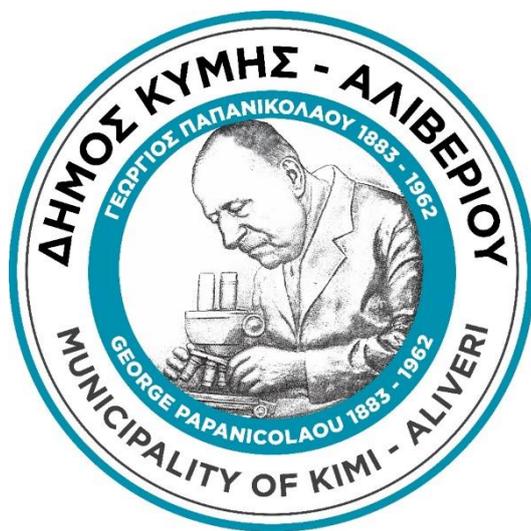


ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΧΑΛΚΙΔΑ – ΑΛΙΒΕΡΙ - ΚΥΜΗ

ΔΗΜΟΣ ΚΥΜΗΣ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2025

Συντάκτης : Γ. Μαθιουδάκης - Γ.Γ. Δήμου Κύμης Αλιβερίου

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	2
2. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)	3
3. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.....	5
4. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κύμης (ΦΕΚ 140/ΑΑΠ/24-4-2013).....	7
5. Στρατηγική μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Λιμένα Κύμης	9
6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΧΑΛΚΙΔΑ – ΛΕΠΟΥΡΑ - ΚΥΜΗ	12
Παράκαμψη Βασιλικού	12
Παράκαμψη Αμαρύνθου	14
Παράκαμψη Αλιβερίου.....	16
Βελτίωση Οδού Λέπουρα – Στόμιο.....	17
Παράκαμψη Πλατάνας	19
7. Οδικός Άξονας Χαλκίδας – Κύμης (Μεσογειακή Χάραξη).....	20
8. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας (ΕΣΣΜ)	22
9. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)	24
10. Συμπεράσματα	30
11. Χάρτης Οδικού Άξονα Χαλκίδα – Αλιβέρι – Κύμη	

1. Εισαγωγή

Η υφιστάμενη κατάσταση του οδικού άξονα Χαλκίδα – Αλιβέρι – Κύμη παραμένει ουσιαστικά αμετάβλητη τα τελευταία σαράντα χρόνια, με εξαίρεση ελάχιστες παρεμβάσεις βελτίωσης, όπως η παράκαμψη Ερέτριας. Ο απαιτούμενος χρόνος με Ι.Χ. αυτοκίνητο για τη διαδρομή Χαλκίδα – Αλιβέρι ανέρχεται σε περίπου μία ώρα, ενώ η διαδρομή Χαλκίδα – Κύμη προσεγγίζει τη μία ώρα και τριάντα λεπτά.

Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από αυξημένη επικινδυνότητα, λόγω φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών, περιορισμένου εύρους οδοστρώματος, μη επαρκούς μήκους για ασφαλή προσπέραση, αλλά και της παρόδιας δραστηριότητας, καθώς διέρχεται εντός κατοικημένων περιοχών όπως το Βασιλικό, η Αμάρυνθος και άλλους οικισμούς. Η γεωμετρία της οδού και η διέλευση μέσω οικισμών συμβάλλουν στη συχνή εμφάνιση τροχαίων ατυχημάτων, αρκετά εκ των οποίων είναι θανατηφόρα.

Τα τελευταία έτη παρατηρείται σημαντική αύξηση της τουριστικής κίνησης στην Εύβοια και ειδικότερα στο Δήμο Κύμης – Αλιβερίου. Κατά τις περιόδους αιχμής, όπως τα Σαββατοκύριακα, τις αργίες και τις εθνικές εορτές, ο κυκλοφοριακός φόρτος του δικτύου πολλαπλασιάζεται, δημιουργώντας συνθήκες κυκλοφοριακού κορεσμού.

Η υφιστάμενη κατάσταση του οδικού άξονα αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την αγροδιατροφική, τουριστική, μεταποιητική ανάπτυξη του Δήμου, ενώ το λιμάνι της Κύμης αδυνατεί να επιτελέσει τον προβλεπόμενο ρόλο του ως βασικός διαμετακομιστικός κόμβος της περιοχής.

2. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) του 2008 καθορίζει τις στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για μια περίοδο 15 ετών. Ο κεντρικός στόχος είναι η υιοθέτηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης που θα αντικαταστήσει το διπολικό μοντέλο Αθήνας-Θεσσαλονίκης με ένα πολυκεντρικό πλέγμα πόλεων και αξόνων ανάπτυξης, προωθώντας τη συνοχή και την ανταγωνιστικότητα. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη βελτίωση των κρίσιμων υποδομών (μεταφορές, ενέργεια, επικοινωνίες), στην ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κέντρου και στην αντιμετώπιση σοβαρών δημογραφικών και περιβαλλοντικών προκλήσεων, όπως η γήρανση του πληθυσμού και η ανεξέλεγκτη δόμηση. Τέλος, το πλαίσιο προτείνει τη διαφύλαξη του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου και τη δημιουργία ισχυρότερων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων.

Για την Εύβοια και ειδικότερα για τον Δήμο Κύμης Αλιβερίου προβλέπει :

1. Χωρική Ένταξη και Ρόλος:

- Η **Εύβοια** και τα πλησίον αυτής νησιά (όπως οι Σποράδες και τα νησιά κοντά στην Αττική) συμπεριλαμβάνονται στον **Ανατολικό Χερσαίο Άξονα** ανάπτυξης, ο οποίος αναπτύσσεται κατά μήκος του ΠΑΘΕ (Πάτρα–Αθήνα–Θεσσαλονίκη–Εύζωνοι).
- Ο συγκεκριμένος άξονας συνδέεται λειτουργικά με όλους σχεδόν τους άξονες ανάπτυξης της χώρας και με τις διεθνείς θαλάσσιες οδούς.
- Η **Κεντρική Εύβοια** αναφέρεται ως περιοχή όπου συγκεντρώνεται σημαντικό μέρος της απασχόλησης στη μεταποιητική δραστηριότητα.

2. Λιμενικές Υποδομές:

- Ο **λιμένας της Κύμης** κατατάσσεται στους λιμένες **διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας**.
- Προβλέπεται **ενίσχυση του ρόλου** του λιμένα της Κύμης στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές. Ο ρόλος αυτός συνδέεται άμεσα με την αναβάθμιση της σύνδεσης του λιμένα με το εθνικό δίκτυο μεταφορών και την αναβάθμιση των εμπορικών σχέσεων της χώρας με την Τουρκία.
- Ο λιμένας της Κύμης μπορεί να αναλάβει ειδικότερο ρόλο στην **αναβάθμιση των συνδέσεων** με το Βόρειο Αιγαίο και την Τουρκία (Σμύρνη).
- Οι λιμένες της Εύβοιας (όπως η Κάρυστος) εξυπηρετούν τη σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με το νησί (π.χ. μέσω Ραφήνας, Αγ. Μαρίνας, Ωρωπού, Αρκίτσας, Γλύφας, Αιδηψού).

3. Ενεργειακές Υποδομές:

- Προβλέπεται η κατασκευή αγωγού φυσικού αερίου προς το **εργοστάσιο της ΔΕΗ στο Αλιβέρι Ευβοίας**, ως μία από τις νέες υποδομές για την ολοκλήρωση του δικτύου φυσικού αερίου στη χώρα.

4. Πόλοι Ανάπτυξης:

- ο Η **Χαλκίδα** κατατάσσεται στους **Δευτερεύοντες Εθνικούς Πόλους** ανάπτυξης, όπου προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών, με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού δυναμικού της.

Το ΓΠΧΣΑΑ προβλέπει την **πύκνωση του βασικού οδικού δικτύου** της χώρας με αναβαθμισμένους οδικούς άξονες, τόσο ως προς τις υποδομές όσο και ως προς τις υπηρεσίες.

Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπονται **δύο συγκεκριμένοι οδικοί άξονες** που αφορούν άμεσα την περιοχή του Δήμου Κύμης Αλιβερίου:

1. **Άξονας Σχηματάρι – Χαλκίδα – λιμένας Κύμης:** Αυτός ο άξονας περιλαμβάνεται στους οδικούς άξονες που πρέπει να αναβαθμιστούν, συνδέοντας έτσι το λιμάνι της Κύμης με τον Ανατολικό Χερσαίο Άξονα (ΠΑΘΕ) μέσω του Σχηματαρίου και της Χαλκίδας.
2. **Άξονας Χαλκίδα – Αλιβέρι – Κάρυστος:** Ο άξονας αυτός προβλέπεται επίσης για αναβάθμιση.

Η ολοκλήρωση αυτών των αξόνων κρίνεται απαραίτητη για την άρση των ασυνεχειών του οδικού δικτύου και αναμένεται να συμβάλει στη διάχυση της ανάπτυξης και στην ενδυνάμωση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των πλησίων της ηπειρωτικής χώρας νησιών, όπως είναι η Εύβοια.

Γενικά, το Πλαίσιο επιδιώκει την ολοκλήρωση και τη συνεχή αναβάθμιση των οδικών υποδομών, ώστε να βελτιωθεί η προσπελασιμότητα και να μειωθεί ο χρόνος και το κόστος των μεταφορικών υπηρεσιών.

3. Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Με την ΥΠΕΝ/ΔΧΩΡΣ/76104/1176 Απόφαση (ΦΕΚ 299 Α.Α.Π./2018) εγκρίθηκε η Αναθεώρηση του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας από τον Υπουργό και τον Αναπληρωτή Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Καθορίζει το προτεινόμενο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης για τη Στερεά Ελλάδα, ορίζοντας στρατηγικούς στόχους, βασικούς πόλους και άξονες ανάπτυξης, καθώς και κατευθύνσεις για τη χωρική οργάνωση των παραγωγικών τομέων (πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής) και τη διαχείριση φυσικών και πολιτιστικών πόρων.

Προβλέψεις για τον Δήμο Κύμης Αλιβερίου.

Οι προβλέψεις και οι κατευθύνσεις του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου (ΠΧΠ) για τον Δήμο Κύμης Αλιβερίου αφορούν κυρίως τον ρόλο του ως αναπτυξιακού πόλου, τη χωρική του οργάνωση, τη διασύνδεση των υποδομών του και την τουριστική του ανάπτυξη, με ιδιαίτερη έμφαση στον θαλάσσιο χώρο και την ενέργεια.

Αναλυτικά, προβλέπονται τα εξής:

Χωρική και Οικιστική Οργάνωση

1. **Χωρική Ενότητα (Χ.Ε.7):** Ο Δήμος Κύμης-Αλιβερίου περιλαμβάνεται στη **Χωρική Ενότητα 7 (Νότια Εύβοια)**, μαζί με τους Δήμους Ερέτριας, Καρύστου και τη Σκύρο.
2. **Χαρακτηριστικά Χ.Ε.7:** Η ενότητα αυτή χαρακτηρίζεται από έντονη οικιστική διάχυση (α' και β' κατοικία) στον άξονα Κύμη - Αλιβέρι και στην Κάρυστο, τουριστική δραστηριότητα και αγροτοδιατροφική παραγωγή, ενώ λειτουργεί και ως **ενεργειακός πόλος**.
3. **Κέντρο Ενότητας και Πληθυσμιακή Δυναμική:** Κέντρο της Χωρικής Ενότητας ορίζεται το **δίκτυο Κύμη-Αλιβέρι**. Η πληθυσμιακή δυναμική της ενότητας εκτιμάται σε πάνω από 50.000 κατοίκους.
4. **Ιεράρχηση Οικιστικού Δικτύου:** Το δίκτυο Κύμη - Αλιβέρι - Ερέτρια, με πυρήνα το Αλιβέρι, κατατάσσεται στο **6ο ενισχυμένο εθνικό επίπεδο** του οικιστικού δικτύου.
5. **Πόλος Ανάπτυξης:** Η Κύμη και το Αλιβέρι αναφέρονται ως Ειδικό Πόλο Ανάπτυξης. Ειδικότερα, το Αλιβέρι χαρακτηρίζεται ως **εθνικό ενεργειακό κέντρο**.

Υποδομές και Δίκτυα Μεταφορών

1. **Οδική Σύνδεση (ΔΕΔ-Μ):** Προωθείται η ολοκλήρωση του εκτεταμένου οδικού δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και η **ένταξη σ' αυτό του τμήματος «Χαλκίδα-Κύμη»**.
 - ο Η ένταξη του **άξονα Χαλκίδα - Κύμη** προωθείται στη διασύνδεση των ΔΕΔ-Μ κορμού με τους θαλάσσιους διαδρόμους του Αιγαίου.
 - ο Προτείνεται **κατά προτεραιότητα** η ένταξη του οδικού άξονα **Λέπουρα (Χαλκίδα-Κάρυστος) - Κύμη** στο Περιφερειακό Δίκτυο (Comprehensive Networks) των ΔΕΔ-Μ.

2. **Άξονας Ανάπτυξης:** Ο **Οριζόντιος άξονας ΠΑΘΕ, Κόρινθος - Θήβα, ΠΑΘΕ - Χαλκίδα - Κύμη, Λιμάνι Κύμης, Σκύρος, Αιγαίο** αποτελεί συνδετήριο τμήμα του ανατολικού χερσαίου άξονα της χώρας, λειτουργώντας ως κόμβος διεπαφής της Χαλκίδας με την Εύβοια και πέραν αυτής με τη νήσο Σκύρο και το Αιγαίο μέσω του λιμένα της Κύμης.
3. **Λιμενικές Υποδομές:**
 - ο Το **λιμάνι της Κύμης** προτείνεται για **κατά προτεραιότητα** ένταξη στο Περιφερειακό Δίκτυο (Comprehensive Networks) των ΔΕΔ-Μ.
 - ο Προβλέπεται η λειτουργία του **λιμένα της Κύμης** ως **εθνικής εμβέλειας μεικτού, εμπορευματικού και επιβατικού** προς Κεντρικό και Βόρειο Αιγαίο, συμπληρωματικού του λιμανιού της Χαλκίδας και του συστήματος λιμένων Αττικής.
 - ο Ο λιμένας της Κύμης προβλέπεται επίσης ως **διεθνούς ενδιαφέροντος τουριστικός λιμένας** για την υποδοχή, ανεφοδιασμό και υποστήριξη μεγάλων σκαφών θαλάσσιας αναψυχής.
 - ο Η Κύμη ορίζεται ως **Τουριστικό Αγκυροβόλιο**.

Παραγωγικό Σύστημα και Οικονομία

1. **Διασύνδεση Παραγωγικών Συστημάτων:** Ο βιομηχανικός πόλος του **Αλιβερίου ενισχύεται, αναζωογονείται, εξυγιαίνεται και αναδιοργανώνεται.**
2. **Ενεργειακά Κέντρα:** Το Αλιβέρι περιλαμβάνεται στα **Ενεργειακά Κέντρα** (μαζί με τη Λάρυμνα, το Δίστομο, και τη Θήβα) με στόχο τη συμβολή στη διαμόρφωση της περιφερειακής ενεργειακής πολιτικής.
3. **ΒΙΟΠΑ:** Το **Αλιβέρι** προτείνεται ως ένα από τα ημιαστικά κέντρα για τη λειτουργία ΒΙΟΠΑ (Βιομηχανικών Πάρκων) με επιχειρηματικά οργανωμένο χαρακτήρα ή με απλή πολεοδόμηση στα πλαίσια των ΓΠΣ.

Τουρισμός, Πολιτισμός και Περιβάλλον

1. **Θαλάσσιες Μεταφορές:** Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας πρέπει να προωθήσει νέες δυνατότητες συνεργασίας με τις Περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, πρωτευόντως μέσω του **Λιμένα της Κύμης** (και δευτερευόντως μέσω Μαντουδίου-Καρύστου).
2. **Προγραμματική Προτεραιότητα:** Η **προώθηση της τουριστικής εξειδίκευσης του λιμανιού της Κύμης** είναι μία από τις προγραμματικές προτεραιότητες (Μέτρο 7.7).
3. **Προστασία Πολιτιστικής Κληρονομιάς:** Προτείνεται η διερεύνηση της δυνατότητας και η **προώθηση νέων κηρύξεων παραδοσιακών οικισμών** στη Χωρική Ενότητα της Νότιας Εύβοιας, και ειδικότερα στην **κοιλάδα Κύμης-Αλιβερίου**.
4. **Διατηρητέα Οικιστικά Σύνολα:** Η **Κύμη** είναι μεταξύ των κέντρων πόλεων και οικισμών για τα οποία προτείνεται η διερεύνηση δυνατότητας κήρυξης ως «διατηρητέα οικιστικά σύνολα».

5. **Ζώνη Τοπίου:** Η περιοχή **Κύμη - Κοιλιάδα Αυλωναρίου - Αλιβέρι** ορίζεται ως «Ζώνη Τοπίου» περιφερειακής αξίας, για την οποία δίδονται γενικές κατευθύνσεις προστασίας/διαχείρισης.
6. **Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ):** Η **Κύμη** και το **Αλιβέρι** εντοπίζονται ως ημιαστικά ή τουριστικά κέντρα προτεραιότητας για την εφαρμογή του θεσμού των ΣΟΑΠ.

4. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κύμης (ΦΕΚ 140/ΑΑΠ/24-4-2013)

Το ΓΠΣ αφορά τη Δημοτική Ενότητα Κύμης του Δήμου Κύμης – Αλιβερίου και καθορίζει τους στόχους για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη της περιοχής μέχρι το 2025, οργανώνοντας τον χώρο σε ζώνες χρήσεων γης, όπως περιοχές ειδικής προστασίας, γεωργικές και δασικές εκτάσεις, καθώς και υποδοχείς μόνιμης και παραθεριστικής κατοικίας. Επιπλέον, προσδιορίζει τις ζώνες παραγωγικών δραστηριοτήτων και τις βασικές εγκαταστάσεις υποδομής, ενώ ορίζει τους ειδικούς όρους και περιορισμούς δόμησης για τους διάφορους οικισμούς της δημοτικής ενότητας. Στον Δήμο Κύμης Αλιβερίου εκπονείται Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΤΠΣ) και θα αντικαταστήσει το υφιστάμενο ΓΠΣ.

1. Προβλέψεις για το Λιμάνι της Κύμης

Το ΓΠΣ αναγνωρίζει έναν κεντρικό ρόλο στο Λιμάνι της Κύμης, ο οποίος αποτελεί βασικό αναπτυξιακό μοχλό για ολόκληρη τη Δημοτική Ενότητα:

Χαρακτηρισμός και Ρόλος

- Το Λιμάνι της Κύμης χαρακτηρίζεται ως λιμάνι «εθνικής εμβέλειας».
- Στο πλαίσιο του κύριου διαπεριφερειακού αναπτυξιακού άξονα της χώρας, η Κύμη τοποθετείται στο σκέλος Σχηματάρι – Χαλκίδα – Εθνικής εμβέλειας Λιμάνι της Κύμης, συνδέοντάς το με τον άξονα της ΠΑΘΕ.
- Το λιμάνι της Κύμης αποτελεί την «ανατολική πύλη της Στερεάς προς το ανατολικό Αιγαίο».
- Η Κύμη, λόγω των υποδομών της στις μεταφορές (λιμάνι), συνιστά «δίπολο» με τον πρώην Δήμο Αλιβερίου (υποδομές ενέργειας) και χαρακτηρίζεται ως «ειδικός δευτερεύων πόλος ανάπτυξης».
- Η αύξηση της απασχόλησης και του πληθυσμού στη Δημοτική Ενότητα Κύμης μέχρι το 2025 τεκμηριώνεται, μεταξύ άλλων, στην υλοποίηση των προβλέψεων του Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. σχετικά με το εθνικής εμβέλειας λιμάνι του Δήμου.

Επεμβάσεις στην Παραλία Κύμης (Υποστήριξη Λιμανιού)

Για την υποστήριξη του ρόλου του λιμανιού, προβλέπονται συγκεκριμένες ενέργειες στον οικισμό της Παραλίας Κύμης:

- Η επίλυση των προβλημάτων πολεοδομικού ή κυκλοφοριακού χαρακτήρα στον οικισμό της Παραλίας Κύμης στοχεύει στη δημιουργία των αναγκαίων προϋποθέσεων για την υλοποίηση των προβλέψεων του λιμανιού εθνικής εμβέλειας.

- Προτείνεται Μελέτη Επέκτασης του οικισμού βορειοδυτικά (περιοχή –ΕΑ2–, 236,90 στρεμ.). Αυτή η επέκταση αποσκοπεί στην εξασφάλιση των αναγκαίων κοινόχρηστων χώρων και των υποδομών στήριξης της λιμενικής ζώνης του εθνικής εμβέλειας λιμανιού.
- Προτείνεται Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου του οικισμού για τον επανακαθορισμό των χρήσεων.

2. Σύνδεση του Λιμανιού της Κύμης με την Χαλκίδα

Η οδική σύνδεση με τη Χαλκίδα, μέσω μιας νέας διαπεριφερειακής οδού, αποτελεί κεντρικό στοιχείο.

Με την Νέα Διαπεριφερειακή Σύνδεση

- Προβλέπεται η νέα οδική διαπεριφερειακή σύνδεση του λιμανιού της Κύμης με την Χαλκίδα.
- Μέσω της υλοποιούμενης σύνδεσης της Χαλκίδας με την ΠΑΘΕ, το λιμάνι συνδέεται με την υπόλοιπη χώρα.
- Η υλοποίηση αυτής της ήδη μελετώμενης διαπεριφερειακής σύνδεσης αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες που τεκμηριώνουν την αύξηση της απασχόλησης και του πληθυσμού της Δ.Ε. Κύμης έως το 2025.
- Η σύνδεση αυτή συμβάλλει στην ορθολογική οργάνωση του βασικού οδικού δικτύου μετά την απαλλαγή των οικιστικών υποδοχέων από διαμπερείς κυκλοφορίες οχημάτων.

Λειτουργικός Σκοπός της Νέας Σύνδεσης

- Ο σκοπός του «νέου διαπεριφερειακού άξονα» είναι να παραλάβει τον προορισμό των μετεπιβιβάσεων στο λιμάνι.

Επιπτώσεις στους Οικισμούς

Η νέα διαπεριφερειακή οδική σύνδεση επιλύει κρίσιμα κυκλοφοριακά προβλήματα σε παράκτιους οικισμούς:

- Παραλία Οξυλίθου (Στόμιο): Η υλοποίηση της νέας οδικής σύνδεσης επιλύει το βασικό πρόβλημα της υπερτοπικής-διαμπερούς κυκλοφορίας, εξασφαλίζοντας παράλληλα την πρόσφορη πρόσβαση των κατοίκων/παραθεριστών στο παραλιακό μέτωπο.
- Πλατάνα: Με την υλοποίηση της νέας διαπεριφερειακής οδικής σύνδεσης, καταργείται η διαμπερής υπερτοπική κυκλοφορία οχημάτων, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη πρόσβαση των κατοίκων/παραθεριστών στο παραλιακό μέτωπο. Η απελευθέρωση του άξονα Παραλία Κύμης – Πλατάνας – Στομίου από τον φόρτο οχημάτων, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου, θα αναβαθμίσει τον χαρακτήρα των παράκτιων εξυπηρετήσεων.

Εναλλακτική και Βοηθητική Οδική Οργάνωση

- Βόρειος Άξονας: Ο βόρειος άξονας Παραλία Κύμης – Κύμη – Μετόχι – Χιλιαδού – Στενή Διρφύων προτείνεται να αποτελέσει εναλλακτική σύνδεση της Δ.Ε με την Χαλκίδα μέσω της Στενής Διρφύων.
- Σύνδεση Βορείου Άξονα με Λέπουρα-Κύμης: Προτείνεται μια νέα οδική σύνδεση του βόρειου άξονα με τον άξονα Λέπουρα-Κύμης. Αυτή αποσκοπεί στην αποσυμφόρηση της έδρας της Δ.Ε.

και του κεντρικού οικιστικού δικτύου από την υπερτοπική κυκλοφορία που θα προκύψει από τη χωροθέτηση δύο νέων αναπτυξιακών ζωνών.

Η στρατηγική του ΓΠΣ για το Λιμάνι της Κύμης και τη σύνδεση με τη Χαλκίδα λειτουργεί ως καταλύτης για την ευρύτερη ανάπτυξη, αναγνωρίζοντας το λιμάνι ως πύλη εθνικής σημασίας και χρησιμοποιώντας τη νέα οδική υποδομή για την εξισορρόπηση της κυκλοφορίας και την περιβαλλοντική αναβάθμιση των παράκτιων οικισμών.

5. Στρατηγική μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Λιμένα Κύμης

Η Σ.Μ.Π.Ε αναφέρεται στο Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) Κύμης και εκπονήθηκε τον Φεβρουάριο του 2024. Η μελέτη παρέχει μια μη τεχνική περίληψη και αναλύει εκτενώς το προτεινόμενο σχέδιο ανάπτυξης του λιμένα, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής νέων κρηπιδωμάτων για την εξυπηρέτηση επιβατηγών, οχηματαγωγών και κρουαζιερόπλοιων. Εξετάζονται λεπτομερώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου, όπως οι επιπτώσεις στη θαλάσσια ζωή, συμπεριλαμβανομένων των λειμώνων Ποσειδωνίας, καθώς και η γεωλογική, υδρολογική και κλιματική κατάσταση της ευρύτερης περιοχής.

Το Π.Ε.Α.Λ. Κύμης στοχεύει στην αναγνώριση και αντιμετώπιση των υφιστάμενων και μελλοντικών αναγκών του λιμένα, ώστε να ανταποκρίνεται με ορθολογικό τρόπο (ταχύτητα, ασφάλεια, οικονομία) στον ρόλο του, με ορίζοντα 25ετίας. **Ο λιμένας χαρακτηρίζεται ως Μείζονος Σημασίας (κατηγορία K3)** και προβλέπεται να ενισχύσει τον επιβατικό, τουριστικό και αλιευτικό χαρακτήρα του (Με βάση την Κοινή Υπουργική Απόφαση υπ' αριθ. 8315/02.02.2007 (ΦΕΚ 202 Β – 16/2/2007) των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, στο σύνολο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας δεν υφίστανται Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος (Κατηγορίας K1), υπάρχει ένας (1) Λιμένας Εθνικής Σημασίας (Κατηγορίας K2): ο λιμένας Χαλκίδας, τέσσερις (4) Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (Κατηγορίας K3): οι λιμένες Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Ιτέας, Κύμης και Στυλίδας, ενώ οι υπόλοιποι Λιμένες της Περιφέρειας κατατάσσονται ως Τοπικής Σημασίας (Κατηγορίας K4). Η διοίκηση των λιμένων ασκείται είτε από Οργανισμούς Λιμένων είτε από τα κατά τόπους Λιμενικά Ταμεία.).

Η πλήρης αξιοποίηση του Λιμένα Κύμης κρίνεται άμεσα συνδεδεμένη με την αναβάθμιση των χερσαίων διασυνδέσεων.

Η περαιτέρω αξιοποίηση και αναβάθμιση του λιμένα απαιτεί ταχεία κυκλοφοριακή σύνδεση με την πρωτεύουσα του νομού, Χαλκίδα, και στη συνέχεια, μέσω του άξονα της ΠΑΘΕ, με την υπόλοιπη Ελλάδα ακολουθώντας το ΓΠΣ της Κύμης. Προτείνεται :

- Νέος Αυτοκινητόδρομος Χαλκίδα – Κύμη: Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του λιμανιού είναι η κατασκευή του νέου κλειστού αυτοκινητοδρόμου Χαλκίδα – Κύμη. Αυτός ο άξονας υπακούει στις επιταγές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

Σύμφωνα με τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Πλαισίου Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) Κύμης, η ένταξη ή η συμβατότητα του λιμένα και των συνοδών έργων του με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αποτελεί σαφή στρατηγική επιδίωξη και αναφέρεται ρητά στα κείμενα.

1. Στρατηγική Θέση και Ευρωπαϊκός Ρόλος του Λιμένα

- Ο λιμένας Κύμης βρίσκεται σε στρατηγική θέση στην Κεντρική Ελλάδα, καθιστώντας τον κατάλληλο κόμβο σύνδεσης της Κεντρικής και Νότιας Ελλάδας, καθώς και της Μακεδονίας, με τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου.
- Θα μπορούσε να λειτουργήσει διακρατικά, συνδέοντας την Ελλάδα με την Τουρκία, τη Μέση Ανατολή και τη Μαύρη Θάλασσα.
- Επιπλέον, ο λιμένας θα μπορούσε να αποτελέσει σταθμό στον άξονα Λισσαβόνα – Κασπία Θάλασσα, ο οποίος έχει υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Η ιδανική γεωγραφική θέση του λιμένα Κύμης θα πρέπει να αξιοποιηθεί, ώστε να καταστεί η «κύρια πύλη» σύνδεσης της κεντρικής Ελλάδος με το βόρειο και ανατολικό Αιγαίο, την Αλεξανδρούπολη, την Τουρκία και τις παρευξείνιες χώρες.
- Η προτεινόμενη αρχιτεκτονική των κτιρίων, ειδικά των επιβατικών σταθμών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας, προτείνεται να κατασκευαστεί στα πρότυπα σύγχρονων διεθνών χώρων και μορφών, ώστε να δοθεί έμφαση στον «ευρωπαϊκό προορισμό» του ρόλου του Λιμένα Κύμης.

2. Απαίτηση για Οδική Σύνδεση με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο

Η πλήρης αξιοποίηση του Λιμένα Κύμης είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αναβάθμιση των χερσαίων διασυνδέσεων.

- Η κατασκευή του νέου κλειστού αυτοκινητοδρόμου Χαλκίδα – Κύμη είναι απαραίτητη.
- Αυτός ο άξονας υπακούει στις επιταγές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- Το εγκεκριμένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΣΧΑΑ) της Στερεάς Ελλάδας προβλέπει την προώθηση της ένταξης του τμήματος «Χαλκίδα-Κύμη» και του λιμένα της Κύμης στο εκτεταμένο οδικό δίκτυο των ΔΕΔ-Μ (Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών).
- Προβλέπεται επίσης η ένταξη του άξονα Χαλκίδα – Κύμη στη διασύνδεση των ΔΕΔ-Μ κορμού με τους θαλάσσιους διαδρόμους του Αιγαίου.
- Ο άξονας ΠΑΘΕ/Κόρινθος-Θήβα/ΠΑΘΕ-Χαλκίδα-Κύμη/Λιμάνι Κύμης αναφέρεται ως οριζόντιος άξονας ανάπτυξης που αποτελεί συνδετήριο τμήμα του ανατολικού χερσαίου άξονα της χώρας και διασυνδέει το ΔΕΔ-Μ με τη Σκύρο και το Αιγαίο μέσω του λιμένα της Κύμης.

3. Συμβατότητα με Ευρωπαϊκή Πολιτική και Δίκτυα

- Η ΕΕ έχει θέσει ως στόχο την καθολική ενοποίηση των θαλάσσιων λιμένων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ).

- Το ΠΕΑΛ Κύμης εξετάζεται στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για την προγραμματική περίοδο 2021-2027, η οποία περιλαμβάνει στόχους για πιθανή εμπορευματική διασύνδεση του λιμένα, ενδεχομένως συμπεριλαμβάνοντας την Κύμη σε εμπορευματικούς θαλάσσιους διαδρόμους ως ενδιάμεσο κόμβο (διερχόμενα Ro-Ro, εμπορευματικά σκάφη κ.ά.).
- Η πλήρης αξιοποίηση του λιμανιού, συμπεριλαμβανομένης της απρόσκοπτης οδικής σύνδεσης με τη Χαλκίδα και μέσω της ΠΑΘΕ με τον Ευρωπαϊκό χώρο, θεωρείται απαραίτητη για την εξασφάλιση της προοπτικής ανάπτυξής του ως «Εθνικής εμβέλειας λιμάνι» και «διεθνούς ενδιαφέροντος τουριστικού λιμένα».

6. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΧΑΛΚΙΔΑ – ΛΕΠΟΥΡΑ - ΚΥΜΗ

Για τη βελτίωση του οδικού άξονα Χαλκίδα – Λέπουρα – Κύμη, έχουν εκπονηθεί μελέτες με διαφορετικό βαθμό ωριμότητας για την υλοποίησή τους. Ειδικότερα:

Παράκαμψη Βασιλικού

Η παράκαμψη Βασιλικού Ευβοίας αφορά στο οδικό τμήμα παράκαμψης του οικισμού Βασιλικό ΠΕ Ευβοίας, μήκους 7,6 χλμ. περίπου, με νέα χάραξη ενιαίας επιφάνειας κυκλοφορίας, το οποίο θα αποτελεί το νέο τμήμα της Ε.Ο. αρ. 44 (Θήβα – Χαλκίδα – Αλιβέρι – Λέπουρα) του δευτερεύοντος εθνικού οδικού δικτύου.

Η αρχή του έργου εκκινεί επί της υφιστάμενης Ε.Ο. 44 στη Χ.Θ. 2+997,996 δυτικά του ποταμού Λήλαντα και καταλήγει στην Χ.Θ. 10+574,064 (χιλιομέτρηση Χαλκίδας Αμαρύνθου) της Ε.Ο. 44 ανατολικά του οικισμού του Βασιλικού.

Για την παράκαμψη Βασιλικού επιλέχθηκε η κατηγορία ΑΙΙ, σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (Ο.Μ.Ο.Ε-Χ). Για το γεωμετρικό σχεδιασμό της οδού έχει ληφθεί 90 χλμ/ώρα. Προβλέπεται η κατασκευή μίας λωρίδας ανά κατεύθυνση πλάτους 3,75 μ., διαγράμμιση πλάτους 0,25μ. και σταθεροποιημένο έρεισμα πλάτους 1,5μ. Το συνολικό ασφαλτοστρωμένο πλάτος θα είναι 11,0μ. Προβλέπεται η δημιουργία Ισόπεδων Κόμβων με τη δημιουργία βοηθητικού παράπλευρου και κάθετου οδικού δικτύου που εξυπηρετεί τοπικές συνδέσεις και προσβάσεις. Για τον γεωμετρικό σχεδιασμό έχει ληφθεί ταχύτητα 50 χλμ/ώρα.

Το κόστος κατασκευής του νέου οδικού τμήματος ανέρχεται στα 28.500.000,00 € με ΦΠΑ 24% ενώ το κόστος των απαλλοτριώσεων ανέρχεται στα 4.000.000,00 €. Οι απαλλοτριώσεις αφορούν Δημόσιες εκτάσεις 308.580,45 τ.μ. και ιδιωτικές εκτάσεις 49.938,80τ.μ.. Από υφιστάμενα κτίσματα απαλλοτριώνονται 26 κτίσματα, όλα αποθήκες και βοηθητικοί χώροι. Επομένως το συνολικό κόστος θα ανέλθει στα 32.500.000,00 €.



Ωριμότητα

Έχει ολοκληρωθεί και παραληφθεί το σύνολο των επικαιροποιημένων μελετών (Υδρολογική Μελέτη, Τοπογραφική Μελέτη, Οριστική Μελέτη Οδοποιίας, Οριστική Μελέτη Υδραυλικών έργων, Μελέτη Τεχνικών Έργων, Μελέτη Η/Μ, Περιβαλλοντική Μελέτη τροποποίησης, Μελέτη Κτηματολογίου, Μελέτη Σήμανσης – ασφάλισης, Τεύχη ΣΑΥ – ΦΑΥ και Τεύχη Δημοπράτησης), με την υπ. αριθμ. 51/27-12-2022 (ΑΔΑ: 62ΤΨ7ΛΗ-Η1Ψ) Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας.

Διαθέτει την υπ. αριθμ. 73156/20-10-2023 (ΑΔΑ: 66ΛΕΟΡ10-Ψ5Μ) Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) της ΔΙΠΕΧΩ Στ. Ελλάδας της Α.Δ.Θ.Σ.Ε., εγκρίθηκε η τροποποίηση – αναδιατύπωση των περιβαλλοντικών όρων του υπόψη έργου, ως προς την παράκαμψη του Βασιλικού, όπως αυτοί είχαν εγκριθεί με την υπ. αρ. ΑΠ/οικ/131412/27-02-2003 ΚΥΑ της ΕΥΠΕ (και ανανεώθηκαν με την αρ. πρωτ. 6011/256072/2013/07-02- 2014 Απόφαση της Α.Δ.Θ.Σ.Ε).

Αναμένεται η ένταξη στο τομεακό πρόγραμμα «Μεταφορές 2021-2027» για την εξασφάλιση ευρωπαϊκής και εθνικής χρηματοδότησης.

Παράκαμψη Αμαρύνθου

Η παράκαμψη Αμαρύνθου αποτελεί τμήμα του ευρύτερου οδικού σχεδίου για την Εύβοια, μαζί με τις παρακάμψεις Χαλκίδας και Βασιλικού, με στόχο τη συνολική αποσυμφόρηση του οδικού άξονα Χαλκίδα–Αλιβέρι–Κύμη.

Προβλέπεται η δημιουργία οδικού τμήματος νέας χάραξης με σκοπό την παράκαμψη του οικισμού Αμαρύνθου ΠΕ Ευβοίας, μήκους 7,3 χλμ. περίπου. Η προβλεπόμενη τυπική διατομή της κύριας οδού είναι η τύπου β2σ, και αποτελείται από μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, πλάτους 3,75μ., λωρίδα καθοδήγησης πλάτους 0,25μ. και λωρίδα πολλαπλών χρήσεων πλάτους 1,25μ.. Συνολικό ασφαλτοστρωμένο πλάτος θα είναι 11,00 μ.. Το έργο περιλαμβάνει τη διαμόρφωση Ισόπεδων Κόμβων για την σύνδεση με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο με τη μόρφωση βοηθητικού παράπλευρου και κάθετου οδικού δικτύου που εξυπηρετεί τοπικές συνδέσεις και προσβάσεις. Οι παράπλευρες και κάθετες βοηθητικές οδοί κατατάσσονται κατά Ο.Μ.Ο.Ε. στην κατηγορία ΑΙV με ταχύτητα μελέτης 50 χλμ/ώρα και με τυπική διατομή ε2

Το συνολικό κόστος κατασκευής του νέου οδικού τμήματος της παράκαμψης Αμαρύνθου ανέρχεται στα 28.940.000,00 €, σύμφωνα με την πρόταση, η οποία θα πρέπει να επανασχεδιαστεί στο τελευταίο 1 χλμ περίπου οπότε και θα τροποποιηθεί. Το κόστος των απαλλοτριώσεων θα καθορισθεί με την ολοκλήρωση των μελετών.



Ωριμότητα

Η Δ/ση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Ευβοίας προκειμένου για την ωρίμανση κατασκευής του έργου και συγκεκριμένα για την επικαιροποίηση των ήδη εγκεκριμένων μελετών, το 2021 προχώρησε στην ανάθεση καθηκόντων Τεχνικού Συμβούλου, σύμφωνα με την παραγρ. 1 του άρθρου 128 του

Ν.4412/16, για την υποβοήθηση της Δ/σης Τεχνικών Έργων Π.Ε. Εύβοιας στις διαδικασίες ωρίμανσης για τη δημοπράτηση του έργου: «ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΜΑΡΥΝΘΟΥ».

Η εν λόγω ανάθεση δεν ολοκληρώθηκε και δεν έχουν παραληφθεί οι προβλεπόμενες στα πλαίσια της εν λόγω Σύμβασης μελέτες, λόγω γνωστοποίησης από την ΕΦΑ Ευβοίας της ύπαρξης αρχαιολογικού χώρου (Ιερό της Αμαρουσίας Αρτέμιδος) στα βόρεια και σε επαφή με την προτεινόμενη από την υπόψη μελέτη θέση κατασκευής του καταληκτήριου (τελικού) κόμβου της παράκαμψης Αμαρύνθου, και λόγω ανάγκης επανασύνταξης της μελέτης, με μετατόπιση του εν λόγω άξονα (καταληκτήριου). Παράλληλα, εξετάζεται το ενδεχόμενο δημοπράτησης και εκπόνησης νέας μελέτης που θα περιλαμβάνει νέα χάραξη του τελευταίου 1 χλμ. της ανωτέρω μελέτης, στο οποίο εστιάζεται το πρόβλημα.

Δεν υπάρχει περιβαλλοντική αδειοδότηση, καθ' όσον δεν υπάρχει ολοκλήρωση και παραλαβή της εν λόγω μελέτης. Θα πρέπει να τροποποιηθεί η υπ. αριθμ. 73156/20-10-2023 (ΑΔΑ: 66ΛΕΟΡ10-Ψ5Μ) Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) της ΔΙΠΕΧΩ Στ. Ελλάδας της Α.Δ.Θ.Σ.Ε., ως προς τη νέα χάραξη της παράκαμψης Αμαρύνθου.

Παράκαμψη Αλιβερίου

Η παράκαμψη Αλιβερίου στην Εύβοια αποτελεί τμήμα του νοτίου οδικού άξονα, με στόχο να απομακρύνει την κυκλοφορία από τον αστικό ιστό και να βελτιώσει τη σύνδεση Χαλκίδας–Κύμης–Αλιβερίου, εξυπηρετώντας τόσο τη μετακίνηση προς το λιμάνι όσο και τη βιομηχανική ζώνη.

Η αρχή της μελέτης είναι η Κακιά Σκάλα μετά τα Ιχθυοτροφεία και καταλήγει στα Λέπουρα στον κόμβο προς Κάρυστο. Για την Παράκαμψη Αλιβερίου εκπονήθηκαν και εγκρίθηκαν μελέτες στα πλαίσια της από 5-4-2000 σύμβασης με τίτλο: «Συμπληρωματικές μελέτες ολοκλήρωσης οδικού άξονα Χαλκίδας – Λέπουρα – Κύμη» για την οποία η Δ13 (πρώην ΔΜΕΟ) είχε αρμοδιότητα Προϊσταμένης Αρχής με Διευθύνουσα Υπηρεσία τη Δ/ση Δ.Ε. της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Οι μελέτες αρχικά εκπονήθηκαν και εγκρίθηκαν το διάστημα από το έτος 2000 έως το 2004.

Λόγω εμπλοκής της μελέτης με κτίσματα στην αρχή της χάραξης, που ανέκυψαν κατά τη σύνταξη της μελέτης Κτηματολογίου Οδού, έγινε επανασχεδιασμός με σειρά μελετών που ολοκληρώθηκαν το έτος 2015.

Η Σύμβαση παρελήφθη με την με αρ. πρωτ. 101878/8-4-2024, Απόφαση τελικής παραλαβής από την Δ/ση Οδικών Υποδομών (Δ13) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Για τη μελέτη αυτή έχει εκδοθεί Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) το 2004 που όμως έχει λήξει η ισχύ της.

Η συγκεκριμένη χάραξη διασχίζει το σχέδιο πόλης του Αλιβερίου τέμνοντας την Πόλη του Αλιβερίου στα δυο. Υπάρχει η ανάγκη αναθεώρησης ώστε να πληροί τα κριτήρια της παράκαμψης.



Σημασία έργου

Η Παράκαμψη Αλιβερίου θεωρείται κομβικό έργο, καθώς θα αποσυμφορήσει εντελώς το αστικό κέντρο, θα μειώσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση προς το εργοστάσιο ΔΕΗ, τις μεταποιητικές επιχειρήσεις και το λιμάνι Αλιβερίου, και θα ενισχύσει τη πρόσβαση της Κύμης προς τον νότιο άξονα της Εύβοιας.

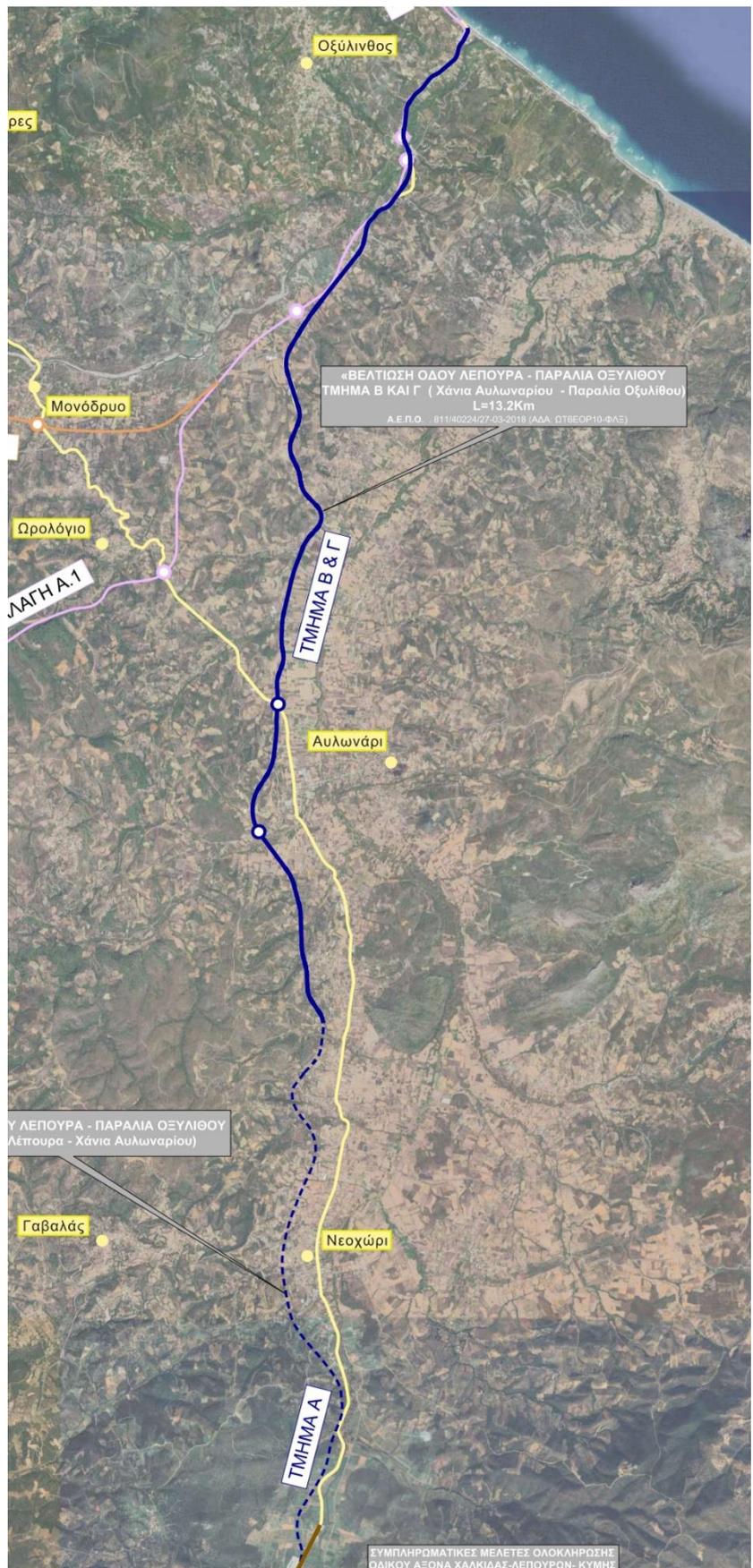
Βελτίωση Οδού Λέπουρα – Στόμιο

Η βελτίωση της οδού Λέπουρα - Στόμιο αποτελεί κεντρικό επαρχιακό άξονα της Κεντρικής Εύβοιας, καθώς συνδέει το Αλιβέρι με την Κύμη (και κατ' επέκταση τη Σκύρο), δηλαδή το Νότιο Ευβοϊκό Κόλπο με το Αιγαίο Πέλαγος, εξυπηρετώντας σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο.

Αφορά στην εκτέλεση οδικού έργου βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών (νέα χάραξη) του κεντρικού οδικού άξονα Χαλκίδα – Κύμη. Το συνολικό μήκος του προτεινόμενου έργου είναι 13,2 χλμ περίπου και αποτελεί σημαντικό τμήμα του κεντρικού οδικού άξονα Χαλκίδα – Κύμη. Με τη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών (νέα χάραξη) της υφιστάμενης επαρχιακής οδού Λέπουρα – Παραλία Οξυλίθου, θα βελτιωθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας και θα αυξηθεί η άνεση και η λειτουργικότητα της οδικής σύνδεσης Λέπουρα – Παραλία Οξυλίθου.

Αποτελείται από το τμήμα Α εκκινεί βόρεια των Λεπούρων και καταλήγει βόρεια του Νεοχωρίου και το τμήμα Β & Γ το οποίο συνεχίζει έως την Παραλία Οξυλίθου.

Το κόστος κατασκευής για τα τμήματα Β & Γ ανέρχεται στα 16.300.000,00 € με ΦΠΑ 24%. Απαιτείται υποέργο προϋπολογισμού 1.600.000,00 € το οποίο αφορά την καταβολή αποζημιώσεων απαλλοτρίωσης στους δικαιούχους και υποέργο, προϋπολογισμού 100.000,00 €, αφορά τη δαπάνη μετατόπισης δικτύων Ο.Κ.Ω. για την κατασκευή του έργου. Το συνολικό κόστος θα ανέλθει στα 17.900.000,00 €.



Ωριμότητα

Για το **Τμήμα Α** (Λέπουρα - Χάνια Αυλωναρίου) έχει προταθεί νέα βελτιωμένη χάραξη από την ανάντη πλευρά της οδού η οποία θα περιλαμβάνει τεχνικά έργα, για τα οποία δεν υπάρχει ώριμη μελέτη, οπότε απαιτείται η εκπόνηση γεωτεχνικών, γεωλογικών, στατικών και κυκλοφοριακών μελετών. Γεγονός που εκτινάσσει το κόστος μελέτης και κατασκευής του έργου. Εναλλακτικά προτείνεται να μελετηθεί η νέα χάραξη από την κατάντη πλευρά της υπάρχουσας οδού, άρα θα προκύψει μικρότερο κόστος για την υλοποίηση του Α τμήματος του έργου.

Για το **Τμήμα Β και Γ** (Χάνια Αυλωναρίου – Κύμη) (περίπου από Χ.Θ. 7+470 μέχρι Χ.Θ. 20+700) έχει εκπονηθεί ολοκληρωμένη και πλήρως ώριμη Οριστική Μελέτη, με την οποία επιτυγχάνεται η διασφάλιση της ορθής υλοποίησης του έργου, καθώς και της λειτουργικότητάς του. Έχουν επίσης εγκριθεί, με την υπ' αρ. 78505/1550/04-04-2018 Απόφαση της Δ/νσης Τεχνικών Έργων Π.Ε. Εύβοιας, τα εξής στάδια της μελέτης : α) ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ β) ΥΔΡΑΥΛΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ γ) ΓΕΩΛΟΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ δ) ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ε) ΜΕΛΕΤΗ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΥ ΚΟΜΒΩΝ. Επίσης, με την υπ' αριθμ. 136481/2888/23-10-2018 απόφαση της Δ/νσης Τεχνικών Έργων έχει εγκριθεί: η ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ και η ΜΕΛΕΤΗ ΚΤΗΜΑΤΟΓΡΑΦΗΣΗΣ. Έχει υποβληθεί στις 7-9-2018 το στάδιο του Κτηματολογίου και εκκρεμεί η έγκριση του. Για την κατασκευή του 1ου Υποέργου (ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΛΕΠΟΥΡΑ –ΠΑΡΑΛΙΑ ΟΞΥΛΙΘΟΥ (ΤΜΗΜΑ Α, Β και Γ) θα απαιτηθεί η καταβολή αποζημιώσεων απαλλοτρίωσης στους δικαιούχους, καθώς και η μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω., οι δαπάνες των οποίων πρόκειται να καλυφθούν από τα αντίστοιχα υποέργα.

Το έργο διαθέτει Περιβαλλοντική αδειοδότηση με την υπ. αριθμ. 811/40224/27-03-2018 (ΑΔΑ: ΩΤ6ΕΟΡ10-ΦΛΞ) Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) της ΔΙΠΕΧΩ Στ. Ελλάδα της Α.Δ.Θ.Σ.Ε. όπου εγκρίθηκε η διατύπωση των περιβαλλοντικών όρων του υπόψη έργου.

Για να ενταχθεί το Τμήμα Β & Γ σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα ενδεικτικά απαιτούνται επιπλέον μελέτες όπως :

- Μελέτη Σκοπιμότητας
- Ανάλυση Χρηματοοικονομικής Βιωσιμότητας Πράξης (ΑΚΟ) – σύμφωνα με τον οδηγό αξιολόγησης ΣΔΕ 2021-2027
- Εξέταση κοινωνικοοικονομικών αναλύσεων (όπως ορίζεται στην πρόσκληση)
- Έκθεση τεκμηρίωσης εξασφάλισης προσβασιμότητας ΑΜΕΑ
- Έκθεση ενίσχυσης κλιματικής ανθεκτικότητας

Παράκαμψη Πλατάνας

Πρόκειται για βελτίωση της επαρχιακής οδού Χανίων Αυλωναρίου – Πλατάνα - Παραλία Κύμης με παράκαμψη του οικισμού Πλατάνα μήκους περίπου 3,1 χλμ μέσω νέας χάραξης.

Η υφιστάμενη οδός μήκους περίπου 4 χλμ με το ΦΕΚ 15 /Α.Α.Π/11-02-2011 εντάχθηκε στο επαρχιακό οδικό δίκτυο του Ν. Ευβοίας. Η αφετηρία ορίζεται στη Γέφυρα Οξύλιθου και τερματίζει στον οικισμό Πλατάνα στη διασταύρωση με την 8η επαρχιακή Οδό «Χάνια Αυλωναρίου-Όριο-Οξύλιθος – Παραλία Κύμης». Το παραλιακό τμήμα της χάραξης μήκους 2,5 χλμ παρουσιάζει πολλά και σοβαρά προβλήματα που εστιάζουν κατά κύριο λόγο σε κατολισθητικά φαινόμενα και καθιζήσεις λόγω διάβρωσης από το χειμέριο κύμα.

Στη συνέχεια η επαρχιακή οδός με μειωμένα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά διέρχεται από τον παραθαλάσσιο οικισμό Πλατάνα και τερματίζει στην Παραλία Κύμης όπου βρίσκεται το ομώνυμο λιμάνι. Το τμήμα της χάραξης που διέρχεται εντός του οικιστικού ιστού της Πλατάνας παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα τα οποία επιτείνονται τους καλοκαιρινούς μήνες που αυξάνεται η τουριστική κίνηση. Στο τμήμα αυτό η οδός διέρχεται με τεχνικό γεφύρωσης το ρ. Μέλας το οποίο είναι μονής κατεύθυνσης

Η υφιστάμενη οδός στο παραλιακό τμήμα εντός του οικιστικού ιστού του ομώνυμου οικισμού, βρίσκεται εντός του Αιγιαλού και παρουσιάζε σημαντικά προβλήματα καθιζήσεων λόγω διάβρωσης από το χειμέριο κύμα με αποτέλεσμα η κυκλοφορία να διεξάγεται τμηματικά από μία λωρίδα κυκλοφορίας με δυσμενής επιπτώσεις τόσο στους χρήστες της οδού, όσο και στους κατοίκους. Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας υλοποιεί ένα μεγάλο έργο για την προστασία της παράκτιας ζώνης της Πλατάνας στην Κύμη, με προϋπολογισμό 7 εκατομμυρίων ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης. Η πρώτη φάση του έργου ολοκληρώνεται και περιλαμβάνει την κατασκευή νέου παραλιακού τοιχίου, διαπλάτυνση και διαμόρφωση της παραλιακής οδού, δημιουργία πεζόδρομου και υλοποίηση έργων ακτομηχανικής προστασίας όπως κυματοθραύστες.



Τα προβλήματα κυκλοφορίας και ασφάλειας τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες της περιοχής επιτείνονται ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, που η τουριστική κίνηση αυξάνεται λόγω προσέγγισης στο λιμένα Κύμης.

Τα τελευταία χρόνια ολοκληρώθηκαν οι εργασίες επέκτασης και αναβάθμισης του λιμένα Κύμης που λόγω της προνομιακής γεωγραφικής του θέσης φιλοδοξεί να αποτελέσει την κεντρική πύλη σύνδεσης της κεντρικής Ελλάδας με το βόρειο και ανατολικό Αιγαίο.

Για την εξυπηρέτηση των κατοίκων αλλά και των αυξημένων επισκεπτών της, απαιτείται η αναβάθμιση και βελτίωση του οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής, συμβάλλοντας στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου.

Στα πλαίσια της Πρόσκλησης ΑΤ09 το 2021, κατατέθηκε πρόταση για την εκπόνηση μελετών με τίτλο «Ωρίμανση έργου βελτίωσης Επ. Οδού Χανίων Αυλωναρίου – παραλία Κύμης τμήμα παράκαμψη Οικισμού Πλατάνας» συνολικού προϋπολογισμού 504.729,60 €, αλλά δεν εντάχθηκε.

Απαιτείται η εκπόνηση μελετών και η ωρίμανση με την εξασφάλιση εγκρίσεων πριν την εύρεση χρηματοδότησης.

7. Οδικός Άξονας Χαλκίδας – Κύμης (Μεσογειακή Χάραξη)

Εκτός από τη λύση βελτίωσης του υφιστάμενου οδικού άξονα Χαλκίδα – Κύμη με τοπικές παρακάμψεις των σημαντικότερων οικισμών έχει εξεταστεί και η σύνδεση της Χαλκίδας (Παράκαμψη Χαλκίδας) με την Κύμη με νέα όδευση η οποία έχει την ονομασία Μεσογειακή Χάραξη. Η μελέτη ανατέθηκε από την Δ/νση Οδικών Υποδομών (Δ13) (πρώην ΔΜΕΟ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και εκπονήθηκε σε επίπεδο Αναγνωριστικής Μελέτης.

Επανελήθε στο προσκήνιο με το Πρόγραμμα ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας υιοθετώντας την λύση Α' της μεσογειακής χάραξης μέχρι την Παραλία Οξυλίθου χωρίς να δίνει λύση για την πρόσβαση μέχρι το Λιμάνι της Κύμης. Επίσης οι διατιθέμενες μελέτες για το τμήμα αυτό δεν έχουν ωριμότητα υλοποίησης.

Προβλέπει δυο εναλλακτικές λύσεις :

Λύση Α'

Η αρχή της σύνδεσης ξεκινά στο τέλος της παράκαμψης Βασιλικού και οδεύει προς Γυμνό, Παρθένι, Κρεμαστό. Στον Ισόπεδο κόμβο Γαίας το μήκος είναι 39.140μ και είναι σημείο συνάντησης με την Λύση Β'. Έπειτα συνεχίζει προς τις Κονίστρες όπου συναντά τον Παραλιακό δρόμο προς Κύμη παρακάμπτοντας τον Οικισμό της Πλατάνας στα βόρεια. Επίσης προτείνεται εναλλακτικά όδευση προς Παραλία Οξυλίθου και από εκεί η όδευση συνεχίζει παραλιακά έως το Λιμάνι της Κύμης περνώντας μέσα από τον Οικισμό της Πλατάνας. Προβλέπει 15 ισόπεδους κόμβους, 4 γέφυρες και μια σήραγγα μήκους 3.600μ. Το συνολικό μήκος της Λύσης Α είναι περίπου 54 χιλιόμετρα.

Λύση Β'

Ξεκινά με σύνδεση στην Νέα Λάμψακο και οδεύει Βόρεια προς Πισσώνα, Μίστρο, Μακρυχώρι. Στον Ισόπεδο κόμβο Γαίας το μήκος είναι 45.450μ και είναι σημείο συνάντησης με την Λύση Α'. Έπειτα συνεχίζει προς Παραλία Οξυλίνθου και από εκεί η όδευση συνεχίζει παραλιακά έως το Λιμάνι της Κύμης περνώντας μέσα από τον Οικισμό της Πλατάνας. Επίσης προτείνεται εναλλακτικά όδευση οδεύει προς τις Κονίστρες όπου συναντά τον Παραλιακό δρόμο προς Κύμη παρακάμπτοντας τον Οικισμό της Πλατάνας στα βόρεια. Προβλέπει 14 ισόπεδους κόμβους, 3 γέφυρες και δυο σήραγγες μήκους 3.060μ έκαστη. Στον ισόπεδο κόμβο της ΓΑΙΑΣ τελειώνει η λύση Β σε μήκος 45.074μ.



8. Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας (ΕΣΣΜ)

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ) της Ελλάδας εκπονήθηκε το 2019 και είναι σε ισχύ. Εξετάζει διεξοδικά τις υφιστάμενες περιβαλλοντικές συνθήκες της χώρας, συμπεριλαμβανομένης της βιοποικιλότητας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του τοπίου και της κοινωνικοοικονομικής κατάστασης. Παρουσιάζει μια σειρά από προτεινόμενα μέτρα και δράσεις στους τομείς των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, με χρονικό ορίζοντα έως το 2037, με σκοπό την αειφόρο ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. Τέλος, το έγγραφο αξιολογεί τις αναμενόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτών των παρεμβάσεων—συχνά θετικές σε ό,τι αφορά την προσβασιμότητα, αλλά με την αναγνώριση πιθανών τοπικών αρνητικών επιπτώσεων, όπως στον θόρυβο και το τοπίο—και προτείνει συστήματα παρακολούθησης των περιβαλλοντικών στόχων.

Τα βασικά έργα και παρεμβάσεις για την Εύβοια περιλαμβάνουν :

RI-Infra 15: Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας

Κωδικός	Τίτλος Μέτρου	Υπόβαθρο και Αιτιολόγηση	Περιγραφή
RI-Infra 15	Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας	Τα τμήματα αυτά αποτελούν μέρος του αναλυτικού ΔΔΜ. Και οι δύο κλάδοι (βόρειος και νότιος) εξυπηρετούν περιοχές της Εύβοιας οι οποίες σήμερα έχουν χαμηλή ή πολύ χαμηλή προσβασιμότητα, όπως εκτιμάται μέσω του δείκτη λειτουργικής πυκνότητας.	Το συνολικό μήκος και των δύο οδών είναι 250 χλμ. Η μελέτη σκοπιμότητας και η ανάλυση εναλλακτικών λύσεων θα προσδιορίσει τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου. Στο πλαίσιο της τωρινής ανάλυσης θεωρήθηκε ότι ο δρόμος θα είναι οδός ενιαίου οδοστρώματος με βελτιωμένα χαρακτηριστικά. Θα ακολουθηθεί γενικά η υφιστάμενη χάραξη (αναβάθμιση οδού) με ορισμένα νέα τμήματα.

Κωδικός Μέτρου	Τίτλος Μέτρου	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ								Τύπος (Θεσμικό, Επιχειρησιακό, Υποδομών)
		1 Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας & Ανταγωνιστικότητας Μεταφορών	2 Βελτίωση Αποδοτικότητας και Πολυμετακίνησης Αξόνων ΠΑΘΕ	3 Ενίσχυση Διεθνούς Χαρακτ. Συνδεσιμότητας	4 Υποστήριξη Ταμεία Τουρισμού	5 Ενίσχυση Συνδεσιμότητας Ελληνικών Νησιών	6 Βελτίωση Αποδοτικότητας Ταμεία Εφοδιαστικής Αλυσίδας	7 Ανάπτυξη Αποδοτικού Συστήματος Αστικών & Προαστιακών ΔΣ σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών	8 Προώθηση Περιφερειακής Κυκλοφορίας & Ανάπτυξης	
RI-Infra 10	Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσα – Πάργα – Πρέβεζα	✓							✓	ΥΠ
RI-Infra 11	Κάθετος άξονας 70 Εγνατίας Οδού: Ξάνθη – Εχίνος – Δημάριο – σύνορα με Βουλγαρία			✓						ΥΠ
RI-Infra 12	Νέος αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη (σύνδεση μεταξύ Α1 και Α8)		✓							ΥΠ
RI-Infra 13	Αναβάθμιση του ανατολικού (Άγιος Νικόλαος – Σητεία) και δυτικού (Κίσαμος – Χανιά) άκρου του ΒΟΑΚ (Α90)	✓			✓				✓	ΥΠ
RI-Infra 14	Αναβάθμιση βόρειου τμήματος του Α1 προς σύνορα με ΠΓΔΜ, Τμήμα: Χαλάστρα (κόμβος Α1/Α2) – Πολύκαστρο			✓				✓		ΥΠ
RI-Infra 15	Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας	✓			✓	✓			✓	ΥΠ

1. Αναβάθμιση οδικών αξόνων βόρειας και νότιας Εύβοιας.

◦ Σκοπός: Αυτά τα έργα εντάσσονται στα οδικά έργα που αποσκοπούν στη βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας και κοινωνικής ένταξης.

◦ Αιτιολόγηση: Οι δύο κλάδοι (βόρειος και νότιος) εξυπηρετούν περιοχές της Εύβοιας οι οποίες σήμερα έχουν χαμηλή ή πολύ χαμηλή προσβασιμότητα.

◦ Περιγραφή: Το συνολικό μήκος και των δύο οδών είναι 250 χλμ.. Προβλέπεται η αναβάθμιση των υφιστάμενων οδών με ορισμένα νέα τμήματα, ώστε οι άξονες να είναι οδοί ενιαίου οδοστρώματος με βελτιωμένα χαρακτηριστικά.

◦ Αποτελέσματα Μελέτης: Τα έργα αυτά έχουν ελεγχθεί μέσω του Μοντέλου Μετακινήσεων και έδειξαν μέτρια αποτελέσματα ως προς την κυκλοφοριακή ζήτηση, αλλά με σχετικά καλή βελτίωση της προσβασιμότητας στο νησί.

2. Παράκαμψη Χαλκίδας.

◦ Κατάσταση και Χρηματοδότηση : Το έργο είναι Προγραμματισμένο / Εξασφαλισμένη Χρηματοδότηση μέσω ΠΔΕ (Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων). Αναμένεται να συμπεριληφθεί στα έργα του ΣΕΣ (Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης) και μέρος του ενδέχεται να χρηματοδοτηθεί μέσω δανείου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ).

◦ Περιλαμβάνει:

▪ Νέα Λάμψακος - Ψαχνά, μήκους 16 χλμ. αυτοκινητόδρομος (με ταχύτητα 100 km/h).

▪ Υψηλή γέφυρα Χαλκίδας (Ευρίπου) - Νέα Λάμψακος, μήκους 4 χλμ. (με ταχύτητα 70 km/h). Το έργο αυτό εντάσσεται στην γεωγραφική ενότητα Στερεά Ελλάδα / Εύβοια.

9. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αποτελεί το πλαίσιο (Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 σε αντικατάσταση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013) για τη δημιουργία ενός ενιαίου, πολυτροπικού, διαλειτουργικού και υψηλής ποιότητας δικτύου μεταφορών σε ενωσιακή κλίμακα. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξή του βασίζονται σε μια κοινή και διαφανή μεθοδολογία, με στόχο τη συμβολή στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Βασικές Αρχές Σχεδιασμού του ΔΕΔ-Μ

Οι γενικοί στόχοι του σχεδιασμού (που καταδεικνύουν την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία) ομαδοποιούνται σε τέσσερις κύριες κατηγορίες (Άρθρο 4):

1. Βιωσιμότητα (Sustainability)

Ο σχεδιασμός πρέπει να συμβάλει στην επίτευξη των περιβαλλοντικών και κλιματικών στόχων της Ένωσης ως προς την Κλιματική Ουδετερότητα, Μείωση Εκπομπών, Πρώθηση Βιώσιμων Τρόπων όπως Εξασφάλιση της ευρύτερης χρήσης πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς (σιδηροδρόμου, εσωτερικών πλωτών οδών, θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων), Κινητικότητα Μηδενικών Εκπομπών, Περιβαλλοντική Προστασία και την Αρχή DNSH: Η υλοποίηση του δικτύου πρέπει να υποστηρίζει την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» (DNSH – Do No Significant Harm).

2. Συνοχή (Cohesion)

Το δίκτυο στοχεύει στην ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής με την εξασφάλιση Προσβασιμότητας, Διαλειτουργικότητας, Συντονισμού των υποδομών κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων και της περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων των αστικών κόμβων.

3. Απόδοση (Efficiency)

Η απόδοση αποσκοπεί στη βελτίωση της ροής, της διαχείρισης και της οικονομικής προσιτότητας με την Εξάλειψη Εμποδίων, Βέλτιστοποίηση Ενοποίησης όλων των τρόπων μεταφοράς, Ψηφιοποίηση/Τεχνολογία, Οικονομικά Αποδοτικές Μεταφορές.

4. Οφέλη για τους Χρήστες (User Benefits)

Στόχος είναι η απρόσκοπτη, ασφαλής και ποιοτική κινητικότητα με Ασφάλεια και Ποιότητα, Πλήρης Προσβασιμότητα, Ανθεκτικότητα, Στήριξη ενεργών τρόπων κινητικότητας (πεζοπορία, ποδηλασία), Συντήρηση.

Βαθμιαία Ανάπτυξη και Στρατηγικές Προτεραιότητες

Η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ γίνεται σταδιακά σε τρία διασυνδεδεμένα δίκτυα :

Δίκτυο	Χαρακτηριστικά	Προθεσμία Ολοκλήρωσης
Κεντρικό Δίκτυο (Core Network)	Αποτελείται από τα τμήματα ύψιστης στρατηγικής σημασίας.	31 Δεκεμβρίου 2030
Εκτεταμένο Κεντρικό Δίκτυο (Extended Core Network)	Αποτελείται από τα τμήματα προτεραιότητας του συνολικού δικτύου.	31 Δεκεμβρίου 2040
Συνολικό Δίκτυο (Comprehensive Network)	Περιλαμβάνει όλες τις υφιστάμενες και προγραμματισμένες υποδομές	31 Δεκεμβρίου 2050

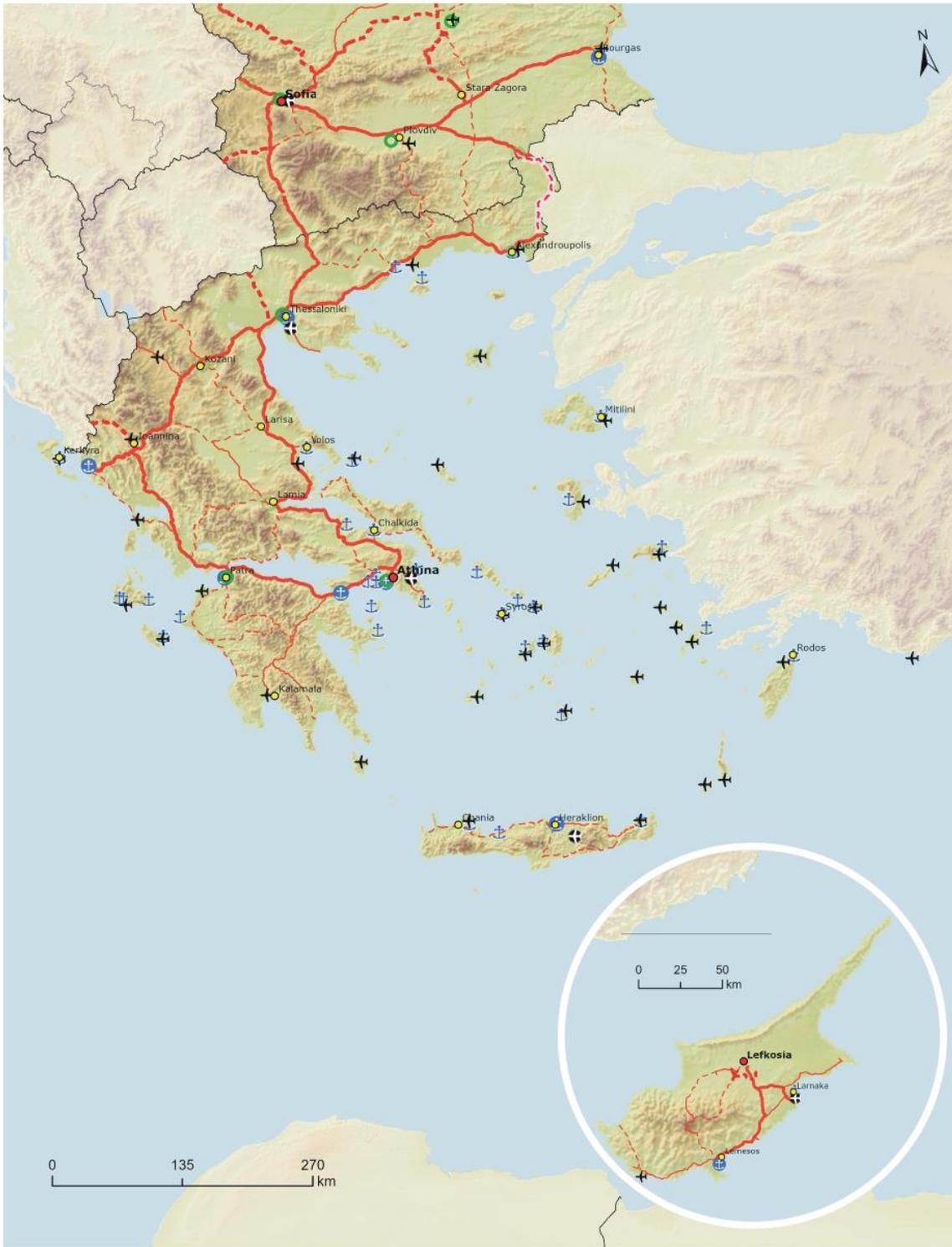
Συμπερασματική Μεταφορά: Ουσιαστικά, το ΔΕΔ-Μ επιχειρεί να αναβαθμίσει το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών από ένα συνονθύλευμα εθνικών δικτύων σε ένα ενιαίο ευρωπαϊκό ψηφιακό οικοσύστημα. Όπως ένα σύγχρονο λειτουργικό σύστημα υπολογιστή, δεν αρκεί απλώς να λειτουργούν τα εξαρτήματα (οι δρόμοι και οι σιδηροδρομικές γραμμές), αλλά πρέπει να είναι διασυνδεδεμένα, να επικοινωνούν (ψηφιοποίηση), να είναι φιλικά προς το περιβάλλον (βιωσιμότητα) και ικανά να αντέχουν σε κάθε κρίση (ανθεκτικότητα και διπλή χρήση).

Στην επόμενη Σελίδα παρουσιάζεται η τελευταία αναθεώρηση των ΔΕΔ-Μ (12 Σεπτεμβρίου 2024).



Core, Extended Core & Comprehensive Networks
Roads, ports, rail-road terminals and airports

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE



Roads Core	Roads Extended Core	Roads Comprehensive	Comprehensive Core	Urban Nodes
<ul style="list-style-type: none"> Road Road/ New Constr. Projected 	<ul style="list-style-type: none"> Road Road/ New Constr. 	<ul style="list-style-type: none"> Road Road / New Constr. Projected 	<ul style="list-style-type: none"> Ports RRT Airports 	<ul style="list-style-type: none"> Capitals Urban Nodes

Οι ελάχιστες απαιτήσεις ώστε να χαρακτηριστεί ο Λιμένας της Κύμης ΔΕΔ-Μ (στο συνολικό δίκτυο) αναλύονται στο άρθρο 25 του κανονισμού 2024/1679 :

Για να αποτελεί μέρος του συνολικού δικτύου, ένας θαλάσσιος λιμένας πληροί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Ο συνολικός ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησής του υπερβαίνει το 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των θαλάσσιων λιμένων της Ένωσης, με την τιμή αναφοράς του εν λόγω συνολικού όγκου να είναι ο τελευταίος διαθέσιμος μέσος όρος τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat

β) Ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου του, για τη διακίνηση χύδην ή μη χύδην φορτίου, υπερβαίνει το 0,1 % του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου που διακινείται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης, με την τιμή αναφοράς του εν λόγω συνολικού όγκου να είναι ο τελευταίος διαθέσιμος μέσος όρος τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat

γ) Ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου του, για τη διακίνηση χύδην ή/και μη χύδην φορτίου, υπερβαίνει ετησίως τους 500.000 τόνους και η συμβολή του στη διαφοροποίηση του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ και στην επιτάχυνση της ανάπτυξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας αποτελεί μία από τις κύριες δραστηριότητες του λιμένα με την τιμή αναφοράς του εν λόγω συνολικού όγκου να είναι ο τελευταίος διαθέσιμος μέσος όρος τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat

δ) βρίσκεται σε νήσο και αποτελεί το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιφέρεια NUTS 3 του συνολικού δικτύου κατά την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 ή

ε) βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή ή περιφερειακή περιοχή, σε ακτίνα άνω των 200 χλμ από τον πλησιέστερο λιμένα του συνολικού δικτύου.

Η ετήσια επιβατική κίνηση σε όλα τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2023 ήταν περίπου 395,3 εκατομμύρια επιβάτες, καταγράφοντας αύξηση 5,8% σε σχέση με το 2022 που ήταν 374 εκατομμύρια επιβάτες. Σημειώνεται ότι η επιβατική κίνηση στα λιμάνια της ΕΕ παρουσίασε ανάκαμψη μετά τη μείωση που καταγράφηκε το 2020 λόγω της πανδημίας. Τα ελληνικά λιμάνια, ως μέρος της ΕΕ, συνέβαλαν σημαντικά με αύξηση 4,8% το δ' τρίμηνο του 2024 και συνολική αυξητική τάση την πενταετία 2019-2023.

Η ετήσια εμπορευματική κίνηση (όγκος φορτίου) σε όλα τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπερβαίνει τα 3 δισεκατομμύρια τόνους (tn) ετησίως. Συγκεκριμένα, η θαλάσσια εμπορευματική κίνηση καλύπτει πάνω από το 80% του συνολικού όγκου εμπορευμάτων που διακινούνται στην ΕΕ μέσω μεταφορών, καθώς η θάλασσα αποτελεί βασικό μέσο για τη διακίνηση χύδην, εμπορευματοκιβωτίων και διάφορων φορτίων. Ο όγκος αυτός περιλαμβάνει τόσο χύδην φορτία όσο και γενικά φορτία, ενώ οι προβλέψεις δείχνουν αυξητική τάση κυρίως στα θαλάσσια εμπορευματικά δρομολόγια τα επόμενα χρόνια έως το 2050.

Σύμφωνα με την ΣΜΠΕ του ΠΕΑΛ Κύμης και βάσει του Ρεαλιστικού Σεναρίου, η εξέλιξη της ζήτησης θα οδηγήσει στην εμφάνιση ετήσιου φόρτου επιβατών θα φτάσει στα επίπεδα των 227.00 επιβατών το 2047, ενώ σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο η εξέλιξη της ζήτησης θα οδηγήσει στην εμφάνιση ετήσιου φόρτου επιβατών, διακινούμενων από/προς την Κύμη, θα φτάσει στα επίπεδα των 267.600 επιβατών το 2047.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι το Λιμάνι της Κύμης ΔΕΝ πληροί τις προϋποθέσεις για να χαρακτηριστεί ως τμήμα του ΔΕΔ-Μ με τα σημερινά δεδομένα, έχοντας αυτόν το οδικό άξονα για την εξυπηρέτησή του.

Σύμφωνα με το άρθρο 30 του κανονισμού οι απαιτήσεις για ένταξη ενός οδικού άξονα στα ΔΕΔ-Μ είναι οι εξής :

A. Γενικές Απαιτήσεις Υποδομής (Άρθρο 30, παρ. 1)

Αυτές οι απαιτήσεις πρέπει να τηρούνται συνεχώς, ανεξάρτητα από την προθεσμία ολοκλήρωσης του δικτύου:

1. Ασφάλεια και Ποιότητα: Οι οδοί πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται ή να αναβαθμίζονται και να συντηρούνται με υψηλές προδιαγραφές ποιότητας και ασφάλειας. Η ασφάλεια των υποδομών οδικών μεταφορών πρέπει να διασφαλίζεται, να παρακολουθείται και να βελτιώνεται σύμφωνα με την οδηγία 2008/96/ΕΚ.
2. Περιβαλλοντική Προστασία: Η σχεδίαση, κατασκευή ή αναβάθμιση πρέπει να γίνεται με υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένων μέτρων μείωσης του θορύβου και της συλλογής, επεξεργασίας και απελευθέρωσης της απορροής υδάτων.
3. Σήραγγες: Οι οδικές σήραγγες με μήκος άνω των 500 μέτρων πρέπει να συμμορφώνονται με την οδηγία 2004/54/ΕΚ (για τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας).
4. ITS: Κάθε εγκατεστημένο Σύστημα Ευφυών Μεταφορών (ITS) πρέπει να συμμορφώνεται με την οδηγία 2010/40/ΕΕ.
5. Διόδια: Εάν εφαρμόζονται διόδια, πρέπει να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων διοδίων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/520.
6. Υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων: Πρέπει να εγκαθίστανται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. φόρτισης, ανεφοδιασμού) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804.

B. Ελάχιστες Λειτουργικές και Γεωμετρικές Απαιτήσεις (Προθεσμία 31/12/2050)

Τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίσουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, πληρούνται τα εξής (Άρθρο 30, παρ. 2):

1. Σχεδιασμός Οδού: Η οδός πρέπει να έχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί ή αναβαθμιστεί ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων.
2. Χώροι Ανάπαυσης: Πρέπει να διατίθενται χώροι ανάπαυσης σε μέγιστη απόσταση 100 χλμ μεταξύ τους. Αυτοί οι χώροι πρέπει να παρέχουν:
 - Ασφαλή και επαρκή χώρο στάθμευσης.

◦ Κατάλληλες εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων υγιεινής, που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες του πολύμορφου εργατικού δυναμικού.

3. Συστήματα Ζύγισης εν Κινήσει (WIM): Πρέπει να εγκαθίστανται συστήματα ζύγισης εν κινήσει (WIM systems) κατά μέσο όρο ανά 300 χλμ στο δίκτυο ενός κράτους μέλους. Σκοπός αυτών των συστημάτων είναι ο εντοπισμός οχημάτων που είναι πιθανό να υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη.

Γ. Απαιτήσεις Ψηφιοποίησης (Συλλογή Δεδομένων)

Πρέπει να διασφαλιστεί η εγκατάσταση ή η χρήση μέσων για τον εντοπισμό συμβάντων ή συνθηκών σχετικών με την ασφάλεια και τη συλλογή σχετικών στοιχείων οδικής κυκλοφορίας, με σκοπό την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία (όπως ορίζεται στον κατ'εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 886/2013):

- Υφιστάμενες υποδομές: Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.
- Νέα υποδομή: Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 (ή έως την ημερομηνία ολοκλήρωσής της, εάν αυτή είναι νωρίτερη).

Σημείωση για Εξαιρέσεις (Άρθρο 30, παρ. 4): Η Επιτροπή μπορεί να χορηγήσει εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (π.χ., 100 χλμ απόσταση χώρων ανάπαυσης ή συστήματα WIM), σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, όπως σε οδούς με χαμηλή κυκλοφοριακή πυκνότητα (<10.000 οχήματα ανά ημέρα), λόγω ειδικών γεωγραφικών/φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Σε αντίθεση, λοιπόν με το άρθρο 25 για τους Λιμένες και σύμφωνα με το άρθρο 30 με τίτλο «Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το συνολικό δίκτυο» ο οδικός άξονας Λέπουρα – Κύμη μπορεί και πρέπει να ενταχθεί στο συνολικό δίκτυο όπως ακριβώς είναι και ο Άξονας Ιστιαία – Λέπουρα – Κύμη αποτελώντας τμήμα του. Η λειτουργία του λιμένα Κύμης είναι κρίσιμο επιχείρημα για την ένταξη του άξονα εξυπηρετώντας τις πολυτροπικές μεταφορές και έχοντας την δυνατότητα εν τοις πράγμασι να λειτουργήσει ως πύλη εξόδου προς το Αιγαίο.

10.Συμπεράσματα - Προτάσεις

11.Χάρτης Οδικού Άξονα Χαλκίδα – Αλιβέρι – Κύμη

Π.Ε. ΕΥΒΟΙΑΣ
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΒΟΙΑΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:50.000

