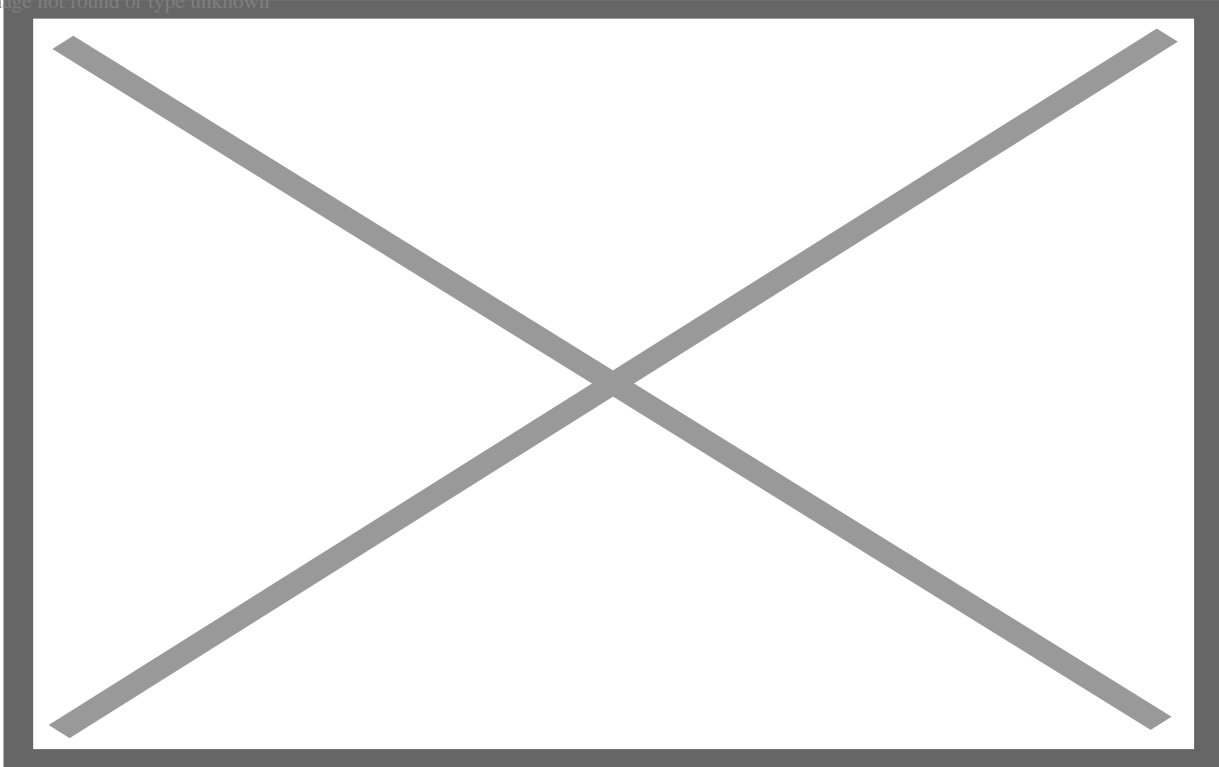

Τα βασικά σημεία του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών. Τα νέα (εμβληματικά) έργα σε τρένα, λιμάνια, αεροδρόμια και οδικούς άξονες

2019/02/26 09:41 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Την πλήρη αλλαγή της ανταγωνιστικότητας της χώρας με σύγχρονες υποδομές, οι οποίες θα περιλαμβάνουν νέες οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις, αναβάθμιση υφισταμένων, αλλά και συγκεκριμένες δράσεις που θα βελτιώσουν τις συνθήκες στα λιμάνια της χώρας και στα 23 αεροδρόμια που παραμένουν υπό τον έλεγχο του Ελληνικού Δημοσίου περιλαμβάνουν οι προτάσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, τα βασικά σημεία του οποίου παρουσίασε το «Έθνος της Κυριακής».

Το Σχέδιο, που μαζί με μία σειρά άλλων έργων, αναμένεται να παρουσιαστεί επίσημα το προσεχές διάστημα περιλαμβάνει **το σχεδιασμό μέτρων και έργων έως το 2037, με ενδιάμεσο χρονικό ορίζοντα το 2027** και, όπως έχει επισημάνει ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, «μέχρι το 2021 πρέπει να έχουμε διεκδικήσει πολύ περισσότερα χρήματα για συγκεκριμένες υποδομές και αυτές να είναι “ώριμες”, ώστε να μπορούν να χρηματοδοτηθούν και να είναι αυτές που χρειάζεται πραγματικά η χώρα».

Δίνει έμφαση σε οδικά και σιδηροδρομικά έργα, τα οποία με τη σειρά τους θα φέρουν τη χώρα σε άλλο επίπεδο, όχι μόνο ως προς τις επιβατικές μεταφορές, αλλά και ως προς τις εμπορευματικές με την ανάπτυξη δικτύου εμπορευματικών κέντρων και την προώθηση του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας.



Επιπλέον, προβλέπει έργα αναβάθμισης σε λιμάνια και στα 23 αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ενώ προαναγγέλλει το δίκτυο υδατοδρομίων.

Ήδη έχουν αδειοδοτηθεί τρία υδατοδρόμια (Κέρκυρα, Παξοί, Πάτρα), ενώ σε εκκρεμότητα βρίσκονται περίπου είκοσι αιτήσεις.

Το Σχέδιο διαχωρίζει τα μέτρα σε ήπια και σε έργα υποδομών, τα οποία έρχονται να απαντήσουν σε υφιστάμενα προβλήματα συμπεριλαμβανομένων των σημείων συμφόρησης.

Τα μεγάλα έργα στην Αττική

Όσον αφορά στην Αττική, ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην **ανάπτυξη των λιμένων Ραφήνας και Λαυρίου**, για τους οποίους σημαντική προϋπόθεση είναι οι προαστιακές συνδέσεις που θα ολοκληρώσουν το υφιστάμενο δίκτυο.

Ειδικά σε ό,τι αφορά το λιμάνι του Λαυρίου, εκτιμάται ότι μια σημαντική αιτία που δεν έχει αξιοποιηθεί έως τώρα για την εξυπηρέτηση της εγχώριας ακτοποικικής κίνησης, είναι η απουσία καλής σύνδεσης δημόσιων συγκοινωνιών από και προς την Αθήνα

Συγκεκριμένα, το έργο της προαστιακής σύνδεσης Κορωπί-Μαρκόπουλο-Λαύριο από το σταθμό του Κορωπίου περιλαμβάνει γραμμή μήκους 32 χιλιομέτρων.

Αν και η συγκεκριμένη χάραξη θα προκύψει από σχετικές μελέτες για τις ανάγκες του Σχεδίου θεωρήθηκε ότι θα περιλαμβάνει 7 σταθμούς/στάσεις (Μαρκόπουλο, Καλύβια,

Κορατιά, Πασκαλείο, Θορικός, Κυπριανός και Λαύριο).



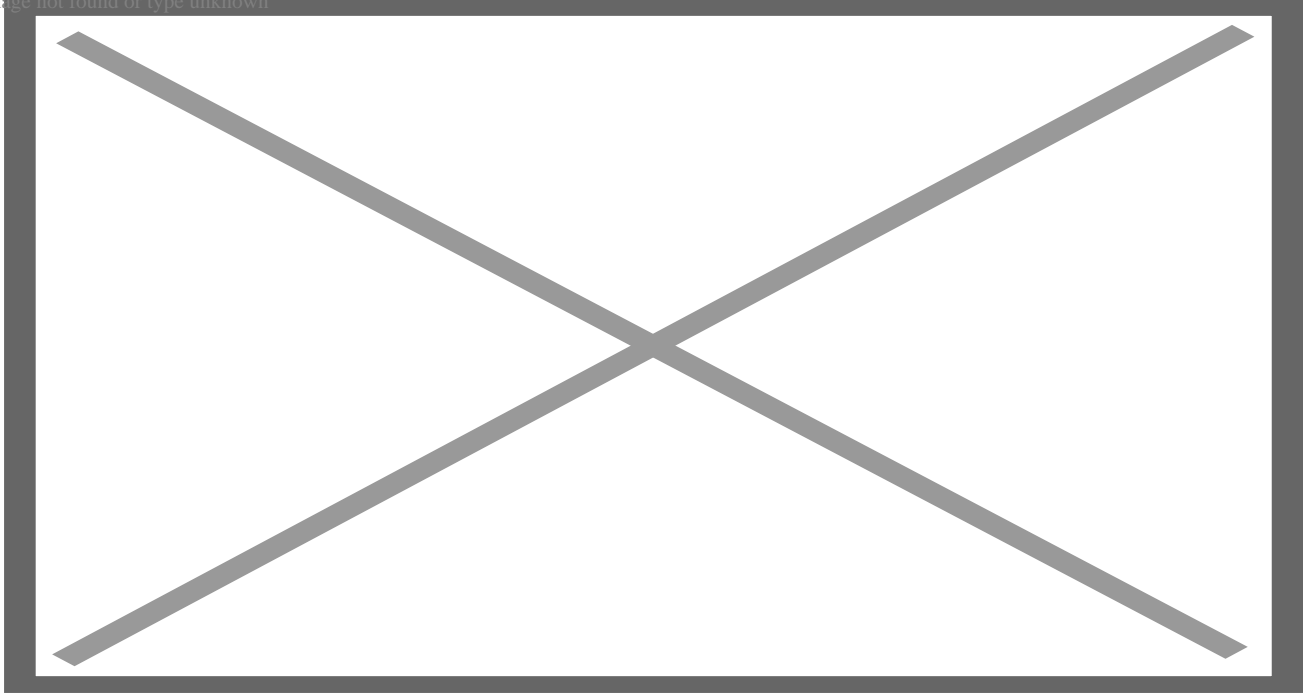
Για την

επέκταση του Προαστιακού προς τη Ραφήνα, ενδεικτικά επελέγη η σύνδεση από το Αεροδρόμιο έως τη Ραφήνα μήκους περίπου 15 χιλιομέτρων με ηλεκτροκίνηση, ενώ εξετάστηκε και η εναλλακτική από την περιοχή της Παλλήνης. Η πρώτη χάραξη θεωρείται πιο σύντομη και ευκολότερα υλοποιήσιμη.

Ωστόσο η οριστική επιλογή θα προκύψει από μελέτη σκοπιμότητας του έργου. Το έργο της επέκτασης προς Ραφήνα θεωρείται αρκετά πολύπλοκο δεδομένου ότι διασχίζει περιοχές που είναι πυκνοκατοικημένες.

Σε επίπεδο οδικών έργων στην περιοχή των Μεσογείων αναλύονται η αναβάθμιση του δρόμου 2 λωρίδων ανά κατεύθυνση μεταξύ Αθήνας και Λαυρίου με την κατασκευή ανισόπεδων κόμβων σε ισόπεδες διασταυρώσεις κατά μήκος όλου του άξονα των 30 χιλιομέτρων καθώς και η αναβάθμιση της παρακαμπτήριας οδού μήκους 5 χιλιομέτρων στην περιοχή του Μαρκοπούλου.

Επιπλέον, περιγράφεται η αναβάθμιση της υφιστάμενης οδού 2 λωρίδων συνολικά μεταξύ Σουνίου και Λαυρίου καθώς και η κατασκευή της οδικής παράκαμψης του Λαυρίου περίπου 5 χιλιομέτρων που θα εκτρέψει μεγάλο όγκο της κυκλοφορίας εκτός πόλης παρέχοντας ευκολότερη πρόσβαση στο λιμάνι.



Στο Σχέδιο γίνεται ειδική αναφορά **στην επέκταση της λεωφόρου Κύμης προς την Εθνική Οδό**, παρέμβαση, η οποία συνδέεται με τη σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού και μπορεί να θεωρηθεί ως μέρος της μελλοντικής της επέκτασης.

Το μήκος της επέκτασης υπολογίζεται σε 4 χιλιόμετρα , τα περισσότερα εκ των οποίων αποτελούν μία αστική σήραγγα 3 χιλιομέτρων που θα διέρχεται κάτω από τα βόρεια προάστια της Αθήνας. Το έργο κρίνεται απαραίτητο δεδομένου ότι το μοντέλο μετακινήσεων δείχνει ότι έως το 2027 θα υπάρχουν σημαντικά σημεία συμφόρησης.

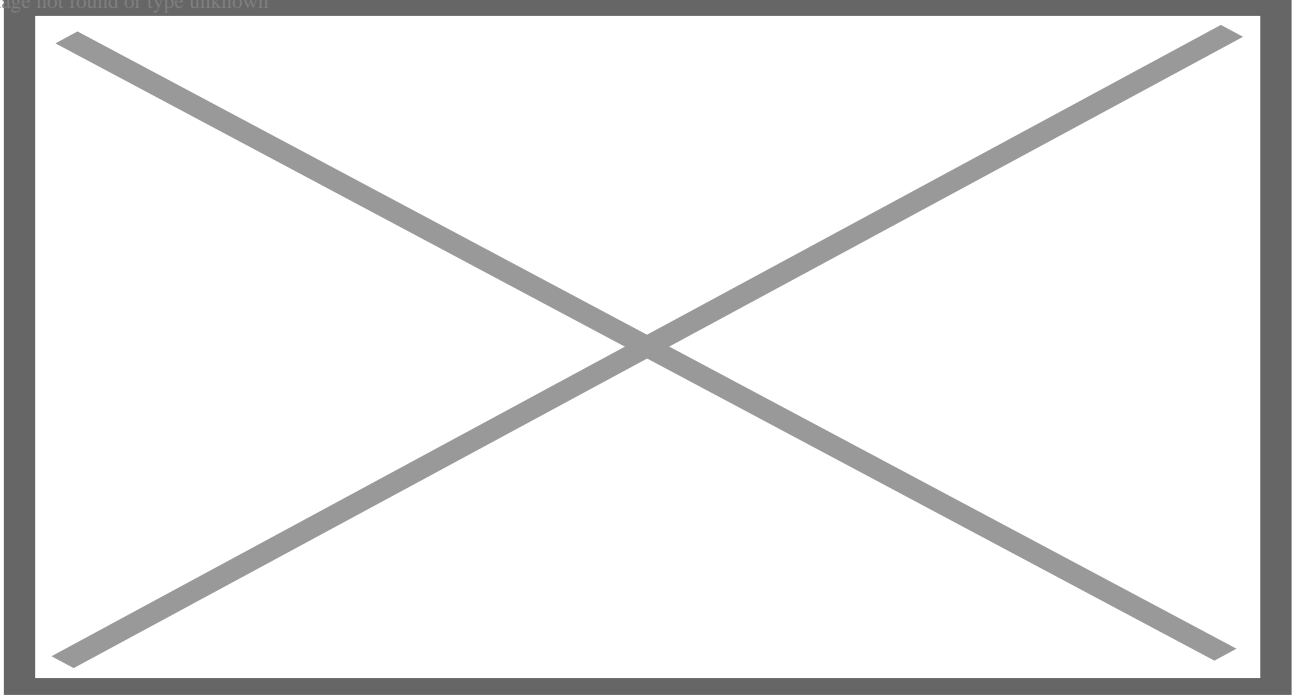
Μεταξύ των προτεινόμενων έργων είναι και ο νέος αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα-Θήβα-Υλίκη που θα συνδέσει τον Α1 βόρεια της Θήβας με τον Α8 στην περιοχή της Ελευσίνας, θα έχει μήκος 53 χιλιομέτρων και αναμένεται να αποσυμφορήσει σημαντικά όλα τα τμήματα νότια του Σχηματαρίου.

Έμφαση στα σιδηροδρομικά και οδικά έργα διασυνοριακού ενδιαφέροντος

Στην κατεύθυνση αυτή προτείνει την κατασκευή νέου αυτοκινητοδρόμου **Ιωάννινα-Κακαβιά** (σύνορα με Αλβανία) σε επέκταση της Ιόνιας Οδού.

Να σημειωθεί ότι η Κακαβιά εξυπηρετεί μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους από και προς την Αλβανία, οι οποίοι υπολογίζονται ετησίως σε 1,75 εκατομμύρια επιβάτες.

Το μήκος του άξονα θα είναι κατά προσέγγιση 55 χιλιόμετρα και ως πρώτη προτεραιότητα θεωρείται το τμήμα από τα Ιωάννινα έως το Καπάκι (34 χιλιόμετρα).



Επιπλέον θα αναβαθμιστεί και το τμήμα Ηγουμενίτσα – Μαυρομάτι-σύνορα με Αλβανία μήκους 25 χιλιομέτρων, ενώ προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου προτείνεται να δοθούν στον οδικό άξονα Α27, βόρειο τμήμα προς τα σύνορα με τη Βόρεια Μακεδονία.

Αναβάθμιση θα γίνει και στο τμήμα Ξάνθης-Εχίνου-συνόρων Βουλγαρίας με προδιαγραφές οδών ταχείας κυκλοφορίας καθώς και στο τμήμα Χαλάστρα-Πολύκαστρο, το οποίο αναμένεται να αποκτήσει χαρακτηριστικά κλειστού αυτοκινητοδρόμου.

Σε επίπεδο σιδηροδρομικών έργων θα γίνει βελτίωση της γραμμής προς Βουλγαρία με εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης κατά μήκος του διαδρόμου Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας-Προμαχώνας μήκους 143 χιλιομέτρων.

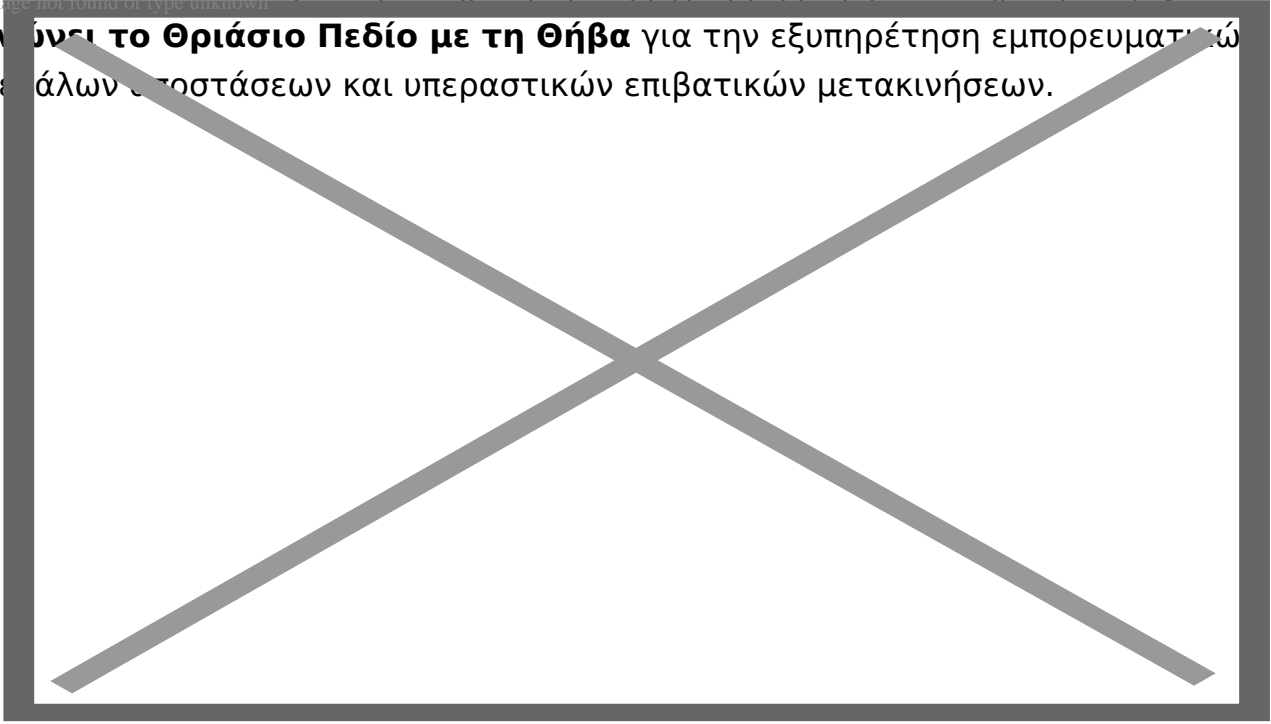
Στις προβλέψεις του Σχεδίου εντάσσεται η **νέα σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα-Καστοριά-Κρυσταλλοπηγή- σύνορα με Αλβανία** και ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Έδεσσα-Φλώρινα/Νέος Καύκασος-σύνορα με Βόρεια Μακεδονία. Η νέα μονή γραμμή θα είναι μήκους 90 χιλιομέτρων.

Η ακριβής χάραξη του έργου είναι υπό μελέτη αλλά θα υπάρχει πρόβλεψη για σύνδεση των πόλεων Φλώρινας και Καστοριάς, των τοπικών αερολιμένων και των βιομηχανικών περιοχών με την Αλβανία.

Επίσης προβλέπεται αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης με Βουλγαρία (τμήμα Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας) και του τμήματος Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο-σύνορα με Βουλγαρία.

Με στόχο την προώθηση της χώρας ως διαμετακομιστικού κόμβου προγραμματίζεται

επίσης η κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων, **η οποία θα ενώνει το Θριάσιο Πεδίο με τη Θήβα** για την εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτιών με άλλων αποστάσεων και υπεραστικών επιβατικών μετακινήσεων.



Το

μήκος της νέας γραμμής με ηλεκτροκίνηση είναι περίπου 60 χιλιόμετρα και αν υλοποιηθεί, η απόσταση της διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη θα μειωθεί κατά 30 χιλιόμετρα.

Επιπλέον, θα υπάρξει βελτίωση της χερσαίας σύνδεσης με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που περιλαμβάνει νέα οδική σύνδεση απευθείας από τη δυτική πύλη κοντά στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων ως τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ.

Στα προτεινόμενα έργα εντάσσεται και η **αύξηση χωρητικότητας στο τμήμα Σχηματάρι-Λαμία** μήκους περίπου 150 χιλιομέτρων καθώς επίσης και στο τμήμα Ελευσίνα-Κόρινθος μήκους περίπου 58 χιλιομέτρων αν και είναι γεγονός πως και οι δύο περιπτώσεις παρουσιάζουν σημαντικές δυσκολίες.

Οι πυλώνες του Σχεδίου

Τα μέτρα δράσης αναπτύχθηκαν σε εννέα βασικούς πυλώνες και συγκεκριμένα:

-Ανάπτυξη αποδοτικού συστήματος αστικών και προαστιακών δημόσιων συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών.

-Βελτίωση αποδοτικότητας και πολυτροπικότητας του άξονα ΠΑΘΕ, ο οποίος είναι ο βασικός άξονας που συνδέει τα κύρια λιμάνια του Πειραιά, της Πάτρας και της Θεσσαλονίκης με τις αγορές της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ήδη έχει ολοκληρωθεί ο σιδηροδρομικός διάδρομος βόρεια της Αττικής και σύντομα αναμένεται να φτάσει

στην Πάτρα.

-Ενίσχυση διεθνούς συνδεσιμότητας.

-Υποστήριξη τομέα τουρισμού.

-Ενίσχυση συνδεσιμότητας των ελληνικών νησιών.

-Βελτίωση αποδοτικότητας του τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας.

-Ενίσχυση ασφάλειας, βιωσιμότητας, αποδοτικότητας και ανταγωνιστικότητας των μεταφορών.

-Προώθηση περιφερειακής κινητικότητας και ανάπτυξης.

-Διερεύνηση μελλοντικών ευκαιριών.

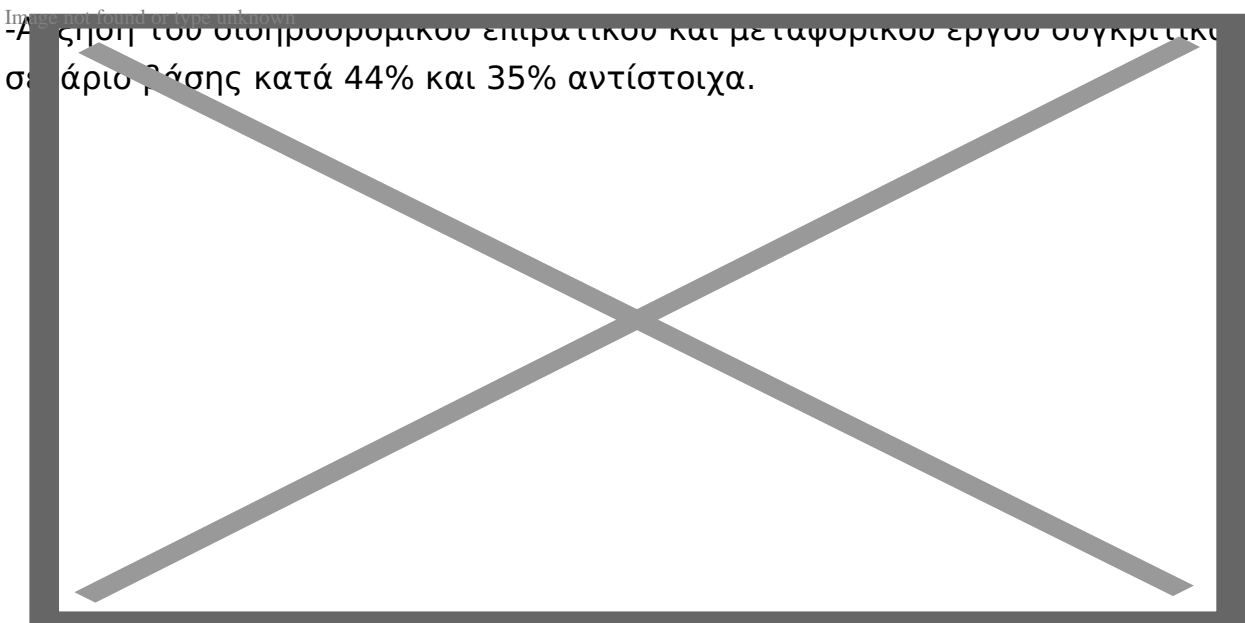
Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του Σχεδίου

Τα αποτελέσματα από την πλήρη εφαρμογή του επικρατέστερου εκ των τριών σεναρίων που εξετάστηκαν, έως το 2037 θα είναι:

-Μείωση κατά 12% της οδικής κυκλοφορίας σε οχηματοχιλιόμετρα.

-Εκτροπή του 20% της συνολικής επιβατικής κίνησης των λεωφορείων προς άλλα μέσα μεταφοράς.

Η αύξηση του οδική κυκλοφορίας και μεταφορικού έργου συγκριτικά με το 2020 θα είναι κατά 44% και 35% αντίστοιχα.



-Αύξηση

κατά 17% του θαλάσσιου επιβατικού μεταφορικού έργου.

-Οι αλλαγές αυτές μάλιστα θα επιφέρουν και οφέλη στο χρόνο μετακίνησης κατά

11,3% για το σιδηρόδρομο και κατά 18,2% για τα λεωφορεία, καθώς επίσης και εξοικονόμηση του λειτουργικού κόστους οχημάτων κυρίως από τη μείωση των οχηματοχιλιομέτρων των επιβατικών Ι.Χ. και των φορτηγών κατά περίπου 10% για τα πρώτα και έως 35% για τα φορτηγά κάθε τύπου.

Μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους όμως από την εφαρμογή των αλλαγών είναι **η μείωση των οδικών ατυχημάτων**, λόγω του χαμηλότερου κυκλοφοριακού φόρτου κατά 12% και του αριθμού των θυμάτων κατά 11,6%.

Συνακόλουθα, με τη μείωση της κυκλοφορίας μειώνεται και το περιβαλλοντικό κόστος από τις μεταφορές. Η μείωση υπολογίζεται σε περίπου 12% το 2037 με την οικονομική αποτίμηση.