

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Εισήγηση Κων/νου Ζέκκου 04.06.2022

ΧΟΡΗΓΟΣ:
ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ
ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ:

ΙΔΡΥΜΑ ΑΙΚ.

Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Η βελτίωση της σημερινής προβληματικής προσβασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας, αποτελεί τον **στόχο – καταλύτη** για την ανάταξή της και την ενίσχυση των αναπτυξιακών προοπτικών της.

Ταυτόχρονα αποτελεί **θεμελιιακή παράμετρο** όχι μόνο της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών αλλά και της συνολικής στρατηγικής του σχεδιασμού των δράσεων του Προγράμματος «ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ».

Σήμερα η οδική πρόσβαση από τη Χαλκίδα, την Κεντρική και Νότια Εύβοια καθώς και το μεγαλύτερο σε πληθυσμό και οικονομική δραστηριότητα τμήμα της ηπειρωτικής Ελλάδας εξυπηρετείται από την Ε.Ο. 77 (βλέπε Χάρτη 1) και χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα πενιχρό επίπεδο εξυπηρέτησης, κυρίως στο ορεινό τμήμα της διαδρομής μεταξύ Ψαχνών και Προκοπίου, με 33 ανακάμπτοντες ελιγμούς και προβληματικές συνθήκες λειτουργίας και οδικής ασφάλειας, ιδιαίτερα κατά τη χειμερινή περίοδο, με τις ομίχλες, τις χιονοπτώσεις ή και τους παγετούς.

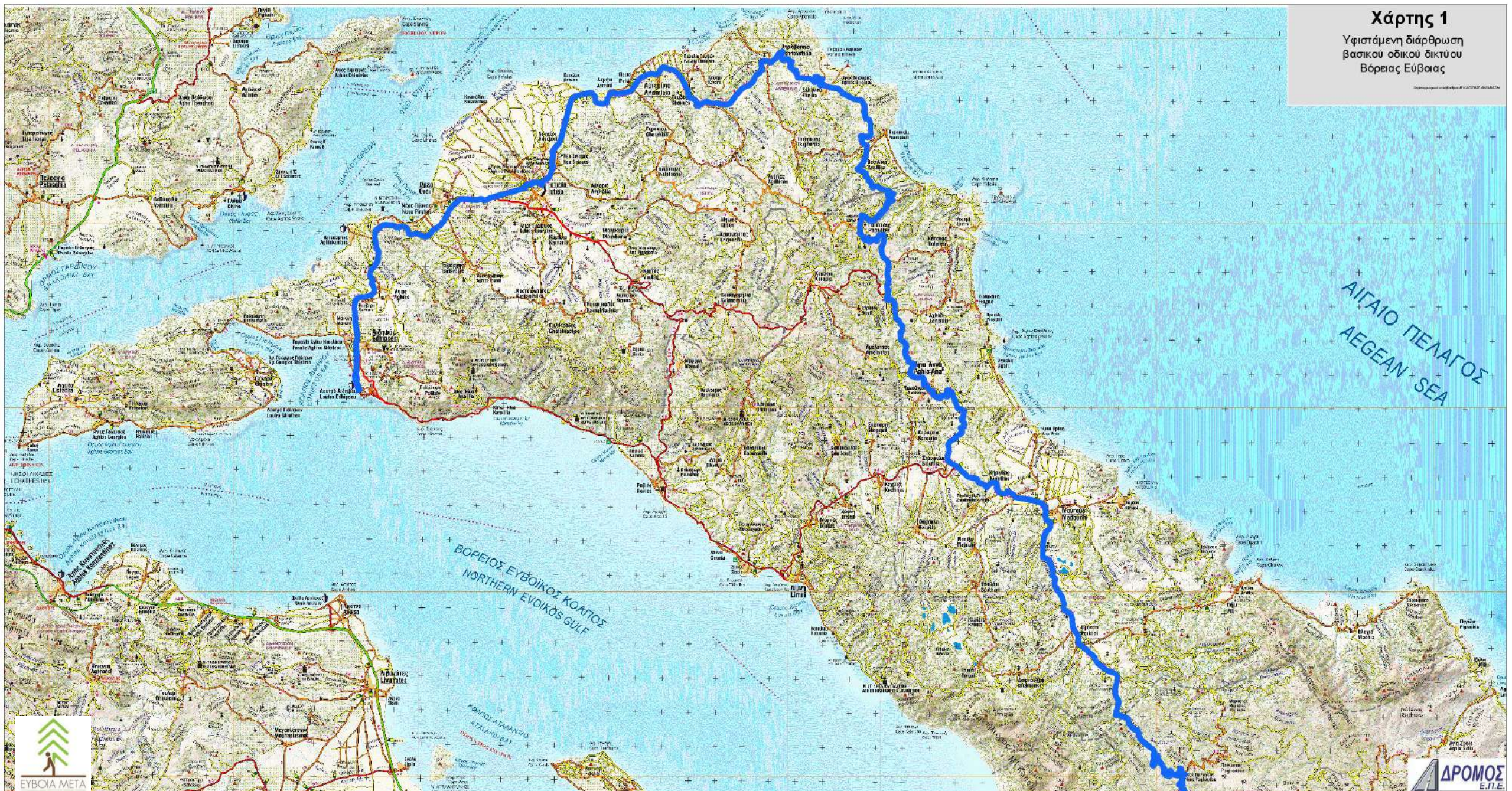
Η ριζική αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων και η εξασφάλιση ουσιαστικής λειτουργικής αναβάθμισης της μονοσήμαντης οδικής διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με την περιοχή Ψαχνών, στην οποία καταλήγει το ήδη δημοπρατηθέν τμήμα του νέου οδικού άξονα (παράκαμψη Χαλκίδας / Ψαχνών), αποτέλεσε **κυρίαρχο αίτημα** της περιοχής μετά την ανείπωτη καταστροφή της περσινής πυρκαγιάς και αντίστοιχα **δεσπόζον μέλημα** της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών.

Έγινε σε βάθος επεξεργασία όλων των μέχρι τότε σχεδιασμών αναβάθμισης της οδικής προσβασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας με λεπτομερή αξιολόγηση των μελετών της προηγούμενης 40ετίας (από τις αρχές της 10ετίας του 1980). Η αναζήτηση των παλαιότερων στοιχείων και η αξιολόγησή τους απαίτησαν υπέρμετρη προσπάθεια και αμέτρητες ώρες δουλειάς, όχι μόνο στο επίπεδο επεξεργασίας και αξιολόγησης των λεπτομερειών του σχεδιασμού του οδικού έργου για τις τρεις εναλλακτικές οδεύσεις που είχαν μελετηθεί τα προηγούμενα χρόνια, αλλά και στο επίπεδο καταγραφής και ανάλυσης των γνωμοδοτήσεων / αποφάσεων που είχαν διατυπωθεί επί του θέματος από τη Δημόσια Διοίκηση και από τους εμπλεκόμενους φορείς.

Κοινό χαρακτηριστικό και των τριών εναλλακτικών οδεύσεων που είχαν προηγούμενα μελετηθεί υπήρξε το υπερβολικό κόστος υλοποίησης του οδικού έργου, γεγονός που τελικά οδήγησε σε τελμάτωση των προσπαθειών ριζικής αναβάθμισης της οδικής διασύνδεσης Βόρειας και Κεντρικής Εύβοιας μετά το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης.

Χάρτης 1

Υφιστάμενη διάρθρωση
βασικού οδικού δικτύου
Βόρειας Ευβοίας



Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Στη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του 21^{ου} αιώνα, το αρμόδιο για τον σχεδιασμό μεγάλων οδικών έργων Υπουργείο (ΥΠΕΧΩΔΕ) εξέτασε και τους τρεις εναλλακτικούς διαδρόμους που είχαν μελετηθεί τα προηγούμενα χρόνια και τελικά επέλεξε να προχωρήσει τη μελέτη του οδικού άξονα προς Βόρεια Εύβοια στη γενική λογική «της διατήρησης της σημερινής όδευσης της Ε.Ο.77 με βελτιώσεις κατά τμήματα όπου αυτό είναι αναγκαίο», στοχεύοντας στη μείωση του κόστους υλοποίησης και του περιβαλλοντικού κόστους, καθώς και στον περιορισμό των κατασκευαστικών δυσκολιών και προβλημάτων (Χάρτης 2, ΛΥΣΗ 3).

Παρόλο που η επιλογή του ΥΠΕΧΩΔΕ το 2001 υπήρξε εύλογη, με βάση την παραπάνω στόχευση, δεν οδήγησε δυστυχώς σε εύλογο κόστος υλοποίησης, καθώς κατέληξε το έτος 2008, μετά από αλλεπάλληλες αναζητήσεις χαράξεων, στην ανάγκη κατασκευής μεγάλων τεχνικών έργων στο ορεινό τμήμα Ψαχνά – Προκόπι (σήραγγες, στέγαστρα, κοιλαδογέφυρες κλπ) συνολικού αθροιστικού μήκους άνω των 10.000 μέτρων, με δεσπόζουσα την μεγάλη σήραγγα του αυχένα «Άγιος» μήκους 3.730μ και την συνοδή παράλληλη βοηθητική σήραγγα διαφυγής για περιπτώσεις ατυχήματος μήκους επίσης 3.730μ.

Για την αντιμετώπιση του αδιέξοδου επί του θέματος, στο οποίο είχε οδηγηθεί η προηγούμενη προσπάθεια του ΥΠΕΧΩΔΕ, και για την εξεύρεση της **βέλτιστης επιλογής που θα πρέπει να περιληφθεί στη Στρατηγική Μελέτη Υποδομών**, η Ομάδα Μελέτης εξέτασε αρχικά τη δυνατότητα περιορισμού του συνολικού μήκους των μεγάλων τεχνικών έργων της Λύσης 3 του ΥΠΕΧΩΔΕ (2008) στο επίμαχο ορεινό τμήμα Ψαχνά – Προκόπι. Στο πλαίσιο αυτής της αναζήτησης εντοπίστηκε μια νέα εναλλακτική όδευση (ΛΥΣΗ 4), με κύριο χαρακτηριστικό της τον υποδιπλασιασμό και πλέον του συνολικού μήκους των μεγάλων τεχνικών έργων, με αντίστοιχη μείωση του κόστους υλοποίησης.

Με αυτό το δεδομένο ξεκίνησε μία ιδιαίτερα απαιτητική προσπάθεια, αφενός μελετητικής ωρίμανσης της νέας λύσης, ώστε να είναι συγκρίσιμη με τις ήδη μελετηθείσες προηγούμενα τρεις εναλλακτικές λύσεις, και αφετέρου της **επαναξιολόγησης των τεσσάρων λύσεων από μηδενική βάση**, με χρήση **εννέα καθοριστικών κριτηρίων** για την επιλογή της βέλτιστης από αυτές, αφού προηγουμένως χρειάστηκε να αναχθούν σε κοινή βάση αναφοράς (χρονική, κοστολογική, χιλιομετρική, κλπ) τα βασικά χαρακτηριστικά των επιμέρους λύσεων ώστε να είναι μεταξύ τους συγκρίσιμες.

Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Βασική διάκριση μεταξύ των τεσσάρων λύσεων αποτέλεσε η θέση της πύλης εισόδου στη Βόρεια Εύβοια, απ' όπου και πέρα διακλαδίζονται οι διαδρομές προς το εσωτερικό της, αφού ως κοινή αφετηρία όλων θεωρήθηκε το τέλος της παράκαμψης Χαλκίδας στην περιοχή Ψαχνών.

Επισημαίνεται ότι το ζεύγος των Λύσεων 1 και 2 αντιστοιχούν στην πύλη της Λίμνης (παράκτιος διάδρομος Ψαχνά – Λίμνη), ενώ το ζεύγος των Λύσεων 3 και 4 στην πύλη της Στροφυλιάς (μεσογειακός διάδρομος Ψαχνά – Στροφυλιά).

Οι τέσσερις εναλλακτικές οδεύσεις / λύσεις παρουσιάζονται στον Χάρτη 2 και προσδιορίζονται συνοπτικά ως ακολούθως:

- παράκτια όδευση Δάφνη Νεροτριβιάς μέχρι Λίμνη, στις νοτιοδυτικές κλιτείς του Όρους «Κανδήλι» μέχρι το στάδιο της Οριστικής Μελέτης (1982-1989, Νομαρχιακό Ταμείο Εύβοιας) & επανεκπόνηση από τη ΔΜΕΟ του ΥΠΕΧΩΔΕ (2000-2001) από Ψαχνά μέχρι Λίμνη, στο πλαίσιο Μελέτης Σκοπιμότητας (ΛΥΣΗ 1)
- όδευση από Δάφνη Νεροτριβιάς μέχρι Λίμνη, κατά τμήμα της νοτιοδυτικά της κορυφογραμμής του Όρους «Κανδήλι» και κατά τμήμα της βορειοανατολικά διαμέσου του αυχένα Νεροτριβιάς, στο πλαίσιο της ως άνω μελέτης της ΔΜΕΟ του ΥΠΕΧΩΔΕ (ΛΥΣΗ 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 με σήραγγες/κοιλαδογέφυρες (2001-2008, ΔΜΕΟ ΥΠΕΧΩΔΕ) (ΛΥΣΗ 3)
- νέα όδευση με ανεξάρτητη ανατολικότερη πορεία ως προς την Ε.Ο. 77 (στο τμήμα της από τα Ψαχνά μέχρι το Προκόπι) και ακολούθως ανεξάρτητη δυτικότερη πορεία ως προς την Ε.Ο. 77 (στο τμήμα της από Προκόπι μέχρι Στροφυλιά) (ΛΥΣΗ 4)

ΧΑΡΤΗΣ 2
Αξιολογηθείσες
εναλλακτικές οδεύσεις



Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Σε πρώτο βήμα αξιολογήθηκαν οι εναλλακτικές λύσεις κάθε ζεύγους (ανά πύλη εισόδου), με βάση τα εννέα κριτήρια του παρακάτω πίνακα, που ανέδειξε τις Λύση 1 ως πλέον πρόσφορη για τον παράκτιο διάδρομο και τη Λύση 4 για τον μεσογειακό διάδρομο. Ακολούθησε στη συνέχεια αναλυτικότερη αξιολόγηση μεταξύ των Λύσεων 1 και 4, με βάση τα ίδια κριτήρια.

ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ	ΛΥΣΗ 1	ΛΥΣΗ 2	ΛΥΣΗ 3	ΛΥΣΗ 4
Προσβασιμότητα και χωρητική ικανότητα υπηρεσιών στις Επιστημονικές των Λόγων Λόγων	3	2	2	1
Κοινωνικοοικονομικό κόστος και χρόνος ολοκλήρωσης του έργου	3	4	2	1
Αναπτυξιακές προοπτικές από την ολοκλήρωση του 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 συνοδά κοινωνικά κόστη	3	4	1	1
Κατασκευαστικότητα 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 αριθμηση 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

Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Αμφότερες οι προκρινθείσες Λύσεις 1 και 4 διερευνήθηκαν ως προς το δεσπόζον και καθοριστικό κριτήριο του **επιπέδου προσβασιμότητας ως καταλύτη της ανάπτυξης** για το σύνολο της Βόρειας Εύβοιας. Προκειμένου να καταστούν συγκρίσιμες ως προς το συγκεκριμένο κριτήριο, εξετάστηκε η συνέχιση του διαδρόμου - «κορμού» Χαλκίδας – Λίμνης και Χαλκίδας – Στροφυλιάς μέχρι και την Ιστιαία, ως κοινή κατάληξη των προς σύγκριση εναλλακτικών επιλογών, καθώς αυτή βρίσκεται σε κεντροβαρική θέση και αντιστοιχεί στη σημαντικότερη συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων άρα και μετακινήσεων της υπό εξέταση περιοχής.

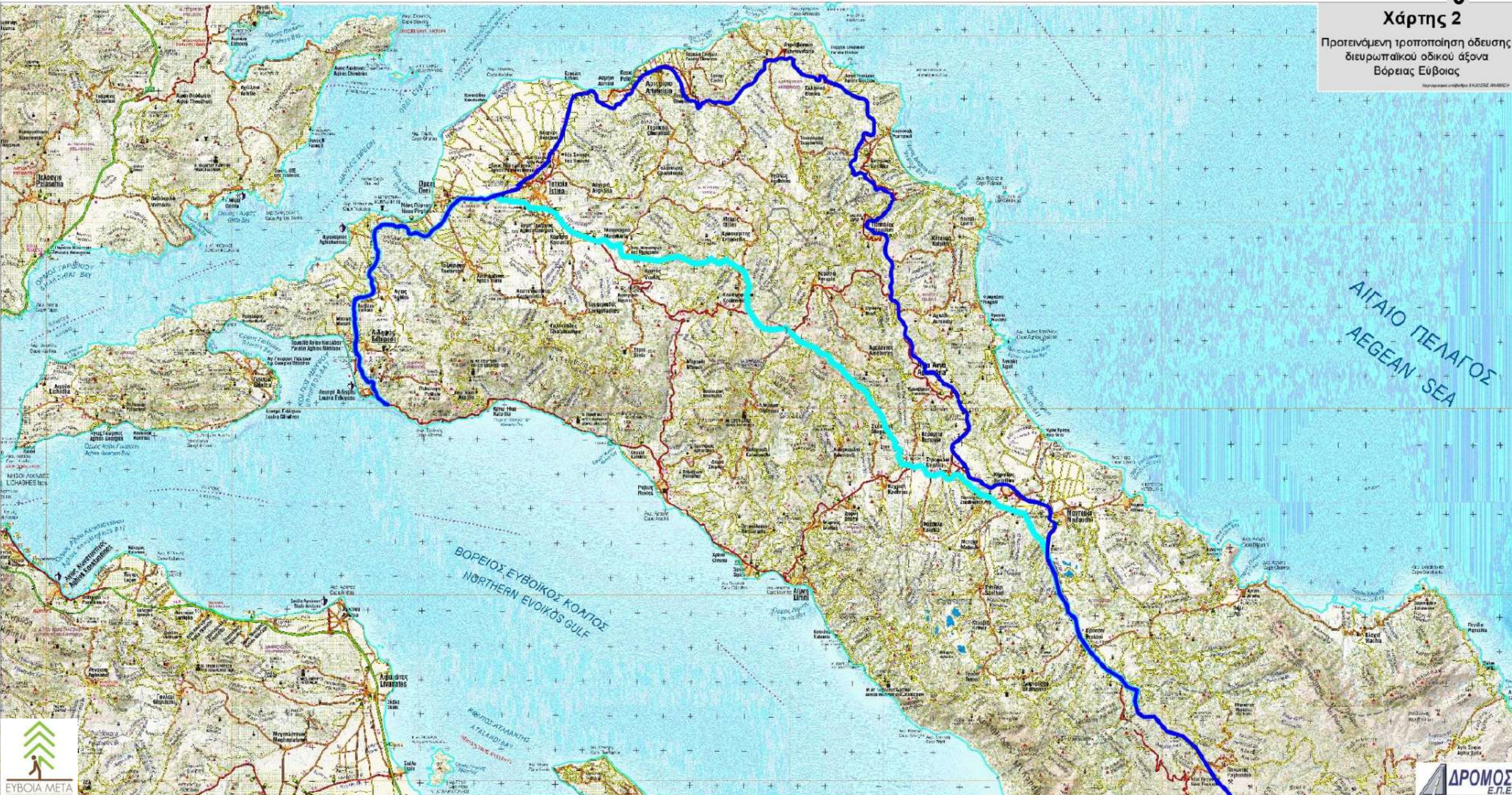
Στην περίπτωση του μεσογειακού διαδρόμου, η προσβασιμότητα των επιμέρους προορισμών εντός της Βόρειας Εύβοιας εξαρτάται από την **χωροταξικά κεντροβαρική πύλη** της Στροφυλιάς. Η επέκταση της Λύσης 4 εκείθεν της Στροφυλιάς μέχρι την Ιστιαία μελετήθηκε στο πλαίσιο της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών με βασική αρχή την αξιοποίηση της **κεντροβαρικότητας** του μεσογειακού διαδρόμου - κορμού, ακολουθώντας προς Ιστιαία νέα κεντροβαρική όδευση, σε αντίθεση με την υφιστάμενη Ε.Ο.77, που όπως φαίνεται στον Χάρτη 3, ακολουθεί διαδρομή υπέρμετρης περιπορείας. Επιπρόσθετα, η δημιουργία αυτού του νέου οδικού συνδέσμου μεταξύ Στροφυλιάς και Ιστιαίας αξιοποιεί την ήδη αναβαθμισμένη οδική σύνδεση Ιστιαίας – Λουτρών Αιδηψού, εντάσσοντάς την στο πλαίσιο του ίδιου κεντροβαρικού άξονα που διατρέχει κατά μήκος της την διαμήκη γεωγραφική μορφή της Βόρειας Εύβοιας.

Αντίθετα, στην περίπτωση του παράκτιου διαδρόμου (μέσω Λίμνης) η προσβασιμότητα των επιμέρους προορισμών εντός της Βόρειας Εύβοιας εξαρτάται από την **χωροταξικά έκκεντρη πύλη** της Λίμνης, γεγονός που οδηγεί αναγκαστικά σε εξάρτηση από την υφιστάμενη **δικτυωτή δομή** του εσωτερικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, όπως αυτή παρουσιάζεται στον Χάρτη 4.

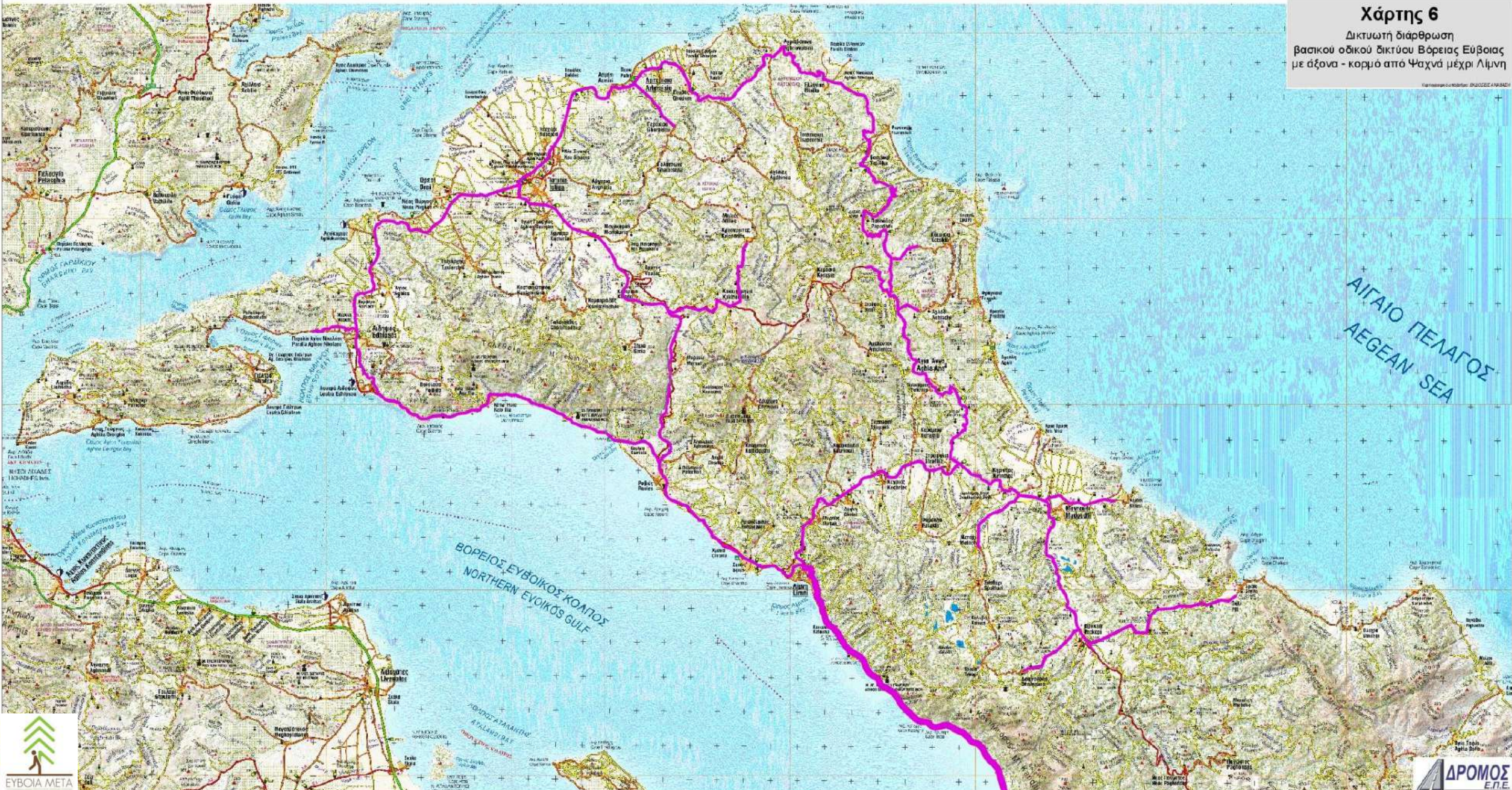
Επισημαίνεται ότι η λογική της κεντροβαρικής διάταξης του άξονα - κορμού περιλαμβάνεται τόσο στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφ. Στερεάς Ελλάδας (2003), όσο και στην αναθεώρησή του (2018).

Χάρτης 2

Προτεινόμενη τροποποίηση οδουσης
διευρωπαϊκού οδικού άξονα
Βόρειας Εύβοιας



Χάρτης 6
Δικτυωτή διάρθρωση
βασικού οδικού δικτύου Βόρειας Εύβοιας
με άξονα - κορμό από Ψαχνά μέχρι Λίμνη



Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Εισάγεται με την παραπάνω λογική, στο πλαίσιο της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών, η έννοια της **δενδροειδούς δομής** του μελλοντικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, με τον σχεδιασμό μιας ριζικά διαφορετικής διάρθρωσης του βασικού οδικού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας, με κύριο στοιχείο της τη διαμόρφωση ενός κεντρικού κορμού συλλογής και κατανομής των μετακινήσεων προς και από τους επιμέρους προορισμούς της, με κατάλληλα επιλεγμένες νέες διακλαδώσεις του, σε συνδυασμό με την χρήση του ήδη υπάρχοντος οδικού δικτύου.

Στον Χάρτη 5 που ακολουθεί παρουσιάζεται η προτεινόμενη δενδροειδής δομή του βασικού οδικού δικτύου στο εσωτερικό της Βόρειας Εύβοιας, που εξυπηρετεί πολύ καλύτερα την πρόσβαση των επιμέρους οικισμών της, τόσο για τη διασύνδεσή τους με την Κεντρική Εύβοια και τη Χαλκίδα, όσο και για την εξυπηρέτηση των μεταξύ τους εσωτερικών μετακινήσεων. Η δομή αυτή εξασφαλίζει τη μεγιστοποίηση της επιρροής του νέου οδικού άξονα Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτη της ανάπτυξης.

Από την άλλη μεριά περιορίζει δραστικά τις ανάγκες εκτεταμένων αναβαθμίσεων του υφιστάμενου οδικού δικτύου στο εσωτερικό της Βόρειας Εύβοιας, και ειδικότερα της Ε.Ο.77 στο τμήμα της από τη Στροφυλιά μέχρι και την Ιστιαία, όπως αυτές προγραμματίζονταν στις προηγούμενες μελέτες του ΥΠΕΧΩΔΕ, καθώς και τις ανάγκες παρακάμψεων των οικιστικών αναπτύξεων της παράκτιας ζώνης, σύμφωνα με τις υφιστάμενες πολεοδομικές μελέτες, προκειμένου να εξυπηρετούνται διαμέσου αυτών οι μεγάλοι μήκους διαμπερώς διερχόμενες υπερτοπικές μετακινήσεις, που διασχίζουν σήμερα τους οικισμούς.

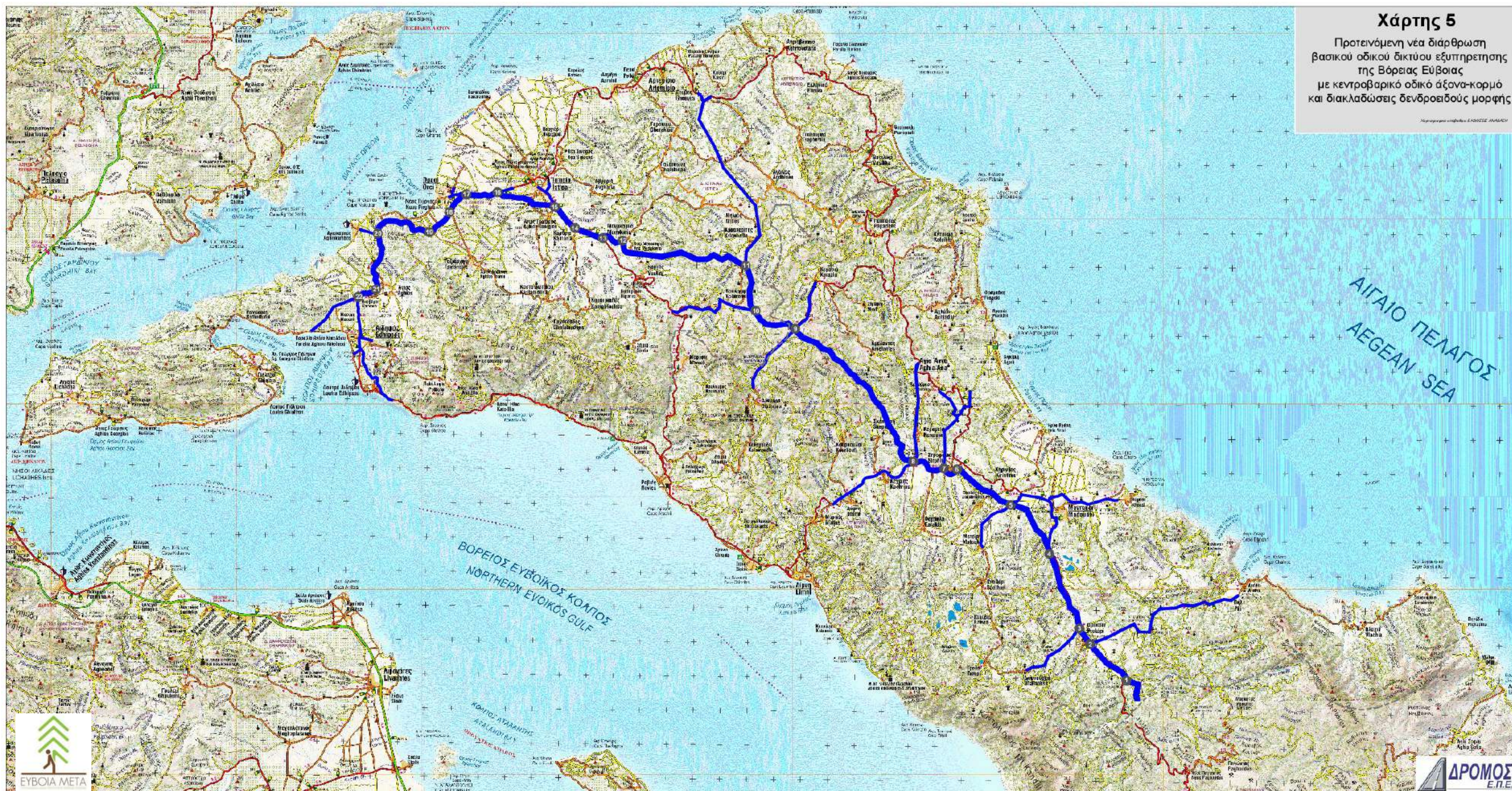
Η προτεινόμενη νέα δενδροειδής δομή του βασικού οδικού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας προβλέπει την εξυπηρέτηση της πρόσβασης στις παράκτιες ζώνες με κατάλληλα επιλεγμένες νέες οδικές συνδέσεις, εγκάρσιες προς το βόρειο παράκτιο μέτωπο, ελαχιστοποιώντας την ανάγκη για μεγάλοι μήκους παράλληλες προς την ακτή διαδρομές, όπως συμβαίνει σήμερα και επιτυγχάνοντας, με τον τρόπο αυτό, εκτός από την βελτιωμένη προσβασιμότητα των παράκτιων οικιστικών αναπτύξεων, την βελτίωση της ποιότητας και της λειτουργικότητάς τους χάρη στη δραστική μείωση της εντός οικισμών παράλληλης με την ακτή κυκλοφοριακής φόρτισης και της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας λόγω των πολύ μικρότερων ταχυτήτων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, στο πλαίσιο της δενδροειδούς διάταξης, επιτυγχάνεται δραστική μείωση του κόστους ανάπτυξης της αναγκαίας οδικής υποδομής, χάρη στην απαλλαγή από την ανάγκη προσφυγής σε περιφερειακούς δακτύλιους των παράκτιων οικισμών για τον διαχωρισμό της τοπικής από την υπερτοπική κυκλοφορία και στις εκτεταμένες ανάγκες αναβάθμισης του υφιστάμενου δικτύου, που χαρακτηρίζεται από την συναρτημένη με την πύλη της Λίμνης δικτυωτή δομή.

Χάρτης 5

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

Υποστήριξη από το ΕΡΜΕΣ - ΑΝΑΡΧΗ



Χάρτης 6

Εναλλακτικοί διάδρομοι
οδικού άξονα - κορμού
από Ψαχνά μέχρι Ισθμία
διαμέσου Λίμνης (Λύση 1) και
διαμέσου Στροφυλιάς (Λύση 4)



Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Στον Χάρτη 6 παρουσιάζονται οι δύο εναλλακτικοί διάδρομοι – κορμοί μεταξύ Ψαχνών και Ιστιαίας, με χρωματική αντιστοίχιση στον παρακάτω Πίνακα, ο οποίος συνοψίζει τα αποτελέσματα της διεξοδικής συγκριτικής αξιολόγησης των Λύσεων 1 και 4, από την άποψη της προσβασιμότητας, αλλά και της επιδιωκόμενης σύμμετρης αναπτυξιακής προοπτικής των δύο Δήμων, σε συνάρτηση με τη χωρική κατανομή των ωφελειών από τη λειτουργία του νέου οδικού άξονα. Για καθεμία από τις δύο λύσεις, υπολογίστηκε η προκύπτουσα συντομότερη χιλιομετρική απόσταση όλων των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας με πληθυσμό 50 κατοίκων και άνω από/προς Χαλκίδα (πλατεία ΚΤΕΛ).

Επιπρόσθετα, υπολογίστηκε η χρονοαπόσταση των παραπάνω οικισμών προς/από Χαλκίδα διαμέσου των δύο εναλλακτικών λύσεων, καθώς και τα αντίστοιχα μεγέθη, αφενός των οχηματοχιλιομέτρων (σε συνάρτηση με τον πληθυσμό του κάθε οικισμού και των διανυόμενων από τους κατοίκους του αποστάσεων μέχρι τη Χαλκίδα) και αφετέρου των ανθρωπο-ωρών που αναλίσκονται από τους κατοίκους κάθε οικισμού στις αντίστοιχες μετακινήσεις τους προς και από Χαλκίδα. Τα μεγέθη των οχηματο-χιλιομέτρων και των ανθρωποωρών προέκυψαν με βάση τον πληθυσμό κάθε οικισμού, τον συντελεστή 0,14 των κατά κεφαλή παραγόμενων υπερτοπικών μετακινήσεων και με εφαρμογή συντελεστή πληρότητας 2 ατόμων / όχημα.

		ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χλμ)		ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (λεπτά ώρας)		ΟΧΗΜΑΤΟ-ΧΛΜ		ΑΝΘΡΩΠΟ-ΩΡΕΣ	
		ΛΥΣΗ 1	ΛΥΣΗ 4	ΛΥΣΗ 1	ΛΥΣΗ 4	ΛΥΣΗ 1	ΛΥΣΗ 4	ΛΥΣΗ 1	ΛΥΣΗ 4
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΛΙΜΝΗΣ - ΑΓΙΑΣ ΑΝΝΑΣ	11.664	2.373	2.021	1.899	1.523	62.577	51.715	1.626	1.257
	96,84%						-21%		-29%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ	18.557	3.093	3.096	2.465	2.241	124.424	128.692	3.200	3.042
	88,02%						3%		-5%
ΣΥΝΟΛΟ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ						187.000	180.407	4.826	4.299
							-4%		-12%

Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

Όπως προκύπτει από τον Πίνακα που παρουσιάστηκε στα προηγούμενα, διαπιστώνεται ως προς το κριτήριο της προσβασιμότητας, σαφής υπεροχή της Λύσης 4 σε σχέση με τη Λύση 1, για το σύνολο του πληθυσμού της Βόρειας Εύβοιας (άθροισμα των δύο Δήμων), τόσο ως προς τα συνολικά διανυόμενα χιλιόμετρα προς/από Χαλκίδα, με κατά 4% μικρότερο μέγεθος οχηματο-χιλιομέτρων της Λύσης 4, όσο και αναφορικά με τις αναλυσκόμενες ανθρωπο-ώρες για τις διαδρομές προς και από Βόρεια Εύβοια, με κατά 12% μικρότερο συνολικό μέγεθος στην περίπτωση της Λύσης 4.

Εξειδικεύοντας τα παραπάνω, ο προτεινόμενος νέος οδικός άξονας (Λύση 4) με τη «δενδροειδή διάρθρωση» του δικτύου εντός της Βόρειας Εύβοιας διευρύνει περισσότερο τις αναπτυξιακές προοπτικές της περιοχής σε πολλαπλά επίπεδα όπως:

- ✓ Συγκράτηση πληθυσμού και βελτιωμένες αναπτυξιακές προοπτικές σε συνάρτηση με την προσβασιμότητα, που προκύπτει βελτιωμένη στη Λύση 4 για το 71% του συνολικού πληθυσμού της Βόρειας Εύβοιας έναντι μόλις του 29% για το οποίο προκύπτει βελτιωμένη προσβασιμότητα στη Λύση 1 (σε δείγμα 91% του συνολικού πληθυσμού που αντιστοιχεί στο σύνολο των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας άνω των 50 κατοίκων, σύμφωνα με την απογραφή 2011)
- ✓ Βελτιωμένη προσβασιμότητα σε μεγαλύτερο πληθυσμό και περισσότερους οικισμούς εκείθεν Ψαχνών και νοτίως της Βόρειας Εύβοιας (Δήμος Διρφύων – Μεσσαπίων)
- ✓ Υποστήριξη της ανάπτυξης του δευτερογενούς τομέα στο Μαντούδι

Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

- ✓ Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη του Αιγαίου Πελάγους από Πήλι και Βλαχιά μέχρι Βασιλικά και Ελληνικά, καθώς και του βόρειου παράκτιου μετώπου από τον Νέο Πύργο μέχρι και το Αγριοβότανο
- ✓ Υποστήριξη της ακτοπλοϊκής διασύνδεσης Κυμασίου – Βορείων Σποράδων και ανάδειξής της ως κυρίαρχης επιλογής για τη διασύνδεση της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και της Πελοποννήσου με τις Βόρειες Σποράδες
- ✓ Υποστήριξη της προοπτικής δημιουργίας σημαντικού τουριστικού λιμένα από την πλευρά του Αιγαίου με δυνατότητες διαχείρισης σκαφών αλλά και επισκευών / συντηρήσεων στην παρακείμενη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα παραπλεύρως του εμπορικού και επιβατικού λιμένα Κυμασίου χάρη στη βελτιωμένη προσβασιμότητα που θα προσφέρει ο νέος οδικός άξονας με περιορισμό της χρονοαπόστασης από την ψηλή γέφυρα Χαλκίδας στα 49 λεπτά
- ✓ Βελτιωμένη εσωτερική προσβασιμότητα (εντός της Βόρειας Εύβοιας) ως προς τη θέση του προβλεπόμενου ελικοδρομίου αεροδιακομιδών ασθενών στην Ιστιαία
- ✓ Βελτιωμένη εξυπηρέτηση του προτεινόμενου συστήματος αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας με λεωφορεία
- ✓ Σύμμετρη προσβασιμότητα αεροδρομίου από τις τουριστικές ζώνες της Βόρειας Εύβοιας και στις δύο υποψήφιες θέσεις, όταν και εφόσον αποφασισθεί η εξεταζόμενη υλοποίησή του

Ο νέος οδικός άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας ως καταλύτης της ανάπτυξης

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ!