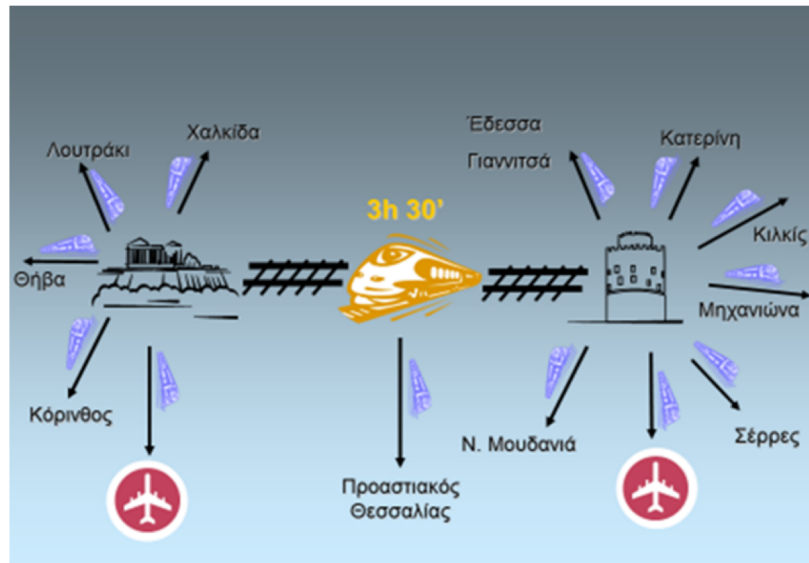
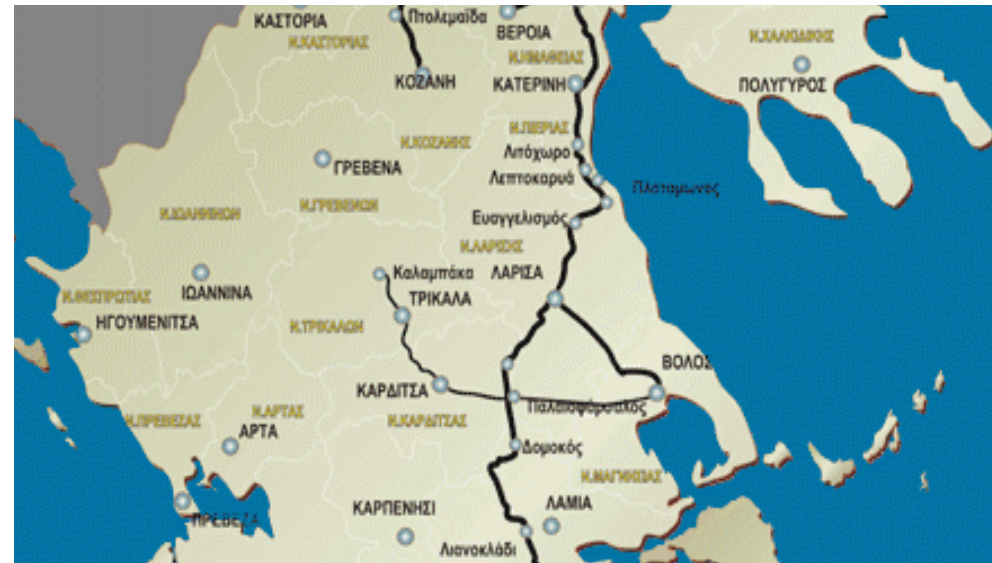


ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ / ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ



Γρ. Σαμπατακάκης
Γενικός Διευθυντής
Δικτύου ΟΣΕ



Χρ. Πυργίδης
Καθ. ΑΠΘ

- I. Ο προαστιακός / περιφερειακός σιδηρόδρομος ως σύστημα μεταφορών
- II. Η σιδηροδρομική γραμμή Βόλου - Παλαιοφαρσάλου
- III. Προοπτικές ανάπτυξης προαστιακού / περιφερειακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία

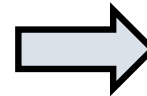
Ο προαστιακός / περιφερειακός σιδηρόδρομος ως σύστημα μεταφορών (1/6)

Ο σιδηρόδρομος είναι ίσως η μόνη τεχνολογία που κατά τη διάρκεια της εξελικτικής της πορείας γνώρισε αρχικά περίοδο μεγάλης ακμής, πέρασε στη συνέχεια μια περίοδο έντονης αμφισβήτησης και την τελευταία δεκαετία κατόρθωσε, όχι μόνο να ανακάμψει αλλά να αποτελεί, για πολλές χώρες, τεχνολογία αιχμής

Ο σιδηρόδρομος ήταν το μέσο που έθεσε τις βάσεις για την ανάπτυξη της ενδοχώρας όλων των ηπείρων



1830 - 1950



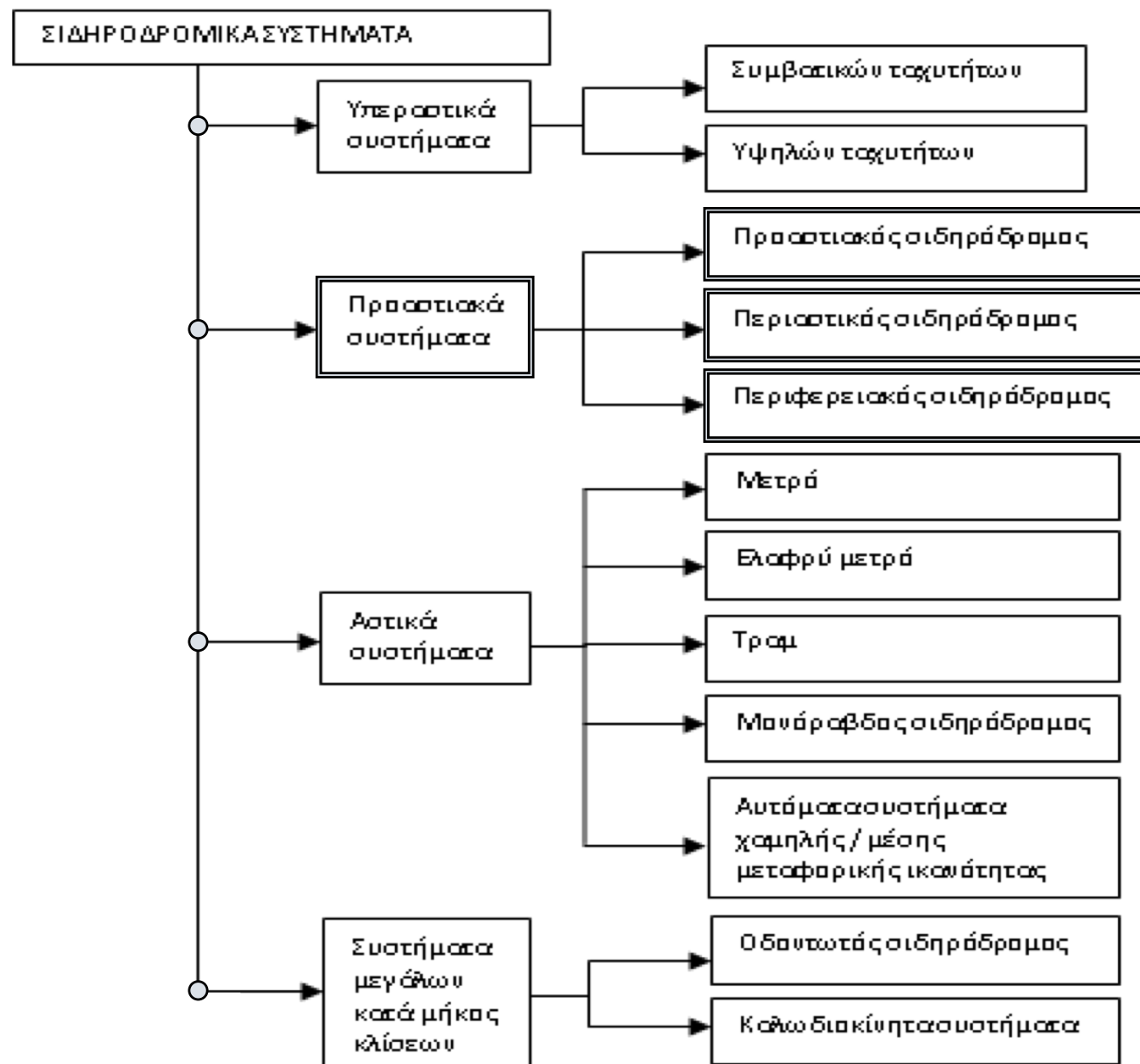
1960 - 1980



1990 -



Ο προαστιακός / περιφερειακός σιδηρόδρομος ως σύστημα μεταφορών (2/6)



Ο προαστιακός / περιφερειακός σιδηρόδρομος ως σύστημα μεταφορών (3/6)



- Κινείται συνήθως επιφανειακά
- Διπλή γραμμή
- Ηλεκτροκίνηση - Ηλεκτρική σηματοδότηση
- Μέγιστη μεταφορική ικανότητα : 60000 επιβ. / ώρα / κατεύθυνση
- Πολλές θέσεις καθημένων
- Κόστος υλοποίησης :
 - 10 - 15 εκ. ευρώ / km (υποδομή-διπλή γραμμή)
 - 5-8 εκ. ευρώ / km (υποδομή-μονή γραμμή)
- Μέση ταχύτητα εκμετάλλευσης ≥ 50 km/h
- Μέγιστη ταχύτητα 120-160 km/h

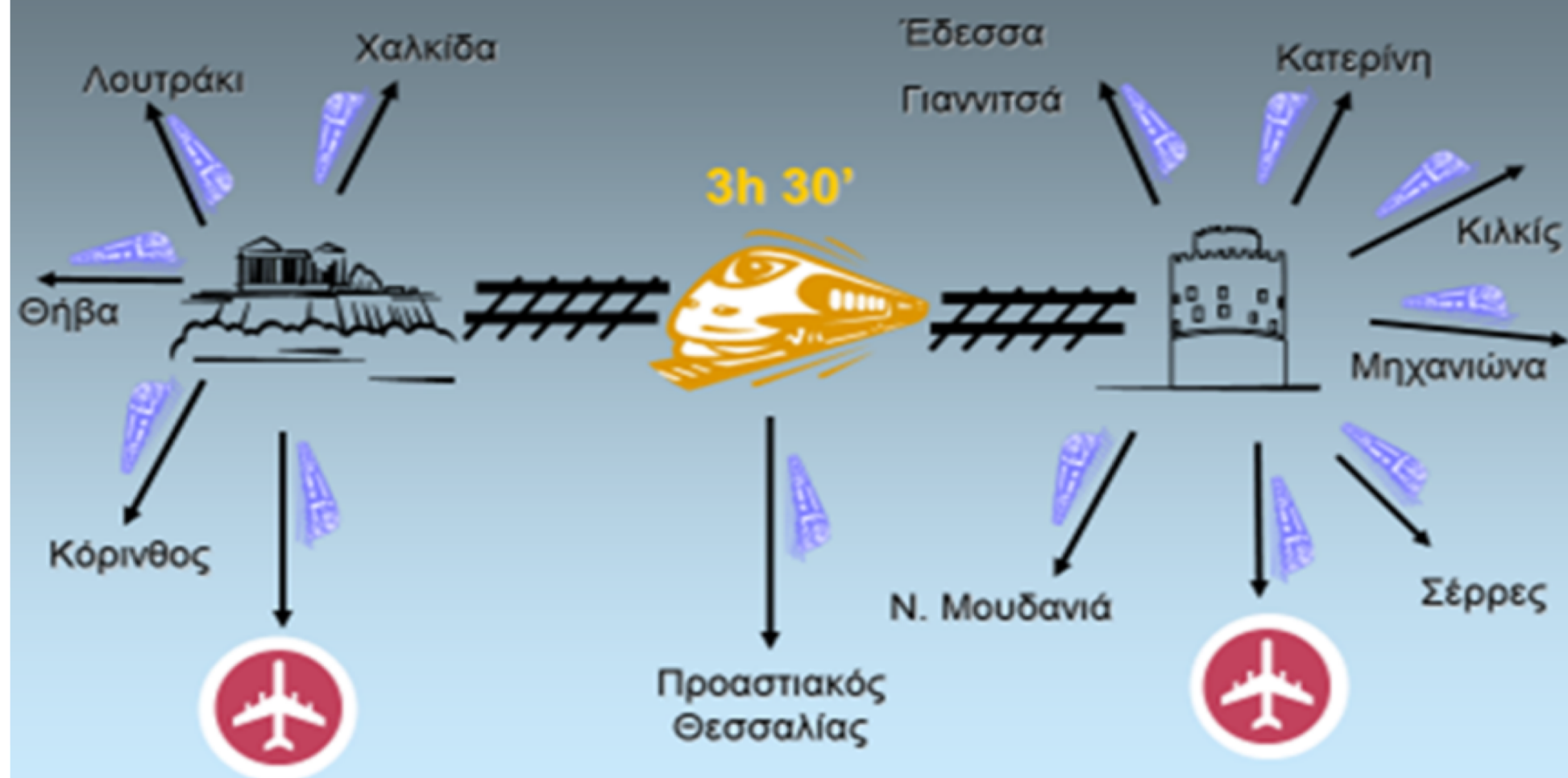
Εξυπηρέτηση κύρια των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας, μέσα στα όρια επιρροής των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων

10 - 30 km προαστιακός (ανά 5 -30 min)

30 - 50 km περιαστικός (<1 h)

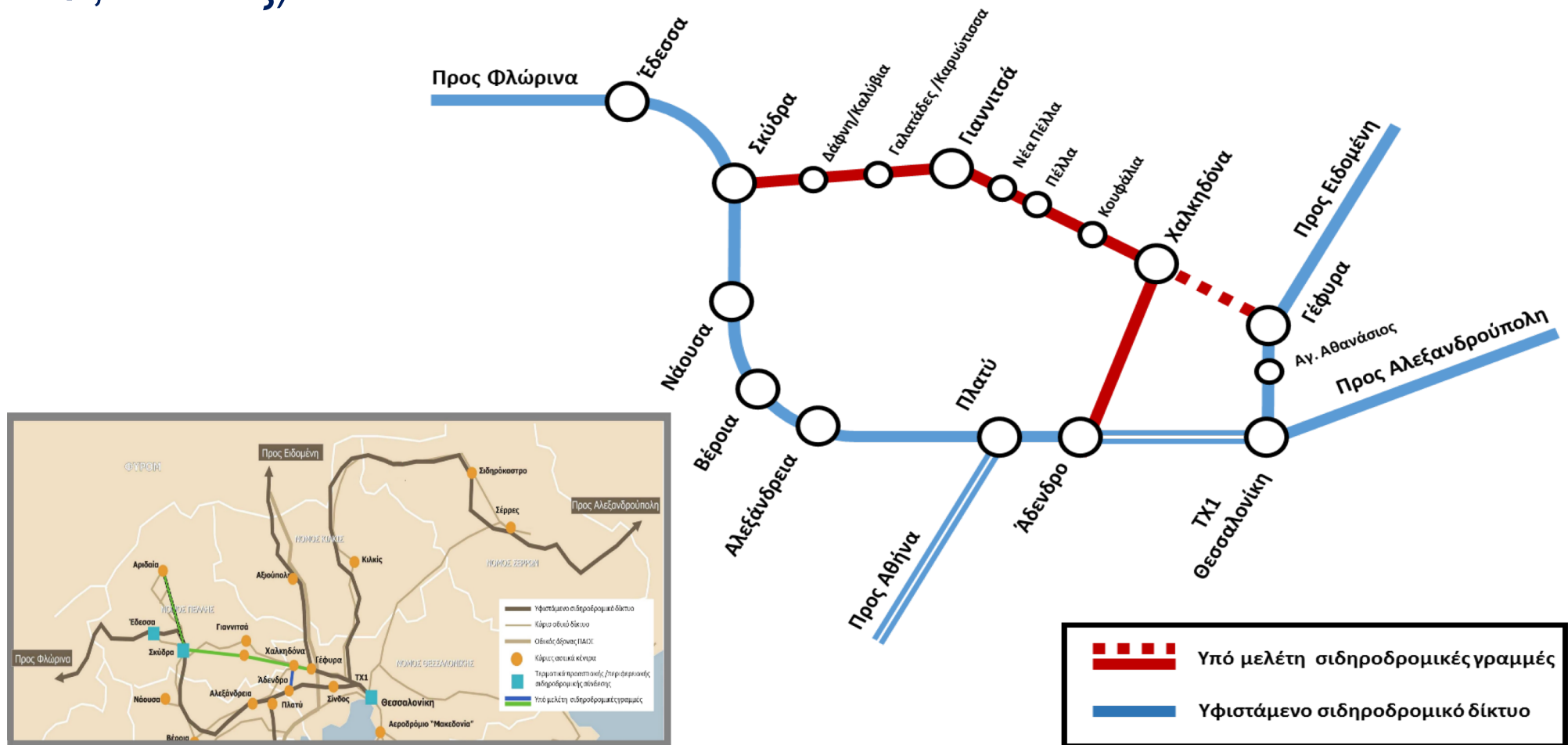
50 - 150km περιφερειακός (< 2h)

- Κέντρα έλξης μετακινήσεων σε μικρές αποστάσεις
- Σημαντικό επιβατικό έργο χωρίς διακυμάνσεις χρονικά
- Επιβατικό έργο μεταξύ ενδιάμεσων στάσεων



Ο προαστιακός / περιφερειακός σιδηρόδρομος ως σύστημα μεταφορών (5/6)

Εξυπηρέτηση των μετακινήσεων μεταξύ των αστικών κέντρων των νομών Θεσσαλονίκης, Πέλλας και Ημαθίας - Νέα δυναμική στις υπεραστικές / περιφερειακές μετακινήσεις (Θ-ΑΘ,Θ-Ε,Θ-Φ,Θ-Αλεξ)



Λειτουργία δικτύου περιφερειακού σιδηροδρόμου στην Κ. Μακεδονία

Θα εκτελούνται καθημερινά 2 διαδρομές

1. Θεσσαλονίκη - Γιαννιτσά - Σκύδρα - Έδεσσα (99,5km)
 - Δρομολόγηση συρμών : ανά 1h (18 δρομολόγια)
 - Χρόνος διαδρομής : 1h12' για την Έδεσσα και 59' για τη Σκύδρα
 - Μεταφορική ικανότητα συστήματος : 8280 επιβάτες / κατεύθυνση ημερησίως (8000)
 - Συνολικό κόστος επένδυσης 135,7 εκ. ευρώ
2. Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Βέροια - Νάουσα - Σκύδρα (97,12km)
 - Δρομολόγηση συρμών : ανά 1h (18 δρομολόγια)
 - Χρόνος διαδρομής : 1h11' για τη Σκύδρα
 - Μεταφορική ικανότητα συστήματος : 8280 επιβάτες / κατεύθυνση ημερησίως (8000)
 - Συνολικό κόστος επένδυσης 94,3 εκ. ευρώ

Αποτελέσματα μελέτης για την αναβάθμιση της γραμμής (1996)

- Μικρές εμπορικές ταχύτητες / Μεγάλοι χρόνοι διαδρομής
- Μικρή έως ασήμαντη επιβατική κίνηση:
 - ✓ Β – Π/Φ: 200 άτομα ημερησίως
 - ✓ Π/Φ – ΚΑΛ: 700 άτομα ημερησίως
 - ✓ Β – ΛΡ : 1.000 άτομα ημερησίως
 - ✓ (Ι.Σ. : 170 άτομα, πληρότητα 20%)
- Μηδαμινή εμπορευματική κίνηση
- Χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης

Εξετασθέντα Σενάρια Επεμβάσεων

Βασικά Σενάρια

- A. Αναβάθμιση(κανονική)
- B. Διατήρηση (μετρική)
- Γ. Κατάργηση

Υποσενάρια

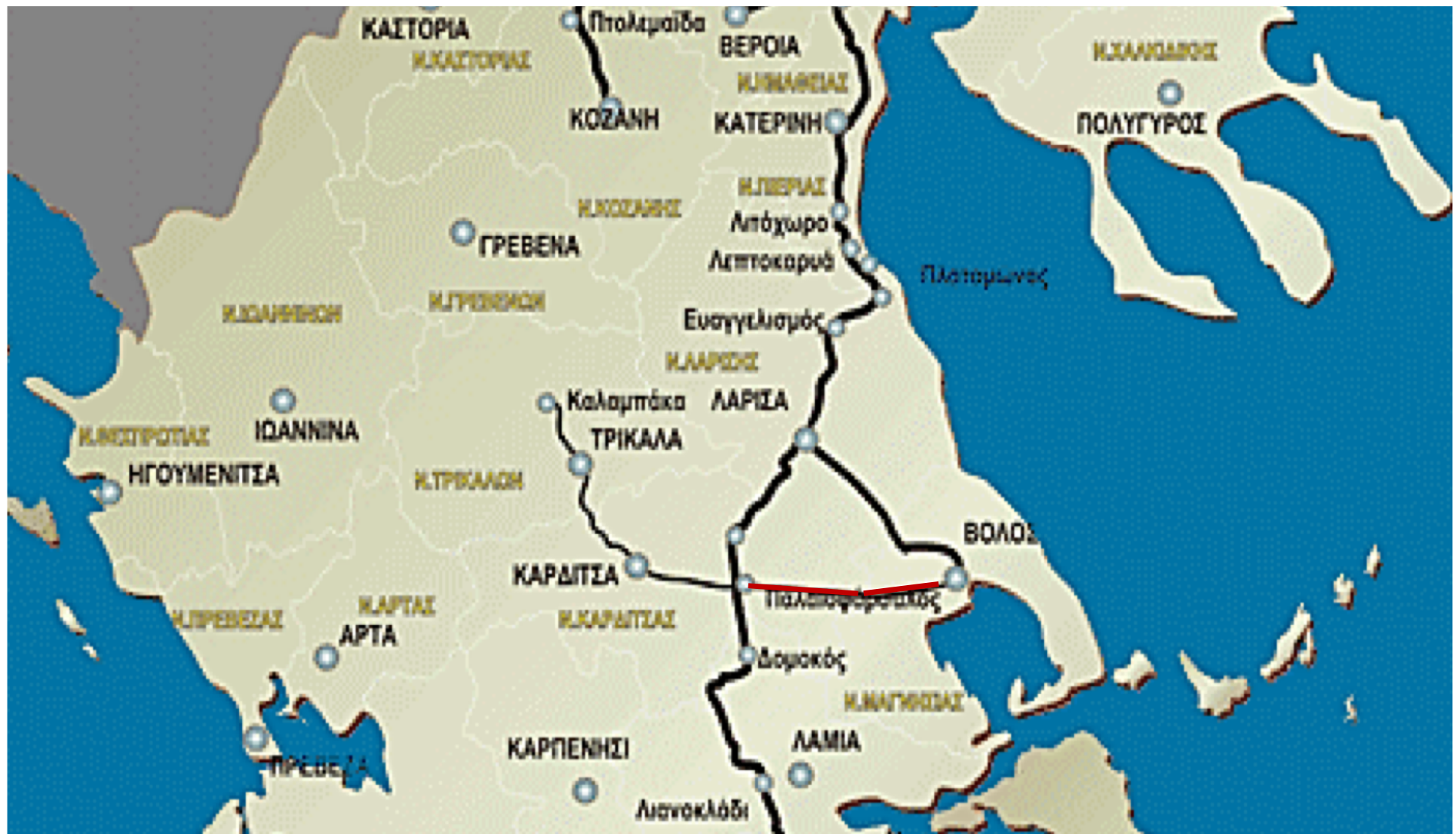
- I. Χωρίς υλοποίηση της γραμμής Καλαμπάκας - Ηγουμενίτσας
- II. Με υλοποίηση της γραμμής Καλαμπάκας - Ηγουμενίτσας

Δεδομένα

- ✓ Διαπλάτυνση της γραμμής Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας
- ✓ Μείωση του χρόνου διαδρομής μεταξύ Λάρισας - Αθηνών κατά 30 min
- ✓ Λειτουργία του πορθμείου Βόλου - Λατάκειας

- Η λειτουργία της υφιστάμενης **μετρικής** γραμμής είναι ιδιαίτερα ελλειμματική για τον ΟΣΕ
- Η αναβάθμισή της είναι προτιμητέα της κατάργησής της
- Συμφέρει οικονομικά να αρχίσουν οι εργασίες αναβάθμισης όταν θα τείνουν να ολοκληρωθούν οι βελτιώσεις των όμορων δικτύων και οι κατασκευές των νέων γραμμών

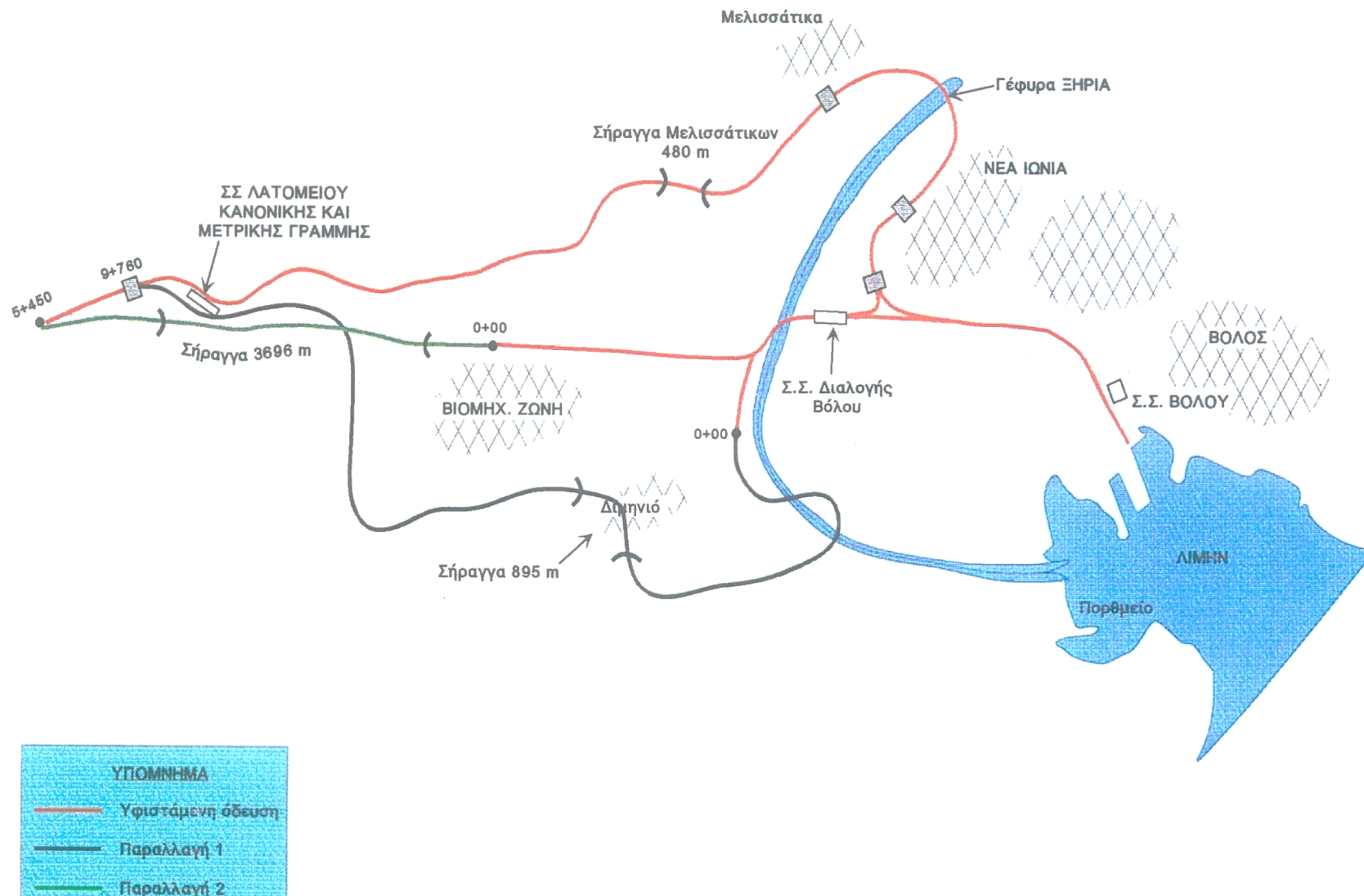
Η σιδηροδρομική γραμμή Βόλου- Παλαιοφαρσάλου (4/5)



Νέα μονή γραμμή μήκους 80,4 km με ηλεκτροκίνηση και ηλεκτρική σηματοδότηση

Η σιδηροδρομική γραμμή Βόλου- Παλαιοφαρσάλου (5/5)

Παράκαμψη Ν. Ιωνίας



- Ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του άξονα Αθηνών – Θεσσαλονίκης (3h30')
- Ηλεκτροκίνηση / ηλεκτρική σηματοδότηση γραμμής Βόλου - Λάρισας
- Αναβάθμιση γραμμής Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας
- Σύνδεση Καλαμπάκα-Κοζάνη και Κοζάνη - Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα?



Επανεξέταση της σύνδεσης Βόλου-Π/Φαρσάλου

Ανάπτυξη προαστιακού / περιφερειακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία (2/9)

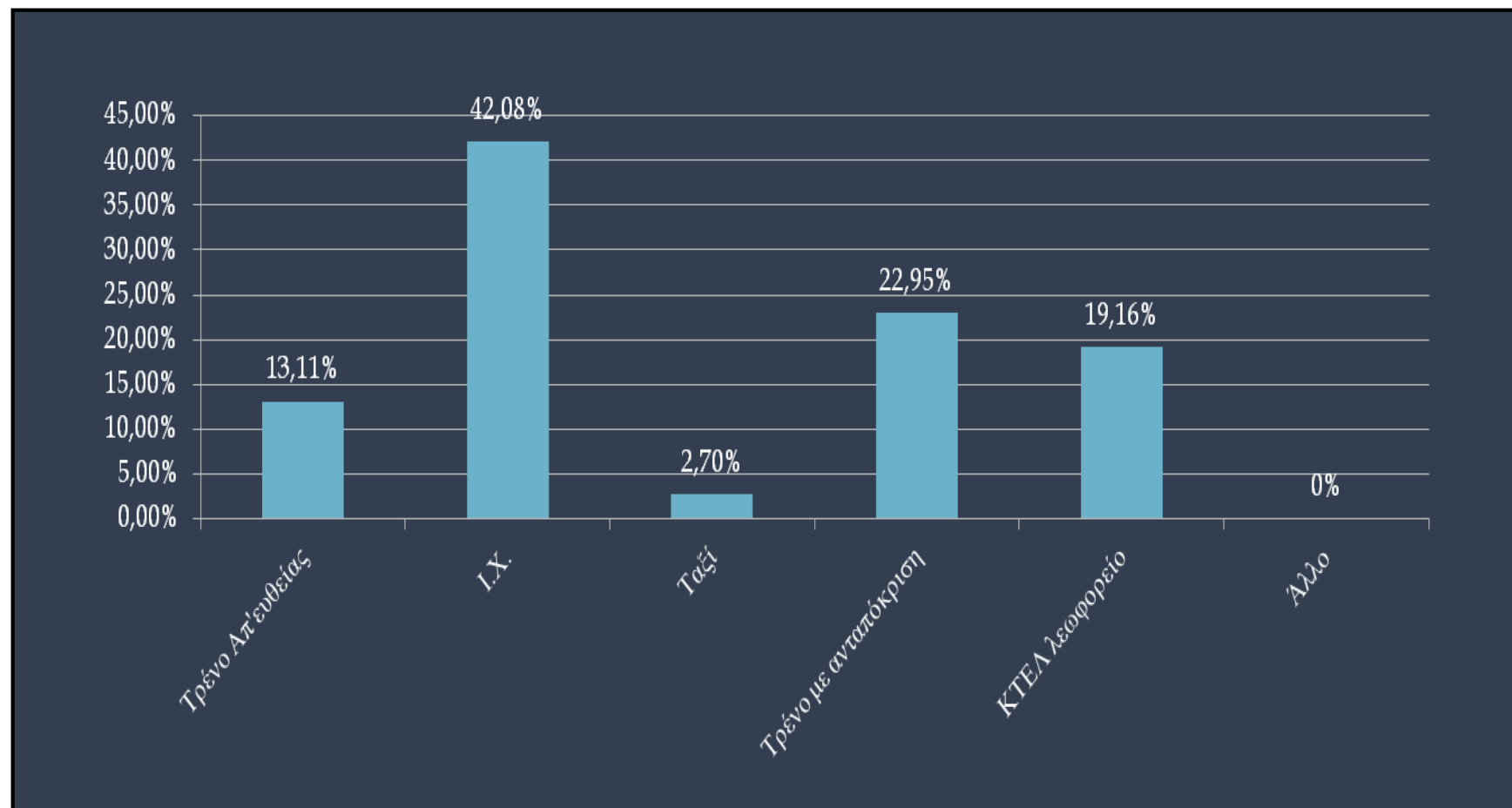
- Η σημαντική θέση του δικτύου της Θεσσαλίας στον Ελλαδικό χώρο
- Το πλήθος και η σημαντικότητα των αστικών και εμπορικών κέντρων που εξυπηρετεί
- Τα χαρακτηριστικά των συνδέσεων που συνάδουν με αυτά ενός συστήματος προαστιακής σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης
- Η σιδηροδρομική διέξοδος που μπορεί να παράξει στα λιμάνια της χώρας
- Το σημερινό χαμηλό παρεχόμενο επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης



Αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλίας

Ανάπτυξη προαστιακού / περιφερειακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία (3/9)

Δείγμα διαγράμματος επιλογής μέσου μεταφοράς
(Εσωτερικές μετακινήσεις Θεσσαλίας- 2012)



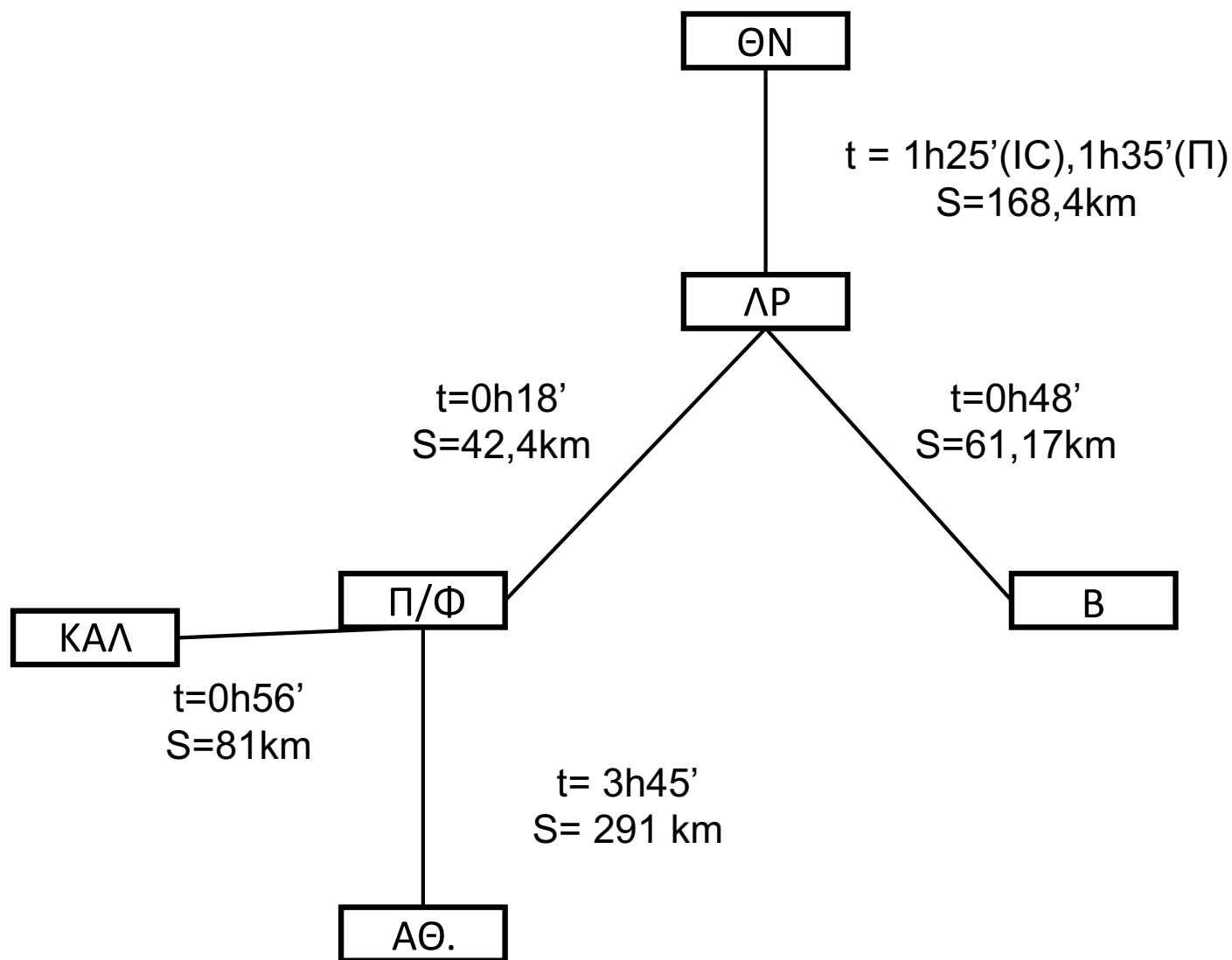
Ανάπτυξη προαστιακού / περιφερειακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία (4/9)

Διαδρομή	Χρόνοι διαδρομής και αριθμός δρομολογίων που εξυπηρετούν τη Θεσσαλία ημερησίως (απ' ευθείας)-2019	Χρόνοι διαδρομής και προτεινόμενος αριθμός δρομολογίων ημερησίως (απ' ευθείας)- 2020
Αθήνα - Λάρισα	4h00' 6 δρομολόγια	2h35'- 2h20' 15 δρομολόγια
Αθήνα - Βόλος	-	3h15'-3h05' 3 δρομολόγια
Αθήνα - Καλαμπάκα	4h58' 1 δρομολόγιο	3h05'-2h45' 2 δρομολόγια
Θεσσαλονίκη - Βόλος	-	2h15' - 2h05' 3 δρομολόγια
Θεσσαλονίκη - Λάρισα	1h25' , 1h35' 15 δρομολόγια (9+6)	1h35'(Π), 1h14'- 1h06'(IC) ?????
Θεσσαλονίκη - Καλαμπάκα	1 δρομολόγιο	2h15' 2 δρομολόγια
Λάρισα - Βόλος	0h48' 9 δρομολόγια	0h48'-0h43' 18 δρομολόγια

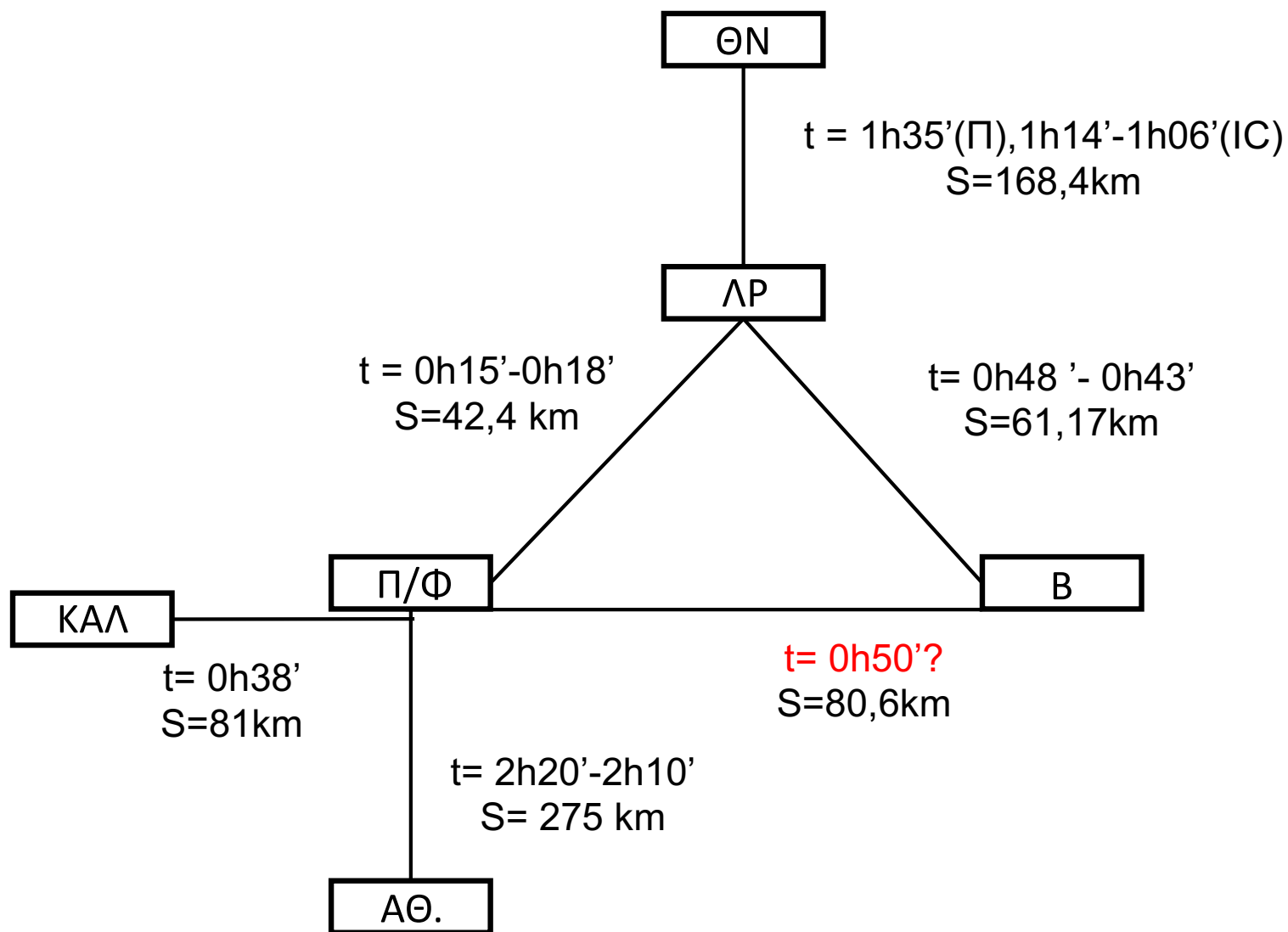
Ανάπτυξη προαστιακού / περιφερειακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία (5/9)

Διαδρομή	ΙΧ	Λεωφορείο	Τρένο
Λάρισα - Βόλος	0h55'	1h05' 12 δρομολόγια	0h48' 9 δρομολόγια
Λάρισα – Τρίκαλα	0h55'	1h15' 10 δρομολόγια	1h14' - 1h04' 1 δρομολόγιο + 4 (μετεπ)
Λάρισα - Καρδίτσα	0h54'	1h00' 10 δρομολόγια	0h55' - 0h43' 1 δρομολόγιο + 4 (μετεπ)
Βόλος -Τρίκαλα	1h50'	2h20' 4 δρομολόγια	-
Βόλος - Καρδίτσα	1h44'	2h00' 4 δρομολόγια	-
Τρίκαλα - Καρδίτσα	0h31'	0h50' 12 + 4 δρομολόγια	0h19' 5 δρομολόγια

Ανάπτυξη προαστιακού / περιφερειακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία (6/9)



Ανάπτυξη προαστιακού / περιφερειακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλία (7/9)



- Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι με δεδομένο ότι θα ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής που εκτελούνται ή προγραμματίζονται, αναμένεται να έχουν την ελάχιστη υποδομή που χρειάζεται για να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά
- Οι σιδηρόδρομοι στην Ελλάδα χρειάζεται να διατηρηθούν και να αναβαθμιστούν για λόγους περιφερειακής ανάπτυξης, συγκοινωνιακούς, ενεργειακούς και περιβαλλοντικούς
- Αναβάθμιση υφιστάμενων γραμμών – Κατασκευή νέων μετά από εμπεριστατωμένες μελέτες

- Η κατασκευή της νέας γραμμής Βόλου – Παλαιοφαρσάλου μπορεί να είναι μια από αυτές
- Βελτιώνει σημαντικά τη σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης του Βόλου με την Αθήνα και τη Δυτική Θεσσαλία
- Δημιουργεί συνθήκες προαστιακής σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης σε όλη τη Θεσσαλία
- Αυξάνει σημαντικά το επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Θεσσαλίας
- Προοπτική σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα του Βόλου με την Ηγουμενίτσα

