

Μελέτη Σκοπιμότητας για την κατασκευή νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής μεταξύ Αντιρρίου - Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας



ATKINS

 **ΠΡΙΣΜΑ**
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε.

Γενικά

- Αναθέτουσα Αρχή Ο.Σ.Ε. Α.Ε.
- Περίοδος μελέτης Ιούνιος - Νοέμβριος 2002
- Έγκριση μελέτης Απρίλιος 2003
- Ένταξη του Δυτικού Σιδ/κού Άξονα στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, Οκτ. 2003

TRANS-EUROPEAN

TRANSPORT NETWORK

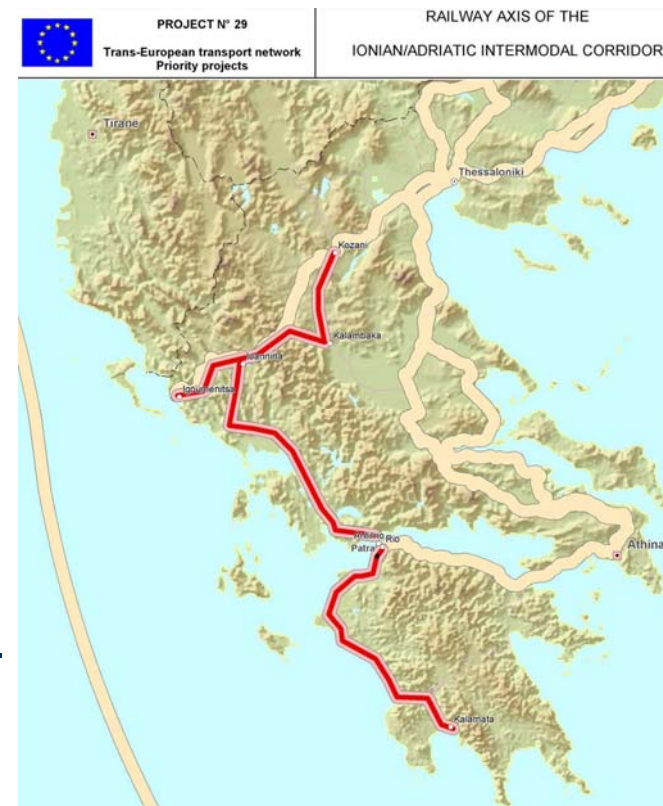
The background of the slide features a collage of various transportation-related images, including a train, an airplane, a bus, and a ship, all rendered in a faded, light gray tone. A solid green vertical bar is positioned on the left side of the slide, and a dark blue horizontal bar is located below the title.

Σκοπός της Μελέτης

- Επέκταση και αναβάθμιση του σιδ/κού δικτύου
- Προώθηση των Συνδυασμένων Μεταφορών
- Ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας
- Άρση της απομόνωσης της Ηπείρου

Αντικείμενο Μελέτης

- Σκοπιμότητα κατασκευής νέας Σιδ/κής Γραμμής Αντίρριο – Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα
 - Ζώνη Διέλευσης
 - Τεχνικά Χαρακτηριστικά
 - Πρόβλεψη Μετακινήσεων
 - Κόστη και Οφέλη
 - Χρηματο-οικονομική και Κοινωνικο-οικονομική Αξιολόγηση



Προγενέστερες Μελέτες

- Μελέτη σκοπιμότητας σιδ/κής σύνδεσης Ηγουμενίτσας (ΕΜΠ - ΑΣΟΕΕ, 1992)
- Προμελέτη Σιδ/κής Γραμμής Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα (ΑΔΚ – Τρίτων, 1998)
- Προμελέτη Σιδ/κής Γραμμής Καλαμπάκα – Ιωάννινα (DENCO, 1998)

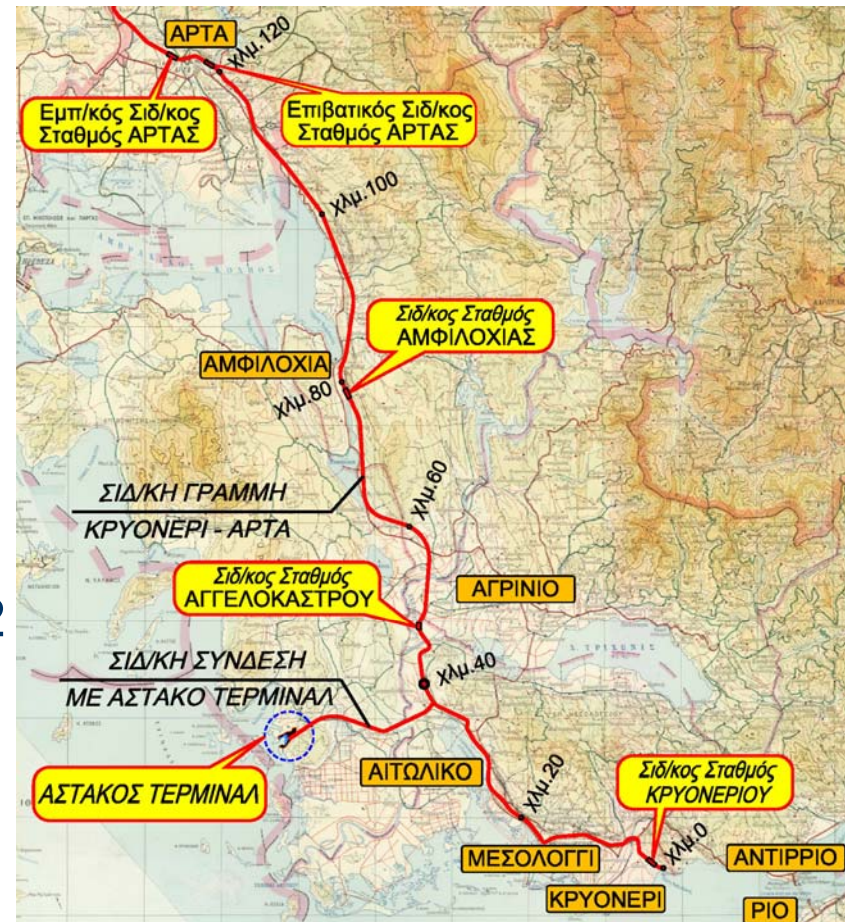
Διαδρομές Μελέτης 1992

- α. Καρδίτσα – Άρτα –
Ηγουμενίτσα
- β. Αντίρριο – Άρτα –
Ηγουμενίτσα
- γ. Κοζάνη – Κόνιτσα –
Ηγουμενίτσα
- δ. Καλαμπάκα – Ιωάννινα –
Ηγουμενίτσα



Ζώνη Διέλευσης (1)

- Κρυονέρι – Άρτα
 - Διαδρομή “β” της μελέτης σκοπιμότητας 1992
 - Μήκος 111χλμ.
 - Μέση ταχύτητα μελέτης 90χλμ/ώρα
- Σύνδεση με Αστακό
 - Μελέτη σκοπιμότητας 2002
 - Μήκος 18χλμ
 - Μέση ταχύτητα μελέτης 120χλμ/ώρα



Ζώνη Διέλευσης (2)

- Άρτα - Ιωάννινα
 - Αναγνωριστική μελέτη, 2002
 - Μήκος 69χλμ.
 - Μέση ταχύτητα μελέτης 110χλμ/ώρα
- Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα
 - Προμελέτη σιδ/κής γραμμής, 1998
 - Μήκος 78χλμ
 - Μέση ταχύτητα μελέτης 120χλμ/ώρα



- Μονή γραμμή κανονικού εύρους
- Ηλεκτροκίνηση
- Μέση ταχύτητα μελέτης 100χλμ/ώρα
- Συνολικό μήκος 258χλμ
- Συνολικό μήκος υπόγειων έργων 81χλμ
- Συνολικό μήκος γεφυρών 9,5χλμ



Σιδηροδρομικοί Σταθμοί

- Επιβατικοί Σταθμοί (7)
 - Κρυονερίου, Αγγελοκάστρου, Αμφιλοχίας, Άρτας, Ιωαννίνων, Κρυσταλλοπηγής και Αγ. Νικολάου
- Εμπορευματικοί Σταθμοί (3)
 - Άρτας, Καστρίτσας και Αστακού
- Επιβατικός & Εμπορευματικός Σταθμός (1)
 - Ηγουμενίτσας

Πρόβλεψη Μετακινήσεων (1)

- Αναπτύχθηκε μοντέλο μετακινήσεων με χρήση του λογισμικού ΕΜΜΕ/2
- Χωρίστηκε η Περιοχή Μελέτης σε Ζώνες
- Κωδικοποιήθηκε το μεταφορικό δίκτυο
- Προσομοιώθηκαν κόστη και έγινε προσαρμογή του μεταφορικού δικτύου
- Προσδιορίστηκε η γένεση και ο καταμερισμός των μετακινήσεων

Πρόβλεψη Μετακινήσεων (2)

Ημερήσια κίνηση επιβατών					
Σταθμοί	Μήκος (χλμ)	Αρ. Επιβατών	Αρ. Επιβατών	Αρ. Επιβατών	Αρ. Επιβατών
		Διαδρομή	Διαδρομή	Διαδρομή	Διαδρομή
		Ανόδου	Καθόδου	Ανόδου	Καθόδου
		2013		2033	
Κρυονερίου-Αγγελοκάστρου	45	96	200	115	328
Αγγελοκάστρου-Αμφιλοχίας	33	96	200	115	328
Αμφιλοχίας-Άρτας (επιβατών)	40	96	200	115	328
Άρτας (επιβατών)-Ιωαννίνων (επιβατών)	77	274	393	431	674
Ιωαννίνων (επιβατών)-Ηγουμενίτσας	69	1.728	1.957	2.926	3.366

Πρόβλεψη Μετακινήσεων (3)

Ημερήσια κίνηση εμπορευμάτων					
Σταθμοί	Μήκος (χλμ)	Τόνοι Εμπορευμάτων Διαδρομή Ανόδου	Τόνοι Εμπορευμάτων Διαδρομή Καθόδου	Τόνοι Εμπορευμάτων Διαδρομή Ανόδου	Τόνοι Εμπορευμάτων Διαδρομή Καθόδου
		2013		2033	
Κρυονερίου- Αγγελοκάστρου	45	1.513	3.308	1.681	3.816
Αγγελοκάστρου- Αμφιλοχίας	33	1.513	3.308	1.681	3.816
Αμφιλοχίας-Άρτας (εμπ/των)	45	1.513	3.308	1.681	3.816
Άρτας (εμπ/των)- Καστρίτσας	71	1.515	3.311	1.685	3.822
Καστρίτσας- Ηγουμενίτσας	68	4.578	4.988	7.212	6.894

Κόστη & Οφέλη (1)

- Κόστη

- Κατασκευαστικό κόστος
- Κόστος τροχαίου υλικού
- Κόστος λειτουργίας & συντήρησης

- Οφέλη

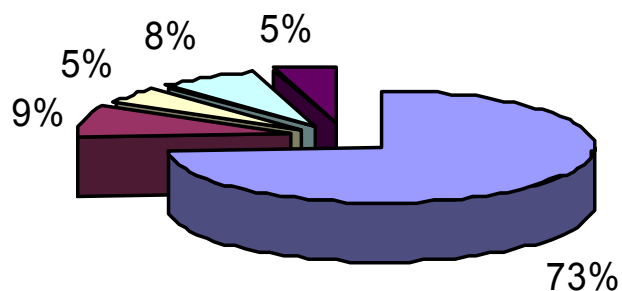
- Κόμιστρα μεταφοράς εμπορευμάτων & μετακίνησης επιβατών
- Κοινωνικο-οικονομικά οφέλη (εξοικονόμηση χρόνου & αποφυγή κόστους τροχαίων ατυχημάτων)
- Υπολειμματική Αξία

Κόστη & Οφέλη (2)

- Κατασκευαστικό Κόστος
 - 1,16 δις € χωρίς σύνδεση με Αστακό
 - 1,23 δις € με σύνδεση Αστακού
- Κόστος Τροχαίου Υλικού
 - 157 εκ. € χωρίς σύνδεση με Αστακό
 - 198 εκ. € με σύνδεση Αστακού

Κόστη & Οφέλη (3)

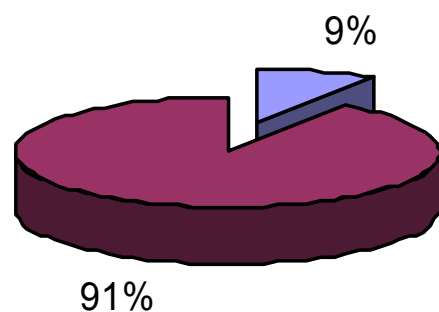
Ποσοστιαία κατανομή ετήσιων
λειτουργικών δαπανών



- Δαπάνες Προσωπικού
- Κόστος ενέργειας
- Συντήρηση μηχανών
- Συντήρηση δικτύου
- Απρόβλεπτες δαπάνες

Κόστη & Οφέλη (4)

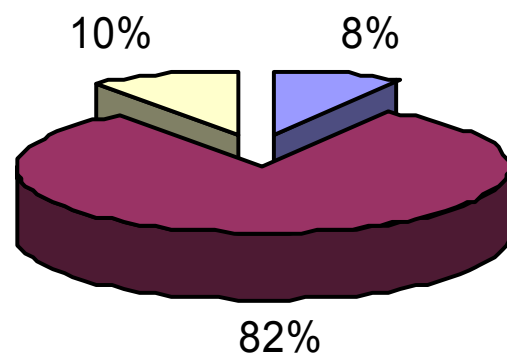
Ποσοστιαία κατανομή ετησίων χρηματο-
οικονομικών εσόδων



- Έσοδα από κίνηση επιβατών
- Έσοδα από διακίνηση εμπορευμάτων

Κόστη & Οφέλη (5)

Ποσοστιαία κατανομή ετήσιων κοινωνικοοικονομικών εσόδων



- Έσοδα από κίνηση επιβατών
- Έσοδα από διακίνηση εμπορευμάτων
- Κοινωνικοοικονομικά έσοδα

Χρηματο-οικονομική & Κοινωνικο-οικονομική Αξιολόγηση

- Χρηματο-οικονομική Αξιολόγηση

Δείκτης	Σενάριο Με Αστακό	Σενάριο Χωρίς Αστακό
NPV	577.107.460	463.301.780
B/C	1,84	1,77
IRR	5,02%	4,76%

- Κοινωνικο-οικονομική Αξιολόγηση

Δείκτης	Σενάριο Με Αστακό	Σενάριο Χωρίς Αστακό
NPV	714.205.544	828.259.646
B/C	2,00	2,05
IRR	5,58%	5,76%

Συμπεράσματα (1)

- Δεν παρουσιάστηκαν σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των αποτελεσμάτων των δύο σεναρίων
- Το έργο απαιτεί μεγάλη επένδυση κεφαλαίου - αντισταθμίζεται από τα οφέλη που θα προκύψουν από τη λειτουργία της γραμμής
- Η μεταφορά εμπορευμάτων αποτελεί τη σημαντικότερη πηγή εσόδων του έργου



Συμπεράσματα (2)

- Ενίσχυση συνδυασμένων μεταφορών
- Αναβάθμιση του σιδ/κού δικτύου
- Άρση της απομόνωσης της Ηπείρου
- Βελτίωση της ελκυστικότητας παραγωγικών επενδύσεων στη ζώνη επιρροής του έργου
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας