είτε σε συνδυασμό με νέες διακλαδώσεις προς:

- ✓ την παράκτια ζώνη του Αιγαίου Πελάγους από τη Στροφυλιά μέχρι και τα Ελληνικά
- ✓ την παράκτια ζώνη του δίαυλου Τρικεριού από το Αγριοβότανο μέχρι και τις Κεφάλες

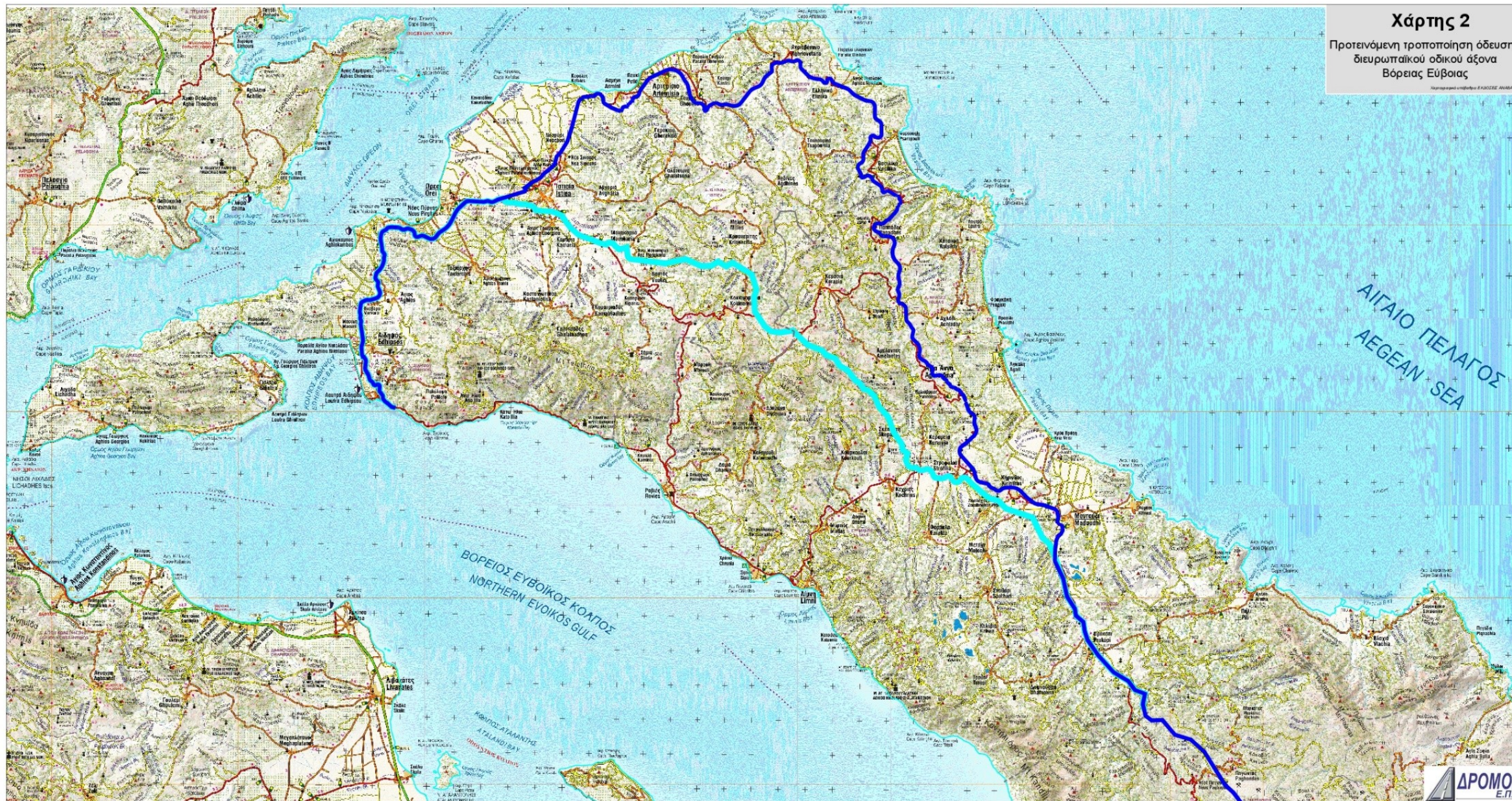
Τελικά, μετά από συγκριτική αξιολόγηση της εναλλακτικής κεντροειδούς διάταξης έναντι της διάταξης του θεσμοθετημένου διευρωπαϊκού άξονα, προέκυψε σαφής υπεροχή της πρώτης από αυτές, τόσο ως προς τα κόστος κατασκευής και το κόστος απαλλοτριώσεων όσο και ως προς την θεαματική αναβάθμιση της προσβασιμότητας για το σύνολο της Βόρειας Εύβοιας αθροιστικά αλλά και για σχεδόν το σύνολο των οικισμών της, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 2 και στους Χάρτες που ακολουθούν

Στα στοιχεία του παραπάνω Πίνακα και των Χαρτών συνεκτιμάται και νέα διακλάδωση προς Χερσόνησο Λιχάδας για την πλήρη παράκαμψη του οικιστικού συγκροτήματος Αιδηψού – Αγίου Νικολάου, δηλαδή συνολικού μήκους διακλαδώσεων 25,5χλμ

Χάρτης 2

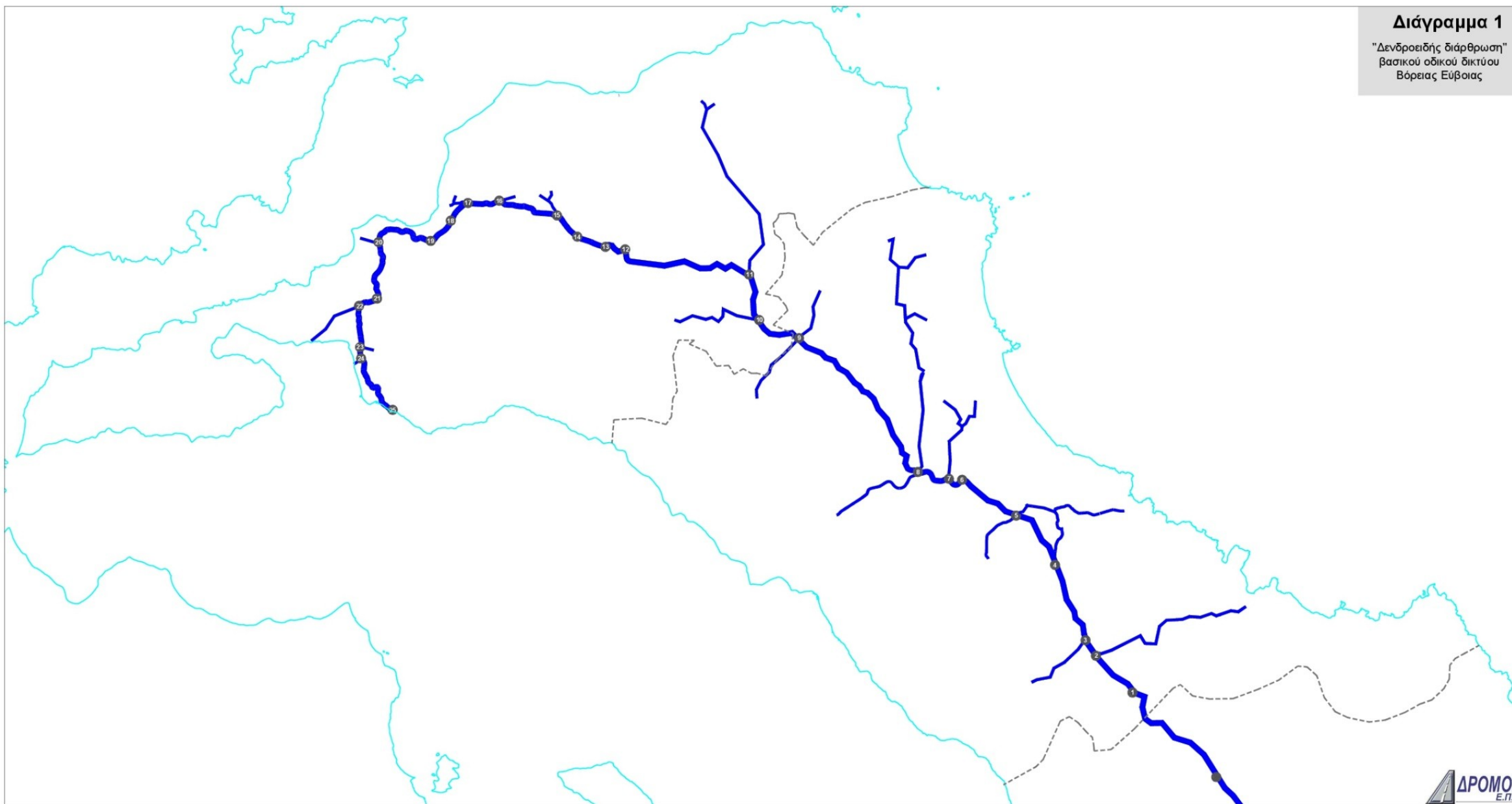
Προτεινόμενη τροποποίηση οδούσης
διευρωπαϊκού οδικού άξονα
Βόρειας Εύβοιας

Χαρτογραφία: Γεωγραφικό Γραφείο Ε.Π.Ε.

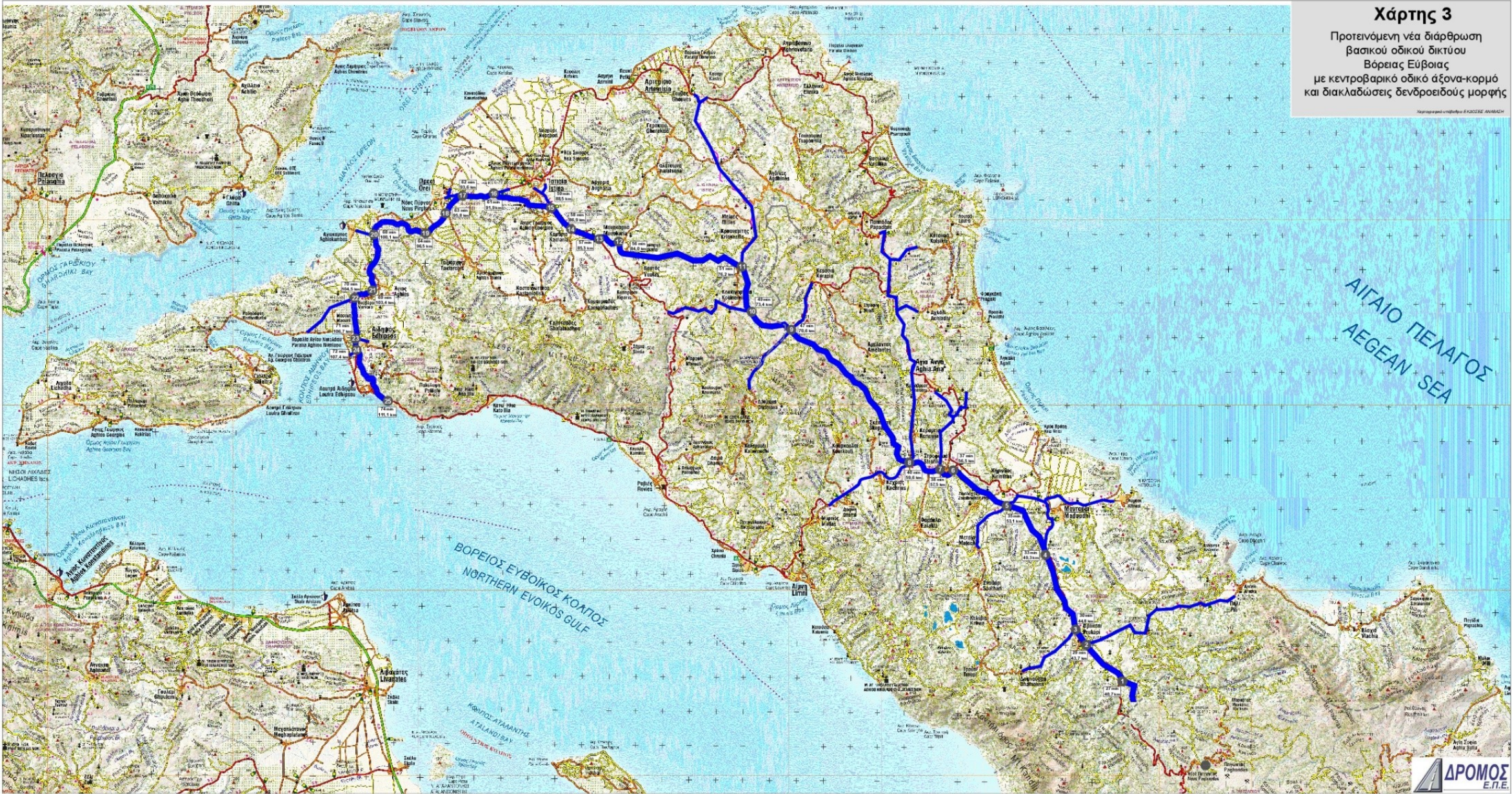


Διάγραμμα 1

"Δενδροειδής διάρθρωση"
βασικού οδικού δικτύου
Βόρειας Εύβοιας



Χάρτης 3
Προτεινόμενη νέα διάρθρωση
βασικού οδικού δικτύου
Βόρειας Εύβοιας
με κεντροβαρικό οδικό άξονα-κορμό
και διακλαδώσεις δενδροειδούς μορφής



ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗΣ ΜΗΚΟΥΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΥ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΤΕΛ ΧΑΛΚΙΔΑΣ, ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΝΕΑ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (απογραφή 2011)	ΔΙΑΜΕΣΟΥ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ		ΔΙΑΜΕΣΟΥ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ		ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ (λεπτά)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗΣ ΧΡΟΝΟΥ (%)
		ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χλμ)	ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (λεπτά)	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χλμ)	ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (λεπτά)		
ΙΣΤΙΑΙΑ	4.339	110,4	122	90,1	63	59	48%
ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ*	2.560	107,4*	114*	109,4	76	38	33%
ΑΙΔΗΨΟΣ*	1.249	109,4*	115*	107,3	73	42	37%
ΩΡΕΟΙ	1.209	115,4	124	95,1	65	59	48%
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΧΑΔΟΣ*	868	135,4*	145*	130,7	100	45	31%
ΑΓΙΟΣ*	801	114,4*	118*	104,6	71	47	40%
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	798	115,4	129	99	67	62	48%
ΝΕΟΣ ΠΥΡΓΟΣ	786	119,4*	123*	97,5	68	55	45%
ΑΣΜΗΝΙ	734	118,4	129	93,8	70	59	46%
ΝΕΑ ΣΙΝΑΣΟΣ	565	112,4	122	92,1	65	57	47%
ΓΑΛΤΡΑ	544	123,4*	129*	118,1	86	43	33%
ΠΕΥΚΙ	457	113,4	134	92,4	69	65	49%
ΠΑΡΑΛΙΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	448	110,4*	114*	107,9	73	41	36%
ΓΟΥΒΕΣ	438	109,4	128	88,3	64	64	50%
ΒΑΣΙΛΙΚΑ	424	90,4	103	83,7	67	36	35%
ΜΑΝΤΟΥΔΙ	1.787	56,2	66	52,2	37	29	44%
ΛΙΜΝΗ	1.642	78,2	87	72	54	33	38%
ΡΟΒΙΕΣ	1.035	86,4	94	80,5	61	33	35%
ΠΡΟΚΟΠΙ	948	48,2	57	44,8	30	27	47%
ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ	729	69,8	80	63	41	39	49%
ΠΗΛΙ	628	56,4	64	52,7	40	24	38%
ΚΗΡΙΝΘΟΣ	609	59,1	67	54,2	37	30	45%
ΚΕΧΡΙΕΣ	477	68,2	76	62,1	44	32	42%
ΣΤΡΟΦΥΛΙΑ	472	63,4	73	57,8	39	34	47%

* Το μήκος και ο χρόνος των σημερινών διαδρομών από Χαλκίδα προς τους συγκεκριμένους οικισμούς υπολογίστηκε μέσω της διαδρομής Ροβιές - Ήλια, που γίνεται με ευθύνη των οδηγών ως προς τον κίνδυνο καταπτώσεων (χωρίς ευθύνη του κράτους) λόγω μικρότερης και συντομότερης διαδρομής

Στρατηγική Μελέτη Υποδομών

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ - ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

- Πλήρης αναδιοργάνωση τόσο της δικτύωσης όσο και του τρόπου δρομολόγησης των υπεραστικών λεωφορείων, σε συνδυασμό με την εφαρμογή του αντίστοιχου συστήματος της ακτοπλοΐας και των αερομεταφορών "hub & spoke" (σύστημα κόμβων και ακτίνων), που στην προκειμένη περίπτωση του λεωφορειακού δικτύου αντιστοιχεί σε σύστημα λεωφορειακών γραμμών κορμού και ανταπόκριση προς αυτές των τροφοδοτικών τοπικών γραμμών εξυπηρέτησης των επιμέρους οικισμών, με δυο τουλάχιστον ημερήσια δρομολόγια (πρωί και μεσημέρι), καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ώστε να αντιμετωπιστεί η προϊούσα ραγδαία υποβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και να αποφευχθεί η ορατή προοπτική για ουσιαστική αχρήστευση της συγκοινωνιακής λειτουργίας, πέραν των μαθητικών δρομολογίων, και κυρίως προκειμένου να λειτουργήσει η αναβαθμισμένη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση ως κρίσιμος υποστηρικτικός μοχλός στην προσπάθεια για την ανασυγκρότηση της Βόρειας Εύβοιας
- Εισαγωγή του μηχανισμού χιλιομετρικής αποζημίωσης για την πρώτη τουλάχιστον πενταετία του Προγράμματος Ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας προκειμένου να εξασφαλισθεί η κρίσιμη διεύρυνση της συγκοινωνιακής κάλυψης προς το πλείστο των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας διαμέσου των τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών σε συνδυασμό με τις γραμμές κορμού
- Άμεση ενεργοποίηση της παραπάνω αναδιοργάνωσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης με λεωφορεία, στο πλαίσιο του Προγράμματος Ανασυγκρότησης με δυνητική ένταξη της παρέμβασης στους ΦΩΤΟΔΟΤΕΣ του Προγράμματος, που θα προσφέρει άμεσα, απτά και ουσιαστικά αποτελέσματα στην προσπάθεια ανασυγκρότησης
- Αναδιάταξη του αστικού λεωφορειακού δικτύου πόλης Χαλκίδος με στόχο την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης μεταξύ του τερματικού σταθμού του προαστιακού σιδηρόδρομου, του τερματικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων και του Νέου Γενικού Νοσοκομείου Χαλκίδας

Στρατηγική Μελέτη Υποδομών

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΣΥΝΔΕΞΕΙΣ

- Επέκταση του ωραρίου λειτουργίας των πορθμείων διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με Αρκίτσα και Γλύφα, με στόχο, πέρα από την βελτίωση της προσβασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας με καλύτερη εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων, την ενίσχυση της ελκυστικότητας και αντίστοιχα της χρήσης του συγκεκριμένου μεταφορικού μέσου (πρόσθετη γενόμενη ζήτηση μετακινήσεων)
- Ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και της οδικής τους προσβασιμότητας στο πλαίσιο και του προγράμματος ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού του Υπουργείου Ναυτιλίας και της υποστήριξης των δραστηριοτήτων της γαλάζιας οικονομίας (Φωτοδότης)
- Ανάπτυξη μαρίνας ικανής χωρητικότητας για τον ελλιμενισμό και διαχείριση τουριστικών σκαφών σε κατάλληλη θέση βορείως της παλαιάς γέφυρας Χαλκίδας (δυσνητικά στο θαλάσσιο μέτωπο του οικισμού Λίμνης με προς βορρά επέκταση του υφιστάμενου αλιευτικού καταφυγίου εφόσον το επιτρέπουν τα βάθη του πυθμένα) στο πλαίσιο της στρατηγικής για την αξιοποίηση των μοναδικών πλεονεκτημάτων του βόρειου Ευβοϊκού στην κατεύθυνση ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού, σε συνέργεια με το ανωτέρω Πρόγραμμα του Υπουργείου Ναυτιλίας
- Διερεύνηση σκοπιμότητας θαλάσσιας διασύνδεσης Βόρειας Εύβοιας με Πήλιο (Αγία Κυριακή) και Βόλο από Ωρεούς / Ιστιαία (με επιβατική, τουριστική & εμπορευματική διάσταση)
- Διερεύνηση σκοπιμότητας νέας πορθμειακής σύνδεσης από Αγία Μαρίνα προς Μακρυλαίμι Καρυστίας, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών οδικής πρόσβασης Αττικής – Κύμης και αποσυμφόρησης του οικισμού Νέων Στύρων από την οδική κυκλοφορία του πορθμείου
- Διερεύνηση των προϋποθέσεων και προοπτικών ανάπτυξης ακτοπλοϊκών συνδέσεων των λιμανιών Κυμασίου και Κύμης, σε συνάρτηση και με τις προτεινόμενες αναβαθμίσεις των οδικών προσβάσεων των δύο λιμανιών
- Διερεύνηση της σκοπιμότητας μετάθεσης του μετώπου προσόρμησης σε γειτονική δημοτική έκταση (1,5χλμ βορειότερα από το σημερινό λιμάνι), σε συνδυασμό με τη στρατηγική αναβάθμισης του παράκτιου μετώπου στη θέση της σημερινής προσόρμησης

Στρατηγική Μελέτη Υποδομών

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

- Διερεύνηση της δημιουργίας αεροδρομίου μέσω διεθνών αεροπορικών αποστάσεων εποχιακού χαρακτήρα, για την εξυπηρέτηση κατά κύριο λόγο ναυλωμένων πτήσεων διασύνδεσης με ευρωπαϊκά κυρίως αεροδρόμια, σε συνδυασμό με την καθοριστική για την οικονομία της περιοχής εντατικοποίηση του τουριστικού τομέα, που παρουσιάζει αξιοσημείωτες προοπτικές ανέλιξης, πέρα και συμπληρωματικά με τη προοπτική εξυπηρέτησης των εσωτερικών αεροπορικών διασυνδέσεων διαμέσου του δικτύου των υδροπλάνων
- Ειδική ρύθμιση για την εξαίρεση της Βόρειας Εύβοιας ως προς το αεροδρόμιο της Σκιάθου από τη ρήτρα της Σύμβασης Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων αναφορικά με την ελάχιστη επιτρεπτή απόσταση των 100χλμ για τη χωροθέτηση νέου αεροδρομίου περίξ εκάστου των 14 αεροδρομίων της Παραχώρησης
- Από την άποψη της αεροδρομιακής υποδομής που απαιτείται, και με το δεδομένο ότι το έργο απευθύνεται ουσιαστικά προς τους ξένους επιβάτες, προσδιορίστηκε η κατηγορία 3 αεροδρομίου κατά ICAO που εξυπηρετεί αεριωθούμενα αεροσκάφη μέσου μεγέθους, όπως π.χ. Boeing 737, Airbus 200 κλπ, δηλαδή αντίστοιχου μεγέθους με το αεροδρόμιο της Σκιάθου, ώστε να μην συντρέχουν συνθήκες ανταγωνισμού με τον Παραχωρησιούχο των 14 αεροδρομίων
- Έχουν προσδιορισθεί δύο καταρχήν εφικτές (υλοποιήσιμες) θέσεις για τη μεσοπρόθεσμη δημιουργία αεροδρομίου Βόρειας Εύβοιας, αφενός στα υψίπεδα της περιοχής Μακρύ Λιβάδι και αφετέρου στην παράκτια ζώνη του κάμπου της Ιστιαίας. Θα απαιτηθεί λεπτομερέστερη διερεύνηση και αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων εκάστης για την επιλογή της βέλτιστης θέσης, σε συνδυασμό και με το προκύπτον κόστος υλοποίησης (κατασκευή και απαλλοτριώσεις) και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς και με τη σχετική τους προσβασιμότητα ως προς τις τουριστικές ζώνες της Βόρειας Εύβοιας
- Σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα (πριν από την ολοκλήρωση το οδικού άξονα-κορμού σύνδεσης με τη Χαλκίδα) εξετάζεται η δυνατότητα και οι προϋποθέσεις εγκατάστασης ελικοδρομίου σε δημοτική έκταση εντός της Ιστιαίας για την κάλυψη των αναγκών αεροδιακομιδών του ΕΚΑΒ

Στρατηγική Μελέτη Υποδομών

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ

- Διασφάλιση της επάρκειας νερού ακόμα κι αν αυξηθεί η ζήτηση στην προοπτική περαιτέρω οικιστικής και τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής με πρόνοια για εναλλακτικές πηγές υδροδότησης (π.χ. γεωτρήσεις).
- Διασφάλιση της ποιότητας αλλά και εξοικονόμησης υδατικών πόρων και ενέργειας μέσω της εξάλειψης των διαρροών και εν γένει του εξορθολογισμού της λειτουργίας και της υπάρχουσας υποδομής των δικτύων ύδρευσης των οικισμών, περιλαμβανομένων των αντλιοστασίων

Στρατηγική Μελέτη Υποδομών

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

- Εντοπισμός των περιοχών με υψηλό κίνδυνο εκδήλωσης πλημμυρικών φαινομένων, μέσω των σχεδίων διαχείρισης πλημμυρικού κινδύνου, αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις μαρτυρίες – απόψεις τοπικών παραγόντων
- Μελέτες και έργα διευθέτησης για τα τμήματα των ρεμάτων με ανεπαρκή κοίτη. Οι παρεμβάσεις μπορεί να περιλαμβάνουν από διεύρυνση/διάνοιξη της κοίτης με ανεπένδυτες επιφάνειες που είναι και οι πιο αποδεκτές περιβαλλοντικά λύσεις, μέχρι τη χρήση σκληρών υλικών (συρματοκιβώτια, σκυρόδεμα) για τη διευθέτηση τμημάτων που είναι αδύνατη η διεύρυνση της κοίτης λόγω παρακείμενων κατασκευών
- Μελέτες και έργα δικτύων απορροής ομβρίων για την αποστράγγιση των επιφανειών του οικισμού, με στόχο τη συλλογή των διάσπαρτων ροών ομβρίων και την ασφαλή παροχέτευσή τους στον πλησιέστερο αποδέκτη (ρέμα, θάλασσα)

Στρατηγική Μελέτη Υποδομών

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΥΜΑΤΩΝ

- Κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού με δίκτυο αποχέτευσης με συμπλήρωση/επέκταση των υφιστάμενων δικτύων αποχέτευσης ή/και κατασκευή νέων, με βάση κριτήρια πληθυσμού, προοπτικών τουριστικής ανάπτυξης και προστασίας υπόγειου υδροφορέα/επιφανειακών υδάτων
- Επεξεργασία των αστικών λυμάτων και αποτροπή της ανεξέλεγκτης διάθεσης σε φυσικούς αποδέκτες (ρέματα) μέσω εκσυγχρονισμού – αναβάθμισης – επέκτασης ή/και κατασκευής νέων εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων (ΕΕΛ)
- Διερεύνηση της δυνατότητας σύνδεσης των οικισμών των δήμων που δεν διαθέτουν αποχέτευση σε μια από τις 4 υφιστάμενες ΕΕΛ, εφόσον η σύνδεση αυτή ευνοείται από το φυσικό ανάγλυφο (π.χ. μεταφορά των λυμάτων με βαρύτητα, όχι μεγάλες αποστάσεις) και αποφεύγεται η μεταφορά των λυμάτων σε μεγάλες αποστάσεις με σημαντικές υψομετρικές διαφορές.
- Διερεύνηση χρήσης σύγχρονων εναλλακτικών τεχνολογιών επεξεργασίας λυμάτων, με μικρή κατάληψη γης, χαμηλή όχληση και δυνατότητα εύκολης επανεκκίνησης σε περίπτωση απενεργοποίησής τους

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ!