ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ

ΟΡΑΜΑ

ΕΝΑ ΔΙΧΤΥ (ΔΙΚΤΥΟ) ΣΥΝΟΧΗΣ,
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΝΗΣΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ

ΔΡΟΜΟΣ Ε.Π.Ε.

Κ@Λ ΙΔΡΥΜΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ

Δ Ι Α Ζ Ω Μ Α

ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ
ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΝΗΣΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ

ΟΡΑΜΑ:
«ΕΝΑ ΔΙΧΤΥ (ΔΙΚΤΥΟ) ΣΥΝΟΧΗΣ,
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ»

Για να δείτε όλες τις Θεματικές Μελέτες
που ανατέθηκαν στο πλαίσιο του
Προγράμματος Ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας
μπορείτε να σκανάρετε το παραπάνω QR Code

Ομάδα Μελέτης
Κωνσταντίνος Ζέκκος, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ (1970) – Συγκοινωνιολόγος MSc N.U. USA (1972)
Ιωάννης Δεμάγκος, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ (1986) - Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός MSc, D.I.C. UK (1987)
Μιχάλης Ζέκκος, Πολιτικός Μηχανικός BSc Leeds UK (2000), Συγκοινωνιολόγος MSc Southampton UK (2002), P.S.U. USA (2003)
Βασιλική Αγραφιώτου, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ (2004), Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός MSc, D.I.C. UK (2005)
Ηλίας Ταρναράς, Πολιτικός Μηχανικός – Υδραυλικός ΕΜΠ (1993)
Θεοδώρα Μπάρτζη, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός – Περιβαλλοντολόγος ΕΜΠ (1994)
Φώτης Χάγιος, Πολιτικός Μηχανικός – Υδραυλικός Παν. Πατρών (2002), Μηχανικός Υδατικών Πόρων & Περιβάλλοντος MSc U.B. Serbia (2011)
Αντώνης Αρβανίτης, Γεωλόγος – Περιβαλλοντολόγος BSc Portsmouth (2002), MSc Εφαρμοσμένης Γεωλογίας Brighton (2003)

Επιμέλεια έκδοσης
Σωματείο «**ΔΙΑΖΩΜΑ**»

Συντονισμός έκδοσης
Βερενίκη Βασιλειάδη, επικοινωνιολόγος - μουσειολόγος, Συντονίστρια του Προγράμματος Ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας για το Σωματείο «ΔΙΑΖΩΜΑ»

Σχεδιασμός έκδοσης, ηλεκτρονική σελιδοποίηση
Κωνσταντίνος Τσιρίκος, γραφίστας

Εκτύπωση-βιβλιοδεσία
Digiland

Για την παραγωγή περιεχομένου κυρίως στο επίπεδο του κεφαλαίου της εξειδίκευσης των μελετών εργάστηκαν οι
Μαρία Σοφικίτου, αρχαιολόγος, Διευθύντρια Σωματείου «ΔΙΑΖΩΜΑ»,
Μαρία Κουρασάνη, αρχαιολόγος, Υπεύθυνη Αναπτυξιακών Προγραμμάτων Σωματείου «ΔΙΑΖΩΜΑ»,
Κατερίνα Αβραμοπούλου, οικονομολόγος, Υπεύθυνη Οικονομικής Ανάπτυξης Σωματείου «ΔΙΑΖΩΜΑ».

Για την παραγωγή ιδεών και τη διαμόρφωση των τελικών προτάσεων για τη διπλή μετάβαση (πράσινη και ψηφιακή) και την καινοτομία εργάστηκε η Θερμοκοιτίδα D-HUB του Σωματείου «ΔΙΑΖΩΜΑ», η οποία αποτελείται από τους
Ευδόκιμος Φρέγκογλου, επικοινωνιολόγος-τεχνολόγος πολιτισμού, Συντονιστής Αναπτυξιακών Προγραμμάτων Σωματείου «ΔΙΑΖΩΜΑ» και Συντονιστής της Θερμοκοιτίδας D-HUB,
Χρήστος Χιώτης, Σχεδιαστής Οπτικής Επικοινωνίας, Υπεύθυνος Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Ψηφιακών Εφαρμογών του Σωματείου «ΔΙΑΖΩΜΑ»,
Ελίνα Αγγέλη, Αρχιτέκτων-μηχανικός, MSc Προστασία Μνημείων
Νίκος Στακιάς, Σύμβουλος Ανάπτυξης και Διαχείρισης Προορισμών
Ηλίας Χάντζος, Σύμβουλος Βιώσιμης Ανάπτυξης των Φορέων Διαχείρισης των Πολιτιστικών Διαδρομών.

Χορηγός της μελέτης
ΙΔΡΥΜΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ 7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ 11
2.1 ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ 12
2.1.1 Βόρειος Οδικός Άξονας Εύβοιας 12
2.1.2 Νότιος Οδικός Άξονας Εύβοιας 13
2.1.3 Λοιπό κύριο υπερτοπικό οδικό δίκτυο Βόρειας Εύβοιας 15
2.2 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ 16
2.3 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ 19
2.4 ΕΡΓΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ 19
2.5 ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ 20
2.6 ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΥΜΑΤΩΝ 20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: S.W.O.T. ANALYSIS 21
3.1 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 22
3.2 ΕΡΓΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ 24
3.3 ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΛΥΜΑΤΩΝ 26

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 29
4.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 30
4.2 ΕΘΝΙΚΗ - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 30
4.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕ 32
4.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙ 37
4.5 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ 40
4.6 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΡΟ 42
4.7 ΕΘΝΙΚΗ – ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΡΟ 43
4.8 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ 44
4.9 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ 46
4.10 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΥΜΑΤΩΝ 47
4.11 ΩΣΜΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΑΣΟΣ 49
4.12 ΔΙΠΛΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ – ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ 51
4.12.1 Ψηφιακό κύμα 51
4.12.2 Πράσινη μετάβαση 51
4.12.3 Χώρος Καινοτομίας 51

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΤΕΛΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ, ΔΡΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΩΝ 53
5.1 ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ (Κατηγορία Ι) 54
5.2 ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIβ 54
5.3 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIβ 54
5.4 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIβ 55
5.5 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIβ 56
5.6 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIα 56
5.7 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΥΜΑΤΩΝ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIα 56
5.8 ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΘΕΡΜΟΚΟΙΤΙΔΑΣ D-HUB ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΔΙΑΖΩΜΑ 57
5.8.1 Οι Αυτοτελείς Δράσεις 57
5.8.2 Οι Συμπληρωματικές Δράσεις 58

5.9. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ 59
5.10. ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ 59

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι **61**
ΧΑΡΤΕΣ 62

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ **67**
ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ / ΔΡΑΣΕΩΝ 68-76

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ **77**
ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ IIα
ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ 78- 94

1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ

Σκοπός της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών (ΣΜΥ) είναι η δημιουργία ενός συνεκτικού μεταφορικού δικτύου αναβαθμισμένης προσβασιμότητας, με κορμό την αναδιάρθρωση και αναβάθμιση του βασικού οδικού δικτύου, συμπληρωνόμενου, στο βαθμό του εφικτού και βιώσιμου από τα λοιπά μεταφορικά δίκτυα και από τις υδραυλικές υποδομές, για τη διαμόρφωση του αναγκαίου υπόβαθρου ευνοϊκών προϋποθέσεων της αναπτυξιακής διαδικασίας και για την εξασφάλιση βελτιωμένων συνθηκών διαβίωσης και απασχόλησης των κατοίκων, με κυρίαρχο στόχο την ανάσχεση της πληθυσμιακής συρρίκνωσης που μαστίζει την περιοχή τις τελευταίες τρεις δεκαετίες.

Οι επιμέρους θεματικοί στόχοι της ΣΜΥ αφορούν έξι άξονες:

Άξονας 1. Οδικές Υποδομές

Στόχος είναι η μεγιστοποίηση της οδικής προσβασιμότητας ως προς τη μητρόπολη της Χαλκίδας, τη λοιπή Εύβοια, καθώς και το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και τη λοιπή ηπειρωτική χώρα, στο πλαίσιο της διαπιστωμένης, σχεδόν μονοσήμαντης, εξάρτησης της Βόρειας Εύβοιας από το οδικό δίκτυο για τις υπερτοπικές μετακινήσεις προσώπων και τη μεταφορά αγαθών. Μετά από πολύπλευρη αξιολόγηση όλων των μέχρι σήμερα προγραμματισμών και σχεδιασμών ανάπτυξης ή αναβάθμισης κατά τμήματα του οδικού άξονα που διασυνδέει τη Βόρεια Εύβοια με τη Χαλκίδα και επέκεινα, η ΣΜΥ πρότεινε την ριζικά διαφορετική διάρθρωση, «δενδροειδούς μορφής», του βασικού υπερτοπικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, με δεσπόζον στοιχείο τη διαμόρφωση ενός νέου αναβαθμισμένου οδικού άξονα - κορμού, κατ' επέκταση του ήδη δημοπρατημένου έργου Παράκαμψης Χαλκίδας και Ψαχνών, που διατρέχει κεντροβαρικά την περιοχή μέχρι την Ιστιαία (το σημαντικότερο αστικό κέντρο), συνδυαζόμενου κατάλληλα με ιεραρχημένες οδικές διακλαδώσεις, αφενός λειτουργικά συμβατών οδικών τμημάτων του υφιστάμενου οδικού δικτύου και αφετέρου επιλεκτικά διαρθρωμένων νέων οδικών συνδέσμων, στο πλαίσιο εξυπηρέτησης του στόχου μεγιστοποίησης της προσβασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας. Η δενδροειδής διάρθρωση του βασικού υπερτοπικού δικτύου προτείνεται επίσης και στην περίπτωση της Νοτιοκεντρικής Εύβοιας, στο πλαίσιο επαναπροσδιορισμού της όδευσης του διευρωπαϊκού άξονα ΤΕΝ-Τ, από Λουτρά Αιδηψού μέχρι Κάρυστο, στα τμήματά του που ταυτίζονται σήμερα με τις εθνικές οδούς υπ' αριθμ. 77 και 44. Η προτεινόμενη δενδροειδής διάρθρωση θα έχει ως αποτέλεσμα τη δραστική βελτίωση του χρόνου και του μήκους διαδρομής του συνόλου των χερσαίων μετακινήσεων από / προς τη Βόρεια Εύβοια, ενώ παράλληλα θα εξασφαλισθεί θεαματική αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας έναντι των εξαιρετικά πενιχρών επιδόσεων που χαρακτηρίζουν τη χρήση της υφιστάμενης Ε.Ο. 77. Με αυτό το δεδομένο, η υλοποίηση του έργου θα παίξει καθοριστικό ρόλο στην προσπάθεια για την ανάταξη της καθημαγμένης Βόρειας Εύβοιας από την καταστροφή που υπέστη ο παραγωγικός ιστός της, λόγω της πυρκαγιάς του 2021, και θα αποτελέσει το αναγκαίο υπόβαθρο για την ανασυγκρότηση και την ανάπτυξή της, αλλά και για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του δραματικού προβλήματος πληθυσμιακής συρρίκνωσης λόγω ισχνής οικονομικής δραστηριότητας και πενιχρών ευκαιριών απασχόλησης, που ήδη είχε παρατηρηθεί τις προηγούμενες τρεις δεκαετίες, με ορατό κίνδυνο να επιταθεί δραματικά μετά τη μεγάλη πυρκαγιά.

Στα πλεονεκτήματα της νέας διάρθρωσης περιλαμβάνεται επίσης η μεγιστοποίηση της χρήσης του κεντροβαρικού άξονα-κορμού, με τον ενισχυμένο συγκεντρωτικό ρόλο του στο πλαίσιο της δενδροειδούς διάρθρωσης που ενισχύει την σκοπιμότητά του, άρα και τις προοπτικές υλοποίησής του, καθώς και το μειωμένο κόστος ανάπτυξης του βασικού υπερτοπικού δικτύου έναντι της επιλογής αναβάθμισης της Ε.Ο. 77 και του λοιπού υφιστάμενου υπερτοπικού οδικού δικτύου, αφενός λόγω συντετμημένου αναπτύγματος του δικτύου και αφετέρου λόγω υποπολλαπλάσιου κόστους απαλλοτριώσεων, χάρη στη διέλευση εκτός αστικοποιημένων περιοχών, με παράλληλη ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο ανθρωπογενές περιβάλλον, και φυσικά η διασφάλιση σύμμετρης αναπτυξιακής προοπτικής στους δύο πλησιέστερους Δήμους της περιοχής.

Άξονας 2. Συγκοινωνιακές Συνδέσεις

Στόχος είναι η αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Βόρειας Εύβοιας με υπεραστικά λεωφορεία, μετά από την επισταμένη αξιολόγηση των όποιων δυνατοτήτων συμμετοχής εναλλακτικών δημόσιων μεταφορικών μέσων, που οδήγησε στον αποκλεισμό τους λόγω των ιδιόμορφων χαρακτηριστικών (πληθυσμιακών και γεωγραφικών) της συγκεκριμένης περιοχής. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Βόρειας Εύβοιας με υπεραστικά λεωφορεία είναι σήμερα εξαιρετικά χαμηλή, με το σύστημα να έχει εισέλθει στον φαύλο κύκλο αραίωσης ή/και κατάργησης δρομολογίων, λόγω προϊούσας μείωσης της ζήτησης. Η ΣΜΥ επικεντρώνεται στην αναγκαιότητα πλήρους αναδιοργάνωσης του συστήματος των ΚΤΕΛ, ώστε αφενός να αντιμετωπιστεί η ραγδαία υποβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και να αποφευχθεί η ορατή προοπτική για ουσιαστική κατάργηση της συγκοινωνιακής λειτουργίας, με υπεραστικά λεωφορεία (πέραν των μαθητικών δρομολογίων) και αφετέρου να λειτουργήσει μια αναβαθμισμένη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση ως κρίσιμος μοχλός στην προσπάθεια ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας. Προτείνεται η δρομολόγηση υπεραστικών λεωφορείων με εφαρμογή του συστήματος "hub & spoke" (σύστημα κόμβων και ακτίνων), με δρομολόγια κορμού και τροφοδοτικά δρομολόγια μικρών λεωφορείων, προκειμένου να διασφαλίζεται η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του πλείστου των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους καθώς και η αναδιάταξη του αστικού λεωφορειακού δικτύου της πόλης Χαλκίδος, προκειμένου να διασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο συγκοινωνιακής διασύνδεσης μεταξύ του τερματικού σταθμού του προαστιακού σιδηρόδρομου και του τερματικού σταθμού λεωφορείων του ΚΤΕΛ.

Στο πλαίσιο ενίσχυσης της συνδεσιμότητας της Βόρειας Εύβοιας με την ηπειρωτική χώρα, προτείνεται από τη ΣΜΥ η διερεύνηση των δυνατοτήτων επέκτασης του ωραρίου και της συχνότητας δρομολογίων των πορθμείων προς Αρκίτσα και Γλύφα, ενώ μέσω διεθνών πτήσεων προτείνεται η εξέταση της σκοπιμότητας/βιωσιμότητας δημιουργίας αεροδρομίου κατηγορίας στην προσφορότερη από τις εξετασθείσες δύο θέσεις χωροθέτησης.

Άξονας 3. Λιμενικές Υποδομές

Στόχος είναι η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της Βόρειας Εύβοιας, με επιλεκτική επικέντρωση στη βελτίωση των αναγκαίων λιμενικών υποδομών για την υποστήριξη της εξωτερικής συνδεσιμότητάς της με την ευρύτερη περιοχή διαμέσου θαλάσσιων συνδέσεων και για την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού ιδιαίτερα στον Βόρειο Ευβοϊκό, που διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα ευνοϊκών συνθηκών ναυσιπλοΐας και πλούσια σε ομορφιές ακτογραμμή. Με δεδομένο το εμπόδιο ναυσιπλοΐας της παλαιάς γέφυρας Χαλκίδας, που στο μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας παραμένει κλειστή, αποκλείοντας τη διέλευση του πλείστου των σκαφών αναψυχής, η ΣΜΥ, υπό το πρίσμα της δραστικής αναβάθμισης της οδικής προσβασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας ως προς το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, προτείνει τη δημιουργία πλήρως εξοπλισμένης μαρίνας στην Αιδηψό, για τη φιλοξενία και τη διαχείμαση σκαφών αναψυχής, καθώς και αντίστοιχης μαρίνας παράπλευρα στο λιμάνι του Κυμασίου (Μαντούδι), για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού από την πλευρά του Αιγαίου. Επίσης, υιοθετεί τις προτάσεις του Υπουργείου Νησιωτικής Πολιτικής για τη λειτουργική και τεχνολογική αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται σε 15 επιλεγμένους λιμένες θαλάσσιου τουρισμού κατά μήκος των ακτών της Βόρειας Εύβοιας, μέχρι και την Κύμη.

Άξονας 4. Υποδομές Αντιπλημμυρικής Προστασίας

Στόχος είναι η διατύπωση των γενικών κατευθύνσεων μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για την αναβάθμιση των υποδομών αντιπλημμυρικής προστασίας, στο πλαίσιο υποστήριξης της Περιφέρειας και των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ, στο σύνθετο και κρίσιμο έργο που έχουν αναλάβει για την αντιπλημμυρική προστασία των ευαίσθητων περιοχών της Βόρειας Εύβοιας, ιδιαίτερα μετά την καταστροφική πυρκαγιά.

Άξονας 5. Υποδομές Διαχείρισης Υδατικών Πόρων

Στόχος είναι η βελτιωμένη διαχείριση των υδατικών πόρων με την ανάπτυξη των κατάλληλων εγκαταστάσεων και δικτύων προς διασφάλιση διαχρονικής επάρκειας κάλυψης των αιχμών ζήτησης και ποιότητας των υδατικών πόρων ανά υποπεριοχή. Σε αυτό το πλαίσιο διατυπώθηκαν στρατηγικές κατευθύνσεις και προτάσεις βελτιωτικών παρεμβάσεων στις κρίσιμες περιπτώσεις ποσοτικής ή και ποιοτικής ανεπάρκειας υδατικού πόρου, περιλαμβανομένης της προοπτικής περαιτέρω οικιστικής και τουριστικής ανάπτυξης, με πρόνοια

για εναλλακτικές πηγές υδροδότησης, διασφάλιση της ποιότητας αλλά και εξοικονόμηση υδατικών πόρων σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα με εκπόνηση διαχειριστικού σχεδίου και με βάση τις αρχές της κυκλικής οικονομίας.

Άξονας 6. Υποδομές Διαχείρισης Λυμάτων

Στόχος είναι η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και της υγείας των κατοίκων αλλά και του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος για τους Έλληνες και ξένους επισκέπτες ή τους εποχιακά διαβιούντες στη Βόρεια Εύβοια, με στοχευμένες παρεμβάσεις ανάπτυξης, αναβάθμισης ή/και επέκτασης των υφιστάμενων υποδομών διαχείρισης λυμάτων. Η ΣΜΥ επικεντρώνεται στην 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 και επιφανειακών υδάτων, την επεξεργασία των αστικών λυμάτων και την αποτροπή της ανεξέλεγκτης διάθεσης ακατέργαστων λυμάτων σε φυσικούς αποδέκτες. Οι προτάσεις που διατυπώνονται καλύπτουν την αναβάθμιση υφιστάμενων ή την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων, μέσω σύγχρονων εναλλακτικών τεχνολογιών επεξεργασίας τους, με εξοικονόμηση ενέργειας μέσω βελτιστοποίησης του συστήματος μεταφοράς - επεξεργασίας λυμάτων. Σε αυτό το πλαίσιο περιλαμβάνεται, εκτός από προτάσεις για νέες ΕΕΛ, η διερεύνηση δυνατότητας σύνδεσης οικισμών των Δήμων που δεν διαθέτουν αποχέτευση σε μια από τις τέσσερεις υφιστάμενες ΕΕΛ.

2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1 ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

2.1.1 Βόρειος Οδικός Άξονας Εύβοιας

Η ανάγκη αναβάθμισης του υφιστάμενου οδικού άξονα διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με την περιοχή της Χαλκίδας (Ε.Ο.77), υπήρξε ως ζητούμενο τουλάχιστον τα τελευταία 40 χρόνια, με δεδομένη την ιδιαίτερα προβληματική λειτουργία του, αφενός στο τμήμα του διαμέσου των οικιστικά αναπτυγμένων τμημάτων του στην Χαλκίδα, στη Νέα Αρτάκη και στη συνοικία Καστέλα των Ψαχνών και αφετέρου στο ορεινό τμήμα μεταξύ Ψαχνών και Προκοπίου. Ειδικότερα στο ορεινό τμήμα, επί μήκους 20 περίπου χιλιομέτρων η χάραξη είναι εξαιρετικά φτωχή από πλευράς γεωμετρικών χαρακτηριστικών, με 33 ανακάμπτοντες ελιγμούς ακτίνας καμπυλότητας μικρότερης των 30μ. και με έντονες κατά μήκος κλίσεις, προκειμένου να διέλθει από τον αυχένα «Άγιος» σε στάθμη 615μ. περίπου, ενώ κάποιες μέρες του χειμώνα (περίπου 10-15 ετησίως), η ομίχλη, τα χιόνια και ο παγετός καθιστούν τη διέλευση από πολύ δύσκολη έως απαγορευτική. Σχετικά πρόσφατα έχουν γίνει παρεμβάσεις αναβάθμισης των λειτουργικών χαρακτηριστικών του ορεινού τμήματος, κυρίως με την κατά τμήματα πρόσθεση μίας επιπλέον λωρίδας κατά την κατεύθυνση της ανωφέρειας, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η ανάγκη υπέρβασης βραδυπορούντων βαρέων οχημάτων. Παρόλα αυτά, ακόμα και με την συγκεκριμένη αναβάθμιση, οι συνθήκες διέλευσης, τόσο των εντός οικιστικά ανεπτυγμένων τμημάτων του, όσο και του ορεινού τμήματος είναι ιδιαίτερα δυσμενείς και απωθητικές όχι μόνο για τους κατοίκους της Βόρειας Εύβοιας που αναγκάζονται να κάνουν επαναλαμβανόμενη χρήση, αλλά και για τους επισκέπτες και τους εποχιακούς κατοίκους παραθερισμού της Βόρειας Εύβοιας.

Ήδη το προβληματικό τμήμα του Βόρειου Οδικού Άξονα από Χαλκίδα μέχρι Προκόπι από άποψη διέλευσης διαμέσου οικιστικά ανεπτυγμένων τμημάτων, προβλέπεται να αντιμετωπισθεί σύντομα με την υπό εξέλιξη δημοπράτηση του υποτμήματος παράκαμψης Χαλκίδας και Νέας Αρτάκης, ενώ περιλαμβάνεται στο δημοπρατημένο έργο η προαίρεση για την επέκτασή του, ώστε να περιλαμβάνει και την Παράκαμψη Ψαχνών (Καστέλας). Αντίθετα παρέμεινε μέχρι πρόσφατα σε τελμάτωση η επίλυση του εξαιρετικά προβληματικού ορεινού τμήματος, παρόλη την πρόσθεση της κατά τμήματα λωρίδας βραδυπορείας.

Από το 1982 μελετήθηκε εναλλακτική όδευση ως προς τον υφιστάμενο άξονα, προκειμένου να αποφύγει τη διέλευση διαμέσου του ορεινού όγκου με παράκτια χάραξη στις υπώρειες του Όρους Καντηλίου. Η μελέτη αυτή ανατέθηκε από το Νομαρχιακό Ταμείο Εύβοιας και προχώρησε μέχρι και το στάδιο της Οριστικής Μελέτης το 1989 και την εκπόνηση της αντίστοιχης Περιβαλλοντικής Μελέτης το 1998, η οποία όμως τελικά απορρίφθηκε από την αρμόδια Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ΥΧΩΠ, καθώς και από το ΣτΕ κατόπιν σχετικής προσφυγής, λόγω προβληματικής διέλευσης από ιδιαίτερα απόκρημνη ζώνη με σημαντικά γεωλογικά προβλήματα και σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο εδαφικό ανάγλυφο και στο οικοσύστημα της περιοχής.

Το 2000 ανατέθηκε από την αρμόδια Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας (ΔΜΕΟ) του ΥΠΕΧΩΔΕ η εκ νέου διερεύνηση της παράκτιας όδευσης σε στάδιο Προωθημένης Αναγνώρισης στο πλαίσιο εκπόνησης Μελέτης Σκοπιμότητας για τη σύνδεση του Δήμου Χαλκιδέων και του Δήμου Μεσσαπίων με τους απομακρυσμένους δήμους της Βόρειας Εύβοιας (Ιστιαίας και Αιδηψού). Στη συγκεκριμένη μελέτη εξετάστηκαν δύο βασικές εναλλακτικές οδεύσεις, εκ των οποίων η πρώτη με παράκτια χάραξη παρόμοια με την χάραξη που είχε μελετηθεί από το Νομαρχιακό Ταμείο Εύβοιας, ενώ η δεύτερη ακολουθούσε όδευση κατ' αρχήν επί των δυτικών κλιτύων της οροσειράς του Κανδήλιου Όρους και ακολούθως επί των ανατολικών κλιτύων, διερχόμενη από τον αυχένα μεταξύ των ορεινών εξάρσεων Πυργάκι και Οχυρό της κορυφογραμμής του Όρους Κανδήλι στα ανάντη του οικισμού Νεροτριβιάς. Η μελέτη αυτή τελικά δεν προχώρησε σε επόμενα στάδια και αρχειοθετήθηκε για τους ίδιους λόγους που απορρίφθηκε και η αντίστοιχη Μελέτη του Νομαρχιακού Ταμείου, αλλά και για λόγους απαγορευτικού κόστους υλοποίησης για το τμήμα από Ψαχνά μέχρι Λίμνη, που υπολογίστηκε για τις δύο εξετασθείσες λύσεις σε €350εκ. και €780εκ. αντίστοιχα σε τιμές 2001. Ακολούθησε από τις αρχές της δεκαετίας 2000 - 2010, η επιλογή από τη ΔΜΕΟ του ΥΠΕΧΩΔΕ να διατηρηθεί της η γενική πορεία όδευσης του υφιστάμενου οδικού άξονα (Ε.Ο.77) και να αναβαθμισθεί η γεωμετρία του οδικού έργου από τα Ψαχνά μέχρι τη Στροφυλιά με τοπικές παραλλαγές της υφιστάμενης όδευσης. Οι εν λόγω μελέτες αναβάθμισης της Ε.Ο.77 έχουν εκπονηθεί μέχρι το στάδιο της Οριστικής Μελέτης στο τμήμα από Ψαχνά μέχρι τον οικισμό Άκρες (περίπου στην είσοδο της μεγάλης σήραγγας) . Αντίστοιχα στο

στάδιο της Προμελέτης έχει προχωρήσει η κυρίως διέλευση του ορεινού όγκου και η μεγάλη σήραγγα των 3.630μ. υπό τον αυχένα «Άγιος», ενώ έχει παραμείνει χωρίς περαιτέρω μελέτη μετά το στάδιο της Αναγνώρισης με διαδοχικές σήραγγες και κοιλαδογέφυρες, το τμήμα από την έξοδο της μεγάλης σήραγγας του αυχένα «Άγιος» μέχρι την πεδινή λεκάνη του ποταμού Κηρέα στο ύψος του οικισμού Προκοπίου (περιοχή Δερβένι). Το παραπάνω ορεινό τμήμα παράκαμψης του αυχένα «Άγιος» μέσω μεγάλης σήραγγας, που απαιτεί ταυτόχρονα αντίστοιχου μήκους (3.630μ) παράλληλη βοηθητική σήραγγα διαφυγής εκτάκτων αναγκών, όπως και η συνέχεια του οδικού άξονα διαμέσου της γεωλογικά προβληματικής ζώνης διέλευσης στην περιοχή Δερβένι, κρίθηκαν ιδιαίτερα προβληματικές, λόγω του υπερβολικού κόστους των απαιτούμενων μεγάλων τεχνικών (σηράγγων και κοιλαδογεφυρών), γεγονός που τελικά οδήγησε σε τελμάτωση τη διαδικασία ολοκλήρωσης των αντίστοιχων μελετών αναβάθμισης στη διάρκεια της τελευταίας δεκαπενταετίας.

Στη συνέχειά του, ο μελετημένος από τη ΔΜΕΟ οδικός άξονας συνεχίζει μέχρι τη Στροφυλιά με τοπικές παρακάμψεις στα όρια ή στις παρυφές του οικισμού Προκοπίου από τα ανατολικά, του Μανταουδίου από τα δυτικά και της Κηρίνθου από τα ανατολικά. Πέραν της Στροφυλιάς έχει προχωρήσει κατά τμήματα η εκπόνηση μελετών βελτίωσης και αναβάθμισης της Ε.Ο. 77 καθ' όλο περίπου το μήκος της από τη Στροφυλιά μέχρι και τον οικισμό Γούβες . Πιο συγκεκριμένα, έχει προωθηθεί η κατά τμήματα εκπόνηση μελετών αναβάθμισης της Ε.Ο.77 μέχρι και το στάδιο της Οριστικής Μελέτης στο τμήμα από τη Στροφυλιά (την οποία προβλέπεται να παρακάμπτει από τα ανατολικά) μέχρι την αρχή της ανατολικής παράκαμψης Αγίας Άννας. Προηγουμένως είχε μελετηθεί ως μεμονωμένο έργο η ευρεία παράκαμψη Αγίας Άννας από τα ανατολικά. Πιο πρόσφατα μελετήθηκε μέχρι και το στάδιο της Οριστικής Μελέτης το τμήμα τέλος ανατολικής παράκαμψης Αγίας Άννας – Πευκί (Γούβες) συνολικού μήκους 27χλμ. Στο τμήμα αυτό προβλέπεται ανατολική παράκαμψη Παππάδων, δυτική παράκαμψη Βασιλικών, ανατολική παράκαμψη Ελληνικών και νότια παράκαμψη Αγριοβότανου, ενώ η μελέτη δεν εκτείνεται πέραν του ανατολικού ορίου του οικισμού Γούβες. Παραμένει επομένως χωρίς μελέτη το τμήμα Γούβες – Ιστιαία, το οποίο σήμερα διέρχεται διαμέσου των οικισμών Γούβες, Αρτεμίσιο, Πευκί, Ασμήνι, Νέα Σινασός και Ιστιαία. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν μόνο οι προτάσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού για τις παρακάμψεις των επιμέρους οικισμών. Πιο συγκεκριμένα, στη σχετική μελέτη ΣΧΟΟΑΠ του Δήμου Αρτεμισίου (2008) περιλαμβάνονται προτάσεις για νοτιοδυτική παράκαμψη του οικισμού Γούβες, παράκαμψη του οικισμού Αρτεμισίου, ευρεία παράκαμψη του οικισμού Ασμήνι, καθώς και τοπική παράκαμψη από τα νότια του παρεμβαλλόμενου οικισμού Κεφάλες. Ακόμη, στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Ιστιαίας (2015), προτείνεται ενδεικτικά, χωρίς όμως να υπάρχει αντίστοιχη μελέτη, συνέχιση της Ε.Ο. 77 με ευρεία παράκαμψη της Ιστιαίας, τοξωτής μορφής, με τα κοίλα στραμμένα προς την πόλη και με βόρεια παράκαμψη των περιαστικών οικισμών Νεοχωρίου, Νέας Συνασού και Αγίου Παντελεήμονα. Η Ε.Ο. 77 έχει ήδη αναβαθμιστεί εδώ και αρκετά χρόνια στο τμήμα της από την Ιστιαία μέχρι τα Λουτρά Αιδηψού, με νότια παράκαμψη των οικισμών Νέος Πύργος, δυτική παράκαμψη του οικισμού Άγιος και δυτική παράκαμψη του οικισμού Αιδηψός, ενώ σχετικά πρόσφατα έχει ολοκληρωθεί το έργο της ανατολικής παράκαμψης των Ωρεών και των Λουτρών Αιδηψού, μέχρι την κατάληξή της επί της παράκτιας επαρχιακής οδού προς 'Ηλια/Ροβιές/Λίμνη.
Βορείως της Στροφυλιάς οι παραπάνω μελέτες αναβάθμισης της Ε.Ο. 77 (της οποίας κύριο χαρακτηριστικό είναι το υπερβολικό ανάπτυγμα και περιπορεία της παράκτιας διαδρομής σε έντονα πτυχωμένο ανάγλυφο με πτωχά λειτουργικά χαρακτηριστικά) αξιολογήθηκαν ως προς την επικαιρότητά τους και ελέγχθηκαν ως προς τη σκοπιμότητά τους, συνεκτιμωμένου του απαιτούμενου υψηλού κόστους για την υλοποίησή των διαδοχικών παρακάμψεων οικισμών αλλά και των προσφερόμενων τελικά υπηρεσιών ως προς την προσβασιμότητα της Βόρειας Εύβοιας και ιδιαίτερα του Δήμου Ιστιαίας-Αιδηψού, αναφορικά με τη Χαλκίδα, την Κεντρική και Νότια Εύβοια καθώς και τη λοιπή ηπειρωτική Ελλάδα. Η αξιολόγηση έγινε σε σύγκριση με την εναλλακτική στρατηγική επιλογή ανάπτυξης κεντροβαρικού οδικού άξονα-κορμού, στο πλαίσιο δενδροειδούς διάρθρωσης του πρωτεύοντος αρτηριακού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας, όπως αναλύεται διεξοδικά στο κεφάλαιο της Στρατηγικής, που παρουσιάζεται στη συνέχεια του παρόντος.

2.1.2 Νότιος Οδικός Άξονας Εύβοιας

Ο Νότιος Οδικός Άξονας της Εύβοιας μαζί με τον Βόρειο Οδικό Άξονα έχουν ήδη συμπεριληφθεί στο αναλυτικό Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο, ως στοιχεία του διαμήκους βασικού οδικού άξονα

που διατρέχει την Π.Ε. Εύβοιας από την Αιδηψό μέχρι την Κάρυστο. Ήδη στο δημοπρατηθέν τμήμα του Βόρειου Οδικού Άξονα, (Παράκαμψη Χαλκίδας / Ψαχνών), έχει περιληφθεί στο αντικείμενο δημοπράτησης με μορφή προαίρεσης η προς νότο επέκταση του οδικού άξονα Παράκαμψης Χαλκίδας μέχρι την Νέα Λάμψακο, προκειμένου να διασφαλισθεί η λειτουργική του συνέχεια με τον Νότιο Οδικό Άξονα Εύβοιας. Ο τελευταίος αντιμετωπίζει κατά κύριο λόγο σοβαρά προβλήματα πλευρικών τριβών από την άναρχη παρόδια οικιστική ανάπτυξη παραθεριστικής κατοικίας που είναι, συγκριτικά με τον Βόρειο Οδικό Άξονα, πολύ πιο έντονη, εξ' αιτίας κυρίως της ενισχυμένης προσβασιμότητας της Νότιας Εύβοιας από / προς το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας, συνεκτιμωμένων των πορθμειακών συνδέσεων του Νότιου Ευβοϊκού.

Σύμφωνα με τους μέχρι σήμερα σχεδιασμούς της ΔΜΕΟ, ο Νότιος Οδικός Άξονας Εύβοιας προβλέπεται να διατηρεί και στο μέλλον την σημερινή του όδευση, με εξαίρεση τις τοπικές παρακάμψεις των οικισμών Βασιλικού, Αμαρύνθου και Αλιβερίου. Ο συγκεκριμένος σχεδιασμός δεν προβλέπει κάποια παρέμβαση στο υποτμήμα του άξονα μεταξύ των παρακάμψεων των οικισμών Βασιλικό και Αμάρυνθος, που διέρχεται διαμέσου του σχεδίου πόλεως του οικισμού Ερέτριας, και των εκατέρωθεν αυτού άναρχα ανεπτυγμένων οικιστικών περιοχών Σπηλιές, Αλκυονίδες, Παλίρροια, Μαλακόντα, Μαγούλα και Αγράμπελη, παρά τα σοβαρά προβλήματα λειτουργικής συνύπαρξης του υπερτοπικού οδικού άξονα με τη λειτουργία του οικισμού, τον οποίο διασχίζει διαμπερώς.
Προβλήματα έντονων πλευρικών τριβών από την παρόδια οικιστική ανάπτυξη αντιμετωπίζει σχεδόν στο σύνολό του ο Νότιος Οδικός Άξονας Εύβοιας, τόσο μέχρι τα Λέπουρα όπου καταλήγει η ΕΟ44, όσο και κατά μήκος των δυο κυρίων διακλαδώσεων του προς τις επαρχιακές οδούς Λέπουρων – Καρύστου (μέχρι τον οικισμό Κριεζά) και Λέπουρων - Χανίων Αυλωναρίου - Κύμης

Σύμφωνα με τα παραπάνω ο Νότιος Οδικός Άξονας χαρακτηρίζεται σήμερα από ιδιαίτερα πενιχρή στάθμη εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας, όπου εκτός από τα αστικά και τα αστικοποιημένα του τμήματα διαμέσου των οποίων διέρχεται υπό συγκρουσιακές συνθήκες και σημαντικές τριβές, χαρακτηρίζεται από πληθώρα εγκάρσιων διασταυρώσεων με τοπικούς δρομίσκους και ουσιαστική ανυπαρξία ελέγχου των προσβάσεων της διάσπαρτης πλην διαρκώς εντατικοποιούμενης παρόδιας δραστηριότητας / δόμησης, καθόλο σχεδόν το μήκος της Ε.Ο.44 μέχρι τα Λέπουρα και παραπέρα κατά μήκος των κλάδων προς Κάρυστο (νότιος κλάδος) και προς Κύμη (βόρειος κλάδος) μέχρι και τους οικισμούς Κριεζών και Χανίων, που συνεπάγεται σοβαρά προ βλήματα οδικής ασφάλειας. Αλλά και στα περιορισμένου μήκους τμήματά του, εκτός σημαντικής παρόδιας δραστηριότητας και εγκάρσιων διασταυρώσεων με τοπικά δίκτυα, ο υφιστάμενος οδικός άξονας μέχρι τα Λέπουρα υποφέρει από την φτωχή γεωμετρία της από πολλού χρόνου ξεπερασμένης όδευσης, όπως αυτή έχει προκύψει λόγω των αυξημένων δεσμεύσεων του πτυχωμένου εδαφικού ανάγλυφου του ορεινού όγκου Σερβοβούνι.

Ο νότιος κλάδος προς Κάρυστο προσφέρει σαφώς βελτιωμένες λειτουργικές συνθήκες εξυπηρέτησης της υπερτοπικής κυκλοφορίας σε σχέση με τον βόρειο κλάδο προς Κύμη (λόγω περιορισμένης παρόδιας δραστηριότητας στο τμήμα του νοτίως του οικισμού Κριεζά). Οι συνθήκες σε αυτόν τον νότιο κλάδο προβλέπεται να βελτιωθούν πολύ σημαντικά μετά και την προωθούμενη ολοκλήρωση του υπό κατασκευή νέου οδικού τμήματος Ραπταίοι – Παράκαμψη Ν. Στύρων – Παράκαμψη Στύρων - Παράκαμψη Καψάλας, μέχρι τον αυχένα των ορεινών εξάρσεων Μύτικα και Πύργου της λοφοσειράς Ντελίβια, από όπου και πέρα ο άξονας φθάνει μέχρι την Κάρυστο με συγκριτικά πολύ καλύτερες συνθήκες ως προς τα προηγούμενα τμήματά του, κυριότερα από την άποψη των ελάχιστων πλευρικών τριβών και της περιορισμένης ανάγκης για τοπικές βελτιώσεις της γεωμετρίας του οδικού άξονα σε κάποια προβληματικά σημεία.

Με εξαίρεση την παράκαμψη Βασιλικού, όπως αυτή έχει μελετηθεί παλαιότερα από τη ΔΜΕΟ του ΥΠΕΧΩΔΕ και βρίσκεται σήμερα σε φάση επικαιροποίησης από την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος (με την οποία παράκαμψη διασυνδέεται άμεσα η ήδη δημοπρατηθείσα νότια επέκταση του οδικού άξονα παράκαμψης Χαλκίδας) η προγραμματιζόμενη κατά τμήματα αναβάθμιση του Νότιου Οδικού Άξονα κατά μήκος της υφιστάμενης οδικής αρτηρίας (Ε.Ο.44) μέχρι τα Λέπουρα, με τις τοπικές παρακάμψεις Αμαρύνθου και Αλιβερίου, ελέγχεται ως ανεπίκαιρη, δεδομένης της αποσπασματικής αντιμετώπισης μόνο των έντονων προβλημάτων με τοπικές παρακάμψεις αστικών περιοχών. Σε συνδυασμό με την παρέλευση υπερδεκαπενταετίας από την εκπόνηση των αντίστοιχων μελετών

και της έντονης γραμμικής οικιστικής ανάπτυξης χωρίς κατάλληλες πολεοδομικές ρυθμίσεις, που έχει απλωθεί καθόλο το μήκος των πεδινών εκτάσεων της παράκτιας ζώνης των Δήμων Ερέτριας και Αλιβερίου – Κύμης, κρίνεται απρόσφορη η προγραμματιζόμενη τμηματική αναβάθμιση της Ε.Ο 44, και τούτο διότι η εν λόγω αναβάθμιση θα πρέπει απαραίτητα να συμπληρωθεί με την παράκαμψη του οικιστικού πυρήνα Ερέτριας, καθώς και του εφαπτόμενου σε αυτόν μείζονος σημασίας αρχαιολογικού χώρου Ερέτριας, μαζί με την απαραίτητη ανάπτυξη παράπλευρου οδικού δικτύου για τον διαχωρισμό της τοπικής από την υπερτοπική κυκλοφορία καθόλο σχεδόν το μήκος του κύριου οδικού άξονα, μέχρι τα Λέπουρα και παραπέρα μέχρι τα Κριεζά και τα Χάνια, με ταυτόχρονη βελτίωση της γεωμετρίας του υφιστάμενου οδικού άξονα σε ορισμένα σημεία κυρίως στις πτυχωμένες εδαφικές ζώνες (π.χ. περιοχή πτυχώσεων εδαφικού ανάγλυφου στις υπώρειες του Σερβοβουνίου).

Νοτίως του Βασιλικού, ο προτεινόμενος μέχρι σήμερα σχεδιασμός ανάπτυξης του οδικού άξονα ελέγχθηκε ως προς την σκοπιμότητά του έναντι της εναλλακτικής επιλογής ανάπτυξης κεντρικού οδικού άξονα – κορμού μακριά από οικιστικά ανεπτυγμένες περιοχές (υφιστάμενες ή και δυνητικά μελλοντικές), κατ΄ εφαρμογή του πρότυπου της δενδροειδούς διάρθρωσης του πρωτεύοντος αρτηριακού δικτύου της Νότιας Εύβοιας, όπως αναλύεται διεξοδικά στο κεφάλαιο της Στρατηγικής που παρουσιάζεται στη συνέχεια του παρόντος.

2.1.3 Λοιπό κύριο υπερτοπικό οδικό δίκτυο Βόρειας Εύβοιας

Στο λοιπό υπερτοπικό δίκτυο συγκαταλέγονται οι βασικοί οδικοί άξονες που κατά κύριο ποσοστό της κυκλοφοριακής τους φόρτισης αντιστοιχούν σε μεγάλου μήκους υπερτοπικές μετακινήσεις, οι οποίες κάνουν χρήση της Ε.Ο.77 στην Βόρεια Εύβοια, διακλαδιζόμενες στην συνέχεια προς τους εν λόγω βασικούς άξονες. Δεν εξετάζονται στο πλαίσιο του Προγράμματος «Εύβοια Μετά» από την Στρατηγική Μελέτη Υποδομών οι αντίστοιχοι οδικοί άξονες της Κεντρικής και Νότιας Εύβοιας, στο μέτρο που δεν επηρεάζουν τον σχεδιασμό του Προγράμματος.

Στην Βόρεια Εύβοια ο σημαντικότερος από τους εν λόγω οδικούς άξονες είναι η επαρχιακή οδός Στροφυλιάς - Ροβιών που μεταξύ άλλων εξυπηρετεί την πρόσβαση προς την παράκτια ζώνη του βόρειου Ευβοϊκού και τους σημαντικούς παράκτιους οικισμούς Λίμνη και Ροβιές, καθώς σειρά μικρότερων παράκτιων και μεσογειακών οικισμών της λεκάνης απορροής του ποταμού Νηλέα. Ο συγκεκριμένος οδικός άξονας έχει σχετικά πρόσφατα αναβαθμιστεί, εξασφαλίζοντας αφενός ικανοποιητική γεωμετρία και μέση λειτουργική ταχύτητα 60 χλμ/ώρα και αφετέρου απεμπλοκή από τις οικιστικά αναπτυγμένες περιοχές Λίμνης και Ροβιών, αλλά και γενικότερα με περιορισμένες τριβές από τις παρόδιες δραστηριότητες.

Ακολουθεί από πλευράς σημαντικότητας η επαρχιακή οδός Ροβιών – Ιστιαίας, η οποία αποτελεί τη μια από τις δύο κύριες διακλαδώσεις της προηγούμενης και χρησιμοποιείται σήμερα κατά προτίμηση από τους οδηγούς στις μετακινήσεις προς την ευρύτερη περιοχή της Ιστιαίας, έναντι της Ε.Ο. 77 στο τμήμα της Στροφυλιά – Ιστιαία που υστερεί τόσο από την άποψη της λειτουργικότητας, της χρονοαπόστασης και του μήκους διαδρομής, όσο και από την άποψη της οδικής ασφάλειας, λόγω των τριβών με την παρόδια δραστηριότητα. Η συγκεκριμένη διακλάδωση προς Ιστιαία χαρακτηρίζεται από μέτρια γεωμετρικά χαρακτηριστικά και έντονες κατά μήκος κλίσεις, ενώ οι παρακάμπτεις των οικισμών Βουτά και Ιστιαίας έχουν μειώσει δραστικά το πρόβλημα εμπλοκής με την παρόδια οικιστική δραστηριότητα. Η δεύτερη από τις δύο διακλαδώσεις αντιστοιχεί στην επαρχιακή οδό Λουτρών Αιδηψού - Ροβιών, η οποία σήμερα προσφέρεται ως η βέλτιστη χρονικά διαδρομή από Χαλκίδα μέχρι τα Λουτρά Αιδηψού και μέχρι την χερσόνησο Λιχάδας. Υφίσταται, παρόλα αυτά, σήμερα ο εξαιρετικά ανασταλτικός λόγος μη χρησιμοποίησης της, λόγω των προβλημάτων βραχοκαταπτώσεων και αστοχιών των πρανών ορυγμάτων, γεγονός που καθιστά επικίνδυνη την διέλευση οχημάτων και για τον οποίο λόγο είναι από χρόνια τοποθετημένη σήμανση προειδοποίησης των οδηγών για την χρήση του δρόμου με δική τους ευθύνη, προτρέποντας έμμεσα στην χρησιμοποίηση της πρώτης ως άνω διακλάδωσης προς Ιστιαία και ακολούθως την Ε.Ο. 77.

Στο λοιπό υπερτοπικό δίκτυο στη Βορείας Ευβοίας συγκαταλέγεται και η επαρχιακή οδός Αιδηψού -Λιχάδας, κύριο πρόβλημα της οποίας είναι η άναρχη ανάπτυξη οικιστικής (παραθεριστικής) δραστηριότητας που προφανώς έρχεται σε σύγκρουση με τον υπερτοπικό χαρακτήρα του οδι-

κού άξονα που προβλέπεται να βαίνει επιδεινούμενο στο μέλλον ιδιαίτερα στο εγγύτερο προς την Ε.Ο. 77 τμήμα της. Παρόλη την πρόσφατη παράκαμψη του εφαπτόμενου στο παράκτιο μέτωπο τμήμα της επαρχιακής οδού προς Λιχάδα στη βόρεια παραλία Αγίου Νικολάου, το πρόβλημα διαφαίνεται να απλώνεται και σε αυτή την παράκαμψη. Αντίθετα, αποτελεσματική αποδείχτηκε η παράκαμψη της παραλιακής ζώνης των Γιάλτρων, που ταυτόχρονα παίζει και τον ρόλο της παράκαμψης του ομώνυμου οικισμού.

2.2 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Η διακίνηση επιβατών και οχημάτων μέσω των πορθμειακών συνδέσεων που εξυπηρετούν το σύνολο του νησιού παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί για το 2019 (που θεωρείται αντιπροσωπευτικότερο έτος σε σχέση με το 2020 και το 2021 που σημαδεύτηκαν τόσο από τον περιορισμό των μετακινήσεων λόγω πανδημίας όσο και από την μεγάλη πυρκαγιά του Αυγούστου 2021), μαζί με τη μηνιαία πορθμειακή κίνηση στις γραμμές που εξυπηρετούν τη Βόρεια Εύβοια (Αρκίτσα – Λουτρά Αιδηψού και Γλύφα – Αγιόκαμπος).

Από τον πίνακα κατωτέρω γίνεται φανερό ότι σε ετήσια βάση η γραμμή της Αρκίτσας μεταφέρει περίπου 10% περισσότερους επιβάτες από αυτή της Γλύφας. Κατά τους χειμερινούς μήνες οι πορθμειακές συνδέσεις εξυπηρετούν περίπου 500 επιβάτες / ημέρα από και προς τη Βόρεια Εύβοια, ενώ την καλοκαιρινή περίοδο οι μεταφερόμενοι επιβάτες είναι δεκαπλάσιοι.

Ο συσχετισμός της πορθμειακής εξυπηρέτησης με στοιχεία μετρήσεων οδικής κυκλοφορίας που πραγματοποιήθηκαν τον Φεβρουάριο του 2019, στο πλαίσιο της Μελέτης Σκοπιμότητας της Παράκαμψης Χαλκίδας, και παρουσιάζουν ημερήσια μετακίνηση επιβατών με επιβατικά οχήματα προς και από τη Βόρεια Εύβοια της τάξης των 4.000 ατόμων / ημέρα (με μέση πληρότητα δύο ατόμων ανά όχημα), φανερώνουν πως, τουλάχιστον κατά τους χειμερινούς μήνες και παρά τις δυσκολίες που εμφανίζονται στο οδικό δίκτυο κατά την περίοδο αυτή, το 89% των μετακινούμενων προς και από την Βόρεια Εύβοια επιλέγει τη μετακίνηση με αυτοκίνητο, με τη πορθμειακή σύνδεση να εξυπηρετεί μόνο το 11%. Ένα άλλο αξιοσημείωτο στοιχείο που προκύπτει για τον πληθυσμό της Βόρειας Εύβοιας είναι το σχετικά χαμηλό ποσοστό ημερήσιας γένεσης υπερτοπικών μετακινήσεων κατά την χειμερινή περίοδο που υπολογίσθηκε στην τάξη του 0,14, το οποίο προκύπτει ως ο λόγος των ημερήσιων υπερτοπικών μετακινήσεων προς το σύνολο του πληθυσμού των δύο Δήμων.

Επιπλέον, η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Βόρειας Εύβοιας με υπεραστικά λεωφορεία είναι εξαιρετικά χαμηλή, με το σύστημα των δημοσίων συγκοινωνιών να έχει εισέλθει στον φαύλο κύκλο αραίωσης ή/και κατάργησης δρομολογίων, λόγω μικρής ζήτησης. Η μείωση των δρομολογίων συνακόλουθα οδηγεί σε απαξίωση του συστήματος και αντίστοιχα μείωση της ζήτησης, γεγονός που με τη σειρά του προκαλεί περαιτέρω αραίωση των δρομολογίων λόγω της παραπέρα μείωσης ή/ και της τελικά ανύπαρκτης ζήτησης. Τα χειμερινά δρομολόγια πραγματοποιούνται κυρίως επιδοτούμενα για λόγους μεταφοράς μαθητών προς και από τα λιγοστά χωριά των δύο Δήμων που διαθέτουν εκπαιδευτήρια, με ειδικά μαθητικά δελτία, ενώ το καλοκαίρι ορισμένα τοπικά δρομολόγια πραγματοποιούνται μόνο δύο φορές την εβδομάδα και αρκετοί οικισμοί απομένουν χωρίς καν συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ-ΕΠΙΒΑΤΩΝ-ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ 2019

ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ	ΑΠΟΠΛΟΙ	ΚΑΤΑΠΛΟΙ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΠΙΒ/ΝΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΠΟΒΙΒ/ΝΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ ΕΠΙΒΙΒ/ΝΤΑ	ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ ΑΠΟΒΙΒ/ΝΤΑ	ΣΥΝΟΛΑ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ	ΣΥΝΟΛΑ ΙΧ	Φ/Γ	ΔΙΚΥΚΛΑ	Λ/Φ	ΣΤΡΑ/ΚΑ	ΜΗΧ/ΤΑ
ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	3.414	3.414	184.618	180.916	**365.534**	57.640	56.202	**113.842**	101.234	6.340	2.429	3.839		
ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ - ΓΛΥΦΑ	3.739	3.739	154.162	155.325	**309.487**	55.221	55.135	**110.356**	79.376	24.918	2.951	3.111		
ΜΑΝΤΟΥΔΙ ΚΥΜΑΣΙ - ΣΠΟΡΑΔΕΣ	205	205	37.032	37.660	**74.692**	10.377	10.473	**20.850**	17.810	1.210	1.605			
ΕΡΕΤΡΙΑ-ΟΡΩΠΟΣ	7.305	7.305	56.456	55.370	**111.826**	25.223	24.978	**50.201**	47.203	1.274	1.694	30		
ΚΥΜΗ	496	496	88.462	86.357	**174.819**	29.378	29.085	**58.463**	51.765	3.599	2.595	227	265	12
ΣΤΥΡΑ-ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	2.510	2.510	184.395	175.055	**359.450**	75.313	70.398	**145.711**	127.588	9.126	8.795	202		
ΑΛΜΥΡΟΠΟΤΑΜΟΣ-ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	31	31	3.414	2.193	**5.607**	1.199	771	**1.970**	1.718	40	212			
ΜΑΡΜΑΡΙ-ΡΑΦΗΝΑ	1.000	1.000	145.255	142.829	**288.084**	42.275	41.549	**83.824**	66.256	3.120	10.170	69		4.209
ΣΥΝΟΛΑ	**18.700**	**18.700**	**853.794**	**835.705**	**1.689.499**	**296.626**	**288.591**	**585.217**	**492.950**	**49.627**	**30.451**	**7.478**	**265**	**4.221**

ΑΡΚΙΤΣΑ - ΑΙΔΗΨΟΣ 2019	ΑΠΟΠΛΟΙ	ΚΑΤΑΠΛΟΙ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΠΙΒ/ΝΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΠΟΒΙΒ/ΝΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ ΕΠΙΒΙΒ/ΝΤΑ	ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ ΑΠΟΒΙΒ/ΝΤΑ	ΣΥΝΟΛΑ ΤΡΟΧΟ-ΦΟΡΩΝ	ΣΥΝΟΛΑ ΙΧ	Φ/Γ	ΔΙΚΥΚΛΑ	Λ/Φ	ΣΤΡΑ/ΚΑ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	140	140	5891	4494	**10385**	1901	1515	**3416**	2837	378	11	190	0
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	134	134	5019	4940	**9959**	1706	1576	**3282**	2708	355	23	196	0
ΜΑΡΤΙΟΣ	266	266	9510	8568	**18078**	3071	2747	**5818**	5119	381	75	243	0
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	260	260	9933	13218	**23151**	3031	4032	**7063**	6327	367	93	276	0
ΜΑΪΟΣ	314	314	13022	10317	**23339**	4085	3141	**7226**	6213	527	164	322	0
ΙΟΥΝΙΟΣ	394	394	18482	19470	**37952**	5503	5780	**11283**	9923	579	343	438	0
ΙΟΥΛΙΟΣ	464	464	28210	33611	**61821**	8447	10180	**18627**	17016	645	438	528	0
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	484	484	38476	38446	**76922**	11959	11902	**23861**	22074	704	544	539	0
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	324	324	20681	14678	**35359**	6140	4315	**10455**	9064	781	185	425	0
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	212	212	10777	9550	**20327**	3491	3147	**6638**	5618	575	141	304	0
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	150	150	7045	6278	**13323**	2334	2045	**4379**	3598	468	64	249	0
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	143	143	7476	7285	**14761**	2428	2187	**4615**	3947	395	218	55	0
ΣΥΝΟΛΑ	**3.285**	**3.285**	**174.522**	**170.855**	**345.377**	**54.096**	**52.567**	**106.663**	**94.444**	**6.155**	**2.299**	**3.765**	**0**

ΓΛΥΦΑ - ΑΠΟΚΑΜΠΟΣ 2019	ΑΠΟΠΛΟΙ	ΚΑΤΑΠΛΟΙ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΠΙΒ/ΝΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΠΟΒΙΒ/ΝΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ ΕΠΙΒΙΒ/ΝΤΑ	ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ ΑΠΟΒΙΒ/ΝΤΑ	ΣΥΝΟΛΑ ΤΡΟΧΟ-ΦΟΡΩΝ	ΣΥΝΟΛΑ ΙΧ	Φ/Γ	ΔΙΚΥΚΛΑ	Λ/Φ	ΣΤΡΑ/ΚΑ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	132	132	2810	2789	**5599**	1407	1500	**2907**	2000	866	26	15	0
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	120	120	2778	2791	**5569**	1418	1435	**2853**	1885	917	31	20	0
ΜΑΡΤΙΟΣ	328	328	5420	5505	**10925**	2483	2470	**4953**	3571	1175	151	56	0
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	319	319	6307	7808	**14115**	2761	2992	**5753**	4174	1262	223	94	0
ΜΑΪΟΣ	346	346	10181	11078	**21259**	3335	3529	**6864**	4740	1505	330	289	0
ΙΟΥΝΙΟΣ	347	347	15365	18309	**33674**	4479	4987	**9466**	6900	1669	425	472	0
ΙΟΥΛΙΟΣ	398	398	27019	29683	**56702**	8815	9237	**18052**	14406	2653	400	593	0
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	400	400	39631	36550	**76181**	12984	12121	**25105**	20872	3095	512	626	0
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	386	386	24745	19631	**44376**	8084	6745	**14829**	9725	4096	433	575	0
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	338	338	9905	9488	**19393**	4507	4706	**9213**	4697	4082	245	189	0
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	321	321	5736	6669	**12405**	2805	3061	**5866**	3291	2329	118	128	0
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	304	304	4265	5024	**9289**	2143	2352	**4495**	3115	1269	57	54	0
ΣΥΝΟΛΑ	**3.739**	**3.739**	**154.162**	**155.325**	**309.487**	**55.221**	**55.135**	**110.356**	**79.376**	**24.918**	**2.951**	**3.111**	**0**

Πηγή: ΟΛΝΕ

Όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα, τα εισπρακτικά δεδομένα του 2010, σε σύγκριση με αυτά των τριών τελευταίων ετών (2019-2021), τα οποία παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί, φανερώνουν ότι υπήρξε βεβαίως φθίνουσα πορεία των εσόδων κατά τη δεκαετία της οικονομικής κρίσης, πλην όμως η τελευταία διετία, με την πανδημία και την καταστροφική πυρκαγιά, οδήγησε σε δραματική συρρίκνωση των εσόδων του ΚΤΕΛ ΕΥΒΟΙΑΣ, της τάξης του 60% και μάλιστα πάνω σε κύριες διαδρομές, γεγονός που φανερώνει κρίσιμα θέματα βιωσιμότητας της συγκοινωνιακής λειτουργίας, που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης.

ΜΕΤ' ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ	ΧΑΛΚΙΔΑ -ΠΡΟΚΟΠΙ-ΜΑΝΤΟΥΔΙ-ΚΗΡΙΝΘΟΣ-ΣΤΡΟΦΥΛΙΑ-ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ-ΠΑΠΑΔΕΣ-ΒΑΣΙΛΙΚΑ-ΑΓΡΙΟΒΟΤΑΝΟ-ΓΟΥΒΕΣ-ΠΕΥΚΙ-ΙΣΤΙΑΙΑ-ΩΡΕΟΙ-Ν. ΠΥΡΓΟΣ-ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ	ΧΑΛΚΙΔΑ -ΠΡΟΚΟΠΙ-ΜΑΝΤΟΥΔΙ-ΚΗΡΙΝΘΟΣ-ΣΤΡΟΦΥΛΙΑ-ΚΕΧΡΙΕΣ-ΜΑΝΔΑΝΙΚΑ-ΜΥΡΤΙΑΣ-ΛΙΜΝΗ-ΡΟΒΙΕΣ	ΑΘΗΝΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΠΡΟΚΟΠΙ-ΜΑΝΤΟΥΔΙ-ΚΗΡΙΝΘΟΣ-ΣΤΡΟΦΥΛΙΑ-ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ-ΠΑΡΑΛΙΑ ΑΓ. ΑΝΝΑΣ	ΑΘΗΝΑ-Γ/Β-ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ-ΩΡΕΟΙ-Ν. ΠΥΡΓΟΣ-ΙΣΤΙΑΙΑ	ΙΣΤΙΑΙΑ - ΑΙΔΗΨΟΣ-Γ/Β-ΓΛΥΦΑ-ΛΑΡΙΣΑ-ΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ-Γ/Β-ΑΜΦΙΣΣΑ-ΙΤΕΑ-ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ-ΡΙΟ-ΠΑΤΡΑ
2010	83.065	111.995	-	1.179.864	154.789	22.355
2019	60.899	99.288	22.415	967.688	103.693	9.478
% 2010-2019	**-27%**	**-11%**	**-**	**-18%**	**-33%**	**-58%**
2019	60.899	99.288	22.415	967.688	103.693	9.478
2020	37.487	50.146	5.982	460.349	40.983	-
2021	33.616	47.155	3.942	461.382	34.408	-
% 2019-2021	**-45%**	**-53%**	**-82%**	**-52%**	**-67%**	**-**
% 2010-2021	**-60%**	**-58%**	**-**	**-61%**	**-78%**	**-**

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Εύβοιας περιλαμβάνει και την προαστιακή σιδηροδρομική γραμμή που διασυνδέει την πόλη της Χαλκίδας με το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης ηπειρωτικής Ελλάδας. Ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινούνται σε ετήσια βάση από και προς τον σιδηροδρομικό σταθμό της Χαλκίδας είναι περί τις 100.000 επιβάτες (στοιχεία 2012) με το 70% περίπου να αφορά στο ζεύγος Αθήνα – Χαλκίδα. Ωστόσο, η συγκεκριμένη συγκοινωνιακή υπηρεσία δεν φαίνεται να συνεισφέρει ουσιαστικά στην εξυπηρέτηση της Βόρειας Εύβοιας, καθώς ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται στο ηπειρωτικό τμήμα της πόλης της Χαλκίδας και σε σημαντική απόσταση από τον σταθμό των ΚΤΕΛ (2,5 χλμ), χωρίς να υπάρχει πρόβλεψη αστικής συγκοινωνίας μεταξύ των δύο τερματικών σταθμών, ούτε δρομολόγια ΚΤΕΛ που να εκκινούν από τον σιδηροδρομικό σταθμό. Η απαιτούμενη μετεπιβίβαση σε υπεραστικό λεωφορείο από και προς τον σταθμό του προαστιακού για την συνέχιση της διαδρομής προς και από την Βόρεια Εύβοια, σε συνδυασμό με την αναγκαιότητα μετακίνησης στον σταθμό του ΚΤΕΛ ΕΥΒΟΙΑΣ με ταξί ή ίδιο μέσο, καθιστά μη πρόσφορη τη χρήση του προαστιακού σιδηρόδρομου προς Βόρεια Εύβοια, με την αντίστοιχη διαδρομή με υπεραστικό λεωφορείο να φαίνεται περισσότερο ελκυστική, είτε από τον σταθμό των Αθηνών είτε από άλλο σταθμό ΚΤΕΛ, απευθείας προς Βόρεια Εύβοια.

Όσον αφορά στις αεροπορικές συγκοινωνίες, καθώς η Εύβοια δεν διαθέτει αεροδρόμιο, το πλησιέστερο αεροδρόμιο εξυπηρέτησης είναι αυτό της Νέας Αγχιάλου. Το τελευταίο βρίσκεται σε απόσταση περίπου 50χλμ από τη Γλύφα, με αποτέλεσμα η μεταφορά των επιβατών από το αεροδρόμιο προς την Βόρεια Εύβοια να περιλαμβάνει τον χρόνο διαδρομής προς Γλύφα, την αναμονή στο λιμάνι της Γλύφας, τη διαπόρθμευση μέχρι τον Αγιόκαμπο και την εκείθεν διαδρομή των ξένων επισκεπτών μέχρι τον τελικό προορισμό. Είναι προφανές ότι χρονικά και από άποψη άνεσης των μεταφερόμενων επιβατών η συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρουσιάζεται να είναι περισσότερο ελκυστική από την απευθείας μετακίνηση από και προς τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών και στην συνέχεια με οδική διαδρομή, παρά την διέλευση από το προβληματικό ορεινό τμήμα μεταξύ Ψαχνών και Προκοπίου. Με βάση τα παραπάνω και δεδομένου ότι το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου εξυπηρετεί κατά βάση ναυλωμένες πτήσεις (charter) για τη διασύνδεση με ευρωπαϊκά κυρίως αεροδρόμια, οι αφίξεις των οποίων αρκετές φορές είναι εκτός του ωραρίου λειτουργίας των πορθμείων, η αντίστοιχη δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμέσου του εγγύτερου αεροδρομίου της Αγχιάλου κρίνεται πολύ περιορισμένη και σε κάθε περίπτωση μη ελκυστική και χωρίς προοπτικές να βελτιωθεί σημαντικά.

2.3 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Βόρεια Εύβοια, με την πολύ εκτεταμένη ακτογραμμή της, διαθέτει ικανό αριθμό μικρών λιμενικών εγκαταστάσεων, που εξυπηρετούν κατά βάση τοπικές ανάγκες ελλιμενισμού αλιευτικών σκαφών, με μικρές δυνατότητες εξυπηρέτησης τουριστικών σκαφών κατά τους θερινούς μήνες.

Εκτός από την περιορισμένη χωρητικότητά τους, κάποιες από τις λιμενικές εγκαταστάσεις είναι εκτεθειμένες σε αντίξοες καιρικές συνθήκες και δεν είναι αρκούντως προστατευμένες ως προς την κατεύθυνση των ανέμων που προσβάλλει το στόμιο της λιμενολεκάνης, όπως πχ η λιμενική εγκατάσταση στη Λίμνη, στον Άγιο Γεώργιο Λιχάδας, στο Κυμάσι και μερικώς στο Πευκί. Ήδη στην περίπτωση του Αγίου Γεωργίου προγραμματίζεται από την Περιφέρεια επέκταση του προσήνεμου μώλου και κατασκευή υπήνεμου μώλου, για την προστασία από τους κυματισμούς που αναπτύσσονται από τις κατευθύνσεις που σχετίζονται με μεγάλο ανάπτυγμα κύματος.

Από την άποψη των λιμενικών υποδομών της Βόρειας Εύβοιας υπάρχει στην παρούσα φάση προγραμματισμός της Περιφέρειας, πέραν του λιμένα Αγίου Γεωργίου, για επέκταση του προσήνεμου μώλου και κατασκευή υπήνεμου μώλου στο λιμάνι Κυμάσι του Μαντουδίου, καθώς και για κατασκευή μικρού λιμενίσκου στην περιοχή Αγκάλη της παραλίας Αγίας Άννας.

Έχει εκπονηθεί μελέτη αξιολόγησης και προτάσεων αναβάθμισης των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων της Βόρειας Εύβοιας, στο πλαίσιο του Προγράμματος Ανάπτυξης Θαλάσσιου Τουρισμού στην περιοχή, που εκπονήθηκε υπό την αιγίδα του Γ.Γ. Νησιωτικής Πολιτικής και του ΟΛΝΕ. Η πρόταση αφορά στην αναβάθμιση των λιμενικών και λοιπών υποδομών σε 15 λιμένες / αλιευτικά καταφύγια της Βόρειας Εύβοιας, η οποία, σε συνέργεια με ψηφιακές δράσεις και κατάλληλο επικοινωνιακό χειρισμό, θα μπορούσε να ενισχύσει άμεσα και ουσιαστικά την τοπική οικονομία των επιμέρους περιοχών, με την καλύτερη αξιοποίηση των προοπτικών που διανοίγονται για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και των συνδεδεμένων με αυτόν δραστηριοτήτων. Με τα σημερινά δεδομένα ο θαλάσσιος τουρισμός παρουσιάζεται να έχει ισχνή παρουσία στον δίαυλο των Ωρεών και στον δίαυλο του Τρικερίου, με κυρίαρχο στοιχείο την διακίνηση μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των Σποράδων διαμέσου Αγίου Κωνσταντίνου Φθιώτιδας και Βόλου, ενώ στον βόρειο Ευβοϊκό είναι σχεδόν ανύπαρκτος, με κύριο αίτιο την ιδιαίτερα ανασχετική επιρροή την οποία ασκεί η εξαρτώμενη από τον πολύ περιορισμένο χρόνο επιτρεπτής διέλευσης μεσαίων και μεγάλων σκαφών αναψυχής, στον πολύ μικρό χρόνο ανά 24ωρο που η παλαιά γέφυρα του πορθμού Ευρίπου κλείνει για τα οχήματα και ανοίγει για τη διέλευση σκαφών με ύψος μεγαλύτερο από το ελεύθερο ύψος της γέφυρας.

2.4 ΕΡΓΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Η υφιστάμενη κατάσταση όσον αφορά την αντιπλημμυρική προστασία των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας έχει τα ακόλουθα βασικά χαρακτηριστικά:

1. Το αστικό περιβάλλον έχει ήδη διαμορφωθεί χωρίς πολεοδομικό σχεδιασμό (ιδίως σε κάποιους παραλιακούς οικισμούς) ή με σχεδιασμό που επεδίωκε να αντιμετωπίσει μια ήδη διαμορφωμένη κατάσταση. Το αποτέλεσμα αυτού είναι η κοίτη των ρεμάτων να έχει περιοριστεί από παρακείμενες κατασκευές είτε να έχει υποκατασταθεί από έργο διευθέτησης ή κλειστό αγωγό ανεπαρκούς διατομής.

2. Το επίπεδο ανάγλυφο χωρίς εδαφικές κλίσεις σε ορισμένους παραλιακούς οικισμούς όπως η παραλία Αγίας Άννας, οδηγεί σε εντονότερα προβλήματα. Αυτό, σε συνδυασμό με την πλήρη εξαφάνιση της κοίτης και την έλλειψη αντιπλημμυρικών έργων λόγω της άναρχης οικοπεδοποίησης και δόμησης ή του προβληματικού πολεοδομικού σχεδιασμού έχει οδηγήσει σε στραγγαλισμό τις υδάτινες διόδους προς την θάλασσα και στην εμφάνιση σημαντικών πλημμυρικών προβλημάτων.

3. Το πλείστο των ρεμάτων δεν έχει οριοθετηθεί, όπως επίσης δεν έχει γίνει προγραμματισμός έργων διευθέτησης, με αποτέλεσμα σημαντικά ρέματα να διέρχονται με ανεπαρκή κοίτη μέσα από παραλιακούς οικισμούς (π.χ. Ψαροπούλι, παραλία Αχλαδίου).

4. Σε πολλούς οικισμούς δεν υφίσταται δίκτυο ομβρίων, ενώ ακόμα και στους μεγαλύτερους υπάρχει μερική μόνο κάλυψη του οικισμού, με αποτέλεσμα να καταγράφονται σημαντικές δυσλειτουργίες, ακόμα και για επεισόδια βροχόπτωσης υψηλής συχνότητας.

5. Μικρά μόνο τμήματα των μεγάλων ποταμών ή ρεμάτων που διέρχονται κοντά στα όρια κατοικημένων περιοχών έχουν οριοθετηθεί ή διευθετηθεί με επαρκή έργα, όπως τμήματα των ποταμών Νηλέας, Κηρέας, τμήμα του ρέματος Σπιάδος κ.α. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να υπάρχει αυξημένη πιθανότητα υπερχειλίσεων και διαβρώσεων της κοίτης, με σημαντικό κίνδυνο για ιδιοκτησίες, οδικό δίκτυο, λοιπές υποδομές, ακόμα και για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής.

Οι πρόσφατες πυρκαγιές αναμένεται να επιτείνουν τα προαναφερόμενα προβλήματα, λόγω:

• σημαντικής αύξησης της απορροής από τις ανάντη λεκάνες,

• ταχύτερης συγκέντρωσης των πλημμυρικών απορροών (μείωση του χρόνου συρροής) των λεκανών, γεγονός που οδηγεί σε κατακόρυφη αύξηση της μέγιστης παροχής της πλημμύρας,

• κατακόρυφης αύξησης των λασποροών και των μεταφερόμενων φερτών υλικών εξαιτίας της διάβρωσης των ανάντη λεκανών.

2.5 ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ

Βασικό χαρακτηριστικό της περιοχής μελέτης σε σχέση με την κατάσταση των υδατικών πόρων, είναι ότι υπάρχει πλούσια υπόγεια υδροφορία και δυναμικό πηγών λόγω της μεγάλης ποσότητας κατακρημνισμάτων. Κατά συνέπεια η περιοχή χαρακτηρίζεται από επάρκεια υδατικών πόρων σε αντίθεση με την εικόνα που υπάρχει για άλλες παραθαλάσσιες περιοχές της Ελλάδας. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί το βορειοδυτικό άκρο της Εύβοιας, όπου εντοπίζονται προβλήματα στην επάρκεια νερού τους θερινούς μήνες αλλά και στα ποιοτικά χαρακτηριστικά των γεωτρήσεων, τόσο στην οικιστική ζώνη Αιδηψού – Λουτρών Αιδηψού όσο και στους μεγαλύτερους οικισμούς της χερσονήσου της Λιχάδας, που σε ένα βαθμό οφείλεται στις αυξημένες καταναλώσεις λόγω της τουριστικής δραστηριότητας.

Τα βασικότερα ζητήματα που εντοπίστηκαν και χρήζουν αντιμετώπισης, σε σχέση με τη διαχείρισή των υδατικών πόρων, είναι τα ακόλουθα:

• Μεμονωμένα προβλήματα επάρκειας των υδατικών πόρων και της υδροδότησης στους οικισμούς της χερσονήσου της Λιχάδας (Άγιος Γεώργιος, Λιχάδα, Γιάλτρα), όπου δεν έχουν γίνει τα απαιτούμενα έργα αξιοποίησης των διαθέσιμων υδατικών πόρων της ευρύτερης περιοχής.

• Προβλήματα επάρκειας νερού και υποβάθμισης των ποιοτικών χαρακτηριστικών του, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, εξαιτίας της υπεράντλησης στην ευρύτερη περιοχή των Λουτρών Αιδηψού, όπου καταγράφονται υψηλές καταναλώσεις λόγω του τουριστικού χαρακτήρα του οικισμού.

• Σχεδόν όλα τα δίκτυα ύδρευσης έχουν εκσυγχρονιστεί, όσον αφορά το υλικό των αγωγών, πλην όμως πάσχουν λειτουργικά, λόγω έλλειψης συστημάτων αυτοματισμού και διατάξεων ελέγχου ώστε να αποφεύγονται οι διαρροές.

2.6 ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΥΜΑΤΩΝ

Η διαχείριση των λυμάτων, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη λειτουργία των 3 υφιστάμενων εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων (ΕΕΛ) στις οικιστικές περιοχές Λίμνης, Μαντουδίου, Λουτρών Αιδηψού) και τη δρομολόγηση μίας ακόμα (ώριμο έργο, σε φάση δημοπράτησης, στην Ιστιαία), που εξυπηρετούν μεγάλο τμήμα του πληθυσμού της περιοχής και μπορούν να αποτελέσουν τον πυρήνα για την επέκταση του δικτύου σε γειτονικούς οικισμούς.

Τα βασικότερα ζητήματα που εντοπίστηκαν σε σχέση με τη διαχείρισή των λυμάτων και χρήζουν αντιμετώπισης είναι τα ακόλουθα:

• Σε αρκετούς οικισμούς, ακόμα και παραθαλάσσιους, πραγματοποιείται ανεξέλεγκτη διάθεση λυμάτων σε ρέματα μέσω παντορροϊκών αγωγών (π.χ. Αγία Άννα) ή και χρήση απορροφητικών βόθρων. Η κατάσταση αυτή επιτείνεται από τη μορφολογία της περιοχής και τη συνακόλουθη γεωγραφική απομόνωση ορισμένων οικισμών που καθιστά δυσχερή και δαπανηρή την μεταφορά των λυμάτων στις υφιστάμενες ΕΕΛ. Πάντως, έχουν προγραμματιστεί και ωριμάσει τα έργα μεταφοράς λυμάτων ορισμένων παραθαλάσσιων οικισμών στις υφιστάμενες ΕΕΛ (Ροβιές προς ΕΕΛ Λίμνης, παραλία Αγίας Άννας προς ΕΕΛ Μαντουδίου).

• Σημαντική διακύμανση της παραγωγής των λυμάτων σε τουριστικούς οικισμούς κατά τη διάρκεια του έτους με αιχμές τους καλοκαιρινούς μήνες.

3 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.

S.W.O.T. ANALYSIS

3.1 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

S

- Γειτνίαση με μητροπολιτική περιοχή Αθήνας
- Δυνατότητα χερσαίας διασύνδεσης παρά τον νησιωτικό χαρακτήρα της Π.Ε. Εύβοιας
- Πλεονεκτική γεωγραφική θέση ως προς την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση Βόρειων Σποράδων, Σκύρου και ενδεχομένως άλλων προορισμών του Αγαίου
- Ευχέρεια ανάπτυξης των οδικών υποδομών στη Βόρεια Εύβοια λόγω περιορισμένης εμπλοκής με το ανθρωπογενές περιβάλλον ιδιαίτερα μετά την καταστροφική πυρκαγιά
- Ομόθυμη απαίτηση των κατοίκων για βελτίωση της οδικής προσβασιμότητας
- Ευνοϊκές συνθήκες ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού τόσο στον Βόρεια Ευβοϊκό όσο και στην πλευρά του Αιγαίου

W

- Μικρό μέγεθος και αραιή πυκνότητα του πληθυσμού
- Χαμηλός δείκτης γένεσης μετακινήσεων κατά κεφαλήν
- Δυσμενής αναλογία διαμήκους προς εγκάρσια διάσταση του γεωγραφικού χώρου αναφοράς
- Έντονο υδρογραφικό δίκτυο και συχνά προβληματικό από γεωλογική άποψη εδαφικό ανάγλυφο
- Εγγενής δυσχέρεια διασύνδεσης με την ηπειρωτική Ελλάδα λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα
- Εξαιρετικά δυσμενείς συνθήκες ορεινής οδικής διαδρομής μεταξύ Βόρειας Εύβοιας και Χαλκίδας, Νότιας Εύβοιας και λοιπής ηπειρωτικής Ελλάδας
- Σοβαρό εμπόδιο διέλευσης σκαφών αναψυχής από τον πορθμό του Ευρίπου λόγω της κλειστής στη ναυσιπλοΐα παλιάς γέφυρας τις περισσότερες ώρες του 24ωρου
- Φτωχή έως ανύπαρκτη εξυπηρέτηση από το σιδηροδρομικό δίκτυο
- Ιδιαίτερα προβληματική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση με υπεραστικά λεωφορεία
- Εξαιρετικά πενιχρή εξυπηρέτηση από το αεροπορικό δίκτυο
- Προβληματική διακοπή των πορθμειακών διασυνδέσεων κατά τις απογευματινές και νυχτερινές ώρες με πρόσθετη αραίωση δρομολογίων κατά τη χειμερινή περίοδο
- Ανάμειξη υπερτοπικής οδικής κυκλοφορίας με παρόδιες χρήσεις, τοπική κυκλοφορία και γεωργικά μηχ/τα

O

- Έντονη ευαισθητοποίηση και ομοθυμία πολιτικού συστήματος για δράσεις και έργα ανάταξης και ανάπτυξης
- Ενισχυμένη δυνατότητα ένταξης δράσεων και έργων σε ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα
- Ευκαιρία εξ' υπαρχής θεώρησης και επίλυσης χρόνιων προβλημάτων αναφορικά με τις υποδομές, στο πλαίσιο πολυδιάστατης στρατηγικής, χωρίς εμμονές και αγκυλώσεις
- Διευρυμένη δυνατότητα ολιστικής προσέγγισης μετά την καταστροφική πυρκαγιά, με δομικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις στο πλαίσιο ολοκληρωμένου και πολύπλευρου σχεδιασμού
- Ευκαιρία για ορθολογικότερους σχεδιασμούς υποδομών με σαφή στόχευση και φειδωλή ανάλωση των διατιθέμενων πόρων

T

- Ολίσθηση προς μονόπλευρες και αποσπασματικές θεωρήσεις και προτάσεις αντί της συνθετικής και σφαιρικής προσέγγισης των θεμάτων στο πλαίσιο ολιστικής θεώρησης της αναπτυξιακής στρατηγικής
- Ο ικανός χρόνος που απαιτείται για την ωρίμανση και ολοκλήρωση των διαδικασιών υλοποίησης των υποδομών να υπερβεί τα όρια αντοχής της χειμαζόμενης περιοχής μετά την πυρκαγιά, με συνέπεια την έμμεση αστοχία ως προς τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα και οφέλη των αντίστοιχων επενδύσεων
- Κίνδυνος αποπροσανατολισμού της κοινής γνώμης ως προς τις πραγματικές ανάγκες και τους επιδιωκόμενους στόχους της ολιστικής προσέγγισης, εξ' ονόματος εξυπηρέτησης ιδιοτελών κινήτρων ή ιδεοληψιών χωρίς σοβαρό υπόβαθρο και ουσιαστικά επιχειρήματα
- Ορατός κίνδυνος επιταχυνόμενης υποβάθμισης έως και εξαφάνισης της ήδη στοιχειώδους και ανεπαρκούς εξυπηρέτησης της Βόρειας Εύβοιας με δημόσια υπεραστική συγκοινωνία λεωφορείων, στην περίπτωση υποτίμησης του πραγματικού αδιεξόδου του φαύλου κύκλου μείωσης της ζήτησης / αραίωσης ή κατάργησης δρομολογίων, που απαιτεί στοχευμένες διορθωτικές κινήσεις, προκειμένου να μην αποβεί σε βάρος της προσπάθειας συγκράτησης του πληθυσμού στην περιοχή και της ανάγκης για παραμονή των κατοίκων στις εστίες τους, αντί της εσωτερικής και εξωτερικής μετανάστευσης

3.2 ΕΡΓΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

S

- Δυναμική τοπική κοινωνία με βούληση για την υλοποίηση των αντιπλημμυρικών έργων με στόχο την αντιπλημμυρική θωράκιση της περιοχής
- Άμεση απόκριση της τοπικής αυτοδιοίκησης με την προετοιμασία φακέλων για τη κοινοτική χρηματοδότηση και την κατασκευή αντιπλημμυρικών έργων στον αστικό ιστό προβληματικών περιοχών (Πευκί, Αρτεμίσιο, Ροβιές, Παραλία Αγ.Άννας, Λίμνη, παραλία Αχλαδίου κλπ)

W

- Διαμορφωμένο αστικό περιβάλλον, κυρίως στους παραλιακούς οικισμούς που δυσχεραίνει τον σχεδιασμό αντιπλημμυρικών έργων
- Εξαιρετικά επίπεδο ανάγλυφο σε συνδυασμό με την εξαφάνιση της κοίτης και την έλλειψη αντιπλημμυρικών έργων λόγω προβληματικού και ελλιπούς πολεοδομικού σχεδιασμού (παραλία Αγ.Άννας)
- Δεν έχει γίνει οριοθέτηση και προγραμματισμός αντιπλημμυρικών έργων σε οικισμούς από τους οποίους διέρχονται σημαντικά ρέματα με ανεπαρκή κοίτη (π.χ. Ψαροπούλι, παραλία Αχλαδίου)
- Σημαντική αύξηση της απορροής λόγω των εκτεταμένων καταστροφικών πυρκαϊών
- Μακροχρόνιες διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης και οριοθέτησης ρεμάτων
- Υψηλό κόστος κατασκευής των έργων διευθέτησης ρεμάτων

O

- Προτεραιότητα κρατικών φορέων για τη χρηματοδότηση και υλοποίηση επειγόντων έργων αντιπλημμυρικής θωράκισης στις πληγείσες περιοχές
- Ύπαρξη χρηματοδοτικών εργαλείων για τον προγραμματισμό και προώθηση των απαιτούμενων έργων αντιπλημμυρικής προστασίας

T

- Διέλευση ρεμάτων ή ποταμών στα όρια ή και εντός της οικιστικής ζώνης (π.χ. Ξηριάς στην Ιστιαία) με αποτέλεσμα τον αυξημένο κίνδυνο καταστροφών λόγω υπερχειλίσεων και διαβρώσεων, με δεδομένη την ανεπάρκεια της κοίτης για σημαντικά επεισόδια βροχόπτωσης
- Πλημμυρισμός των επίπεδων παραλιακών ζωνών για μεγάλο χρονικό διάστημα λόγω ελλιπούς αποστράγγισης, με σοβαρές συνέπειες στη λειτουργία, την ποιότητα ζωής και το τουριστικό προϊόν της πόλς
- Αδυναμία αξιοποίησης χρηματοδοτικών εργαλείων λόγω καθυστέρησης στην ωρίμανση των έργων, ιδιαίτερα όταν αφορούν διευθέτηση ρέματος
- Πιθανή οικολογική επιβάρυνση σε περίπτωση επιλογής σκληρών υλικών (τσιμέντο, συρματοκιβώτια) σε έργα διευθέτησης ρεμάτων, όπου πρέπει να

3.3 ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΛΥΜΑΤΩΝ

S

- Η τοπική κοινωνία έχει συνειδητοποιήσει την κρισιμότητα της κατάστασης σε σχέση με την προστασία των υδατικών πόρων και την ανάγκη αναβάθμισης του περιβάλλοντος μέσω της σύγχρονης διαχείρισης λυμάτων και τον αντίκτυπο που αυτή έχει στην ποιότητα του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος
- Μεγάλη επάρκεια υδατικών πόρων λόγω των σημαντικών κατακρημνισμάτων (βροχές, χιονοπτώσεις) στη Βόρεια Εύβοια καθώς και της ύπαρξης πλούσιας υπόγειας υδροφορίας και δυναμικού πηγών
- Ύπαρξη τριών υφιστάμενων εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων (Μαντούδι, Παραλία Αιδηψού και Λίμνη) καθώς και δρομολόγηση μίας ακόμα (ώριμο έργο στην Ιστιαία) που θα αποτελέσουν τον πυρήνα για την επέκταση του αποχετευτικού δικτύου και σε γειτονικούς οικισμούς

W

- Ανεξέλεγκτη διάθεση λυμάτων μέσω παντορροϊκών αγωγών σε ρέματα της περιοχής (π.χ. οικισμός Αγ. Άννας)
- Η γεωγραφική απομόνωση και το ανάγλυφο της περιοχής καθιστά δυσχερή τη μεταφορά των λυμάτων στις κεντρικές ΕΕΛ
- Σημαντική διακύμανση της παραγωγής λυμάτων λόγω εποχικότητας στους τουριστικούς παραλιακούς οικισμούς
- Σύνδρομο "NIMBY" (όχι στην πίσω αυλή μου) στη διαδικασία χωροθέτησης υποδομών όπως ΕΕΛ ή αντλιοστασίων λυμάτων
- Μακροχρόνιες διαδικασίες περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων

O

- Προτεραιότητα κρατικών φορέων για τη χρηματοδότηση και υλοποίηση έργων στην περιοχή για την κάλυψη με αποχέτευση του πληθυσμού της περιοχής
- Ύπαρξη νέων τεχνολογιών επεξεργασίας λυμάτων με χαμηλή όχληση και μικρές διαστάσεις που έχουν τη δυνατότητα να προσαρμόζονται στην εποχικότητα της παραγωγής λυμάτων
- Ύπαρξη χρηματοδοτικών εργαλείων για τον προγραμματισμό και προώθηση των σχετικών έργων διαχείρισης λυμάτων

T

- Υποβάθμιση των υδροφορέων (π.χ. Στροφυλιά) λόγω ανεξέλεγκτης διάθεσης υγρών αποβλήτων σε ρέματα ή στο έδαφος
- Ρύπανση παραλιών λόγω ανεξέλεγκτης διάθεσης υγρών αποβλήτων (π.χ. απορροφητικοί βόθροι, διάθεση στη θάλασσα) με συνέπεια την υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της περιοχής
- Αδυναμία αξιοποίησης χρηματοδοτικών εργαλείων λόγω καθυστέρησης στην ωρίμανση των έργων
- Η αποκεντρωμένη διαχείριση λυμάτων σε μικρούς οικισμούς είναι δυνατόν να έχει υψηλό λειτουργικό κόστος που θα επιβαρύνει οικονομικά τους δημότες

4 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.

ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

4.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σημαντικό ορόσημο στη διαμόρφωση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) στον τομέα των μεταφορών αποτέλεσε η έκδοση της Λευκής Βίβλου του 2001 «Ευρωπαϊκή Πολιτική των Μεταφορών για το 2010: Ώρα για αποφάσεις». Ακολούθησε το 2009 η δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου «Αναθεώρηση της πολιτικής για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) προς ένα καλύτερα ενοποιημένο ΔΕΔ-Μ στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών».

Η νεότερη Λευκή Βίβλος του 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» εισήγαγε τον όρο «Ευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών», ο οποίος αναφέρεται στην επίτευξη μιας πλήρους και ουσιαστικής ενοποίησης του συστήματος μεταφορών της Ε.Ε., στοχεύοντας, μεταξύ άλλων, σε ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό ΔΕΔ-Μ. Στην ίδια λογική, η αναπτυξιακή στρατηγική της ΕΕ «Ευρώπη 2020» θέτει ως γενικό στόχο την «έξυπνη», βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, με επιμέρους στόχευση στην προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και στην απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης από σημαντικά δίκτυα υποδομών.

Η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ αποτελεί σημαντική συνιστώσα της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τον τομέα των μεταφορών, που αποβλέπει στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Ε. Ε. και στην ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής. Ένα σύγχρονο, πολυτροπικό διευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο διασφαλίζει την αποτελεσματική κινητικότητα προσώπων και αγαθών υπό τις βέλτιστες συνθήκες κοινωνικές, περιβαλλοντικές και συνθήκες ασφάλειας, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, για το σύνολο της Ε.Ε. Με βάση τον ισχύοντα Κανονισμό (1315/2013), η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ πραγματοποιείται με δομή δύο επιπέδων, που συνίσταται σε ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο, με το εκτεταμένο δίκτυο (αναλυτικό - comprehensive network) να αποτελείται από τις υφιστάμενες και προγραμματιζόμενες υποδομές μεταφορών, που εξασφαλίζουν την προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα μεταξύ όλων των περιοχών της ΕΕ και συνθέτουν τη βασική υποδομή για την ανάπτυξη πολυτροπικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, ενώ το κεντρικό (βασικό - core network) υπέρκειται, αποτελούμενο από τα σημαντικότερα από άποψη διευρωπαϊκού ενδιαφέροντος τμήματά του ΔΕΔ-Μ με την υψηλότερη προστιθέμενη αξία (πχ. διασυνοριακοί σύνδεσμοι, κύρια σημεία συμφόρησης, κόμβοι πολλαπλών μεταφορικών μέσων, κλπ), περιλαμβάνοντας άξονες και κόμβους ζωτικής σημασίας για τις κυκλοφοριακές ροές στην εσωτερική αγορά της Ε.Ε. και των γειτονικών της χωρών.

Ο διαμήκης οδικός άξονας που διατρέχει τη νήσο Εύβοια από το πορθμείο των Λουτρών Αιδηψού διαμέσου Ιστιαίας μέχρι την Κάρυστο εντάχθηκε πρόσφατα στο αναλυτικό ΔΕΔ-Μ, καλούμενος να διαδραματίσει καίριο ρόλο στη βελτίωση της προσβασιμότητας της περιοχής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, αλλά και να συμβάλλει στην άρση της απομόνωσης της Εύβοιας, υποστηρίζοντας, μαζί με τις συνδέσεις του, την ισόρροπη ανάπτυξη της περιοχής και την ενίσχυση των αναπτυξιακών της προοπτικών.

4.2 ΕΘΝΙΚΗ - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σε εθνικό επίπεδο, στο πλαίσιο ικανοποίησης των απαιτήσεων της ΕΕ για τη θέσπιση ενός συνολικού σχεδίου/πλαισίου για τις επενδύσεις μεταφορών, το οποίο να καθορίζει τη συμβολή στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών και τις προτεραιότητες για επενδύσεις στο βασικό και στο αναλυτικό ΔΕΔ-Μ και τις δευτερογενείς του συνδέσεις, διαμορφώθηκε το Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ 2014-2025). Το ΣΠΕΜ καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των μεταφορών της χώρας για την περίοδο 2014 – 2025, παρέχοντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται οι επενδύσεις στο σύστημα μεταφορών. Οι Στρατηγικοί Στόχοι της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών που διέπουν το ΣΠΕΜ με ορίζοντα το έτος 2025 συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη δημιουργία ενός «συνεκτικού» συστήματος μεταφορών, το οποίο επιτυγχάνει συνολική βελτίωση της προσιτότητας των επί μέρους περιοχών / Περιφερειών και την άρση της απομόνωσής απομονωμένων τμημάτων τους, με εξασφάλιση υψηλής ποιότητας και ασφάλειας υπηρεσιών στους χρήστες του συστήματος μεταφορών.

Προς τον σκοπό αυτό, στις προτεραιότητες πολιτικής του ΣΠΕΜ περιλαμβάνεται η στήριξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών με επενδύσεις στα ΔΕΔ-Μ και η ενίσχυση της περιφερειακής προσβασιμότητας, μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ. Δίνεται έμφαση στη λειτουργική αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών οδικών συνδέσεων, στην ανάπτυξη αναγκαίων υποδομών σε υφιστάμενους λιμένες και τη σύνδεση αυτών με το οδικό δίκτυο, στην αναβάθμιση των συνδέσεων οικιστικών κέντρων και τουριστικών, πολιτιστικών και παραγωγικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και τους διευρωπαϊκούς άξονες, στην περιβαλλοντική βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας, καθώς και στη διασφάλιση της χωρικής συνοχής μέσω της ενίσχυσης ισότιμης δυνατότητας για πρόσβαση και μετακίνηση του συνόλου των πολιτών, για την άρση της απομόνωσης και την ενίσχυση της προσπελασιμότητας σε νησιωτικές περιοχές με τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών.

Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η στοχοθεσία που διέπει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ 2017) που περιλαμβάνει μεταξύ των επενδυτικών του πυλώνων, αφενός την υποστήριξη του τομέα του τουρισμού για τη βελτίωση της περιφερειακής συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας σε περιοχές που έχουν να επιδείξουν σημαντικό τουριστικό προϊόν και αφετέρου την προώθηση της περιφερειακής κινητικότητας και ανάπτυξης, με δράσεις για τη βελτίωση των υποδομών μεταφορών και την ενίσχυση των επιπέδων κινητικότητας, προσβασιμότητας και οικονομικής ανάπτυξης σε πιο απομακρυσμένες περιοχές της χώρας.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να σημειωθεί ότι τόσο το ΣΠΕΜ όσο κα το ΕΣΣΜ περιλαμβάνουν ονομαστικά στις προωθούμενες δράσεις/επενδύσεις τους την αναβάθμιση του Βόρειου και Νότιου Οδικού Άξονα της Εύβοιας, καθώς και την υλοποίηση της Παράκαμψης Χαλκίδας, ενώ το ΣΠΕΜ προωθεί και την αναβάθμιση του Λιμένα Κυμασίου.

Είναι προφανές ότι στη βάση των δύο αυτών στρατηγικών εργαλείων, ΣΠΕΜ και ΕΣΣΜ, έχει οικοδομηθεί και η στρατηγική του τομέα μεταφορών σε εθνικό επίπεδο για την προγραμματική περίοδο 2021-2027, επιδιώκοντας να αντιμετωπίσει τη μεγάλη υστέρηση στην ανάπτυξη του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ και άλλων οδικών συνδέσεων σε μεγάλες νησιωτικές περιφέρειες, με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας των χερσαίων μεταφορών και τη διασφάλιση της ενδονησιωτικής συνδεσιμότητας. Αντίστοιχα, σε περιφερειακό επίπεδο, η προώθηση της βιώσιμης ολοκληρωμένης ανάπτυξης αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών αποτελεί βασική προτεραιότητα για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, ιδιαίτερα σε περιοχές που εμφανίζουν αναπτυξιακή υστέρηση, περιβαλλοντική υποβάθμιση, αποσύνθεση του κοινωνικού ιστού ή/και σε περιοχές οι οποίες εμφανίζουν αναπτυξιακή προοπτική ή και δυναμική.

Με δεδομένη την κοινή στρατηγική στο τομέα των μεταφορών σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, η προσέγγιση της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών της νήσου Εύβοιας είναι εύλογο ότι επικεντρώνεται κατά προτεραιότητα περί τον διευρωπαϊκό οδικό άξονα του νησιού και ειδικότερα στο τμήμα του εντός της Βόρειας Εύβοιας που επλήγη από την καταστροφική πυρκαγιά του 2021. Πιο συγκεκριμένα στοχεύει στην ανάπτυξή του κατά τρόπο που να μεγιστοποιεί την αναπτυξιακή δυναμική του, ώστε να αναδειχθεί ως καταλύτης για την ανάταξη της περιοχής, προσδίδοντάς του την πραγματική διάσταση του ρόλου του ως στοιχείου των ΔΕΔ-Μ για την εξυπηρέτηση της προσβασιμότητας, την άρση της απομόνωσης και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής της καθημαγμένης περιοχής με την παροχή ίσων ευκαιριών προσπελασιμότητας στο σύνολο των κατοίκων της.

Η επικέντρωση στον οδικό άξονα των ΔΕΔ-Μ προκύπτει αναγκαστικά στην περίπτωση της Εύβοιας, παρά τη σαφή κατεύθυνση που έχει δοθεί από την Ε.Ε. για την κατά προτεραιότητα προώθηση περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορικών μέσων, όπως ο σιδηρόδρομος, μετά από την αδιαμφισβήτητη διαπίστωση ότι η Εύβοια (πέραν Χαλκίδος) δεν προσφέρεται για την ανάπτυξη αυτού του εναλλακτικού μέσου μεταφοράς, λόγω κυρίως του πολύ μικρού πληθυσμιακού μεγέθους του νησιού και της μεγάλης διασποράς του πληθυσμού στο εκτεταμένο αυτό νησί, που καθιστούν απαγορευτική και μη βιώσιμη τη λειτουργία σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης εξαιτίας της εξαιρετικά ισχνής ζήτησης για μετακίνηση προσώπων αλλά και για εμπορευματικό μεταφορικό έργο.

Σε αυτό το πλαίσιο διατυπώθηκε το όραμα της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών για τη δημιουργία ενός συνεκτικού μεταφορικού δικτύου ανα-

βαθμισμένης προσβασιμότητας, που θα αναδείξει και θα ενισχύσει τις αναπτυξιακές προοπτικές της Βόρειας Εύβοιας και θα τονώσει το ηθικό των κατοίκων της, προσφέροντας το αναγκαίο υπόβαθρο για βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης και απασχόλησης συνοδευόμενο από δράσεις αναβάθμισης των λοιπών μεταφορικών συστημάτων αλλά και δράσεων περιβαλλοντικής προστασίας και αναβάθμισης, ώστε να προάγει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων, εμποδίζοντας την συνέχιση της πληθυσμιακής συρρίκνωσης που μαστίζει την περιοχή τις τελευταίες τρεις δεκαετίες

4.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η διαμόρφωση της στρατηγικής στον τομέα των οδικών υποδομών αλλά και της συνολικής στρατηγικής του σχεδιασμού των δράσεων του Προγράμματος «ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ» θεμελιώθηκε στην ανάγκη βελτίωσης της σημερινής προβληματικής προσβασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας και στην εξασφάλιση ουσιαστικής λειτουργικής αναβάθμισης της σημερινής ιδιαίτερα προβληματικής μονοσήμαντης οδικής διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με την περιοχή Ψαχνών, στην οποία καταλήγει το ήδη δημοπρατηθέν τμήμα του νέου οδικού άξονα (παράκαμψη Χαλκίδας / Ψαχνών), σε συμβατότητα με τον Στρατηγικό Στόχο Β της εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής του Τομέα Μεταφορών για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, που επιδιώκει την προώθηση της κατασκευής/αναβάθμισης του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ και των διασυνδέσεών του, καθώς και επιλεγμένες στρατηγικές παρεμβάσεις σε μεγάλες νησιωτικές περιφέρειες της χώρας. Στο τμήμα του κεντροβαρικού άξονα από Ψαχνά μέχρι Στροφυλιά, αξιολογήθηκαν πολύπλευρα οι τρεις μελετηθείσες εναλλακτικές οδεύσεις που παρουσιάσθηκαν στο Κεφ.2 ανωτέρω, προκειμένου να επιλεγεί η πλέον πρόσφορη για ένταξη στο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης των οδικών υποδομών της Βόρειας Εύβοιας. Από αυτήν την αξιολόγηση επιβεβαιώθηκε η υπεροχή της λύσης αναβάθμισης της υφιστάμενης Ε.Ο.77, που έχει ήδη προχωρήσει μελετητικά από το Υπουργείο Υποδομών (κεντροβαρική όδευση), πλην όμως διαπιστώθηκε η ανάγκη αναζήτησης παραλλαγών όδευσης που θα περιορίσουν το υπερβολικό κόστος κατασκευής. Σε αυτό το πλαίσιο αναζητήθηκε νέα εναλλακτική όδευση στο τμήμα ορεινής διέλευσης του οδικού άξονα μεταξύ Ψαχνών και Στροφυλιάς, με κύριους στόχους την μείωση του κόστους, διαμέσου του περιορισμού των απαιτούμενων μεγάλων τεχνικών έργων (σήραγγες, κοιλαδογέφυρες) και ταυτόχρονα την αποφυγή διέλευσης από την γεωλογικά προβληματική περιοχή «Δερβένι». Από αυτήν την αναζήτηση εντοπίστηκε νέα ανατολικότερη όδευση, διαμέσου της κοιλάδας του ρέματος Αλεπότρυπα, με θεαματικά βελτιωμένα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά και με υποδιπλασιασμό και πλέον του κόστους των μεγάλων τεχνικών έργων.

Μετά την περιοχή Προκοπίου, η νέα όδευση συνεχίζει με ευρείες παρακάμψεις Μαντουδίου και Κηρίνθου από τα δυτικά, αποφεύγοντας την εμπλοκή της με τις αστικοποιημένες περιοχές των ως άνω οικισμών, τις οποίες δεν απέφυγε η μελετηθείσα αναβάθμιση της Ε.Ο.77 στο τμήμα της από Προκόπι μέχρι Στροφυλιά.

Η νέα ανατολικότερη όδευση αξιολογήθηκε διεξοδικά ως προς τις τρεις μελετηθείσες οδεύσεις και προέκυψε σαφέστατη υπεροχή της έναντι των λοιπών εναλλακτικών επιλογών, όπως αναλυτικά παρουσιάστηκε στην Α΄ Φάση της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών.

Η νέα όδευση από τα Ψαχνά μέχρι τη Στροφυλιά, συνολικού μήκους 39χλμ., όπως αυτή προτάθηκε στο πλαίσιο του Προγράμματος Ανασυγκρότησης ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ, έχει ήδη ελεγχθεί και προκριθεί προς περαιτέρω μελετητική ωρίμανση από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών, όπως ανακοινώθηκε στις 14-12-2021 από τον Πρωθυπουργό, με στόχο την κατά απόλυτη προτεραιότητα, προώθηση και ολοκλήρωση των απαιτούμενων διαδικασιών, που θα επιτρέψουν την δημοπράτησή του, σε συνέχεια του έργου παράκαμψης Χαλκίδας / Ψαχνών, που επίσης αποτελεί τμήμα του αναβαθμιζόμενου οδικού άξονα – κορμού της Βόρειας Εύβοιας. Σημειώνεται ότι το εν λόγω τμήμα έχει ενταχθεί στο πρόσφατα εγκεκριμένο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μεταφορές 2021-2027» υπό την Προτεραιότητα Π.06 «Κατασκευή/Αναβάθμιση περιφερειακών τμημάτων αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ και συνδέσεων - Οδική ασφάλεια – ΕΤΠΑ», που έχει ως κύρια στόχευση τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της διασύνδεσης μέσω του οδικού ΔΕΔ-Μ, την άρση της απομόνωσης, τη μείωση της επίδρασης της περιφερειακότητας των γεωγραφικά απομονωμένων και απρόσιτων περιοχών και τη βελτίωση των επίπεδων οδικής ασφάλειας.

Η απάντηση στα προβλήματα που εντοπίσθηκαν στο Κεφάλαιο 1 στο πλαίσιο της αναλυτικής κριτικής θεώρησης των μέχρι σήμερα σχεδιασμών αναβάθμισης κατά τμήματα της Ε.Ο.77, που αποτελεί τον υφιστάμενο κεντρικό οδικό άξονα εξυπηρέτησης της Βόρειας Εύβοιας και έχει ενταχθεί στο αναλυτικό ΔΕΔ-Μ, καθώς και η ανάγκη για αντιμετώπιση της Βόρειας Εύβοιας ως ενιαίου συνόλου για την εξεύρεση της βέλτιστης λύσης άρσης της λειτουργικής της απομόνωσης, ιδιαίτερα μετά την καταστροφική περσινή πυρκαγιά, οδήγησε τελικά στη διαμόρφωση μιας ριζικά διαφορετικής διάρθρωσης του βασικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης. Κύριο στοιχείο της νέας διάρθρωσης είναι η διαμόρφωση ενός κεντροβαρικού οδικού άξονα - κορμού από τη Χαλκίδα μέχρι και την Αιδηψό, συνδυαζόμενου κατάλληλα με οδικές διακλαδώσεις, αφενός επιλεγμένων νέων οδικών συνδέσμων προς περιοχές με προβληματική προσβασιμότητα και αφετέρου με τη χρήση του ήδη υπάρχοντος οδικού δικτύου για την εξυπηρέτηση όλων των υπερτοπικών μετακινήσεων προς και από τους επιμέρους προορισμούς της Βόρειας Εύβοιας. Στον Χάρτη 1 του Παραρτήματος Ι παρουσιάζεται στο σύνολό της η προτεινόμενη στο πλαίσιο της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών της Βόρειας Εύβοιας δενδροειδής διάταξη του βασικού οδικού δικτύου, κατ' επέκταση του αναπτύγματος του κεντρικού άξονα-κορμού από το τέλος της παράκαμψης Χαλκίδας – Ψαχνών μέχρι και την παράκαμψη των Λουτρών Αιδηψού.

Η ιεραρχική διάρθρωση του προτεινόμενου οδικού δικτύου δενδροειδούς μορφής αποβλέπει στη μεγιστοποίηση της χρηστικότητας και της ακτινοβολίας του κεντροβαρικού άξονα – κορμού, ο οποίος χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα αναβαθμισμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά και χρησιμοποιείται στο μεγαλύτερο ποσοστό της διαδρομής όλων των υπερτοπικών μετακινήσεων προς / από Χαλκίδα και επέκεινα. Οι διακλαδώσεις του κεντρικού κορμού αρθρώνονται κατά τρόπο που να ελαχιστοποιούν το τμήμα της διαδρομής πέραν του κεντρικού οδικού άξονα – κορμού, γεγονός που υπαγόρευσε και την ανάγκη συμπλήρωσης του υφιστάμενου οδικού δικτύου με πρόσθετες διακλαδώσεις, ώστε να διασφαλίζεται μεγιστοποίηση του επιπέδου προσβασιμότητας διαμέσου του συνδυασμού σύντμησης του συνολικού μήκους των διαδρομών και δραστικού περιορισμού της χρονοαπόστασης από τη Χαλκίδα.

Ταυτόχρονα, με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η μεγιστοποίηση της χρήσης του κεντροβαρικού άξονα- κορμού, που συμβάλλει ουσιαστικά στη στοιχειοθέτηση της σκοπιμότητας άρα και στις προοπτικές υλοποίησής του, όπως αυτές προκύπτουν από το μειωμένο κόστος ανάπτυξης λόγω μικρότερου αναπτύγματος σε σχέση με την προγραμματιζόμενη αναβάθμιση της Ε.Ο. 77, σε συνδυασμό με τον πολλαπλασιασμό του κυκλοφοριακού φόρτου της συγκεντρωτικής δενδροειδούς διάταξης έναντι της διάχυσης προς την οποία οδηγεί η υφιστάμενη δικτυωτή δομή του βασικού οδικού δικτύου της περιοχής εκείθεν της Στροφυλιάς. Παράλληλα, επιτυγχάνεται σύμμετρη αναπτυξιακή προοπτική των δύο πληγέντων Δήμων της περιοχής, ως προς τη χωρική κατανομή των ωφελειών από τη λειτουργία του νέου οδικού δικτύου και με τον τρόπο αυτό μεγιστοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του συνόλου της Βόρειας Εύβοιας.
Η δενδροειδής διάταξη του βασικού οδικού δικτύου στο εσωτερικό της Βόρειας Εύβοιας 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 μεγάλου μήκους διαμπερώς διερχόμενες υπερτοπικές μετακινήσεις. Τυχόν υιοθέτηση αυτής της δομής του δικτύου θα οδηγούσε σε άσκοπη επιμήκυνση των διαδρομών και αυξημένο κόστος, τόσο λόγω της ανάγκης επάλληλων παρακάμψεων των οικισμών, όσο και της απαίτησης για σημαντικής έκτασης αποκαταστάσεις του τοπικού οδικού δικτύου, καθώς επίσης και της αυξημένης δαπάνης των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων λόγω των υπεραξιών των παράκτιων περιοχών.

Αντίθετα, η ανάπτυξη του κεντρικού οδικού άξονα κορμού προβλέπεται να διατρέχει κατά το πλείστο δημόσιες άγονες ή δασωμένες εκτάσεις μακριά από υπάρχουσες ή δυνητικά αξιοποιήσιμες εκτάσεις, πέραν του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, με συνέπεια το υποπολλαπλάσιο κόστος απαλλοτριώσεων και την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο ανθρωπογενές περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η προτεινόμενη δενδροειδής δομή προβλέπει την εξυπηρέτηση της πρόσβασης στις παράκτιες ζώνες με κατάλληλα επιλεγμένες νέες οδικές συνδέσεις, εγκάρσιες προς παράκτιο μέτωπο, ελαχιστοποιώντας την ανάγκη για μεγάλου μήκους παράλληλες προς την ακτή διαδρομές, όπως συμβαίνει

σήμερα, και επιτυγχάνοντας, με τον τρόπο αυτό, εκτός από τη βελτιωμένη προσβασιμότητα των παράκτιων οικιστικών αναπτύξεων, τη βελτίωση της ποιότητας και της λειτουργικότητάς τους, χάρη στη δραστική μείωση της εντός οικισμών παράλληλης με την ακτή υπερτοπικής κυκλοφοριακής φόρτισης και της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, λόγω των πολύ μικρότερων ταχυτήτων των τοπικών μετακινήσεων.

Υπό το πρίσμα αυτό, η νέα δενδροειδής διάρθρωση του οδικού δικτύου συνάδει με την σαφώς δηλωμένη πρόθεση αξιοποίησης των πόρων του Προγράμματος Μεταφορών της επόμενης Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027 σε παρεμβάσεις που εστιάζουν στην αύξηση της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών, καθώς και στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας και της ασφάλειάς του, με επενδύσεις στοχευμένης περαιτέρω ανάπτυξης και διασύνδεσης του αναλυτικού ΔΟΔ, ενώ συνδέεται και με τις στρατηγικές κατευθύνσεις του ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας για της περίοδο 2021-2027, που υιοθετεί τον Στόχο Πολιτικής 3 (ΣΠ 3) της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για το ΕΣΠΑ 2021-2027 «προς μια πιο συνδεδεμένη Ευρώπη». Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει προφανώς να επαναπροσδιορισθεί ο χαρακτηρισμός της Ε.Ο. 77 ως στοιχείου του διευρωπαϊκού οδικού άξονα και αντίστοιχα να χαρακτηρισθεί ως τέτοιος ο κεντρικός άξονας – κορμός Χαλκίδας – Λουτρών Αιδηψού, στο μέτρο που αυτός θα εξυπηρετεί πλέον το σύνολο των υπερτοπικών μετακινήσεων προς και από τη Βόρεια Εύβοια.

Ο μονοσήμαντος οδικός σύνδεσμος μεταξύ Χαλκίδας και Στροφυλιάς, διακλαδίζεται σήμερα εκείθεν της Στροφυλιάς, ενώ στην προτεινόμενη δενδροειδή διάρθρωση συνεχίζει ως κεντροβαρικός άξονας καθ' όλο το ανάπτυγμα της Βόρειας Εύβοιας μέχρι την Αιδηψό, αξιοποιώντας την ήδη υφιστάμενη οδική υποδομή δυτικής παράκαμψης της Ιστιαίας και ακολούθως την Ε.Ο. 77 μεταξύ Ιστιαίας και Αιδηψού. Πιο συγκεκριμένα, εκείθεν Στροφυλιάς, ο προτεινόμενος νέος κεντρικός οδικός άξονας της Βόρειας Εύβοιας επεκτείνεται κεντροβαρικά σε νέα εντελώς ανεξάρτητη όδευση απευθείας διασύνδεσης μεταξύ Στροφυλιάς και Ιστιαίας, με συνολικό μήκος νέου τμήματος 25 χλμ περίπου, πλέον του τμήματος των 3χλμ επί της υφιστάμενης Επαρχιακής Οδού Στροφυλιάς – Ροβιών, που επίσης εντάσσεται στον κεντρικό οδικό άξονα-κορμό με την αντίστοιχη λειτουργική του αναβάθμιση. Ο κεντρικός άξονας-κορμός συνεχίζει παραπέρα προς Ιστιαία διαμέσου της υφιστάμενης νότιας παράκαμψης του οικισμού Ιστιαίας (μέχρι τη διασταύρωση με την συνδετήρια οδό του οικισμού Ωρεών) και στη συνέχεια με χρήση της ήδη αναβαθμισμένης Ε.Ο.77 της μεταξύ Ιστιαίας και Αιδηψού, μέχρι και το τέλος της πρόσφατα ολοκληρωθείσας ανατολικής παράκαμψης Λουτρών Αιδηψού, διατρέχοντας με τον τρόπο αυτό κατά μήκος το σύνολο της διαμήκους γεωγραφικής διάταξης της Βόρειας Εύβοιας.

Η νέα δομή του βασικού οδικού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας προτείνεται να καθορίσει πλέον από εδώ και πέρα την στρατηγική και τις προτεραιότητες ανάπτυξης των οδικών υποδομών στο εσωτερικό των δύο Δήμων, στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου και ριζικά διαφορετικού λειτουργικού μοντέλου, που στοχεύει στο δραστικό περιορισμό του κόστους υλοποίησης, στη μεγιστοποίηση και σύμμετρη αναβάθμιση της προσβασιμότητας του συνόλου των δύο Δήμων και στην ισότιμη μεταξύ τους διαμόρφωση των αναγκαίων προϋποθέσεων ανάταξης και ανάπτυξης της περιοχής.

Είναι προφανές ότι στο πλαίσιο της παραπάνω στρατηγικής της νέας δενδροειδούς δομής και διάρθρωσης του υπερτοπικού οδικού δικτύου της περιοχής, θα ενσωματωθούν και οι αναγκαίες τμηματικές / σημειακές παρεμβάσεις αναβάθμισης του υφιστάμενου οδικού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας σε λειτουργικά κρίσιμα τμήματα με ουσιαστικό αντίκρισμα ως προς τη βελτίωση της προσβασιμότητας, όπως είναι το προβληματικό τμήμα της επαρχιακής οδού Λουτρών Αιδηψού – Ροβιών που χρήζουν αναβάθμισης και αντιμετώπισης των κατολισθητικών φαινομένων, ώστε να εξυπηρετούνται ασφαλώς οι διαδημοτικές μετακινήσεις μεταξύ των δυο δήμων της Βόρειας Εύβοιας. Υπό αυτήν την έννοια προσυπογράφεται η ήδη υπάρχουσα δραστηριοποίηση της Περιφέρειας για την εν λόγω σημαντική επαρχιακή οδό, ώστε αυτή να καταστεί πλήρως λειτουργική και ασφαλής, χωρίς να εξαναγκάζονται οι οδεύοντες μεταξύ Λίμνης και Λουτρών να επιλέγουν την διαδρομή περιπορείας μέσω Ιστιαίας.

Στον Χάρτη 1 του Παραρτήματος Ι απεικονίζεται ανάγλυφα η ιεραρχική κατάταξη του επιμέρους συνδέσμων του υφιστάμενου οδικού δικτύου των δύο Δήμων της Βόρειας Εύβοιας, στο πλαίσιο του νέου ρόλου τους εντός της δενδροειδούς διάρθρωσης, διαμορφώνοντας με τον τρόπο αυτό και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων υλοποίησης σημειακών βελτιωτικών παρεμβάσεων κατά μήκος τους, σε ευθεία συνάρτηση προς την νέα λειτουργική τους ιεράρχηση. Στον ίδιο Χάρτη παρουσιάζονται διακριτά οι νέες πρόσθετες διακλαδώσεις και διασυνδέσεις του κεντρικού κορμού, με την αντίστοιχη ιεράρχηση του ρόλου και της σημασίας τους, στη διασφάλιση της βελτιωμένης οδικής προσβασιμότητας του συνόλου των οικισμών της από / προς τη Χαλκίδα, Νότια Εύβοια και λοιπή ηπειρωτική Ελλάδα.

Ειδικότερα, η πρόταση νέας δομής και διάρθρωσης του κύριου οδικού δικτύου των δύο Δήμων περιλαμβάνει την συμπλήρωση του κεντρικού κορμού με στοχευμένες πρόσθετες νέες οδικές συνδέσεις / διακλαδώσεις συνολικού μήκους 32,5 χλμ, πέραν της επέκτασης του κεντρικού άξονα – κορμού από τη Στροφυλιά προς Λίμνη, αφενός διαμέσου της υφιστάμενης επαρχιακής οδού προς Ροβιές επί μήκους 3 χλμ. και αφετέρου με νέο οδικό σύνδεσμο μήκους 25 χλμ. μέχρι την υφιστάμενη δυτική παράκαμψη του οικισμού Ιστιαίας. Οι νέες αυτές διακλαδώσεις αποβλέπουν στην ουσιαστική αναβάθμιση της προσβασιμότητας :

- της ανατολικής παράκτιας ζώνης Αιγαίου Πελάγους από Στροφυλιά μέχρι Ελληνικά

- της βόρειας παράκτιας ζώνης της Βόρειας Εύβοιας στην νότια πλευρά του διαύλου Τρικερίου από Αγριοβότανο μέχρι Ασμήνι

- της χερσονήσου της Λιχάδας

- της κεντρικής περιοχής των Λουτρών Αιδηψού διαμέσου βορειοστρεφούς σύνδεσης με την ανατολική περιφερειακή οδό του οικισμού

Η στρατηγική ανάπτυξης των οδικών υποδομών της Βόρειας Εύβοιας καλείται να εξετάσει στο επίπεδο του διευρωπαϊκού άξονα από Αιδηψό μέχρι Κάρυστο το σύνολο της Π.Ε Εύβοιας στο πλαίσιο της διευρυμένης επιρροής και σημασίας που ενέχουν οι οδικές υποδομές του συνόλου της Εύβοιας στους στόχους του Προγράμματος ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ. Σε αυτό το πλαίσιο πραγματοποιήθηκε στην παράγραφο 2.1.2 η κριτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και των προγραμματιζόμενων τοπικών παρακάμψεων οικισμών του υπόλοιπου τμήματος του διευρωπαϊκού οδικού άξονα της Εύβοιας διαμέσου της Κεντρικής και Νότιας Εύβοιας, πέραν του ήδη δημοπρατηθέντος οδικού τμήματος παράκαμψης Χαλκίδας και Ψαχνών, που περιλαμβάνει και την προς νότο επέκτασή της μήκους 2,5χλμ περίπου μέχρι τη σύνδεση με την υφιστάμενη Εθνική Οδό 44 στο τμήμα Νέα Λάμψακος - Βασιλικό,

Στο πλαίσιο της κριτικής αξιολόγησης λήφθηκαν επίσης υπόψη τόσο η από το 2010 εκπονηθείσα Μελέτη Μεσογειακής Χάραξης οδικού άξονα Χαλκίδας – Κύμης, με στόχο την αναβάθμιση του ρόλου του λιμανιού της, όσο και η από το 2016 εκπονηθείσα Οριστική Μελέτη βελτίωσης της οδού Λέπουρα – Παραλία Οξυλίθου (Στόμιο), με κύριο στόχο την παράκαμψη της γραμμικά αναπτυγμένης έντονης παρόδιας δραστηριότητας του υφιστάμενου οδικού άξονα, όχι μόνο στα εντός οικισμών τμήματά του, αλλά και στα ενδιάμεσα τμήματα μεταξύ των οικισμών.

Καθένας από τους μελετηθέντες ως άνω νέους ή αναβαθμιζόμενους οδικούς άξονες χαρακτηρίζεται από αποσπασματική και όχι ολιστική θεώρηση, ενώ υπηρετεί διαφορετικές ή/και συγκρουόμενες μεταξύ τους λογικές, χωρίς την απαραίτητη εκλογίκευση του κόστους συνολικής ανάπτυξης των οδικών υποδομών, (περιλαμβανομένων και των απαλλοτριώσεων), καθώς και τη βελτιστοποίηση της λειτουργικότητας του συνολικού δικτύου.

Πιο συγκεκριμένα, η κατά τμήματα αναβάθμιση του νότιου τμήματος του διευρωπαϊκού άξονα μέχρι τα Λέπουρα, με επικαιροποίηση των παλαιότερα εκπονηθεισών μελετών οικιστικών παρακάμψεων (Βασιλικού, Αμαρύνθου και Αλιβερίου/ Βέλους/Λέπουρων) αντιμετωπίζει προφανώς το κρίσιμο πρόβλημα διέλευσης του υπερτοπικού οδικού άξονα διαμέσου έντονα αστικοποιημένων περιοχών, πλην όμως δεν δίνει λύση στο μεγάλο πρόβλημα της έντονης γραμμικής ανάπτυξης δραστηριοτήτων καθ΄ όλο σχεδόν το μήκος της οδικής διαδρομής μεταξύ των ως άνω οικισμών και του πλήθους των εγκάρσιων οδικών συνδέσμων που συμβάλλουν σε αυτόν, δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας και γενικώς τριβών στη διαμήκη κυκλοφοριακή λειτουργία. Ιδιαίτερη μνεία χρήζει η περίπτωση της πόλης Ερέτριας, για την οποία δεν υπάρχει πρόβλεψη παράκαμψης, παρά το γεγονός ότι ο υπεροπτικός άξονας διασχίζει διαμπερώς τον οικισμό, κάνοντας χρήση του θεσμοθετημένου στο ρυμοτομικό σχέδιο αστικού οδικού δικτύου (οδός Ίσιδος).

Σε αντίθεση με το πνεύμα των τοπικών παρακάμψεων της Ε.Ο.44 μέχρι τα Λέπουρα και για το ίδιο πρόβλημα αποφυγής των τριβών της ήδη αναπτυγμένης έντονης παρόδιας δραστηριότητας ο

μελετηθείς άξονας Λέπουρα – παραλία Οξυλίθου προβλέπεται να ακολουθήσει σχεδόν στο σύνολό του νέα ανεξάρτητη όδευση, προκειμένου να παρακάμψει τους οικισμούς Νεοχώρι, Δάφνη, Λοφίσκος και Χάνια Αυλωναρίου καθώς και την μεταξύ οικισμών γραμμική παρόδια οικιστική ανάπτυξη της υφιστάμενης επαρχιακής οδού από τα Λέπουρα μέχρι το Οριό.

Ανεξάρτητα από την ορθολογικότερη προσέγγιση της εν λόγω νέας όδευσης, που είναι πιγότερο αποσπασματική από την προσέγγιση τμηματικής βελτίωσης της Ε.Ο.44, διαπιστώνονται τα ακόλουθα δυο κρίσιμα μειονεκτήματα :

(α) Ο νέος άξονας Λέπουρα – παραλία Οξυλίθου λύνει μόνο πρόσκαιρα το πρόβλημα των οικιστικών αναπτύξεων κατά μήκος της υφιστάμενης επαρχιακής οδού, μεταθέτοντας απλώς χρονικά το πρόβλημα των πλευρικών τριβών, που λόγω της άμεσης γειτνίασης με την υφιστάμενη οδό είναι βέβαιο ότι σε βάθος χρόνου θα επαναληφθεί το αντίστοιχο σημερινό πρόβλημα και στη νέα όδευση.

(β) Η νέα όδευση ξεκινάει από το τέλος της προβλεπόμενης παράκαμψης Αλιβερίου / Βέλους / Λέπουρων, με συνέπεια να συναρτάται απόλυτα από την επισημανθείσα ως ιδιαίτερα προβληματική λύση αναβάθμισης κατά τμήματα της υφιστάμενης Ε.Ο.44. Επαναλαμβάνεται, επομένως, και στην περίπτωση του βασικού οδικού άξονα της νότιας Εύβοιας το ίδιο προβληματικό πρότυπο διάταξης δικτύου της Βόρειας Εύβοιας, οδεύοντας προς Κύμη διαμέσου της παράκτιας όδευσης της σημερινής Εθνικής Οδού 44 μέχρι τα Λέπουρα, καθώς η τελευταία παρουσιάζει ακόμη οξύτερο πρόβλημα ως προς τις παρόδιες δραστηριότητες.

Προκύπτει έτσι και στην περίπτωση της Νοτιοκεντρικής Εύβοιας ανάλογη διαπίστωση και αντίστοιχα διατύπωση παρόμοιας πρότασης στην παρούσα Στρατηγική Μελέτη Υποδομών για την ανάγκη διαμόρφωσης ενός διαφορετικού πρότυπου διάρθρωσης του βασικού οδικού δικτύου, αντίστοιχου με τη Βόρεια Εύβοια. Συγκεκριμένα, όπως φαίνεται στον συνημμένο στο Παράρτημα Ι Χάρτη 2 προτείνεται η υιοθέτηση νέας διάρθρωσης του βασικού υπερτοπικού οδικού δικτύου «δενδροειδούς μορφής», που θα συγκροτείται από έναν κεντρικό οδικό άξονα – κορμό ο οποίος θα οδεύει κεντροβαρικά και όχι παραλιακά, παρακάμπτοντας με τον τρόπο αυτό την έντονη ανάπτυξη παραθεριστικής κατοικίας που ήδη σήμερα έχει απλωθεί σε ικανό βάθος ως προς τις ακτές του νότιου Ευβοϊκού, περίπου στο σύνολο της πεδινής έκτασης.

Πιο συγκεκριμένα, στον Χάρτη 2 του Παραρτήματος Ι παρουσιάζεται η όδευση του προτεινόμενου κεντροβαρικού οδικού άξονα – κορμού, στις υπώρειες του ορεινού όγκου Ολύμπου και εκτός της πεδινής έκτασης της Δ.Ε. Ερέτριας και της Δ.Κ. Γυμνού, που χαρακτηρίζεται από σημαντικότατη οικιστική ανάπτυξη (παραθεριστική κατοικία) σχεδόν στο σύνολό της. Εκείθεν της Δ.Κ. Γυμνού, ο κεντροβαρικός άξονας συνεχίζει με μεσογειακή όδευση διαμέσου των εξάρσεων του ορεινού όγκου Σερβοβούνι και καταλήγει στην κοιλάδα του Χόνδρου ποταμού.

Με τον τρόπο αυτό πραγματοποιείται ευρεία παράκαμψη των παράκτιων οικισμών Ερέτριας, Αμαρύνθου και Αλιβερίου, πέραν της μελετώμενης παράκαμψης Βασιλικού, που υιοθετείται και στην όδευση του κεντροβαρικού άξονα – κορμού της «δενδροειδούς διάρθρωσης» του βασικού υπερτοπικού δικτύου της Νοτιοκεντρικής Εύβοιας. Είναι προφανές ότι και για τους τρεις ως άνω οικισμούς η δενδροειδής διάρθρωση προσφέρει συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς τη χρονοαπόσταση σε σύγκριση με την προγραμματιζόμενη τμηματική αναβάθμιση της Ε.Ο 44, χάρη στην σημαντικά βελτιωμένη ταχύτητα κυκλοφορίας κατά μήκος του οδικού άξονα – κορμού, που διασφαλίζεται με την ελαχιστοποίηση των πλευρικών τριβών και των ισόπεδων διασταυρώσεων. Επιπρόσθετα, διασφαλίζονται ιδιαίτερα βελτιωμένες συνθήκες οδικής ασφάλειας, καθώς αποφεύγονται οι πολλές δεκάδες διασταυρώσεων των εγκάρσιων τοπικών οδών που ήδη λειτουργούν σήμερα στην προγραμματιζόμενη όδευση του διευρωπαϊκού άξονα μέχρι και τον οικισμό Κριεζά, καθεμιά από τις οποίες είναι μια κρυφή παγίδα ατυχημάτων λόγω σύμμειξης της υπερτοπικής με την τοπική κυκλοφορία.

Η εναλλακτική επιλογή ανάπτυξης παράπλευρου οδικού δικτύου κατά μήκος της Ε.Ο. 44 στις ζώνες πλην των παρακάμψεων Αμαρύνθου και Αλιβερίου / Βέλους / Λέπουρων, ώστε να ελεγχθεί η πληθώρα των παραπάνω προβληματικών εγκάρσιων συνδέσεων / διασταυρώσεων, φαίνεται να είναι μάλλον απαγορευτική από την άποψη των επιπτώσεων στις σημαντικά αναπτυγμένες παρόδιες δραστηριότητες, εντός και εκτός σχεδίου πόλης, αλλά και λόγω του υπερβολικού κόστους των αποζημιώσεων που θα απαιτηθούν τόσο ως προς

την αυξημένη οικοπεδική άξια όσο και ως προς τις απαιτήσεις που θα εγερθούν έναντι των επιπτώσεων περιορισμού της πρόσβασης απ' ευθείας από την αρτηρία στις εν λειτουργία επιχειρήσεις.

Στο ύψος του οικισμού Αγ. Γεωργίου προβλέπεται η σχάση του κεντροβαρικού άξονα–κορμού αφενός προς την Καρυστία με τον νότιο κλάδο και αφετέρου προς τις Δ.Ε Κονίστρων και Κύμης με τον βόρειο κλάδο. Ο νότιος κλάδος θα αποτελέσει σε αυτή την περίπτωση τη συνέχεια του διευρωπαϊκού άξονα της νήσου Εύβοιας μέχρι την Κάρυστο, ακολουθώντας από το σημείο σχάσης όδευση εκτός οικιστικά αναπτυγμένων περιοχών, μέχρι και την παράκαμψη του οικισμού Κριεζά, εκείθεν της οποίας συμπίπτει με τον προβλεπόμενο διευρωπαϊκό άξονα μέχρι την Κάρυστο. Αντίστοιχα, ο βόρειος κλάδος οδεύει εκτός αστικοποιημένων περιοχών μέχρι την κοιλάδα του ποταμού Μανικίωτη, διαμέσου της οποίας σχάται επίσης προς Κονίστρες και προς Στόμιο και εκείθεν αυτών προς Κύμη και προς παραλία Κύμης. Η δενδροειδής διάρθρωση συμπληρώνεται με δευτερεύουσες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα–κορμού, κατά τρόπο που να διασφαλίζεται ικανοποιητική προσβασιμότητα στο σύνολο του Δ. Κύμης–Αλιβερίου.

Επισημαίνεται ότι η δενδροειδής διάταξη του βασικού υπερτοπικού οδικού δικτύου Κεντρικής και Νότιας Εύβοιας, περιλαμβανομένου του επαναπροσδιορισμού της όδευσης του διευρωπαϊκού άξονα Χαλκίδα – Κάρυστος, πέραν της αδιαφιλονίκητης υπεροχής της από την άποψη του επιπέδου εξυπηρέτησης της υπερτοπικής κυκλοφορίας υπολογίζεται ότι θα είναι οικονομικότερη ως επιλογή έναντι της προγραμματιζόμενης δικτύωσης, παρά το γεγονός ότι οδεύει σε δυσμενέστερο εδαφικό ανάγλυφο, το οποίο συνεπάγεται αυξημένα τεχνικά έργα. Και τούτο διότι η όποια αναβάθμιση της Ε.Ο 44 και της επαρχιακής οδού Λέπουρα – Κάρυστος στο τμήμα της μέχρι τα νότια του οικισμού Κριεζά, συνεπάγεται υπερβολικό κόστος απαλλοτριώσεων, λόγω έντονης παρόδιας δραστηριότητας που επιβάλλει τη διαμόρφωση παράπλευρου οδικού δικτύου σε μεγάλο ποσοστό του αναπτύγματος του άξονα, στο οποίο κόστος θα πρέπει να προστεθεί και η δαπάνη της επίσης προγραμματιζόμενης νέας όδευσης του τμήματος του οδικού άξονα Λέπουρα – Χάνια - Στόμιο. Αντίθετα, το πλείστο των διακλαδώσεων της δενδροειδούς διάταξης αξιοποιεί το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, χωρίς μείζονες δαπάνες κατασκευής και απαλλοτριώσεων, ενώ ο υφιστάμενος παράκτιος άξονας της Ε.Ο.44 θα μπορούσε να παραμείνει ως έχει, χωρίς πρόσθετες δαπάνες παρακάμψεων, διαπλατύνσεων και κατασκευής παράπλευρων, εφόσον περιοριστεί ο ρόλος του σε συλλεκτήριο – κατενεμητήριο άξονα εξυπηρέτησης των τοπικών δραστηριοτήτων έχοντας απαλλαγή από την υπερτοπική κυκλοφορία την οποία θα παραλάβει η νέα δενδροειδής διάταξη.

4.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ

Βασικός άξονας της στρατηγικής για την ανάπτυξη του τομέα των συγκοινωνιακών συνδέσεων είναι ο Στόχος Πολιτικής 5 (ΣΠ5) της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για το ΕΣΠΑ 2021-2027, που υιοθετείται από το ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας για την προγραμματική Περίοδο 2021-2027, και επιδιώκει «μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της», με στόχο την προώθηση της βιώσιμης ολοκληρωμένης ανάπτυξης αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών, ενώ σχετίζεται και με τον Εθνικό Στρατηγικό Στόχο 3 «Διασφάλιση Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας» που αποτυπώνεται στο εγκεκριμένο Ε.Π. Μεταφορές 2021-2027 στον Στρατηγικό Στόχο Α «Ανάπτυξη – αναβάθμιση των βιώσιμων αστικών μέσων μεταφοράς» μέσω της αναδιοργάνωσης των αστικών οδικών μεταφορών σε περιφερειακούς Δήμους της χώρας.

Υπό το πρίσμα αυτό, η στρατηγική για τις συγκοινωνιακές συνδέσεις της Βόρειας Εύβοιας στηρίζεται στην αναγκαιότητα πλήρους αναδιοργάνωσης του συστήματος των ΚΤΕΛ, ώστε αφενός να αποφευχθεί η ορατή προοπτική για την επερχόμενη ουσιαστική εκμηδένιση της υπεραστικής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης πέραν των μαθητικών δρομολογίων και αφετέρου να λειτουργήσει η αναβαθμισμένη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση ως κρίσιμος μοχλός στην προσπάθεια για την συγκράτηση του πληθυσμού στις εστίες του και γενικότερα για την ανασυγκρότηση της Βόρειας Εύβοιας.

Στο παραπάνω πλαίσιο προτείνεται αναθεώρηση της υφιστάμενης πολιτικής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Βόρειας Εύβοιας με λεωφορεία του ΚΤΕΛ στο υπόλοιπο σύστημα, πέραν του συστήματος εξυπηρέτησης της διακίνησης μαθητών προς τα σχολεία που γίνεται με μισθωμένα οχήματα. Η αναθεώρηση αυτή περιλαμβάνει πλήρη επανασχεδιασμό, τόσο της δικτύωσης, όσο και του τρόπου δρομολόγησης των υπεραστικών

λεωφορείων διαμέσου της εφαρμογής του συστήματος "hub & spoke" (σύστημα κόμβων και ακτίνων), προκειμένου να διασφαλίζεται η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του πλείστου των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας με κατ' ελάχιστον δυο ημερήσια δρομολόγια (πρωί και μεσημέρι), καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, προς και από τα κομβικά σημεία των κεντρικών διαδρομών κορμού που ήδη λειτουργούν.

Για να είναι εφικτή και βιώσιμη, η αναδιοργάνωση αυτή θα πρέπει να συνδυασθεί με εισαγωγή του μηχανισμού χιλιομετρικής αποζημίωσης, κατά το ανάλογο της αποζημίωσης των μαθητικών δρομολογίων, τουλάχιστον για τα πρόσθετα τοπικά δρομολόγια του συστήματος «hub & spoke" και τουλάχιστον για την πρώτη πενταετία του Προγράμματος Ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας, με στόχο να αντιμετωπιστεί η προϊούσα ραγδαία υποβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και ο φαύλος κύκλος αραίωσης ή/και κατάργησης δρομολογίων (όπως συμβαίνει σήμερα), που οδηγεί σε απαξίωση του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών και ακολούθως σε παραπέρα αραίωση λόγω ισχνής ή/και αποσβενόμενης ζήτησης.

Με δεδομένη την υπαρκτή διαθεσιμότητα οχημάτων και οδηγών του υπεραστικού ΚΤΕΛ ΕΥΒΟΙΑΣ για τον απαιτούμενο πολλαπλασιασμό της συχνότητας των δρομολογίων και γενικότερα του μεταφορικού έργου στη συγκεκριμένη κρίσιμη συγκυρία, διαφαίνεται η δυνατότητα άμεσης ενεργοποίησης της παραπάνω αναδιοργάνωσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης με λεωφορεία, υπό την προϋπόθεση στοχευμένης πολιτικής βούλησης για κατ' εξαίρεση επιδότηση του συγκοινωνιακού έργου λόγω των έκτακτων συνθηκών, γεγονός που θα μπορούσε να εντάξει το συγκεκριμένο μέτρο στους ΦΩΤΟΔΟΤΕΣ του Προγράμματος, με άμεσα, απτά και ουσιαστικά αποτελέσματα ως προς τους στόχους του και τα οφέλη του.

Στο ίδιο πλαίσιο προτείνεται επίσης η αναδιάταξη του αστικού λεωφορειακού δικτύου πόλης Χαλκίδος, κατά τρόπο που να διασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο συγκοινωνιακής διασύνδεσης μεταξύ του τερματικού σταθμού του προαστιακού σιδηρόδρομου στην ηπειρωτική πλευρά της πόλης και του τερματικού σταθμού λεωφορείων του ΚΤΕΛ με δρομολόγιο διαμέσου της παλιάς γέφυρας του Ευρίπου και στη συνέχεια διασύνδεσης με το γειτνιάζον Νέο Γενικό Νοσοκομείο Χαλκίδας.
Αναφορικά με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση δια θαλάσσης, ο βασικός άξονας της στρατηγικής επικεντρώνεται στην αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών, με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητας του συγκεκριμένου μέσου στο πλαίσιο και της ολοκλήρωσης της σύνδεσης του ΠΑΘΕ με τον αυτοκινητόδρομο Εγνατίας Οδού διαμέσου του υπό ολοκλήρωση του νέου αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος Ε65, καθώς και του ήδη δημοπρατηθέντος έργου αναβάθμισης του οδικού άξονα Θερμοπυλών - Ιτέας - Ναυπάκτου, που εξασφαλίζει απευθείας διασύνδεση της Βόρειας Εύβοιας με την Πάτρα και την λοιπή δυτική Ελλάδα, διαμέσου της πορθμειακής γραμμής Αρκίτσα – Αιδηψός. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η διερεύνηση των δυνατοτήτων επέκτασης του ωραρίου λειτουργίας των πορθμείων διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με Αρκίτσα και Γλύφα, που θα βελτιώσει καθοριστικά την ελκυστικότητα και αντίστοιχα τη χρήση του συγκεκριμένου μεταφορικού μέσου, δημιουργώντας πρόσθετη γενόμενη ζήτηση μετακινήσεων πέραν της υφιστάμενης.

Υπό τον Στρατηγικό Στόχο Δ του Ε.Π. Μεταφορές 2021-2027, για την ενίσχυση της συνδεσιμότητας της Βόρειας Εύβοιας με την ηπειρωτική χώρα, θα μπορούσε υπό προϋποθέσεις να καταστεί σκόπιμη η δρομολόγηση θαλάσσιας διασύνδεσης του λιμένα των Ωρεών με την απέναντι περιοχή του νότιου Πηλίου (Αγία Κυριακή) και στην συνέχεια με την πόλη του Βόλου για την εξυπηρέτηση, τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων, σε σχέση με το σημαντικού μεγέθους αστικό κέντρο του Βόλου, που διαθέτει σημαντική ενδοχώρα με πρωτογενή και δευτερογενή δραστηριότητα, καθώς και σιδηροδρομική διασύνδεση με την κεντρική και βόρεια ηπειρωτική Ελλάδα διαμέσου Λάρισας.

Παράλληλα, η αναβάθμιση του λιμένα Κυμασίου, σε συνδυασμό με τη βελτίωση της οδικής προσβασιμότητάς του μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του νέου οδικού άξονα - κορμού της Βόρειας Εύβοιας, εκτιμάται ότι θα οδηγήσουν σε ραγδαία ανάπτυξη της ήδη λειτουργούσας ακτοπλοϊκής γραμμής σύνδεσης με τις Βόρειες Σποράδες, χάρη στην αποκτηθεισόμενη εξαιρετική προσβασιμότητά του ως προς το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, συμβάλλοντας παράλληλα στην επίτευξη του Στρατηγικού Στόχου Γ του Ε.Π. Μεταφορές 2021-2027 για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών με αναβάθμιση των οδικών συνδέσεων με λιμάνια, ο οποίος βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με τους Στρατηγικούς Στόχους ΣΣ1 («Ενίσχυση Οικονομικής Ανάπτυξης και Αποδοτικότητας») και ΣΣ2 («Ενίσχυση Διαπεριφερειακής και Διεθνούς Συνδεσιμότητας») του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών.

Κατ' αντιστοιχία, στο πλαίσιο προώθησης του ως άνω ΣΣ 2,στην περιοχή της Νότιας Εύβοιας προτείνεται η διερεύνηση σκοπιμότητας δημιουργίας νέας πορθμειακής σύνδεσης από Αγία Μαρίνα προς Μακρυλαίμι Καρυστίας, σε αντικατάσταση της διαδρομής Αγία Μαρίνα - Νέα Στύρα, η οποία, πέρα από την ανακούφιση του οικισμού από την απομάκρυνση της υπερτοπικής κυκλοφορίας εντός του οικισμού, θα βελτιώσει σημαντικά τις συνθήκες διασύνδεσης Αττικής - Κύμης, σε συνδυασμό και με την πρόταση αναδιάρθρωσης του βασικού οδικού δικτύου της Νότιας Εύβοιας, διευρύνοντας με τον τρόπο αυτό τις προοπτικές ανάπτυξης ακτοπλοϊκών συνδέσεων του λιμένα Κύμης πέραν της υπάρχουσας διασύνδεσης με την νήσο Σκύρο. Η ως άνω διερεύνηση σκοπιμότητας θα πρέπει να συναξιολογηθεί απέναντι στην εναλλακτική διαδρομή σύνδεσης του λιμένα Κύμης διαμέσου της πορθμειακής γραμμής Ωρωπού – Ερέτριας, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη υλοποίηση της δενδροειδούς διάταξης του βασικού υπερτοπικού οδικού δικτύου της Νοτιοκεντρικής Εύβοιας, όπως αυτή περιγράφηκε στην προηγούμενη παράγραφο, η οποία νέα διάταξη εξασφαλίζει εξαιρετικά βελτιωμένες συνθήκες προσβασιμότητας του λιμανιού της Κύμης τόσο από την άποψη της σύντμησης του μήκους διαδρομής όσο και από την άποψη της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας και των βελτιωμένων συνθηκών οδικής ασφάλειας, που διασφαλίζονται χάρη στην ελαχιστοποίηση των πλευρικών τριβών και των πολλαπλών ισόπεδων διασταυρώσεων.

Αναφορικά με την συζητούμενη στην δημόσια διαβούλευση πρόταση αεροπορικής συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Βόρειας Εύβοιας, επισημαίνεται καταρχήν ότι ο νησιωτικός χαρακτήρας της Π.Ε. Εύβοιας και κυρίως της Βόρειας Εύβοιας, προσομοιάζει σημαντικά από πλευράς συνθηκών με την υπόλοιπη νησιωτική Ελλάδα. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την καθοριστική για την οικονομία της περιοχής δραστηριοποίηση στον τουριστικό τομέα, που παρουσιάζει αξιοσημείωτες προοπτικές ανέλιξης, δικαιολογεί κατ΄ αρχήν τη διερεύνηση για την κατασκευή αεροδρομίου, λαμβανομένου υπόψη ότι η αντίστοιχη δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμέσου των εγγύτερων αεροδρομίων, Αγχιάλου και Σκιάθου, είναι από ελάχιστη έως ανύπαρκτη.
Υπό το πρίσμα αυτό, διερευνήθηκε η δυνατότητα χωροθέτησης ενός αεροδρομίου κατηγορίας 3 που θα έχει εποχιακό χαρακτήρα για την εξυπηρέτηση κατά κύριο λόγο διεθνών ναυλωμένων πτήσεων αεροσκαφών μέσου μεγέθους (π.χ. Boeing 737, Airbus 200 κλπ) (παρόμοιο μέγεθος με το αεροδρόμιο της Σκιάθου), για την εξυπηρέτηση διεθνών συνδέσεων μέσης αεροπορικής απόστασης (κυρίως ευρωπαϊκά αεροδρόμια). Στο πλαίσιο αυτό, έχουν προσδιορισθεί δύο καταρχήν πρόσφορες θέσεις, μια στα υψίπεδα της περιοχής Μακρύ Λιβάδι και η δεύτερη στην παράκτια ζώνη του κάμπου της Ιστιαίας. Αμφότερες έχουν ελεγχθεί από πλευράς απαιτούμενων προδιαγραφών κατά ICAO – Annex 14, ως προς τα ελεύθερα εμποδίων τραπέζια και είναι κατά βάση υλοποιήσιμες. Θα απαιτηθεί, ωστόσο, λεπτομερέστερη διερεύνηση και αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων εκάστης εξ' αυτών, σε συνδυασμό και με το προκύπτον κόστος υλοποίησης (κατασκευή και απαλλοτριώσεις), προκειμένου να τεκμηριωθεί η σκοπιμότητα του έργου και ακολούθως να επιλεγεί η προς εφαρμογή βέλτιστη λύση, σε συνδυασμό με την εξασφάλιση ειδικής ρύθμισης για την εξαίρεση της Βόρειας Εύβοιας από τη ρήτρα της Σύμβασης Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων ως προς την ελάχιστη επιτρεπτή απόσταση των 100χλμ για τη χωροθέτηση κάθε νέου αεροδρομίου πέριξ εκάστου των 14 αεροδρομίων της Παραχώρησης.

Σημειώνεται ότι παρέλκει οποιαδήποτε συζήτηση ή εξέταση ενδεχομένου δημιουργίας αεροδρομίου στην Κεντρική ή στη Νότια Εύβοια, με δεδομένη την εγγύτητά τους προς το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, σε συνδυασμό και με τις ενισχυμένες / πολλαπλές πορθμειακές συνδέσεις με τον Νομό Αττικής, που δεν δικαιολογούν τέτοια ανάγκη. Επιπλέον, με δεδομένη τη θεαματική αναβάθμιση της προσβασιμότητας τόσο της Βόρειας όσο και της Νότιας Εύβοιας με χερσαία μεταφορικά μέσα, με την υλοποίηση του οδικού άξονα-κορμού, όπως αυτή περιγράφηκε παραπάνω, εκτιμάται ότι το προγραμματιζόμενο δίκτυο λειτουργίας υδατοδρομίων προς Λουτρά Αιδηψού, Κύμη, Κάρυστο και Αλιβέρι με βάση τη Χαλκίδα, θα προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών εξαρτώμενες από τη ζήτηση (on demand) και όχι με τη μορφή τακτικών δρομολογίων σε συγκεκριμένα ωράρια, στην οποία περίπτωση το συγκεκριμένο δίκτυο συνεπικουρεί μεν αλλά δεν εντάσσεται ουσιαστικά στο σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας του νησιού.

4.5 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Βασικό πυλώνα της στρατηγικής για την ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων στη Βόρεια Εύβοια αποτέλεσε η προοπτική αξιοποίησης των μοναδικών πλεονεκτημάτων και ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που προσφέρει ο Βόρειος Ευβοϊκός κόλπος, από τη σκοπιά του θαλάσσιου τουρισμού και των σκαφών αναψυχής, χάρη στην πλούσια σε ομορφιές ακτογραμμή του, περιλαμβανομένου του διαύλου των Ωρεών, καθώς και στις ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες ναυσιπλοΐας, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, με πολύ ηπιότερο κυματισμό και ένταση ανέμων, σε σύγκριση με το ανοικτό πέλαγος του Αιγαίου, που είναι εκτεθειμένο στα μελτέμια, σε συμβατότητα αφενός με τον Πυλώνα 4 του ΕΣΣΜ για την υποστήριξη του Τουρισμού και αφετέρου με τον Πυλώνα 8 του ΕΣΣΜ για την προώθηση της περιφερειακής κινητικότητας και ανάπτυξης.

Σοβαρό εμπόδιο στην προοπτική αυτή αποτελεί η ύπαρξη της παλαιάς γέφυρας Χαλκίδας στον πορθμό του Ευρίπου, που κατά το μεγαλύτερο μέρος του 24ώρου παραμένει κλειστή για τη ναυσιπλοΐα, αποκλείοντας τη διέλευση του πλείστου των σκαφών αναψυχής, πέραν των μικρών σκαφών χωρίς κατάρτια που διέρχονται κάτω από την κλειστή γέφυρα. Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο αποκλεισμός των σκαφών που προέρχονται από την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, για τα οποία σκάφη η πρόσβαση στον βόρειο Ευβοϊκό καθίσταται προβληματική έως απαγορευτική, λαμβανομένου υπόψη του μέσου χρόνου πλεύσης που απαιτείται μεταξύ των μαρίνων της Αττικής και της Χαλκίδας. Η διαπίστωση αυτή, σε συνδυασμό και με την πολύ συχνά προβληματική εναλλακτική διέλευση των σκαφών αναψυχής από το ακρωτήριο Καφηρέα (πέρασμα Cavo d'Oro) και στη συνέχεια με την έκθεση των σκαφών στο ανοιχτό πέλαγος μέχρι τη Βόρεια Εύβοια, εξηγεί γιατί μέχρι σήμερα δεν έχει ουσιαστικά αναπτυχθεί κυρίως στον βόρειο Ευβοϊκό άξια λόγου δραστηριότητα στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού, παρά τις πολύ σημαντικές προϋποθέσεις ανάπτυξης τις οποίες διαθέτει.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται ως βασική στρατηγική κατεύθυνση η αναζήτηση του κατάλληλου τρόπου υπέρβασης του παραπάνω εμποδίου, δεδομένης της κρίσιμης συμβολής του τουριστικού τομέα και των πολλαπλών ωφελειών του θαλάσσιου τουρισμού στην ανάταξη και την ανάπτυξη της Βόρειας Εύβοιας. Με δεδομένη την προδιαγραφόμενη δραστική βελτίωση της χερσαίας προσβασιμότητας του παράκτιου μετώπου της Βόρειας Εύβοιας ως προς το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, μετά την ολοκλήρωση του προβλεπόμενου νέου οδικού άξονα – κορμού, προτείνεται η δημιουργία δύο πλήρως εξοπλισμένων μαρινών για την φιλοξενία και τη διαχείμαση τουριστικών σκαφών, μιας στον βόρειο Ευβοϊκό και μιας από την πλευρά του Αιγαίου Πελάγους, ώστε να διασφαλισθούν όλες οι προϋποθέσεις αξιοποίησης του λανθάνοντος δυναμικού ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή.

Στην πλευρά του Ευβοϊκού κόλπου, προτείνεται η δημιουργία ολοκληρωμένης μαρίνας σκαφών αναψυχής στα Λουτρά Αιδηψού, τα οποία προβλέπεται να αποκτήσουν, με την ολοκλήρωση των οδικών έργων εξαιρετική προσβασιμότητα από τη Χαλκίδα και από τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, αφού η χρονοαπόσταση της οδικής διαδρομής θα είναι μόλις 76 λεπτά από τη Χαλκίδα και 105 λεπτά από τα διόδια Αφιδνών. Προτείνεται χωροθέτηση στην περιοχή του υφιστάμενου αλιευτικού καταφυγίου σε επαφή με το λιμάνι των Λουτρών Αιδηψού, διαμέσου του οποίου εκτελείται η πορθμειακή σύνδεση με το λιμάνι της Αρκίτσας, σε συμβατότητα με τις λοιπές αναβαθμίσεις/αναπλάσεις που θα προταθούν στο πλαίσιο της μελέτης «ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ: Στρατηγικό Masterplan ανάδειξης, προστασίας και ανασυγκρότησης» που εκπονείται σε παράλληλο χρόνο με τη Στρατηγική Μελέτη Υποδομών. Η γεωγραφική θέση του οικισμού των Λουτρών Αιδηψού επιτρέπει την πρόσβαση από το σύνολο της ηπειρωτικής Ελλάδας και διαθέτει το μεγάλο πλεονέκτημα της κατάλληλης ενδοχώρας της μαρίνας, με σημαντικές αστικές υποδομές και υπηρεσίες, που προσδίδει κρίσιμη υπεραξία στο εγχείρημα ανάπτυξης της συγκεκριμένης μαρίνας. Η μαρίνα αυτή μπορεί να απευθύνεται, τόσο στους Έλληνες χρήστες και ιδιοκτήτες σκαφών όσο και στους ξένους ιδιοκτήτες, σε όλη τη διάρκεια του χρόνου, με δυνατότητα διαχείμασης των σκαφών κατά τη χειμερινή περίοδο, γεγονός που μπορεί να προσδώσει πολύ σημαντική ώθηση στην αναζωογόνηση του οικισμού και στην ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα απασχόλησης των κατοίκων των Λουτρών Αιδηψού, σε συνδυασμό με το θερμαλιστικό τουριστικό προϊόν της περιοχής («γαλάζια» επαγγέλματα, κλπ).

Αντίστοιχα, στην πλευρά του Αιγαίου Πελάγους, προτείνεται η συζυγής ανάπτυξη πλήρως οργανωμένης μαρίνας για ελλιμενισμό και διαχείμαση σκαφών αναψυχής στο λιμάνι του Κυμασίου, παραπλεύρως και δυτικά του επιβατικού και εμπορικού λιμένα που περιλαμβάνεται στο αντίστοιχο προγραμματικό σχέδιο ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται η χωροθέτησή του νοτίως των βραχονησίδων και δυτικά του θαλάσσιου μετώπου της εγκατάστασης της υφιστάμενης ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας, περιλαμβανομένου και του προγράμματος ανάπτυξής της (κλίνη καθέλκυσης, γλίστρα ανέλκυσης/καθέλκυσης, νηοδόχος κλη). Η προτεινόμενη χωροθέτηση της μαρίνας στη συγκεκριμένη θέση διασφαλίζει τις καλύτερες προϋποθέσεις για την ανάπτυξή της, διαθέτοντας εξαιρετική προσβασιμότητα (47 λεπτά από Χαλκίδα και 76 λεπτά από διόδια Αφιδνών) διαμέσου του μελλοντικού οδικού άξονα – κορμού, ευρισκόμενη σε κεντροβαρική θέση ως προς τις ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες ζώνες θαλάσσιου τουρισμού της Σκύρου, των Βόρειων Σποράδων, των ανατολικών ακτών του Πηλίου, του διαύλου των Ωρεών και του Παγασητικού κόλπου. Όπως και στην περίπτωση των Λουτρών Αιδηψού, ιδιαίτερη υπεραξία προσδίδει στη συγκεκριμένη θέση χωροθέτησης η γειτνίαση με την πρωτεύουσα του Καλλικρατικού Δήμου Μαντουδίου - Λίμνης – Αγίας Άννας, με σημαντικές αστικές υποδομές και υπηρεσίες. Παράλληλα, αξιοσημείωτη είναι και η γειτνίαση με το επιβατικό λιμάνι του Κυμασίου που διαθέτει οργανωμένο χώρο στάθμευσης οχημάτων, ενώ δεν είναι ευκαταφρόνητη, ιδιαίτερα για τη λειτουργία διαχείμασης των σκαφών, η άμεση γειτνίαση με την οργανωμένη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα. Αυτή η τελευταία επισήμανση αποκτά ιδιαίτερη σημασία και από την πλευρά της εξασφάλισης βιωσιμότητας και προοπτικών ανάπτυξης στην από 20-ετίας εγκατεστημένη και λειτουργούσα στο Κυμάσι ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα.

Θα πρέπει ακόμα να τονιστεί αναφορικά με τον λιμένα του Κυμασίου ότι η δραστική βελτίωση της προσβασιμότητας του από την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας προβλέπεται να προσδώσει θεαματική αύξηση της ήδη αξιοσημείωτα αναπτυσσόμενης επιβατικής κίνησης του λιμανιού προς τις Βόρειες Σποράδες, καθώς θα αποτελεί τον πλέον πρόσφορο τρόπο μετακίνησης από και προς τη μητροπολιτική Αθήνα, που ήδη σήμερα, παρά την εξαιρετικά προβληματική οδική διαδρομή διαμέσου του ορεινού όγκου μεταξύ Ψαχνών και Προκοπίου, παρατηρήθηκε τριπλασιασμός της επιβατικής κίνησης στην 5-ετία 2015-2019. Προτείνεται, επομένως, πέραν της ήδη προγραμματιζόμενης Γ' φάσης ανάπτυξης του λιμένα Μαντουδίου που υλοποιείται σήμερα, να προγραμματιστεί σύντομα η ολοκλήρωση των έργων ανάπτυξης του λιμένα με την κατασκευή του υπήνεμου μώλου, ο σχεδιασμός και υλοποίηση της μαρίνας, καθώς και της χερσαίας ζώνης του λιμένα, ενώ προτείνεται, για λόγους καλύτερης οργάνωσης της χερσαίας ζώνης λιμένα (σε συνδυασμό και με την προτεινόμενη ανάπτυξη της μαρίνας διαχείμασης), η παραλλαγή της πρόσφατα κατασκευασθείσας παράκτιας οδικής πρόσβασης στο λιμάνι με όδευση εφαπτομενική προς την δημοτική έκταση που χρησιμοποιείται από τη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, κατ΄ επέκταση της ήδη δημοπρατημένης βελτίωσης της οδού Μαντουδίου – Κυμασίου, στην οποία περιλαμβάνεται και η κατασκευή γεφύρωσης του ποταμού Κηρέα στη θέση «Πορτάρα» της σημερινής ιρλανδικής τάφρου που εξυπηρετεί τη διέλευση διαμέσου της κοίτης του ποταμού.

Θα πρέπει εδώ να επισημανθεί ότι η ανάπτυξη των παραπάνω δύο λιμένων διαχείμασης σκαφών αναψυχής προκύπτει να είναι ακόμη περισσότερο σκόπιμη, αν συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι οι επικρατούσες συνθήκες κορεσμού που παρατηρούνται στις μαρίνες της Αττικής και η τεράστια ζήτηση που υπερβαίνει κατά πολύ τη διαθέσιμη χωρητικότητά τους, έχουν οδηγήσει σε κατακόρυφη αύξηση το κόστος ελλιμενισμού, γεγονός που θα μπορούσε να καταστήσει τις μαρίνες της Βόρειας Εύβοιας ιδιαίτερα ελκυστικές και για λόγους εύλογου κόστους, κατά το ανάλογο που συμβαίνει στα περιφερειακά αεροδρόμια για τη μακροχρόνια στάθμευση των ιδιωτικών αεροσκαφών.

Η προταθείσα από την τοπική αυτοδιοίκηση μεταφορά του προβλήτα των πορθμείων στα Λουτρά Αιδηψού κατά 1,5χλμ βορειότερα, σε δημοτική έκταση πλησίον των δυο διαδοχικών κυκλικών κόμβων της Ε.Ο. 77 κινείται στο πλαίσιο του βασικού άξονα της στρατηγικής για τις λιμενικές υποδομές, καθώς θα μπορούσε να συμβάλλει θετικά ως προς τις διανοιγόμενες προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής των Λουτρών Αιδηψού, απομακρύνοντας την υπερτοπική κυκλοφορία από τον κεντρικό πυρήνα με ταυτόχρονη αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου για την ενίσχυση του τουριστικού προϊόντος της περιοχής. Χρήζουν, ωστόσο, περαιτέρω διερεύνησης αφενός η επάρκεια του διαθέσιμου χώρου για την ανάπτυξη της νέας λιμενικής εγκατάστασης και των συνοδών της

δραστηριοτήτων και αφετέρου οι ως προς τις διαγιγόμενες προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής των Λουτρών Αιδηψού, γεγονός που θα επηρεάσει αναμφίβολα το κόστος του εισιτηρίου και κατ' ακολουθία θα καταστήσει ακόμη λιγότερο ελκυστική τη χρήση της πορθμειακής γραμμής έναντι της εναλλακτικής χερσαίας διαδρομής προς Βόρεια Εύβοια διαμέσου Χαλκίδας.

Στον βασικό άξονα ανάπτυξης των λιμενικών εγκαταστάσεων περιλαμβάνεται και η προσυπογραφή της πρότασης του Υπουργείου Νησιωτικής Πολιτικής για τη λειτουργική και τεχνολογική αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται σε επιλεγμένους 15 λιμένες θαλάσσιου τουρισμού κατά μήκος των ακτών της Βόρειας Εύβοιας, καθώς και της Κύμης, σύμφωνα με σχετική πρόσφατη μελέτη που συντάχθηκε από τον ΟΛΝΕ, με δεδομένη την ουσιαστική συνεισφορά της στην προσπάθεια ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας με την ενίσχυση τόσο του ποιοτικού τουρισμού της περιοχής όσο και των γαλάζιων επαγγελμάτων που υποστηρίζουν τη σχετική δραστηριότητα.

Σε αντίστοιχο πλαίσιο κινείται και η πρόταση για μεγιστοποίηση της εκμετάλλευσης των υφιστάμενων αλιευτικών καταφυγίων, με αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού, ώστε να χρησιμοποιούνται και ως τουριστικοί λιμένες. Τέτοια δυνατότητα εντοπίζεται στα αλιευτικά καταφύγια σε Ωρεούς, Πήλι και Ψαροπούλι, οπού το διαθέσιμο πλάτος της λιμενολεκάνης επιτρέπει την προσθήκη πλωτών προβλητών μεταξύ των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων, διατηρώντας το απαιτούμενο εύρος για τους ελιγμούς εντός των λιμένων. Η τεχνική των πλωτών προβλητών θα μπορούσε να εφαρμοσθεί και για την εξασφάλιση θέσεων ελλιμενισμού σε κλειστούς κόλπους, προστατευμένους από τις καιρικές συνθήκες, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό μικρά φυσικά λιμανάκια, όπως π.χ. στον κόλπο του Λουτρού Κοτσικιάς.

4.6 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΡΟ

Βασικός άξονας της πολιτικής της ΕΕ για το περιβάλλον εν γένει αλλά και για το νερό ειδικότερα είναι η Πράσινη Συμφωνία της οποίας βασικός στόχος είναι να γίνει η Ευρώπη η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος στον κόσμο. Μέσω των δράσεων που αναλαμβάνει η ΕΕ σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας (π.χ. μεταφορές, παραγωγή ενέργειας, διαχείριση αποβλήτων) προσπαθεί μέσω νομοθεσίας (π.χ. Regulation (EU) 2021/1119: European Climate Law) και πρωτοβουλιών που αναλαμβάνει να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, να προστατεύσει το περιβάλλον, δίνοντας την απαιτούμενη προτεραιότητα στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στην προστασία ευάλωτων κοινωνικά ομάδων και επενδύοντας στην καινοτομία προσπαθώντας να διαμορφωθεί ένα ευνοϊκό οικονομικό περιβάλλον για τις επιχειρήσεις.

Στην παραπάνω λογική η ΕΕ έχει διαμορφώσει ένα σημαντικό νομικό οπλοστάσιο στο οποίο περιγράφονται οι βασικοί άξονες της πολιτικής της ΕΕ για το νερό.

Η οδηγία 91/271/ΕΟΚ αποτελεί βασικό νομικό εργαλείο, βάσει του οποίου προβλέπεται σε αδρές γραμμές για τις χώρες της ΕΕ:

- να συλλέγουν και να επεξεργάζονται λύματα σε αστικά κέντρα με πληθυσμό τουλάχιστον 2.000 ατόμων, και να εφαρμόζουν δευτεροβάθμια επεξεργασία στα λύματα που έχουν συλλεχθεί
- να εφαρμόζουν πιο προηγμένη επεξεργασία σε αστικά κέντρα με πληθυσμό πάνω από 10.000 άτομα σε καθορισμένες ευαίσθητες περιοχές
- να διασφαλίζουν ότι οι σταθμοί επεξεργασίας συντηρούνται σωστά ώστε να εξασφαλίζονται επαρκείς αποδόσεις και να μπορούν να λειτουργούν υπό όλες τις συνήθεις τοπικές κλιματικές συνθήκες
- να λάβουν μέτρα για τον περιορισμό της ρύπανσης των υδάτων υποδοχής από υπερχειλίσεις ομβρίων υδάτων σε ακραίες καταστάσεις, όπως ασυνήθιστη καταρρακτώδης βροχή
- να παρακολουθούν τις επιδόσεις των σταθμών επεξεργασίας και των υδάτων υποδοχής
- να παρακολουθούν τη διάθεση και επαναχρησιμοποίηση της λυματολάσπης.

Η πιο πρόσφατη διαθέσιμη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την παρούσα κατάσταση της εφαρμογής και τα προγράμματα για την εφαρμογή, που δημοσιεύτηκε το 2016, επισημαίνει ότι η εν λόγω οδηγία έχει παίξει σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της ποιότητας των υδάτων της ΕΕ.

Η Οδηγία 2000/60/ΕΚ, γνωστή ως **Οδηγία Πλαίσιο για τα Ύδατα (ΟΠΥ)** διαμόρφωσε το

πλαίσιο για την προστασία των εσωτερικών επιφανειακών (ποταμών και λιμνών), υπογείων και παράκτιων/μεταβατικών υδάτων συνολικά σε επίπεδο Λεκάνης Απορροής Ποταμού (ΛΑΠ). Η Οδηγία 2000/60/ΕΚ αποσκοπεί στην προστασία του νερού καθώς και στη βιώσιμη διαχείριση του. Συνδυάζει ποιοτικούς, οικολογικούς και ποσοτικούς στόχους για την προστασία των εσωτερικών επιφανειακών (ποταμών και λιμνών), των μεταβατικών, των παράκτιων και των υπόγειων υδάτων και θέτει ως κεντρική ιδέα την ολοκληρωμένη διαχείρισή τους στη γεωγραφική κλίμακα των Λεκανών Απορροής Ποταμών. Επιπλέον, επαναπροσδιορίζει την έννοια της Λεκάνης Απορροής Ποταμού, η οποία περιλαμβάνει επίσης τα δέλτα, τις εκβολές ποταμών και τα παράκτια οικοσυστήματα.

Η Οδηγία 98/83/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με την **Οδηγία (ΕΕ) 2015/1787**, αφορά στην ποιότητα του νερού ανθρώπινης κατανάλωσης. Η Οδηγία έχει στόχο την προστασία της ανθρώπινης υγείας από τις δυσμενείς επιπτώσεις που οφείλονται στη ρύπανση ή/και μόλυνση του νερού ανθρώπινης κατανάλωσης, εξασφαλίζοντας ότι το παρεχόμενο νερό είναι υγιεινό και καθαρό. Η εθνική νομοθεσία συμμορφώθηκε με τις διατάξεις της Οδηγίας 98/83/ΕΚ με την Υ2/2600/2001 (ΦΕΚ Β΄ 892) Υγειονομική Διάταξη και με την Γ1(δ) ΓΠ οικ. 67322/06.09.2017, (ΦΕΚ Β' 3282) Υπουργική Απόφαση (Υγειονομική Διάταξη).

Η Οδηγία 98/83/ΕΚ αντικαταστάθηκε πρόσφατα με την **Οδηγία (ΕΕ) 2020/2184**, η οποία χαράζει μια ολοκληρωμένη πολιτική απέναντι στο νερό ανθρώπινης κατανάλωσης. Η νέα Οδηγία στοχεύει στην προστασία της ανθρώπινης υγείας από τις δυσμενείς επιπτώσεις που οφείλονται στη μόλυνση του νερού ανθρώπινης κατανάλωσης, εξασφαλίζοντας ότι αυτό είναι υγιεινό και καθαρό, καθώς και στη βελτίωση της πρόσβασης των πολιτών σε νερό ανθρώπινης κατανάλωσης. Προκειμένου να γίνει αυτό, αλλάζει τα όρια των παραμέτρων ποιότητας του νερού ανθρώπινης κατανάλωσης χρησιμοποιώντας τις πιο πρόσφατες επιστημονικές μελέτες και εισάγει μεταξύ άλλων μέτρα για την εκτίμηση και τον περιορισμό των απωλειών νερού, για την πρόσβαση σε πόσιμο νερό όλων των πολιτών, για την πληροφόρηση του κοινού καθώς και για την εκτίμηση κινδύνου για την ασφάλεια του νερού. Η καταληκτική ημερομηνία συμμόρφωσης των χωρών της ΕΕ είναι ο Ιανουάριος 2023.

4.7 ΕΘΝΙΚΗ - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΡΟ

Βασικό εργαλείο της ΕΕ για τη διαχείριση των υδατικών πόρων είναι η Οδηγία Πλαίσιο 2000/60/ΕΚ για τα νερά. Εκεί βρίσκονται και οι βασικοί άξονες της πολιτικής της ΕΕ μεταξύ άλλων και για την αντιπλημμυρική προστασία, οι οποίοι έχουν περάσει στην ελληνική νομοθεσία με την Οδηγία Πλαίσιο 2000/60/ΕΚ έγινε με το Ν. 3199/2003 (ΦΕΚ Α' 280) και το Π.Δ. 51/2007 (ΦΕΚ Α΄ 54). Με τις διατάξεις αυτές ενσωματώνονται στην εθνική νομοθεσία οι βασικές έννοιες της Οδηγίας για τους υδατικούς πόρους και ταυτόχρονα συγκροτείται η νέα διοικητική δομή και καθορίζονται οι αρμοδιότητες των επιμέρους φορέων, τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Προκειμένου να εφαρμοστεί η παραπάνω Οδηγία στην Ελλάδα, **καταρτίστηκαν τα Σχέδια Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών (ΣΔΛΑΠ)** των 14 Υδατικών Διαμερισμάτων (ΥΔ) της χώρας, όπως αυτά έχουν καθορισθεί με την υπ' αριθμ. οικ. 706/2010 Απόφαση της Εθνικής Επιτροπής Υδάτων (ΦΕΚ Β΄ 1383/02.09.2010 και ΦΕΚ Β΄ 1572/28.09.2010 διόρθωσης του Παραρτήματος ΙΙ) και όπως αυτή ισχύει με την έγκριση των εκάστοτε Σχεδίων Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών των 14 Υδατικών Διαμερισμάτων της Χώρας. Με βάση τα σχετικά αιτήματα των Γενικών Γραμματέων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων της Χώρας μεταξύ των οποίων και αυτές των Αττικής και Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας, η Ειδική Γραμματεία Υδάτων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) ανέλαβε την εκπόνηση των Σχεδίων Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών του ΥΔ Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας (ΥΔ 07). Τα Σχέδια Διαχείρισης αναθεωρούνται και ενημερώνονται ανά εξαετία.

Με ευθύνη της Γενικής Γραμματείας Φυσικού Περιβάλλοντος & Υδάτων του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας και με εκπόνηση από επιχειρησιακή Ομάδα Έργου της ΜΟΔ, ολοκληρώθηκε και εγκρίθηκε το **Εθνικό Επιχειρησιακό Σχέδιο (ΕΕΣ) για το Πόσιμο Νερό** που περιλαμβάνει την εθνική πολιτική για το νερό ανθρώπινης κατανάλωσης. Η κατάρτιση του Εθνικό Επιχειρησιακό Σχέδιο για το πόσιμο νερό, αποτελεί προϋπόθεση εκπλήρωσης του «αναγκαίου πρόσφορου όρου» για την αποτελεσματική και αποδοτική υλοποίηση του ειδικού στόχου 2.5 των αναπτυξιακών Προγραμμάτων της Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027. Το Εθνικό Επιχειρησιακό Σχέδιο πόσιμου νερού συμβάλει στην ολοκληρωμένη εφαρμογή

της Οδηγίας 98/83/ΕΚ (που πρόσφατα αναδιατυπώθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/2184) με τεκμηριωμένη παρουσίαση των αναγκαίων υποδομών που θα εξασφαλίσουν επάρκεια νερού εντός των προδιαγραφών της Οδηγίας για όλους τους κατοίκους της χώρας σε προσιτή τιμή.

Προκειμένου η χώρα να ανταποκριθεί με μεγαλύτερη ταχύτητα και αποτελεσματικότητα στις διεθνείς υποχρεώσεις της για τη διαχείριση των αστικών λυμάτων που προκύπτουν από την Οδηγία 91/271/ΕΟΚ, τα αρμόδια Υπουργεία - Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Οικονομίας & Ανάπτυξης και Εσωτερικών - σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG REGIO) προχώρησαν στον σχεδιασμό ενός ενιαίου **«Εθνικού Επιχειρησιακού Σχεδίου Υποδομών Λυμάτων»** για τους οικισμούς Γ' προτεραιότητας (με ισοδύναμο πληθυσμό άνω των 2.000 κατ.) σε όλη τη χώρα, το οποίο περιλαμβάνει 13 Περιφερειακά Σχέδια. Στόχος του επιχειρησιακού σχεδίου είναι η βελτίωση του προγραμματισμού και της παρακολούθησης της εφαρμογής των ενεργειών κατασκευής και λειτουργίας των αναγκαίων έργων με βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων. Εν όψει της Προγραμματικής Περιόδου 2021 – 2027 και προκειμένου η χώρα να ανταποκριθεί στην κάλυψη του σχετικού θεματικού αναγκαίου πρόσφορου όρου (Enabling Condition 6) σε ότι αφορά στον τομέα των λυμάτων, τροποποιήθηκε από 01/12/2019 η Επιτελική Προγραμματική Σύμβαση για τη ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΥΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (ΑΔΑ ΨΟΦΧ4653Π8-ΓΓ2), μεταξύ των Υπουργείων Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Περιβάλλοντος & Ενέργειας και Εσωτερικών καθώς και της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδας (ΕΝΠΕ), της Κεντρικής Ένωσης δήμων Ελλάδας (ΚΕΔΕ) και της ένωσης δημοτικών Επιχειρήσεων Ύδρευσης – Αποχέτευσης (ΕΔΕΥΑ) και ανατέθηκε στην Τεχνική Γραμματεία Λυμάτων να προβεί στην αναγκαία επικαιροποίηση των 13 Περιφερειακών Σχεδίων Λυμάτων ώστε να καλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις του αναγκαίου όρου.

Στα πλαίσια του παραπάνω, το Νοέμβριο του 2020, δημοσιεύθηκε η αναθεώρηση που αφορά το **Επιχειρησιακό Σχέδιο Διαχείρισης Αστικών Λυμάτων Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας**. Στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας για την εφαρμογή της Οδηγίας 91/271/ΕΟΚ «για την επεξεργασία των αστικών λυμάτων» έχουν χαρακτηριστεί :

•δύο (2) οικισμοί ως Α' Προτεραιότητας,

• δύο (2) οικισμοί ως Β' Προτεραιότητας και

• σαράντα εννέα (49) οικισμοί ως Γ' Προτεραιότητας.

Ο συνολικός ισοδύναμος πληθυσμός των πενήντα τριών (53) αυτών οικισμών είναι 421.615 κάτοικοι και αντιστοιχεί σε 3,5% του συνόλου του ισοδύναμου πληθυσμού των οικισμών προτεραιότητας της χώρας. Στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, με βάση την αναθεωρημένη μεθοδολογία προσδιορισμού νέων οικισμών Γ' προτεραιότητας ένας από τους ανωτέρω οικισμούς, το Δίστομο έχει χαρακτηρισθεί το 2019.

Το **ΠΕΠ 2021-2027**, υλοποιώντας τις κατευθύνσεις του **ΕΣΠΑ 2021-2027** και πιο συγκεκριμένα τον στόχο πολιτικής για μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης των κινδύνων που εξειδικεύεται στον ειδικό στόχο V «Προαγωγή της βιώσιμης διαχείρισης του νερού» (στόχοι ταμείων ΕΤΠΑ/ΤΑ), θα αποτελέσει το όχημα υλοποίησης των έργων που προβλέπονται στα παραπάνω επιχειρησιακά σχέδια για το πόσιμο νερό και τα λύματα.

4.8 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Σε μια περιοχή, όπως η Βόρεια Εύβοια, που έχει υποστεί τις πρόσφατες καταστροφικές πυρκαγιές, ο σχεδιασμός αντιπλημμυρικής προστασίας είναι ιδιαίτερα κρίσιμος, με δεδομένο ότι αφορά την ασφάλεια πολιτών, υποδομών και περιουσιακών στοιχείων και περιλαμβάνει τους ακόλουθους τύπους παρεμβάσεων:

1. Οριοθετήσεις ρεμάτων, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση των κοιτών των ρεμάτων καθώς και των παραρεμάτιων περιοχών από την ανεξέλεγκτη δόμηση. Οι οριοθετήσεις είναι απαραίτητες για την σύνταξη και υλοποίηση των σχετικών μελετών διευθέτησης.

2. Μελέτες και έργα διευθέτησης για τα τμήματα των κοιτών τα οποία είναι ανεπαρκή. 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.

3. Μελέτες και έργα δικτύων συλλογής ομβρίων. Οι μελέτες αυτές αντιμετωπίζουν την αποστράγγιση των επιφανειών του οικισμού, με στόχο τη συλλογή των διάσπαρτων ροών ομβρίων και την ασφαλή παροχέτευσή τους στον πλησιέστερο αποδέκτη (ρέμα, θάλασσα). Τα έργα αυτά αποτελούνται από ένα δίκτυο φρεατίων υδροσυλλογής, αγωγών και άλλων διατάξεων που οδηγούν τα όμβρια με ασφάλεια στον τελικό αποδέκτη.

Προκειμένου να υλοποιηθούν τα παραπάνω προέχει ο εντοπισμός των περιοχών με υψηλό κίνδυνο εκδήλωσης πλημμυρικών φαινομένων, μέσω των σχεδίων διαχείρισης πλημμυρικού κινδύνου, της μελέτης χαρτών της ΓΥΣ, αλλά και λαμβάνοντας υπόψη τις μαρτυρίες – απόψεις τοπικών παραγόντων.

Με δεδομένο ότι βασική προτεραιότητα των συγκεκριμένων έργων είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής, των υποδομών και των ιδιωτικών περιουσιών, προτείνονται έργα με βάση τις ακόλουθες παραμέτρους:

• Προγραμματισμός για οριοθετήσεις – παρεμβάσεις διευθετήσεων σε μεγάλα ρέματα – ποταμούς με σημαντική λεκάνη απορροής, με φιλοπεριβαλλοντικό πρόσημο (πχ διάνοιξη – αποκατάσταση φυσικής κοίτης όπου υπάρχει τέτοια δυνατότητα), αλλά και εγκιβωτισμούς σε περιοχές με αναπόφευκτη στενότητα χώρου, εντός του αστικού ιστού ή κοντά στα όρια του.

• Βασική επιδίωξη είναι η πρόταξη έργων που διατηρούν κατά το δυνατόν φυσική την κοίτη των ρεμάτων ή ενσωματώνουν στο έργο οικολογικά διαπερατά υλικά. Η χρήση σκληρών υλικών θα γίνεται μόνο όταν δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική, ιδίως σε περιοχές όπου προκύπτουν σημαντικά κοινωνικά ζητήματα λόγω ύπαρξης οικιών ή άλλων κατασκευών κοντά στην κοίτη και απαιτείται ο περιορισμός του εύρους της.

• Για ρέματα που έχουν εξαφανιστεί θα πρέπει να εξεταστεί η λύση σκεπασμένων αγωγών ομβρίων.

• Λόγω του υψηλού κόστους των έργων αντιπλημμυρικής προστασίας, οι παρεμβάσεις θα πρέπει να γίνουν με επιλογή των τμημάτων που θα διευθετηθούν σε κάθε ρέμα, στα πλαίσια βέβαια ολοκληρωμένης παρέμβασης που θα αντιμετωπίζει το πρόβλημα συνολικά και δεν θα το μεταθέτει σε άλλες περιοχές.

• Άμεσες σημειακές παρεμβάσεις κατά μήκος των ρεμάτων (με καθαίρεση μαντρών – τοιχίων που στραγγαλίζουν τη ροή, καθαίρεση και αντικατάσταση ανεπαρκών τεχνικών).

• Προώθηση άμεσων μελετητικών διαδικασιών για ρέματα που δημιουργούν έντονες οχλήσεις επειδή διέρχονται μέσα από οικισμούς ή ζώνες σημαντικών δραστηριοτήτων.

Παράλληλα και μέχρι την προώθηση και ολοκλήρωση καίριων αντιπλημμυρικών παρεμβάσεων, πρέπει να αναπτυχθεί και μια στρατηγική εκκένωσης ζωνών υψηλού κινδύνου με βάση τις μετεωρολογικές προβλέψεις.

Για την υλοποίηση των παραπάνω πρέπει να αξιοποιηθεί η ευνοϊκή συγκυρία που έχει δημιουργηθεί για την προώθηση αντιπλημμυρικών έργων στις πληγείσες περιοχές και στα πλαίσια αυτά να γίνει αξιοποίηση των διαθέσιμων χρηματοδοτικών εργαλείων για τέτοιου είδους παρεμβάσεις.

Οι αντιπλημμυρικές παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης αφορούν τα ποτάμια και τα ρέματα της περιοχής και καθορίζονται με την εξής διαδικασία:

- Με την εκπόνηση μελετών οριοθέτησης και διευθέτησης που υλοποιούνται από την Περιφερειακή Ενότητα Εύβοιας κατά μήκος της κοίτης των σημαντικότερων στοιχείων του υδρογραφικού δικτύου.

- Με την εκπόνηση μελετών οριοθέτησης και διευθέτησης (σε περίπτωση ανεπάρκειας της υφιστάμενης κοίτης) κατά μήκος των ρεμάτων που διέρχονται εντός του αστικού ιστού. Οι μελέτες αυτές συντάσσονται στο πλαίσιο των Ειδικών Πολεοδομικών Μελετών των δύο Δήμων

Η στρατηγική διαχείρισης της αντιπλημμυρικής προστασίας στην περιοχή αναπτύσσεται κυρίως από την Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε.) Εύβοιας, που έχει την ευθύνη για τα ρέματα και τα ποτάμια ολόκληρης της νήσου Εύβοιας. Ο αντιπλημμυρικός σχεδιασμός των δύο δήμων της βόρειας Εύβοιας συνίσταται στην εκπόνηση μελετών οριοθέτησης από την Π.Ε., που αφορούν τα σημαντικότερα ποτάμια και ρέματα της περιοχής, όπως ο Κηρέας, ο Βούδωρος, ο Ξηριάς, το ρέμα Σπιά-

δος και το ρέμα Βασιλικών. Μαζί με τον ποταμό Νηλέα, για τον οποίο δεν εκπονείται μελέτη οριοθέτησης από την Π.Ε., καθώς κρίνεται ότι δεν διέρχεται από κατοικημένη περιοχή με αστικές δραστηριότητες, πρόκειται για τους σημαντικότερους αποδέκτες της απορροής των ανάντη λεκανών και γι' αυτό οι μελέτες οριοθέτησης πρέπει να συνοδεύονται από σχετικά πολύπλοκες αδειοδοτήσεις λόγω των απαιτήσεων της νομοθεσίας και της μεγάλης σημασίας των ποταμών – ρεμάτων. Από τη διερεύνηση της ομάδας μελέτης, προέκυψε ότι η μελέτη οριοθέτησης του Κηρέα και του Βούδωρου βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο ωρίμασης, ενώ η μελέτη του ρέματος Σπιάδος, όπως και οι μελέτες του ποταμού Ξηριά και του ρέματος Βασιλικών αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσχέρειες κατά τη διαδικασία ωρίμασης τους.

Σε κάθε περίπτωση, η μελέτη οριοθέτησης θα καθορίσει τις ζώνες που η υφιστάμενη κοίτη ή τα τεχνικά έργα παρουσιάζουν ανεπάρκεια διατομής και δημιουργούνται υπερχειλίσεις ή άλλοι κίνδυνοι αστοχίας, με αποτέλεσμα την εκδήλωση πλημμυρικών φαινομένων ή έντονων διαβρώσεων. Ανάλογα με την επικινδυνότητα και τις συνέπειες από την αστοχία στην παραρεμάτια περιοχή, κρίνεται η ανάγκη για έργα διευθέτησης της κοίτης και άλλες αντιπλημμυρικές παρεμβάσεις. Ο σχεδιασμός και η διαστασιολόγηση των έργων αυτών εκπονείται στο πλαίσιο της διαδικασίας της οριοθέτησης και θα καθορίσει τη μορφή και το κόστος των προτεινόμενων αντιπλημμυρικών παρεμβάσεων, ώστε να διασφαλίζεται η προστασία των πολιτών, των υποδομών και του φυσικού περιβάλλοντος.

Τα μικρότερα ρέματα της βόρειας Εύβοιας που διέρχονται εντός αστικού ιστού ή από τα όρια αυτού θα οριοθετηθούν στο πλαίσιο των Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων των δύο δήμων. Σε περιπτώσεις επάρκειας της υφιστάμενης κοίτης των ρεμάτων ή σε περιπτώσεις όπου η ανεπάρκεια και η συνεπακόλουθη υπερχείλιση δεν επηρεάζουν αρνητικά τη λειτουργία της πόλης, οι γραμμές οριοθέτησης καθορίζονται χωρίς την πρόταση αντιπλημμυρικών έργων, για την υφιστάμενη κατάσταση. Σε περιπτώσεις όπου η ανεπάρκεια της κοίτης δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία της πόλης ή κίνδυνο για τις ανθρώπινες ζωές και τις περιουσίες των πολιτών, προτείνονται παρεμβάσεις αντιπλημμυρικής προστασίας, όπως η διευθέτηση της κοίτης των ρεμάτων και οι τελικές γραμμές πλημμύρας, όπως και οι τελικές γραμμές οριοθέτησης, καθορίζονται από τα προτεινόμενα έργα.

4.9 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ

Βασικός στόχος της διαχείρισης των υδατικών πόρων της περιοχής πρέπει να είναι η διασφάλιση της επάρκειας νερού ακόμα κι αν αυξηθεί η ζήτηση σε περίπτωση περαιτέρω οικιστικής και τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής. Η παραπάνω αρχή καθορίζει σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος της περιοχής. Πέρα από την επάρκεια και διαθεσιμότητα νερού, η ποιότητα ζωής των κατοίκων και η εξυπηρέτηση των επισκεπτών εξαρτώνται από την κατάσταση των δικτύων ύδρευσης (παλαιότητα, υλικό αγωγών, καταλληλότητα διατομών και εξυπηρέτηση ολόκληρου του δικτύου με επαρκείς πιέσεις). Ταυτόχρονα λοιπόν με την εξασφάλιση της επάρκειας ποσοτήτων νερού, πρέπει να διασφαλίζεται η εξοικονόμηση υδατικών πόρων και ενέργειας μέσω της εξάλειψης των διαρροών και του εν γένει εξορθολογισμού της λειτουργίας των δικτύων. Η υλοποίηση των παραπάνω στόχων περνάει μέσα από την εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών που βασίζονται στις αρχές της κυκλικής οικονομίας, όπως αυτή περιγράφεται στις σχετικές Οδηγίες της ΕΕ.

Με βάση τις παραπάνω αρχές προτείνονται οι ακόλουθες δράσεις, που πρέπει να εφαρμοστούν σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα στο σύνολο των οικισμών της βόρειας Εύβοιας:

• Προκειμένου να αντιμετωπιστεί ενδεχόμενη αύξηση κατανάλωσης καθώς και το ενδεχόμενο λειψυδρίας, σε οικισμούς όπου η υδροδότηση γίνεται μόνο μέσω πηγών, πρέπει να ληφθεί πρόνοια για εναλλακτικές πηγές υδροδότησης (π.χ. γεωτρήσεις).

• Βελτιστοποίηση των υποδομών και της λειτουργίας των δικτύων ύδρευσης ώστε να διασφαλίζεται η εξοικονόμηση πόρων. Αυτό συνεπάγεται τις ακόλουθες δράσεις:
  - Σημειακές παρεμβάσεις σε δίκτυα ύδρευσης για τον περιορισμό διαρροών
  - Βελτιστοποίηση λειτουργίας αντλιοστασίων και συστημάτων μεταφοράς νερού
  - Εκπαίδευση του προσωπικού των δήμων που εμπλέκεται στη λειτουργία των δικτύων

• Αξιολόγηση της ωριμότητας των μελετών που αφορούν τους υδατικούς πόρους και τα δίκτυα της περιοχής και επικαιροποίηση – συμπλήρωση των πιο ώριμων (και κρίσιμων) από αυτές. Ταυτόχρονα, αναγνώριση αναγκών που δεν διαθέτουν μελετητική ωριμότητα και προώθηση των διαδικασιών για την ταχύτερη δυνατή ωρίμαση των μελετών αυτών

• Εκπόνηση διαχειριστικού σχεδίου για την αξιοποίηση υδατικών πόρων σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα και με βάση τις αρχές της κυκλικής οικονομίας που σημαίνει αξιοποίηση λύσεων όπως εμπλουτισμός υδροφόρου ορίζοντα (είτε με δέσμευση ομβρίων είτε με ανακυκλωμένο νερό) και αξιοποίηση υδατικού δυναμικού, έργα μεταφοράς νερού προς περιοχές με υψηλές ανάγκες, επαναχρησιμοποίηση της εκροής των βιολογικών καθαρισμών

Εκτός από τις μακροπρόθεσμες κινήσεις στρατηγικού χαρακτήρα, πρέπει να δοθεί απόλυτη προτεραιότητα στην αντιμετώπιση των προβλημάτων επάρκειας υδατικών πόρων σε ορισμένους οικισμούς που δεν μπορούν σήμερα να καλύψουν τις ανάγκες τους με νερό ικανοποιητικής ποιότητας, κυρίως κατά τη θερινή περίοδο. Πρόκειται κατά κύριο λόγο για οικισμούς που έχουν αναπτυχθεί τουριστικά και η συνεχώς αυξανόμενη κατανάλωση νερού έχει περιορίσει την τροφοδοτική ικανότητα του υδροφορέα, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στην εξυπηρέτηση των καταναλωτών και κατά συνέπεια να υποβαθμίζεται το τουριστικό προϊόν της περιοχής, όπως και η ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Οι άμεσες παρεμβάσεις που προσδιορίστηκαν μετά από διαβούλευση με αρμόδιους φορείς του δήμου Μαντουδίου – Λίμνης – Αγίας Άννας, αφορούν την ανάγκη παρέμβασης στους παραθαλάσσιους οικισμούς Παραλία Αγίας Άννας (Αγκάλη) και Παραλία Αχλαδίου (Φραγκάκη). Πρόκειται για ταχέως αναπτυσσόμενους τουριστικά οικισμούς που επιπλέον δέχονται σημαντικό αριθμό παραθεριστών και το υφιστάμενο εξωτερικό υδραγωγείο είναι ανεπαρκές για την αντιμετώπιση τους. Σημαντικά προβλήματα επάρκειας στην υδροδότηση καταγράφονται και στον οικισμό της Στροφυλιάς, παρόλο που δεν πρόκειται για τουριστική περιοχή. Οι γεωργικές δραστηριότητες της περιοχής και οι υψηλές ανάγκες αρδευτικού νερού, σε συνδυασμό με τη ρύπανση του υπόγειου υδροφορέα που προκαλείται από την ανεξέλεγκτη διάθεση των αστικών λυμάτων της Αγίας Άννας, μέσω του παντορροϊκού της δικτύου, υποβαθμίζουν σημαντικά τον υδροφορέα στην περιοχή των υφιστάμενων γεωτρήσεων και καθιστούν υποχρεωτική την ενίσχυση του εξωτερικού υδραγωγείου της περιοχής. Και στους τρεις παραπάνω οικισμούς ακολουθείται η ίδια στρατηγική για την αντιμετώπιση των προβλημάτων υδροδότησης. Εντοπίζεται αρχικά η περιοχή νέων γεωτρήσεων που θα αυξήσουν τους διαθέσιμους υδατικούς πόρους και στη συνέχεια καταρτίζεται φάκελος έργου για την ένταξη των απαιτούμενων μελετών σε κατάλληλο χρηματοδοτικό πρόγραμμα. Με την εκπόνηση και έγκριση των μελετών, τα ώριμα πλέον έργα είναι έτοιμα για χρηματοδότηση, δημοπράτηση και κατασκευή, ώστε να επιλυθεί σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα το σημερινό πρόβλημα της επάρκειας υδατικών πόρων, που αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα στην ορθή λειτουργία των οικισμών και στη βελτίωση της τουριστικής τους προοπτικής.

4.10 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΥΜΑΤΩΝ

Η διαχείριση λυμάτων είναι πλέον ο περιβαλλοντικός «καθρέφτης» μιας περιοχής και επηρεάζει άμεσα τόσο την ποιότητα ζωής και υγεία των κατοίκων όσο και τις προοπτικές μιας βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης. Οι βασικοί στόχοι για τα προτεινόμενα έργα είναι:

• Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού με δίκτυο αποχέτευσης συμπλήρωση - επέκταση των υφιστάμενων δικτύων αποχέτευσης ή με κατασκευή νέων.

• Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης μέσω εκσυγχρονισμού – αναβάθμισης – επέκτασης ή και κατασκευής νέων ΕΕΛ, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών.

• Η εξοικονόμηση ενέργειας μέσω της βελτιστοποίησης του συστήματος μεταφοράς - επεξεργασίας λυμάτων, ώστε από τη μία να μην οδηγηθεί η περιοχή σε ένα εκτεταμένο δίκτυο ΕΕΛ που δεν θα λειτουργεί αποτελεσματικά και από την άλλη να αποφευχθεί η μεταφορά των λυμάτων σε μεγάλες αποστάσεις με σημαντικές υψομετρικές διαφορές, με συνέπεια την υψηλή κατανάλωση ενέργειας.

Οι δράσεις που αναλαμβάνονται προς αυτή την κατεύθυνση περιλαμβάνουν:

1. Ανάλυση του ποιοι οικισμοί πρέπει να καλυφθούν από δίκτυο αποχέτευσης με βάση τα ακόλουθα κριτήρια: α) πληθυσμός, β) προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης, γ) ανάγκη προστασίας υπόγειου υδροφορέα/επιφανειακών υδάτων και δ) δυνατότητα σύνδεσης με υφιστάμενες ΕΕΛ.

2. 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).

3. Διερεύνηση χρήσης σύγχρονων εναλλακτικών τεχνολογιών επεξεργασίας λυμάτων, με μικρή κατάληψη γης, χαμηλή όχληση και δυνατότητα εύκολης επανεκκίνησης σε περίπτωση απενεργοποίησής τους (π.χ σε περιόδους χωρίς τουριστική κίνηση).

4. Προώθηση τριτοβάθμιας επεξεργασίας για την επαναχρησιμοποίηση των επεξεργασμένων λυμάτων στη λογική της κυκλικής οικονομίας.

5. Αξιολόγηση της ωριμότητας των υπαρχουσών μελετών και επικαιροποίηση – συμπλήρωση των πιο ώριμων (και κρίσιμων) από αυτές. Ταυτόχρονα, αναγνώριση αναγκών που δεν διαθέτουν μελετητική ωριμότητα και προώθηση των διαδικασιών για την ταχύτερη δυνατή ωρίμαση των μελετών αυτών.

Η υλοποίηση της παραπάνω στρατηγικής οδήγησε στην επιλογή των έργων που παρουσιάζονται στο συνημμένο Παράρτημα ΙΙ. Η εφαρμογή των σύγχρονων τεχνολογιών με ευέλικτα compact συστήματα επεξεργασίας των λυμάτων αναμένεται να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της εποχικής διακύμανσης σε παραθαλάσσιους οικισμούς με παραθεριστικό ή τουριστικό χαρακτήρα, όπως Βασιλικά – Παραλία Βασιλικών, Παραλία Αχλαδίου, Πήλι, χωρίς σημαντική κατάληψη εδάφους. Επίσης, θα λυθεί το πρόβλημα της ρύπανσης του υπεδάφους και των ρεμάτων σε ημιορεινούς οικισμούς αγροτικού χαρακτήρα, όπως Κεχριές, Κουρκουλοί, Μυρτιάς, Δάφνη, Σκεπαστή. Τα παραπάνω έργα πρέπει να σχεδιαστούν και μελετηθούν, ώστε να είναι εφικτή η ένταξη τους σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα και στη συνέχεια η δημοπράτηση και η κατασκευή τους. Η μελέτη αφορά:

- στα εσωτερικά δίκτυα αποχέτευσης των οικισμών

- στα έργα μεταφοράς (αντλιοστάσια, καταθλιπτικοί αγωγοί και αγωγοί βαρύτητας) των λυμάτων των οικισμών προς την ΕΕΛ

- στο λειτουργικό σχεδιασμό της ΕΕΛ

- στα έργα διάθεσης των λυμάτων προς τον τελικό αποδέκτη.

Το όριο ισοδύναμου πληθυσμού για τη δυνατότητα εφαρμογής τεχνολογιών compact συστημάτων, όπως έχει προκύψει από τη μέχρι σήμερα εμπειρία, καθορίστηκε στους 3500 – 4000 Ισοδύναμους Κατοίκους, κυρίως για λόγους λειτουργικού και κατασκευαστικού κόστους. Κατά συνέπεια, στη χερσόνησο της Λιχάδας, όπου ο Ισοδύναμος Πληθυσμός της 20ετίας είναι μεγαλύτερος και φτάνει τους 6000 Ισοδύναμους Κατοίκους (για Άγιο Γεώργιο, Λιχάδα, Γιάλτρα και Παραλία Γιάλτρων) επιλέγεται η λύση κλασικού συστήματος επεξεργασίας, ενεργού ιλύος με παρατεταμένο αερισμό, ενώ υπό προϋποθέσεις θα μπορούσε να εφαρμοστεί και η επεξεργασία με χρήση μεμβρανών.

Οι παραπάνω προτάσεις για αυτόνομη διαχείριση των λυμάτων ενός οικισμού ή μιας ομάδας γειτονικών οικισμών εφαρμόζονται στις περιπτώσεις οικισμών που βρίσκονται σε σχετική «γεωγραφική απομόνωση» από τις 4 μεγάλες μονάδες επεξεργασίας της βόρειας Εύβοιας, που προκύπτει είτε λόγω μεγάλης απόστασης είτε λόγω υψομετρικών δεδομένων και σε κάθε περίπτωση οδηγεί στην εκτεταμένη χρήση πολλαπλών αντλιοστασίων. Ένα σημαντικό μέρος όμως των οικισμών που γειτνιάζουν με τις 4 κύριες μονάδες επεξεργασίας συνδέονται με το υφιστάμενο σύστημα αποχέτευσης. Για τη σύνδεση αυτή απαιτείται ο σχεδιασμός και η μελέτη:

- εσωτερικού αποχετευτικού δικτύου ακαθάρτων,

- έργων μεταφοράς προς τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή τα υφιστάμενα συνοδά έργα και

- παρεμβάσεις αναβάθμισης της ικανότητας των υφιστάμενων συνοδών έργων, ώστε να είναι δυνατή η διαχείριση των επιπρόσθετων παροχών

Μετά την ωρίμαση των παραπάνω έργων, ακολουθεί η χρηματοδότηση και η κατασκευή τους, ώστε να είναι εφικτή η λειτουργία ενός εκτεταμένου συστήματος διαχείρισης των λυμάτων της περιοχής.

Σύμφωνα με τον προτεινόμενο στρατηγικό σχεδιασμό, τα λύματα που οδηγούνται στις νέες – προτεινόμενες μονάδες επεξεργασίας λυμάτων (compact συστημάτων και συμβατικής τεχνολογίας στη χερσόνησο της Λιχάδας), δέχονται επεξεργασία τρίτου βαθμού, ώστε η επαναχρησιμοποίηση τους να ακολουθεί τις απαιτήσεις του Πίνακα 2 της ΚΥΑ 145116/2011 (ΦΕΚ 354/8-3-2011). Σύμφωνα με τους περιορισμούς του συγκεκριμένου πίνακα, θα

είναι δυνατή η χρήση της επεξεργασμένης εκροής των μονάδων επεξεργασίας λυμάτων για απεριόριστη άρδευση καλλιεργειών, όπως οπωροφόρα δέντρα, λαχανικά, αμπέλια. Κατά τον τρόπο αυτό, προωθείται σε βέλτιστο βαθμό η κυκλικότητα στη διαχείριση των υδατικών πόρων μιας περιοχής.

Μετά τη σύνδεση των νέων οικισμών στις 4 υφιστάμενες ΕΕΛ, είναι δεδομένο ότι σε δεύτερη φάση θα παρουσιαστεί ανάγκη επέκτασης τους λόγω της αυξημένης εισερχόμενης ποσότητας λυμάτων. Κρίνεται σκόπιμο, εκτός από την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, να γίνει και αναβάθμιση τους με δυνατότητα περαιτέρω επεξεργασίας και απολύμανσης (τριτοβάθμια επεξεργασία). Με αυτήν την αναβάθμιση θα είναι δυνατή η επαναχρησιμοποίηση των επεξεργασμένων λυμάτων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Πίνακα 2 της ΚΥΑ 145116/2011 (ΦΕΚ 354/8-3-2011) και η αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών σε κατάλληλες γεωργικές χρήσεις μέσω άρδευσης χωρίς περιορισμό, όπως ακριβώς θα συμβαίνει στις νέες μονάδες επεξεργασίας που προτείνονται στην παρούσα.

Με δεδομένο ότι σύμφωνα με τον Πίνακα 2 της ΚΥΑ 145116/2011, τα επεξεργασμένα λύματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για απεριόριστη άρδευση, γίνεται προφανές ότι είναι εφικτή η χρήση τους για σκοπούς πυροπροστασίας σε δασικές και εξωαστικές περιοχές. Κατά συνέπεια, η επεξεργασμένη εκροή των μονάδων Επεξεργασίας Λυμάτων θα μπορούσε να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της διαχείρισης και προστασίας του νέου δάσους, όπως περιγράφεται στην επόμενη παράγραφο.

4.11 ΩΣΜΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΑΣΟΣ

Η Στρατηγική Μελέτη Υποδομών, στοχεύοντας στο να αποτελέσουν οι βελτιωμένες υποδομές τον καταλύτη για την ανάταξη της Βόρειας Εύβοιας, δεν θα μπορούσε παρά να βρίσκεται σε αλληλεπίδραση με τον πυρήνα του Προγράμματος Αναδασυγκρότησης, το «ΝΕΟ ΔΑΣΟΣ». Η αλληλεπίδραση σχετίζεται κατά βάση με τις οδικές υποδομές και αρθρώνεται στους ακόλουθους τέσσερεις βασικούς άξονες:

1. Περιβαλλοντική διαχείριση των υποδομών σε σχέση με το δάσος

Ο νέος οδικός άξονας – κορμός και οι προτεινόμενες νέες διακλαδώσεις του προβλέπεται να διέρχονται σε εγγύτητα ή και κατά τμήματα εντός του νέου δάσους, με σεβασμό στην διατήρηση της μοναδικής βιοποικιλότητας της χλωρίδας στη Βόρεια Εύβοια, στην αρμονική ένταξή του στο φυσικό περιβάλλον και στην αισθητική του τοπίου, υπηρετώντας ταυτόχρονα την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Θα ληφθεί ειδική μέριμνα στη φάση της κατασκευής ώστε το πλείστο των προϊόντων εκσκαφής να επαναχρησιμοποιηθεί στις επιχώσεις και οι τυχόν αποθέσεις να μην υποβαθμίσουν την αισθητική του τοπίου. Σε αυτό το πλαίσιο δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στη διατήρηση ή και αποκατάσταση του φυσικού ανάγλυφου και ιδιαίτερα στη διατήρηση του φυσικού υδρογραφικού δικτύου με τις μισγάγκειες και τις αντίστοιχες λεκάνες απορροής τους, χωρίς αλλοιώσεις, ώστε να διασφαλίζονται οι προϋποθέσεις διατήρησης του υποβάθρου πάνω στο οποίο αναπτύχθηκε ο δασικός πλούτος της Βόρειας Εύβοιας και πάνω στο οποίο στοχεύουμε να αναγεννηθεί το Νέο Δάσος.
Στην προσπάθεια αποτελεσματικής προστασίας και διατήρησης της πανίδας του δάσους προτείνεται να διαμορφωθούν κατάλληλα χωροθετημένοι μικροί τεχνητοί διάδρομοι απρόσκοπτης ανισόσταθμης εγκάρσιας διέλευσης κάτω από την επιφάνεια της οδικής κυκλοφορίας των θηλαστικών της άγριας πανίδας.

Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για την κάλυψη των αναγκών σε ηλεκτροφωτισμό των κόμβων και των χώρων στάσης – ανάπαυσης, καθώς και σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των αυτοκινητιστών, όπως και σε διαδικασίες άντλησης όπου απαιτείται αποτελεί κύριο μέλημα του σχεδιασμού των οδικών έργων εξυπηρέτησης των υπερτοπικών μετακινήσεων.

Η επιλογή των χώρων στάσης και ανάπαυσης καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την επιδίωξη προσέλκυσης της προσοχής και εξοικείωσης του εποχούμενου οδηγού ή επιβάτη προς το φυσικό τοπίο και προς τον πλούτο των ευκαιριών που προσφέρει το δάσος. Στο πλαίσιο αυτό αναδεικνύονται τα προσφορότερα σημεία θέασης του φυσικού τοπίου και τα σημεία συνάντησης με σημαντικά μονοπάτια διαμέσου του δάσους.

2. Προσβασιμότητα τους δάσους

Η νέα δενδροειδής διάρθρωση του βασικού υπερτοπικού οδικού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας, εκτός από τη εννοιολογική και σημασιολογική συγγένεια με το Νέο Δάσος, θα παρέχει σε αυτό αναβαθμισμένη προσβασιμότητα, συνεισφέρο-

ντας στην κεντρική στοχοθεσία του Προγράμματος ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ, που οραματίζεται «το ΝΕΟ ΔΑΣΟΣ να πάλλεται από ζωή, να αναγεννηθεί και να υιοθετηθεί από την τοπική κοινωνία», καθώς και από τους επισκέπτες της περιοχής. Η βελτιωμένη προσβασιμότητα που διασφαλίζεται, όχι μόνο των οικισμών αλλά και του ίδιου του δάσους, διαμέσου της νέας διάρθρωσης του οδικού δικτύου, προσφέρει εύκολη και άνετη πρόσβαση στους διαμορφούμενους χώρους δασικής αναψυχής, τα πολλαπλά σημεία ενδιαφέροντος εντός του Νέου Δάσους, καθώς και τα πεζοπορικά μονοπάτια, μεγιστοποιώντας την επισκεψιμότητα και συμβάλλοντας στην πανελλαδική και διεθνή προβολή του Νέου Δάσους.

Πέραν της διέλευσης με σεβασμό στην περιβαλλοντική ποιότητα και αισθητική του νέου δάσους, το οδικό δίκτυο προβλέπεται να συνδέεται με κατάλληλες υποδομές στάθμευσης σε επιλεγμένα σημεία, ώστε να συμβάλει σε μια ολοκληρωμένη εμπειρία του χρήστη ή επισκέπτη, που θα αναδείξει το διαθέσιμο τουριστικό προϊόν, αυξάνοντας, μέσω της αναβαθμισμένης προσβασιμότητας, τη βιωσιμότητα των δραστηριοτήτων εντός αυτού, και την διατηρησιμότητα των μνημείων φύσης και πολιτισμού που εμπεριέχονται σε αυτό.

3. Προστασία του δάσους

Για την προστασία του νέου δάσους από τη ρύπανση των πετρελαιοειδών καταλοίπων της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και από τη ρύπανση των σωματιδίων που παράγονται από την τριβή των ελαστικών επί των οδοστρωμάτων, προτείνεται η εγκατάσταση ελαιοδιαχωριστών σε κατάλληλα διαμορφωμένα φρεάτια υδροσυλλογής, πρακτική η οποία έχει ήδη αρχίσει να εφαρμόζεται στη χώρα μας σε μεγάλα οδικά έργα. Η χρήση των ελαιοδιαχωριστών επιτρέπει τη συγκράτηση σημαντικού τμήματος των ρυπαρών συστατικών που περιέχονται στα όμβρια ύδατα που συλλέγονται από το κατάστρωμα των οδικών αξόνων και τη διάθεση βελτιωμένης ποιότητας υδάτων προς το δάσος και τους τελικούς αποδέκτες, συμβάλλοντας στην περιβαλλοντική προστασία του οικοσυστήματος.

Η προτεινόμενη στο πλαίσιο των υποδομών διαχείρισης λυμάτων τριτοβάθμια επεξεργασία έχει ως αποτέλεσμα τα επεξεργασμένα λύματα καθίστανται χρησιμοποιήσιμα για απεριόριστη άρδευση, και κατά συνέπεια να είναι δυνατή η χρήση τους για σκοπούς πυροπροστασίας σε δασικές και εξωαστικές περιοχές, με στόχο το Νέο Δάσος να αποτελέσει «ορόσημο καινοτομίας στο κρίσιμο πεδίο της ανθεκτικότητας σε μελλοντικές απειλές». Πιο συγκεκριμένα, κατά τη θερινή περίοδο που είναι αυξημένος ο κίνδυνος πυρκαγιών, οι παροχές των επεξεργασμένων λυμάτων βρίσκονται στην αιχμή τους, ιδιαίτερα στις παραθαλάσσιες περιοχές, με αποτέλεσμα να είναι διαθέσιμος σημαντικός όγκος εκροής για επαναχρησιμοποίηση. Ο αγωγός μεταφοράς των επεξεργασμένων λυμάτων, που στις περισσότερες περιπτώσεις είναι καταθλιπτικός αγωγός και εκκινεί από μια δεξαμενή εξισορρόπησης μέσω αντλιοστασίου εντός της ΕΕΛ, κινείται προς μια δεξαμενή τροφοδοσίας των αρδευόμενων εκτάσεων. Είναι δυνατή η σύνδεση του με το δίκτυο πυροπροστασίας, κυρίως στην ευρύτερη περιοχή της ΕΕΛ και ο έλεγχος της κατεύθυνσης της ροής, μέσω χειροκίνητης ή αυτόματης δικλείδας, ώστε σε περίπτωση που θα εκδηλωθεί έκτακτο γεγονός ή απειλή πυρκαγιάς, τα επεξεργασμένα λύματα να μην κατευθυνθούν προς τη δεξαμενή τροφοδοσίας των αρδευόμενων εκτάσεων, αλλά προς τις δεξαμενές και τους κρουνούς του συστήματος πυροπροστασίας. Η μεγάλη χρησιμότητα της παραπάνω πρακτικής γίνεται κατανοητή από το γεγονός ότι συχνά καταστρέφονται ή γίνονται μη λειτουργικές στον κρίσιμο χρόνο της πυρκαγιάς οι υποδομές αντλιοστασίων που τροφοδοτούν το σύστημα πυροπροστασίας, σε αντίθεση με την ΕΕΛ που βρίσκεται σε προστατευμένη έκταση και το αντλιοστάσιο της λειτουργεί συστηματικά και απρόσκοπτα, ακόμα και σε περίπτωση διακοπής ρεύματος, με τη χρήση γεννήτριας.

4. Οικονομία του δάσους

Η εξυπηρέτηση του στόχου για την ανάπτυξη της οικονομίας του νέου δάσους επιτυγχάνεται με τις αναβαθμισμένες οδικές υποδομές του κεντρικού οδικού άξονα – κορμού με τις νέες διακλαδώσεις του, που διαμορφώνουν το αναγκαίο υπόβαθρο ευνοϊκών προϋποθέσεων της αναπτυξιακής διαδικασίας, χάρη στην αναβαθμισμένη προσβασιμότητα και τις βελτιωμένες συνθήκες διακίνησης των προϊόντων του δάσους. Σε αυτό το πλαίσιο, υποστηρίζεται έμπρακτα η προοπτική βιώσιμης λειτουργίας της δασικής Κοιν.Σ.Επ της Βόρειας Εύβοιας, που προτείνεται να ιδρυθεί στην κατεύθυνση της αξιοποίησης προϊόντων και ευκαιριών του δάσους, του καθαρισμού και της προστασίας του, της παραγωγής και διάθεσης δασικών προϊόντων και της ανάπτυξης της κοινωνικής επιχειρηματικότητας, της δασικής αναψυχής, των πεζοπορικών ορειβατικών μονοπατιών και του οικοτουρισμού.

4.12 ΔΙΠΛΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ - ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

4.12.1 Ψηφιακό κύμα

Το Ψηφιακό Κύμα φιλοδοξεί να αξιοποιήσει το πνευματικό υπόβαθρο των ολιστικών προγραμμάτων συνδυαστικά με τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των υποδομών, προκειμένου να προτείνει και να περιγράψει συγκεκριμένες δράσεις για την Βόρεια Εύβοια, με στόχο την ενίσχυση της Προσβασιμότητας και της Συνδεσιμότητας.

Το ζητούμενο είναι η ανάπτυξη νέων και η βελτίωση των υφιστάμενων ψηφιακών υποδομών, ώστε να αποτελέσουν το σημείο εκκίνησης και να δράσουν ως «επιταχυντές» για τον ψηφιακό μετασχηματισμό του συνόλου της οικονομίας και κοινωνίας της Βόρειας Εύβοιας, να επιφέρουν άμεσα οφέλη στην τοπική κοινωνία, και παράλληλα να δοθεί ώθηση στην τεχνολογική καινοτομία.
Οι δράσεις αυτές πρέπει:

- να κατανοούν και να επιλύουν τα προβλήματα των πολιτών,
- να χρησιμοποιούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τους διαθέσιμους πόρους,
- να συνδυάζονται και να αλληλεπιδρούν αρμονικά και ιεραρχημένα μεταξύ τους (διαλειτουργικότητα) στο τεχνικό και σημασιολογικό επίπεδο,
- να λειτουργούν συμπεριληπτικά για το σύνολο του πληθυσμού, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με οποιασδήποτε μορφής αναπηρία και των ηλικιωμένων.
- να είναι ολιστικές, δηλαδή να λαμβάνουν υπ' όψιν τους όλες τις παραμέτρους που επηρεάζουν την βιωσιμότητά τους και τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.

Στη νέα ψηφιακή εποχή, η συνδεσιμότητα αποτελεί βασικό προαπαιτούμενο για τον ψηφιακό μετασχηματισμό των πόλεων και των κοινοτήτων, καθώς τα αναμενόμενα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη θα επιτευχθούν μόνο εάν διασφαλίσουν την ευρεία εγκατάσταση δικτύων και την παροχή υπηρεσιών υψηλής χωρητικότητας, αρχικά σε κεντρικές υποδομές και κοινόχρηστους χώρους. Ειδικότερα, η ευρυζωνικότητα θεωρείται ένα δημόσιο αγαθό, το οποίο συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία. Η ενίσχυση της κινητής και σταθερής ευρυζωνικότητας και η επίτευξη υπερυψηλών ταχυτήτων πρόσβασης στο διαδίκτυο, αναμένεται να οδηγήσουν σε περαιτέρω ανάπτυξη της ψηφιακής οικονομίας της Βόρειας Εύβοιας. Τα δίκτυα οπτικών ινών και 5G αποτελούν τις κύριες προκλήσεις της επόμενης δεκαετίας. Για αυτόν τον λόγο, πρωταρχικός στόχος της ψηφιακής στρατηγικής αποτελεί η ενθάρρυνση των επενδύσεων στα δίκτυα επόμενης γενιάς.

4.12.2 Πράσινη μετάβαση

Η Στρατηγική Μελέτη για τις Υποδομές προβλέπει έργα σχετικά με τους οδικούς άξονες, τα λιμάνια, τις μαρίνες, τα τουριστικά καταφύγια και άλλα σημαντικά έργα υποδομών, που αναβαθμίζουν με έναν νέο, σύγχρονο τρόπο τις προσφερόμενες υπηρεσίες προς όφελος των κατοίκων και των επισκεπτών της Βόρειας Εύβοιας.

Η μελέτη αυτή, όπως και όλες οι υπόλοιπες του Προγράμματος Ανασυγκρότησης, διαπνέεται από τις αρχές της Πράσινης Μετάβασης, που την διαπερνούν οριζόντια σαν «πράσινο κύμα». Οραματιζόμαστε επομένως τα έργα αυτά, ως φορείς αειφορίας και βιωσιμότητας, βασιζόμενα παράλληλα στο τρίπτυχο Λειτουργικότητα – Προσβασιμότητα – Αισθητική. Συμπορευόμενα με τους 17 στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. και την Πράσινη Χάρτα του Σωματείου Διάζωμα, τα έργα αυτά θα πρέπει να προωθούν, κατά το δυνατόν, την ενίσχυση του πρασίνου, την βελτίωση της αισθητικής του δομημένου περιβάλλοντος, την οικολογική δόμηση, τις καθαρές μορφές ενέργειας, την κυκλική οικονομία, τις «έξυπνες» τεχνολογικά λύσεις και φυσικά, την ασφαλή και ευχάριστη «ροή» των ανθρώπων στον αστικό χώρο, με λύσεις βιώσιμης κινητικότητας.

4.12.3 Χώρος Καινοτομίας

Οι προτάσεις Καινοτομίας έχουν σκοπό να αναπτυχθεί μεσομακροπρόθεσμα ένα «βιώσιμο οικοσύστημα καινοτομίας» (sustainable innovation ecosystem) στη Βόρεια Εύβοια, στο οποίο συμμετέχουν πολίτες, επιχειρήσεις, πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα και δημόσιοι φορείς.

Το βασικό υπερτοπικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης είναι η επιτομή της αναπτυξιακής προοπτικής, ο καταλύτης για το μέλλον, περικλείοντας το όραμα για την ολιστική ανάπτυξη της περιοχής, αποκλείοντας τυχόν πελατειακές εξυπηρετήσεις (στο σχεδιασμό συνεκτιμήθηκε κάθε ένας οικισμός που έχει πάνω από 50 μόνιμους κατοίκους.)

Η πιο εμβληματική καινοτομία στη Στρατηγική Μελέτη Υποδομών Νήσου Εύβοιας είναι η ριζικά διαφορετική διάρθρωση «δενδροειδούς μορφής», του βασικού υπερτοπικού οδικού δικτύου στο σύνολο του νησιού, με κυρίαρχο στοιχείο στην περίπτωση της Βόρειας Εύβοιας τη διαμόρφωση ενός κεντροβαρικού οδικού άξονα - κορμού από τη Χαλκίδα μέχρι και την Αιδηψό. Ο νέος σχεδιασμός προσφέρει θεαματική μείωση των χρόνων διαδρομής από και προς όλους τους οικισμούς της περιοχής, δραστική μείωση του μεταφορικού έργου, ως αποτέλεσμα της σύντμησης του μήκους διαδρομών και αντίστοιχη μείωση των παραγόμενων ρύπων από την οδική κυκλοφορία. Μεσομακροπρόθεσμα, αναμένεται να συνεισφέρει σημαντικά στη συγκράτηση του πληθυσμού, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, στην ανέλιξη των παραγωγικών δυνάμεων της περιοχής, καθώς και στον πολλαπλασιασμό των επενδύσεων και των τουριστικών δραστηριοτήτων.

Τα αναπτυξιακά κριτήρια και η πρόβλεψη των μελλοντικών αναγκών σε βάθος δεκαετιών αποτέλεσαν τα κυρίαρχα στοιχεία που καθόρισαν τη στρατηγική και τον σχεδιασμό των υποδομών, με συνεκτίμηση των τεχνολογικών εξελίξεων αιχμής. Παράλληλα με τη νέα διάρθρωση του βασικού οδικού δικτύου, η καινοτομία που περιλαμβάνεται στη Στρατηγική Μελέτη Υποδομών είναι η σύμμετρη κάλυψη ολόκληρης της περιοχής αναφοράς, όπως π.χ. η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού με δίκτυο αποχέτευσης, με βάση κριτήρια πληθυσμού, προοπτικών τουριστικής ανάπτυξης και προστασίας υπόγειου υδροφορέα.

5 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.

ΤΕΛΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ, ΔΡΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΥΧΩΝ

Στο παρόν κεφάλαιο συνοψίζονται ως Κατηγορία Ι τα προτεινόμενα από τη Στρατηγική Μελέτη Υποδομών νέα έργα και δράσεις, που προκύπτουν ως απόρροια της Στρατηγικής Μελέτης Υποδομών και των θεωρήσεων / συμπερασμάτων της. Στο Παράρτημα ΙΙ περιλαμβάνονται τα Τεχνικά Δελτία των έργων/ δράσεων της Κατηγορίας Ι. Παράλληλα, παρουσιάζεται ως Κατηγορία ΙΙ ένα σύνολο προτάσεων της Στρατηγικής Μελέτης που χαρακτηρίζονται ως «Γενικές Κατευθύνσεις». Η Κατηγορία ΙΙ διακρίνεται σε δύο υποκατηγορίες έργων και δράσεων που προκύπτουν από τη Στρατηγική Μελέτη ως ακολούθως:

• Υποκατηγορία IIα: έργα και δράσεις που βρίσκονται στον προθάλαμο της ένταξης σε χρηματοδοτικό εργαλείο και προτείνονται προς άμεση προώθηση μόλις συντρέξουν οι σχετικές προϋποθέσεις χρηματοδότησης (άνοιγμα σχετικών προσκλήσεων). Στο Παράρτημα ΙΙΙ περιλαμβάνεται πρόπλασμα Τεχνικού Δελτίου για κάθε έργο/δράση της Υποκατηγορίας IIα.

• Υποκατηγορία IIβ: έργα και δράσεις που απαιτούν διερεύνηση ως προς τη σκοπιμότητα ή/και τη βιωσιμότητά τους, οπότε θα πρέπει να συνταχθούν για τον σκοπό αυτό οι σχετικές μελέτες και να αποτελέσουν έργα και δράσεις προς υλοποίηση όταν και εφόσον προκύψει επιβεβαίωση

5.1 ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ (Κατηγορία Ι)

	Τίτλος Μελέτης	Φορέας Υλοποίησης Μελέτης	Π/Υ Μελέτης	Πηγή Χρηματοδότησης	Επίπεδο Ωριμότητας*
1	ΝΕΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ: τμήμα Ψαχνά - Στροφυλιά	*Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ΕΥΔΕ ΚΣΣΥ*	€5.500.000	ΠΔΕ	1
2	ΝΕΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ: τμήμα Στροφυλιά - Ιστιαία	*Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας*	€1.300.000 (κατ' αποκοπή τίμημα)	ΠΕΠ 2014-2020	1
3	Νέες διακλαδώσεις κεντρικού οδικού άξονα – κορμού προς παράκτιες ζώνες	*Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας*	€1.000.000 (κατ' αποκοπή τίμημα)	ΠΕΠ 2014-2020	1

*Επίπεδο Ωριμότητας: 1=ένταξη εντός του 2022, 2= ένταξη εντός του 2023, 3 = ένταξη μετά το 2023

5.2 ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIβ

• Μελετητική ωρίμανση του νέου κεντροβαρικού οδικού άξονα - κορμού από Χαλκίδα προς Κεντρική και Νότια Εύβοια με ευρεία παράκαμψη Ερέτριας, Αμαρύνθου, Αλιβερίου, Λέπουρων και Κριεζών, σε συνδυασμό με επιλεγμένες διακλαδώσεις (νέοι ή και υφιστάμενοι εγκάρσιοι οδικοί άξονες), στο πλαίσιο εφαρμογής του προτύπου «δενδροειδούς διάρθρωσης» του βασικού υπερτοπικού οδικού δικτύου. Ο νέος οδικός κεντροβαρικός άξονας θα υποκαταστήσει την Ε.Ο.44 ως οδικός άξονας του αναλυτικού διευρωπαϊκού δικτύου (ΔΕΔ-Μ) και θα συνδυαστεί με την επαρχιακή οδό Λέπουρων – Καρύστου στο τμήμα της νοτίως του οικισμού Κριεζά

5.3 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIβ

• Μελέτη πλήρους αναδιοργάνωσης της διάρθρωσης και του τρόπου δρομολόγησης των υπεραστικών λεωφορείων του ΚΤΕΛ ΕΥΒΟΙΑΣ, κατ' εφαρμογή του συστήματος "hub & spoke" (σύστημα κόμβων και ακτίνων) ώστε να εξασφαλίζει την αναγκαία συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του πλείστου των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας, σε συνδυασμό με την εκπόνηση μελέτης των προϋποθέσεων για την εφαρμοσιμότητα του εγχειρήματος

• Εισαγωγή του μηχανισμού χιλιομετρικής αποζημίωσης, κατά το ανάλογο της αποζημίωσης των μαθητικών δρομολογίων, τουλάχιστον για τα πρόσθετα τοπικά δρομολόγια του συστήματος «hub & spoke» και τουλάχιστον για την πρώτη πενταετία του Προγράμματος Ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας.

• Αναδιάταξη του αστικού λεωφορειακού δικτύου πόλης Χαλκίδος, κατά τρόπο που να διασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο συγκοινωνιακής διασύνδεσης μεταξύ του τερματικού σταθμού του προαστιακού σιδηρόδρομου στην ηπειρωτική πλευρά της πόλης και του τερματικού σταθμού λεωφορείων του ΚΤΕΛ, με δρομολόγιο διαμέσου της παλιάς γέφυρας του Ευρίπου και στη συνέχεια διασύνδεσης και με το γειτνιάζον Νέο Γενικό Νοσοκομείο Χαλκίδας.

• Προώθηση της αναβάθμισης του λιμένα Κυμασίου για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας προς/από Βόρειες Σποράδες, με δεδομένη την προοπτική θεαματικής αναβάθμισης της οδικής του προσβασιμότητας ως προς τη μητροπολιτική Αθήνα.

• Υποστήριξη της ανάπτυξης του δικτύου υδατοδρομίων και ειδικότερα της Αιδηψού που προβλέπεται στη Βόρεια Εύβοια, στο πλαίσιο της σκοπιμότητας ενίσχυσης της συνδεσιμότητας της περιοχής, που εκτιμάται ότι θα καλύψουν κατά το πλείστον υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών εξαρτώμενες από τη ζήτηση [on demand] και όχι με τακτικά δρομολόγια.

• Διερεύνηση δυνατότητας και προϋποθέσεων επέκτασης του ωραρίου λειτουργίας και αύξησης της συχνότητας δρομολογίων των πορθμείων διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με Αρκίτσα και με Γλύφα

•Πλήρης μελέτη ελικοδρομίου αεροδιακομιδών ΕΚΑΒ στην Ιστιαία, σε συνεισφερόμενη από τη Δημοτική Αρχή έκταση, εφαπτόμενη στο ρέμα Ξηριά και στο παραπλήσιο γήπεδο ποδοσφαίρου, επαρκών διαστάσεων για την εξυπηρέτηση ελικοπτέρων των ενόπλων δυνάμεων μέχρι και κατηγορίας Super Puma καθ' όλη τη διάρκεια του 24ωρου

• Μελέτη σκοπιμότητας / βιωσιμότητας της κατασκευής αεροδρομίου κατηγορίας 3 στην προσφορότερη εκ των δύο τελικώς επιλεχθεισών θέσεων χωροθέτησης στο οροπέδιο Μακρύ Λιβάδι ή στον κάμπο της Ιστιαίας. Ακολούθως, σε περίπτωση επιβεβαίωσης, σύνταξη του σταδίου της προμελέτης για τον ακριβέστερο προσδιορισμό του κόστους υλοποίησης προκειμένου να αναζητηθούν πηγές χρηματοδότησης για τις εφαρμοστικές μελέτες και για την υλοποίηση του έργου

• Διερεύνηση σκοπιμότητας δημιουργίας νέας πορθμειακής σύνδεσης από Αγία Μαρίνα προς Μακρυλαίμι Καρυστίας για την καλύτερη εξυπηρέτηση της οδικής πρόσβασης στην Κύμη, σε αντικατάσταση της σημερινής πορθμειακής σύνδεσης Αγία Μαρίνα - Νέα Στύρα, υπό το φως και των νέων δεδομένων που διαμορφώνονται για την προσβασιμότητα της Κύμης, που θα προκύψουν για την ανταγωνιστική πορθμειακή σύνδεση Σκάλα Ωρωπού – Ερέτρια σε συνδυασμό με τη νέα διάρθρωση του βασικού οδικού δικτύου

• Διερεύνηση σκοπιμότητας δρομολόγησης θαλάσσιας διασύνδεσης του λιμένα των Ωρεών με την απέναντι περιοχή του νότιου Πηλίου [Αγία Κυριακή] και στη συνέχεια με την πόλη του Βόλου για την εξυπηρέτηση επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, σε σχέση με το μεγάλου μεγέθους αστικό κέντρο του Βόλου, που διαθέτει σημαντική ενδοχώρα με αξιόλογο πρωτογενή και δευτερογενή τομέα παραγωγής, καθώς και σιδηροδρομική διασύνδεση με την κεντρική και βόρεια ηπειρωτική Ελλάδα διαμέσου Λάρισας

• Μελέτη προσδιορισμού των προϋποθέσεων και προοπτικών ανάπτυξης πρόσθετων ακτοπλοϊκών συνδέσεων των λιμανιών Κυμασίου και Κύμης

5.4 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIβ

• Δημιουργία μαρίνας διαχείμασης σκαφών αναψυχής στην περιοχή του υφιστάμενου αλιευτικού καταφυγίου σε επαφή με το λιμάνι των Λουτρών Αιδηψού, σε συμβατότητα με τις λοιπές αναβαθμίσεις/αναπλάσεις που θα προταθούν στο πλαίσιο της μελέτης «ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ: Στρατηγικό Masterplan ανάδειξης, προστασίας και ανασυγκρότησης»

• Συζυγής ανάπτυξη από την πλευρά του Αιγαίου Πελάγους πλήρως οργανωμένης μαρίνας για ελλιμενισμό και διαχείμαση σκαφών αναψυχής στο λιμάνι του Κυμασίου, παραπλεύρως και δυτικά του επιβατικού και εμπορικού λιμένα, στα δυτικά του θαλάσσιου μετώπου της εγκατάστασης της υφιστάμενης ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας

• Διερεύνηση της σκοπιμότητας μεταφοράς του λιμένα Αιδηψού κατά 1,5χλμ βορειότερα, σε δημοτική έκταση πλησίον των δυο διαδοχικών κυκλικών κόμβων της Ε.Ο. 77, λαμβάνοντας υπόψη αφενός τις διανοιγόμενες προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής των Λουτρών Αιδηψού με

την απομάκρυνση της υπερτοπικής κυκλοφορίας από τον κεντρικό πυρήνα και αφετέρου την επιμήκυνση της απόστασης από την Αρκίτσα κατά 13%, που θα επηρεάσει αναμφίβολα το κόστος του εισιτηρίου και κατ' ακολουθία θα καταστήσει ακόμη λιγότερο ελκυστική τη χρήση της πορθμειακής γραμμής έναντι της εναλλακτικής χερσαίας διαδρομής προς Βόρεια Εύβοια διαμέσου Χαλκίδας.

• Ωρίμανση των μελετών για την υλοποίηση των αναγκαίων λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο του Προγράμματος του Υπουργείου Ναυτιλίας αναφορικά με το δίκτυο των 15 τουριστικών λιμένων υπό την αιγίδα του Γ.Γ. Νησιωτικής Πολιτικής και του ΟΛΝΕ

• Εκπόνηση μελέτης επικαιροποίησης του γενικού σχεδίου ανάπτυξης του λιμένα Κυμασίου υπό το φως της κατευθυντήριας πρότασης της Στρατηγικής Μελέτης για την ανάπτυξη τουριστικού λιμένα (μαρίνας) με εξυπηρετήσεις διαχείμασης και συντήρησης σκαφών αναψυχής

• Μεγιστοποίηση της εκμετάλλευσης των υφιστάμενων αλιευτικών καταφυγίων με αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού σε λιμένες με διαθέσιμο πλάτος λιμενολεκάνης, ώστε να χρησιμοποιούνται και ως τουριστικοί λιμένες, με την προσθήκη πλωτών προβλητών

5.5 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIβ

• Προώθηση των μελετών οριοθέτησης και διευθέτησης που υλοποιούνται από την Περιφερειακή Ενότητα Εύβοιας κατά μήκος της κοίτης των σημαντικότερων ρεμάτων του υδρογραφικού δικτύου.

• Προγραμματισμός για οριοθετήσεις – παρεμβάσεις διευθετήσεων σε σημαντικά ρέματα με φιλοπεριβαλλοντικό πρόσημο (πχ διάνοιξη – αποκατάσταση φυσικής κοίτης όπου υπάρχει τέτοια δυνατότητα), αλλά και εγκιβωτισμούς σε περιοχές με αναπόφευκτη στενότητα χώρου, εντός αστικού ιστού ή κοντά στα όρια του.

• Πρόταξη έργων που διατηρούν κατά το δυνατόν φυσική την κοίτη των ρεμάτων ή ενσωματώνουν στο έργο οικολογικά διαπερατά υλικά - χρήση σκληρών υλικών μόνο όταν δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική - ιδίως σε περιοχές όπου προκύπτουν σημαντικά κοινωνικά ζητήματα λόγω ύπαρξης οικιών ή άλλων κατασκευών κοντά στην κοίτη και επιβάλλεται ο περιορισμός του εύρους της.

• Εξέταση λύσης σκεπασμένων αγωγών ομβρίων για ρέματα που έχουν εξαφανιστεί

• Ιεράρχηση των τμημάτων που θα διευθετηθούν σε κάθε ρέμα, στο πλαίσιο ολοκληρωμένης παρέμβασης που θα αντιμετωπίζει το πρόβλημα συνολικά και δεν θα το μεταθέτει σε άλλες περιοχές

• Άμεσες σημειακές παρεμβάσεις κατά μήκος των ρεμάτων (με καθαίρεση μαντρών – τοιχίων που στραγγαλίζουν τη ροή ή αντικατάσταση τεχνικών ανεπαρκούς παροχετευτικότητας).

• Προώθηση άμεσων μελετητικών διαδικασιών για ρέματα υψηλής επικινδυνότητας λόγω διέλευσης διαμέσου οικισμών ή ζωνών σημαντικών δραστηριοτήτων.

• Ανάπτυξη ολοκληρωμένης στρατηγικής εκκένωσης ζωνών υψηλού κινδύνου με βάση τις μετεωρολογικές προβλέψεις, μέχρι την προώθηση και ολοκλήρωση καίριων αντιπλημμυρικών παρεμβάσεων

5.6 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIα

• Μελέτη ενίσχυσης της υδροδοτικής ικανότητας των οικισμών Παραλία Αγ. Άννας, Παραλία Αχλαδίου, Στροφυλιά και Παππάδες

• Μελέτη αντλιοστασίου και αγωγών μεταφοράς νερού από την περιοχή του κάμπου Ιστιαίας προς την Αιδηψό και τα Λουτρά Αιδηψού με επέκταση προς Γιάλτρα και Άγιο Γεώργιο Λιχάδας

5.7 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΥΜΑΤΩΝ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - Υποκατηγορία IIα

• Μελέτη εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης στους οικισμούς Ταξιάρχης, Άγιος, Αγιόκαμπος, Νέος Πύργος, Αρτεμίσιο και Γούβες και σύνδεσή τους με την ΕΕΛ Ιστιαίας

• Μελέτη ολοκλήρωσης εσωτερικού δικτύου της Ιστιαίας και των εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης στους οικισμούς Νέα Σινασός, Καμάρια και Άγιος Γεώργιος και σύνδεση τους με την ΕΕΛ Ιστιαίας

• Μελέτη Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων χερσονήσου Λιχάδας – Εσωτερικά δίκτυα αποχέτευσης των οικισμών Αγ. Γεωργίου, Λιχάδας, Γιάλτρων και Λουτρών Γιάλτρων και σύνδεση τους με την ΕΕΛ Λιχάδας

• Μελέτη επέκτασης εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης των οικισμών Αιδηψός (Χώρα) και Άγιος Νικόλαος και έργα μεταφοράς των λυμάτων τους στην ΕΕΛ Λουτρών Αιδηψού

• Μελέτη εγκατάστασης compact συστήματος με εσωτερικά δίκτυα αποχέτευσης των οικισμών Βασιλικά και Ψαροπούλι

• Μελέτη για τον εκσυγχρονισμό – αναβάθμιση ΕΕΛ Λουτρών Αιδηψού

• Μελέτη Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων Παραλίας Αχλαδίου, εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης στον οικισμό Παραλία Αχλαδίου και μεταφορά λυμάτων του οικισμού Αχλαδίου προς την ΕΕΛ

• Μελέτη Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων του οικισμού Πήλι , εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης στον οικισμό Πήλι και αντλιοστάσια και αγωγοί μεταφοράς λυμάτων προς την ΕΕΛ

• Μελέτη Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων στις Κεχριές, εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης στους οικισμούς Μυρτιάς, Δάφνη, Σκεπαστή, Κουρκουλοί και Κεχριές και αντλιοστασίων και αγωγών μεταφοράς λυμάτων προς την ΕΕΛ

• Μελέτη εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης με διαχωρισμό λυμάτων και ομβρίων στον οικισμό Αγίας Άννας και αντλιοστάσια και αγωγοί μεταφοράς λυμάτων Αγίας Άννας και Στροφυλιάς προς την υφιστάμενη ΕΕΛ στο λιμάνι Μαντουδίου

5.8 ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΘΕΡΜΟΚΟΙΤΙΔΑΣ D-HUB ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΔΙΑΖΩΜΑ

Στην παρούσα μελέτη προτάθηκαν από τη θερμοκοιτίδα "D-HUB" του Σωματείου «ΔΙΑΖΩΜΑ», οι παρακάτω «Αυτοτελείς Δράσεις», ως νέες «ιδέες» για την ενίσχυση του προγράμματος και «Συμπληρωματικές Δράσεις», ως εμπλουτισμός ήδη υπάρχουσας προτεινόμενης δράσης της μελετητικής ομάδας. Οι Δράσεις αυτές χαρακτηρίζονται η κάθε μία ξεχωριστά ως προς το επίπεδο ένταξής τους σε χρηματοδοτικό πλαίσιο, καθώς και ως προς την ανάγκη κανονιστικής ρύθμισης για την υλοποίησή τους.

Ο διαχωρισμός γίνεται στα ακόλουθα δύο επίπεδα: α) Τεχνικό Δελτίο, ως διαβατήριο της ένταξης όταν το έργο είναι ώριμο και β) Γενικές Κατευθύνσεις, με επιμέρους υποενότητες: i) Πρόπλασμα Τεχνικού Δελτίου που καλείται αλλιώς και «προθάλαμος ένταξης», ii) Γενικό Περιεχόμενο για έργα/δράσεις που απαιτούν διερεύνηση ως προς την ετοιμότητα και την βιωσιμότητά τους.

5.8.1 Οι Αυτοτελείς Δράσεις

1. «Superfast North Evia» - Δράση επιδότησης της ευρυζωνικότητας για την Βόρεια Εύβοια
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Τεχνικό Δελτίο

Η δράση «Superfast North Evia» αντιστοιχεί στην παροχή σύνδεσης στο διαδίκτυο σε υπερυψηλές, πραγματικές, ταχύτητες προς τους πολίτες και στις επιχειρήσεις (δυνητικά ωφελούμενους) που κατοικούν σε Δημοτικές Ενότητες των Δήμων ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ και ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΛΙΜΝΗΣ - ΑΓΙΑΣ ΑΝΝΑΣ, της Βόρειας Εύβοιας.

Διατυπώνεται η πρόταση να επιδοτηθεί η παροχή της υπερυψηλής ταχύτητας με τη μορφή ενός κουπονιού (Voucher), με το οποίο ο χρήστης θα εξακολουθεί να πληρώνει την ίδια τιμή αλλά για αναβαθμισμένες υπηρεσίες, τις οποίες θα έχει τη δυνατότητα να επιλέξει ο ίδιος, ανάλογα με τις ανάγκες του, τα ενδιαφέροντά του και τον προτιμητέο τηλεπικοινωνιακό πάροχο.

2. Εφαρμογή του προγράμματος «ΠΡΟΣΟΨΗ»
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Γενικό Περιεχόμενο

Η Εφαρμογή του προγράμματος «ΠΡΟΣΟΨΗ» στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Β. Εύβοιας, όπως τα Λουτρά Αιδηψού, η Ιστιαία, το Μαντούδι και η Λίμνη. Το μέτρο αυτό θα βοηθήσει στην αναζωογόνηση του αστικού τοπίου, αναβαθμίζοντας τις όψεις και τον άμεσο περιβάλλοντα χώρο των κτιρίων, συμβάλλοντας θετικά στην εικόνα των πόλεων αυτών.

3. Επανάχρηση ιστορικών κτιρίων από τους Δήμους της Βόρειας Εύβοιας.
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Γενικό Περιεχόμενο

Επανάχρηση ιστορικών κτιρίων από τους Δήμους και στέγαση σε αυτά δημοσίων υπηρεσιών ή άλλων οργανισμών δημοσίου ενδιαφέροντος, ως μέτρο κυκλικής οικονομίας και αξιοποίησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς του τόπου .

4. Μείωση του ενεργειακού του αποτυπώματος σε όλα τα κτήρια που σχεδιάζονται ή ανακαινίζονται, δημόσια ή ιδιωτικά.
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Γενικό Περιεχόμενο

Στόχος μέσα από την παρούσα δράση είναι η συμβολή α) στην δυνατότητα κατασκευής φυτεμένου δώματος, κατά προτίμηση με ενδημικά φυτά, συμ-

βάλλοντας στη διατήρηση της βιοποικιλότητας της περιοχής, β) στην τοποθέτηση περσίδων σκίασης και γ) στην κατασκευή σωστής θερμομόνωσης.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται τα παρακάτω υποέργα:

• Σχεδιασμός του δημόσιου χώρου, με διάστρωση από «ψυχρά» αλλά και «μαλακά», απορροφητικά υλικά (ενισχυμένο χώμα, χαλίκι, κ.α.), κατά προτίμηση τοπικής προέλευσης, βοηθώντας στην μείωση της θερμοκρασίας του χώρου και την απορρόφηση του βρόχινου νερού. Επίσης, κι εδώ η φύτευση να γίνεται με ενδημικά φυτά, όπου είναι εφικτό.

• Χρήση συσκευών ανώτερης ενεργειακής κλάσης, με πρωταρχική εφαρμογή τη χρήση λαμπτήρων εξοικονόμησης ενέργειας, τόσο στο εσωτερικό των κτιρίων όσο και στον δημόσιο χώρο.

5. Εξασφάλιση της απρόσκοπτης προσβασιμότητας για όλους τους επισκέπτες, με ειδική μέριμνα για ΑΜΕΑ σε όλα τα δημόσια και ιδιωτικά κτίρια.
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Γενικό Περιεχόμενο

Τόσο στον σχεδιασμό του δημόσιου χώρου όσο και των κτιρίων, η εξασφάλιση με σωστό τρόπο της απρόσκοπτης προσβασιμότητας για όλους τους επισκέπτες, έχοντας ειδική μέριμνα για ΑΜΕΑ, με τη διαμόρφωση ραμπών για ΑΜΕΑ, καθώς και την πρόβλεψη ηχητικών σημάτων στους φωτεινούς σηματοδότες και γραφής Braille, για τα άτομα μειωμένης ακοής και όρασης αντιστοίχως, όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο.

5.8.2 Οι Συμπληρωματικές Δράσεις

1. Μετουσίωση του νέου Οδικού Άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας σε Λεωφόρο Φύσης και Πολιτισμού
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Γενικό Περιεχόμενο

Το εμβληματικότερο των έργων της παρούσας μελέτης είναι ο νέος Οδικός Άξονας Χαλκίδας – Ιστιαίας, ο οποίος δεν θα διευκολύνει απλά τις μετακινήσεις και τις μεταφορές, αλλά θα συνδέσει τα μνημεία της περιοχής μεταξύ τους, ενώ παράλληλα θα πλοηγήσει κατοίκους και επισκέπτες μέσα στο Νέο Δάσος, τον πυρήνα του Προγράμματος Ανασυγκρότησης. Ο Νέος Δρόμος επομένως μετουσιώνεται σε Λεωφόρο Φύσης και Πολιτισμού, δίνοντας το έναυσμα και για άλλες «πράσινες» δράσεις, αλλά και για τη βελτίωση της υλικής και άυλης προσβασιμότητας σε μνημεία φύσης και πολιτισμού που βρίσκονται πέριξ αυτού.

2. Επιλογή φωτιστικών σωμάτων εξοικονόμησης ενέργειας κατά μήκος του Νέου Οδικού Άξονα
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Γενικό Περιεχόμενο
Για τον φωτισμό του δρόμου είναι απαραίτητη η επιλογή φωτιστικών σωμάτων, αφενός με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας (ίσως και με αισθητήρες ενεργοποίησης), αφετέρου με ειδικό σχεδιασμό που θα μειώνουν την φωτορύπανση του νυχτερινού ουρανού και θα διαταράσσουν κατά το ελάχιστο δυνατό το πλούσιο φυσικό τοπίο.

3. Δίκτυο ταχυφορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων κατά μήκος του Νέου Οδικού Άξονα
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Γενικό Περιεχόμενο

Κατά μήκος του δρόμου, είναι σημαντικό να σχεδιαστεί δίκτυο ταχυφορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων, για την εξυπηρέτηση των ολοένα και περισσότερων χρηστών τέτοιου τύπου μέσων μεταφοράς. Το δίκτυο αυτό μπορεί να επεκταθεί και σε άλλα νευραλγικά σημεία, όπως λ.χ. στο λιμάνι της Αιδηψού και του Μαντουδίου.

4. Ένταξη στα δυο Ε.Π.Σ. του Δ. Μαντουδίου - Λίμνης - Αγ. Άννας και του Δ. Ιστιαίας - Αιδηψού λύσεων μικροκινητικότητας
- Επίπεδο Ωρίμανσης: Γενικό Περιεχόμενο

Υψίστης σημασίας είναι η ένταξη στα δυο Ε.Π..Σ, του Δ. Μαντουδίου - Λίμνης - Αγ. Άννας και του Δ. Ιστιαίας - Αιδηψού, της πρόβλεψης για την προώθηση και την εφαρμογή της μικροκινητικότητας. Ως μικροκινητικότητα ορίζεται το σύνολο των οχημάτων με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (μικρό βάρος, ευελιξία, αυτονομία, φιλικότητα προς το περιβάλλον), τα οποία συμβάλλουν σε μικρές και συνήθως ατομικές, μετακινήσεις σε αστικό περιβάλλον. Έχουν μικρότερες χωρικές ανάγκες, τόσο κατά τη λειτουργία όσο και κατά τη στάθμευση. Συγχρόνως έχουν αυξημένη οικολογική αξία, καθώς καταναλώνουν συγκριτικά λιγότερο, σε σχέση με τα συνήθη μέσα μεταφοράς, λόγω: μικρότερου βάρους, δυνατότητας μικτής χρήσης με ΜΜΜ, ευκολότερης/ταχύτερης στάθμευσης και δυνατότητας συνδεσιμότητας. Αναζητώντας επομένως τη βιωσιμότητα στις αστικές μετακινήσεις, προτείνουμε να ενταχθούν στα δυο Ε.Π.Σ., λύσεις μικροκινητικότητας με δράσεις όπως: σχεδιασμός και ανάπτυξη δικτύου κίνησης, φόρτισης και στάθμευσής τους, καθώς και υπηρεσίας/εφαρμογής διαμοιρασμού τους.

5.9. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Η Στρατηγική Μελέτη Υποδομών αποτελεί μαζί με την μελέτη του Δάσους τον κορμό του Προγράμματος Ανασυγκρότησης της Βόρειας Εύβοιας, ενώ οι επενδύσεις δημόσιου και ιδιωτικού χαρακτήρα αποτελούν ζωτικό μέρος της στρατηγικής και των στόχων της, δεδομένου ότι η δενδροειδής διάρθρωση του βασικού οδικού δικτύου θα συμβάλλει ουσιαστικά, όχι μόνο στην αναβαθμισμένη οδική πρόσβαση και εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών, αλλά και στην υποστήριξη (κυρίως) της παραγωγικής δομής και της επιχειρηματικότητας και εν τέλει της συνολικής ανάπτυξης της Βόρειας Εύβοιας. Ειδικότερα:

Η μελέτη εστιάζει στην μεγιστοποίηση της οδικής προσβασιμότητας σε σχέση τόσο με την Χαλκίδα και την υπόλοιπη Εύβοια, όσο και με το μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας, καθώς και με την ηπειρωτική χώρα. Επίσης, δίδει ιδιαίτερη έμφαση στην βελτίωση των λιμενικών υποδομών, με κύριο στόχο την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού και παράλληλα διατυπώνει στρατηγικές κατευθύνσεις σε ό,τι αφορά υποδομές αντιπλημμυρικής προστασίας και τεχνικές προτάσεις διαχείρισης υδατικών πόρων και λυμάτων.

Στη βάση των παραπάνω διαπιστώσεων, προτάσεων ή και κατευθύνσεων, θεωρείται βέβαιο ότι θα απαιτηθούν επενδύσεις δημόσιου κατά βάση χαρακτήρα με βραχυπρόθεσμο και μεσο- μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να αξιοποιηθούν στο έπακρο, όλοι οι χρηματοδοτικοί πόροι (εθνικοί και κοινοτικοί) της παρούσας αλλά και της νέας Προγραμματικής Περιόδου, καθώς και να ενταθεί η προσπάθεια μόχλευσης και προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων σε ό,τι αφορά κυρίως έργα θαλάσσιου τουρισμού και υποδομών (μαρίνες-υδατοδρόμια).

5.10. ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Η προτεινόμενη νέα διάρθρωση του βασικού υπερτοπικού δικτύου με τον κεντροβαρικό οδικό άξονα – κορμό, τόσο στη Βόρεια όσο και στην Νοτιοκεντρική Εύβοια υπαγορεύει την ανάγκη επαναπροσδιορισμού του διευρωπαϊκού οδικού άξονα που διατρέχει την Περιφερειακή Ενότητα από τα Λουτρά Αιδηψού μέχρι την Κάρυστο ως προς την όδευσή του στα προτεινόμενα νέα οδικά τμήματα με διαφοροποιημένη όδευση ως προς τις υφιστάμενες Εθνικές Οδούς Ε.Ο. 77 και Ε.Ο 44. Επιπρόσθετα, θα απαιτηθεί ο χαρακτηρισμός ως επαρχιακών οδών των νέων διακλαδώσεων του οδικού άξονα – κορμού και η αναμόρφωση του χαρακτηρισμού των υφιστάμενων τμημάτων του επαρχιακού οδικού δικτύου που υποκαθίστανται ως προς τον ρόλο τους της υπερτοπικής διασύνδεσης οικισμών και περιοχών. Οι παραπάνω επαναπροσδιορισμοί θα απαιτηθεί να θεσμοθετηθούν στο πλαίσιο της διαδικασίας ωρίμανσης των μελετών που θα οδηγήσουν στη δημοπράτηση των νέων οδικών συνδέσμων.

Η παραπάνω νέα διάρθρωση και ιεράρχηση του βασικού υπερτοπικού δικτύου θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο πλαίσιο επικαιροποίησης του Ειδικού Χωροταξικού της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, μαζί με τις υπόλοιπες νέες προτάσεις, τόσο των υποδομών μεταφορών όσο και γενικότερα των προτάσεων που θα περιληφθούν στα δύο Ε.Π.Σ. των Δήμων της Βόρειας Εύβοιας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΧΑΡΤΕΣ

ΧΑΡΤΗΣ 1 - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΟΜΗ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ

Κεντροβαρικός οδικός άξονας - κορμός

- Υφιστάμενα ή δημοπρατημένα τμήματα
- Ήδη προωθούμενο προς υλοποίηση τμήμα Ψαχνά - Στροφυλιά
- Προγραμματιζόμενη επέκταση Στροφυλιά - Ιστιαία

Κύριες διακλαδώσεις του οδικού άξονα - κορμού

- Νέες διακλαδώσεις
- Υφιστάμενες διακλαδώσεις

ΔΡΟΜΟΣ Κ.Π.Ε. ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ

Χαρτογραφικό υπόβαθρο: Εκδόσεις ΑΝΑΒΑΣΗ

ΧΑΡΤΗΣ 2 - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΚΕΝΤΡΟΒΑΡΙΚΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΑΠΟ ΧΑΛΚΙΔΑ ΠΡΟΣ ΚΥΜΗ & ΚΑΡΥΣΤΟ

Προγραμματιζόμενη δικτύωση

Προτεινόμενη δικτύωση

Χαρτογραφικό υπόβαθρο: Εκδόσεις ΑΝΑΒΑΣΗ

ΔΡΟΜΟΣ Ε.Π.Ε.

ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ / ΔΡΑΣΕΩΝ

1. ΔΕΛΤΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΤΙΤΛΟΣ	ΝΕΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ - ΚΟΡΜΟΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ: τμήμα Ψαχνά - Στροφυλιά
Α. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	
Σύντομη Τεχνική Περιγραφή	Μελέτες ωρίμανσης μέχρι τη δημοπράτηση του νέου οδικού άξονα – κορμού Βόρειας Εύβοιας, σύμφωνα με τις προτάσεις της ΣΜΥ του Προγράμματος ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ, στο τμήμα του από τέλος του ήδη δημοπρατηθέντος οδικού τμήματος παράκαμψης Χαλκίδας και Ψαχνών μέχρι την περιοχή της Στροφυλιάς στο Δήμο Μαντουδίου – Λίμνης – Αγίας Άννας. Πρόκειται για οδικό έργο μήκους 36χλμ περίπου και διατομής β2σ κατά ΟΜΟΕ, με ενιαίο οδόστρωμα και πλάτος καταστρώματος 11μχωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις (ίδια διατομή με το οδικό έργο παράκαμψης Χαλκίδας και Ψαχνών).
Β. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	
Φορέας Υλοποίησης	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ΕΥΔΕ ΚΣΣΥ
Τελικός Δικαιούχος	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Γ. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ – ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	
Προεκτιμώμενη Αμοιβή Μελέτης	€5.500.000
Ενδεικτικό Χρονοδιάγραμμα Μελέτης	Ιούνιος 2024
Φορέας Χρηματοδότησης Μελέτης	ΠΔΕ
Τρόπος εκτέλεσης έργου	Δημοπράτηση Μελέτης – Κατασκευής (άρθρο 50 του Ν. 4412/2016) / Χρηματοδότηση από τομεακό ΕΠ «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027»
Ενδεικτικός Προϋπολογισμός Έργου	€230.000.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ)

Ενδεικτικό Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Έργου	Δεκέμβριος 2029
Δ. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ - ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ	
Αποτελεί, μαζί με το δημοπρατημένο τμήμα Παράκαμψης Χαλκίδας / Ψαχνών, δεσπόζον υποσύνολο του κεντροβαρικού μεσογειακού οδικού άξονα – κορμού διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με την περιοχή της Χαλκίδας και με την υπόλοιπη Εύβοια, καθώς και με το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και τη λοιπή ηπειρωτική Ελλάδα (μέσω της ψηλής γέφυρας Χαλκίδας), το οποίο θα εξασφαλίσει θεαματική βελτίωση της οδικής προσπελασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας, που υπό τις σημερινές συνθήκες κρίνεται ως εξαιρετικά πενιχρή, κυρίως λόγω της ιδιαίτερα προβληματικής διέλευσης του ορεινού όγκου μεταξύ Ψαχνών και Προκοπίου, επί μήκους 20χλμ, πέραν της ιδιαίτερα προβληματικής διέλευσης διαμέσου των οικιστικά αναπτυγμένων περιοχών Χαλκίδας, Νέας Αρτάκης και Ψαχνών. Στο κρίσιμο αυτό τμήμα βορείως Ψαχνών διασφαλίζεται με το νέο έργο σύντμηση του μήκους διαδρομής τουλάχιστον κατά 20%, ενώ η αντίστοιχη χρονοαπόσταση συντέμνεται τουλάχιστον κατά 55%, κυρίως χάρη στη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του νέου οδικού άξονα που θα διαθέτει ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας οριζοντιογραφίας 280μ, εξαντλώντας με τον τρόπο αυτό τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα κατά ΚΟΚ για οδούς ενιαίου καταστρώματος, σε σύγκριση με τους 33 ελιγμούς αναστροφής, ταχύτητας 30χλμ/ώρα, που χαρακτηρίζουν το αντίστοιχο τμήμα του υφιστάμενου άξονα. Ταυτόχρονα με τη δραστική βελτίωση του χρόνου και του μήκους διαδρομής του συνόλου των χερσαίων μετακινήσεων από / προς τη Βόρεια Εύβοια εξασφαλίζεται θεαματική αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας έναντι των εξαιρετικά πενιχρών επιδόσεων που χαρακτηρίζουν τη χρήση της υφιστάμενης Ε.Ο. 77 στο αντίστοιχο οδικό τμήμα. Η υλοποίηση του έργου θα παίξει καθοριστικό ρόλο στην προσπάθεια για την ανάταξη της καθημαγμένης Βόρειας Εύβοιας από την καταστροφή που υπέστη ο παραγωγικός ιστός της, λόγω της πυρκαγιάς του 2021, και θα αποτελέσει το αναγκαίο υπόβαθρο για την ανασυγκρότηση και την ανάπτυξή της, αλλά και για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του δραματικού προβλήματος πληθυσμιακής συρρίκνωσης λόγω ισχνής οικονομικής δραστηριότητας και πενιχρών ευκαιριών απασχόλησης, που ήδη είχε παρατηρηθεί τις προηγούμενες τρεις δεκαετίες, με κίνδυνο να επιταθεί δραματικά μετά την καταστροφή του 2021.
Ε. ΒΑΘΜΟΣ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ	
1	1. Α' στάδιο μελέτης υπό επεξεργασία 2. Πηγή Χρηματοδότησης έχει εξασφαλισθεί

	3. Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης υπό επεξεργασία

2. ΔΕΛΤΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΤΙΤΛΟΣ	ΝΕΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ- ΚΟΡΜΟΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ: τμήμα Στροφυλιά - Ιστιαία
Α. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	
Σύντομη Τεχνική Περιγραφή	Μελέτες ωρίμανσης μέχρι τη δημοπράτηση του νέου οδικού άξονα – κορμού της Βόρειας Εύβοιας, σύμφωνα με τις προτάσεις της ΣΜΥ του Προγράμματος ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ στο τμήμα του από τη Στροφυλιά μέχρι την Ιστιαία. Πρόκειται για νέο οδικό έργο μήκους 25χλμ περίπου σε συνδυασμό με αναβάθμιση της επαρχιακής οδού Στροφυλιάς – Ροβιών σε μήκος 3χλμ, που περιλαμβάνεται στο ανάπτυγμα του κεντρικού οδικού άξονα - κορμού. Προβλέπεται εφαρμογή της τυπικής διατομής β2σ κατά ΟΜΟΕ, με ενιαίο οδόστρωμα και πλάτος καταστρώματος 11μ χωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις (ίδια διατομή του κεντρικού οδικού άξονα – κορμού Βόρειας Εύβοιας από τη Νέα Λάμψακο μέχρι τη Στροφυλιά).
Β. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	
Προτεινόμενος Φορέας Υλοποίησης	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Τελικός Δικαιούχος	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Γ. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ - ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	
Προεκτιμώμενη Αμοιβή Μελέτης	κατ' αποκοπή τίμημα €1.300.000 κατ' εφαρμογή του άρθρου 51 του Ν.4412/2016
Ενδεικτικό Χρονοδιάγραμμα Μελέτης	Δεκέμβριος 2023
Φορέας Χρηματοδότησης Μελέτης	ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2014-2020
Τρόπος εκτέλεσης έργου	Δημοπράτηση Μελέτης – Κατασκευής (άρθρο 50 του Ν. 4412/2016)

Ενδεικτικός Προϋπολογισμός Έργου	€190.000.000 (περιλ. απροβλέπτα, εργολαβικό όφελος και ΦΠΑ)
Ενδεικτικό Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Έργου	Δεκέμβριος 2029
Δ. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ - ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ	
Αποτελεί υποσύνολο του κεντροβαρικού οδικού άξονα – κορμού της προβλεπόμενης νέας δενδροειδούς διάρθρωσης του βασικού οδικού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας συμπληρώνοντας τον κεντρικό οδικό άξονα – κορμό που, σε συνδυασμό και με τις προβλεπόμενες νέες διακλαδώσεις του, ολοκληρώνει τον ζωτικό στόχο βελτίωσης της προσβασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας με δεσπόζουσα την θεαματική αναβάθμιση του βόρειου ημίσεως της που αντιστοιχεί στο Δήμο Ιστιαίας – Αιδηψού. Ο κεντροβαρικός οδικός άξονας – κορμός διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με τη Χαλκίδα, με το υπόλοιπο της νήσου Εύβοιας και με τη λοιπή ηπειρωτική Ελλάδα (μέσω της ψηλής γέφυρας Χαλκίδας), θα εξασφαλίσει θεαματική βελτίωση της οδικής προσπελασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας, που με τις σημερινές συνθήκες κρίνεται ως εξαιρετικά πενιχρή, εξ' αιτίας αφενός της ιδιαίτερα προβληματικής διέλευσης του ορεινού όγκου μεταξύ Ψαχνών και Προκοπίου και αφετέρου της υπερβολικής περιπορείας που υποχρεώνονται να ακολουθήσουν οι οδεύοντες από και προς το σημαντικότερο αστικό κέντρο της Ιστιαίας, από και προς το επίσης σημαντικό αστικό κέντρο Αιδηψού / Λουτρών Αιδηψού, καθώς και από και προς τις αξιόλογες παραθεριστικές ζώνες της βόρειας παράκτιας ζώνης και της χερσονήσου της Λιχάδας. Με την επέκταση του κεντρικού οδικού άξονα – κορμού της Βόρειας Εύβοιας από τη Στροφυλιά μέχρι την Ιστιαία διασφαλίζεται σε σχέση με τη σημερινή κατάσταση σύντμηση του μήκους διαδρομής μεταξύ Στροφυλιάς και Ιστιαίας τουλάχιστον κατά 45% σε σύγκριση με το μήκος διαδρομής διαμέσου της Ε.Ο. 77 και κατά 30% διαμέσου της δυτικής περιπορείας του υφιστάμενου επαρχιακού οδικού δικτύου Στροφυλιάς - Ροβιών, με ταυτόχρονη σύντμηση του χρόνου διαδρομής περίπου κατά τα 2/3 έναντι της διαδρομής διαμέσου της Ε.Ο. 77 και περίπου κατά το ήμισυ έναντι της διαδρομής διαμέσου Ροβιών, κυρίως χάρη στη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του νέου οδικού συνδέσμου που διασφαλίζει λειτουργική ταχύτητα 80χλμ/ώρα. Η υλοποίηση του έργου θα παίξει καθοριστικό ρόλο στην προσπάθεια για την ανάταξη της καθημαγμένης Βόρειας Εύβοιας από την καταστροφή που υπέστη ο παραγωγικός ιστός της, λόγω της πυρκαγιάς του 2021 και θα αποτελέσει το αναγκαίο υπόβαθρο για την ανασυγκρότηση και την	

ανάπτυξή της, ιδιαίτερα του βορειότερου τμήματός της που αντιστοιχεί σε μεγαλύτερα μήκη υπερτοπικών διαδρομών ως προς τη Χαλκίδα.

Η θεαματική βελτίωση που επιτυγχάνεται στον τομέα της προσβασιμότητας θα προσδώσει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης τόσο στο μείζον αστικό κέντρο της Ιστιαίας όσο και στο λανθάνον δυναμικό του θερμαλιστικού τουρισμού στα Λουτρά Αιδηψού, ενώ επιπρόσθετα θα συμβάλλει στην αποτελεσματική αντιμετώπιση του δραματικού προβλήματος πληθυσμιακής συρρίκνωσης λόγω φθίνουσας οικονομικής δραστηριότητας και ανεπαρκούς επιπέδου απασχόλησης που ήδη είχε παρατηρηθεί τις προηγούμενες τρεις δεκαετίες, με κίνδυνο να επιταθεί μετά την καταστροφή του 2021.

Ταυτόχρονα, με την επέκταση του κεντρικού οδικού άξονα – κορμού μέχρι την Ιστιαία ελαχιστοποιείται η διέλευση της διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας διαμέσου του αστικού ιστού της Ιστιαίας, επ΄ ωφελεία της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της λειτουργία της πόλης, ενώ θα παρέλκει πλέον, λόγω εκτροπής της διαμπερούς κυκλοφορίας, η ανάγκη για κατασκευή βόρειας παράκαμψης του αστικού ιστού που μπορεί να αρκεστεί στην απλή διαμόρφωση περιμετρικού οδικού δικτύου, χωρίς πρόσθετες γεφυρώσεις του ρέματος Ξηριά.

Επιπλέον της Ιστιαίας, η εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας από την Ε.Ο. 77 προς τον νέο κεντροβαρικό οδικό άξονα – κορμό, που επιτυγχάνεται σε συνδυασμό και με τις προβλεπόμενες νέες διακλαδώσεις του κορμού, αναιρεί πλήρως την ανάγκη για την ανάπτυξη παρακαμπτήριων παραλλαγών της Ε.Ο. 77, που σήμερα διασχίζει διαμπερώς τους οικισμούς της βόρειας παράκτιας ζώνης από Αγριοβότανο μέχρι και Ασμήνι, λόγω δραστικής μείωσης του κυκλοφοριακού φόρτου και αλλαγής του δεσπόζοντα χαρακτήρα της κυκλοφορίας από υπερτοπικές μετακινήσεις σε περιφερειακές και τοπικές μετακινήσεις διαμέσου των αντίστοιχων οικισμών.

Υπό τις νέες συνθήκες, παρέλκει και στην περίπτωση των ως άνω παράκτιων οικισμών η υλοποίηση των προτεινόμενων από τους υπερκείμενους εγκεκριμένους χωρικούς σχεδιασμούς (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, κλπ) περιφερειακών παρακάμψεων των παράκτιων οικισμών του Δήμου Ιστιαίας - Αιδηψού, οι οποίες θα ήταν ιδιαίτερα δαπανηρές τόσο ως κατασκευή, λόγω του δυσμενούς αναγλύφου που επιβάλλουν οι παρακάμψεις της οικιστικής ανάπτυξης που έχει σήμερα σκαρφαλώσει στις πλαγιές των παρακείμενων ορεινών όγκων, όσο και ως προς τις απαλλοτριώσεις οικοπέδων και όχι αγροτικής γης ή δασικών περιοχών που χαρακτηρίζουν τις προβλεπόμενες ημιαστικοποιημένες ζώνες διέλευσης των θεσμοθετημένων παρακάμψεων.

Ε. ΒΑΘΜΟΣ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ	
1	1. Α' στάδιο μελέτης υπό επεξεργασία 2. Πηγή Χρηματοδότησης υπό αξιολόγηση

	3. Σύνταξη Τεχνικού Δελτίου υπό αξιολόγηση

3. ΔΕΛΤΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΤΙΤΛΟΣ	Νέες διακλαδώσεις κεντρικού οδικού άξονα – κορμού Βόρειας Εύβοιας προς παράκτιες ζώνες
Α. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	
Σύντομη Τεχνική Περιγραφή	Μελέτες ωρίμανσης μέχρι τη δημοπράτηση των νέων συνδέσεων του νέου κεντρικού άξονα – κορμού της Βόρειας Εύβοιας με τις παράκτιες ζώνες που σήμερα διαθέτουν πενιχρή προσβασιμότητα τόσο ως προς το επίπεδο εξυπηρέτησης και οδικής ασφάλειας όσο και ως προς τα αντίστοιχα μήκη διαδρομής. Ειδικότερα, προβλέπεται η μελετητική ωρίμανση των ακόλουθων νέων διακλαδώσεων, που συμπληρώνουν ή λειτουργούν συνδυαστικά με τμήματα του υφιστάμενου οδικού δικτύου τα οποία λειτουργούν επίσης ως διακλαδώσεις ή τμήματα διακλαδώσεων του κεντρικού οδικού άξονα – κορμού της νέας δενδροειδούς διάρθρωσης του βασικού οδικού δικτύου: 1. προς τον οικισμό της Αγίας Άννας, μήκους 5,5χλμ περίπου, με δυτική παράκαμψη του οικισμού της Στροφυλιάς, σε συνδυασμό με διακλάδωση αυτής προς την Παραλία Άννας (Αγκάλη), μήκους 2,5χλμ περίπου 2. προς τους οικισμούς της βορειοανατολικής παράκτιας ζώνης, με παράκαμψη του οικισμού Αγίας Άννας αλλά και των ενδιάμεσων οικισμών Κεράμειας και Παλαιόβρυσης, συνολικού αναπτύγματος 5,5χλμ περίπου 3. προς τη βόρεια παράκτια ζώνη, που διακλαδίζεται στην περιοχή Κοκκινομηλιάς και εκτείνεται μέχρι τις Γούβες, παρακάμπτοντας από τα ανατολικά τους οικισμούς Κρυονερίτης, Μηλιές και Γερακιού. Ο νέος οδικός σύνδεσμος έχει συνολικό μήκος 13χλμ περίπου, διασχίζει εγκάρσια την κοιλάδα του ρέματος Ξηριά και καταλήγει στα νότια του οικισμού Γούβες, επί της Ε.Ο. 77, διαμέσου της οποίας εξυπηρετεί τους οικισμούς από Αγριοβότανο μέχρι Ασμήνι 4. προς τη Δημοτική Ενότητα Λιχάδας, με οδικό σύνδεσμο μεταξύ της Ε.Ο. 77 και της Επαρχιακής Οδού Αιδηψού – Λιχάδας, μήκους 6χλμ περίπου, που παρακάμπτει από τα βόρεια την αστική και περιαστική ζώνη του οικισμού της Αιδηψού και της Παραλίας Αγίου Νικολάου και διασφαλίζει διαχωρισμό των υπερτοπικών διαδρομών προς/από τη χερσόνησο από τις

	ενδοαστικές, περιαστικές και προαστιακές μετακινήσεις των οικισμών Αιδηψού / Αγίου Νικολάου και Λουτρών Αιδηψού 5. του νέου ανισόπεδου ημικόμβου επί της Περιφερειακής Οδού Λουτρών Αιδηψού, με μήκος συνδετήριων κλάδων και προσαρμογών στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο περί τα 2χλμ, για την εξυπηρέτηση της απ' ευθείας διασύνδεσης των προς και από τον βορρά κινήσεων του κεντρικού και νότιου τμήματος του οικισμού Λουτρών διαμέσου της Περιφερειακής Οδού Λουτρών, χωρίς τη σημερινή υποχρεωτική διάσχιση του συνόλου του οικισμού και χωρίς εμπλοκές με την τοπική κυκλοφορία πεζών και οχημάτων Προβλέπεται στις παραπάνω διακλαδώσεις εφαρμογή τυπικής διατομής γ2 κατά ΟΜΟΕ, ενιαίου οδοστρώματος και πλάτους καταστρώματος 7,5μ χωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις και επίσης διατομές κατά ΟΜΟΕ των συνδετήριων κλάδων του ανισόπεδου ημικόμβου Λουτρών.
Β. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	
Προτεινόμενος Φορέας Υλοποίησης	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Τελικός Δικαιούχος	Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας
Γ. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ - ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	
Προεκτιμώμενη Αμοιβή Μελέτης	Κατ' αποκοπή τίμημα €1.000.000 κατ' εφαρμογή του άρθρου 51 του Ν.4412/2016
Ενδεικτικό Χρονοδιάγραμμα Μελέτης	Δεκέμβριος 2023
Φορέας Χρηματοδότησης Μελέτης	ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2014-2020
Τρόπος εκτέλεσης έργου	Δημοπράτηση Μελέτης – Κατασκευής (άρθρο 50 του Ν. 4412/2016) / Χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027 ή το τομεακό ΕΠ «Μεταφορές 2021-2027»

Ενδεικτικός Προϋπολογισμός Έργων	Το εκτιμώμενο κόστος υλοποίησης κάθε διακλάδωσης (με α/α όπως αναφέρεται στο πεδίο του φυσικού αντικειμένου) είναι: 1. €18.500.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ) 2. €10.500.000 (περιλ. απρόβλεπτα, εργολαβικό όφελος και ΦΠΑ) 3. €50.500.000 (περιλ. απρόβλεπτα, εργολαβικό όφελος και ΦΠΑ) 4. €19.000.000 (περιλ. απρόβλεπτα, εργολαβικό όφελος και ΦΠΑ) 5. €2.500.000 (περιλ. απρόβλεπτα, εργολαβικό όφελος και ΦΠΑ)
Ενδεικτικό Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Έργων	Δεκέμβριος 2029
Δ. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ - ΩΦΕΛΟΥΜΕΝΟΙ	
Η συμπλήρωση του κεντρικού οδικού άξονα - κορμού της Βόρειας Εύβοιας με τις νέες διακλαδώσεις αποβλέπει στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη της νέας δενδροειδούς διάρθρωσης του βασικού οδικού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση τμημάτων του υφιστάμενου οδικού δικτύου. Διαμέσου της νέας διάρθρωσης εξασφαλίζεται δραστική και σύμμετρη αναβάθμιση των συνθηκών υπερτοπικής προσβασιμότητας των δύο Δήμων της Βόρειας Εύβοιας, τόσο των παράκτιων ζωνών που παρουσιάζουν υπαρκτή σήμερα ή και μελλοντική προοπτική επισκεψιμότητας και τουριστικής ανάπτυξης όσο και όλων των οικισμών της περιοχής με τοπικό πληθυσμό άνω των 50 κατοίκων, που μπορεί να αποτελέσουν εν δυνάμει είτε τόπο επενδυτικού ενδιαφέροντος ποικίλου περιεχομένου είτε περιοχές εγκατάστασης / επανεγκατάστασης νέου πληθυσμού. Η εξασφαλιζόμενη αναβάθμιση των συνθηκών υπερτοπικής προσβασιμότητας περιλαμβάνει αφενός τη δραστική μείωση του μήκους των διαδρομών, που με τις προτεινόμενες νέες διακλαδώσεις φθάνει κατά περίπτωση σε σύντμηση μέχρι 30% και αντίστοιχα σε σύντμηση του χρόνου διαδρομής μέχρι 50%, και αφετέρου στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας και επιπέδου οδικής εξυπηρέτησης, χάρη στη σύγχρονων προδιαγραφών χάραξη των νέων οδικών τμημάτων και την ελαχιστοποίηση των πλευρικών τριβών που επιτυγχάνεται με τις παρακάμψεις οικισμών και τον ελεγχόμενο τρόπο πρόσβασης των παρόδιων δραστηριοτήτων στα νέα οδικά τμήματα. Οι παραπάνω αναβαθμισμένες συνθήκες οδικής ασφάλειας και επιπέδου εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας τόσο του κεντρικού άξονα – κορμού όσο και των νέων διακλαδώσεων, καθώς και οι δραστικές μειώσεις χρόνου και κόστους πραγματοποίησης των υπερτοπικών μετακινήσεων προς / από Χαλκίδα και λοιπή Εύβοια όσο και ως προς το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και την ηπειρωτική Ελλάδα, αλλά ακόμη και των μεγάλου μήκους διαδημοτικών διαδρομών μεταξύ των δύο Δήμων της Βόρειας Εύβοιας θα προσελκύσουν το σύνολο σχεδόν αυτών των υπερτοπικών μετακινήσεων που εξυπηρετούν την περιοχή, απαλλάσσοντας με τον τρόπο αυτό το υφιστάμενο οδικό δίκτυο και κυρίως	

την Ε.Ο. 77 από την ανάγκη για μείζονες και δαπανηρότατες επεμβάσεις / αναβαθμίσεις, στα τμήματά της που θα συνεχίσουν να λειτουργούν για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας ή σαν καταληκτικά και μόνο τμήματα των υπερτοπικών διαδρομών. Προσφέρεται με τον τρόπο αυτό ουσιαστική στήριξη και ενίσχυση των προοπτικών ανάπτυξης των επιμέρους περιοχών της Βόρειας Εύβοιας, ενώ δημιουργείται το αναγκαίο υπόβαθρο για την ανάταξη και την ανάπτυξή της, για τις οποίες η βελτιωμένη προσβασιμότητα αποτελεί τον καταλύτη. Ιδιαίτερα επισημαίνεται η ωφέλεια από την υλοποίηση του βορειοστρεφούς ημικόμβου Λουτρών Αιδηψού, που εκτός από την θεαματική βελτίωση της χρηστικότητας του οδικού άξονα της Παράκαμψης Λουτρών διασφαλίζει ιδιαίτερα βελτιωμένες συνθήκες προσβασιμότητας της κεντρικής και νότιας περιοχής του οικισμού, τόσο για τις περιαστικές και προαστιακές μετακινήσεις όσο και για τις υπεραστικές μετακινήσεις προς Λιχάδα και Ιστιαία ή και πέραν αυτών προς Χαλκίδα και επέκεινα. Η εκτροπή των υπερτοπικών κινήσεων προς την Περιφερειακή Οδό αντί της σημερινής διαμήκους διάσχισης του οικισμού διασφαλίζει ευνοϊκότερες συνθήκες ανάταξης και κυκλοφοριακής αναδιοργάνωσης του κεντρικού πυρήνα του αστικού ιστού, υπηρετώντας με τον τρόπο αυτό τον στόχο της αναβάθμισης του τουριστικού προϊόντος που παρέχεται και κατ' επέκταση την τόνωση του λανθάνοντος δυναμικού του θερμαλιστικού τουρισμού που χαρακτηρίζει τον οικισμό των Λουτρών Αιδηψού στο πλαίσιο της προοπτικής πολυδιάστατης ανέλιξής του, ώστε να επανακτήσει και να διευρύνει το ρόλο της ναυαρχίδας της τουριστικής ανάταξης της Βόρειας Εύβοιας.	
Ε. ΒΑΘΜΟΣ ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ	
1	1. Α' στάδιο μελέτης υπό επεξεργασία 2. Πηγής Χρηματοδότησης υπό αξιολόγηση 3. Σύνταξη Τεχνικού Δελτίου υπό αξιολόγηση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΙΙΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ

1. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Μελέτη εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης στους οικισμούς Ταξιάρχης, Άγιος, Αγιόκαμπος, Νέος Πύργος, Αρτεμίσιο και Γούβες και σύνδεσή τους με την ΕΕΛ Ιστιαίας
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Η ΕΕΛ Ιστιαίας έχει χωροθετηθεί στη δυτική όχθη του ποταμού Ξηριά, σε απόσταση περίπου 1800 μ ανάντη της εκβολής του στη θάλασσα, κοντά στον μικρό οικισμό Νεοχώρι. Θα μελετηθούν μέχρι και την περιβαλλοντική αδειοδότηση: - Τα εσωτερικά δίκτυα αποχέτευσης στους οικισμούς Ταξιάρχης, Άγιος, Αγιόκαμπος και Νέος Πύργος, τα λύματα των οποίων θα καταλήγουν στο χωροθετημένο αντλιοστάσιο των Ωρεών. Το σύστημα μεταφοράς λυμάτων από Ωρεούς προς ΕΕΛ Ιστιαίας θα ενισχυθεί με αναβάθμιση των αντλιοστασίων μεταφοράς και με παράλληλο αγωγό μεταφοράς. - Τα εσωτερικά δίκτυα αποχέτευσης στους οικισμούς Αρτεμίσιο και Γούβες, τα λύματα των οποίων θα καταλήγουν στο χωροθετημένο αντλιοστάσιο του Πευκίου. Το σύστημα μεταφοράς λυμάτων από Πευκί - Ασμήνι προς ΕΕΛ Ιστιαίας θα ενισχυθεί με αναβάθμιση των αντλιοστασίων μεταφοράς και με παράλληλο αγωγό μεταφοράς
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης. • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων. • Η βελτίωση της ποιότητας ζωής κατοίκων και παραθεριστών και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. • Η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της περιοχής με την απορρύπανση των ακτών και των επιφανειακών νερών της περιοχής' • Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€750.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	28 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €15.500.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 36 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: Ε.Π. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021-2027.

2. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Ολοκλήρωση εσωτερικού δικτύου της Ιστιαίας - Μελέτη εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης στους οικισμούς Νέα Σινασός, Καμάρια και Άγιος Γεώργιος και σύνδεση τους με την ΕΕΛ Ιστιαίας
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Μελέτη μέχρι και την περιβαλλοντική αδειοδότηση για την ολοκλήρωση του εσωτερικού δικτύου της Ιστιαίας και των εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης στους οικισμούς Νέα Σινασός, Καμάρια και Άγιος Γεώργιος και της σύνδεσης τους με την ΕΕΛ Ιστιαίας μέσω του Κεντρικού Αποχετευτικού Αγωγού της Ιστιαίας. Οι οικισμοί Άγιος Γεώργιος και Καμάρια προβλέπεται να συνδέονται στον συλλεκτήριο αγωγό της Ιστιαίας μέσω αγωγού μεταφοράς με βαρύτητα. Ο οικισμός της Νέας Σινασού θα συνδέεται με τον αγωγό μεταφοράς από την Ιστιαία προς την ΕΕΛ μέσω αντλιοστασίου και καταθλιπτικού αγωγού που μεταφέρει τα λύματα της Νέας Σινασού και θα καταλήγει απευθείας σε φρεάτιο του αγωγού μεταφοράς.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των

	επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων • Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος • Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€200.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	28 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €4.115.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 36 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: Ε.Π. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021-2027.

3. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων χερσονήσου Λιχάδας – Εσωτερικά δίκτυα αποχέτευσης των οικισμών Αγ. Γεωργίου, Λιχάδας, Γιάλτρων και Λουτρών Γιάλτρων και σύνδεση τους με την ΕΕΛ Λιχάδας
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Μελέτη μέχρι και την περιβαλλοντική αδειοδότηση της ΕΕΛ Λιχάδας και των εσωτερικών δικτύων των οικισμών Άγιος Γεώργιος, Λιχάδα, Γιάλτρα και Λουτρά Γιάλτρων και μεταφοράς των λυμάτων τους προς την ΕΕΛ Λιχάδας. Η ΕΕΛ Λιχάδας σχεδιάζεται με τεχνολογία ενεργού ιλύος – παρατεταμένου αερισμού για 6000 Ισοδύναμους Κατοίκους και τριτοβάθμιο επίπεδο επεξεργασίας. Προβλέπεται να χωροθετηθεί στην παράκτια ζώνη ανάμεσα στους οικισμούς Άγιος Γεώργιος και Λουτρά Γιάλτρων και επί της επαρχιακής οδού που συνδέει τους δύο οικισμούς. Τα επεξεργασμένα λύματα θα οδηγούνται σε δεξαμενή αποθήκευσης ώστε να επαναχρησιμοποιηθούν για αρδευτικούς σκοπούς.

	Τα λύματα του οικισμού της Λιχάδας θα κατευθύνονται μέσω αγωγού βαρύτητας προς τον οικισμό του Αγίου Γεωργίου, ο οποίος εξυπηρετείται από εσωτερικό αντλιοστάσιο. Τα λύματα και των δύο οικισμών θα συγκεντρώνονται σε κεντρικό αντλιοστάσιο μεταφοράς, στα ανατολικά του οικισμού του Αγίου Γεωργίου και από εκεί θα κατευθύνονται προς την ΕΕΛ Λιχάδας μέσω καταθλιπτικού αγωγού. Τα λύματα του οικισμού των Γιάλτρων θα κατευθύνονται μέσω αγωγού βαρύτητας προς τον οικισμό Λουτρά Γιάλτρων. Τα λύματα και των δύο οικισμών θα συγκεντρώνονται σε κεντρικό αντλιοστάσιο μεταφοράς, στα δυτικά του οικισμού των Γιάλτρων και από εκεί θα κατευθύνονται προς την ΕΕΛ Λιχάδας μέσω καταθλιπτικού αγωγού.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων • Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος • Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€620.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	42 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €11.630.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ) με τα €8.630.000 να αφορούν σε έργα συλλογής και μεταφοράς λυμάτων και τα €3.000.000 σε έργα επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων, ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια

	κατασκευής είναι 30 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: Ε.Π. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021-2027.

4. ΔΕΛΤΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Επέκταση εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης των οικισμών Αιδηψός (Χώρα) και Άγιος Νικόλαος και έργα μεταφοράς των λυμάτων τους στην ΕΕΛ Λουτρών Αιδηψού
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Μελέτη μέχρι και την περιβαλλοντική αδειοδότηση της επέκτασης του εσωτερικού δικτύου των Λουτρών Αιδηψού προς τη Χώρα Αιδηψού και τον Άγιο Νικόλαο. Η ΕΕΛ Λουτρών Αιδηψού βρίσκεται στα νοτιοανατολικά του οικισμού και σε απόσταση περίπου 4 km από αυτόν. Τα λύματα του οικισμού της Χώρας Αιδηψού κινούνται με αγωγούς βαρύτητας προς τα νοτιοδυτικά και την ακτογραμμή, όπου καταλήγουν σε κοινό αντλιοστάσιο μεταφοράς με τα λύματα της περιοχής του Αγίου Νικολάου, που κινούνται προς το ίδιο αντλιοστάσιο μεταφοράς με κατάθλιψη. Από το κεντρικό αντλιοστάσιο μεταφοράς Χώρας Αιδηψού – Αγίου Νικολάου ξεκινά καταθλιπτικός αγωγός που μεταφέρει τα λύματα των δύο οικισμών προς το αντλιοστάσιο των Λουτρών Αιδηψού, κοντά στο λιμάνι του οικισμού. Το αντλιοστάσιο των Λουτρών Αιδηψού πρέπει να αναβαθμιστεί για τη διέλευση μεγαλύτερης παροχής, όπως και το ενδιάμεσο αντλιοστάσιο μεταφοράς προς την ΕΕΛ Λουτρών Αιδηψού.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων • Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος

	• Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€250.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	28 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €3.750.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 36 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027 ή ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ

5. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων Βασιλικών με compact σύστημα επεξεργασίας στον οικισμό Ψαροπούλι (Παραλία Βασιλικών) – Μελέτη εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης των οικισμών Βασιλικά και Ψαροπούλι - Αγωγοί μεταφοράς των λυμάτων από Βασιλικά προς Παραλία Βασιλικών και αντλιοστάσια και αγωγοί μεταφοράς και αντλιοστάσια από Παραλία Βασιλικών προς ΕΕΛ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Το έργο περιλαμβάνει τη μελέτη και κατασκευή της Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων της Παραλίας Βασιλικών (Ψαροπούλι) με compact σύστημα επεξεργασίας στο νότιο τμήμα του οικισμού της Παραλίας. Στην προτεινόμενη ΕΕΛ θα καταλήγουν τα λύματα του οικισμού Βασιλικά, μέσω αγωγού μεταφοράς με βαρύτητα. Το έργο επίσης περιλαμβάνει και τη μελέτη και κατασκευή εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης στον οικισμό Παραλία Βασιλικών, με 4 εσωτερικά αντλιοστάσιο και καταθλιπτικούς αγωγούς για τη μεταφορά των λυμάτων του οικισμού κατά μήκος της παραλίας. Η ΕΕΛ θα έχει δυναμικότητα 2500 Ισοδύναμους Κατοίκους, η επεξεργασία των λυμάτων θα γίνεται σε Γ' βαθμό και η επεξεργασμένη εκροή θα χρησιμοποιείται για αρδευτικούς σκοπούς και για ενίσχυση του

	συστήματος πυροπροστασίας. Τα επεξεργασμένα λύματα θα μεταφέρονται σε κατάλληλη δεξαμενή για την επαναχρησιμοποίηση τους.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων • Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος • Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€250.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	40 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €5.600.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 30 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027 ή Ε.Π. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021-2027.

6. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Εκσυγχρονισμός – Αναβάθμιση ΕΕΛ Λουτρών Αιδηψού
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Η ΕΕΛ Λουτρών Αιδηψού βρίσκεται στα νοτιοανατολικά του οικισμού και σε απόσταση περίπου 4 km από αυτόν. Σήμερα εξυπηρετεί ένα μέρος του οικισμού των Λουτρών Αιδηψού, ενώ σύντομα αναμένεται να συνδεθεί και

	το υπόλοιπο τμήμα του οικισμού και στο μέλλον η ίδια εγκατάσταση θα παραλάβει τα λύματα της (Χώρας) Αιδηψού και του Αγίου Νικολάου. Το έργο περιλαμβάνει την εκπόνηση σχετικής μελέτης της Αναβάθμισης της Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων του οικισμού Λουτρών Αιδηψού σε Γ'βάθμια επεξεργασία καθώς και του εκσυγχρονισμού της μονάδας με παρεμβάσεις σε ένα μέρος των εγκαταστάσεων. Με την προτεινόμενη αναβάθμιση η ΕΕΛ Λουτρών Αιδηψού θα αποκτήσει δυνατότητα τριτοβάθμιας επεξεργασίας και θα είναι εφικτή η επαναχρησιμοποίηση της εκροής της ΕΕΛ για αρδευτικούς σκοπούς με απεριόριστη χρήση.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Σκοπιμότητα: • Η δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης των λυμάτων για απεριόριστη άρδευση, ακόμα και για ενίσχυση του συστήματος πυροπροστασίας. • Η βελτιστοποίηση της υφιστάμενης επεξεργασίας των αστικών λυμάτων και η βελτίωση του υδάτινου φυσικού περιβάλλοντος, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων • Η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος λόγω διακοπής της διάθεσης των επεξεργασμένων λυμάτων στη θάλασσα κατά τη θερινή περίοδο, με ορατά αποτελέσματα στην ποιότητα ζωής κατοίκων και επισκεπτών
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€250.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	30 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €3.000.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 36 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027 ή ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ.

7. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ

ΜΕΛΕΤΗ	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων Παραλίας Αχλαδίου – Μελέτη εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης στον οικισμό Παραλία Αχλαδίου - Μεταφορά λυμάτων του οικισμού Αχλαδίου προς την ΕΕΛ Παραλίας Αχλαδίου
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Το έργο περιλαμβάνει τη μελέτη μέχρι και την περιβαλλοντική αδειοδότηση της Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων της Παραλίας Αχλαδίου με compact σύστημα επεξεργασίας στο βόρειο τμήμα του οικισμού. Στην προτεινόμενη ΕΕΛ θα καταλήγουν τα λύματα του οικισμού Αχλάδι που σήμερα οδηγούνται σε υφιστάμενο σύστημα επεξεργασίας, το οποίο όμως δεν παρουσιάζει αποτελεσματικό βαθμό επεξεργασίας. Τα λύματα του Αχλαδίου συλλέγονται από υφιστάμενο δίκτυο αποχέτευσης και θα μελετηθεί αγωγός μεταφοράς με βαρύτητα προς την ΕΕΛ της Παραλίας Αχλαδίου, ενώ θα μελετηθούν επίσης αντλιοστάσιο και καταθλιπτικός αγωγός για να ξεπεραστούν τοπικές εξάρσεις του εδάφους. Το έργο επίσης περιλαμβάνει και τη μελέτη εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης στον οικισμό Παραλία Αχλαδίου, με εσωτερικό αντλιοστάσιο και καταθλιπτικό αγωγό για τη μεταφορά των λυμάτων του οικισμού κατά μήκος της παραλίας. Η ΕΕΛ προβλέπεται να έχει δυναμικότητα 2000 Ισοδύναμους Κατοίκους, η επεξεργασία των λυμάτων να γίνεται σε Γ' βαθμό και η επεξεργασμένη εκροή να χρησιμοποιείται για αρδευτικούς σκοπούς και για ενίσχυση του συστήματος πυροπροστασίας. Τα επεξεργασμένα λύματα προβλέπεται να μεταφέρονται σε κατάλληλη δεξαμενή για την επαναχρησιμοποίηση τους.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου επιτυγχάνεται: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων • Η βελτίωση της ποιότητας ζωής κατοίκων και παραθεριστών και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. • Η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της περιοχής με την απορρύπανση των ακτών και των επιφανειακών νερών της περιοχής.

	• Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων • Η εξοικονόμηση υδατικών πόρων για αρδευτικούς σκοπούς και η ενίσχυση του συστήματος πυροπροστασίας.
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΕΥΑ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΛΙΜΝΗΣ - ΑΓ.ΑΝΝΑΣ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€200.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	42 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €3.150.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 24 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027 ή ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ.

8. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων του οικισμού Πήλι – Κατασκευή εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης στον οικισμό Πήλι και αντλιοστάσια και αγωγοί μεταφοράς λυμάτων προς την ΕΕΛ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Το έργο περιλαμβάνει τη μελέτη μέχρι και την περιβαλλοντική αδειοδότηση Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων του οικισμού Πήλι με compact σύστημα επεξεργασίας που προβλέπεται να χωροθετηθεί στο πόδι του λόφου που αναπτύσσεται στην ανατολική πλευρά του οικισμού του Πηλίου. Στην προτεινόμενη ΕΕΛ θα καταλήγουν τα λύματα του οικισμού Πήλι που θα συλλέγονται από το προτεινόμενο εσωτερικό δίκτυο αποχέτευσης, ενώ θα μελετηθεί αντλιοστάσιο και καταθλιπτικός αγωγός για τη μεταφορά των λυμάτων από την παραλία ώστε να καταλήξουν στην προτεινόμενη ΕΕΛ. Σημειώνεται ότι ένα τμήμα του εσωτερικού δικτύου του οικισμού Πήλι είναι ήδη κατασκευασμένο. Η ΕΕΛ θα έχει δυναμικότητα 2000 Ισοδύναμους Κατοίκους, η επεξεργασία των λυμάτων θα γίνεται σε Γ' βαθμό και η επεξεργασμένη εκροή θα

	χρησιμοποιείται για αρδευτικούς σκοπούς και για ενίσχυση του συστήματος πυροπροστασίας. Τα επεξεργασμένα λύματα θα μεταφέρονται σε κατάλληλη δεξαμενή για την επαναχρησιμοποίηση τους.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου επιτυγχάνεται: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης. • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων • Η βελτίωση της ποιότητας ζωής κατοίκων και παραθεριστών και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. • Η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της περιοχής με την απορρύπανση των ακτών και των επιφανειακών νερών της περιοχής • Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων. • Η εξοικονόμηση υδατικών πόρων για αρδευτικούς σκοπούς και η ενίσχυση του συστήματος πυροπροστασίας.
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΕΥΑ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΛΙΜΝΗΣ - ΑΓ.ΑΝΝΑΣ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€150.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	42 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €2.200.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), με τα €1.200.000 να αφορούν στην ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης λυμάτων και €1.000.000 στα έργα επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων, ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 24 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027 ή ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ.

9. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων στις Κεχριές – Μελέτη εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης στους οικισμούς Μυρτιάς, Δάφνη, Σκεπαστή, Κουρκουλοί και Κεχριές και αντλιοστασίων και αγωγών μεταφοράς λυμάτων προς την ΕΕΛ Κεχριών
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Το έργο περιλαμβάνει τα στάδια μελέτης μέχρι και την περιβαλλοντική αδειοδότηση Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων με compact σύστημα επεξεργασίας που προβλέπεται να χωροθετηθεί στα ανατολικά του οικισμού Κεχριές. Στην προτεινόμενη ΕΕΛ θα καταλήγουν τα λύματα των οικισμών Μυρτιά, Δάφνη, Σκεπαστή, Κουρκουλοί και Κεχριές. Το έργο επίσης περιλαμβάνει και τη μελέτη εσωτερικών δικτύων αποχέτευσης στους οικισμούς Μυρτιάς, Δάφνη, Σκεπαστή, Κουρκουλοί, όπως και των αγωγών και των αντλιοστασίων μεταφοράς των λυμάτων προς την ΕΕΛ. Η ΕΕΛ θα έχει δυναμικότητα 2000 Ισοδύναμους Κατοίκους, η επεξεργασία των λυμάτων θα γίνεται σε Γ' βαθμό και η επεξεργασμένη εκροή θα χρησιμοποιείται για αρδευτικούς σκοπούς και για ενίσχυση του συστήματος πυροπροστασίας. Τα επεξεργασμένα λύματα θα μεταφέρονται σε κατάλληλη δεξαμενή για την επαναχρησιμοποίηση τους.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης. • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων • Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. • Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων.
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΕΥΑ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ ΛΙΜΝΗΣ ΑΓ.ΑΝΝΑΣ

ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€450.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	42 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €6.700.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ) με τα €5.600.000 να αφορούν στην ολοκλήρωση του δικτύου αποχέτευσης λυμάτων και €1.100.000 στα έργα επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων, ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 24 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027 ή ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ.

10. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Εσωτερικό δίκτυο αποχέτευσης με διαχωρισμό λυμάτων και ομβρίων στον οικισμό Αγίας Άννας και αντλιοστάσια και αγωγοί μεταφοράς λυμάτων Αγίας Άννας και Στροφυλιάς προς την υφιστάμενη ΕΕΛ στο λιμάνι Μαντουδίου
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Μελέτη μέχρι και την περιβαλλοντική αδειοδότηση του χωριστικού εσωτερικού δικτύου ακαθάρτων στον οικισμό της Αγίας Άννας, καθώς και των αγωγών μεταφοράς από Αγία Άννα προς Στροφυλιά και από Στροφυλιά προς αντλιοστάσιο της περιοχής του Μαντουδίου. Σημειώνεται ότι ο αγωγός από Στροφυλιά προς το αντλιοστάσιο Μαντουδίου μεταφέρει εκτός από τα λύματα της Αγίας Άννας και αυτά του οικισμού της Στροφυλιάς, στον οποίο έχει κατασκευαστεί εσωτερικό δίκτυο αποχέτευσης. Προβλέπεται αναβάθμιση της ικανότητας των αντλιοστασίων και των αγωγών μεταφοράς από το αντλιοστάσιο του Μαντουδίου προς την ΕΕΛ. Επίσης, θα απαιτηθεί αντλιοστάσιο για την αντιμετώπιση των υψομετρικών εξάρσεων μεταξύ Αγίας και Στροφυλιάς.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Η κάλυψη του μεγαλύτερου δυνατού ποσοστού πληθυσμού της βόρειας Εύβοιας με δίκτυο αποχέτευσης. • Η επεξεργασία των αστικών λυμάτων και η αποτροπή ανεξέλεγκτης διάθεσης, με τελικό στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των επεξεργασμένων εκροών, σε συμμόρφωση με ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των λυμάτων

	• Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. • Η βελτίωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του υδροφορέα της περιοχής, που χρησιμοποιείται κύρια για αρδευτικούς, αλλά και για υδρευτικούς σκοπούς μέσω υδρογεωτρήσεων.
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΕΥΑ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ ΛΙΜΝΗΣ ΑΓ.ΑΝΝΑΣ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€350.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	28 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €6.200.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 24 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027 ή ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ.

11. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Μελέτη αντλιοστασίου και αγωγών μεταφοράς νερού από την περιοχή του κάμπου Ιστιαίας προς την Αιδηψό με επέκταση προς Γιάλτρα και Άγιο Γεώργιο Λιχάδας
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Μελέτη εξωτερικού υδραγωγείου μεταφοράς νερού από γεωτρήσεις στον Κάμπο Ιστιαίας (περιοχή ανάμεσα σε Ωρεούς και Νέο Πύργο) προς την Αιδηψό και τη χερσόνησο της Λιχάδας. Προτείνεται η μελέτη αντλιοστασίου στην περιοχή των γεωτρήσεων που θα καταθλίβει το νερό με τελικό προορισμό τη δεξαμενή τροφοδοσίας του οικισμού του Αγ.Γεωργίου. Αρχικά, ο καταθλιπτικός αγωγός από το αντλιοστάσιο των γεωτρήσεων προβλέπεται να διανύει ένα μήκος της τάξης των 11,7 χλμ μέχρι να καταλήξει στο φρεάτιο διακλάδωσης της Αιδηψού, από όπου θα ξεκινά αγωγός, μήκους περίπου 3,5 χλμ, που θα τροφοδοτεί τη δεξαμενή ύδρευσης Λουτρών Αιδηψού. Στα κατάντη του φρεατίου της διακλάδωσης προς Λουτρά Αιδηψού, ο αγωγός μεταφοράς θα συνεχίζει για ένα μήκος 11,3 χλμ ακολουθώντας την ακτογραμμή του κόλπου των Γιάλτρων και θα τροφοδοτεί τον οικισμό των

	Γιάλτρων με την βοήθεια προωθητικού αντλιοστασίου, από όπου θα ξεκινά αγωγός προς τη δεξαμενή του οικισμού. Τέλος, μετά τη διακλάδωση προς Γιάλτρα, ο αγωγός μεταφοράς θα συνεχίζει για 14,0 χλμ παραλιακά μέχρι να φτάσει στον οικισμό του Αγ.Γεωργίου και να κατευθυνθεί προς τη δεξαμενή τροφοδοσίας του.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Αντιμετώπιση ενδεχόμενης αύξησης κατανάλωσης καθώς και ενδεχομένου λειψυδρίας, σε οικισμούς όπου ο υπόγειος υδροφορέας υποβαθμίζεται σε στάθμη και ποιοτικά χαρακτηριστικά. • Αντιμετώπιση των προβλημάτων επάρκειας υδατικών πόρων σε τουριστικούς οικισμούς που δεν μπορούν σήμερα να καλύψουν τις ανάγκες τους με νερό ικανοποιητικής ποιότητας, κυρίως κατά τη θερινή περίοδο. Πρόκειται για οικισμούς που έχουν αναπτυχθεί τουριστικά και η συνεχώς αυξανόμενη κατανάλωση νερού έχει περιορίσει την τροφοδοτική ικανότητα του υδροφορέα, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στην εξυπηρέτηση των καταναλωτών και κατά συνέπεια να υποβαθμίζεται το τουριστικό προϊόν της περιοχής, όπως και η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Αναβάθμιση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του νερού ύδρευσης
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€450.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	24 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €6.300.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 30 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027 ή Ε.Π. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ 2021-2027 ή ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ.

12. ΠΡΟΠΛΑΣΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ / ΔΡΑΣΗΣ	
ΜΕΛΕΤΗ	Ενίσχυση της υδροδοτικής ικανότητας των οικισμών Παραλία Αγ. Άννας, Παραλία Αχλαδίου, Στροφυλιά και Παππάδες
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ	Η μελέτη αφορά στην ενίσχυση της υδροδοτικής ικανότητας: 1. Του οικισμού της Παραλίας της Αγ.Άννας: με την κατασκευή γεώτρησης σε σημείο στα βόρεια της υφιστάμενης υδροδοτικής δεξαμενής 3 της Αγ.Άννας (δεξαμενή Γαλλικού) κοντά στις πηγές του ποταμού Νηλέα. Εκεί θα κατασκευαστεί αντλιοστάσιο ανύψωσης που θα οδηγεί το νερό σε υφιστάμενο αντλιοστάσιο μέσω καταθλιπτικού αγωγού μήκους 70μ Στη συνέχεια το υφιστάμενο αντλιοστάσιο θα οδηγεί το νερό στη δεξαμενή 3 της Αγίας Άννας και από εκεί θα μεταφέρεται στις υφιστάμενες υδροδοτικές δεξαμενές απ' όπου γίνεται και η τροφοδοσία του οικισμού της Αγ.Άννας και εν συνεχεία της Παραλίας Αγ.Άννας που είναι και ο κύριος στόχος του έργου. 2. Του οικισμού της Παραλίας Αχλαδίου (Φραγκάκη): με τη διάνοιξη γεώτρησης στο βόρειο τμήμα του οικισμού, κατασκευή αντλιοστασίου και αγωγού μεταφοράς 200 μ και εισπίεση του νερού στο υφιστάμενο δίκτυο ύδρευσης της Παραλίας Αχλαδίου. 3. Του οικισμού της Στροφυλιάς: με την κατασκευή γεώτρησης σε σημείο στα ανατολικά της υφιστάμενης υδροδοτικής δεξαμενής της Στροφυλιάς και την κατασκευή αντλιοστασίου και καταθλιπτικού αγωγού μήκους 1800 μ. 4. Του οικισμού Παππάδες: με την κατασκευή γεώτρησης σε σημείο στα νοτιοδυτικά της υφιστάμενης υδροδοτικής δεξαμενής των Παππάδων και την κατασκευή αντλιοστασίου και καταθλιπτικού αγωγού μήκους 800 μ.
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	Με την υλοποίηση του έργου θα επιτευχθεί: • Αντιμετώπιση ενδεχόμενης αύξησης κατανάλωσης καθώς και ενδεχομένου λειψυδρίας, σε οικισμούς όπου ο υπόγειος υδροφορέας υποβαθμίζεται σε στάθμη και ποιοτικά χαρακτηριστικά. • Αντιμετώπιση των προβλημάτων επάρκειας υδατικών πόρων σε τουριστικούς οικισμούς (Παραλία Αγίας Άννας, Παραλία Αχλαδίου) που αδυνατούν σήμερα να καλύψουν τις ανάγκες τους με νερό

	ικανοποιητικής ποιότητας, κυρίως κατά τη θερινή περίοδο. Πρόκειται για οικισμούς που έχουν αναπτυχθεί τουριστικά και η συνεχώς αυξανόμενη κατανάλωση νερού έχει περιορίσει την τροφοδοτική ικανότητα του υδροφορέα, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στην εξυπηρέτηση των καταναλωτών και κατά συνέπεια να υποβαθμίζεται το τουριστικό προϊόν της περιοχής, όπως και η ποιότητα ζωής των κατοίκων. • Αντιμετώπιση προβλημάτων επάρκειας και ποιότητας νερού οικισμού (Στροφυλιά) λόγω της εισροής λυμάτων στον υδροφορέα από παντορροϊκό δίκτυο οικισμού στα ανάντη (Αγία Άννα) • Αναβάθμιση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του νερού ύδρευσης
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ / ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΔΗΜΟΣ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΛΙΜΝΗΣ - ΑΓ.ΑΝΝΑΣ
ΠΡΟΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	€160.000 με προτεινόμενη χρηματοδότηση από το ΠΕΠ 2021-2027
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	12 μήνες
ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΟΥ	Το εκτιμώμενο κόστος για την υλοποίηση του έργου είναι €1.200.000 (περιλ. απροβλέπτων, εργολαβικού οφέλους και ΦΠΑ), ενώ η εκτιμώμενη διάρκεια κατασκευής είναι 30 μήνες. Δυνητική χρηματοδότηση κατασκευής: ΠΕΠ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021-2027.

ΕΥΒΟΙΑ ΜΕΤΑ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΝΗΣΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ

Δ Ι Α Ζ Ω Μ Α

Κ @ Λ ΙΔΡΥΜΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ

ΔΡΟΜΟΣ Ε.Π.Ε.