

## ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΔΕΙΚΤΗ

### TRA14: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

#### ΟΡΙΣΜΟΣ - ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

Ο δείκτης εκτιμά τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων επί του άξονα και ειδικότερα τα ακόλουθα: α) προέλευση-προορισμός μετακινήσεων, β) σκοπός μετακίνησης γ) συχνότητα μετακίνησης και δ) χρόνος ταξιδιού. Οι επιδράσεις του άξονα στα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων σχετίζονται με τη μεταβολή της κινητικότητας, την επιμήκυνση των ταξιδιών και τη λειτουργική διασύνδεση των περιοχών.

#### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ -ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Στην παρούσα φάση η επεξεργασία του δείκτη επικεντρώνεται στη μελέτη της προέλευσης-προορισμού οχημάτων επί του άξονα της Εγνατίας Οδού με βάση διαθέσιμα στοιχεία της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Τα πρωτογενή στοιχεία αφορούν το έτος 2006 και προέρχονται από μοντέλο που έχει δομηθεί με τη χρήση του λογισμικού VISUM από το Τμήμα Κυκλοφορίας - Διεύθυνση Λειτουργίας του Τομέα Λειτουργίας και Συντήρησης της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Για συγκριτικούς λόγους χρησιμοποιούνται επιπλέον τα στοιχεία της Εθνικής Έρευνας Προέλευσης-Προορισμού (ΕΕΠ-Π) έτους 1993 ώστε να μελετηθούν οι παρατηρούμενες κρίσιμες αλλαγές.

Τα στοιχεία που μελετώνται αφορούν μόνο στις επαρχίες από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός, και για όσες από αυτές υπάρχουν έγκυρα δεδομένα και για τα δύο έτη αναφοράς (1993 και 2006). Αναλόγως, οι αναφορές που γίνονται σε επίπεδο Περιφερειών και Νομών αφορούν μόνο σε αυτές τις επιλεγμένες επαρχίες. Το 2006, η Εγνατία Οδός είχε ολοκληρωθεί στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Γρεβενά, ενώ τμήματά της είχαν ολοκληρωθεί και στους Νομούς Ιωαννίνων και Ηγουμενίτσας. Στη διαδρομή Θεσσαλονίκη-Κήποι η Εγνατία Οδός ήταν σε λειτουργία στο σύνολό της με εξαίρεση τρία τμήματά της: α) Ένα τμήμα πάνω από τη λίμνη Βόλβη, από τον Α/Κ Βαγιοχωρίου μέχρι τον Α/Κ Ρεντίνας, β) τη «μεσόγεια χάραξη» στο Νομό Καβάλας, από τον Α/Κ Στρυμόνα μέχρι τον Α/Κ Αγίου Ανδρέα και γ) ένα τμήμα της έξω από την Ξάνθη, από τον Α/Κ Χρυσούπολης μέχρι τον Α/Κ Δυτικής Ξάνθης.

Οι επαρχίες από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός και για τις οποίες υπάρχουν έγκυρα στοιχεία συνθέτουν 48 ζεύγη προέλευσης-προορισμού. Ο συνολικός αριθμός των μετακινήσεων μεταξύ αυτών των ζευγών εκτιμήθηκε για το 2006 στο μέγεθος,

περίπου, των 98.000 μετακινήσεων, ενώ για τις ίδιες επαρχίες στην ΕΕΠ-Π του 1993 ήταν της τάξης των 45.000. Με άλλα λόγια, ο αριθμός αυτών των μετακινήσεων υπερδιπλασιάστηκε (αύξηση ίση με 116%).

Εξετάζοντας τη μεταβολή σε απόλυτες τιμές, η μεγαλύτερη αύξηση μετακινήσεων παρατηρείται μεταξύ των επαρχιών Θεσσαλονίκης και Λαγκαδά, όπου οι μέσες ετήσιες ημερήσιες μετακινήσεις αυξήθηκαν περισσότερο από 11.000 φτάνοντας, περίπου, τις 27.000. Μεγάλη αύξηση των ετήσιων μέσων ημερήσιων μετακινήσεων σε απόλυτες τιμές, της τάξης των 5.000-7.000, παρατηρείται επίσης μεταξύ των επαρχιών Καβάλας - Παγγαίου και Καβάλας - Νέστου. Ακολουθούν οι μετακινήσεις μεταξύ Θεσσαλονίκης και Ημαθίας με αύξηση της τάξης των 2.500 ετήσιων μέσων ημερήσιων μετακινήσεων. Ωστόσο, εξετάζοντας την ποσοστιαία μεταβολή, οι μεγαλύτερες αυξήσεις (άνω του 160%) μεταξύ των ετών 1993 και 2006 παρατηρήθηκαν στον ανατολικό και δυτικό τομέα της Εγνατίας Οδού και για επαρχίες όπου ο αυτοκινητόδρομος λειτουργούσε σχεδόν εξ ολοκλήρου το 2006 (Παγγαίο-Καβάλα, Καβάλα-Χρυσούπολη, Χρυσούπολη-Ξάνθη, Κομοτηνή- Αλεξανδρούπολη, Ηγουμενίτσα - Παραμυθιά).

Μελετώντας τις μετακινήσεις μεταξύ Περιφερειών, δηλαδή τις διαπεριφερειακές μετακινήσεις (και μόνον για τις επαρχίες από τις οποίες διέρχεται ο άξονας), με εξαίρεση το ζεύγος μεταξύ Αν. Μακεδονίας και Ηπείρου, για το οποίο δεν μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα, παρατηρείται αύξηση σε απόλυτες τιμές για όλα τα ζεύγη των Περιφερειών. Στο σύνολό τους οι μετακινήσεις αυξήθηκαν κατά 160% ξεπερνώντας σε απόλυτες τιμές τις 12.000. Το 1993, οι περισσότερες διαπεριφερειακές μετακινήσεις παρατηρούνταν μεταξύ Κεντρικής Μακεδονίας και Αν. Μακεδονίας και Θράκης, οι οποίες αποτελούσαν το 55,6% του συνόλου των μέσων ετήσιων διαπεριφερειακών μετακινήσεων. Ακολουθούσαν οι μετακινήσεις μεταξύ Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας (39,3%). Το 2006, όλες οι μελετώμενες διαπεριφερειακές μετακινήσεις υπερδιπλασιάστηκαν, με ενδεικτική την αύξηση των μετακινήσεων μεταξύ Κεντρικής Μακεδονίας-Δυτικής Μακεδονίας προφανώς λόγω της ολοκληρωμένης λειτουργίας της Εγνατίας Οδού σε όλο το μήκος της διαδρομής Θεσσαλονίκης-Γρεβενών.

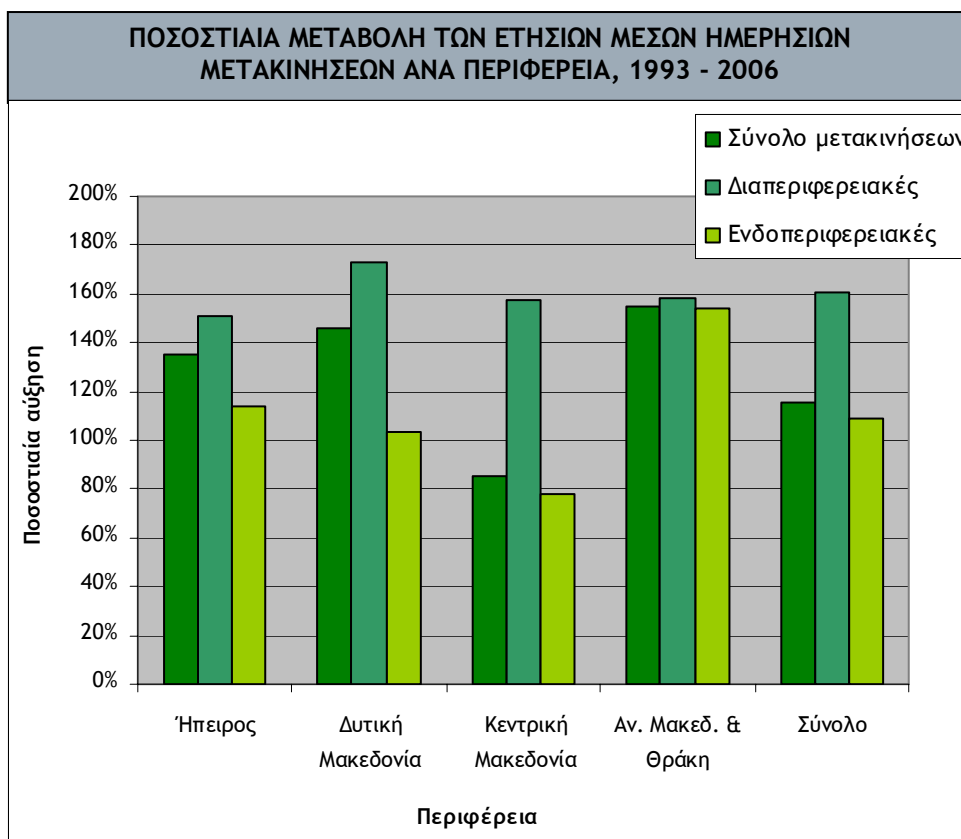
<b>ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΜΕΣΕΣ ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ, 1993 και 2006</b>			
<b>ΖΕΥΓΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ</b>	<b>Ως ποσοστό επί του συνόλου</b>		<b>Μεταβολή απόλυτου αριθμού μετακινήσεων 1993-2006</b>
	<b>1993</b>	<b>2006</b>	
Κεντρικής Μακεδονίας - Αν. Μακεδονίας και Θράκης	55,6%	53,0%	148,5%
Κεντρικής Μακεδονίας - Δυτικής Μακεδονίας	39,3%	41,8%	176,7%
Κεντρικής Μακεδονίας - Ηπείρου	4,7%	4,3%	134,5%
Δυτικής Μακεδονίας -Ηπείρου	0,4%	1,0%	544,4%
<b>Σύνολο</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>160,5%</b>

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται αναλυτικά για κάθε Περιφέρεια, οι μετακινήσεις μεταξύ όλων των επαρχιών διέλευσης της Εγνατίας Οδού, συμπεριλαμβανομένων και των επαρχιών εντός της εξεταζόμενης Περιφέρειας (δηλαδή των ενδοπεριφερειακών μετακινήσεων). Οι μετακινήσεις προς όλες τις Περιφέρειες αυξήθηκαν σε υψηλά ποσοστά. Το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης, περισσότερο του 150%, παρατηρείται στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Ακολουθούν οι μετακινήσεις με προορισμό τη Δυτική Μακεδονία (145,7%) και την Ήπειρο (135%), ενώ το ποσοστό αύξησης των μετακινήσεων προς την Κεντρική Μακεδονία ήταν αρκετά μικρότερο (85,6).

**ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΤΗΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 1993 - 2006**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΕΠΑΡΧΙΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΑΡΧΙΕΣ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ (ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ)	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΑΡΧΙΕΣ ΤΗΣ ΙΔΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ (ΕΝΔΟΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ)
Ήπειρος	135,0%	150,8%	114,1%
Δυτική Μακεδονία	145,7%	172,7%	102,9%
Κεντρική Μακεδονία	85,6%	157,4%	78,2%
Αν. Μακεδ. & Θράκη	154,8%	157,9%	154,5%
Σύνολο	115,2%	160,5%	108,7%

Πηγές πρωτογενών δεδομένων: ΥΠΕΧΩΔΕ, 1993 και ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. - Τομέας Λειτουργίας και Συντήρησης



Για όλες τις Περιφέρειες ιδιαίτερα αυξημένο είναι το ποσοστό μεταβολής των μετακινήσεων με προέλευση ή προορισμό τις υπόλοιπες (διαπεριφερειακές μετακινήσεις), στοιχείο που έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της σχετικής βαρύτητας των διαπεριφερειακών μετακινήσεων στο σύνολο των μετακινήσεων. Συνολικά οι διαπεριφερειακές μετακινήσεις αυξήθηκαν σε ποσοστό 160,5%, ενώ οι ενδοπεριφερειακές αυξήθηκαν σε ποσοστό 108,7%. Ο συνολικός αριθμός των μετακινήσεων, δηλαδή ενδοπεριφερειακές και διαπεριφερειακές, αυξήθηκε για κάθε Περιφέρεια πάνω από 150%, με υψηλότερη την ποσοστιαία αύξηση των μετακινήσεων με προορισμό την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας (172,7%).

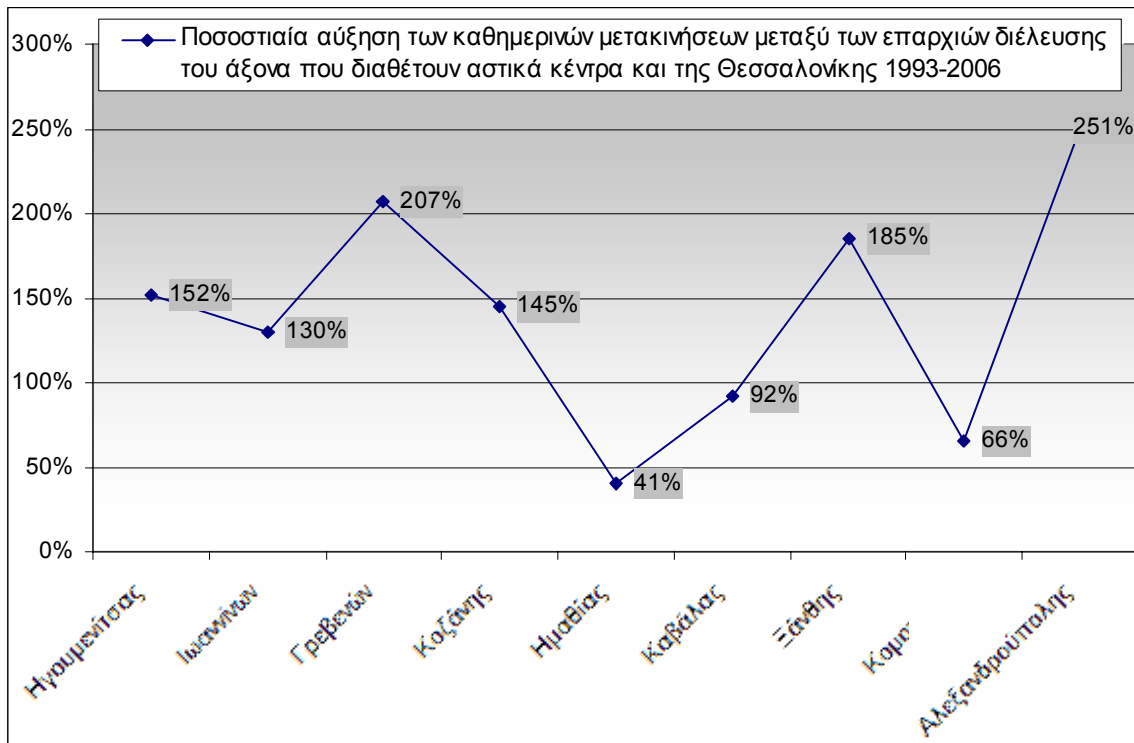
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η μελέτη μόνον των ενδοπεριφερειακών μετακινήσεων που έγιναν μεταξύ των επαρχιών διέλευσης της Εγνατίας Οδού, γιατί εκφράζει την εξέλιξη του βαθμού εσωτερικής κινητικότητας σε κάθε Περιφέρεια. Το 1993, στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και στις επαρχίες διέλευσης του άξονα οι μέσες ετήσιες καθημερινές μετακινήσεις ήταν της τάξης των 22.000. Το 2006, οι μετακινήσεις αυτές ξεπέρασαν τις 40.000. Ωστόσο σαν ποσοστό τόσο ως προς το σύνολο των μετακινήσεων με προορισμό την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, όσο και ως προς το σύνολο των μελετώμενων ενδοπεριφερειακών μετακινήσεων αυτές οι μετακινήσεις μειώθηκαν. Πολύ μεγάλη είναι η αύξηση των ενδοπεριφερειακών μετακινήσεων στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, από 15.000 το 1993 σε 38.000 το 2006, τιμή πολύ κοντά στις ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.

Ανάλογες τάσεις διαπιστώνονται και από την ανάλυση των μετακινήσεων σε επίπεδο Νομών. Συγκεκριμένα, το ποσοστό των μετακινήσεων που έχουν ως προορισμό τον Νομό Θεσσαλονίκης μειώθηκε από 46% σε 39%, ενώ για τον Νομό Καβάλας αυξήθηκε από 21% σε 26%, επί του συνόλου των μετακινήσεων. Ωστόσο, σε απόλυτες τιμές οι μετακινήσεις προς τον Νομό Θεσσαλονίκης αυξήθηκαν σημαντικά φτάνοντας από τις 20.000 το 1993 τις 38.000 το 2006. Σε ό,τι αφορά την ποσοστιαία μεταβολή, οι μετακινήσεις προς κάθε Νομό διέλευσης του άξονα ήταν πάνω από 100% με εξαίρεση τους Νομούς Θεσσαλονίκης και Ημαθίας όπου η ποσοστιαία μεταβολή ήταν 85% και 56% αντιστοίχως. Στον Νομό Γρεβενών οι μέσες ετήσιες καθημερινές μετακινήσεις αυξήθηκαν από 400 σε 1.100. Ανάλογη περίπτωση αποτελεί και ο Νομός Έβρου, όπου οι μετακινήσεις αυξήθηκαν από 800 σε 2.900.

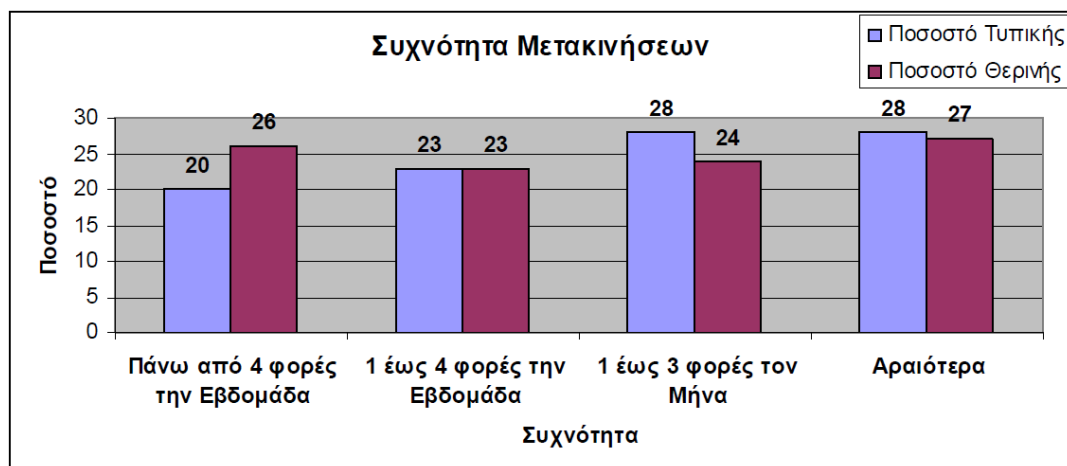
ΜΕΣΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΠΑΡΧΙΕΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΚΑΘΕ ΝΟΜΟ, 1993 ΚΑΙ 2006			
ΝΟΜΟΣ	Ποσοστό επί των μετακινήσεων στο σύνολο του άξονα		Ποσοστιαία μεταβολή των μετακινήσεων 1993 - 2006
	1993	2006	
Θεσπρωτίας	2,50%	2,90%	148,9%
Ιωαννίνων	3,40%	3,50%	124,5%
Τρικάλων	0,00%	0,50%	-
Γρεβενών	1,00%	1,10%	151,6%
Κοζάνης	2,40%	2,70%	143,5%
Ημαθίας	7,50%	5,40%	56,1%
Θεσσαλονίκης	45,60%	39,00%	85,0%
Σερρών	2,10%	2,90%	205,1%
Καβάλας	21,00%	26,00%	167,0%
Ώάνθης	5,20%	5,90%	142,6%
Ροδόπης	7,50%	7,10%	106,5%
Έβρου	1,90%	3,00%	243,4%
Σύνολο επαρχιών διέλευσης	100,00%	100,00%	116,3%

Πηγές πρωτογενών δεδομένων: ΥΠΕΧΩΔΕ, 1993 και Εγνατία Οδός Α.Ε. - Τομέας Λειτουργίας και Συντήρησης

Παρακάτω, εξετάζεται η μεταβολή των μετακινήσεων στα ζεύγη μεταξύ Θεσσαλονίκης και των επαρχιών που έχουν αστικά κέντρα επί της Εγνατίας Οδού. Παρατηρείται ότι, κατά την περίοδο 1993-2006, η μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση εμφανίζεται στις μετακινήσεις του ζεύγους Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης (261%) και ακολουθούν τα ζεύγη Θεσσαλονίκης-Γρεβενών (245%) και Θεσσαλονίκης-Ώάνθης (202%). Οι μετακινήσεις μεταξύ Θεσσαλονίκης-Καβάλας και Θεσσαλονίκης-Ημαθίας, παρότι εμφανίζουν μικρότερη ποσοστιαία αύξηση, κατέχουν σημαντικό ποσοστό επί του συνόλου των εξεταζόμενων μετακινήσεων, τόσο το 1993 όσο και το 2006 και βρίσκονται και για τις δύο χρονιές στις 8 πρώτες θέσεις της κατάταξης του συνόλου των ζευγών προέλευσης-προορισμού.

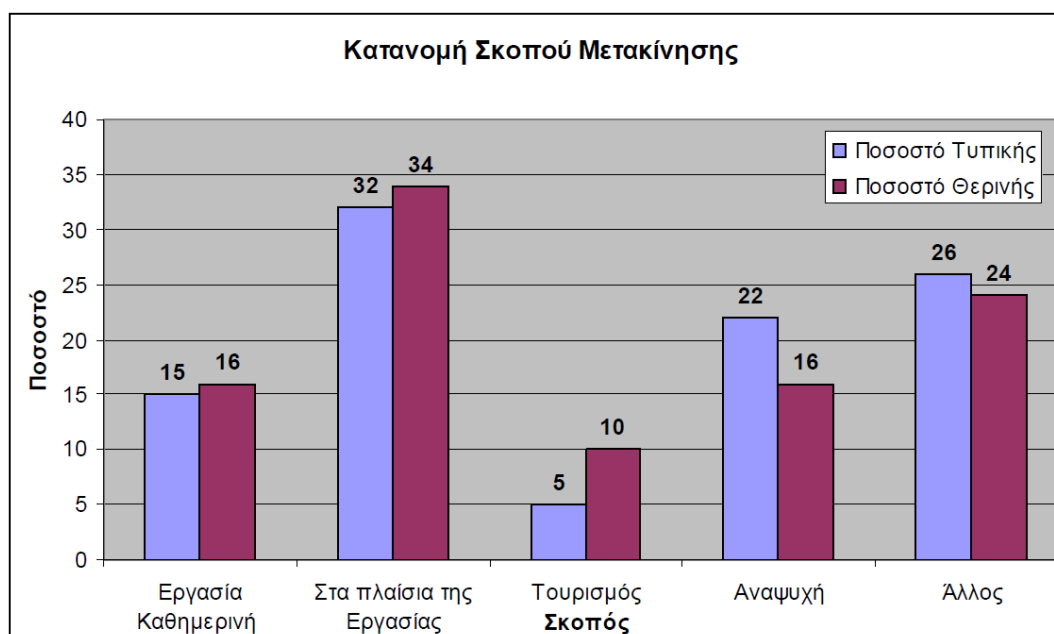


Συμπληρωματικά των παραπάνω, ακολούθως παρατίθενται στοιχεία από τη μελέτη «Επικαιροποίηση και Αναβάθμιση Κυκλοφοριακού Προτύπου Εγνατίας Οδού - Φάση Δ' - Επεξεργασία και Ανάλυση Στοιχείων - Διαμόρφωση Νέου Κυκλοφοριακού Προτύπου», που εκπονήθηκε το 2008 για λογαριασμό της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Στα πλαίσια της μελέτης έγινε έρευνα προέλευσης-προορισμού κατά την οποία διερευνήθηκαν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων σε 15 θέσεις επί της Εγνατίας Οδού και του εθνικού οδικού δικτύου. Σε ό,τι αφορά τη συχνότητα χρήσης της Εγνατίας Οδού, δεν υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση μεταξύ τυπικής και θερινής περιόδου. Κατά τη θερινή περίοδο αυξάνονται οι συχνές μετακινήσεις (μετακινήσεις πάνω από 4 φορές την εβδομάδα) λόγω των θερινών διακοπών.



Πηγή: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., Επικαιροποίηση και Αναβάθμιση Κυκλοφοριακού Προτύπου Εγνατίας Οδού - Φάση Δ, 2008.

Σε ό,τι αφορά τον σκοπό μετακίνησης, το ποσοστό των χρηστών που χρησιμοποιούν την Εγνατία Οδό και το εθνικό οδικό δίκτυο για καθημερινή εργασία κυμαίνεται στο 15% για τη θερινή και την τυπική περίοδο. Το μεγαλύτερο ποσοστό από αυτούς προέρχεται από τους σταθμούς καταγραφής που βρίσκονται κοντά στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Το μεγαλύτερο ποσοστό εμφανίζεται στην κατηγορία των μετακινήσεων που γίνονται στα πλαίσια της εργασίας και αφορούν κυρίως μετακινήσεις μεγάλου μήκους βαρέων οχημάτων. Σύμφωνα με τη μελέτη, η αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων για τουρισμό κατά τη θερινή περίοδο θεωρείται απόλυτα δικαιολογημένη, και η μείωση του ποσοστού των μετακινήσεων για αναψυχή μπορεί να οφείλεται στην παρερμηνεία του σκοπού μετακίνησης και ταύτιση με τον σκοπό του τουρισμού.



Πηγή: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., Επικαιροποίηση και Αναβάθμιση Κυκλοφοριακού Προτύπου Εγνατίας Οδού - Φάση Δ, 2008

## ΜΕΤΑΔΕΔΟΜΕΝΑ

### Πηγές

Τα πρωτογενή στοιχεία του 2006 προέρχονται από μοντέλο που έχει δομηθεί με τη χρήση του λογισμικού VISUM από το Τμήμα Κυκλοφορίας - Διεύθυνση Λειτουργίας του Τομέα Λειτουργίας και Συντήρησης της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Νοέμβριος, 2008. Τα πρωτογενή στοιχεία του 1993 προέρχονται από την Εθνική Έρευνα Προέλευσης-Προορισμού που διενεργήθηκε το 1993 για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ.

### Μεθοδολογία

Με τα στοιχεία του μοντέλου του λογισμικού Visum δημιουργήθηκε μήτρα προέλευσης-προορισμού για το 2006. Οι ζώνες προέλευσης-προορισμού του μοντέλου VISUM αποτελούν ενώσεις των Καποδιστριακών Δήμων. Προκειμένου η μήτρα αυτή να είναι συγκρίσιμη με την αντίστοιχη του 1993, ανάχθηκε σε μήτρα επαρχιών, αθροίζοντας τις μετακινήσεις από/προς κάθε ζώνη Visum για κάθε επαρχία. Έτσι δημιουργήθηκαν δύο μήτρες προέλευσης-προορισμού που έχουν τις ίδιες ακριβώς ζώνες, για το 1993 και για το 2006.

Από το διαθέσιμο μητρώο προέλευσης-προορισμού του 2006 αφαιρέθηκαν τα ζεύγη για τα οποία δεν υπάρχουν επαρκή και αξιόπιστα στοιχεία το 2006. Στη συνέχεια δημιουργήθηκαν δύο μητρώα προέλευσης-προορισμού, στο πρώτο, εκφράζεται η μεταβολή των μετακινήσεων με απόλυτο αριθμό (τιμή του 2006 μείον την αντίστοιχη του 1993) και στο δεύτερο με την ποσοστιαία μεταβολή. Με βάση τα μητρώα των μεταβολών ορίστηκαν ως «αμελητέες μεταβολές» οι μεταβολές οι οποίες έχουν απόλυτη τιμή μικρότερη του 50, με εξαίρεση τις τιμές μεταξύ 20 και 50 οι οποίες εμφάνισαν ποσοστιαία αύξηση μεγαλύτερη του 50%. Αφαιρώντας από τα μητρώα προέλευσης-προορισμού τα μη αξιόπιστα και τα «αμελητέα» δεδομένα προέκυψαν τα ζεύγη επαρχιών τα οποία μελετήθηκαν τελικώς και είναι τα εξής:

- Θυάμιδος (Ηγουμενίτσα) - Σουλίου (Παραμυθιά)
- Θυάμιδος (Ηγουμενίτσα) - Ιωαννίνων
- Θυάμιδος (Ηγουμενίτσα) - Θεσσαλονίκης
- Ιωαννίνων - Μετσόβου
- Ιωαννίνων - Γρεβενών
- Ιωαννίνων - Θεσσαλονίκης
- Μετσόβου - Καλαμπάκας
- Γρεβενών - Ημαθίας
- Γρεβενών - Θεσσαλονίκης
- Γρεβενών - Κοζάνης
- Ημαθίας - Θεσσαλονίκης
- Ημαθίας - Λαγκαδά
- Ημαθίας - Καβάλας
- Ημαθίας - Κοζάνης
- Θεσσαλονίκης - Λαγκαδά
- Θεσσαλονίκης - Καβάλας
- Θεσσαλονίκης - Παγγαίου (Νέα Πέραμος)
- Θεσσαλονίκης - Κοζάνης



- Θεσσαλονίκης - Φυλλίδος (Αλιστράτη)
- Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης
- Θεσσαλονίκης - Ξάνθης
- Θεσσαλονίκης - Κομοτηνής
- Λαγκαδά - Παγγαίου (Νέα Πέραμος)
- Λαγκαδά - Κοζάνης
- Λαγκαδά - Βισαλτίας (Νιγρίτα)
- Λαγκαδά - Φυλλίδος (Αλιστράτη)
- Λαγκαδά - Ξάνθης
- Καβάλας - Νέστου (Χρυσούπολη)
- Καβάλας - Παγγαίου (Νέα Πέραμος)
- Καβάλας - Αλεξανδρούπολης
- Καβάλας - Ξάνθης
- Καβάλας - Κομοτηνής
- Νέστου (Χρυσούπολη) - Παγγαίου
- Νέστου (Χρυσούπολη) - Αλεξανδρούπολης
- Νέστου (Χρυσούπολη) - Ξάνθης
- Νέστου (Χρυσούπολη) - Κομοτηνής
- Παγγαίου (Νέα Πέραμος) - Φυλλίδος (Αλιστράτη)
- Παγγαίου (Νέα Πέραμος) - Ξάνθης
- Βισαλτίας (Νιγρίτα) - Φυλλίδος (Αλιστράτη)
- Βισαλτίας (Νιγρίτα) - Ξάνθης
- Αλεξανδρούπολης - Ξάνθης
- Αλεξανδρούπολης - Κομοτηνής
- Αλεξανδρούπολης - Σαππών
- Σουφλίου - Σαππών
- Σουφλίου - Κομοτηνής
- Ξάνθης - Κομοτηνής
- Ξάνθης - Σαππών
- Κομοτηνής - Σαππών

Τα αποτελέσματα του δείκτη είναι συνδεδεμένα με την εξέλιξη του έργου και κυρίως με την κατάσταση λειτουργίας της Εγνατίας Οδού κατά το έτος 2006. Για τον λόγο

αυτό, παρακάτω παρατίθεται η γεωγραφική αναφορά προόδου έργων της Εγνατίας Οδού για το έτος 2006 ανά Περιφέρεια.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ ΤΟ ΕΤΟΣ 2006	Μήκος (χλμ)	Κόστος Κατασκευής (εκ. € με ΦΠΑ)
<b>ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Τμήμα Στρυμόνας-Νέστος</b>		
Σε κυκλοφορία (Ποσοστό υλοποίησης 46,8%)	45	181
Υπό κατασκευή	51	222
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>96</b>	<b>403</b>
<b>ΘΡΑΚΗ: Τμήμα Νέστος-Κήποι</b>		
Σε κυκλοφορία (Ποσοστό υλοποίησης 86%)	129	411
Υπό κατασκευή	21	42
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>150</b>	<b>453</b>

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ 2006 Τμήμα Πολύμυλος - Στρυμόνας	Μήκος (χλμ)	Κόστος Κατασκευής (εκ. € με ΦΠΑ)
Σε κυκλοφορία (Ποσοστό υλοποίησης 92,6%)	177	1180
Υπό κατασκευή	14	70
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>191</b>	<b>1250</b>

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ 2006 Τμήμα Παναγιά - Πολύμυλος	Μήκος (χλμ)	Κόστος Κατασκευής (εκ. € με ΦΠΑ)
Σε κυκλοφορία (Ποσοστό υλοποίησης 60%)	66	171
Υπό κατασκευή	44	749
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>110</b>	<b>920</b>

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ ΤΟ ΕΤΟΣ 2006 Τμήμα Ηγουμενίτσα - Παναγιά	Μήκος (χλμ)	Κόστος Κατασκευής (εκ. € με ΦΠΑ)
Σε κυκλοφορία - ολοκληρωμένα (Ποσοστό υλοποίησης 61%)	75	600
Υπό κατασκευή	48	1350
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΞΟΝΑ</b>	<b>123</b>	<b>1950</b>

Παρακάτω φαίνονται οι θέσεις επί της Εγνατίας Οδού στις οποίες διενεργήθηκαν έρευνες Π-Π με συνεντεύξεις παρά την οδό, στην τυπική και θερινή περίοδο, στα πλαίσια της μελέτης «Επικαιροποίηση και Αναβάθμιση Κυκλοφοριακού Προτύπου

Εγνατίας Οδού - Φάση Δ - Επεξεργασία και Ανάλυση Στοιχείων - Διαμόρφωση Νέου Κυκλοφοριακού Προτύπου».

ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΡΕΥΝΩΝ Π-Π ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΥΠΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΕΡΕΥΝΩΝ*		
Α/Α	ΟΔΟΣ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ
1	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΙΩΑΝΝΙΝΑ	Ιωάννινα
		Ηγουμενίτσα
2	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΡΕΒΕΖΑ	Πρέβεζα
		Ηγουμενίτσα
3	ΙΩΑΝΝΙΝΑ-ΚΑΛΠΑΚΙ	Ιωάννινα
		Μέτσοβο
4	ΙΩΑΝΝΙΝΑ-ΜΕΤΣΟΒΟ	Ιωάννινα
		Τρίκαλα
5	ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ-ΤΡΙΚΑΛΑ	Καλαμπάκα
		Κοζάνη
6	ΓΡΕΒΕΝΑ-ΚΟΖΑΝΗ	Γρεβενά
		Κοζάνη
7	ΠΟΛΥΜΥΛΟΣ-ΒΕΡΟΙΑ	Βέροια
		Θεσσαλονίκη
8	ΠΑΘΕ ΔΙΟΔΙΑ ΜΑΛΓΑΡΩΝ	Αθήνα
		Θεσσαλονίκη
9	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΔΕΣΣΑ	Έδεσσα
10	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ	Καβάλα
		Θεσσαλονίκη
11	ΣΕΡΡΕΣ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ	Σέρρες
		Προμαχώνα
12	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ	Καβάλα
		Θεσσαλονίκη
13	ΚΑΒΑΛΑ-ΞΑΝΘΗ	Ξάνθη
		Καβάλα
14	ΒΙΠΕ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	Κήπους
		Θεσσαλονίκη
15	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΟΥΦΛΙ	Σουφλί
		Αλεξανδρούπολη

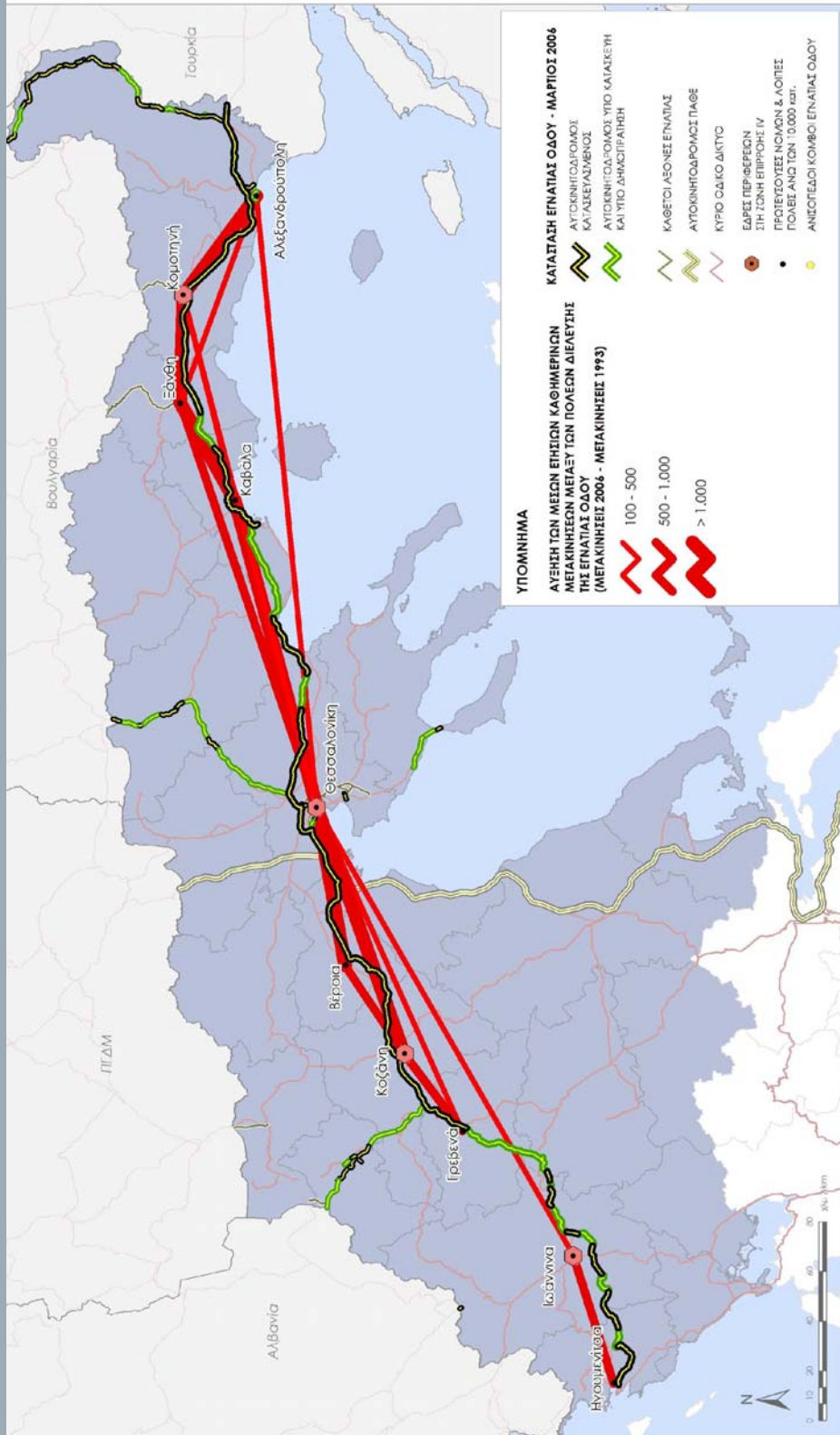
\* Οι έρευνες προέλευσης-προορισμού στην τυπική περίοδο διήρκεσαν δύο ημέρες (1 καθημερινή και μία Σάββατο ή Κυριακή) για κάθε σημείο, από ώρα 7.00 και μέχρι την δύση του ηλίου (με εξαίρεση τον σταθμό διοδίων των Μαλγάρων όπου διαρκούσαν 12 ώρες)

ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΡΕΥΝΩΝ Π-Π ΚΑΤΑ ΤΗ ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΕΡΕΥΝΩΝ*		
Α/Α	ΟΔΟΣ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ
1	ΠΑΘΕ ΔΙΟΔΙΑ ΜΑΛΓΑΡΩΝ	Θεσσαλονίκη
		Κλειδί
2	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΕΔΕΣΣΑ (ΙΩΝΙΑ)	Θεσσαλονίκη
		Έδεσσα
3	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΚΑΒΑΛΑ/ΣΕΡΡΕΣ (ΔΕΡΒΕΝΙ)	Θεσσαλονίκη
		Σέρρες
4	ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ - ΑΓ.ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΑΓ.ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ)	Θεσσαλονίκη
		Αγ. Βασίλειο
5	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ (ΓΑΛΑΤΙΣΤΑ)	Θεσσαλονίκη
		Πολύγυρο
6	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΜΟΥΔΑΝΙΑ (ΛΑΚΚΩΜΑ)	Θεσσαλονίκη
		Μουδανιά
7	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - Ν. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ (Ν.ΡΥΣΙΟ)	Θεσσαλονίκη
		Ν. Μηχανιώνα

\* Κατά τη θερινή περίοδο, οι έρευνες προέλευσης-προορισμού διήρκεσαν τρεις ημέρες (2 καθημερινές και μία Σάββατο ή Κυριακή) για κάθε σημείο, από ώρα 7.00 έως ώρα 19:00.

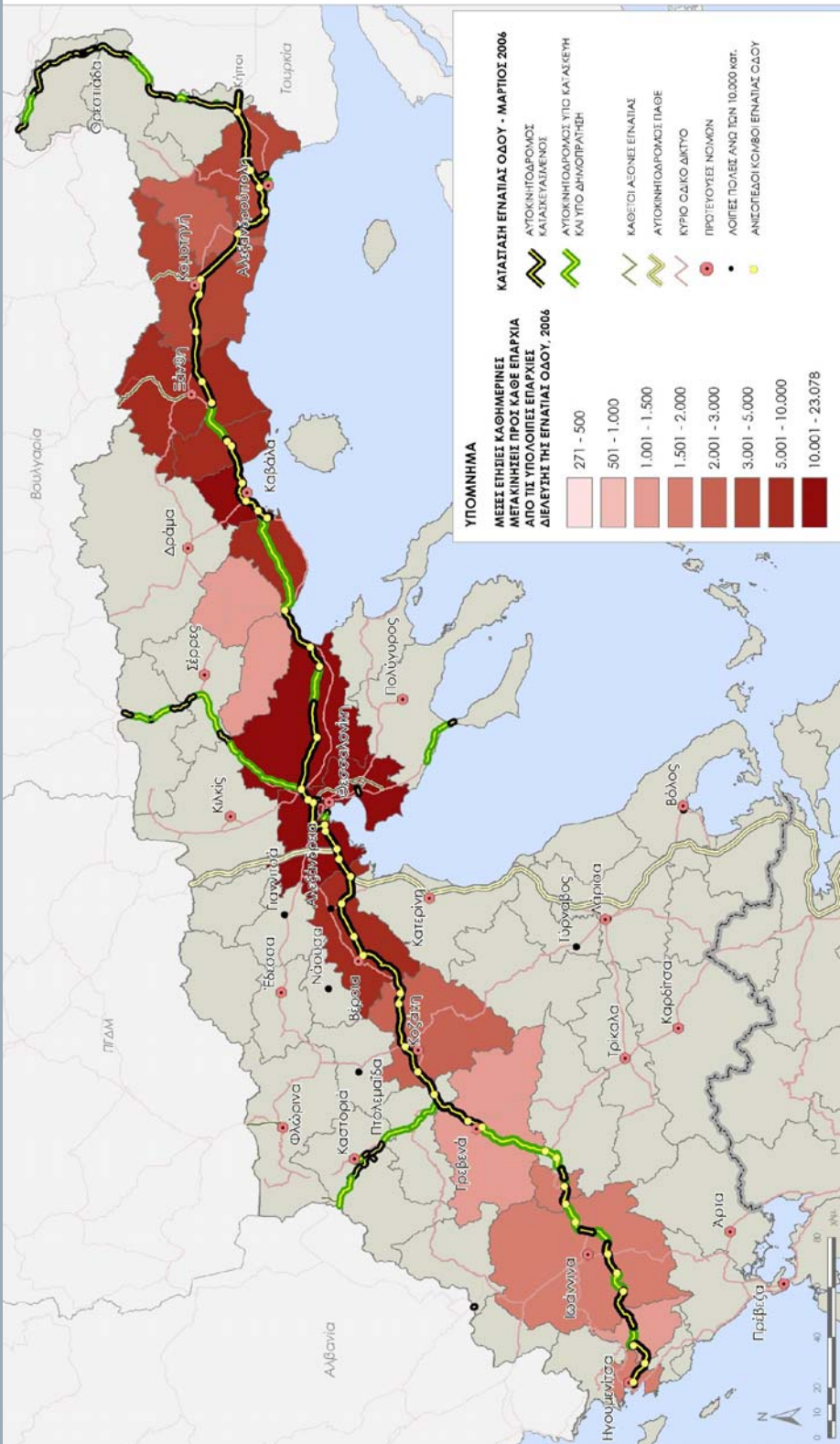


Χάρτης 2. Μεταβολή των Ετήσιων Μέσων Ημερήσιων Μετακινήσεων μεταξύ των αστικών κέντρων διέλευσης της Εγνατίας Οδού, 1993-2006



ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26/03/2009  
ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ : ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΤΗΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., 2008 ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, ΥΠΕΚΔΔΕ, 1993  
ΑΡΧΕΙΟ : \\MS-GIS\Undicator\TRA\TRA\_14\2009\Ynopla\mvd\_GRT\TRA\_14\_Jan09\_AIS\_2006.mxd.mxd

Χάρτης 3. Ετήσιες Μέσες Ημερήσιες Μετακινήσεις προς κάθε επαρχία διέλευσης της Εγνατίας Οδού από τις υπόλοιπες. 2006



ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 15/01/2009  
 ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. 2008  
 ΚΑΙ ΕΣΗΜΕΡΕΤΑ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΠΡΟ-ΟΡΙΣΜΟΥ, ΤΡΕΙΣ ΩΡΕΣ, 1993  
 ΑΡΧΕΙΟ: \\K:\GIS\ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ\ΑΞΟΝΕΣ\ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ\ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ\_2008.mxd

Χάρτης 4. Ποσοστιαία μεταβολή των Ετήσιων Μέσων Ημερήσιων Μετακινήσεων προς κάθε επαρχία διέλευσης της Εγνατίας Οδού από τις υπόλοιπες, 1993-2006

