

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ

ΕΚΘΕΣΗ 3 - ΣΤΑΔΙΟ 3

Νοέμβριος 2009

Συμπράττοντα Γραφεία Μελετών: **- ΝΑΜΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ & ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ ΑΕ**
- ΕΡΑΣΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΕΠΕ
- ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
0.1. Ιστορικό Ανάθεσης και Αντικείμενο Μελέτης.....	4
0.2. Μεθοδολογία Μελέτης.....	4
0.3. Χρονοδιάγραμμα και Στάδια Μελέτης.....	5
0.4. Διάρθρωση Έκθεσης 3 - Σταδίου 3	6
0.5. Ομάδα Μελέτης.....	6
1. ΔΕΪΚΤΗΣ TRA06	7
1.1. Εκτίμηση Δείκτη ανά Θέση.....	7
1.2. Συγκεντρωτική Εκτίμηση Δείκτη	47
1.3. Προβλήματα - Δυσκολίες στην Εκτίμηση του Δείκτη.....	49
1.4. Πρόταση κυλιόμενης Παρακολούθησης του Δείκτη	50
2. ΔΕΪΚΤΗΣ TRA12	51
2.1. Συνολική Κίνηση Οχημάτων.....	51
2.2. Προέλευση Οχημάτων	52
2.3. Σκοπός & Συχνότητα Μετακίνησης.....	67
2.4. Είδος Εμπορεύματος Φορηγών	72
2.5. Συχνότητα Μετακίνησης Φορηγών	74
2.6. Λόγος Επιλογής Διαδρομής.....	75
2.7. Σκοπός και Συχνότητα ανά Προέλευση και Προορισμό	76
2.8. Εκτίμηση τυπικής περιόδου	90
2.9. Πρόταση Κυλιόμενης Παρακολούθησης του Δείκτη.....	91
3. ΔΕΪΚΤΗΣ TRA13	92
3.1. Κίνηση Φορηγών Οχημάτων που Εκτελούν Συνδυασμένες Μεταφορές (ανά ημέρα).....	92
3.2. Εμπορευματική Κίνηση Λιμένων	93
3.3. Προβλήματα - Δυσκολίες στην Εκτίμηση του Δείκτη.....	99
3.4. Πρόταση Κυλιόμενης Παρακολούθησης του Δείκτη.....	99
4. ΔΕΪΚΤΗΣ TRA 15	100
4.1. Ορισμός.....	100
4.2. Επιβατική Κίνηση Λεωφορειακών Γραμμών.....	100

1 ^η Μεθόδευση: Συλλογή στοιχείων με μέριμνα των ΚΤΕΛ	101
2 ^η Μεθόδευση: Συλλογή στοιχείων με μέριμνα της ΕΟΑΕ	101
4.3 Επιβατική Κίνηση Σιδηροδρόμου	101
4.4 Επιβατική Κίνηση Αεροδρομίων	104
4.5 Επιβατική Κίνηση Λιμένων	109
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	112
5.1. Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς	112
5.2. Εμπορευματικές Μεταφορές	113
5.3. Συνδυασμένες Μεταφορές	113
5.4. Μετακινήσεις με Άλλα Μέσα.....	114

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

0.1. Ιστορικό Ανάθεσης και Αντικείμενο Μελέτης

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού και τη σταδιακή έναρξη λειτουργίας του συνόλου του αυτοκινητοδρόμου, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ (ΕΟΑΕ), δεδομένης της σημασίας του έργου αλλά και του μεγέθους της επένδυσης, συγκρότησε το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού. Το Παρατηρητήριο έχει ως στόχο τη συγκέντρωση, επεξεργασία και παροχή έγκυρων και ενημερωμένων δεδομένων με χρήση τεκμηριωμένων επιστημονικών μεθόδων και την ανάπτυξη σύγχρονης υποδομής πληροφοριακών συστημάτων. Στα πλαίσια των παραπάνω η ΕΟΑΕ ανέθεσε την «Εκπόνηση Μελέτης για την Εκτίμηση Κυκλοφοριακών Δεικτών του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού για Εμπορευματικές Μετακινήσεις, Συνδυασμένες Μεταφορές, Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς, Μετακινήσεις με Εναλλακτικά Μέσα Μεταφοράς» στη Σύμπραξη 'NAMA ΑΕ-ΕΡΑΣΜΟΣ Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ-Σ. ΕΥΣΤΑΘΙΑΔΗΣ' με την από 18-09-2008 υπογραφείσα Σύμβαση.

Αντικείμενο της σύμβασης είναι να καταγράψει τα ακόλουθα:

- τις εμπορευματικές μετακινήσεις που διέρχονται από τον άξονα της Εγνατίας Οδού και τους κάθετους άξονες, καθώς και τα χαρακτηριστικά τους,
- δεδομένα σχετικά με τη χρήση συνδυασμένων μεταφορών για τη μεταφορά αγαθών που χρησιμοποιούν, εκτός των άλλων, την Εγνατία Οδό ή/και τους κάθετους άξονες,
- την κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς που βρίσκονται στις Περιφέρειες Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας και ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, και
- τις επιβατικές μετακινήσεις από και προς όλα τα αστικά κέντρα της Ζώνης IV (Περιφέρειες: Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Θεσσαλίας) που χρησιμοποιούν μέσα μαζικής μεταφοράς (ΚΤΕΛ, σιδηρόδρομος, αεροπλάνο).

0.2. Μεθοδολογία Μελέτης

Η εκπόνηση της μελέτης αναπτύσσεται σε τρία στάδια και η μελέτη διαρθρώνεται σε 3 πακέτα εργασίας:

- ΠΕ1: εμπορευματικές μετακινήσεις, συνδυασμένες μεταφορές,
- ΠΕ2: κίνηση στους μεθοριακούς σταθμούς,
- ΠΕ3: μετακινήσεις με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς,
με βάση τα οποία ομαδοποιούνται τα δεδομένα και τα αποτελέσματα της μελέτης.

0.2.1. Στάδιο 1

Το Στάδιο 1 περιλαμβάνει τις παρακάτω εργασίες:

- συλλογή και αξιολόγηση των υφιστάμενων δεδομένων για το Πακέτο Εργασίας (ΠΕ) 1, καθώς και για το Πακέτο Εργασίας (ΠΕ) 2,
- σχεδιασμό των ερευνών προέλευσης –προορισμού των ΠΕ 1 και ΠΕ 2 ,
- σχεδιασμό της συλλογής δεδομένων του ΠΕ 3.

0.2.2. Στάδιο 2

Το Στάδιο 2 περιλαμβάνει τις παρακάτω εργασίες:

- Διεξαγωγή ερευνών προέλευσης προορισμού των ΠΕ1 και ΠΕ2.
- Συλλογή πρωτογενών δεδομένων του ΠΕ3.
- Επεξεργασία αποτελεσμάτων των ΠΕ1, ΠΕ2 και ΠΕ3.

0.2.3. Στάδιο 3

Το Στάδιο 3 περιλαμβάνει τις παρακάτω εργασίες:

- Σύνταξη Εκθέσεων τελικών δεδομένων ανά πακέτο εργασίας (ΠΕ1, ΠΕ2 και ΠΕ3).
- Σύνταξη αποτελεσμάτων όλων των δεικτών που εκτιμώνται από τη μελέτη και μεθοδολογίας κυλιόμενης παρακολούθησής τους.

0.3. Χρονοδιάγραμμα και Στάδια Μελέτης

Η μελέτη εκπονείται σε τρεις διακριτές φάσεις και ολοκληρώνεται εντός 10 μηνών. Η διάρκεια κάθε σταδίου είναι:

- Στάδιο 1 -** Συλλογή και αξιολόγηση των υφιστάμενων δεδομένων για ΠΕ 1 και ΠΕ 2, σχεδιασμός των ερευνών προέλευσης - προορισμού των ΠΕ 1 και ΠΕ 2 , σχεδιασμός της συλλογής δεδομένων του ΠΕ 3 – 2 μήνες.
- Στάδιο 2 -** Διεξαγωγή ερευνών προέλευσης προορισμού των ΠΕ1 και ΠΕ2, συλλογή πρωτογενών δεδομένων του ΠΕ3, επεξεργασία αποτελεσμάτων των ΠΕ1, ΠΕ2 και ΠΕ3 - 6 μήνες.
- Στάδιο 3 -** Τελική σύνταξη εκθέσεων δεδομένων για ΠΕ1, ΠΕ2 και ΠΕ3, σύνταξη αποτελεσμάτων των δεικτών και μεθοδολογίας κυλιόμενης παρακολούθησής τους - 2 μήνες.

0.4. Διάρθρωση Έκθεσης 3 - Σταδίου 3

Η παρούσα έκθεση περιγράφει τους δείκτες TRA 06, 12, 13 και 15, σύμφωνα με τη Συγγραφή Υποχρεώσεων. Η παρούσα έκθεση περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια.

Κεφάλαιο 1: Δείκτης TRA 06.

Κεφάλαιο 2: Δείκτης TRA 12.

Κεφάλαιο 3: Δείκτης TRA 13.

Κεφάλαιο 4: Δείκτης TRA 15.

Κεφάλαιο 5: Συμπεράσματα - Προτάσεις.

0.5. Ομάδα Μελέτης

Στις εργασίες της παρούσας φάσης του έργου συμμετείχαν οι εξής μηχανικοί:

Προσωπικό Διοίκησης Έργου

Γ. Σοϊλεμέζογλου - Τοπογράφος Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Π. Παπαδάκος - Πολιτικός Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Ειδικός Σύμβουλος

Κ. Ηλιόπουλος - Πολιτικός Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Προσωπικό Εκπόνησης Μελέτης

Σ. Ευσταθιάδης - Πολιτικός Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Κ. Φουσέκης - Πολιτικός Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Ε. Περιμένη - Πολιτικός Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Ε. Παπατζίκου - Τοπογράφος Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Δ. Κάτσιος - Τοπογράφος Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Β. Σταθά - Τοπογράφος Μηχανικός

Ε. Χατζηδάμου - Τοπογράφος Μηχανικός

Α. Αιγίδης - Τοπογράφος Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Β. Μαλόβρουβας - Πολιτικός Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Χ. Μακρυδάκης - Τοπογράφος Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Α. Φούντα - Πολιτικός Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

Γ. Βαγδατλής - Πολιτικός Μηχανικός/Συγκοινωνιολόγος

1. ΔΕΙΚΤΗΣ TRA06

Ο δείκτης TRA06 εκτιμά τα βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις εμπορευματικές μεταφορές που χρησιμοποιούν την Εγνατία Οδό και συγκεκριμένα τα ακόλουθα: Αριθμός οχημάτων, όγκος και βάρος εμπορευμάτων κατά είδος, προέλευση - προορισμός.

Σκοπιμότητα του δείκτη είναι η εκτίμηση των επιδράσεων του άξονα στις εμπορευματικές ροές μεταξύ περιοχών, εκτίμηση των χαρακτηριστικών των transit μετακινήσεων.

Στη παρούσα φάση η επεξεργασία του δείκτη επικεντρώνεται στη μελέτη Προέλευσης – Προορισμού οχημάτων που πραγματοποιήθηκε επί του άξονα της Εγνατίας Οδού για τις εμπορευματικές μεταφορές την Τυπική περίοδο του 2009 και πιο συγκεκριμένα από τον Φεβρουάριο μέχρι τον Μάιο. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν σε επιλεγμένες θέσεις παρά την Εγνατία Οδό και στους Μεθοριακούς Σταθμούς Ευζώνων, Δοϊράνης, Νίκης, οι οποίοι συνορεύουν με Π.Γ.Δ.Μ., Κρυσταλλοπηγής, Κακαβιάς, Μέρτζανης και Μαυροματίου, οι οποίοι συνορεύουν με Αλβανία, Κήπων και Καστανιών που συνορεύουν με Τουρκία.

Παράλληλα με τις έρευνες Π-Π πραγματοποιήθηκαν και αυτόματες μετρήσεις κυκλοφορίας στις ίδιες θέσεις.

Η ανάλυση του δείκτη τόσο ανά θέση όσο και στο σύνολο του άξονα έγινε σε επίπεδο NUTS 2 δηλαδή σε επίπεδο Περιφερειών. Πιο συγκεκριμένα τα αποτελέσματα αναλύθηκαν και παρουσιάζονται με την παρακάτω «ζωνοποίηση»:

- 13 Περιφέρειες Ελλάδος (Αττικής, Στ. Ελλάδος, Θεσσαλίας, Ηπείρου, Δυτ. Μακεδονίας, Κεντρ. Μακεδονίας, Ανατ. Μακεδονίας & Θράκης, Δυτ. Ελλάδος, Πελοποννήσου, Ιόνιων Νήσων, βορείου Αιγαίου και Κρήτης)
- Βαλκάνια (Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία, Ρουμανία, Σερβία, Γιουγκοσλαβία)
- Υπόλοιπο Ευρώπης
- Ασία
- Άλλες χώρες

1.1. Εκτίμηση Δείκτη ανά Θέση

Οι παράμετροι που εξετάστηκαν ανά θέση μέτρησης είναι οι Προελεύσεις και οι Προορισμοί των βαρέων οχημάτων, οι μετακινήσεις ανά είδος εμπορεύματος και το συνολικό μετακινούμενο βάρος ανά είδος εμπορεύματος.

Σημειώνεται ότι στα πλαίσια της ανάλυσης των μετακινήσεων των εμπορευμάτων, ανά κατηγορία, κρίθηκε σκόπιμη η ομαδοποίηση των προϊόντων που χαρακτηρίζονται επικίνδυνα.

Έτσι εξετάστηκαν σαν μια κατηγορία οι εξής τρεις κατηγορίες:

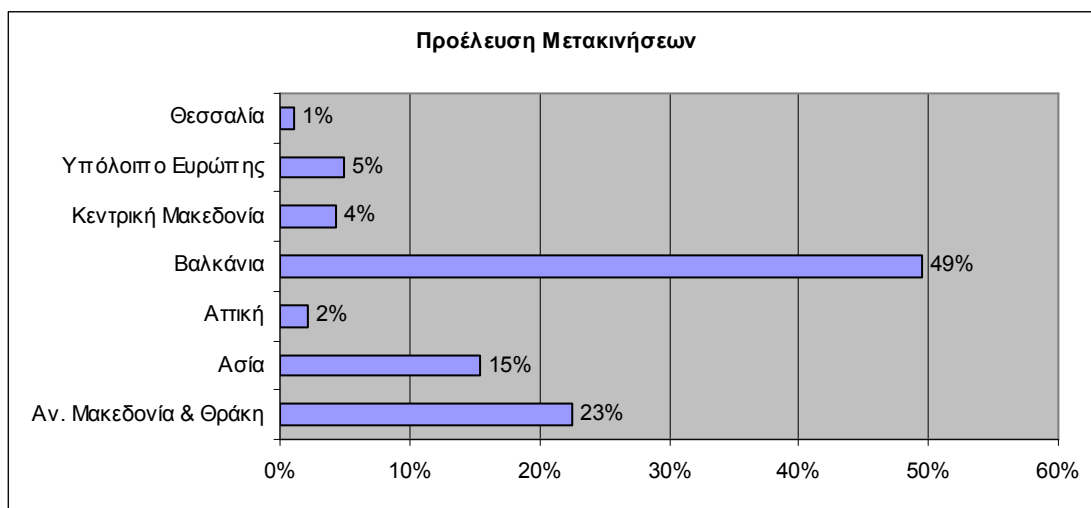
- Επικίνδυνα Φορτία ADR
- Χημικά – Βιομηχανικά
- Καύσιμα

Παράλληλα, έγινε αναγωγή των μετακινήσεων ($A_δ$) που προέκυψαν από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων για κάθε σταθμό σε ημερήσιες μετακινήσεις ($A_η$) βάσει του τύπου:

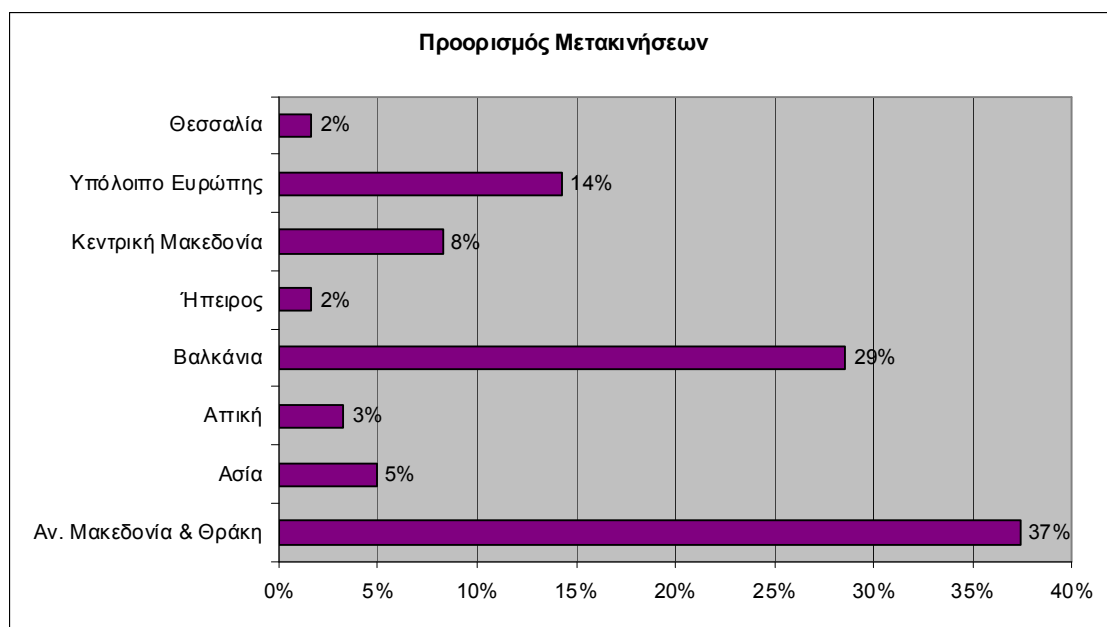
$A_η = A_δ * (V/Aρ)$ (V/Aρ. Ερωτηματολογίων), όπου V ο καταγεγραμμένος, με τους αυτόματους μετρητές, φόρτος.

1.1.1 Σταθμός 100: Μ.Σ. Ορμενίου

Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση χώρες των Βαλκανίων και πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού. Αντίστοιχα, το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προορισμό πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού και χώρες των Βαλκανίων.

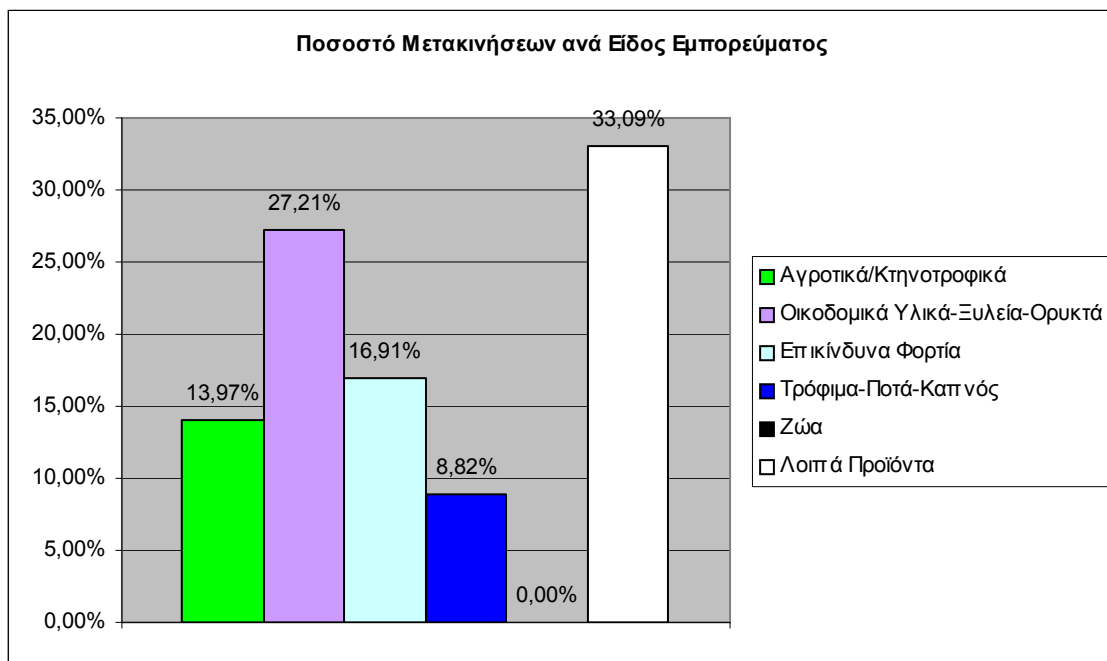


Σχήμα 1-1: Μ.Σ. 100: Προέλευση Μετακινήσεων

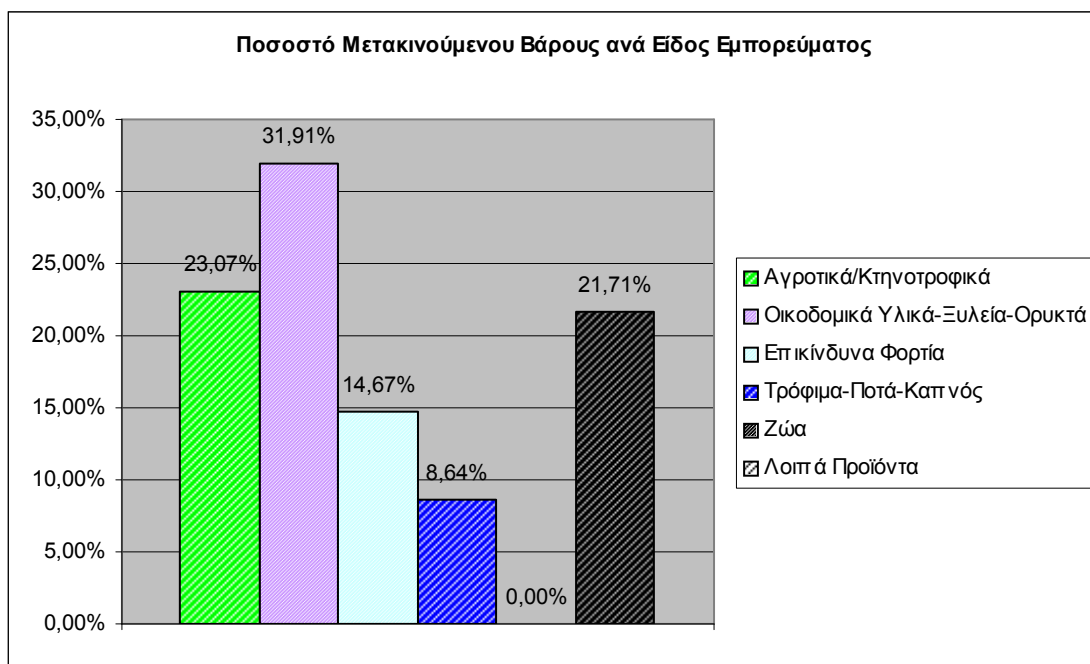


Σχήμα 1-2: Μ.Σ. 100: Προορισμός Μετακινήσεων

Το μεγαλύτερο ποσοστό βαρέων οχημάτων, όπως προέκυψε από την ανάλυση, μεταφέρει οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά καθώς και λοιπά προϊόντα τόσο σε επίπεδο αριθμού μετακινήσεων όσο και σε επίπεδο συνολικού μετακινούμενου βάρους.



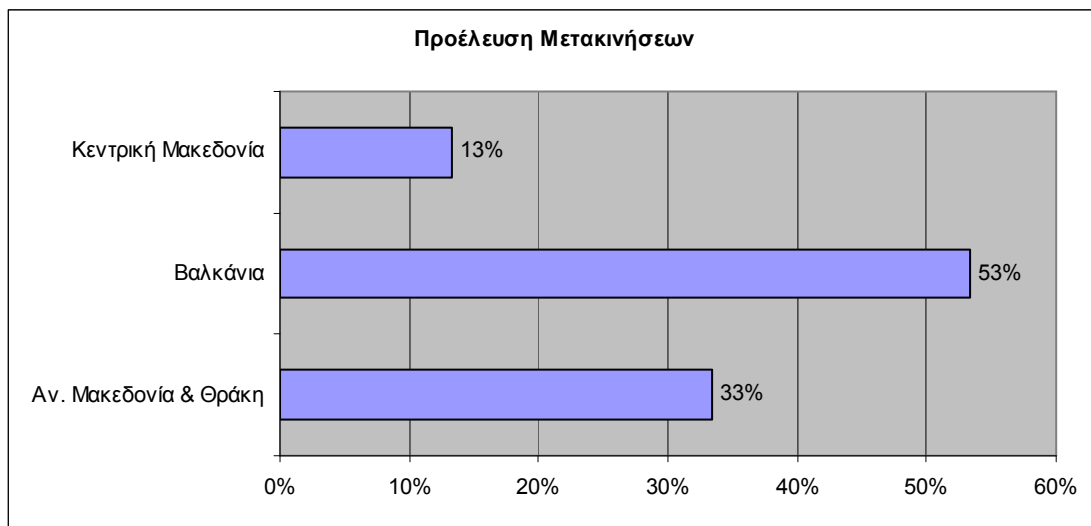
Σχήμα 1-3: Μ.Σ. 100: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



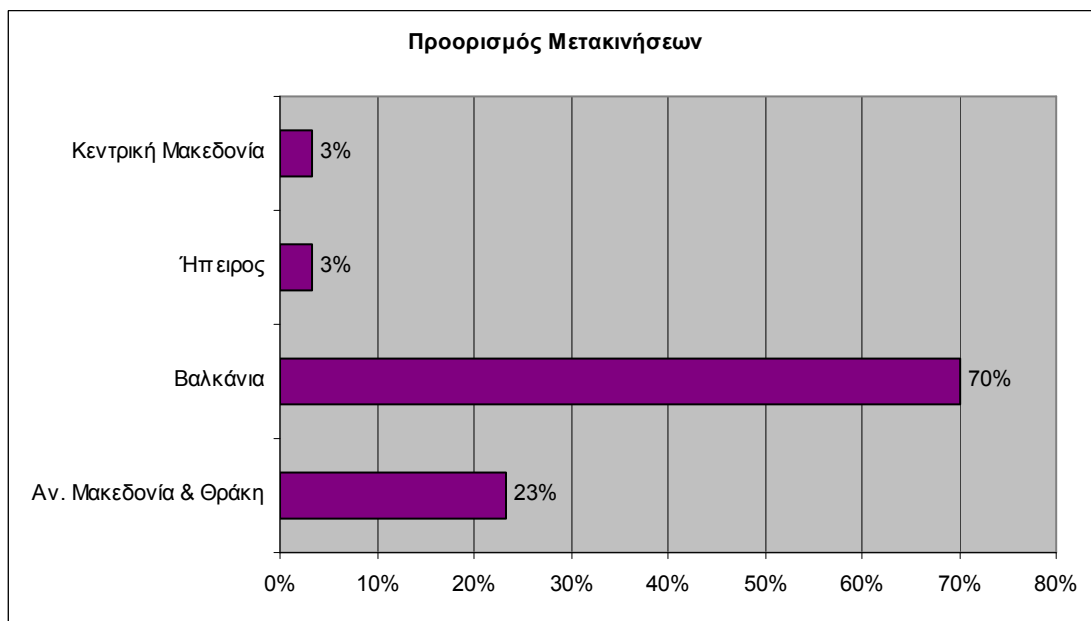
Σχήμα 1-4: Μ.Σ. 100: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.2 Σταθμός 120: Μ.Σ. Εξοχής

Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό χώρες των Βαλκανίων και πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού.

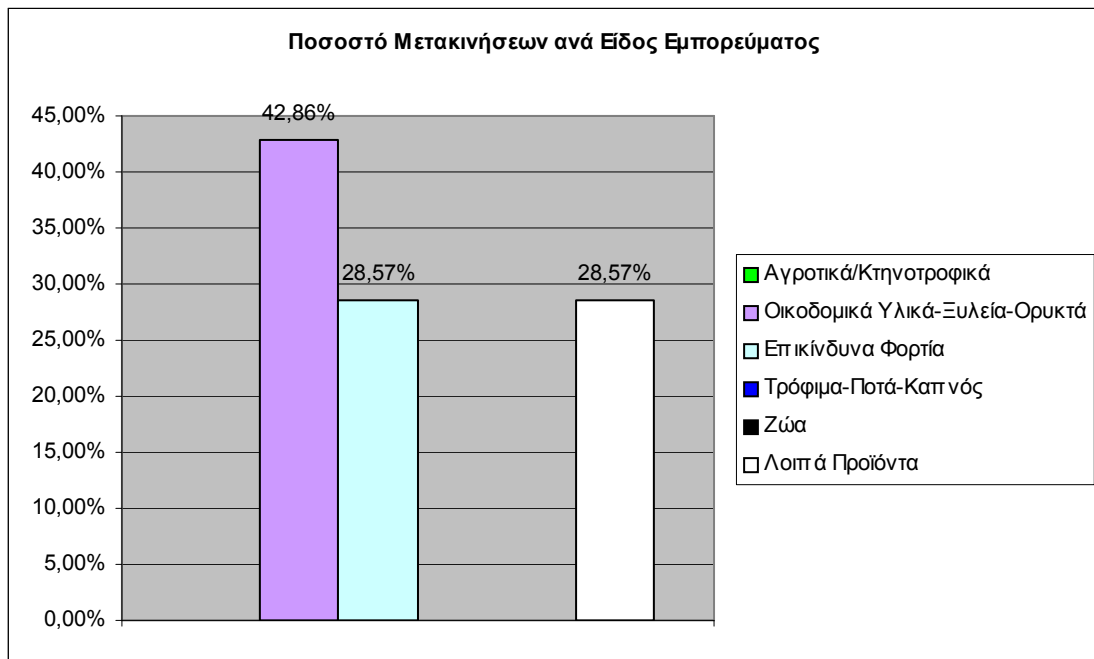


Σχήμα 1-5: Μ.Σ. 120: Προέλευση Μετακινήσεων

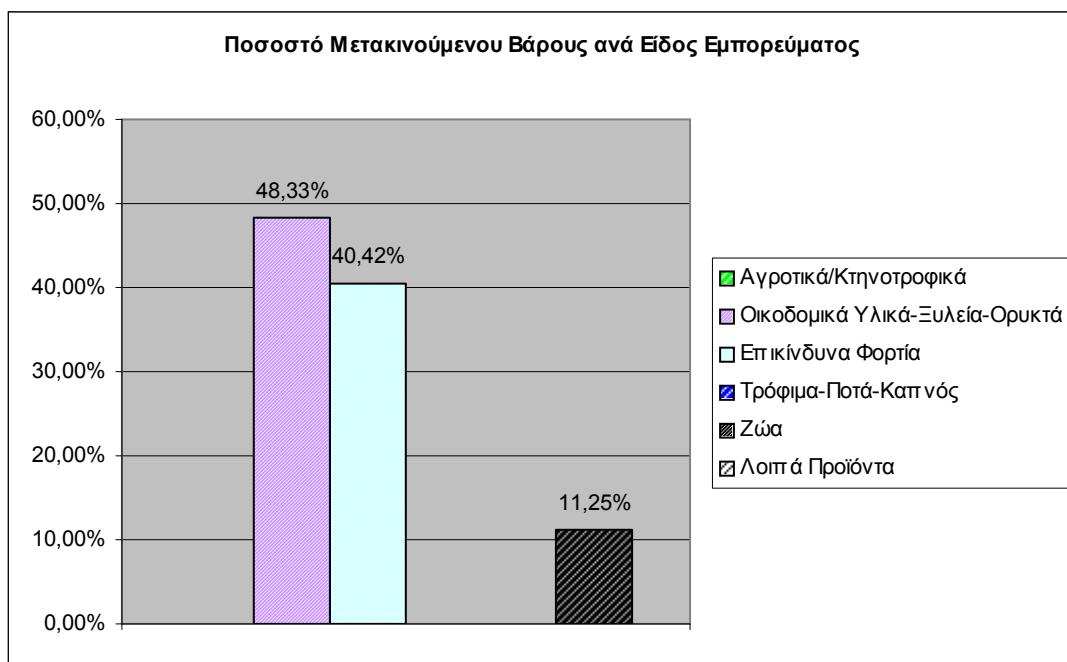


Σχήμα 1-6: Μ.Σ. 120: Προορισμός Μετακινήσεων

Το μεγαλύτερο ποσοστό βαρέων οχημάτων, όπως προέκυψε από την ανάλυση, μεταφέρει οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά καθώς και επικίνδυνα φορτία τόσο σε επίπεδο αριθμού μετακινήσεων όσο και σε επίπεδο συνολικού μετακινούμενου βάρους.



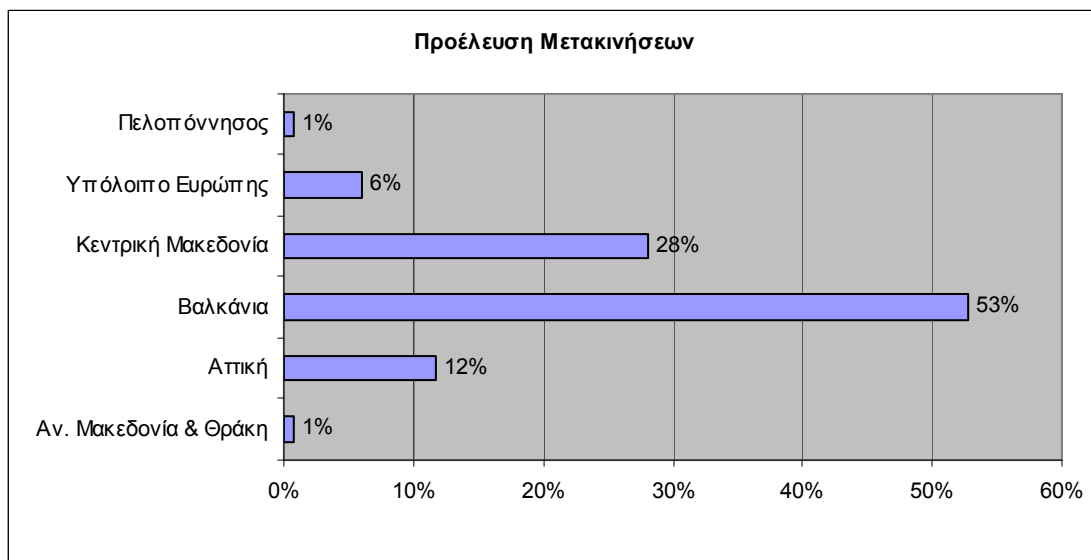
Σχήμα 1-7: Μ.Σ. 120: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



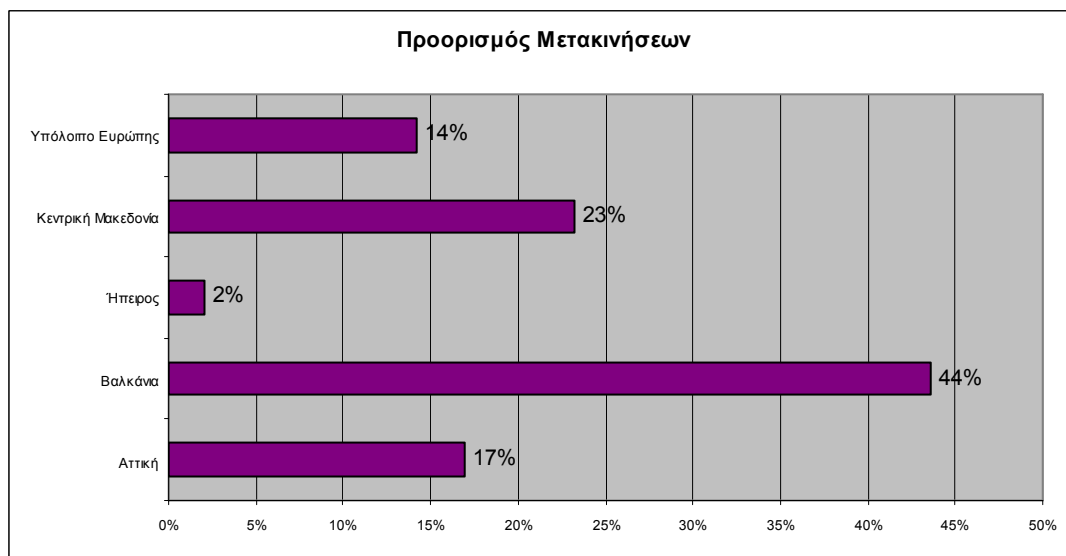
Σχήμα 1-8: Μ.Σ. 120: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.3 Σταθμός 130: Μ.Σ. Προμαχώνα

Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό χώρες των Βαλκανίων και πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού ενώ σημαντικό παρατηρείται και το ποσοστό που έχει σαν Προέλευση και Προορισμό τη Περιφέρεια Αττικής.

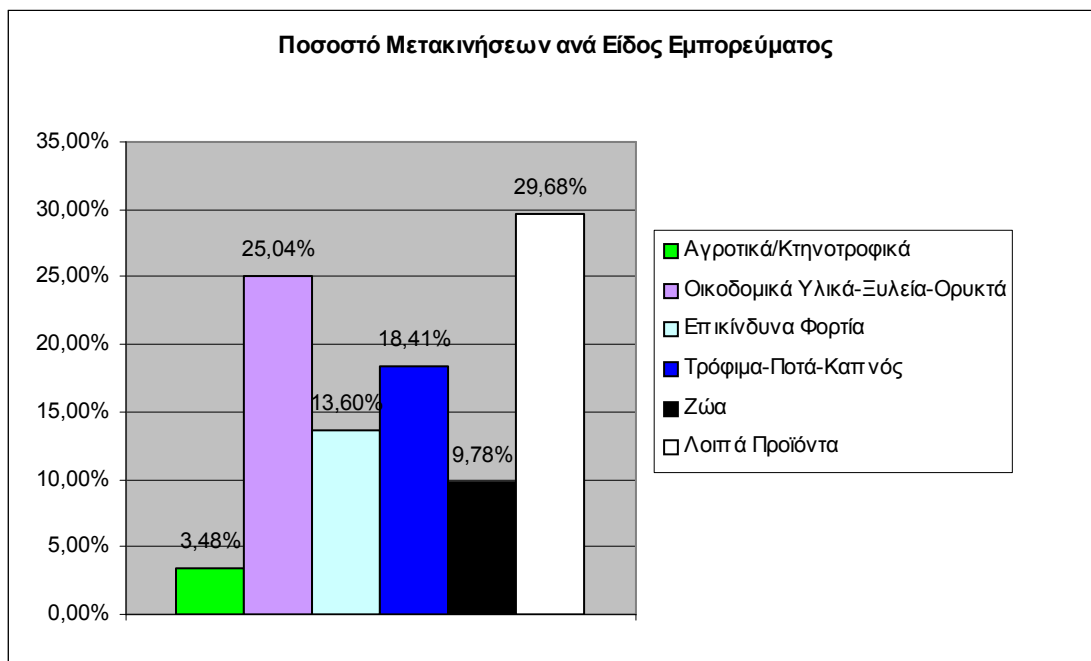


Σχήμα 1-9: Μ.Σ. 130: Προέλευση Μετακινήσεων

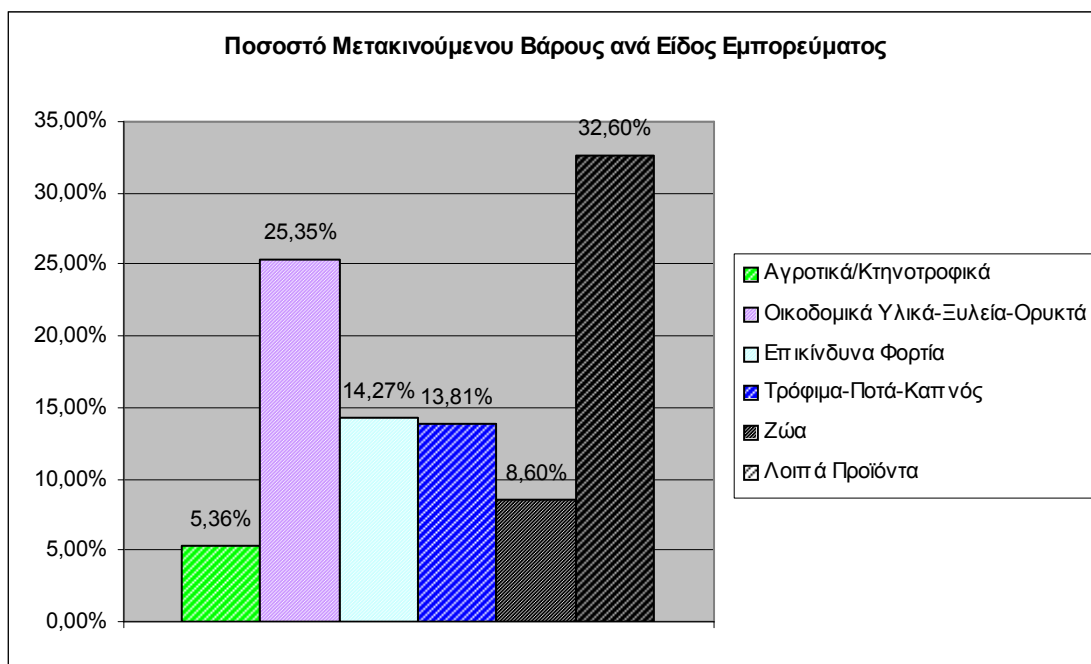


Σχήμα 1-10: Μ.Σ. 130: Προορισμός Μετακινήσεων

Το μεγαλύτερο ποσοστό βαρέων οχημάτων, όπως προέκυψε από την ανάλυση, μεταφέρει οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά καθώς και λοιπά προϊόντα φορτία τόσο σε επίπεδο αριθμού μετακινήσεων όσο και σε επίπεδο συνολικού μετακινούμενου βάρους.



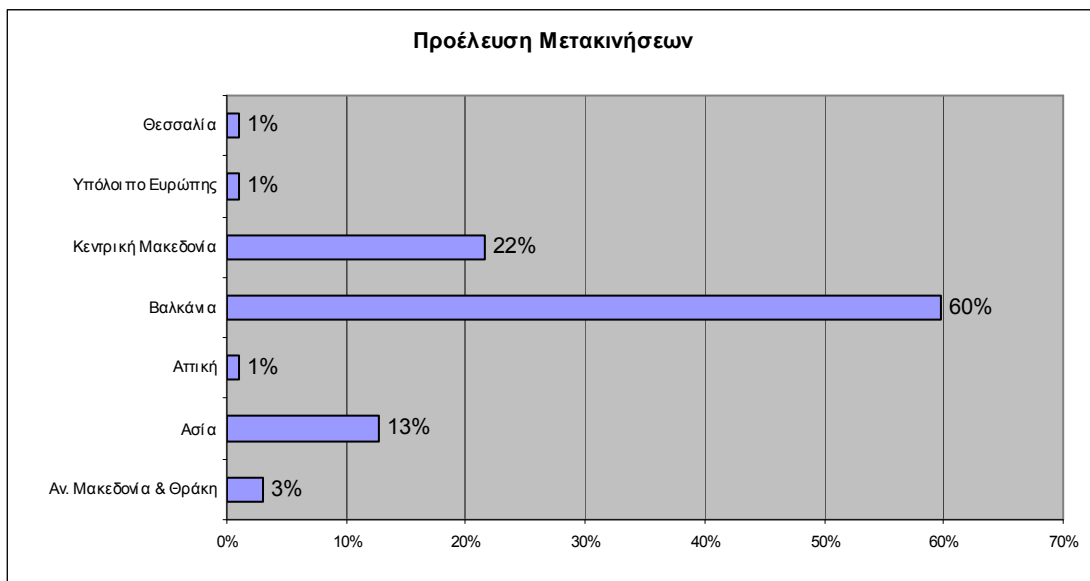
Σχήμα 1-11: Μ.Σ. 130: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



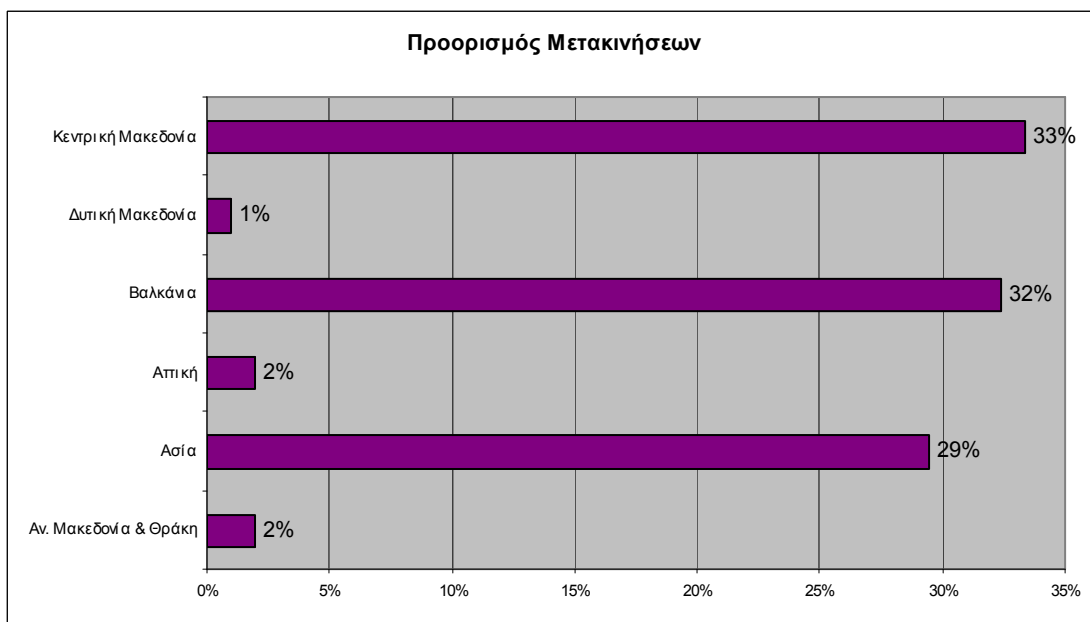
Σχήμα 1-12: Μ.Σ. 130: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.4 Σταθμός 140: Μ.Σ. Δοϊράνης

Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση χώρες των Βαλκανίων και πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού ενώ σημαντικό ποσοστό εμφανίζεται και για χώρες της Ασίας. Σε ότι αφορά στον Προορισμό τα ποσοστά είναι ομοίως κατανομημένα ανάμεσα στις χώρες των Βαλκανίων, τις πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού και τις χώρες της Ασίας.

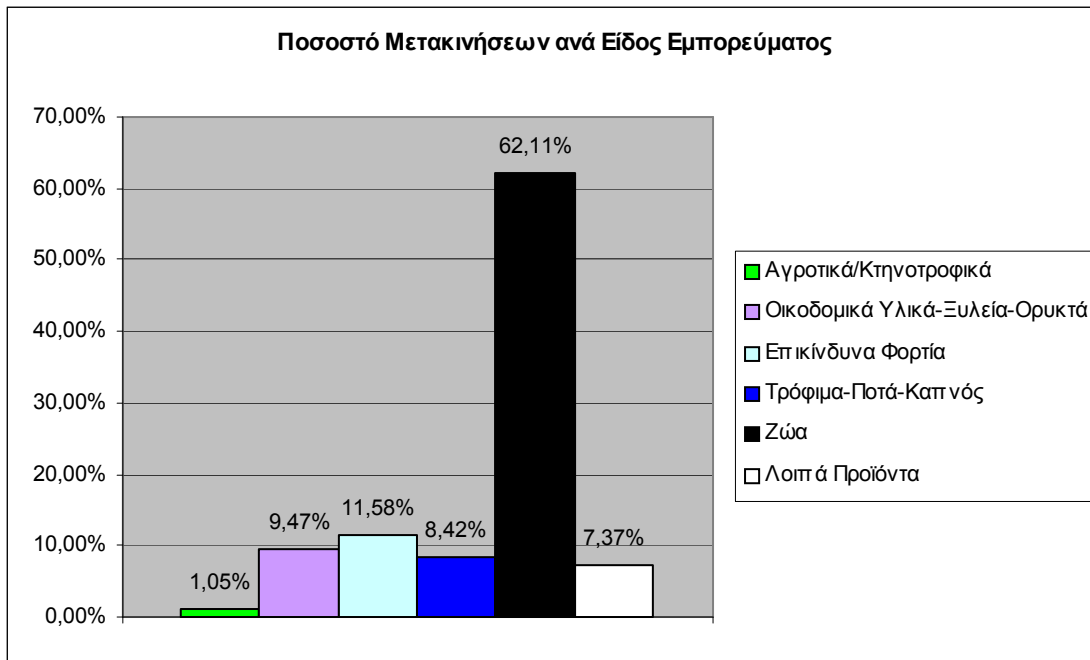


Σχήμα 1-13: Μ.Σ. 140: Προέλευση Μετακινήσεων

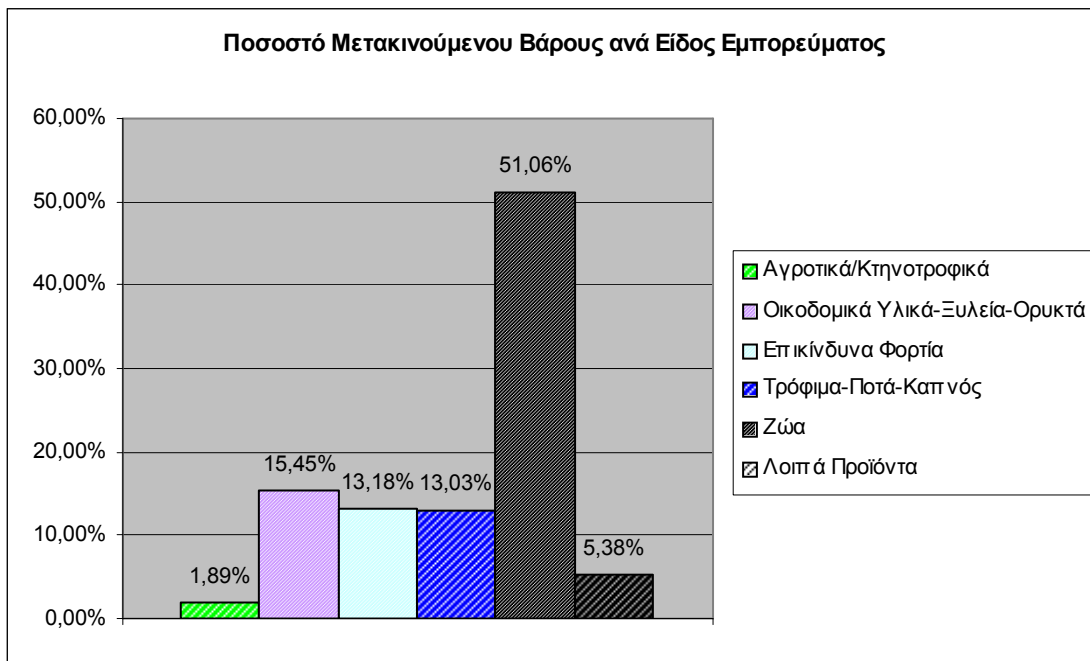


Σχήμα 1-14: Μ.Σ. 140: Προορισμός Μετακινήσεων

Το μεγαλύτερο ποσοστό βαρέων οχημάτων, όπως προέκυψε από την ανάλυση, μεταφέρει ζώα τόσο σε επίπεδο αριθμού μετακινήσεων όσο και σε επίπεδο συνολικού μετακινούμενου βάρους.



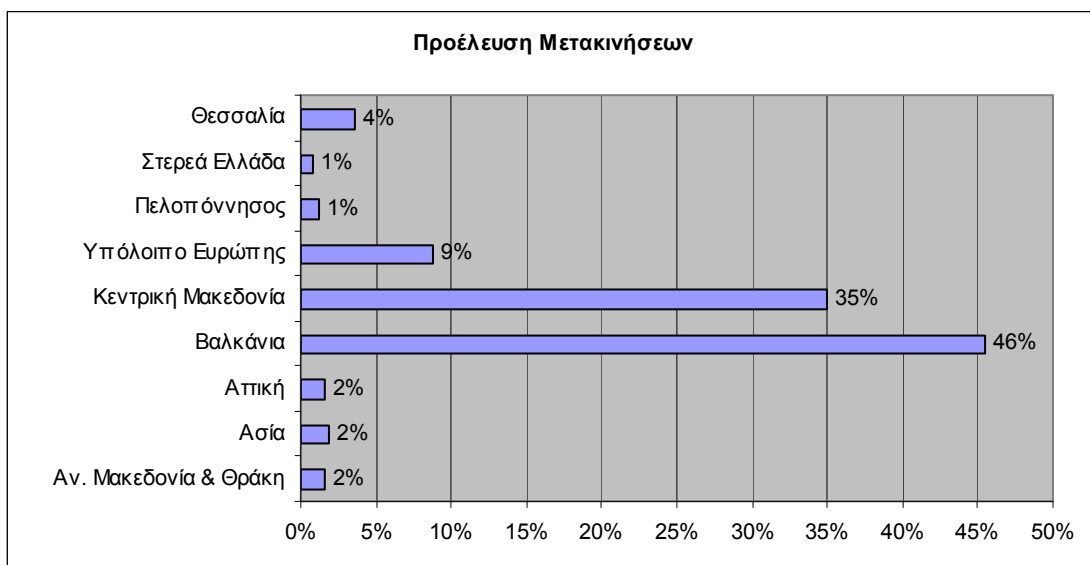
Σχήμα 1-15: Μ.Σ. 140: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



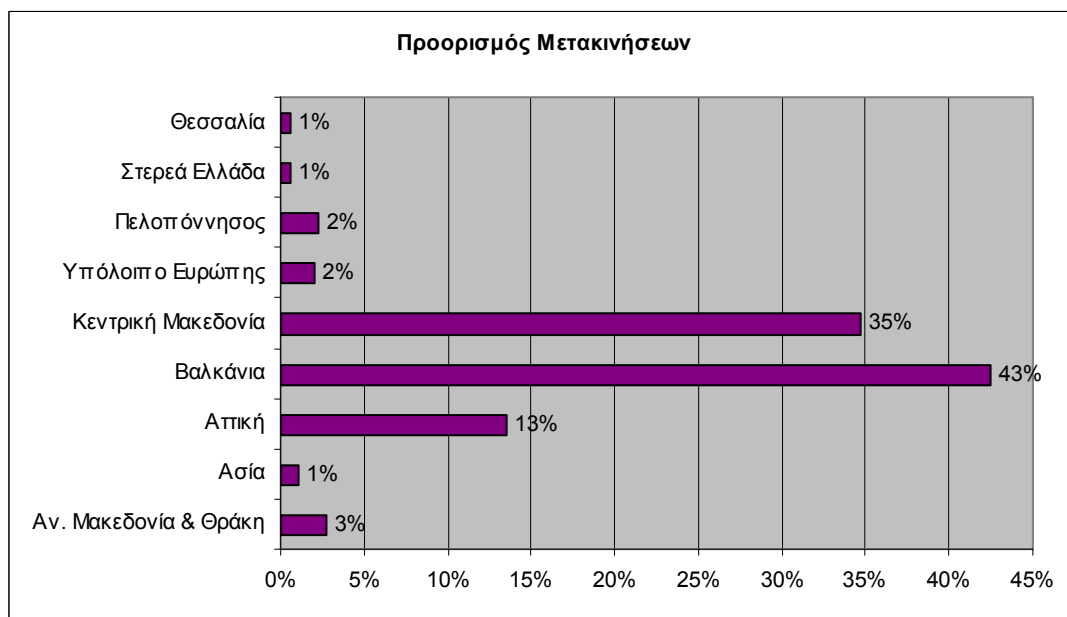
Σχήμα 1-16: Μ.Σ. 140: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.5 Σταθμός 150: Μ.Σ. Ευζώνων

Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν υπάρχει μεγάλη διασπορά ως προς τους τόπους Προέλευσης και Προορισμού. Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση χώρες των Βαλκανίων και πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού ενώ σημαντικό ποσοστό εμφανίζεται και για χώρες της υπόλοιπης Ευρώπης (Γερμανία, Σκανδιναβικές Χώρες, Αυστρία κλπ.). Σε ότι αφορά στον Προορισμό το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προορισμό χώρες των Βαλκανίων και πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού ενώ σημαντικό ποσοστό εμφανίζεται και για την Περιφέρεια της Αττικής.

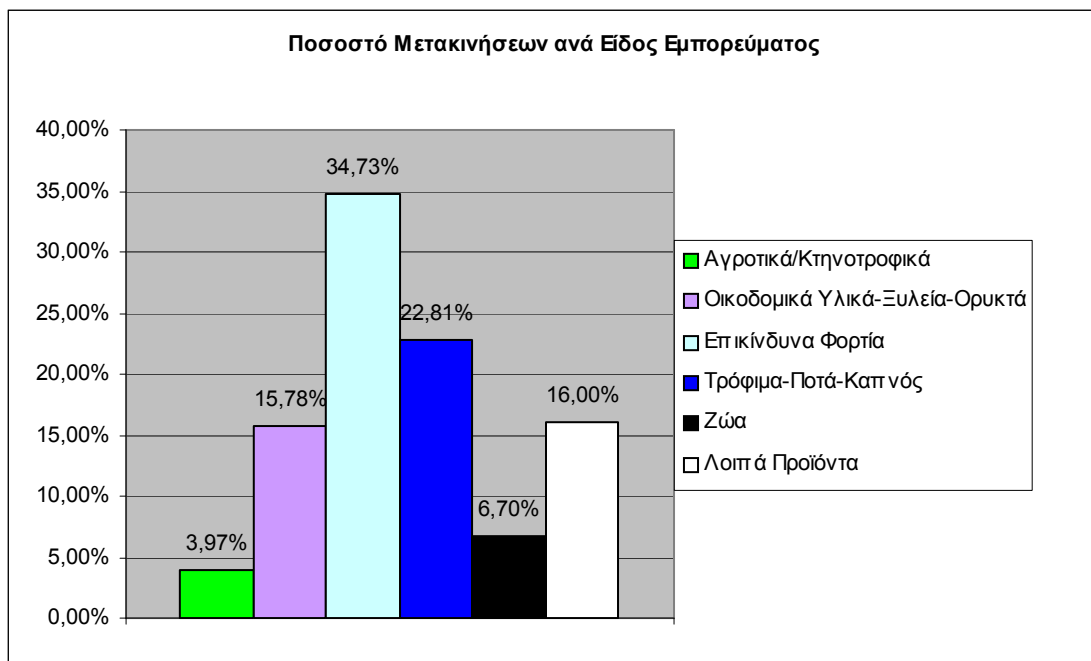


Σχήμα 1-17: Μ.Σ. 150: Προέλευση Μετακινήσεων

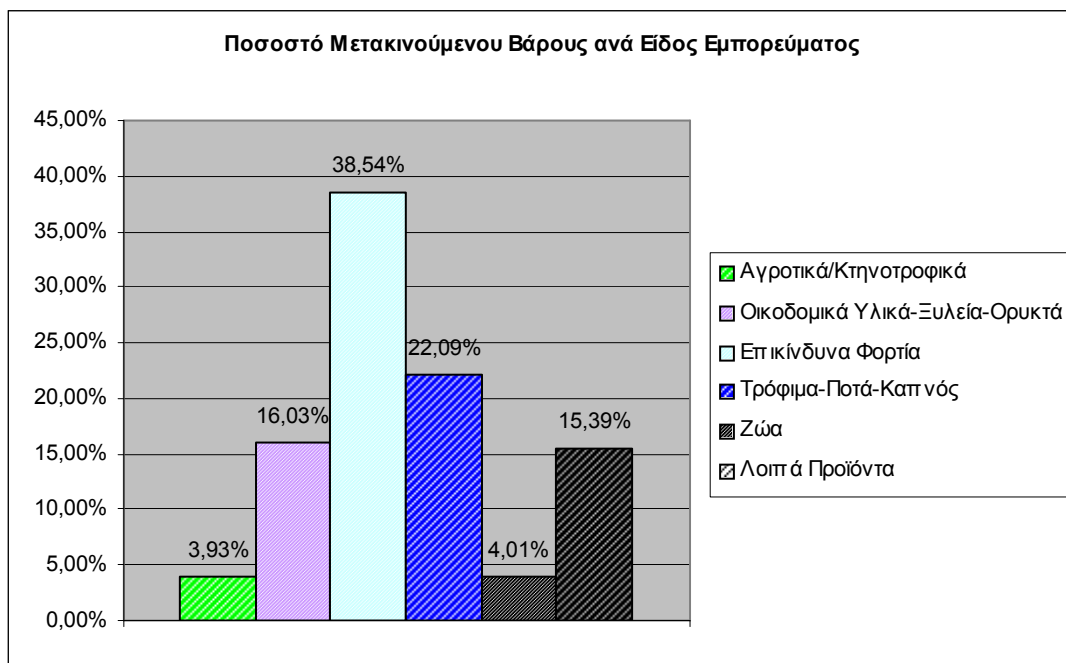


Σχήμα 1-18: Μ.Σ. 150: Προορισμός Μετακινήσεων

Το μεγαλύτερο ποσοστό βαρέων οχημάτων, όπως προέκυψε από την ανάλυση, μεταφέρει επικίνδυνα φορτία τόσο σε επίπεδο αριθμού μετακινήσεων όσο και σε επίπεδο συνολικού μετακινούμενου βάρους.



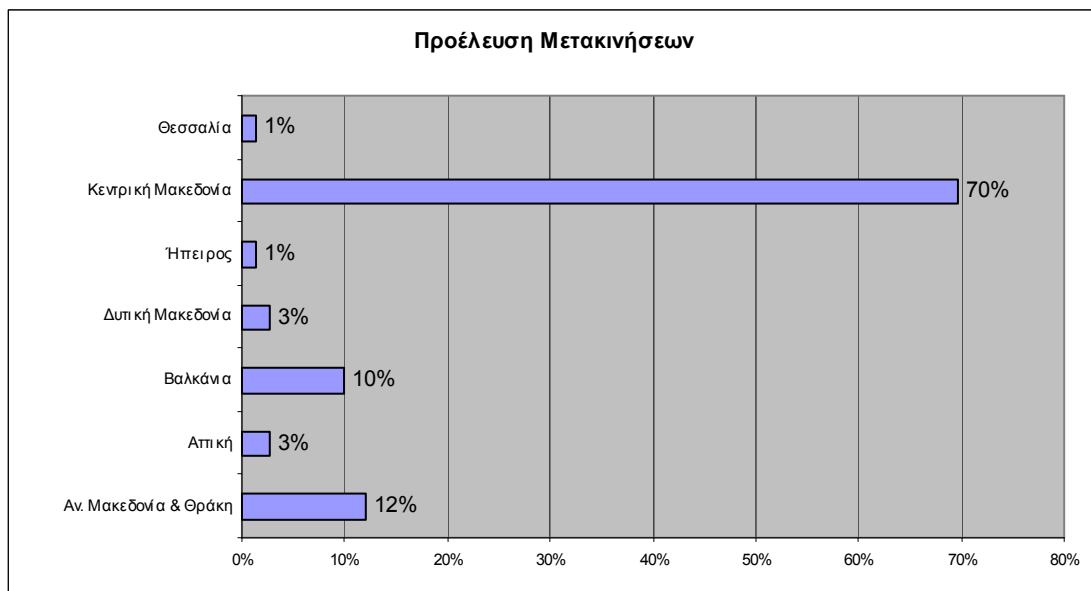
Σχήμα 1-19: Μ.Σ. 150: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



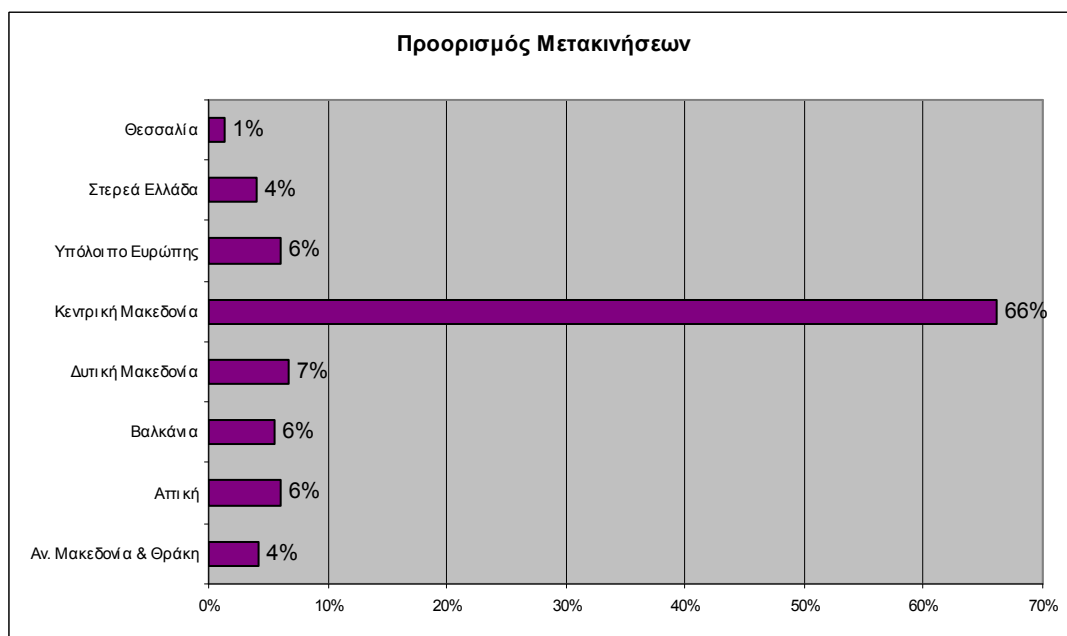
Σχήμα 1-20: Μ.Σ. 150: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.6 Σταθμός 160: Ο.Τ. Ιωνία - Ευκαρπία

Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού.

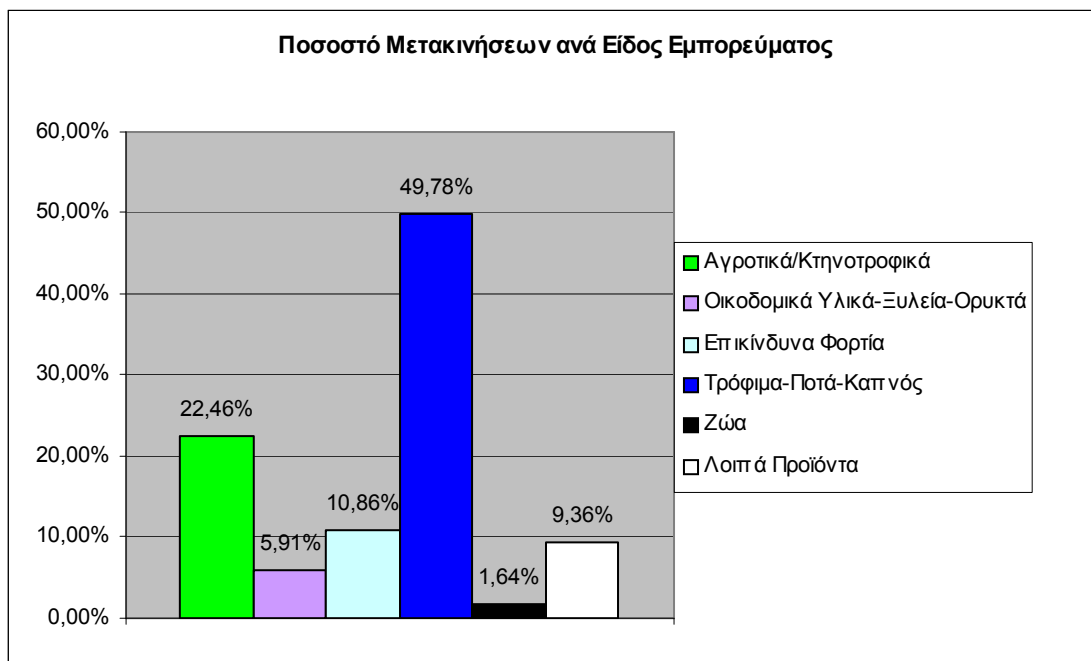


Σχήμα 1-21: Ο.Τ. 160: Προέλευση Μετακινήσεων

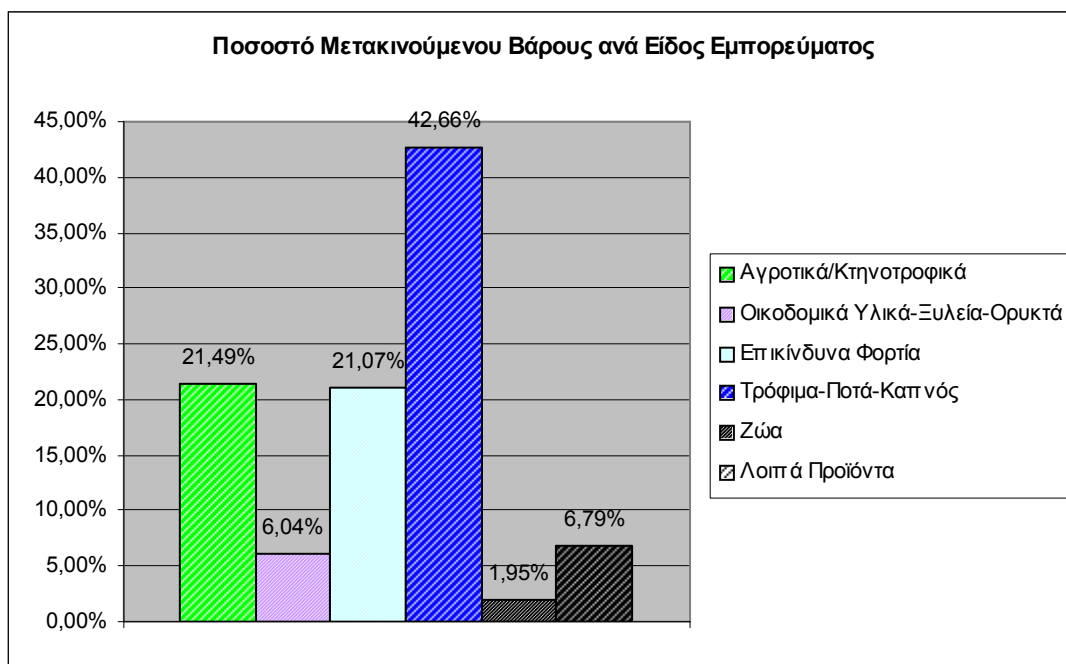


Σχήμα 1-22: Ο.Τ. 160: Προορισμός Μετακινήσεων

Το μεγαλύτερο ποσοστό βαρέων οχημάτων, όπως προέκυψε από την ανάλυση, μεταφέρει τρόφιμα-ποτά-καπνό τόσο σε επίπεδο αριθμού μετακινήσεων όσο και σε επίπεδο συνολικού μετακινούμενου βάρους.



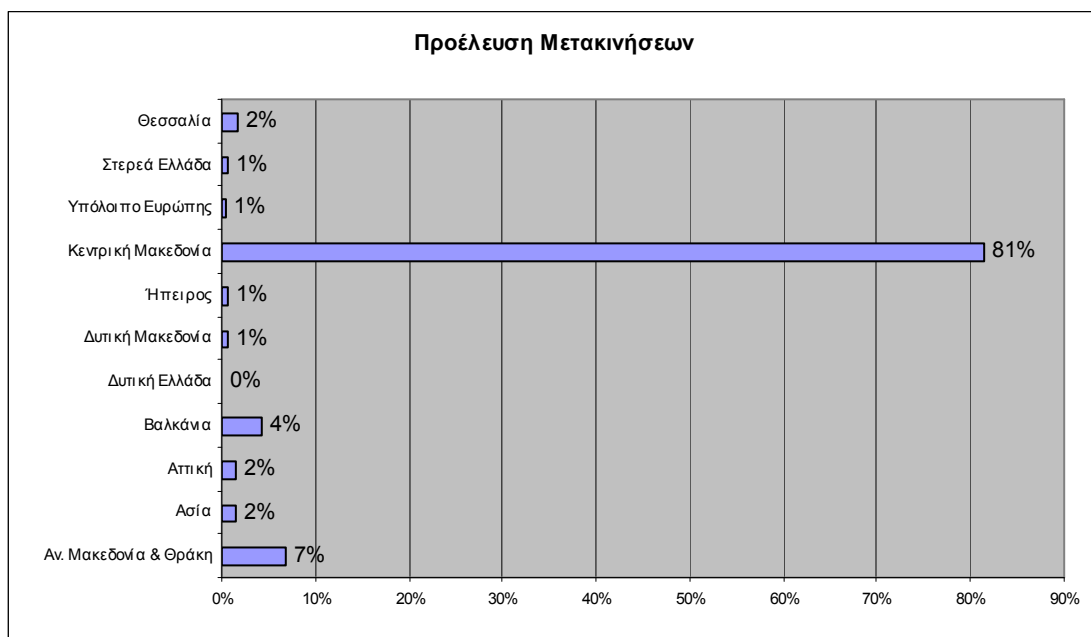
Σχήμα 1-23: Ο.Τ. 160: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



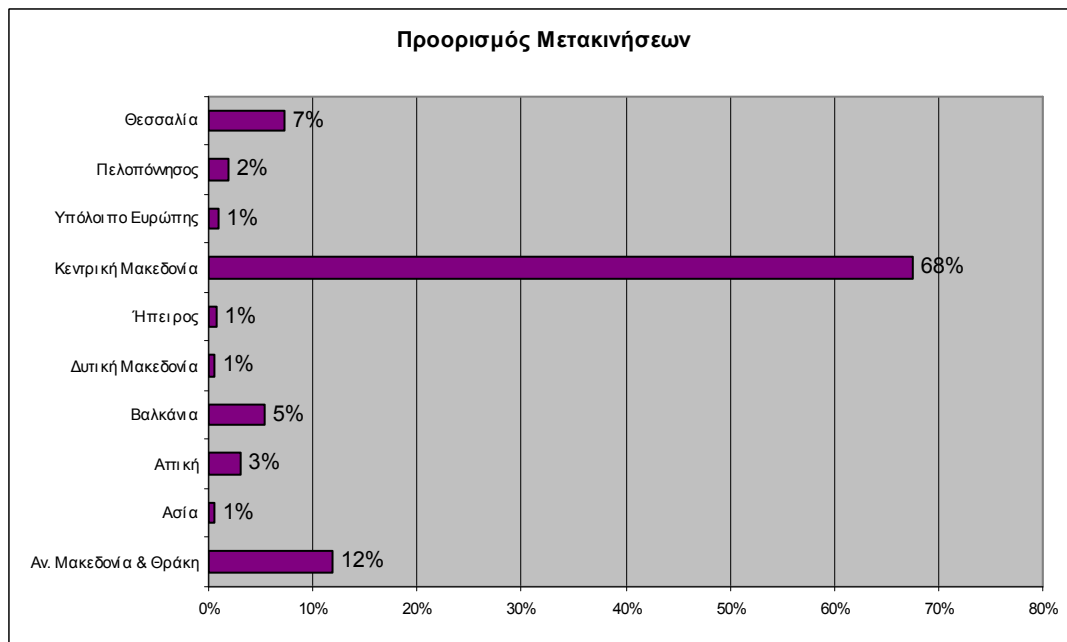
Σχήμα 1-24: Ο.Τ. 160: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.7 Σταθμός 170: Ο.Τ. Ευκαρπία - Λαγκαδάς

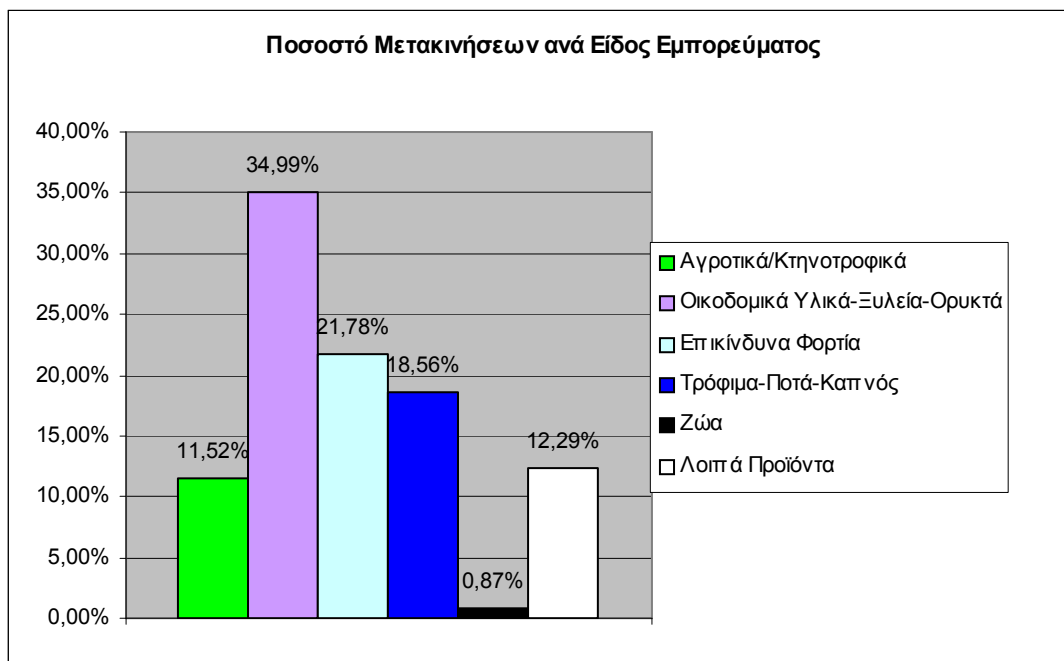
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού και μεταφέρουν κυρίως οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά.



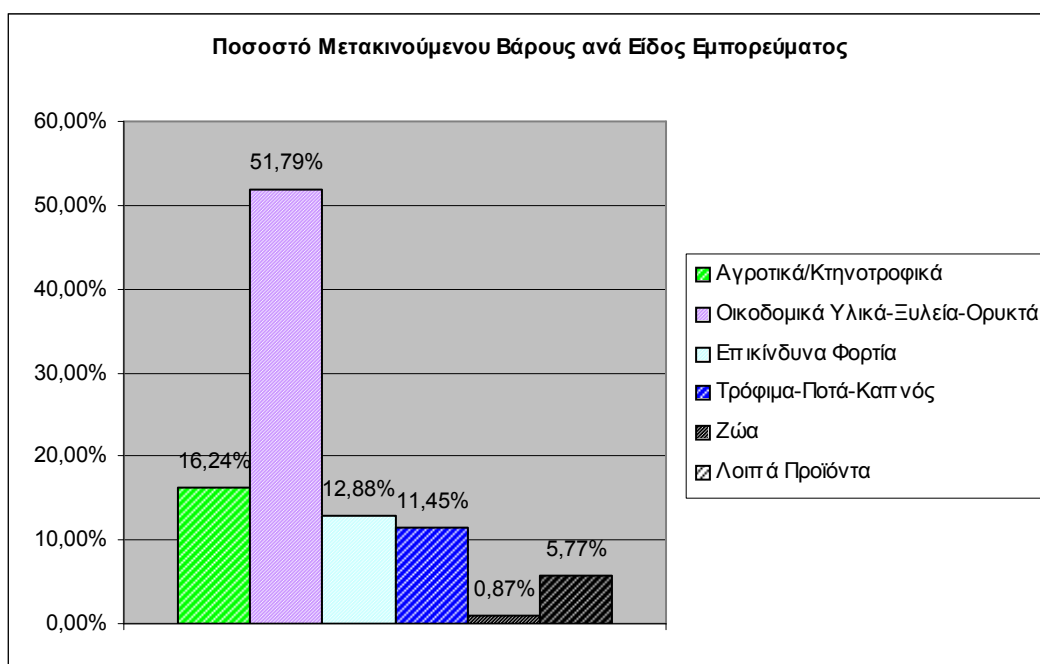
Σχήμα 1-25: Ο.Τ. 170: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-26: Ο.Τ. 170: Προορισμός Μετακινήσεων



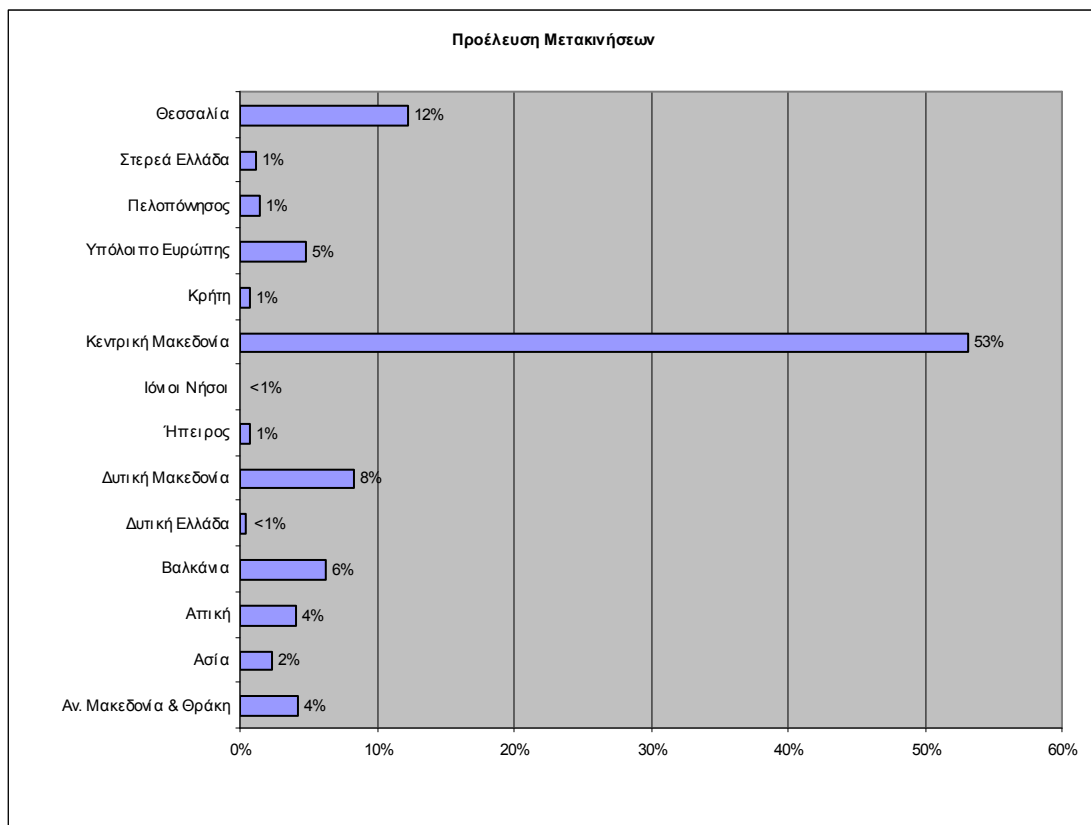
Σχήμα 1-27: Ο.Τ. 170: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



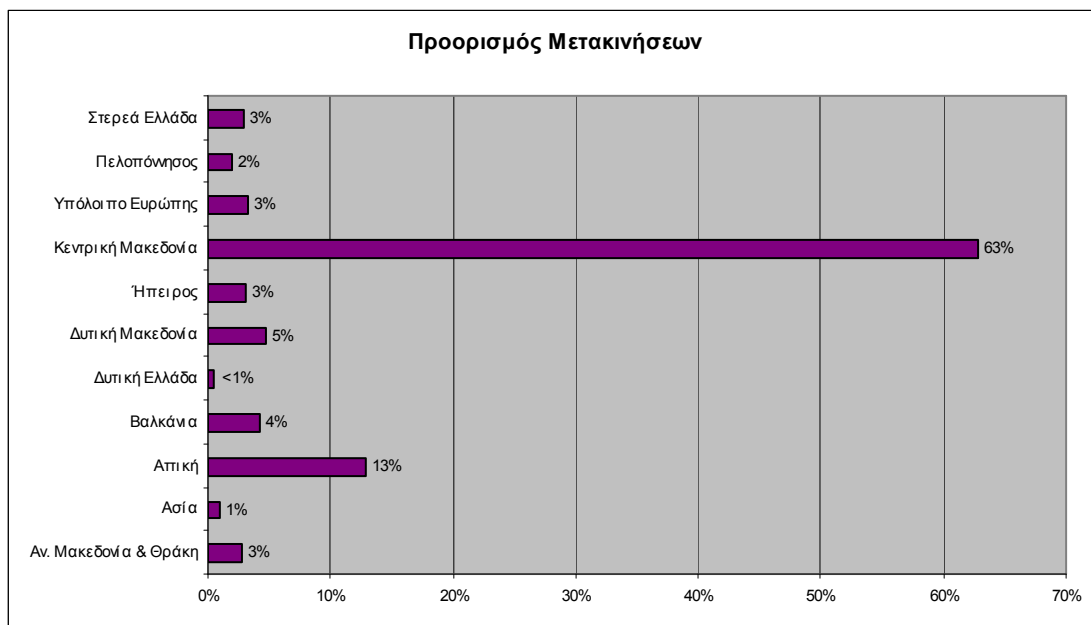
Σχήμα 1-28: Ο.Τ. 170: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.8 Σταθμός 180: Διόδια Μαλγάρων

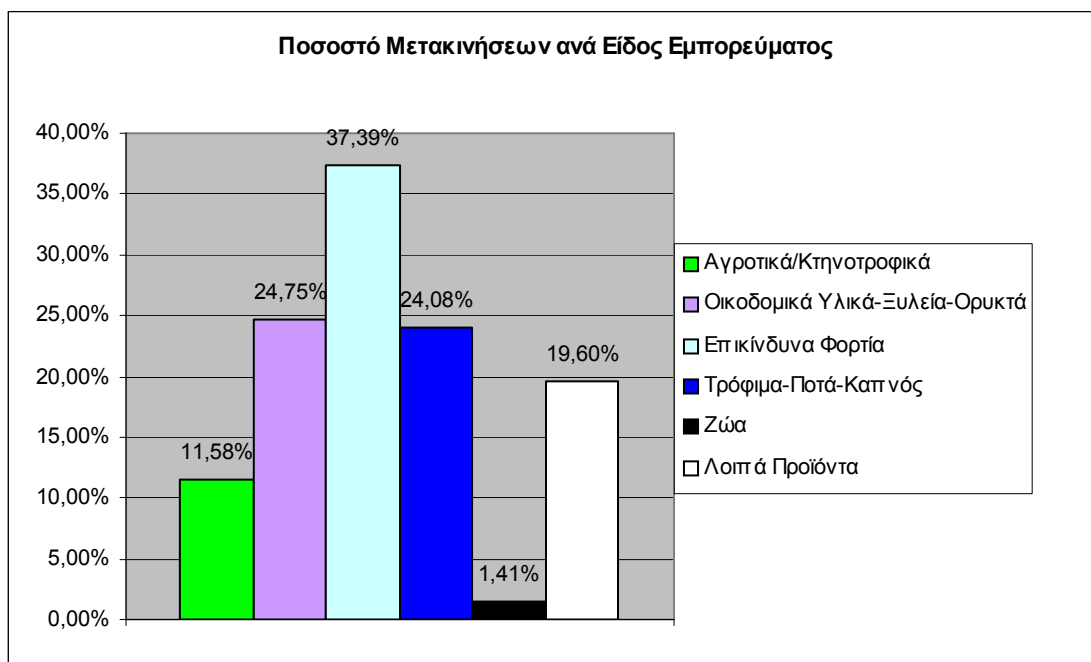
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού και μεταφέρουν κυρίως επικίνδυνα φορτία ως προς το ποσοστό μετακινήσεων και οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά ως προς το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



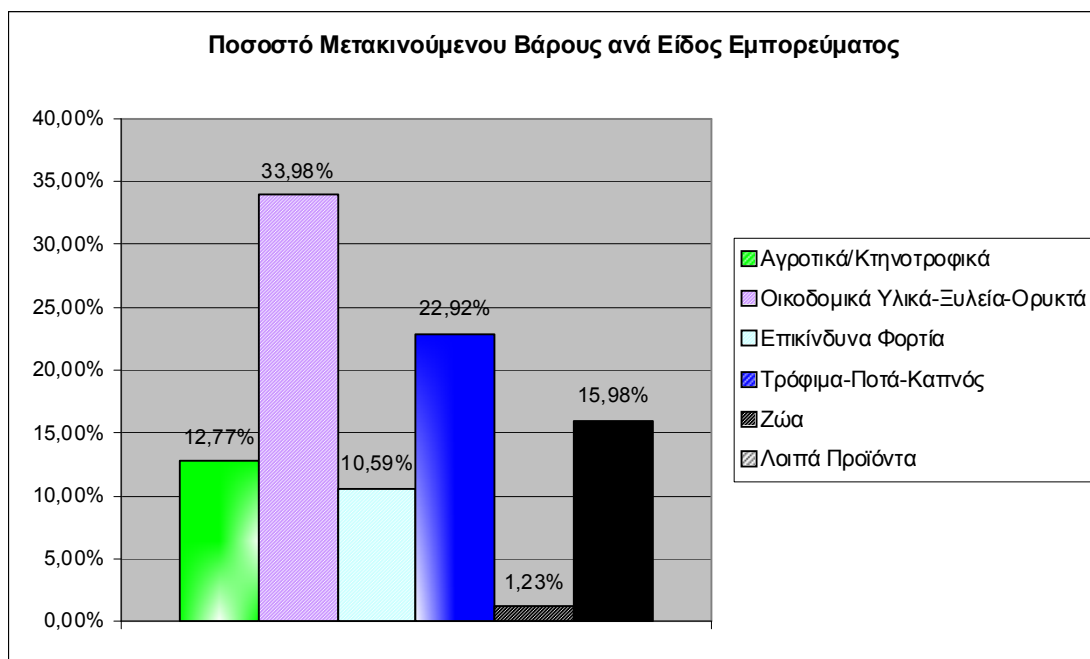
Σχήμα 1-29: Διόδια 180: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-30: Διόδια 180: Προορισμός Μετακινήσεων



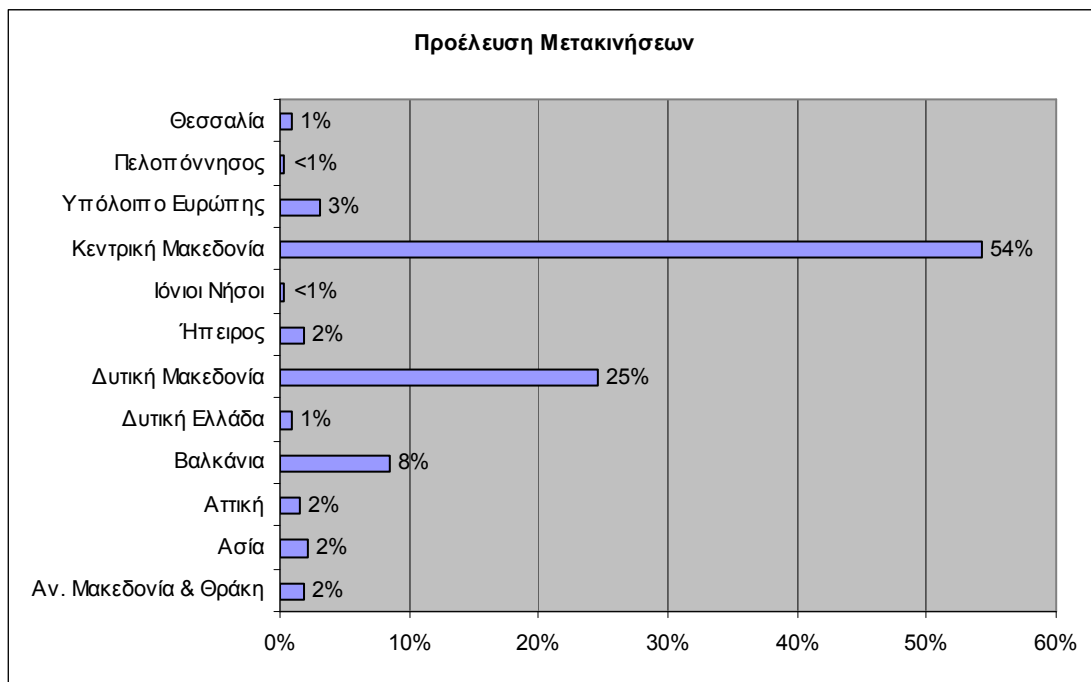
Σχήμα 1-31: Διόδια 180: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



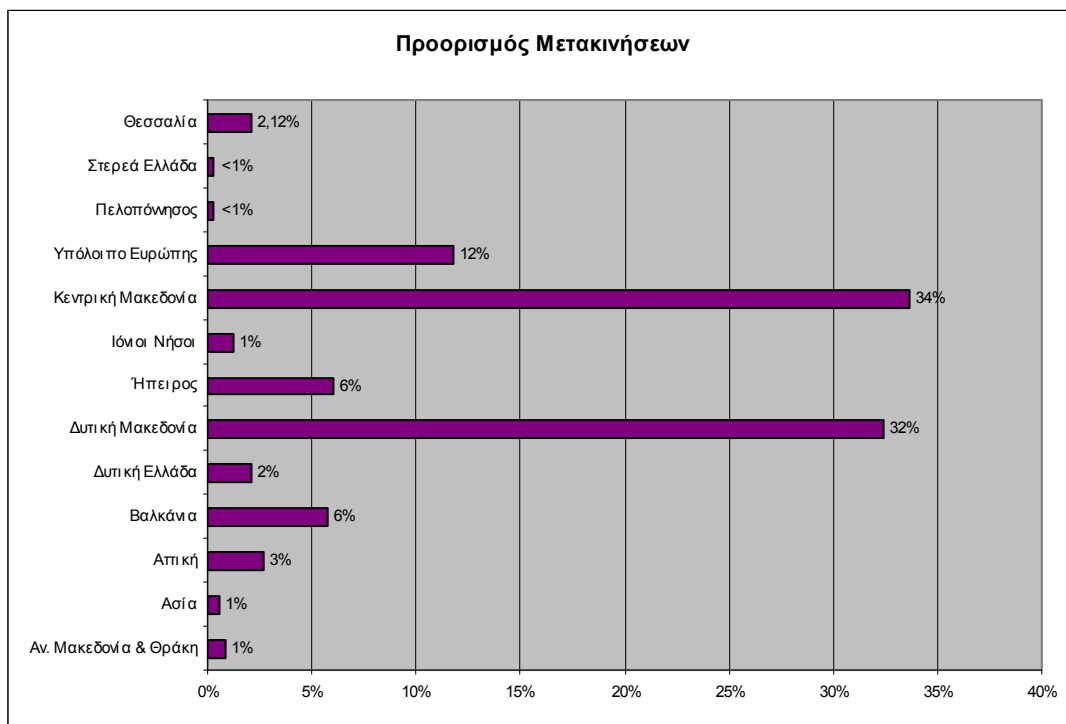
Σχήμα 1-32: Διόδια 180: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.9 Σταθμός 210: Διόδια Πολυμύλου

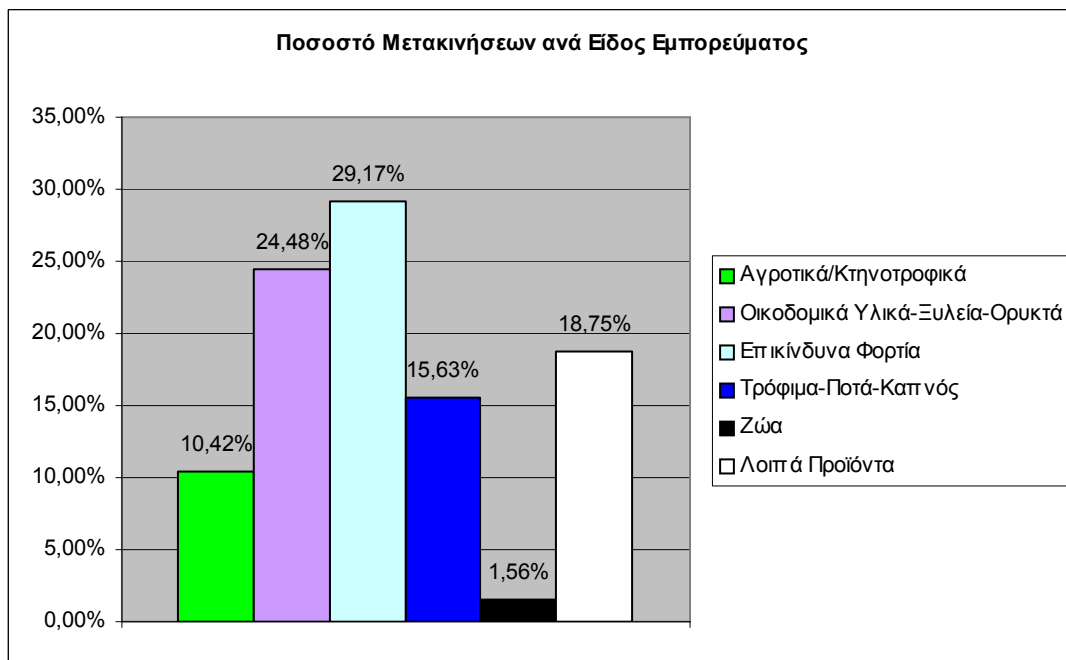
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό πόλεις εντός της Περιφέρειας του σταθμού και της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και μεταφέρουν κυρίως επικίνδυνα φορτία και οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά ως προς το ποσοστό μετακινήσεων και το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



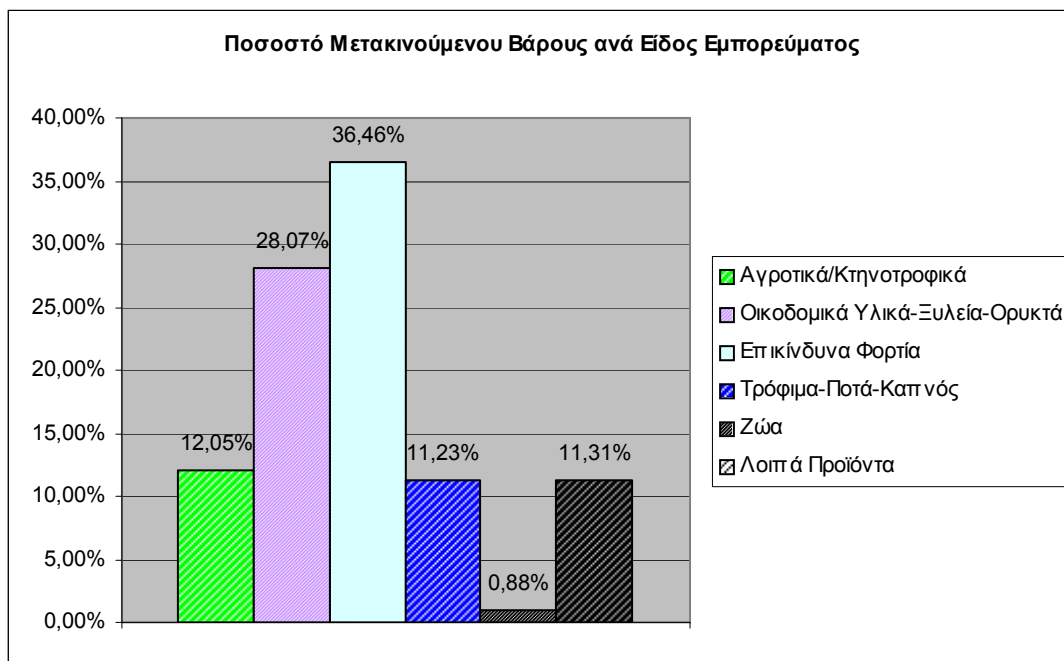
Σχήμα 1-33: Διόδια 210: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-34: Διόδια 210: Προορισμός Μετακινήσεων



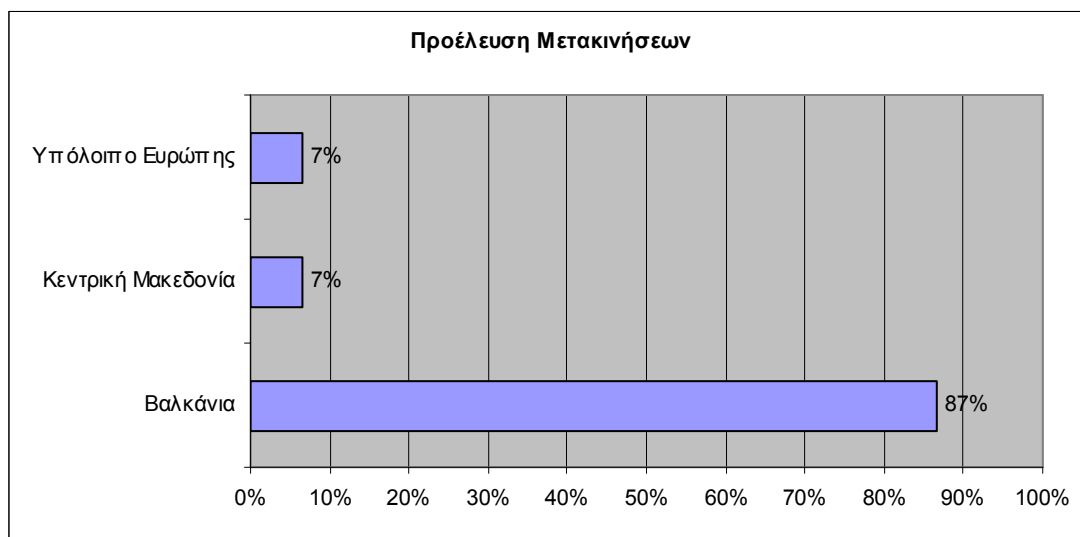
Σχήμα 1-35: Διόδια 210: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



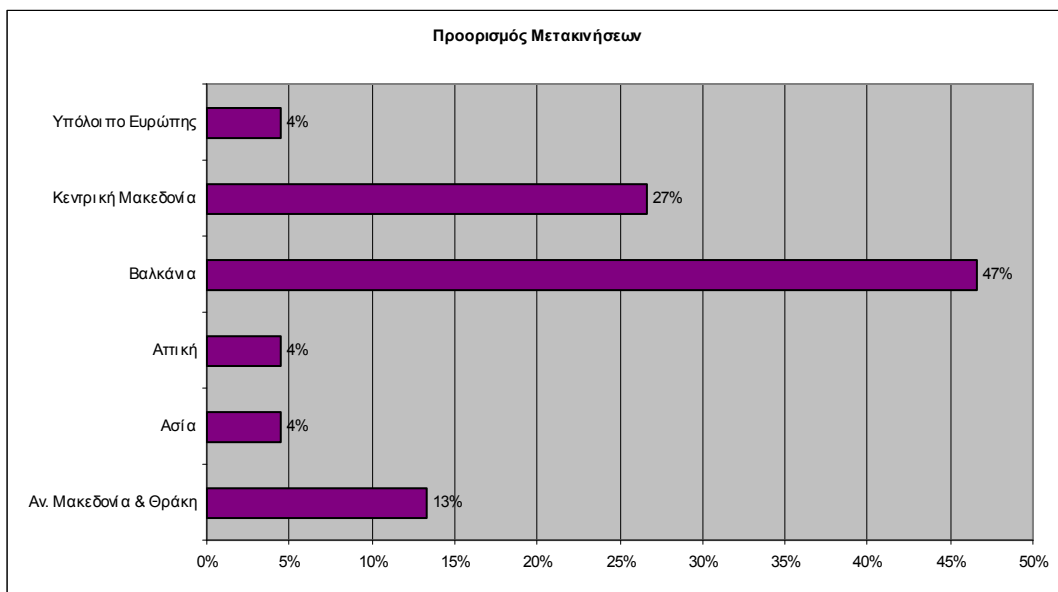
Σχήμα 1-36: Διόδια 210: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.10 Σταθμός 220: Μ.Σ. Νίκης

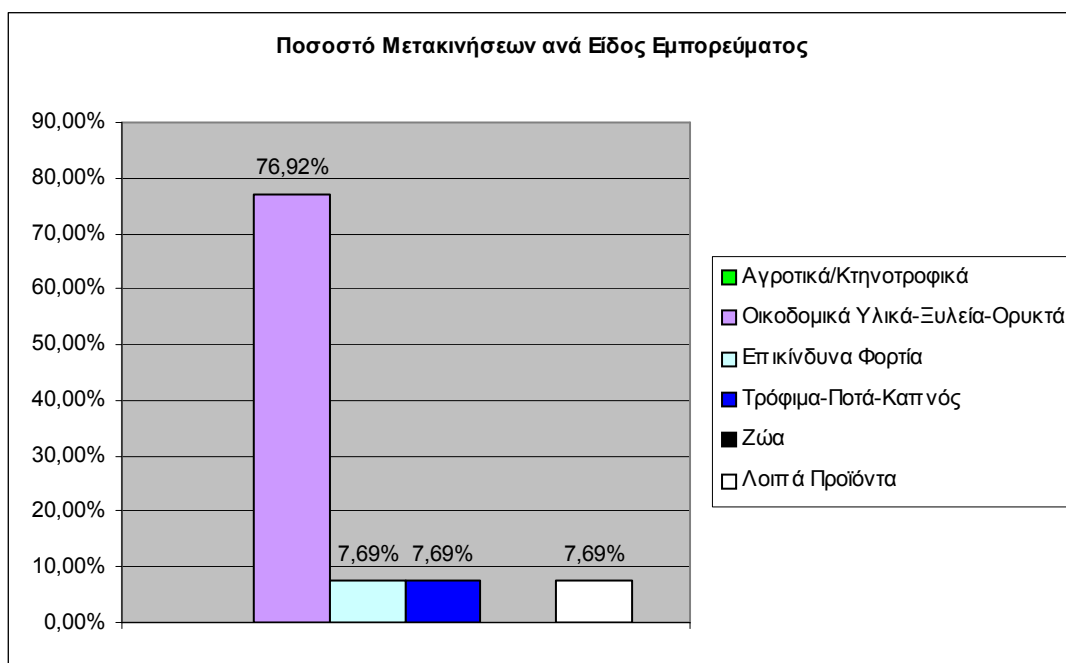
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση χώρες των Βαλκανίων και Προορισμό χώρες των Βαλκανίων και πόλεις της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Αξιοσημείωτο είναι ότι δεν καταγράφηκαν καθόλου μετακινήσεις με προορισμό εντός της περιφέρειας που βρίσκεται ο σταθμός (Π. Δυτικής Μακεδονίας). Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων μεταφέρουν οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά τόσο ως προς το ποσοστό μετακινήσεων όσο και προς το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



Σχήμα 1-37: Μ.Σ. 220: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-38: Μ.Σ. 220: Προορισμός Μετακινήσεων



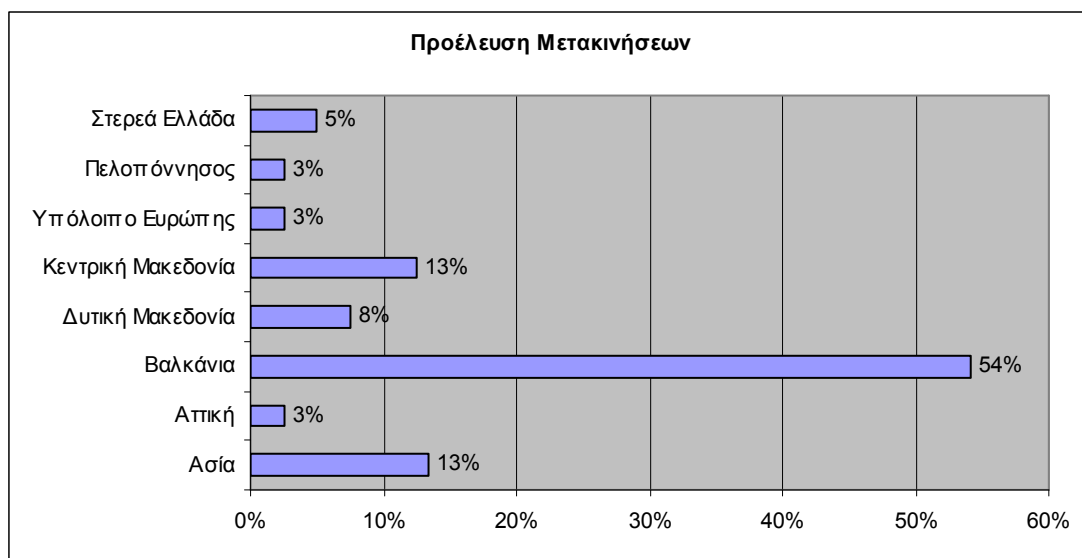
Σχήμα 1-39: Μ.Σ. 220: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



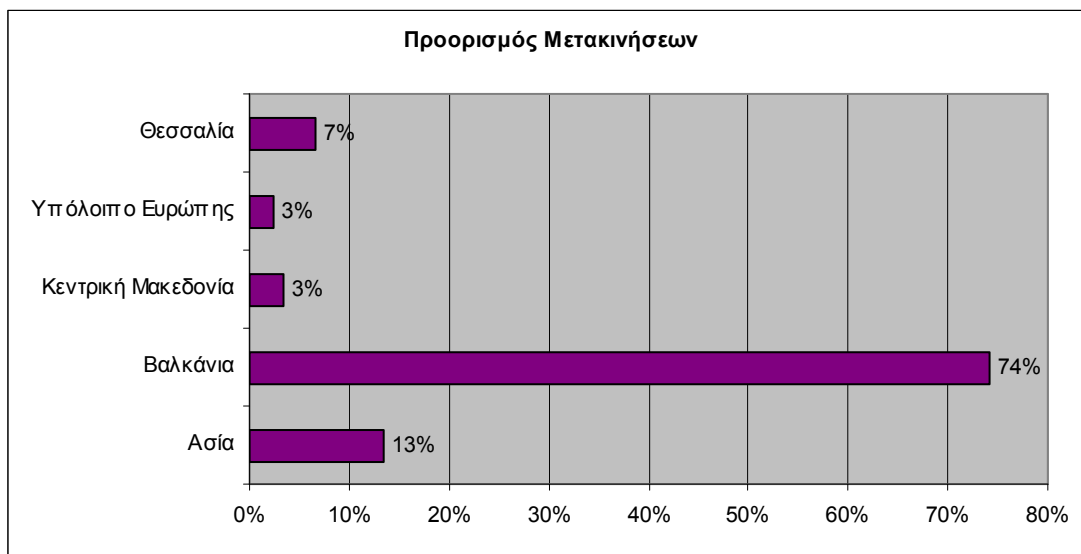
Σχήμα 1-40: Μ.Σ. 220: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.11 Σταθμός 230: Μ.Σ. Κρυσταλλοπηγής

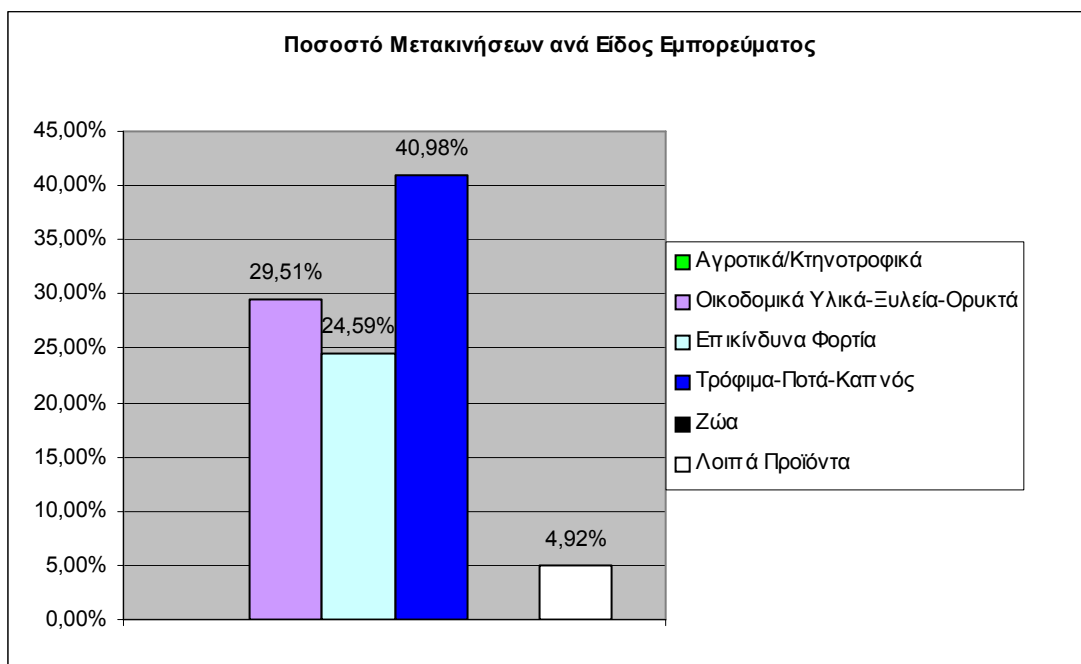
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό χώρες των Βαλκανίων. Μόλις ένα ποσοστό 8% έχει ως προέλευση πόλεις της ίδιας Περιφέρειας με το σταθμό. Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων μεταφέρουν τρόφιμα-ποτά-καπνό ως προς το ποσοστό μετακινήσεων και οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά ως προς το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



Σχήμα 1-41: Μ.Σ. 230: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-42: Μ.Σ. 230: Προορισμός Μετακινήσεων



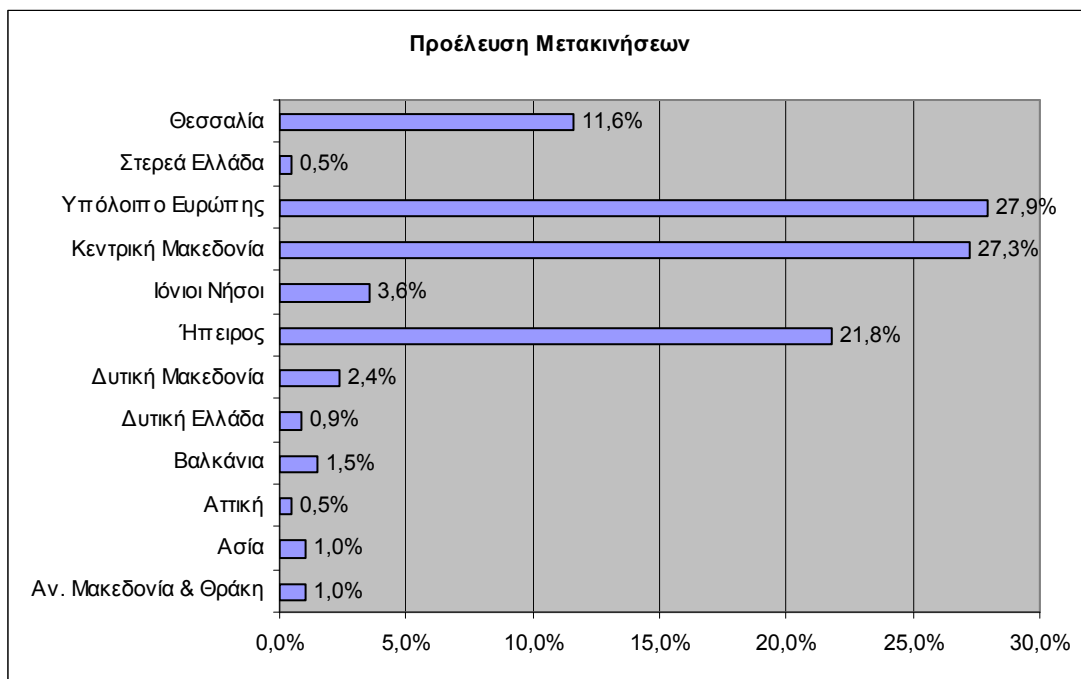
Σχήμα 1-43: Μ.Σ. 230: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



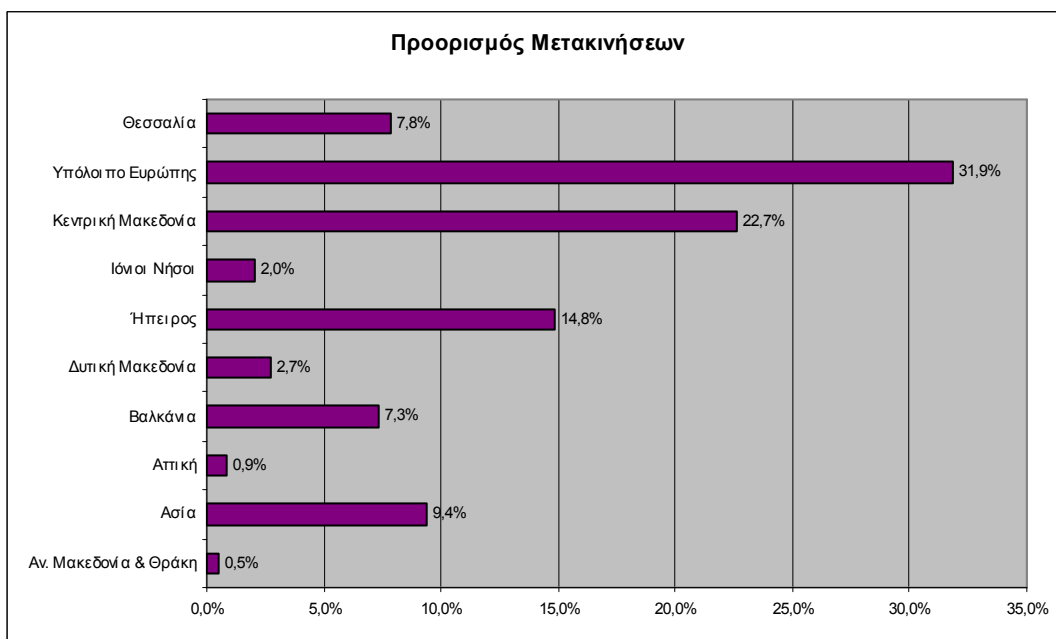
Σχήμα 1-44: Μ.Σ. 230: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.12 Σταθμός 240: Ο.Τ. Μέτσοβο - Μηλιά

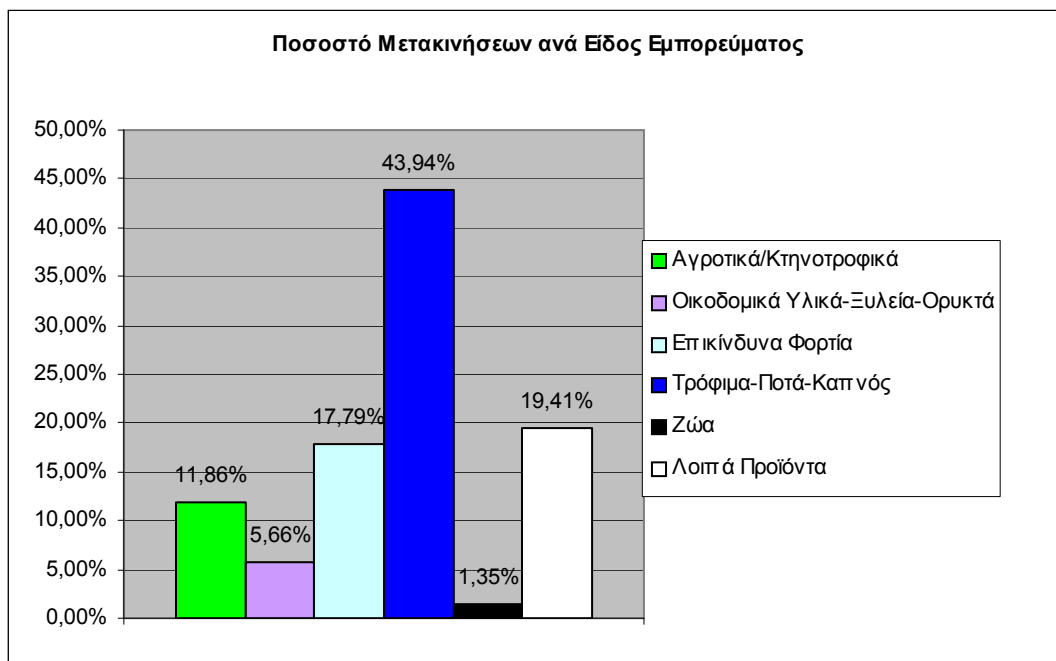
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό χώρες από το υπόλοιπο της Ευρώπης, πόλεις της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και πόλεις της περιφέρειας που βρίσκεται ο σταθμός. Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων μεταφέρουν τρόφιμα-ποτά-καπνό τόσο ως προς το ποσοστό μετακινήσεων όσο και ως προς το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



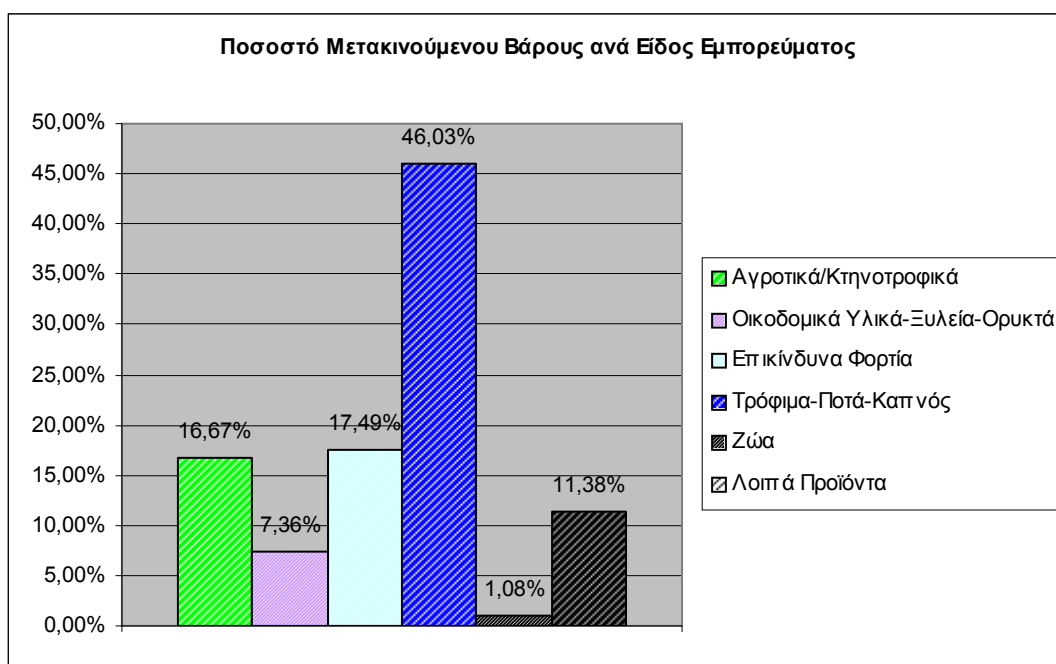
Σχήμα 1-45: Ο.Τ. 240: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-46: Ο.Τ. 240: Προορισμός Μετακινήσεων



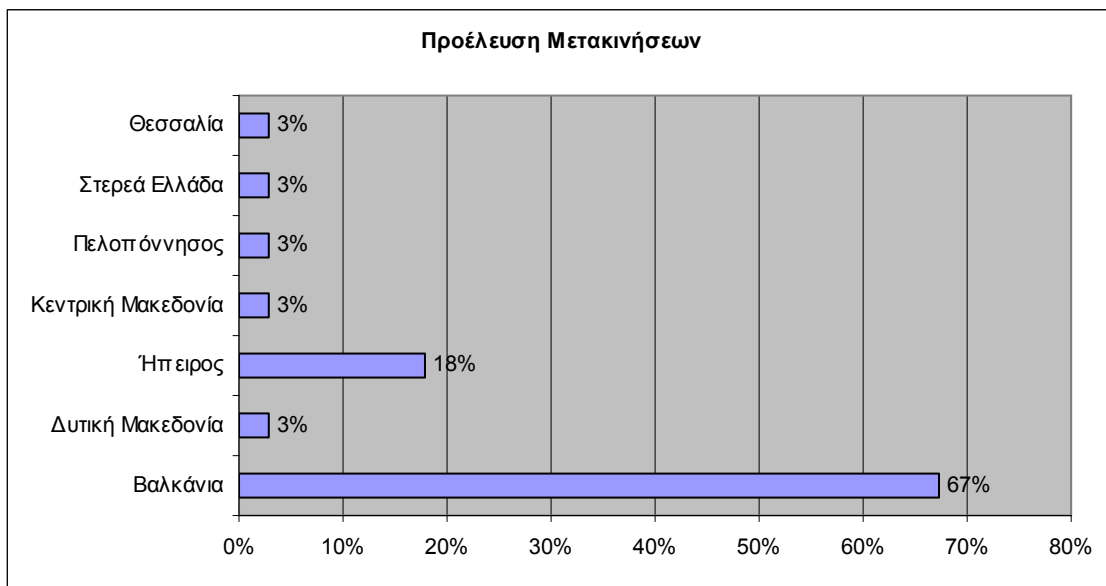
Σχήμα 1-47: Ο.Τ. 240: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



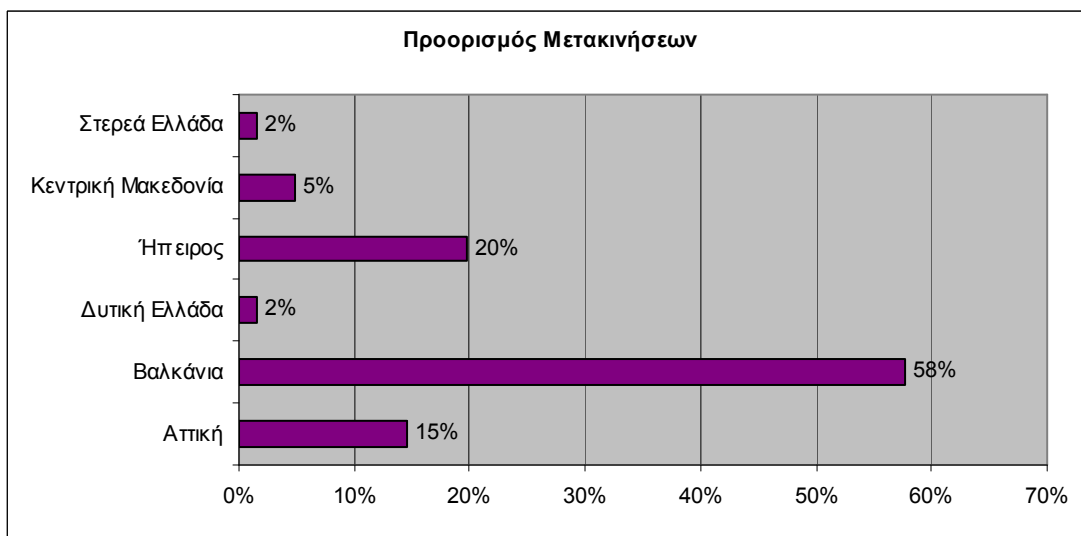
Σχήμα 1-48: Ο.Τ. 240: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.13 Σταθμός 250: Μ.Σ. Κακαβιάς

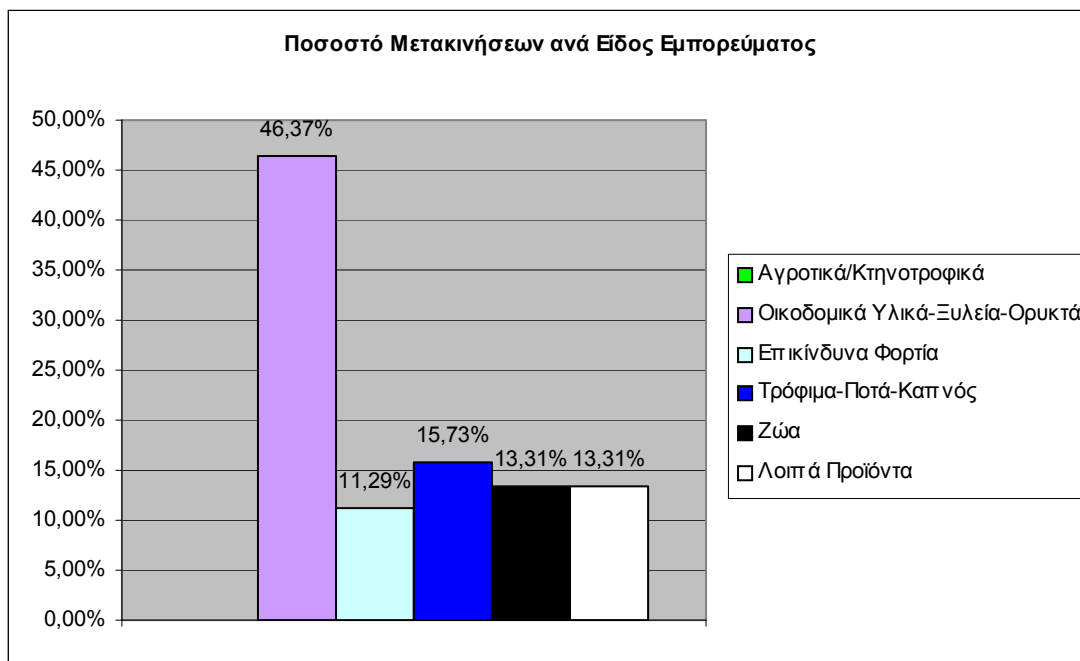
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό χώρες των Βαλκανίων και μόλις ένα ποσοστό περίπου 20% αφορά σε Προέλευση-Προορισμό εντός της περιφέρειας που βρίσκεται ο σταθμός μέτρησης. Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων μεταφέρουν οικοδομικά υλικά-ξυλεία-ορυκτά ως προς το ποσοστό μετακινήσεων και το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



Σχήμα 1-49: Μ.Σ. 250: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-50: Μ.Σ. 250: Προορισμός Μετακινήσεων



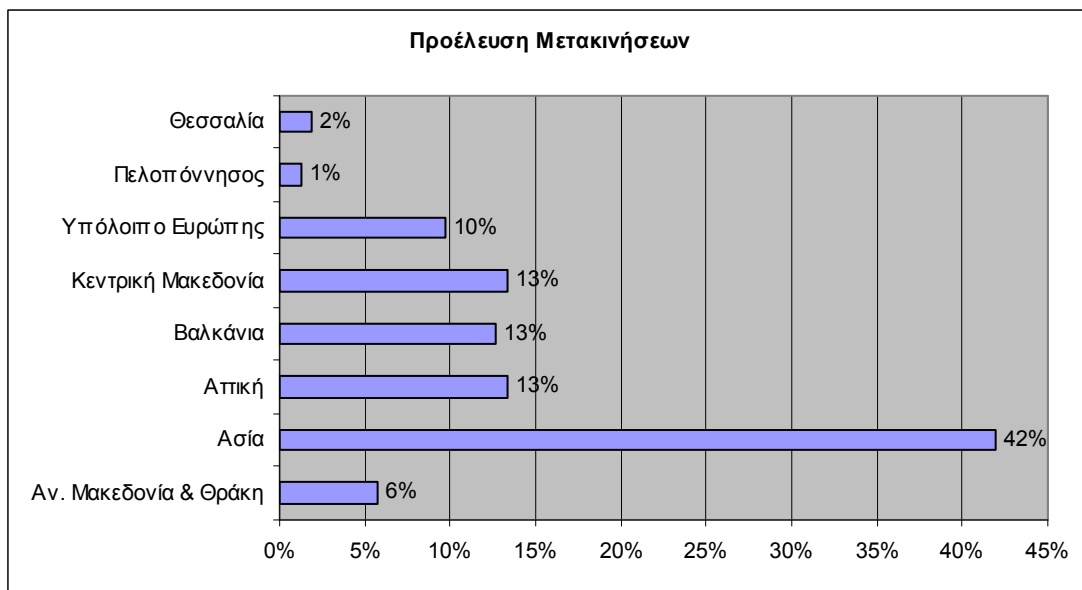
Σχήμα 1-51: Μ.Σ. 250: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



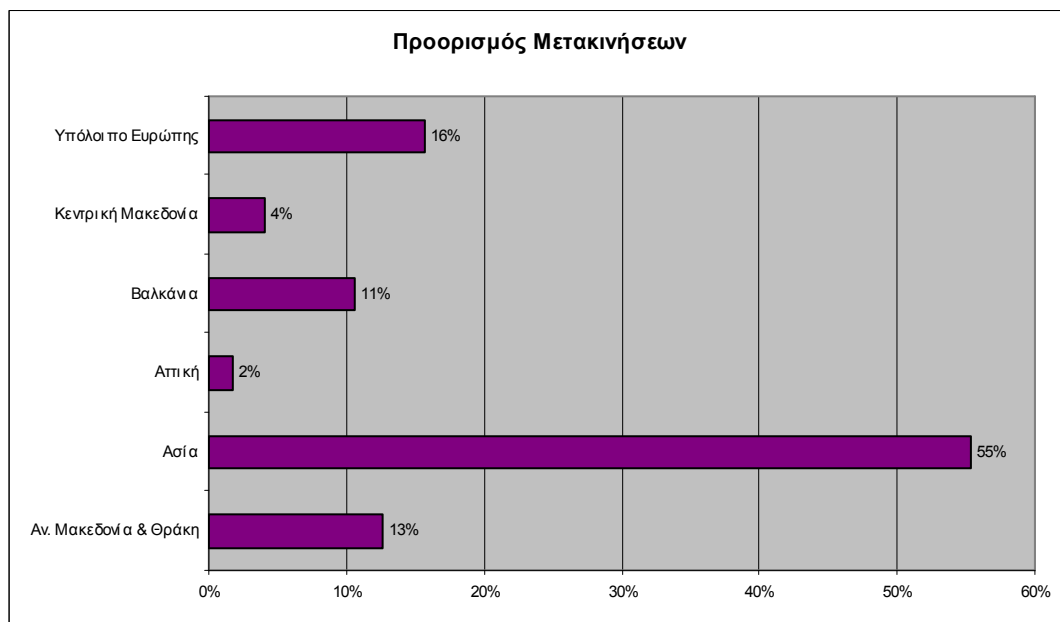
Σχήμα 1-52: Μ.Σ. 250: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.14 Σταθμός 300: Μ.Σ. Κήπων

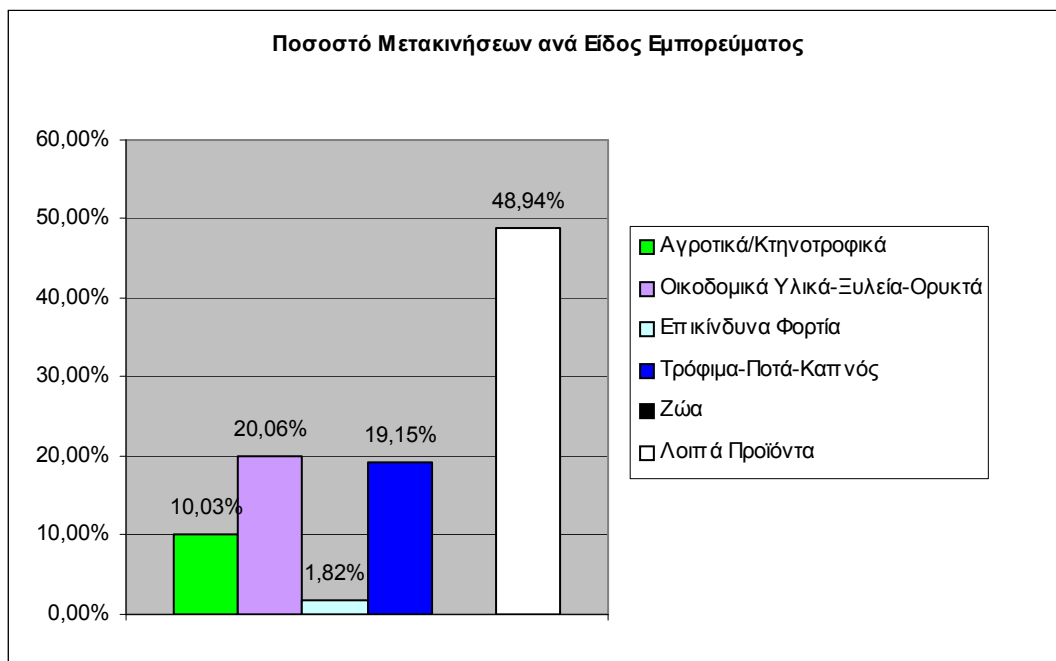
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό έχουν σαν Προέλευση και Προορισμό χώρες της Ασίας και κυρίως την Τουρκία. Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων μεταφέρουν λοιπά προϊόντα ως προς το ποσοστό μετακινήσεων και το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



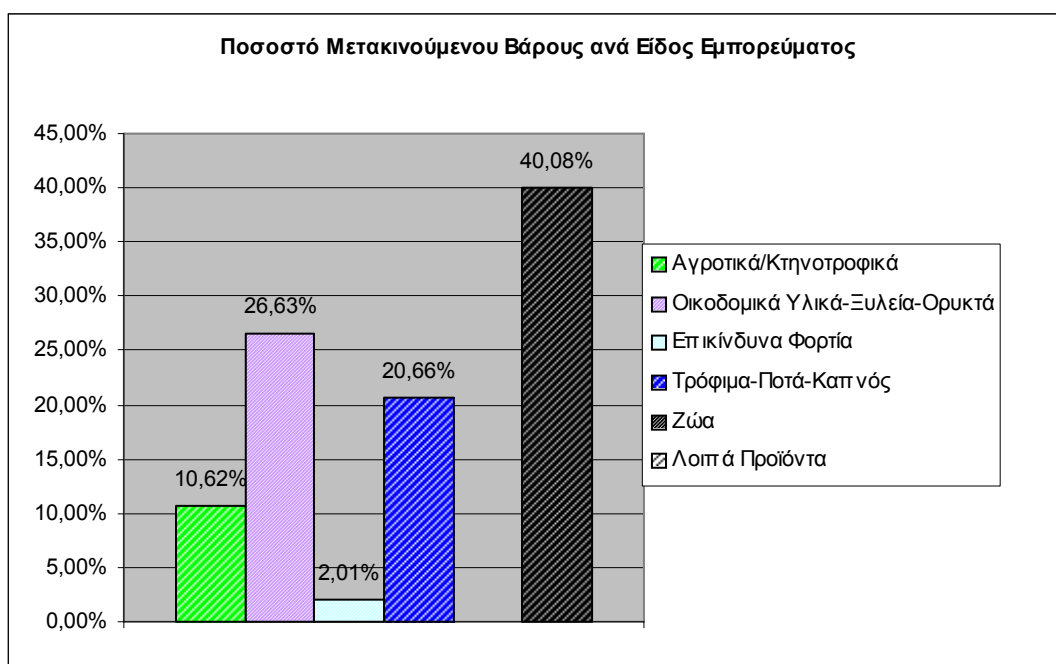
Σχήμα 1-53: Μ.Σ. 300: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-54: Μ.Σ. 300: Προορισμός Μετακινήσεων



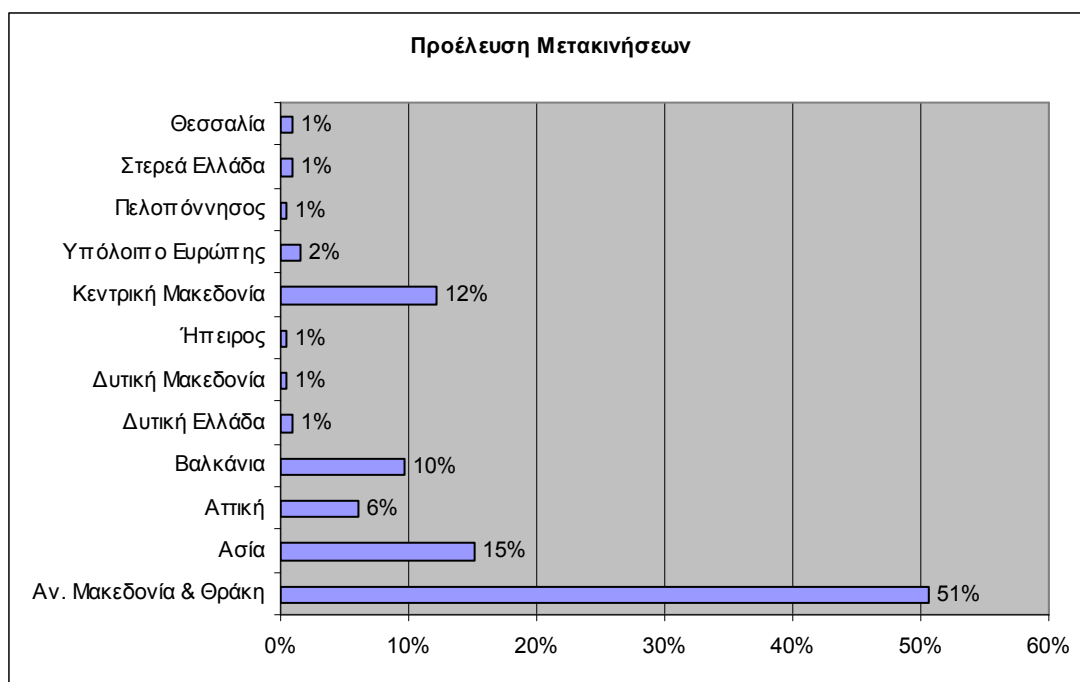
Σχήμα 1-55: Μ.Σ. 300: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



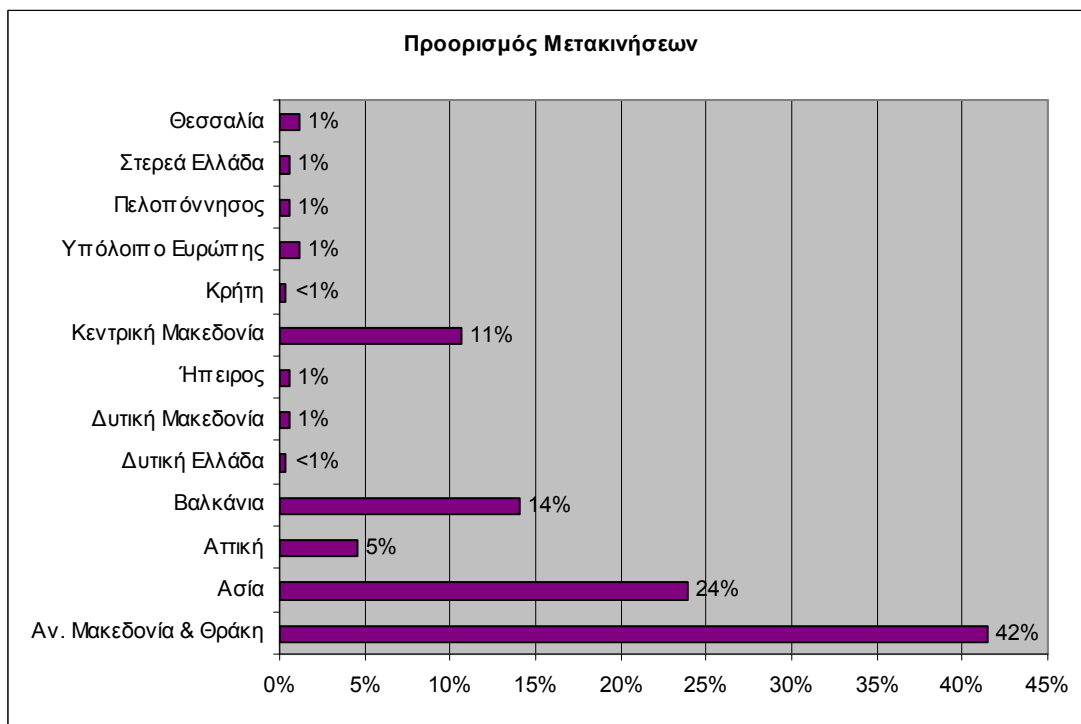
Σχήμα 1-56: Μ.Σ. 300: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.15 Σταθμός 400: Ο.Τ. ΒΙΠΕ Αλεξ/πολης – Αρδάνι & ΒΙΠΕ Αλεξ/πολης – Αλεξ/πολη

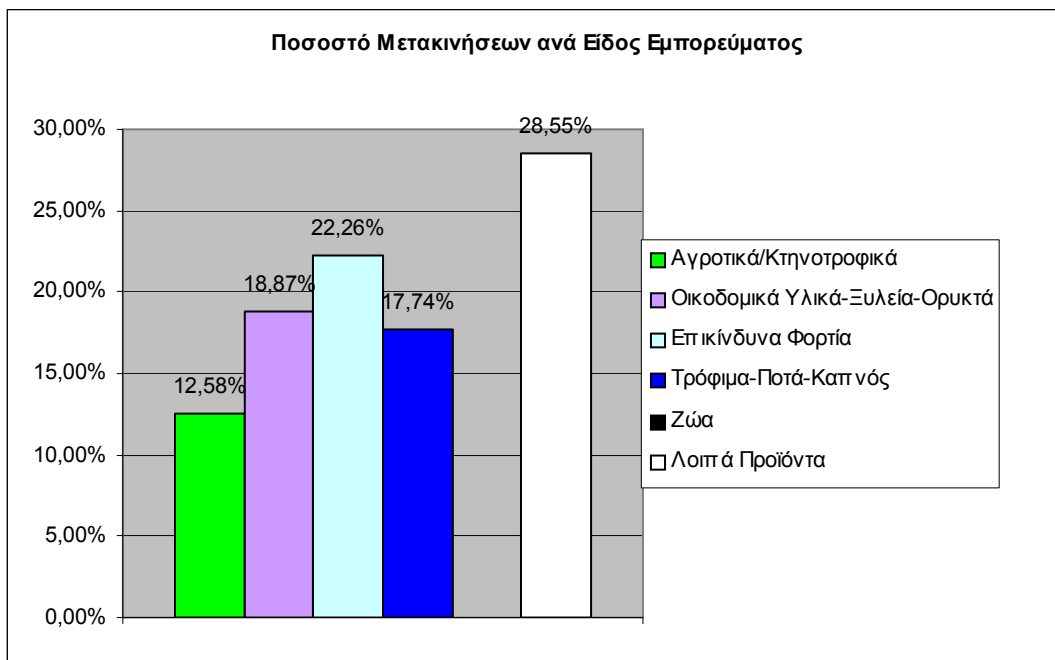
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό αφορούν σε ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις. Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων μεταφέρουν λοιπά προϊόντα ως προς το ποσοστό μετακινήσεων και επικίνδυνα φορτία ως προς το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



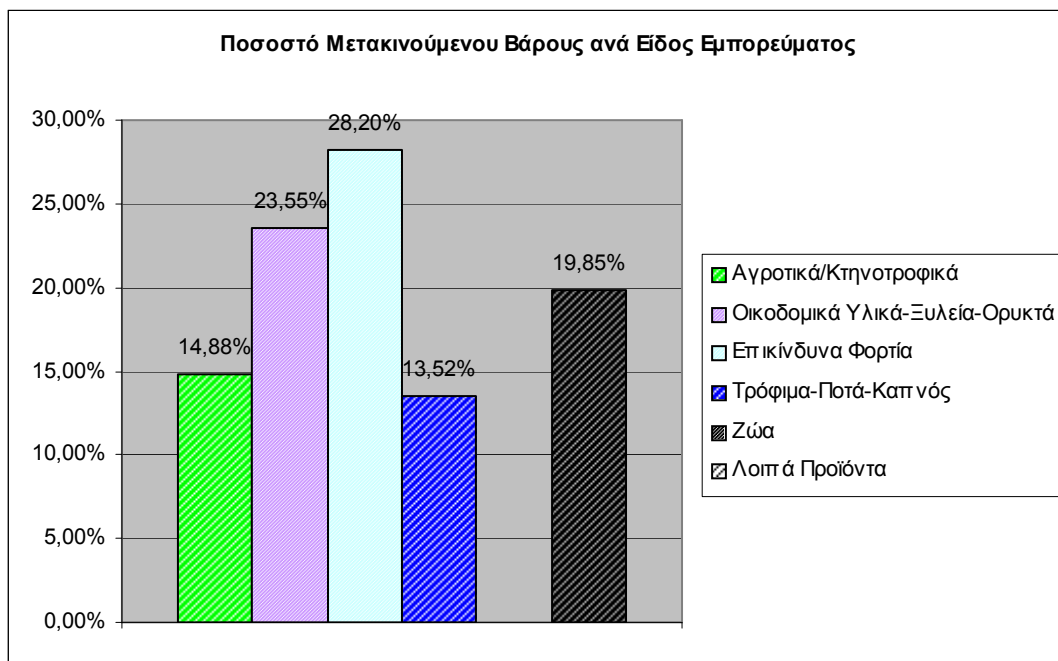
Σχήμα 1-57: Ο.Τ. 400: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-58: Ο.Τ. 400: Προορισμός Μετακινήσεων



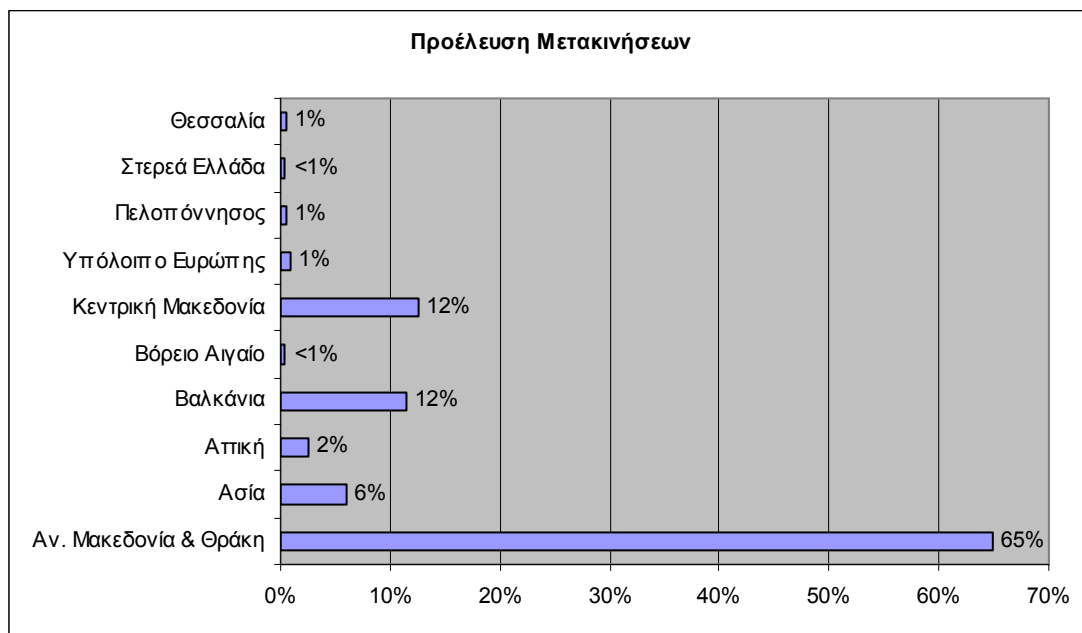
Σχήμα 1-59: Ο.Τ. 400: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



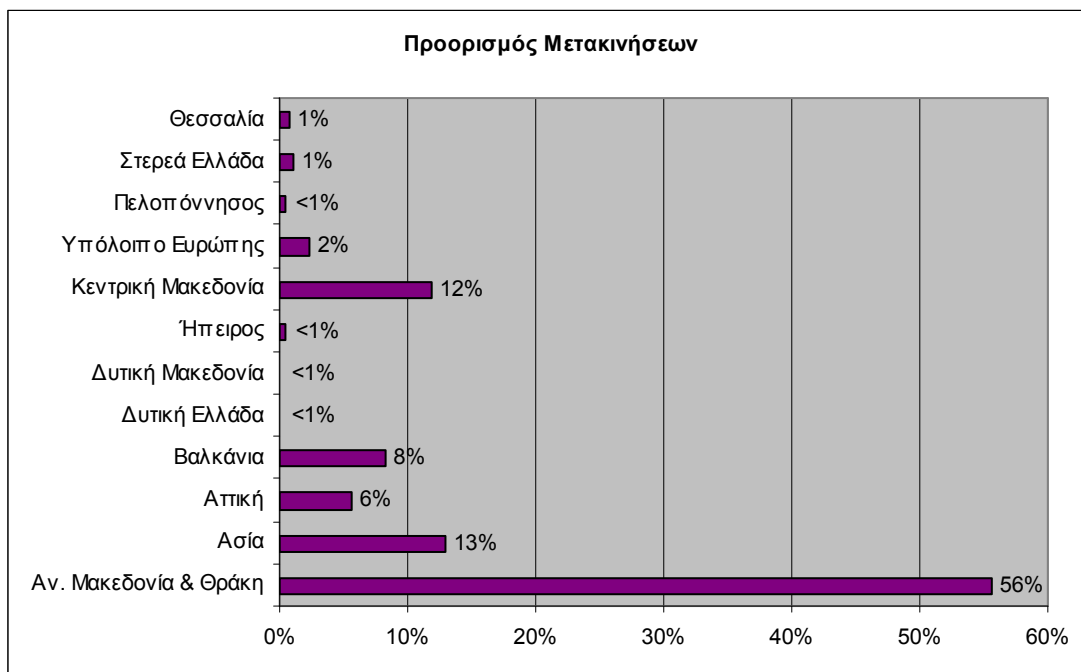
Σχήμα 1-60: Ο.Τ. 400: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.16 Σταθμός 500: Ο.Τ. Κομοτηνή - Μέστη

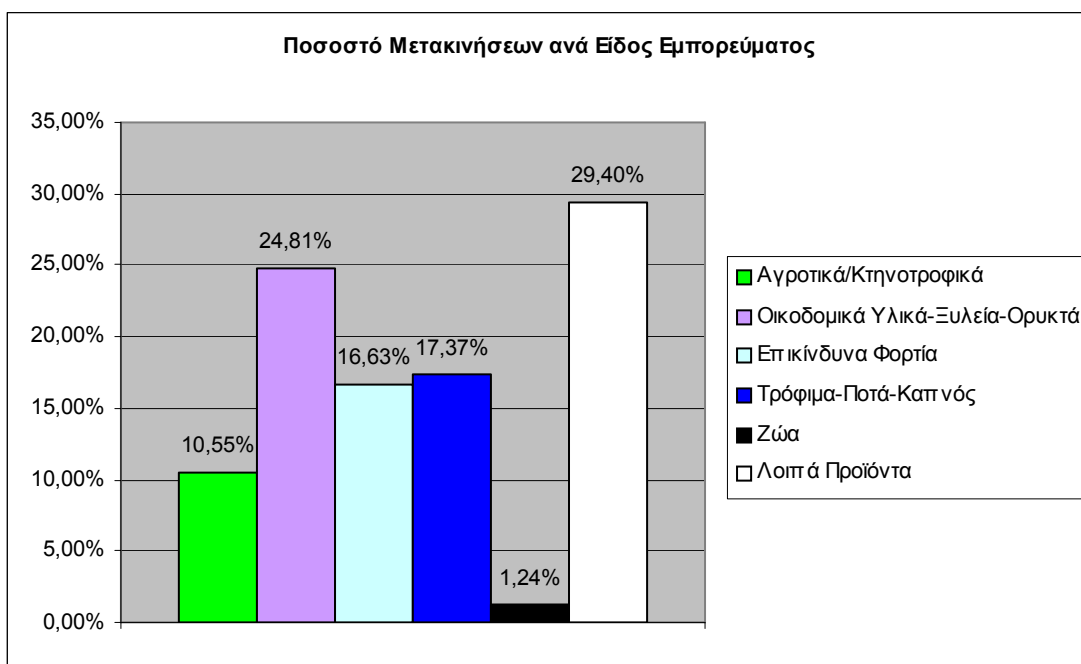
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό αφορούν σε ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις. Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων μεταφέρουν λοιπά προϊόντα ως προς το ποσοστό μετακινήσεων και επικίνδυνα φορτία ως προς το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



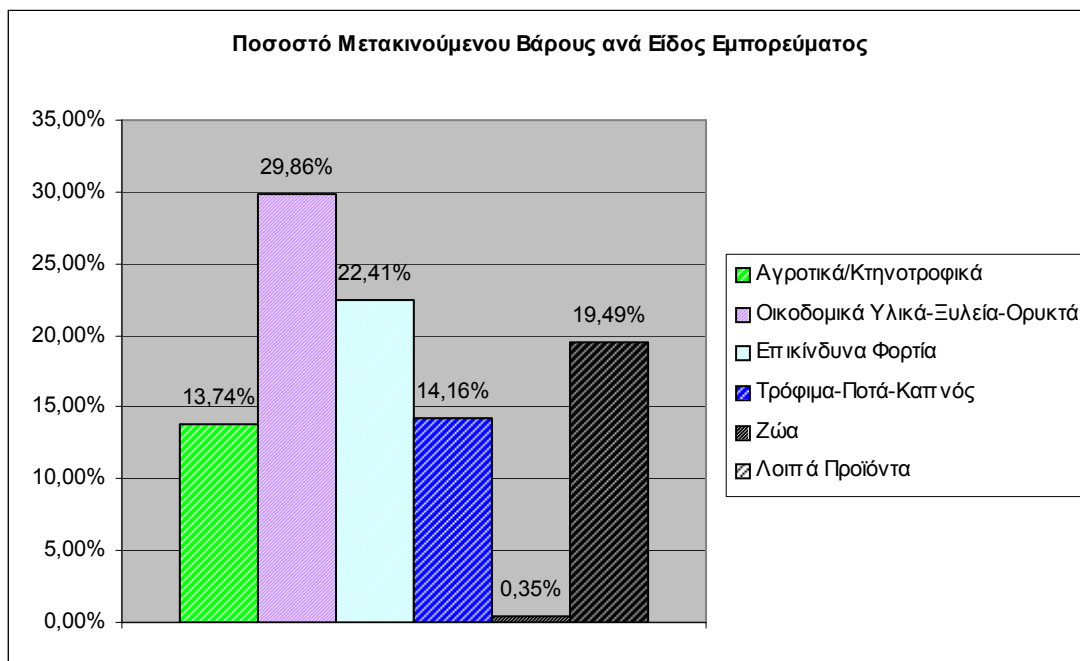
Σχήμα 1-61: Ο.Τ. 500: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-62: Ο.Τ. 500: Προορισμός Μετακινήσεων



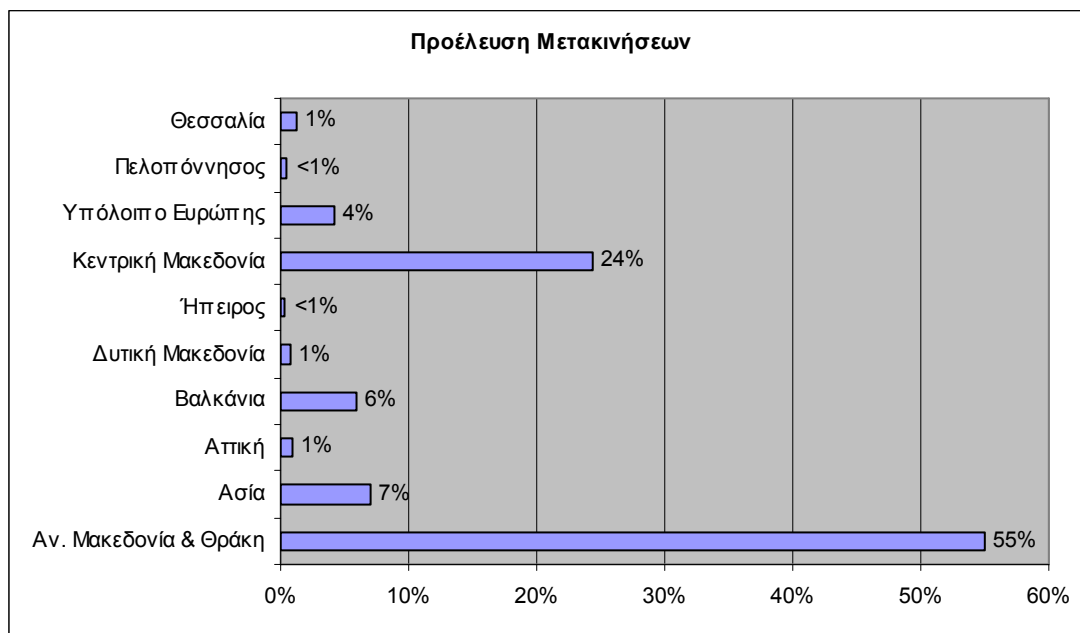
Σχήμα 1-63: Ο.Τ. 500: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



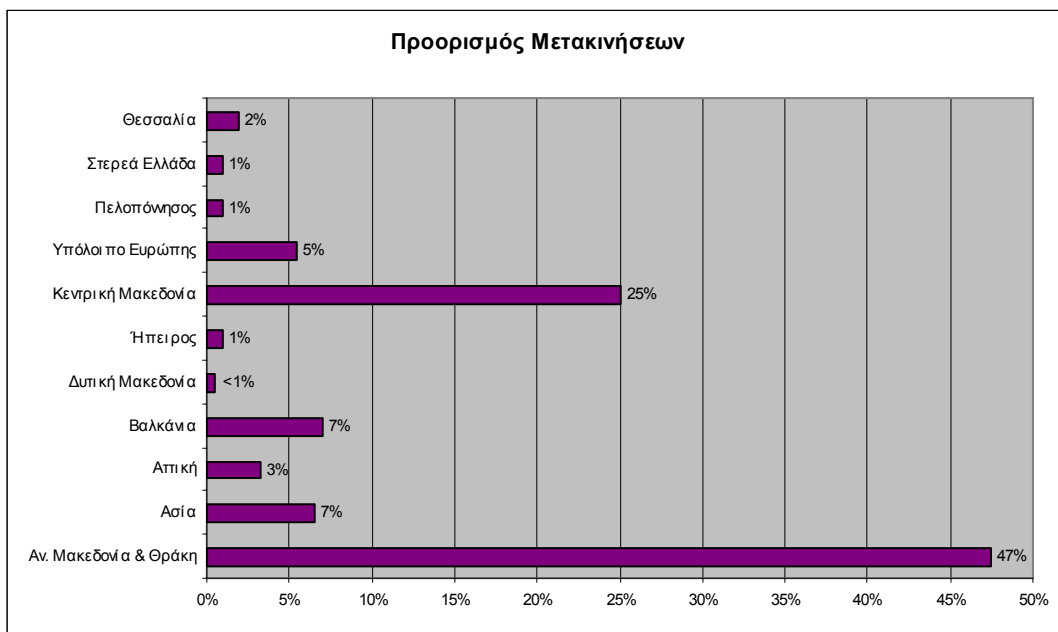
Σχήμα 1-64: Ο.Τ. 500: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.17 Σταθμός 700: Ο.Τ. Αγ. Σύλλας - Χρυσούπολη

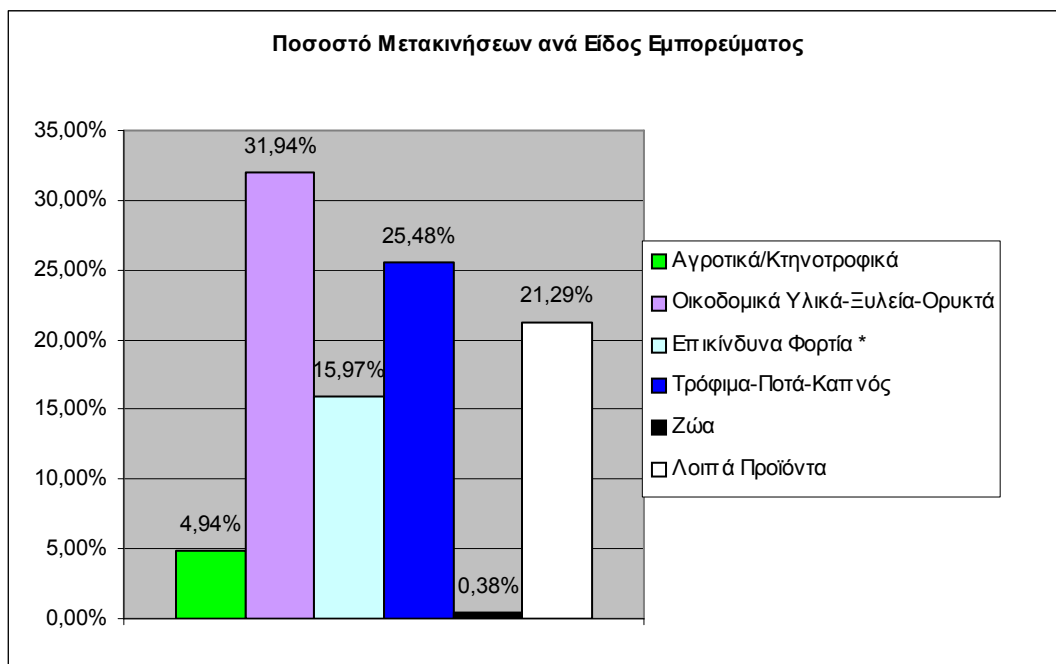
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό αφορούν σε ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις. Το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων μεταφέρουν οικοδομικά προϊόντα-ξυλεία-ορυκτά και ακολουθούν τα τροφιμα-καπνός-ποτά τόσο ως προς το ποσοστό μετακινήσεων και επικίνδυνα φορτία όσο και ως προς το συνολικό ποσοστό μετακινούμενου φορτίου.



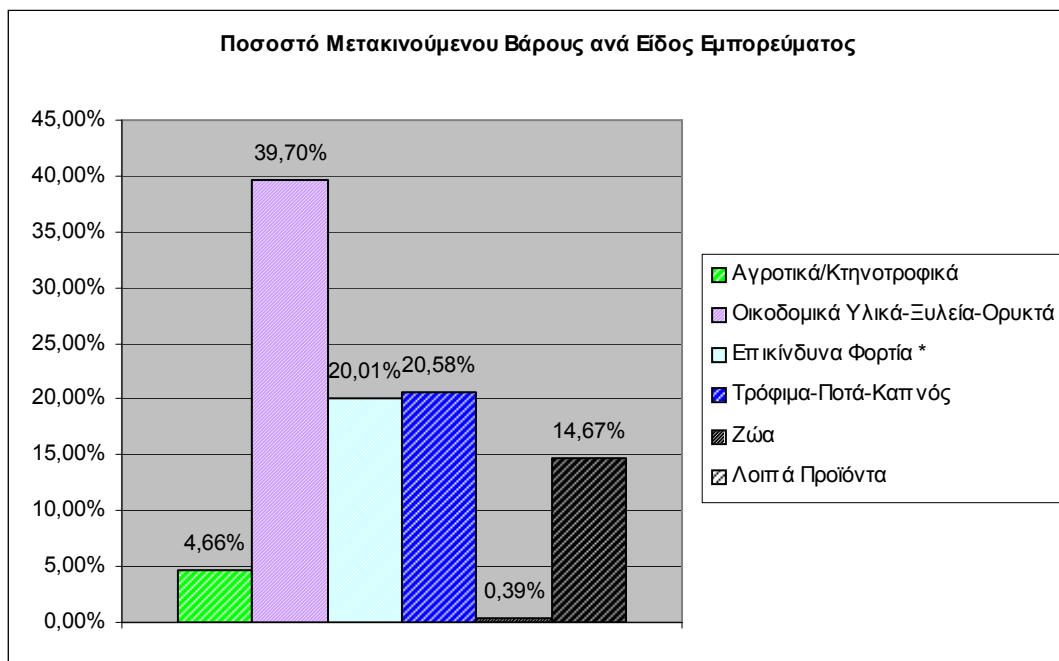
Σχήμα 1-65: Ο.Τ. 700: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-66: Ο.Τ. 700: Προορισμός Μετακινήσεων



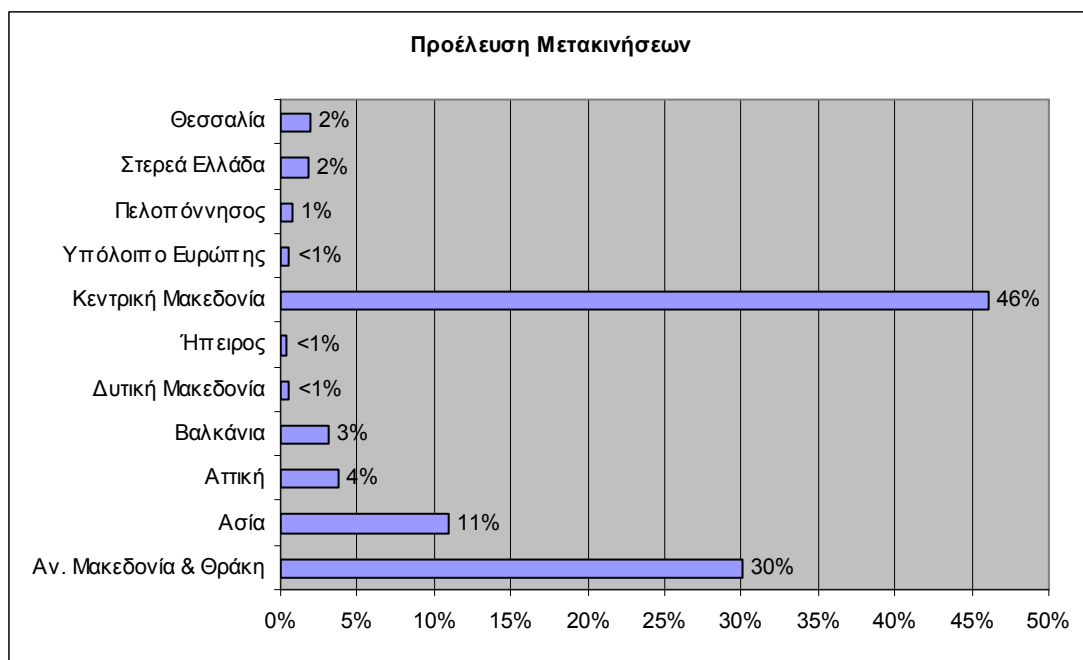
Σχήμα 1-67: Ο.Τ. 700: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



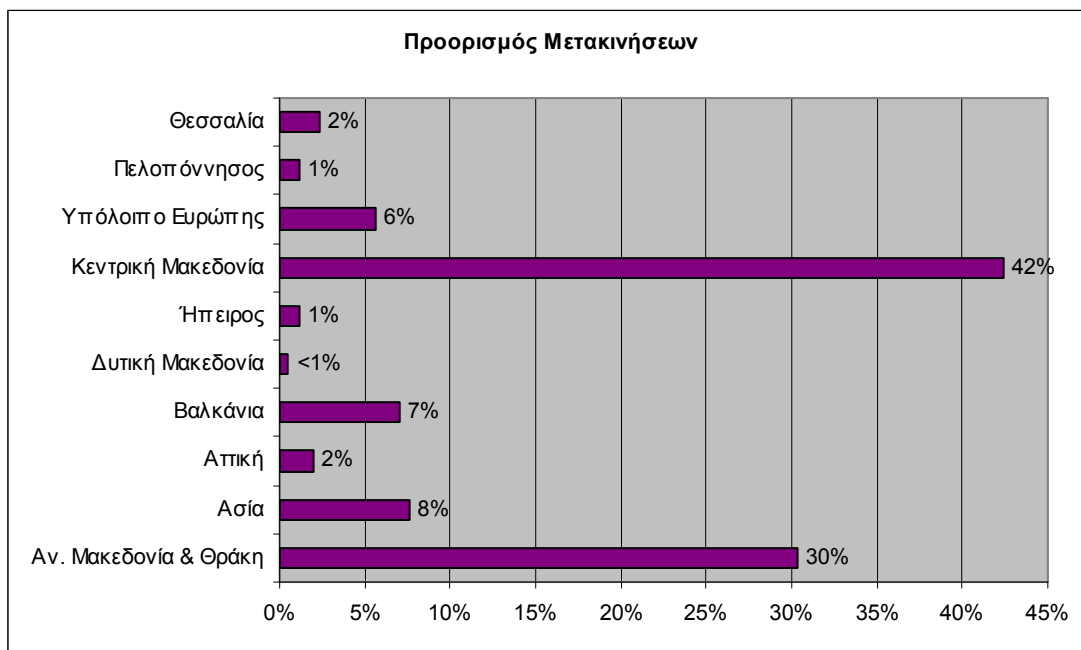
Σχήμα 1-68: Ο.Τ. 700: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.1.18 Σταθμός 800: Ο.Τ. Στρυμώνας – Αγ. Ανδρέας

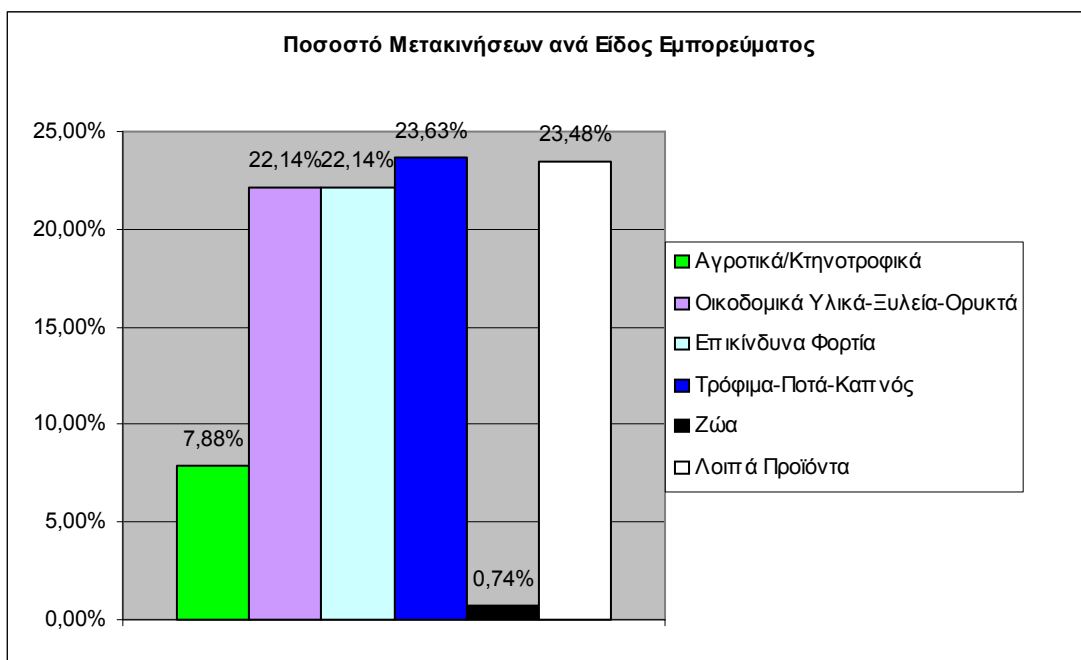
Όπως παρατηρείται από τα διαγράμματα που ακολουθούν το μεγαλύτερο ποσοστό των βαρέων οχημάτων που διέρχονται από τον συγκεκριμένο σταθμό αφορούν σε μετακινήσεις με Προέλευση και Προορισμό την Κεντρική Μακεδονία και την Αν. Μακεδονία & Θράκη.



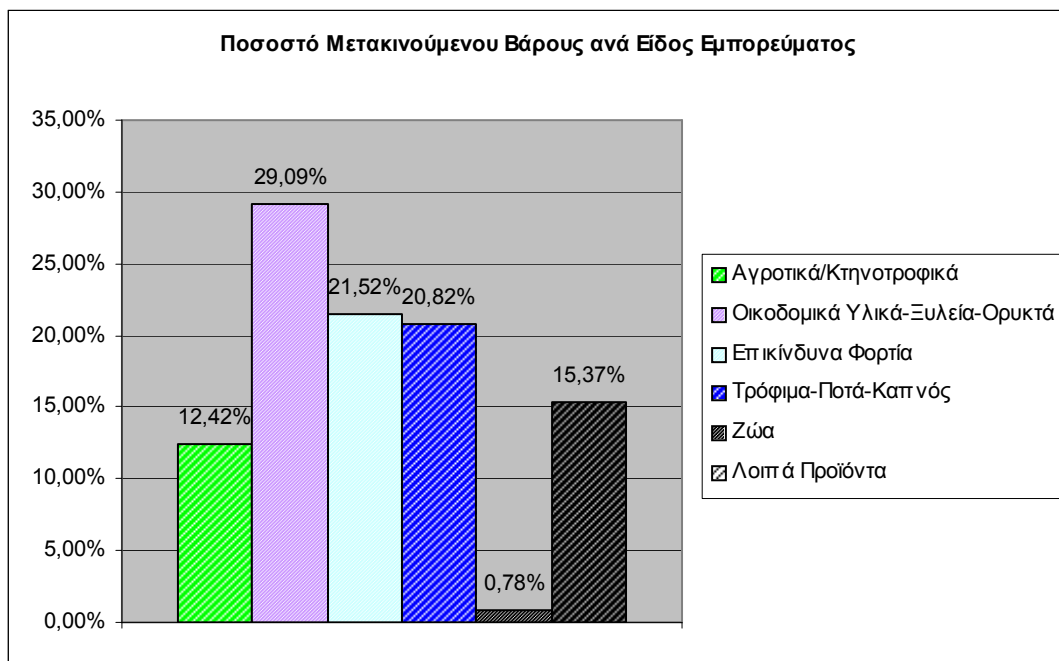
Σχήμα 1-69: Ο.Τ. 800: Προέλευση Μετακινήσεων



Σχήμα 1-70: Ο.Τ. 800: Προορισμός Μετακινήσεων



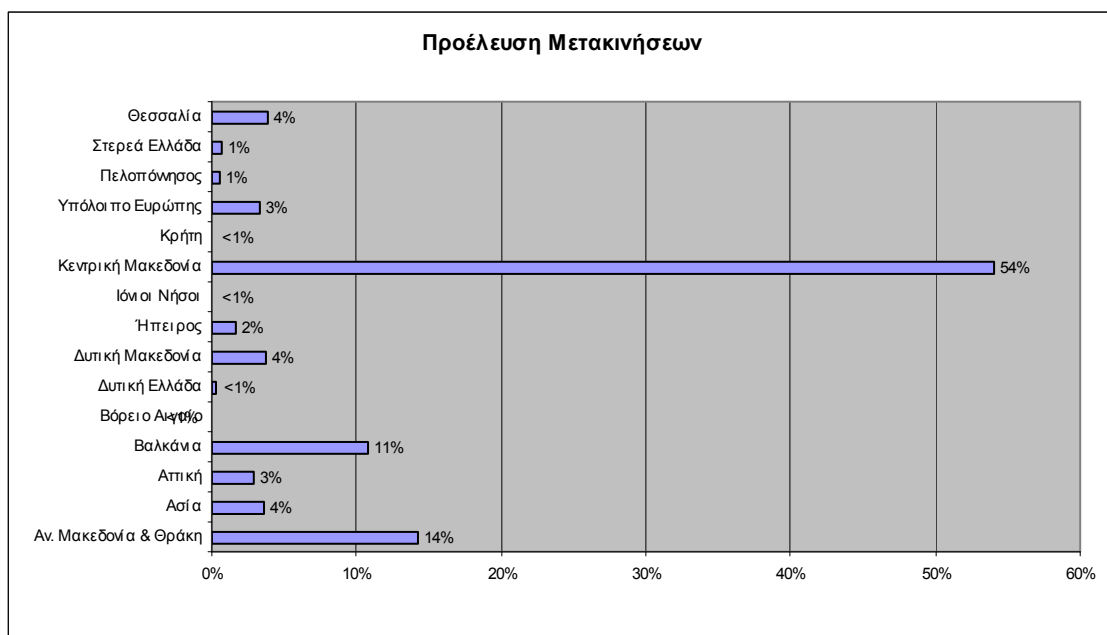
Σχήμα 1-71: Ο.Τ. 800: Ποσοστό Μετακινήσεων ανά Είδος Εμπορεύματος



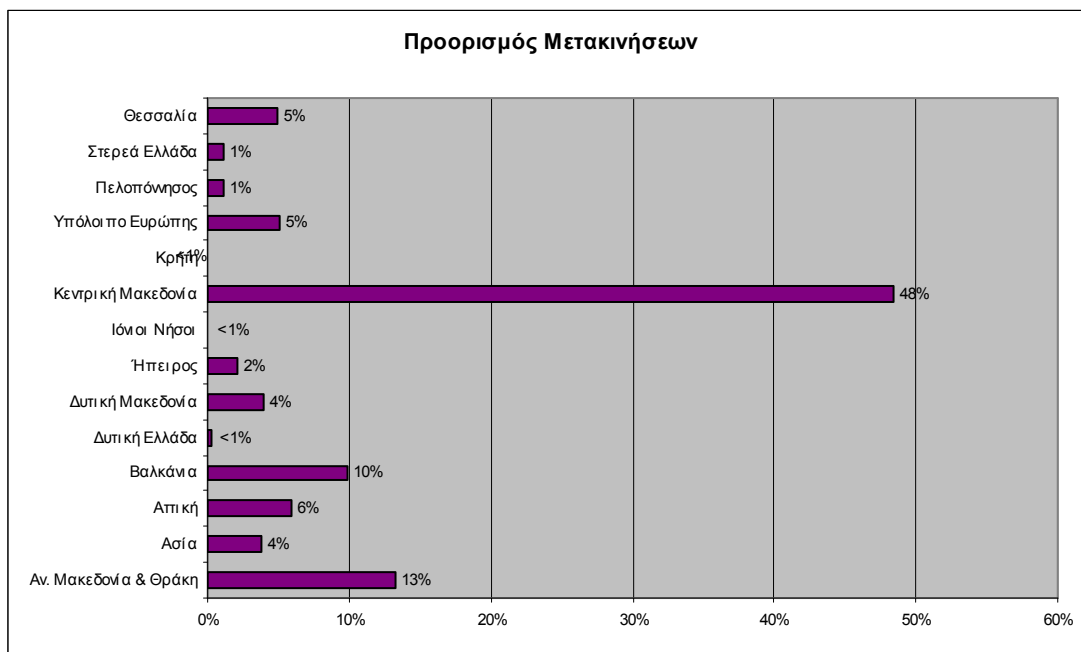
Σχήμα 1-72: Ο.Τ. 800: Ποσοστό Μετακινούμενου Βάρους ανά Είδος Εμπορεύματος

1.2. Συγκεντρωτική Εκτίμηση Δείκτη

Παρόμοια μεθοδολογία με παραπάνω χρησιμοποιήθηκε και για τη συγκεντρωτική εκτίμηση του δείκτη. Από την ανάλυση πρόκυψε ότι το σημαντικότερο ποσοστό μετακινήσεων Προέλευσης και Προορισμού αφορά στην Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας με μεγάλη διαφορά από τις άλλες περιφέρειες όπως φαίνεται και στα διαγράμματα που ακολουθούν. Σημαντικά ποσοστά μετακινήσεων συγκεντρώνουν επίσης η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης και τα Βαλκάνια.

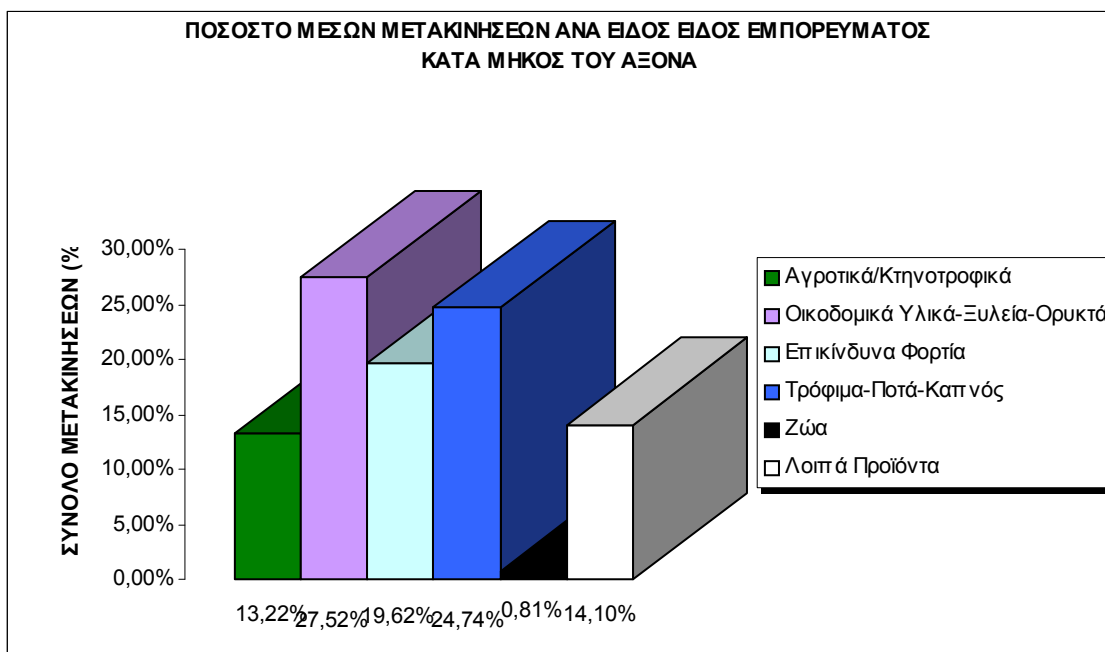


Σχήμα 1-73: Προέλευση Μετακινήσεων στο σύνολο της Εγνατίας Οδού

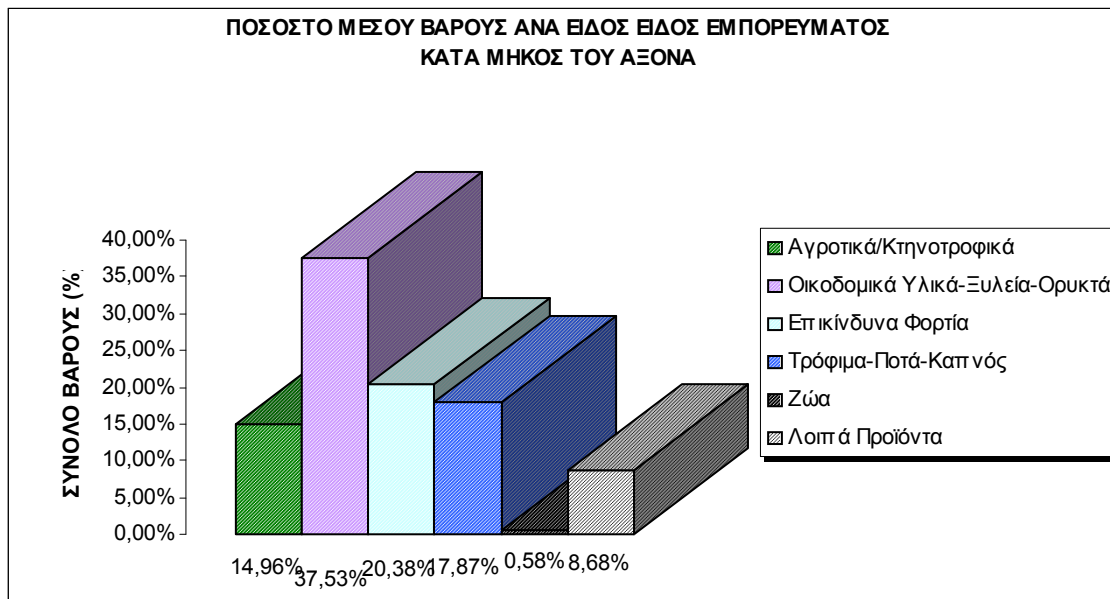


Σχήμα 1-74: Προορισμοί Μετακινήσεων στο σύνολο της Εγνατίας Οδού

Σε ότι αφορά τα διακινούμενα προϊόντα και όπως φαίνεται και από τα διαγράμματα που ακολουθούν ο άξονας της Εγνατίας Οδού «χρησιμοποιείται» κυρίως για τη μεταφορά Οικοδομικών Υλικών-Ξυλείας-Ορυκτών γεγονός που φαίνεται και από το ποσοστό των μετακινήσεων αλλά και από το ποσοστό του μετακινούμενου βάρους. Μικρές διαφορές παρατηρούνται στα υπόλοιπα προϊόντα με εξαίρεση την κατηγορία «Ζώα» η οποία συγκεντρώνει πολύ χαμηλό ποσοστό.



Σχήμα 1-75: Ποσοστό Μέσων Μετακινήσεων στο σύνολο της Εγνατίας Οδού



Σχήμα 1-76: Ποσοστό Μέσου Διακινούμενου Βάρους στο σύνολο της Εγνατίας Οδού

1.3. Προβλήματα - Δυσκολίες στην Εκτίμηση του Δείκτη

Κατά την επεξεργασία και ανάλυση του δείκτη τα κυριότερα προβλήματα που προέκυψαν αφορούν στα παρακάτω:

- Επεξεργασία Στοιχείων Λιμένων. Η επεξεργασία των στοιχείων των Λιμένων που προέκυψαν από τις έρευνες Π-Π για το δείκτη TRA06 δεν κατέστη δυνατή καθώς δεν υπήρχε η πληροφορία του ημερήσιου φόρτου και επομένως ήταν αδύνατη η αναγωγή του δείγματος σε ημερήσιες μετακινήσεις. Έτσι κρίθηκε σκόπιμο τα Λιμάνια να μη συμπεριληφθούν στην επεξεργασία του δείκτη.
- Εμφάνιση πλασματικών «ενδοπεριφερειακών» μετακινήσεων. Από την ανάλυση των δεδομένων των ερευνών Π-Π παρατηρήθηκαν ορισμένα ζεύγη Προέλευσης-Προορισμού στα οποία και οι δυο τόποι είναι απομακρυσμένοι από τον άξονα της Εγνατίας Οδού (π.χ. ζεύγη με Προέλευση και Προορισμό την Περιφέρεια Πελοποννήσου ή την Περιφέρεια Ιόνιων Νήσων κλπ.). Η εμφάνιση τέτοιων αποτελεσμάτων οφείλεται στο γεγονός ότι κατά την έρευνα Π-Π και την επεξεργασία των δεδομένων αυτής χρησιμοποιήθηκαν οι αρχικές προελεύσεις και οι τελικοί προορισμοί των μετακινήσεων. Παράλληλα, το παραπάνω μπορεί να εξηγηθεί και ως εξής: θεωρούμε ένα φορτηγό όχημα το οποίο ξεκινά από κάποια πόλη π.χ. της Πελοποννήσου με προορισμό π.χ. τη Θεσσαλονίκη οπότε και περνάει από κάποιον από τους σταθμούς της έρευνας. Φτάνοντας στη Θεσσαλονίκη ξεφορτώνει το εμπόρευμα και μετά από μια μικρή στάση ή ακόμα και αλλαγή οδηγού ξεκινάει να επιστρέψει στη πόλη της προέλευσης του. Η συγκεκριμένη μετακίνηση άρα έχει και Προέλευση και Προορισμό την Πελοπόννησο.

1.4. Πρόταση κυλιόμενης Παρακολούθησης του Δείκτη

Στόχος του Παρατηρητηρίου είναι η διαρκής παρακολούθηση των συγκοινωνιακών δεικτών. Είναι σημαντικό να μετράται και να προσδιορίζεται ο TRA06 κατά την πάροδο του χρόνου και για το σκοπό αυτό συνίσταται η ετήσια εκτίμηση του δείκτη. Θα πρέπει να οργανωθεί άμεσα η τακτική, τυποποιημένη και συστηματική συλλογή στοιχείων από τις απαιτούμενες διαθέσιμες πηγές (Οργανισμοί Λιμένων, Οργανισμοί Αεροδρομίων, μεθοριακοί σταθμοί, μεταφορικές εταιρείες) και συμπληρωματικά να σχεδιαστεί η διεξαγωγή νέων κατάλληλων περιοδικών μετρήσεων Προέλευσης – Προορισμού, για την συγκέντρωση όλων των απαραίτητων στοιχείων για τον υπολογισμό του δείκτη. Η έρευνα Π-Π θα πρέπει να καλύπτει το σύνολο του άξονα της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων της αντίστοιχα και τα Λιμάνια που πρόσκεινται στην Εγνατία Οδό. Ο σχεδιασμός των ερευνών θα πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε να ικανοποιούνται και απαιτήσεις που δεν καλύφθηκαν με την υπόψη μελέτη, π.χ. καταγραφή πινακίδων ADR. Παράλληλα με την έρευνα Π-Π θα διεξάγονται και αυτόματες μετρήσεις κυκλοφορίας ώστε να ανάγεται το δείγμα των μετακινήσεων, βάρους, είδος εμπορεύματος κλπ. σε ημερήσιο. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η δυνατότητα διεξαγωγής αυτόματων μετρήσεων και στα Λιμάνια. Αυτό βεβαίως κρίνεται ιδιαίτερα δύσκολο καθώς κάποια από τα Λιμάνια έχουν παραπάνω από μια πύλη εισόδου και εξόδου και η εγκατάσταση ενός αυτόματου μετρητή δεν είναι αρκετή.

2. ΔΕΙΚΤΗΣ TRA12

Ο δείκτης εκτιμά τις διασυνοριακές μετακινήσεις από και προς τις Περιφέρειες διέλευσης της Εγνατίας οδού και τις επιδράσεις της Εγνατίας οδού σε αυτές.

Τα πρωτογενή στοιχεία προέρχονται από έρευνα που πραγματοποιήθηκε την περίοδο Φεβρουάριος – Αύγουστος 2009.

2.1. Συνολική Κίνηση Οχημάτων

Συνολική κίνηση φορτηγών οχημάτων (ανά ημέρα)

	ΤΥΠΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ				ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΙΧΜΗΣ			
	ΕΙΣΟΔΟΣ		ΕΞΟΔΟΣ		ΕΙΣΟΔΟΣ		ΕΞΟΔΟΣ	
	Τυπική	Σ/Κ	Τυπική	Σ/Κ	Τυπική	Σ/Κ	Τυπική	Σ/Κ
Δοϊράνη	48	60	47	56	8	24	71	101
Εξοχή	104	117	98	109	25	8	29	24
Εύζωνοι	666	651	581	652	110	104	239	265
Κακαβιά	158	105	205	132	74	46	30	17
Καστανιές	17	5	18	5	11	9	10	5
Κήπιοι	234	250	269	208	248	281	286	273
Κρυσταλλοπηγή	57	114	64	143	38	18	31	61
Νίκη	32	22	14	11	20	12	31	5
Ορμένιο	96	102	107	106	211	160	215	187
Προμαχώνας	485	457	407	532	407	282	418	416

Συνολική κίνηση επιβατικών οχημάτων (ανά ημέρα)

	ΤΥΠΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ				ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΙΧΜΗΣ			
	ΕΙΣΟΔΟΣ		ΕΞΟΔΟΣ		ΕΙΣΟΔΟΣ		ΕΞΟΔΟΣ	
	Τυπική	Σ/Κ	Τυπική	Σ/Κ	Τυπική	Σ/Κ	Τυπική	Σ/Κ
Δοϊράνη	455	528	443	466	205	196	192	176
Εξοχή	434	512	370	537	721	948	656	837
Εύζωνοι	3093	3114	2898	3049	2792	4137	2754	3015
Κακαβιά	955	639	943	627	764	1205	888	717
Καστανιές	121	139	135	179	120	121	113	169
Κήπιοι	285	453	362	542	891	928	885	1298
Κρυσταλλοπηγή	532	788	519	866	778	1212	775	1342
Νίκη	257	438	257	371	394	355	368	385
Ορμένιο	640	900	744	895	808	990	763	1039
Προμαχώνας	2625	2905	2574	2649	3259	4009	2728	3542

2.2. Προέλευση Οχημάτων

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Δοϊράνης

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
MK012	RADOVIS	54	3	6,7
MK013	SKOPJE	143	8	16,7
MK015	STRUMICA	32	22	46,7
MK016	TETOVO	175	5	10,0
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	440	10	20,0

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG020	SOFIYA	176	23	5,0
MK013	SKOPJE	143	91	20,0
MK014	STIP	79	11	2,5
MK015	STRUMICA	32	330	72,5

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Δοϊράνης

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL016	TIRANA	242	3	6,1
MK011	PRILEP	101	6	12,1
MK013	SKOPJE	143	16	33,3
MK015	STRUMICA	32	4	9,1
MK016	TETOVO	175	3	6,1
TR048	ISTANBUL	486	3	6,1
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	440	13	27,3

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG020	SOFIYA	176	11	2,5
MK013	SKOPJE	143	78	17,5
MK014	STIP	79	33	7,5
MK015	STRUMICA	32	299	67,5
DEU	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1441	11	2,5
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	440	11	2,5

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Εξοχής

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG002	BLAGOEVGRAD	88	7	6,6
BG014	PLOVDIV	110	13	12,3
BG020	SOFIYA	145	7	6,6
BG028	SMOLJAN	75	7	6,6
BG049	GOTSE DELCHEV	17	72	67,9

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG002	BLAGOEVGRAD	88	27	6,0
BG014	PLOVDIV	110	4	1,0
BG019	SLIVEN	230	4	1,0
BG020	SOFIYA	145	43	10,0
BG021	STARAZAGORA	186	4	1,0
BG023	VARNA	390	8	2,0
BG028	SMOLJAN	75	8	2,0
BG029	TARGOVISTE	305	4	1,0
BG037	PETRICH	51	8	2,0
BG049	GOTSE DELCHEV	17	314	72,0
BG086	BELENE	267	4	1,0
MK013	SKOPJE	205	8	2,0

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Εξοχής

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG014	PLOVDIV	110	7	7,0
BG020	SOFIYA	145	35	36,0
BG023	VARNA	390	7	7,0
BG028	SMOLJAN	75	14	14,0
BG049	GOTSE DELCHEV	17	35	36,0

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG002	BLAGOEVGRAD	88	20	5,4
BG013	PLEVEN	230	3	0,8
BG014	PLOVDIV	110	12	3,2
BG020	SOFIYA	145	32	8,6
BG021	STARA ZAGORA	186	3	0,8
BG028	SMOLJAN	75	9	2,4
BG037	PETRICH	51	3	0,8
BG049	GOTSE DELCHEV	17	283	76,3
BG070	LEVSKI	240	3	0,8
CZE	CHECH REPUBLIC	1185	3	0,8

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Ευζώνων

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG020	SOFIYA	186	7	1,0
MK013	SKOPJE	134	340	51,0
MK015	STRUMICA	36	54	8,1
TR048	ISTANBUL	538	14	2,1
DEU	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1443	20	3,0
HUN	ΟΥΓΓΑΡΙΑ	760	27	4,0
POL	ΠΟΛΩΝΙΑ	1235	41	6,1
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	438	116	17,4
ΑΥΣΤΡΙΑ	ΑΥΣΤΡΙΑ	925	7	1,0
HRV	ΚΡΟΑΤΙΑ	748	34	5,1
SVN	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	851	7	1,0

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG037	PETRICH	63	11	0,4
BG069	RAZLOG	114	11	0,4
MK004	KOCANI	89	55	1,8
MK007	KUMANOVO	132	44	1,4
MK011	PRILEP	87	98	3,2
MK013	SKOPJE	134	1716	55,5
MK014	STIP	75	44	1,4
MK015	STRUMICA	36	219	7,1
BEL	ΒΕΛΓΙΟ	1771	33	1,1
CZE	ΤΣΕΧΙΑ	1177	11	0,4
DEU	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1443	186	6,0
HUN	ΟΥΓΓΑΡΙΑ	760	11	0,4
ROM	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	466	22	0,7
POL	ΠΟΛΩΝΙΑ	1235	66	2,1
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	438	372	12,0
ΑΥΣΤΡΙΑ	ΑΥΣΤΡΙΑ	925	77	2,5
HRV	ΚΡΟΑΤΙΑ	748	44	1,4
SVN	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	851	11	0,4
NLD	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1831	66	2,1

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Ευζώνων

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
MK004	KOCANI	89	5	0,9
MK007	KUMANOVO	132	10	1,7
MK011	PRILEP	87	5	0,9
MK013	SKOPJE	134	340	58,7
MK014	STIP	75	5	0,9
MK015	STRUMICA	36	31	5,4
MK018	KAVADARCI	58	16	2,8
DEU	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1443	5	0,9
HUN	ΟΥΓΓΑΡΙΑ	760	5	0,9
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	438	131	22,6
ΑΥΣΤΡΙΑ	ΑΥΣΤΡΙΑ	925	16	2,8
BIH	ΒΟΣΝΙΑ ΚΑΙ ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ	457	5	0,9
HRV	ΚΡΟΑΤΙΑ	748	5	0,9

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
MK013	SKOPJE	134	650	22,4
MK014	STIP	75	127	4,4
MK015	STRUMICA	36	1527	52,7
DEU	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1443	57	2,0
HUN	ΟΥΓΓΑΡΙΑ	760	57	2,0
POL	ΠΟΛΩΝΙΑ	1235	42	1,5
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	438	339	11,7
ΑΥΣΤΡΙΑ	ΑΥΣΤΡΙΑ	925	28	1,0
BIH	ΒΟΣΝΙΑ ΚΑΙ ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ	457	14	0,5
FIN	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	2122	14	0,5
HRV	ΚΡΟΑΤΙΑ	748	28	1,0
SVN	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	851	14	0,5

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Κακαβιάς

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL001	BERAT	95	41	25,8
AL002	DURRES	178	6	3,8
AL004	FIER	113	12	7,5
AL005	GJIROKASTER	26	53	33,3
AL009	LEZHE	216	6	3,8
AL014	SARANDE	33	6	3,8
AL016	TIRANA	164	23	14,5
AL017	VLORE	98	6	3,8
AL026	TEPELENE	55	6	3,8

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL001	BERAT	95	63	6,6
AL002	DURRES	178	17	1,8
AL003	ELBASAN	136	8	0,9
AL004	FIER	113	143	15,0
AL005	GJIROKASTER	26	273	28,6
AL006	KORCE	89	8	0,9
AL010	LUSHNJE	127	29	3,1
AL013	KUCOVE	105	4	0,4
AL014	SARANDE	33	156	16,3
AL016	TIRANA	164	109	11,5
AL017	VLORE	98	72	7,5
AL023	PERMET	42	17	1,8
AL026	TEPELENE	55	38	4,0
AL037	DELVINE	25	17	1,8

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Κακαβιάς

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL001	BERAT	95	11	5,3
AL004	FIER	113	32	15,8
AL005	GJIROKASTER	26	54	26,3
AL008	KUKES	235	11	5,3
AL009	LEZHE	216	11	5,3
AL010	LUSHNJE	127	11	5,3
AL014	SARANDE	33	43	21,1
AL016	TIRANA	164	22	10,5
AL017	VLORE	98	11	5,3

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL001	BERAT	95	43	4,5
AL002	DURRES	178	14	1,5
AL003	ELBASAN	136	7	0,8
AL004	FIER	113	57	6,0
AL005	GJIROKASTER	26	383	40,6
AL010	LUSHNJE	127	14	1,5
AL014	SARANDE	33	142	15,0
AL015	SHKODER	250	14	1,5
AL016	TIRANA	164	121	12,8
AL017	VLORE	98	43	4,5
AL018	BURREL	190	7	0,8
AL023	PERMET	42	7	0,8
AL026	TEPELENE	55	28	3,0
AL033	POLICAN	25	7	0,8
AL035	BILISHT	97	7	0,8
AL037	DELVINE	25	50	5,3

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Καστανιών

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Δεν καταγράφηκαν φορτηγά την ημέρα μέτρησης

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
TR020	TEKIRDAG	114	6	4,6
TR041	EDIRNE	6	107	88,4
TR048	ISTANBUL	220	8	7,0

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Καστανιών

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Δεν καταγράφηκαν φορτηγά την ημέρα μέτρησης

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
TR041	EDIRNE	6	130	96,4
TR047	CORLU	122	2	1,2
TR048	ISTANBUL	220	3	2,4

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Κήπων

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
TR001	ANTALYA	588	2	1,0
TR017	IZMIR	288	21	8,9
TR018	MANISA	274	2	1,0
TR020	TEKIRDAG	101	2	1,0
TR023	BURSA	246	14	5,9
TR024	GEBZE	263	2	1,0
TR035	DENIZLI	424	2	1,0
TR041	EDIRNE	84	72	30,7
TR048	ISTANBUL	224	93	39,6
TR053	BURDUR	494	2	1,0
TR060	SAKARYA	346	2	1,0
TR065	ANKARA	563	2	1,0
TR067	KONYA	630	2	1,0
TR073	KAYSERI	821	2	1,0
TR089	GAZI ANTEP	224	7	3,0
TR116	ICEL	852	5	2,0

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
TR017	IZMIR	288	4	1,4
TR023	BURSA	246	20	6,8
TR041	EDIRNE	84	113	39,7
TR048	ISTANBUL	224	121	42,5
TR100	SIVEREK	1169	4	1,4
GEO	ΓΕΩΡΓΙΑ	1545	23	8,2

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Κήπων

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
TR001	ANTALYA	588	6	2,2
TR017	IZMIR	288	24	8,9
TR020	TEKIRDAG	101	6	2,2
TR023	BURSA	246	12	4,4
TR024	GEBZE	263	3	1,1
TR031	SALIHLI	314	3	1,1
TR035	DENIZLI	424	3	1,1
TR041	EDIRNE	84	15	5,6
TR048	ISTANBUL	224	176	65,6
TR065	ANKARA	563	3	1,1
TR088	KAHRAMAN MARAS	224	6	2,2
TR107	MARDIN	1304	3	1,1
TR116	ICEL	852	6	2,2
AZE	AZERMPAITZAN	1794	3	1,1

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
TR017	IZMIR	288	4	1,0
TR020	TEKIRDAG	101	4	1,0
TR023	BURSA	246	26	7,1
TR041	EDIRNE	84	62	17,2
TR048	ISTANBUL	224	179	49,5
TR065	ANKARA	563	4	1,0
IRK	IPAK	1804	11	3,0
GEO	ΓΕΩΡΓΙΑ	1545	59	16,2
AZE	AZERMPAITZAN	1794	15	4,0

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Κρυσταλλοπηγής

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL003	ELBASAN	99	4	6,7
AL004	FIER	126	4	6,7
AL005	GJIROKASTER	99	27	46,7
AL012	POGRADEK	46	4	6,7
AL016	TIRANA	129	11	20,0
AL020	ERSEKE	46	4	6,7
AL035	BILISHT	6	4	6,7

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL002	DURRES	156	16	3,1
AL003	ELBASAN	99	69	13,0
AL006	KORCE	23	301	56,5
AL012	POGRADEK	46	24	4,6
AL015	SHKODER	206	4	0,8
AL016	TIRANA	129	73	13,7
AL020	ERSEKE	46	4	0,8
AL028	KAVAJE	141	4	0,8
AL030	LAC	53	4	0,8
AL035	BILISHT	6	32	6,1

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Κρυσταλλοπηγής

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL002	DURRES	156	3	5,0
AL003	ELBASAN	99	3	5,0
AL006	KORCE	23	13	20,0
AL008	KUKES	170	3	5,0
AL015	SHKODER	206	3	5,0
AL016	TIRANA	129	29	45,0
AL017	VLORE	134	3	5,0
AL035	BILISHT	6	3	5,0
ITA	ΙΤΑΛΙΑ	730	3	5,0

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL001	BERAT	93	11	2,1
AL002	DURRES	156	27	5,3
AL003	ELBASAN	99	27	5,3
AL006	KORCE	23	295	56,8
AL010	LUSHNJE	120	11	2,1
AL012	POGRADEC	46	33	6,3
AL016	TIRANA	129	38	7,4
AL017	VLORE	134	5	1,1
AL022	LIBRAZHD	83	27	5,3
AL025	RRESHEN	159	5	1,1
AL035	BILISHT	6	33	6,3
BG020	SOFIYA	300	5	1,1

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Νίκης

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
MK001	BITOLA	15	23	72,2
MK009	OHRID	55	4	11,1
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	435	4	11,1
BIH	ΒΟΣΝΙΑ ΚΑΙ ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ	410	2	5,6

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL003	ELBASAN	114	2	0,8
AL005	GJIROKASTER	142	2	0,8
AL006	KORCE	64	2	0,8
AL011	PESHKOPI	120	6	2,3
AL012	POGRADEC	65	6	2,3
BG020	SOFIYA	253	2	0,8
MK001	BITOLA	15	213	82,7
MK003	GOSTIVAR	107	2	0,8
MK004	KOCANI	140	2	0,8
MK009	OHRID	55	2	0,8
MK011	PRILEP	50	10	3,8
MK013	SKOPJE	121	8	3,0
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	435	2	0,8

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Νίκης

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
AL016	TIRANA	141	6	40,0
MK001	BITOLA	15	3	20,0
CZE	ΤΣΕΧΙΑ	1152	3	20,0
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	435	3	20,0

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
MK001	BITOLA	15	246	95,6
MK009	OHRID	55	2	0,6
MK011	PRILEP	50	8	3,1
MK013	SKOPJE	121	2	0,6

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Ορμένιου

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG003	BURGAS	136	9	9,1
BG014	PLOVDIV	126	3	3,0
BG016	RUSE	234	6	6,1
BG019	SLIVEN	105	6	6,1
BG020	SOFIYA	257	3	3,0
BG021	STARA ZAGORA	88	3	3,0
BG027	HASKOVO	54	23	24,2
BG029	TARGOVISTE	170	3	3,0
BG039	NOVA ZAGORA	83	3	3,0
BG047	KHARMANLI	30	3	3,0
BG053	SVILENGRAD	4	23	24,2
BG064	ELKHOVO	58	3	3,0
ESP	ΙΣΠΑΝΙΑ	2499	3	3,0
MDA	ΜΟΛΔΑΒΙΑ	623	3	3,0
POL	ΠΟΛΩΝΙΑ	1225	3	3,0

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG001	ASENOVGRAD	111	5	0,8
BG003	BURGAS	136	24	3,8
BG004	DIMITROVGRAD	59	10	1,5
BG014	PLOVDIV	126	29	4,5
BG016	RUSE	234	5	0,8
BG019	SLIVEN	105	19	3,0
BG020	SOFIYA	257	5	0,8
BG021	STARA ZAGORA	88	24	3,8
BG023	VARNA	217	10	1,5
BG026	JAMBOL	87	10	1,5
BG027	HASKOVO	54	120	18,8
BG033	GORNA ORYAKHOVITSA	157	5	0,8
BG038	KARLOVO	150	5	0,8
BG039	NOVA ZAGORA	83	5	0,8
BG047	KHARMANLI	30	53	8,3
BG053	SVILENGRAD	4	313	48,9

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Ορμένιου

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG003	BURGAS	136	11	10,3
BG014	PLOVDIV	126	3	2,6
BG020	SOFIYA	257	11	10,3
BG021	STARA ZAGORA	88	3	2,6
BG023	VARNA	217	3	2,6
BG027	HASKOVO	54	25	23,1
BG044	BOTEVGRAD	234	3	2,6
BG047	KHARMANLI	30	3	2,6
BG053	SVILENGRAD	4	5	5,1
BG062	RADNEVO	63	5	5,1
BEL	ΒΕΛΓΙΟ	1948	14	12,8
CZE	ΤΣΕΧΙΑ	1293	8	7,7
DEU	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1532	3	2,6
HUN	ΟΥΓΓΑΡΙΑ	847	3	2,6
ISL	ΙΣΛΑΝΔΙΑ	3755	3	2,6
ROM	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	296	5	5,1

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG003	BURGAS	136	15	2,0
BG004	DIMITROVGRAD	59	20	2,7
BG005	GABROVO	143	5	0,7
BG006	KAZANLAK	116	10	1,3
BG008	KARDZHALI	67	30	4,0
BG014	PLOVDIV	126	30	4,0
BG019	SLIVEN	105	30	4,0
BG020	SOFIYA	257	5	0,7
BG021	STARA ZAGORA	88	35	4,7
BG023	VARNA	217	10	1,3
BG026	JAMBOL	87	15	2,0
BG027	HASKOVO	54	79	10,7
BG038	KARLOVO	150	5	0,7
BG039	NOVA ZAGORA	83	5	0,7
BG045	AJTOS	166	5	0,7
BG046	KARNOBAT	121	5	0,7
BG047	KHARMANLI	30	99	13,3
BG053	SVILENGRAD	4	332	44,7
BG056	PARVOMAJ	256	5	0,7
ROM	POYMANIA	296	5	0,7

Είσοδος στην Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Προμαχώνα

Προέλευση φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG020	SOFIYA	147	310	64,0
BG037	PETRICH	14	19	4,0
BG040	SANDANSKI	22	39	8,0
ROM	POYMANIA	406	97	20,0
POL	ΠΟΛΩΝΙΑ	1217	19	4,0

Προέλευση επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG002	BLAGOEVGRAD	75	61	2,3
BG014	PLOVDIV	143	61	2,3
BG020	SOFIYA	147	963	36,7
BG037	PETRICH	14	720	27,4
BG040	SANDANSKI	22	649	24,7
MK013	SKOPJE	173	30	1,2
DEU	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1447	20	0,8
ROM	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	406	101	3,9
POL	ΠΟΛΩΝΙΑ	1217	10	0,4
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	444	10	0,4

Έξοδος από την Ελλάδα από τον Μεθοριακό Σταθμό Προμαχώνα

Προορισμός φορτηγών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG014	PLOVDIV	143	7	1,7
BG015	RAZGRAD	352	7	1,7
BG020	SOFIYA	147	204	50,0
BG025	VARCA	402	7	1,7
BG040	SANDANSKI	22	91	22,4
ROM	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	406	77	19,0
LTU	ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	1727	14	3,4

Προορισμός επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Κωδ. Ζώνης	Ονομασία Ζώνης	Μέση απόσταση (χλμ)	Αριθμός οχημάτων	Ποσοστό οχημάτων (%)
BG002	BLAGOEVGRAD	75	74	2,9
BG014	PLOVDIV	143	43	1,7
BG015	RAZGRAD	352	11	0,4
BG020	SOFIYA	147	670	26,0
BG025	VARCA	402	11	0,4
BG037	PETRICH	14	766	29,8
BG040	SANDANSKI	22	723	28,1
ROM	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	406	234	9,1
EST	ΕΣΘΟΝΙΑ	2006	21	0,8
LTU	ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	1727	11	0,4
YUG	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	444	11	0,4

2.3. Σκοπός & Συχνότητα Μετακίνησης

Μεθοριακός Σταθμός Δοϊράνη

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	2%
Για εργασία	40%
Τουρισμός-Αναψυχή	45%
Λοιπά	13%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	14%
1-4 φορές την εβδομάδα	47%
1-3 φορές τον μήνα	28%
άλλο	12%

Μεθοριακός Σταθμός Εξοχή

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	11%
Για εργασία	35%
Τουρισμός-Αναψυχή	41%
Λοιπά	13%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	10 %
1-4 φορές την εβδομάδα	37 %
1-3 φορές τον μήνα	38 %
άλλο	14 %

Μεθοριακός Σταθμός Εύζωνοι

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	2%
Για εργασία	31%
Τουρισμός-Αναψυχή	59%
Λοιπά	8%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	7%
1-4 φορές την εβδομάδα	31%
1-3 φορές τον μήνα	27%
άλλο	36%

Μεθοριακός Σταθμός Κακαβιά

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	63%
Για εργασία	17%
Τουρισμός-Αναψυχή	13%
Λοιπά	8%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	10%
1-4 φορές την εβδομάδα	16%
1-3 φορές τον μήνα	27%
άλλο	48%

Μεθοριακός Σταθμός Καστανιές

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	0%
Για εργασία	6%
Τουρισμός-Αναψυχή	81%
Λοιπά	13%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	0%
1-4 φορές την εβδομάδα	3%
1-3 φορές τον μήνα	33%
άλλο	63%

Μεθοριακός Σταθμός Κήποι

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	1%
Για εργασία	38%
Τουρισμός-Αναψυχή	45%
Λοιπά	16%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	5%
1-4 φορές την εβδομάδα	10%
1-3 φορές τον μήνα	27%
άλλο	58%

Μεθοριακός Σταθμός Κρυσταλλοπηγή

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	2%
Για εργασία	48%
Τουρισμός-Αναψυχή	18%
Λοιπά	32%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	8%
1-4 φορές την εβδομάδα	29%
1-3 φορές τον μήνα	26%
άλλο	37%

Μεθοριακός Σταθμός Νίκη

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	8%
Για εργασία	19%
Τουρισμός-Αναψυχή	57%
Λοιπά	16%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	10%
1-4 φορές την εβδομάδα	21%
1-3 φορές τον μήνα	44%
άλλο	25%

Μεθοριακός Σταθμός Ορμένιο

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	37%
Για εργασία	9%
Τουρισμός-Αναψυχή	39%
Λοιπά	16%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	11%
1-4 φορές την εβδομάδα	27%
1-3 φορές τον μήνα	33%
άλλο	29%

Μεθοριακός Σταθμός Προμαχώνας

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	7%
Για εργασία	37%
Τουρισμός-Αναψυχή	44%
Λοιπά	12%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	5%
1-4 φορές την εβδομάδα	28%
1-3 φορές τον μήνα	24%
άλλο	43%

Στα επόμενα έχει πραγματοποιηθεί μία ομαδοποίηση των αποτελεσμάτων ανά τμήμα της Εγνατίας Οδού, όπου το Ανατολικό τμήμα αφορά τους Μεθοριακούς Σταθμούς από τον Προμαχώνα και ανατολικά, ενώ το Δυτικό τμήμα περιλαμβάνει τους Μεθοριακούς Σταθμούς από τη Δοϊράνη και δυτικά. Επίσης έχει πραγματοποιηθεί και διαχωρισμός των εισερχόμενων από τα εξερχόμενα οχήματα από την Ελλάδα.

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά τμήμα της ΕΟ (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΔΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ
Προς/από εργασία	16%	15%
Για εργασία	22%	30%
Τουρισμός-Αναψυχή	47%	41%
Λοιπά	15%	13%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά τμήμα της ΕΟ (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΔΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ
Καθημερινά	8%	8%
1-4 φορές την εβδομάδα	23%	26%
1-3 φορές τον μήνα	33%	29%
άλλο	36%	37%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών Οχημάτων Εισερχόμενων στην Ελλάδα από όλους τους Μεθοριακούς Σταθμούς (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	22%
Για εργασία	27%
Τουρισμός-Αναψυχή	38%
Λοιπά	13%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών Οχημάτων Εξερχόμενων από την Ελλάδα από όλους τους Μεθοριακούς Σταθμούς (τυπική ημέρα έτους)

Σκοπός	Οχήματα (%)
Προς/από εργασία	9%
Για εργασία	29%
Τουρισμός-Αναψυχή	47%
Λοιπά	15%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών Οχημάτων Εισερχόμενων στην Ελλάδα από όλους τους Μεθοριακούς Σταθμούς (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	6%
1-4 φορές την εβδομάδα	24%
1-3 φορές τον μήνα	31%
άλλο	38%

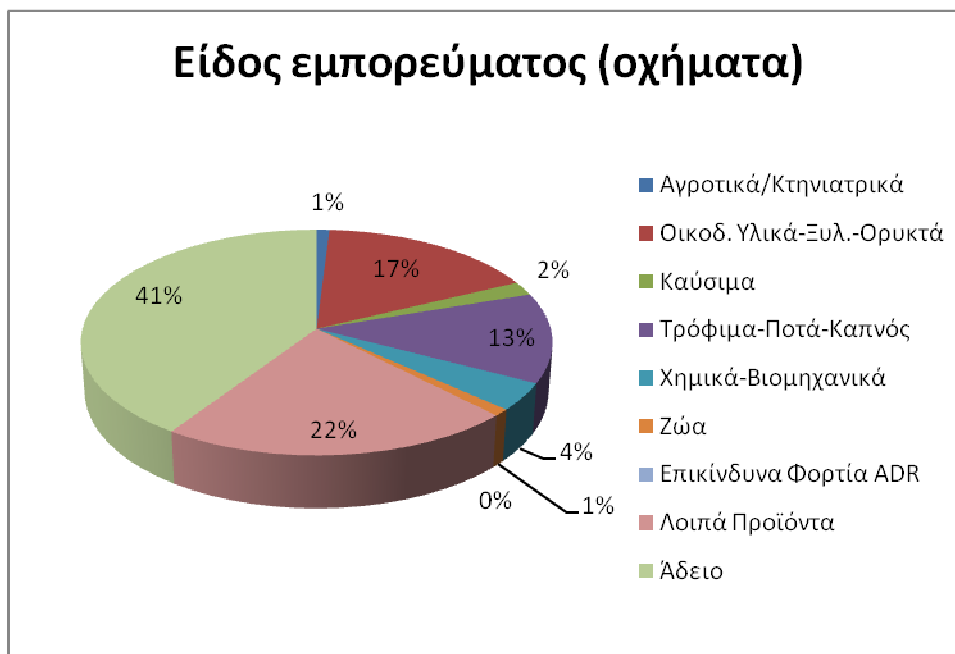
Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών Οχημάτων Εξερχόμενων από την Ελλάδα από όλους τους Μεθοριακούς Σταθμούς (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	9%
1-4 φορές την εβδομάδα	25%
1-3 φορές τον μήνα	29%
άλλο	37%

2.4. Είδος Εμπορεύματος Φορτηγών

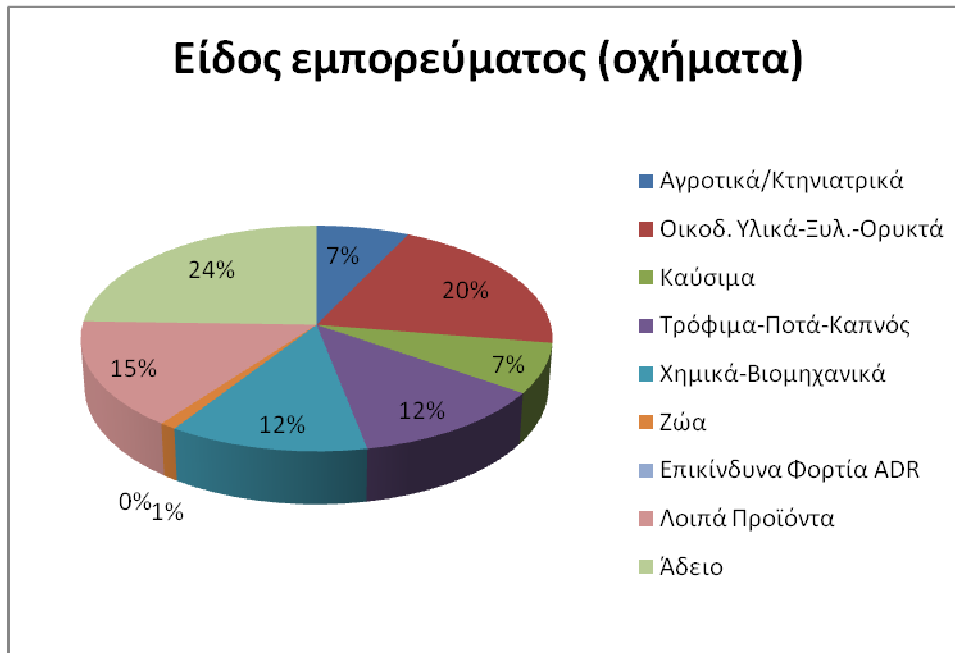
Εισερχόμενα από τους Μεθοριακούς Σταθμούς της χώρας (τυπική ημέρα έτους)

Είδος Εμπορεύματος	Οχήματα (%)
Αγροτικά / Κτηνιατρικά	1%
Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	17%
Καύσιμα	2%
Τρόφιμα-Ποτά-Καπνός	13%
Χημικά-Βιομηχανικά	4%
Ζώα	1%
Επικίνδυνα Φορτία ADR	0%
Λοιπά Προϊόντα	22%
Άδειο	41%



Εξερχόμενα από τους Μεθοριακούς Σταθμούς της χώρας (τυπική ημέρα έτους)

Είδος Εμπορεύματος	Οχήματα (%)
Αγροτικά / Κτηνιατρικά	7%
Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	20%
Καύσιμα	7%
Τρόφιμα-Ποτά-Καπνός	12%
Χημικά-Βιομηχανικά	12%
Ζώα	1%
Επικίνδυνα Φορτία ADR	0%
Λοιπά Προϊόντα	15%
Αδειο	24%



2.5. Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών

Εισερχόμενων στη Χώρα (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	10%
1-4 φορές την εβδομάδα	35%
1-3 φορές τον μήνα	40%
άλλο	15%

Εξερχόμενων από τη Χώρα (τυπική ημέρα έτους)

Συχνότητα	Οχήματα (%)
Καθημερινά	5%
1-4 φορές την εβδομάδα	44%
1-3 φορές τον μήνα	44%
άλλο	7%

2.6. Λόγος Επιλογής Διαδρομής

Φορτηγών Εισερχόμενων στη Χώρα από όλους τους Μεθοριακούς Σταθμούς (τυπική ημέρα έτους)

Επιλογή Διαδρομής	Οχήματα (%)
Χρόνος	95%
Κόστος	2%
Ασφάλεια	0%
Λοιπά	3%

Φορτηγών Εξερχόμενων από τη Χώρα από όλους τους Μεθοριακούς Σταθμούς (τυπική ημέρα έτους)

Επιλογή Διαδρομής	Οχήματα (%)
Χρόνος	100%
Κόστος	0%
Ασφάλεια	0%
Λοιπά	0%

Επιβατικών Οχημάτων Εισερχόμενων στη Χώρα (τυπική ημέρα έτους)

Επιλογή Διαδρομής	Οχήματα (%)
Χρόνος	98%
Κόστος	0%
Ασφάλεια	0%
Λοιπά	2%

Επιβατικών Οχημάτων Εξερχόμενων από τη Χώρα (τυπική ημέρα έτους)

Επιλογή Διαδρομής	Οχήματα (%)
Χρόνος	97%
Κόστος	0%
Ασφάλεια	0%
Λοιπά	3%

2.7. Σκοπός και Συχνότητα ανά Προέλευση και Προορισμό

Μεθοριακός Σταθμός Δοϊράνη

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	2,5%	45,0%	37,5%	7,5%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	25,0%	40,0%	20,0%	7,5%

Σκοπός Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	6,1%	0,0%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	6,1%	15,2%	6,1%
Π.Γ.Δ.Μ.	6,1%	36,4%	18,2%	0,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	0,0%	6,1%	0,0%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	5,0%	0,0%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	2,5%	30,0%	52,5%	10,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	2,5%	2,5%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	5,0%	47,5%	30,0%	12,5%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	16,7%	3,3%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	3,3%	53,3%	23,3%	0,0%

Μεθοριακός Σταθμός Εξοχή

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	10,2%	35,4%	44,9%	8,7%
ΤΣΕΧΙΑ	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	11,8%	37,0%	26,8%	23,6%
ΤΣΕΧΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	7,1%	64,3%	14,3%	14,3%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	11,6%	33,9%	35,7%	17,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	0,0%	0,0%	0,9%	0,9%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	8,9%	36,6%	50,9%	1,8%
Π.Γ.Δ.Μ.	0,0%	0,9%	0,9%	0,0%

Σκοπός Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	25,0%	25,0%	50,0%	0,0%

Μεθοριακός Σταθμός Εύζωνοι

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΑΥΣΤΡΙΑ	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%
ΒΟΣΝΙΑ Κ' ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	1,5%	10,2%	0,0%
ΚΡΟΑΤΙΑ	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	2,4%	26,3%	41,0%	9,8%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	0,5%	1,0%	0,0%
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΥΣΤΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
ΒΟΣΝΙΑ Κ' ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	1,5%	2,4%	7,8%
ΚΡΟΑΤΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,5%	1,5%
Π.Γ.Δ.Μ.	9,3%	44,4%	16,1%	9,8%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΥΣΤΡΙΑ	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%
ΒΟΣΝΙΑ Κ' ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,9%	11,8%	10,0%	0,0%
ΚΡΟΑΤΙΑ	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	4,5%	46,4%	19,1%	0,9%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΑΥΣΤΡΙΑ	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%
ΒΕΛΓΙΟ	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,4%	0,0%	4,9%	0,7%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	1,1%	10,6%	0,4%
ΚΡΟΑΤΙΑ	0,0%	0,4%	1,1%	0,0%
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	1,4%	29,7%	36,4%	2,8%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	0,7%	1,4%	0,0%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
ΤΣΕΧΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΥΣΤΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
ΒΕΛΓΙΟ	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,4%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	6,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	1,4%	2,5%	8,1%
ΚΡΟΑΤΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	1,8%
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	4,2%	18,4%	27,6%	20,1%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,4%	0,0%	0,7%	1,1%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
ΤΣΕΧΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΥΣΤΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	1,0%	1,0%	1,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	5,1%	10,2%	2,0%
ΚΡΟΑΤΙΑ	0,0%	1,0%	3,1%	1,0%
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	2,0%	23,5%	31,6%	2,0%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	2,0%	4,1%	0,0%
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	1,0%	1,0%	0,0%

Μεθοριακός Σταθμός Κακαβιά

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΑΛΒΑΝΙΑ	9,8%	40,6%	33,8%	15,8%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	17,3%	16,5%	24,8%	41,4%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	10,5%	68,4%	15,8%	5,3%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΑΛΒΑΝΙΑ	93,4%	3,1%	0,9%	2,6%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	5,7%	15,0%	27,8%	51,5%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	3,7%	63,0%	29,6%	3,7%

Μεθοριακός Σταθμός Καστανιές

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	3,6%	81,9%	14,5%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	2,4%	32,5%	65,1%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
-	-	-	-	-

Δεν καταγραφθήκανε φορτηγά τη μέρα των μετρήσεων.

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	9,3%	79,1%	11,6%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	4,7%	34,9%	60,5%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
-	-	-	-	-

Δεν καταγραφθήκανε φορτηγά τη μέρα των μετρήσεων.

Μεθοριακός Σταθμός Κήποι

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΑΖΕΡΜΠΑΙΤΖΑΝ	0,0%	0,0%	3,0%	1,0%
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,0%	8,1%	6,1%	2,0%
ΙΡΑΚ	0,0%	0,0%	2,0%	1,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	1,0%	28,3%	37,4%	10,1%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
AZERMΠAITZAN	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	16,2%
ΙΡΑΚ	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	3,0%	5,1%	23,2%	45,5%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΤΟΥΡΚΙΑ	5,6%	3,4%	79,8%	11,2%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,0%	2,7%	5,5%	0,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	38,4%	34,2%	19,2%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΓΕΩΡΓΙΑ	0,0%	2,7%	5,5%	0,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	6,8%	15,1%	23,3%	46,6%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΤΟΥΡΚΙΑ	20,8%	6,9%	35,6%	36,6%

Μεθοριακός Σταθμός Κρυσταλλοπηγή

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΑΛΒΑΝΙΑ	2,1%	41,1%	30,5%	25,3%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	12,6%	14,7%	31,6%	40,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	35,0%	60,0%	0,0%
ΙΤΑΛΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΑΛΒΑΝΙΑ	1,6%	53,2%	7,9%	37,3%
ΙΤΑΛΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	5,6%	40,5%	21,4%	32,5%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	6,7%	26,7%	53,3%	13,3%

Μεθοριακός Σταθμός Νίκη

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%
Π.Γ.Δ.Μ.	5,6%	19,8%	55,6%	17,9%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
Π.Γ.Δ.Μ.	9,3%	21,6%	42,6%	25,3%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	20,0%	20,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%
ΤΣΕΧΙΑ	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	3,8%	2,3%	0,8%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	11,3%	12,8%	55,6%	12,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	0,8%	3,0%	3,0%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
Π.Γ.Δ.Μ.	11,3%	19,5%	42,1%	18,8%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΣΝΙΑ Κ' ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	5,6%	5,6%
Π.Γ.Δ.Μ.	11,1%	55,6%	16,7%	0,0%

Μεθοριακός Σταθμός Ορμένιο

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	39,3%	4,7%	42,0%	13,3%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	11,3%	28,0%	34,0%	26,0%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΕΛΓΙΟ	0,0%	0,0%	12,8%	0,0%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	5,1%	28,2%	25,6%	7,7%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%
ΤΣΕΧΙΑ	0,0%	0,0%	2,6%	5,1%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός-Αναψυχή	Λοιπά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	32,3%	13,5%	35,3%	18,8%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	9,8%	26,3%	32,3%	31,6%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	15,2%	21,2%	42,4%	12,1%
ΙΣΠΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	3,0%	0,0%
ΜΟΛΔΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%

Μεθοριακός Σταθμός Προμαχώνας

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	7,0%	30,6%	42,1%	9,5%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
ΕΣΘΟΝΙΑ	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%
ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,4%	4,5%	2,5%	1,7%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	6,2%	26,0%	24,8%	32,2%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
ΕΣΘΟΝΙΑ	0,0%	0,4%	0,0%	0,4%
ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	2,9%	1,2%	5,0%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προορισμού (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	53,4%	24,1%	0,0%
ΕΣΘΟΝΙΑ	0,0%	1,7%	0,0%	1,7%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	12,1%	5,2%	1,7%

Σκοπός Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΚΟΠΟΣ			
	Προς / Από εργασία	Για εργασία	Τουρισμός- Αναψυχή	Λοιπά
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	7,4%	35,7%	39,5%	10,9%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	0,0%	0,8%	0,4%	0,0%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	1,6%	1,6%	0,8%

Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατικών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	4,7%	26,0%	18,2%	44,6%
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
Π.Γ.Δ.Μ.	0,0%	0,0%	0,8%	0,4%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	1,2%	2,3%	0,4%

Συχνότητα Μετακίνησης Φορτηγών οχημάτων ανά χώρα προέλευσης (τυπική ημέρα έτους)

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ			
	Καθημερινά	1-4 φορές την εβδομάδα	1-3 φορές τον μήνα	Άλλο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	65,4%	11,5%	0,0%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	11,5%	7,7%	0,0%

2.8. Εκτίμηση τυπικής περιόδου

Ανάλυση της κίνησης οχημάτων ανά κατηγορία στους μεθοριακούς σταθμούς

Ο μεθοριακός σταθμός των Ευζώνων παρουσιάζει την μεγαλύτερη κίνηση σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων με 3055 ΙΧ-επιβατικά, 33 λεωφορεία, 666 φορτηγά (σύνολο οχημάτων 3759) στην είσοδο της χώρας και με 2858 ΙΧ-επιβατικά, 38 λεωφορεία, 581 φορτηγά (σύνολο οχημάτων 3479) στην. έξοδο από τη χώρα.

Δεύτερος σε κίνηση είναι ο μεθοριακός σταθμός του Προμαχώνα με 2593 ΙΧ-επιβατικά, 28 λεωφορεία, 485 φορτηγά (σύνολο οχημάτων 3759) στην είσοδο της χώρας και με 2544 ΙΧ-επιβατικά, 27 λεωφορεία, 407 φορτηγά (σύνολο οχημάτων 2981) στην. έξοδο από τη χώρα.

Ακολουθούν ο σταθμός της Κακαβιάς με σύνολο οχημάτων 1113 στην είσοδο και 1148 στην έξοδο, ο σταθμός του Ορμένιου με σύνολο οχημάτων 736 στην είσοδο και 851 στην έξοδο, ο σταθμός της Κρυσταλοπηγής με σύνολο οχημάτων 589 στην είσοδο και 583 στην έξοδο, ο σταθμός των Κήπων με σύνολο οχημάτων 519 στην είσοδο και 631 στην έξοδο, ο σταθμός της Εξοχής με σύνολο οχημάτων 538 στην είσοδο και 468 στην έξοδο, ο σταθμός της Δοϊράνης με σύνολο οχημάτων 503 στην είσοδο και 490 στην έξοδο, ο σταθμός της Νίκης με σύνολο οχημάτων 289 στην είσοδο και 271 στην έξοδο και τέλος ο σταθμός των Καστανιών με σύνολο οχημάτων 138 στην είσοδο και 153 στην έξοδο.

Ανάλυση της εμπορευματικής κίνησης ανά κατηγορία διακινούμενου προϊόντος στους μεθοριακούς σταθμούς

Στον μεθοριακό σταθμό του Ορμενίου η εμπορευματική κίνηση κατανέμεται ως εξής : 25,7% τα λοιπά προϊόντα, 23% τα άδεια φορτηγά, 18,9% τα Οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 12,2% αγροτικά, 9,5% χημικά – βιομηχανικά , 6,8% τρόφιμα – ποτά – καπνός και 4,1% τα καύσιμα. Στον μεθοριακό σταθμό των Κήπων η εμπορευματική κίνηση κατανέμεται ως εξής : 36,1% τα λοιπά προϊόντα, 25,1% τα άδεια φορτηγά, 15,7% τρόφιμα – ποτά – καπνός 15,2% τα Οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 6,3% αγροτικά και 1,6 % χημικά – βιομηχανικά. Στον μεθοριακό σταθμό της Εξοχής προηγούνται στην κατανομή της εμπορευματικής κίνησης με 53,3% τα άδεια φορτηγά και ακολουθούν με 20% τα Οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 13,3% τα λοιπά προϊόντα και τα καύσιμα. Στον μεθοριακό σταθμό του Προμαχώνα η κατανομή της εμπορευματικής κίνησης έχει ως εξής : 31,3% τα άδεια φορτηγά, 20,5% τα λοιπά προϊόντα, 15,7% τα Οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 10,7% τρόφιμα – ποτά – καπνός, 7,2 % χημικά – βιομηχανικά, 4,8 % τα καύσιμα, 6% ζώα και 3,6 αγροτικά προϊόντα. Στον μεθοριακό σταθμό της Δοϊράνης η κατανομή της εμπορευματικής κίνησης έχει ως εξής : 50,7% τα άδεια φορτηγά, 15,5 % χημικά – βιομηχανικά, 12,7% τα Οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 11,3% τρόφιμα – ποτά – καπνός, 8,5% τα λοιπά προϊόντα. Στον μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων η κατανομή της εμπορευματικής κίνησης έχει ως εξής : 31,4% τα άδεια φορτηγά, 16,7% τρόφιμα – ποτά – καπνός, 13,8 % χημικά – βιομηχανικά, 12,9% τα καύσιμα, 11,9% Οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 10,0% τα λοιπά προϊόντα και 3,3% τα αγροτικά προϊόντα. Στον μεθοριακό σταθμό της Νίκης προηγούνται στην κατανομή της εμπορευματικής κίνησης με 39,1% τα άδεια φορτηγά μαζί με τα Οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά και ακολουθούν με 13% τρόφιμα – ποτά – καπνός, 4,3% τα λοιπά προϊόντα και τα χημικά-βιομηχανικά. Στον μεθοριακό σταθμό της Κρυσταλλοπηγής προηγούνται στην κατανομή της εμπορευματικής κίνησης με 42,9% τα άδεια φορτηγά και ακολουθούν με 22,9% τρόφιμα – ποτά – καπνός, με 17,1% οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 11,4% τα χημικά-βιομηχανικά και 2,9% τα λοιπά προϊόντα και τα επικίνδυνα φορτία. Τέλος στον μεθοριακό σταθμό της Κακαβιάς η κατανομή της εμπορευματικής κίνησης έχει ως εξής : 39,1% τα άδεια φορτηγά, 32,6% τα Οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 8,7% τρόφιμα – ποτά – καπνός, 6,5% τα λοιπά προϊόντα, 4,3 % χημικά – βιομηχανικά και 2,2% καύσιμα.

2.9. Πρόταση Κυλιόμενης Παρακολούθησης του Δείκτη

Προτείνεται όπως ο δείκτης υπολογίζεται ανά 5ετία. Η παρακολούθηση του δείκτη ανά τακτά χρονικά διαστήματα προϋποθέτει τη διεξαγωγή ανάλογων ερευνών σε αντίστοιχες χρονικές περιόδους.

3. ΔΕΙΚΤΗΣ TRA13

Ο δείκτης εκτιμά τον αριθμό και όγκο των εμπορευματικών μετακινήσεων που χρησιμοποιούν την Εγνατία οδό και παράλληλα κάνουν χρήση άλλων μέσων μεταφοράς (σιδηροδρομικά ή θαλάσσια) για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Τα πρωτογενή στοιχεία προέρχονται από έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το Φεβρουάριο έως τον Αύγουστο του 2009.

3.1. Κίνηση Φορτηγών Οχημάτων που Εκτελούν Συνδυασμένες Μεταφορές (ανά ημέρα)

Κωδ. θέσης	Θέση	Οχήματα	Ποσοστό επί του συνόλου
100	Μ.Σ. Ορμενίου	3	1%
110	Λιμάνι Φίλιππος Β'	-	100%
120	Μ.Σ. Εξοχής	0	0%
130	Μ.Σ. Προμαχώνας	127	14%
140	Μ.Σ. Δοϊράνης	0	0%
150	Μ.Σ. Ευζώνων	13	1%
170	Ευκαρπία-Λαγκαδάς	123	1%
180	Διόδια Μαλγάρων	236	4%
190	Λιμάνι Θεσσαλονίκης	-	100%
200	Μ.Σ. Καστανιών	0	0%
210	Διόδια Πολυμύλου	305	15%
220	Μ.Σ. Νίκης	4	9%
230	Μ.Σ. Κρυσταλλοπηγής	-	0%
240	Μέτσοβο-Μηλιά	763	64%
250	Μ.Σ. Κακαβιάς	0	0%
260	Λιμάνι Ηγουμενίτσας	-	100%
300	Μ.Σ. Κήπων	45	9%
400	ΒΙΠΕ-Αδρανίου	20	2%
500	Μέστη - Κομοτηνή (Ανατολική)	43	3%
600	Λιμάνι Αλεξανδρούπολης	-	100%
700	Α/Κ Χρυσούπολης	55	3%
800	Στρυμώνας-Αγ.Ανδρέας	125	6%
900	Λιμάνι Καβάλας	-	100%

Στον επιβατικό λιμένα Θεσσαλονίκης η κατανομή της εμπορευματικής κίνησης έχει ως εξής: 33,8% τα λοιπά προϊόντα, 28,8% τα άδεια φορτηγά, 11,3 τα αγροτικά προϊόντα, 10% χημικά – βιομηχανικά, 8,8% τα οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά και 7,5% τρόφιμα – ποτά – καπνός, ενώ στον εμπορικό λιμένα προηγούνται στην κατανομή με 44,7% τα άδεια φορτηγά και ακολουθούν με 20,6% τα οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, με 11,2 τα λοιπά προϊόντα, με 9,7% τρόφιμα – ποτά – καπνός, με 4,3 τα αγροτικά και με 5,9 τα χημικά-βιομηχανικά.

Στον νέο λιμένα Ηγουμενίτσας η κατανομή της εμπορευματικής κίνησης έχει ως εξής: 27,5% τρόφιμα – ποτά – καπνός, 19,9% τα άδεια φορτηγά και τα αγροτικά προϊόντα, 12,7% τα οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 10,2% τα λοιπά προϊόντα, 7,6% χημικά – βιομηχανικά, 1,7% ζώα και 0,4% καύσιμα, ενώ στον παλιό λιμένα προηγούνται στην κατανομή με 41,7% τα άδεια φορτηγά και ακολουθούν με 34,5% τα οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, με 10,7%

τρόφιμα – ποτά – καπνός, με 5,4 τα λοιπά προϊόντα, με 4,8 τα καύσιμα, με 1,2 τα χημικά-βιομηχανικά και τα αγροτικά και με 0,6% τα επικίνδυνα φορτία.

Στον λιμένα Αλεξανδρούπολης η κατανομή της εμπορευματικής κίνησης έχει ως εξής: 29,6% τα άδεια φορτηγά και τα αγροτικά προϊόντα, 14,8% καύσιμα, 11,1% τα οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά και με 7,4% τρόφιμα – ποτά – καπνός και τα λοιπά προϊόντα

Στον επιβατικό λιμένα Καβάλας η κατανομή της εμπορευματικής κίνησης έχει ως εξής: 28,8% τρόφιμα – ποτά – καπνός, 25,0% τα οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, 19,2% τα άδεια φορτηγά, 17,3% τα λοιπά προϊόντα, 7,7% τα αγροτικά προϊόντα, και 1,9% χημικά – βιομηχανικά, ενώ στον εμπορικό λιμένα Φίλιππος Β' προηγούνται στην κατανομή με 45,2% τα άδεια φορτηγά και ακολουθούν με 44,2% τα αγροτικά προϊόντα, με 7,0% τα οικοδομικά υλικά – ξυλεία - ορυκτά, με 2,5 τα λοιπά προϊόντα, και με 1,0 τα χημικά-βιομηχανικά.

3.2 Εμπορευματική Κίνηση Λιμένων

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζεται η εμπορευματική κίνηση όπως αυτή καταγράφηκε τις τυπικές ημέρες των μετρήσεων. Οι πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζουν την ποσοστιαία κατανομή του βάρους ανά είδος εμπορευματικών φορτίων των φορτηγών οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο της χώρας.

Λιμάνι Φίλιππος Β'

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Δράμας	18,7%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Έβρου	2,2%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Θεσσαλονίκης	0,5%	2,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%
Ν. Ιωαννίνων	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Καβάλας	20,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%
Ν. Κιλκίς	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%
Ν. Κοζάνης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%
Ν. Λάρισας	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Ξάνθης	7,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Σερρών	27,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	87,3%	9,1%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%

Επιβατικό Λιμάνι Θεσσαλονίκης

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
N. Γρεβενών	0,0%	0,0%	0,0%	9,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Θεσσαλονίκης	4,0%	9,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,9%	0,0%
N. Καβάλας	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Κοζάνης	0,0%	0,0%	0,0%	9,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Σερρών	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Χαλκιδικής	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	4,0%	9,3%	0,0%	19,8%	0,0%	0,0%	0,0%	66,9%	0,0%

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ημαθίας	0,6%	3,1%	0,0%	0,0%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Θεσσαλονίκης	15,3%	12,1%	0,0%	6,4%	4,1%	0,0%	0,0%	41,3%	0,0%
N. Χαλκιδικής	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	18,4%	15,3%	0,0%	6,4%	18,6%	0,0%	0,0%	41,3%	0,0%

Εμπορικό Λιμάνι Θεσσαλονίκης

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,1%	0,3%	1,2%	0,0%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	1,5%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	1,2%	3,3%	0,0%	2,8%	1,3%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%
N. Αργολίδας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Άρτας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αττικής	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%
N. Αχαΐας	1,0%	0,8%	0,0%	0,7%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Δράμας	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Έβρου	0,0%	0,5%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
N. Ευβοίας	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Θεσσαλονίκης	3,3%	25,3%	0,9%	10,4%	2,8%	0,0%	0,0%	10,7%	0,0%
N. Ιωαννίνων	1,1%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Καβάλας	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Κιλκίς	0,5%	0,5%	0,0%	1,7%	0,5%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%
N. Κορινθίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%
N. Λάρισας	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Πέλλης	0,9%	0,5%	0,6%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%
N. Πιερίας	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Σερρών	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
N. Χαλκιδικής	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	10,0%	33,3%	1,5%	22,2%	11,1%	0,1%	0,3%	21,5%	0,0%

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Π.Γ.Δ.Μ.	0,3%	1,3%	0,7%	0,0%	2,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	0,0%	2,3%	0,0%	0,4%	0,8%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%
N. Αιτωλίας και Ακαρνανίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αττικής	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αχαΐας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Έβρου	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Θεσσαλονίκης	4,9%	51,6%	9,4%	7,0%	7,7%	0,8%	0,0%	5,8%	0,0%
N. Ιωαννίνων	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Καβάλας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Καστοριάς	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Κιλκίς	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Λάρισας	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Μαγνησίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Πέλλης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Πιερίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	5,3%	55,3%	11,5%	8,4%	11,7%	0,8%	0,0%	6,9%	0,0%

Νέο Λιμάνι Ηγουμενίτσας

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΙΡΑΚ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Αιτωλίας και Ακαρνανίας	1,0%	2,5%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Άρτας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Αττικής	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Δράμας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Έβρου	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	1,0%	0,0%
Ν. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Θεσσαλονίκης	8,0%	4,6%	0,0%	21,2%	9,0%	0,9%	0,0%	4,7%	0,0%
Ν. Ιωαννίνων	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Καβάλας	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Λάρισας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%
Ν. Πέλλης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Σερρών	0,0%	0,0%	0,0%	6,0%	1,4%	0,0%	0,0%	5,7%	0,0%
Ν. Φλώρινας	9,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	20,6%	7,2%	0,0%	34,4%	19,6%	2,7%	0,0%	15,6%	0,0%

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	1,5%	0,8%	0,0%	2,3%	2,6%	0,5%	0,0%	1,8%	0,0%
ΙΡΑΝ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΠΟΛΩΝΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΤΟΥΡΚΙΑ	1,1%	0,0%	0,0%	0,4%	1,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%
Ν. Αιτωλίας και Ακαρνανίας	2,4%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Άρτας	1,3%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Αττικής	0,0%	1,5%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Αχαΐας	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Γρεβενών	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Δράμας	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Θεσπρωτίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Θεσσαλονίκης	2,0%	3,8%	0,0%	6,4%	2,7%	0,0%	0,0%	2,9%	0,0%
Ν. Ιωαννίνων	1,0%	0,6%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Καβάλας	1,2%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Καρδίτσας	4,7%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
N. Καστοριάς	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Κέρκυρας	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Κιλκίς	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Λάρισας	3,7%	1,5%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%
N. Μαγνησίας	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Πέλλης	7,1%	0,2%	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%
N. Πιερίας	0,9%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%
N. Πρέβεζας	2,1%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Σερρών	2,5%	0,6%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Τρικάλων	2,9%	0,0%	0,0%	0,9%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Φθιώτιδας	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Φωκίδος	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Χαλκιδικής	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	35,1%	15,0%	0,4%	33,5%	7,6%	0,5%	0,0%	8,1%	0,0%

Παλιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
N. Αιτωλίας και Ακαρνανίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αργολίδας	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%
N. Αρκαδίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Αττικής	0,0%	0,0%	0,0%	10,8%	2,9%	0,0%	2,0%	9,8%	0,0%
N. Αχαΐας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ημαθίας	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Θεσπρωτίας	1,0%	35,3%	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	0,0%	8,8%	0,0%
N. Θεσσαλονίκης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ιωαννίνων	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Κοζάνης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Λάρισας	0,0%	9,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Πρέβεζας	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	1,0%	45,1%	0,0%	28,4%	2,9%	0,0%	2,0%	20,6%	0,0%

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΑΛΒΑΝΙΑ	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Αιτωλίας και Ακαρνανίας	0,0%	5,2%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%
Ν. Αττικής	0,0%	1,4%	2,2%	3,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Ν. Αχαΐας	0,0%	2,6%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Θεσπρωτίας	0,0%	56,9%	6,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Ν. Θεσσαλονίκης	0,0%	0,0%	1,2%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%
Ν. Ιωαννίνων	0,1%	1,6%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Κέρκυρας	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Κιλκίς	0,0%	0,2%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Πρέβεζας	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Τρικάλων	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	0,1%	72,5%	10,3%	15,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%

Λιμάνι Αλεξανδρούπολης

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Έβρου	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%
Ν. Θεσσαλονίκης	77,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Καβάλας	0,0%	0,0%	13,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	80,6%	0,0%	13,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα- Ποτά- Καπνός	Χημικά- Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Έβρου	20,8%	16,1%	0,0%	20,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ν. Θεσσαλονίκης	4,2%	0,0%	32,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	25,0%	18,2%	32,2%	20,3%	4,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Λιμάνι Καβάλας

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά /	Οικοδ.	Καύσιμα	Τρόφιμα-	Χημικά-	Ζώα	Επικίνδυνα	Λοιπά	Άδειο

	Κτηνιατρικά	Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά		Ποτά-Καπνός	Βιομηχανικά		Φορτία ADR	Προϊόντα	
N. Δράμας	0,0%	36,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%	0,0%
N. Θεσσαλονίκης	0,0%	20,3%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	3,5%	0,0%
N. Καβάλας	0,0%	16,9%	0,0%	14,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ξάνθης	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%
N. Χαλκιδικής	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	0,0%	73,3%	0,0%	15,1%	0,0%	0,0%	0,0%	11,6%	0,0%

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ								
	Αγροτικά / Κτηνιατρικά	Οικοδ. Υλικά - Ξυλ. Ορυκτά	Καύσιμα	Τρόφιμα-Ποτά-Καπνός	Χημικά-Βιομηχανικά	Ζώα	Επικίνδυνα Φορτία ADR	Λοιπά Προϊόντα	Άδειο
N. Δράμας	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Έβρου	4,5%	4,5%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Θεσσαλονίκης	0,0%	9,2%	0,0%	3,9%	4,3%	0,0%	5,7%	0,0%	0,0%
N. Καβάλας	5,1%	12,9%	0,0%	20,5%	0,0%	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%
N. Ξάνθης	4,5%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
N. Ροδόπης	5,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΣΥΝΟΛΟ	19,3%	26,6%	0,0%	39,3%	4,3%	0,0%	5,7%	4,7%	0,0%

3.3. Προβλήματα - Δυσκολίες στην Εκτίμηση του Δείκτη

Παρουσιάζονται προβλήματα στον υπολογισμό του όγκου των εμπορευμάτων που διακινούνται με συνδυασμένες μεταφορές. Αυτό διότι, ενώ είναι γνωστά τα στοιχεία για το δείγμα των μετρήσεων, δεν είναι γνωστό το σύνολο της ημέρας. Εκτιμάται ότι με μεγάλη δυσκολία θα μπορούσε να υπολογισθεί η τυπική ημερήσια κίνηση σε όγκο και είδος εμπορευμάτων.

3.4. Πρόταση Κυλιόμενης Παρακολούθησης του Δείκτη

Προτείνεται όπως υπολογίζεται ο δείκτης ανά 5ετία, με τις ανάλογες έρευνες υπαίθρου.

4. ΔΕΙΚΤΗΣ TRA 15

4.1 Ορισμός

Ο δείκτης εκτιμά τις μετακινήσεις στις στρατηγικής σημασίας διαδρομές επιβατών εντός της Ζώνης των περιφερειών διέλευσης της Εγνατίας οδού και των καθέτων αξόνων με δημόσια μέσα μεταφοράς (λεωφορείο, σιδηρόδρομος, αεροπλάνο).

4.2 Επιβατική Κίνηση Λεωφορειακών Γραμμών

Το κύριο μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται στην Χώρα για τις μετακινήσεις επιβατών είναι το επιβατικό αυτοκίνητο, κυρίως ιδιωτικής και δευτερευόντως δημοσίας χρήσεως.

Το επόμενο κύριο σε χρήση μέσο είναι το θερμικό λεωφορείο, τόσο σε αστικές όσο και υπεραστικές μετακινήσεις. Με την έννοια αυτή υπάρχει εύλογο ενδιαφέρον για τις επιβατικές μετακινήσεις με λεωφορειακές γραμμές που χρησιμοποιούν την Εγνατία Οδό.

Για τον εντοπισμό των αναγκαίων στοιχείων αρχικά η έρευνα κατευθύνθηκε στον εντοπισμό των υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών που χρησιμοποιούν, είτε στο σύνολο είτε σε μέρος της διαδρομής των, την Εγνατία Οδό και τους κάθετους άξονες.

Στην προσπάθεια αυτή εντοπίστηκαν, με τα παραπάνω χαρακτηριστικά, 81 λεωφορειακές γραμμές που υπάγονται σε 16 διαφορετικούς συγκοινωνιακούς φορείς (ΚΤΕΛ) της Χώρας. Τα συνολικά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από την έρευνα αυτή παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα 4-1:

Πίνακας 4-1: Στοιχεία Επιβατικής Κίνησης Λεωφορειακών Γραμμών

ΓΡΑΜΜΗ	ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Γρεβενά-Λάρισα	7.665	8.395	8.760	9.090	9.125	9.490
Γρεβενά-Θεσσαλονίκη	33.215	34.310	34.675	35.405	35.040	35.738
Γρεβενά-Κοζάνη	16.988	17.399	17.688	17.865	18.669	18.112
Γρεβενά-Αθήνα	6.935	7.300	7.600	7.665	4.060	8.112
Γρεβενά-Τρίκαλα	3.650	4.025	4.533	4.745	4.950	5.110
Θεσσαλονίκη-Αθήνα	220.041	200.086	217.388	242.724	230.720	365.164
Θεσσαλονίκη-Πειραιάς	9.610	10.390	11.400	14.012	18.020	40.000
Κατερίνη-Θεσσαλονίκη	430.000	440.000	434.000	438.000	439.000	438.500
Κατερίνη-Θεσσαλονίκη (Παλαιά Οδός)	7.200	7.800	7.400	7.300	7.100	7.150

Πηγή: Αρμόδια ΚΤΕΛ

Όπως προκύπτει από τον παραπάνω Πίνακα τα αποτελέσματα της σχετικής έρευνας είναι πολύ πενιχρά (στοιχεία για μόνο 9 γραμμές στο σύνολο των 81) και σε μερικές περιπτώσεις είναι και – προφανώς – μειωμένης αξιοπιστίας (όπως είναι τα στοιχεία για τις γραμμές της Κατερίνης). Επομένως δεν μπορεί να εξαχθούν χρήσιμα και αξιόπιστα συμπεράσματα για την λεωφορειακή επιβατική κίνηση που εξυπηρετεί η Εγνατία Οδός.

Λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που έχει το αντικείμενο αυτό, αναζητήθηκαν οι λόγοι των παραπάνω ελλείψεων και διαπιστώθηκαν τα εξής:

- α. Τα σημερινά ΚΤΕΛ μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρείες, (με βάση σχετική νομοθετική ρύθμιση) από την χρήση 2003, ενώ προηγουμένως λειτουργούσαν ως κοινοπραξίες. Κατά συνέπεια τα στοιχεία των ετών προ του 2003 δεν υπάρχουν πλέον.
- β. Για τα στοιχεία των ετών μετά το 2003 διαπιστώθηκε ότι δεν απαιτείται συγκέντρωση αναλυτικών στοιχείων από τα ΚΤΕΛ, με αποτέλεσμα να μην διατίθενται τα αναλυτικά στοιχεία κατά γραμμή, όπως απαιτούνται για τις ανάγκες του Παρατηρητηρίου της ΕΟΑΕ.

Είναι προφανές ότι για το Παρατηρητήριο είναι ουσιαστικής σημασίας η γνώση των επιβατών λεωφορείων που αξιοποιούν την Εγνατία Οδό και τους καθέτους άξονες για την εξυπηρέτησή τους. Για το λόγο αυτό γίνονται οι ακόλουθες 2 εναλλακτικές προτάσεις (μεθοδεύσεις) για την συγκέντρωση των αναγκαίων για το Παρατηρητήριο στοιχείων:

1^η Μεθόδευση: Συλλογή στοιχείων με μέριμνα των ΚΤΕΛ

Η συλλογή των αναγκαίων στοιχείων από τα ΚΤΕΛ μπορεί να γίνει με αίτημα της ΕΟΑΕ προς τις αντίστοιχες Νομαρχίες, επειδή κατά την ισχύουσα νομοθεσία οι Νομαρχίες είναι οι φορείς που εποπτεύουν τα ΚΤΕΛ. Στη συνέχεια οι Νομαρχίες θα δώσουν σχετικές οδηγίες προς τα ΚΤΕΛ για τα στοιχεία αυτά. Η ΕΟΑΕ στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να δώσει, για κάθε ΚΤΕΛ, λεπτομερή κατάλογο των λεωφορειακών γραμμών και των αναγκαίων στοιχείων κάθε γραμμής.

Η μεθόδευση αυτή είναι σχετικά απλή και τα ΚΤΕΛ θα συλλέγουν τα αναγκαία στοιχεία χωρίς, σχεδόν, επιπλέον εργασία και με αμελητέο πρόσθετο κόστος.

Πλεονέκτημα της μεθόδευσης αυτής είναι ότι μπορεί να συλλέγονται τα αναλυτικά στοιχεία επί καθημερινής βάσεως, μειονέκτημα είναι ότι δεν ελέγχεται η αξιοπιστία των στοιχείων (παρά μόνον με δειγματοληπτικό έλεγχο).

2^η Μεθόδευση: Συλλογή στοιχείων με μέριμνα της ΕΟΑΕ

Στην περίπτωση αυτή η συλλογή στοιχείων θα γίνεται με μετρήσεις πεδίου και με προσωπικό μετρήσεων από την ΕΟΑΕ. Εξυπακούεται ότι λόγω της ποσότητας των σχετικών μετρήσεων θα πρέπει να γίνει από την ΕΟΑΕ ανάθεση σε μελετητικό φορέα. Οι μετρήσεις θα είναι δειγματοληπτικές και καλόν είναι να διεξάγονται – σε μικρό δείγμα – 2 ή 3 φορές τον χρόνο και σε ετήσια βάση.

Πλεονέκτημα της μεθόδου είναι ότι τα στοιχεία των μετρήσεων θα είναι πολύ αξιόπιστα. Μειονέκτημα είναι ότι το δείγμα θα είναι υποχρεωτικά μικρό, η αναγωγή σε ετήσια μεγέθη θα έχει σχετική ανακρίβεια και το κόστος – συνολικά για την ΕΟΑΕ – θα είναι αρκετά σημαντικό.

4.3 Επιβατική Κίνηση Σιδηροδρόμου

Τα σχετικά στοιχεία ελήφθησαν από τον ΟΣΕ και θεωρούνται αρκετά αξιόπιστα. Στον Πίνακα 4-2 παρουσιάζονται τα στοιχεία προέλευσης – προορισμού για τα έτη 2006 και 2007:

Πίνακας 4-2: Προέλευση – Προορισμός Επιβατικής Κίνησης Σιδηροδρόμου 2006-2007

ΕΤΟΣ 2006	Περιφέρεια Αναχώρησης						
	Αττική	Στερεά Ελλάδα	Θεσσαλία	Δυτική Μακεδονία	Κεντρική Μακεδονία	Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	Πελοπόννησος
Στερεά Ελλάδα	1545	225	337	1	215	11	0
Θεσσαλία	303532	46572	435322	249	287570	15066	92
Δυτική Μακεδονία	1593	282	142	5621	46273	640	6
Κεντρική Μακεδονία	568476	74884	292111	40517	1534785	164764	593
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	74375	14465	17249	641	167957	230319	256

ΕΤΟΣ 2007	Περιφέρεια Αναχώρησης						
	Αττική	Στερεά Ελλάδα	Θεσσαλία	Δυτική Μακεδονία	Κεντρική Μακεδονία	Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	Πελοπόννησος
Στερεά Ελλάδα	1768	272	309	2	243	19	0
Θεσσαλία	327634	50648	476782	1049	347709	14771	123
Δυτική Μακεδονία	5354	576	906	28012	111965	241	2
Κεντρική Μακεδονία	590317	82206	352244	114817	1587786	169029	608
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	73106	14275	15955	324	169714	239988	243

Πηγή: ΟΣΕ

Από τον Πίνακα 4-2 προκύπτουν τα ακόλουθα κύρια συμπεράσματα που αφορούν ιδιαίτερα το Παρατηρητήριο της ΕΟ:

- α. Παρουσιάζεται υψηλή επιβατική κίνηση στο εσωτερικό της Κεντρικής Μακεδονίας
- β. Ιδιαίτερα σημαντική είναι επίσης η επιβατική κίνηση μεταξύ της Κεντρικής Μακεδονίας και των όμορων περιφερειών : Ανατολική Μακεδονία / Θράκη, Δυτική Μακεδονία, Θεσσαλία.

Εποπτική εικόνα των παραπάνω διαπιστώσεων εμφανίζονται στην συνέχεια στον Χάρτη 4.1:



Πηγή: ΟΣΕ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν για την Εγνατία Οδό οι μετακινήσεις επιβατών με σιδηρόδρομο στους σταθμούς των νομών Θεσσαλονίκης και Έβρου. Σχετικός είναι ο επόμενος Πίνακας 4-3:

Πίνακας 4-3: Επιβατική Σιδηροδρομική Κίνηση Θεσσαλονίκης – Έβρου

ΕΤΟΣ	Νομός Θεσσαλονίκης		Νομός Έβρου	
	Αφίξεις	Αναχωρήσεις	Αφίξεις	Αναχωρήσεις
2004	1258618	1315474	291529	287428
2005	1436396	1503570	283447	274304
2006	1476110	1544111	251842	240263
2007	1603579	1673229	246500	236136

Πηγή: ΟΣΕ

Από τον Πίνακα 4-3 προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η επιβατική κίνηση στην περιοχή της Θεσσαλονίκης παρουσιάζεται συνεχώς αυξανόμενη εν αντιθέσει προς την κίνηση του Έβρου που παρουσιάζει μικρή αλλά συνεχή μείωση.
- Η πλήρης λειτουργία της Εγνατίας Οδού αναμένεται να μειώσει έτι περαιτέρω τα στοιχεία επιβατικής κίνησης με σιδηρόδρομο, τόσο στον νομό Θεσσαλονίκης όσο και στον νομό Έβρου.

4.4 Επιβατική Κίνηση Αεροδρομίων

Τα αεροδρόμια που ενδιαφέρουν την Εγνατία Οδό είναι τα εξής:

- Αεροδρόμιο Ιωαννίνων
- Αεροδρόμιο Κοζάνης
- Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης
- Αεροδρόμιο Καβάλας
- Αεροδρόμιο Αλεξανδρούπολης

Αεροπορικές γραμμές υπάρχουν μεταξύ Αθήνας και των παραπάνω αεροδρομίων. Μοναδική γραμμή "παράλληλη" προς την Εγνατία Οδό είναι η Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη, ενώ παλαιότερα υπήρχε και η γραμμή Θεσσαλονίκη – Ιωάννινα που όμως δεν λειτουργεί εδώ και πολλά χρόνια.

Η επιβατική κίνηση όλων των σχετικών γραμμών για την χρονική περίοδο 1995-2007 παρουσιάζεται στον Πίνακα 4-4:

Πίνακας 4-4: Επιβατική Κίνηση Αεροπορικών Γραμμών

Γραμμές	1995		1996		1997		1998		1999		2000		2003		2004		2005		2006		2007	
	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.
ΑΘΗΝΑ - ΙΩΑΝΝΙΝΑ	679	35631	711	40562	661	39698	691	38963	724	43450	1269	60568	1110	58333	1196	63935	1159	59962	1077	62099	1108	67942
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΑΘΗΝΑ	680	36055	715	41922	658	40820	695	40606	723	45181	1333	68683	1108	58227	1199	63980	1161	59999	1079	62449	1110	68888
ΑΘΗΝΑ - ΚΟΖΑΝΗ	208	3674	181	3230	201	3800	202	3617	180	3532	181	3940	134	3650	166	4812	155	5003	141	4193	97	3003
ΚΟΖΑΝΗ - ΑΘΗΝΑ	208	3701	181	3518	201	4166	202	3650	180	3821	181	4118	27	1944	15	2172	13	2191	8	1972	20	1343
ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	4842	337176	5500	379729	6684	434895	7288	415397	9651	516855	9512	579733	5135	356387	5765	462296	5656	488122	5156	496491	6030	543688
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΑΘΗΝΑ	4913	342715	5629	383220	6842	443219	7147	415544	9651	493049	9521	590615	5147	477856	5765	561084	5561	557879	5212	557887	6052	605907
ΑΘΗΝΑ - ΚΑΒΑΛΑ	596	50777	647	58196	773	69348	753	62995	935	78365	1545	99387	912	53998	838	59885	1070	71752	1183	66535	1099	73460
ΚΑΒΑΛΑ - ΑΘΗΝΑ	595	52477	656	59480	769	70479	755	63431	938	77345	1548	96047	913	62264	839	62057	1035	66441	1223	66467	1128	71200
ΑΘΗΝΑ - ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ	588	79173	701	95530	779	102630	760	104962	971	119114	1878	147688	1598	119035	1703	130608	1521	124202	1553	137639	1580	149646
ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ - ΑΘΗΝΑ	588	81547	706	48553	780	107593	756	108642	978	121098	1904	159764	1595	116635	1702	130323	1557	125165	1511	132595	1556	146413
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΚΕΡΚΥΡΑ	125	3870	121	3908	127	4337	144	4257	136	4816	128	4934	234	8943	190	8324	184	8111	201	8341	247	9961
ΚΕΡΚΥΡΑ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	127	3991	130	4151	126	4861	132	4668	132	5136	144	5158	224	7658	184	1429	188	8009	211	8923	268	10650
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ	-	-	-	-	3	56	1	28	0	0	4	90	0	0	0	0	0	0	1	19	98	3976
ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	-	-	-	-	3	56	1	29	0	0	3	91	0	0	0	0	0	0	1	18	98	3689
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ	-	-	60	896	7	0	2	1	3	7	5	30	129	552	98	935	88	761	120	1117	27	209
ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	-	-	60	104	2	0	3	0	2	1	0	0	129	308	102	620	96	582	103	773	26	160

Πηγή: ΥΠΑ

Εποπτική εικόνα των κυριότερων γραμμών προς Ιωάννινα, Κοζάνη, Θεσσαλονίκη, Καβάλα & Αλεξανδρούπολη (για το έτος 2007) παρουσιάζεται στον Χάρτη 4.2:



Πηγή : ΥΠΑ

Ειδικότερα η αναλυτική επιβατική κίνηση όλων των αεροπορικών γραμμών προς / από Θεσσαλονίκη φαίνονται στο επόμενο Πίνακα 4.5:

Πίνακας 4-5:Γραμμές Εσωτερικού Αεροδρομίου Θεσσαλονίκης "Μακεδονία"

Γραμμές	ΕΤΟΣ 2003				ΕΤΟΣ 2004				ΕΤΟΣ 2005				ΕΤΟΣ 2006				ΕΤΟΣ 2007			
	ΑΦΙΞΕΙΣ		ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ		ΑΦΙΞΕΙΣ		ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ		ΑΦΙΞΕΙΣ		ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ		ΑΦΙΞΕΙΣ		ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ		ΑΦΙΞΕΙΣ		ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	
	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.	Α/Φ	ΕΠΙΒ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
ΑΔΕΞ/ΠΟΛΗ	130	552	129	308	99	935	102	620	89	761	96	582	120	1117	104	773	27	209	26	160
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	76	153	72	226	7	232	9	65	23	1048	26	619	10	508	18	843	20	1580	42	1005
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1099	55235	1088	54690	1015	57164	1001	55715	859	52256	841	55208	830	54135	817	58443	870	61163	854	64219
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	19	1	18	98	3976	98	3689
ΚΕΡΚΥΡΑ	242	8943	232	7658	199	8324	206	1429	184	8111	188	8009	201	8341	214	8923	249	9961	269	10650
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	81	591	73	607	1	32	4	31	1	10	6	165	6	288	0	0	1	0	6	68
ΚΩΣ	0	0	0	0	24	2399	22	1751	12	395	12	436	30	1213	30	912	20	2296	22	2235
ΛΗΜΝΟΣ	296	7624	297	7222	288	12812	302	10031	285	12370	240	9365	285	12263	255	10195	271	11167	274	10476
ΜΥΚΟΝΟΣ	120	5671	118	5621	120	6013	123	5874	43	2650	45	2297	47	2552	47	2541	72	5547	75	5480
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	704	24287	695	23703	407	21656	404	21263	429	24679	418	23557	460	26482	455	25251	553	30161	530	29603
ΠΡΕΒΕΖΑ	66	139	68	167	7	279	1	0	0	0	3	8	3	14	1	0	28	1039	3	52
ΡΟΔΟΣ	918	41864	916	41367	666	41450	666	41717	583	40858	636	42647	580	44783	620	45484	585	46148	640	45909
ΣΑΜΟΣ	187	5698	182	5002	122	4589	117	467	119	4812	124	5115	164	5961	147	6056	152	5779	139	5588
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	132	7206	132	7034	133	8036	133	7751	47	4909	39	4861	52	4667	49	4588	56	6227	52	6127
ΣΚΙΑΘΟΣ	0	0	0	0	0	0	0	0	172	1299	5	5	117	423	7	13	113	707	5	82
ΣΚΥΡΟΣ	124	1249	124	971	124	1039	124	44	125	1336	124	1129	127	1504	127	1391	190	1605	129	1546
ΧΑΝΙΑ	196	7487	197	7501	213	9692	216	10225	217	9871	217	9766	272	11909	272	12021	450	22897	453	22422
ΧΙΟΣ	190	6886	183	5923	130	5069	122	516	119	5326	115	5226	177	7119	154	6917	168	7051	143	6372

Πηγή : ΥΠΑ

Ομοίως εποπτική εικόνα της αεροπορικής επιβατικής κίνησης προς / από Θεσσαλονίκη παρουσιάζεται στον Χάρτη 4.3:



Πηγή : ΥΠΑ

Από τα προηγούμενα στοιχεία διαπιστώνεται ότι κυρίαρχο ρόλο παίζει η αεροπορική γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, ενώ ιδιαίτερα χαμηλή είναι η ετήσια επιβατική κίνηση της γραμμής Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη. Το τελευταίο συμπέρασμα είναι εύλογο καθώς η απόσταση Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη (οδικώς 306 χλμ., απ’ ευθείας απόσταση 240 χλμ.) δεν είναι ελκυστική για μετακίνηση με αεροπλάνο. Για την απόσταση αυτή πλεονεκτεί η οδική μεταφορά σαφώς, έναντι της αεροπορικής.

Συγκριτική θεώρηση αεροπορικής και σιδηροδρομικής επιβατικής κίνησης μεταξύ Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης παρουσιάζεται στον επόμενο Πίνακα 4-6:

Πίνακας 4.6: Συγκριτική Επιβατική Κίνηση Γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης

Μεταφορικό Μέσο	2005		2006		2007	
	Επιβάτες	%	Επιβάτες	%	Επιβάτες	%
Αεροπλάνο	1343	2,6%	1890	3,5%	369	0,7%
Σιδηρόδρομος	50644	97,4%	51778	96,5%	52412	99,3%

Πηγή: ΥΠΑ

4.5 Επιβατική Κίνηση Λιμένων

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η επιβατική κίνηση των λιμένων που βρίσκονται στον άξονα της Εγνατίας Οδού, δηλαδή των λιμένων Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης.

Η συνολική ετήσια επιβατική κίνηση των παραπάνω λιμένων παρουσιάζεται για την χρονική περίοδο 1995-2008 στον Πίνακα 4-7. Σχετικό είναι και ο Χάρτης 4.4 που αναφέρεται στην επιβατική κίνηση του έτους 2008.



Πηγές: Οργανισμοί Λιμένων Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης - ΕΣΥΕ

Πίνακας 4.7: Επιβατική Κίνηση Λιμένων

ΕΤΟΣ	Ηγουμενίτσα			Θεσσαλονίκη			Καβάλα			Αλεξανδρούπολη		
	Αποβιβάσεις	Επιβιβάσεις	Σύνολο	Αποβιβάσεις	Επιβιβάσεις	Σύνολο	Αποβιβάσεις	Επιβιβάσεις	Σύνολο	Αποβιβάσεις	Επιβιβάσεις	Σύνολο
1995	930.689	874.400	1.805.089	111.955	114.850	226.805	287.304	287.144	574.448	53.773	54.973	108.746
1996	525.170	573.685	1.098.855	134.101	147.054	281.155	321.520	343.980	665.500	56.299	56.784	113.083
1997	548.280	556.842	1.105.122	121.146	157.154	278.300	248.095	282.650	530.745	67.021	69.085	136.106
1998	569.476	576.269	1.145.745	125.760	133.961	259.721	308.949	341.661	650.610	72.121	73.005	145.126
1999	572.357	569.697	1.142.054	118.643	116.602	235.245	292.286	305.726	598.012	78.415	77.645	156.060
2000	1.321.374	1.151.242	2.472.616	110.465	123.505	233.970	303.362	318.619	621.981	77.387	80.035	157.422
2001	1.318.318	1.218.523	2.536.841	107.730	116.438	224.188	230.842	245.301	476.143	76.378	81.768	158.146
2002	1.325.913	1.226.586	2.552.499	89.739	99.798	189.537	256.541	263.939	520.480	80.330	79.122	159.452
2003	1.288.133	1.159.836	2.447.969	82.664	92.555	175.219	258.684	272.544	531.228	83.832	84.968	168.800
2004	1.167.207	1.053.462	2.220.669	84.854	100.101	184.955	256.201	230.158	486.359	83.684	84.920	168.604
2005	1.267.696	1.152.107	2.419.803	101.722	109.747	211.469	240.259	242.867	483.126	88.117	90.086	178.203
2006	1.314.219	1.190.151	2.504.370	59.508	62.119	121.627	242.782	249.024	491.806	77.056	77.977	155.033
2007	1.365.328	1.255.315	2.620.643	56.211	62.094	118.305	258.622	277.312	535.934	80.648	85.246	165.894
2008	1.381.324	1.305.973	2.687.297	68.984	71.742	140.726	211.812	225.322	447.134	85.822	87.106	172.928

Πηγή: Οργανισμοί Λιμένων Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη - ΕΣΥΕ

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει σαφώς η κυρίαρχη θέση του Λιμένα Ηγουμενίτσας ως επιβατικού λιμένα. Αντιθέτως ιδιαίτερα χαμηλή επιβατική κίνηση παρουσιάζεται στον Λιμένα Θεσσαλονίκης.

Από πλευράς διαχρονικής εξέλιξης παρουσιάζεται ραγδαία εξέλιξη της κίνησης στην Ηγουμενίτσα μετά το έτος 2000, ενώ αντιθέτως η επιβατική κίνηση στην Θεσσαλονίκη βαίνει συνεχώς μειούμενη. Σοβαρές αυξομειώσεις παρουσιάζονται στην κίνηση της Καβάλας, που πάντως παρουσιάζεται μειωμένη σε σχέση με την κίνηση προ 10ετίας. Τέλος η κίνηση του Λιμένα Αλεξανδρούπολης παρουσιάζεται χαμηλή, αλλά, με μικρές διακυμάνσεις.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

5.1. Κίνηση στους Μεθοριακούς Σταθμούς

Κατωτέρω παρατίθενται κάποια ποιοτικά αποτελέσματα που προκύπτουν από τη διεξαγωγή των ερευνών:

- Από το μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων κατά την θερινή περίοδο παρατηρήθηκε μαζική μετακίνηση ΙΧ επιβατικών οχημάτων από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (κυρίως με πινακίδες Γερμανίας, Γαλλίας, Ολλανδίας και Βελγίου) με προορισμό την Τουρκία. Πρόκειται για ευρωπαίους πολίτες τουρκικής καταγωγής που επέλεξαν να χρησιμοποιήσουν το οδικό δίκτυο της Εγνατίας Οδού για τις θερινές τους διακοπές στην Τουρκία. Σημειώνεται ότι οι παραπάνω στο σύνολο τους δήλωσαν ότι προτίμησαν την Εγνατία Οδό λόγω συντομίας, όμως κατά την άποψη των τελωνιακών υπαλλήλων η μαζική προτίμηση τους στην Εγνατία Οδό οφείλεται αποκλειστικά σε οικονομικούς λόγους και πιο συγκεκριμένα στην απουσία διοδίων, σε αντίθεση με τα αντίστοιχα οδικά δίκτυα της Βουλγαρίας και της Τουρκίας.

- Από το μεθοριακό σταθμό της Δοϊράνης κατά τη θερινή περίοδο παρατηρήθηκε μαζική εμπορευματική μετακίνηση φορτηγών οχημάτων με προέλευση τη Θεσσαλονίκη και προορισμό την περιοχή του Καβάνταρσι της Π.Γ.Δ.Μ. Τα φορτία κυμαίνονταν από 16 έως 23 τόνους με περιεχόμενο ορυκτά υλικά (μεταλλεύματα νικελίου). Όλα τα φορτηγά αφού ξεφόρτωσαν το φορτίο τους στο Καβάνταρσι επέστρεψαν στη Θεσσαλονίκη από το μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων και επανέλαβαν το δρομολόγιο.

Αυτό το γεγονός έχει ως αποτέλεσμα το εξής, ανάλογα με το πλοίο που προσεγγίζει (κυρίως) το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, οι μετακινήσεις των Μεθοριακών Σταθμών παρουσιάζουν τα ανάλογα χαρακτηριστικά μετακινήσεων.

- Από το μεθοριακό σταθμό των Ευζώνων κατά την χειμερινή και θερινή περίοδο παρατηρήθηκε μαζική μετακίνηση ΙΧ επιβατικών οχημάτων με πινακίδες Ελλάδας από την περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας την προς τη Γευγελή και το αντίστροφο. Η πόλη αυτή της Π.Γ.Δ.Μ. βρίσκεται μόλις 3 χλμ. από τα σύνορα και 80 χλμ. από τη Θεσσαλονίκη. Οι αιτίες της μετακίνησης τους σύμφωνα με όσα δήλωσαν στα ερωτηματολόγια οι παραπάνω οδηγοί είναι κυρίως λόγοι αναψυχής, λοιποί λόγοι και λιγότερο για εργασία. Ποιο συγκεκριμένα ως «λοιποί λόγοι» μετακινήσεων στην Γευγελή αναφέρθηκαν επισκέψεις σε κομμωτήρια, ιατρεία, οδοντιατρεία, σουπερ μάρκετ ενώ ως «λόγοι αναψυχής» εστιατόρια, νυχτερινά κέντρα διασκέδασης και φυσικά τα καζίνο. Σύμφωνα με πληροφορίες, ήδη δρομολογείται η κατασκευή μεγάλου εμπορικού κέντρου στην περιοχή της Γευγελής καθώς και δύο ακόμη καζίνο. Για παρόμοιους λόγους παρατηρήθηκε μεγάλη μετακίνηση από το μεθοριακό σταθμό της Δοϊράνης προς το χωριό Νόβι Ντόιραν (Novi Dojran) και από το μεθοριακό σταθμό της Νίκης Φλώρινας προς την πόλη Μπίτολα (Μοναστήρι) της Π.Γ.Δ.Μ. Το Μοναστήρι βρίσκεται σε απόσταση 14 χλμ. από τα σύνορα, με πληθυσμό να ανέρχεται σε 122.000 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 1991 αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Π.Γ.Δ.Μ. Σύμφωνα με το τοπικό επιμελητήριο στην περιοχή υπάρχουν αρκετές ελληνικές εταιρίες, ενώ έχουν αναπτυχτεί στενές επιχειρηματικές σχέσεις, ανταλλαγές αγαθών και κεφαλαίου με ελληνικές εταιρίες από επιχειρηματίες της περιοχής.

- Από τους τρεις αυτούς συνοριακούς σταθμούς παρατηρήθηκε επίσης μαζική μετακίνηση επιβατικών οχημάτων με πινακίδες κυρίως Π.Γ.Δ.Μ., Γιουγκοσλαβίας (Σερβίας, Κοσόβου και Μαυροβουνίου) με προέλευση τις περιοχές της ΠΓΔΜ και της Σερβίας και προορισμό περιοχές της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας. Από τους σταθμούς των Ευζώνων και της Δοϊράνης καταγράφηκε κίνηση κυρίως προς Θεσσαλονίκη, Χαλκιδική και Πιερία, ενώ από το σταθμό της Νίκης κυρίως προς τη Φλώρινα. Οι αιτίες της μετακίνησης τους σύμφωνα με όσα δήλωσαν στα ερωτηματολόγια οι παραπάνω οδηγοί είναι κυρίως λόγοι αναψυχής και εργασίας.

5.2. Εμπορευματικές Μεταφορές

Σύμφωνα με τις πρώτες αναλύσεις, τα κύρια εμπορεύματα που διακινούνται στην Εγνατία Οδό είναι οικοδομικά υλικά, τρόφιμα και αγροτικά προϊόντα. Η μεταφορά οικοδομικών υλικών αφορά στο 20% περίπου των μετακινήσεων. Το ποσοστό αυτό είναι σχεδόν διπλάσιο στο δυτικό τμήμα της Εγνατίας Οδού που πιθανώς οφείλεται στην κατασκευαστική δραστηριότητα για την ολοκλήρωση του έργου.

Στα κύρια λιμάνια κατά μήκος της Εγνατίας Οδού, πάνω από το 40% των εμπορευματικών μετακινήσεων αφορά στη διακίνηση τροφίμων και αγροτικών προϊόντων. Το μεγαλύτερο ποσοστό των φορτηγών που χρησιμοποιούνται στις μετακινήσεις αυτές (30-100%) είναι Ελληνικής εθνικότητας. Αντίθετα, στους μεθοριακούς σταθμούς το 70-80% των φορτηγών είναι ξένων χωρών, ενώ κατά μήκος της Εγνατίας Οδού το 50-80% των φορτηγών που καταγράφηκαν είναι Ελληνικής εθνικότητας.

Γενικά διέρχεται μεγαλύτερο ποσοστό ΙΧΕ οχημάτων από τους μεθοριακούς σταθμούς τη θερινή περίοδο σε σχέση με την τυπική. Εξάιρεση αποτελεί ο Μ.Σ. Ορμενίου όπου παρατηρείται μικρή αύξηση στο ποσοστό των φορτηγών οχημάτων τη θερινή περίοδο που πιθανώς οφείλεται στη μεταφορά οικοδομικών υλικών (σκύρα) από τη Βουλγαρία προς εργοτάξιο στα Δίκαια για την κατασκευή έργου του ΟΣΕ. Συγκεκριμένα εκτιμάται ότι τα ημερήσια δρομολόγια φορτηγών οχημάτων προς τα εν λόγω εργοτάξια από ταμειούχες της Βουλγαρίας ανέρχονται σε 70 δηλαδή ποσοστό 7% του συνόλου των διελεύσεων.

5.3. Συνδυασμένες Μεταφορές

Σε ότι αφορά στις συνδυασμένες μεταφορές, καταγράφηκαν μόνο μετακινήσεις που συνδυάζουν τη χρήση πλοίου. Η κατηγορία αυτή αφορά κυρίως σε μετακινήσεις ανθρώπων και εμπορευμάτων μεταξύ της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας και μεταξύ χωρών του εξωτερικού και της Ελλάδας ή άλλων χωρών.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, λόγω της εποχής που διεξήχθησαν οι έρευνες (τυπική-χειμερινή περίοδος) στους λιμένες της Αλεξανδρούπολης και Καβάλας δεν παρατηρήθηκε ιδιαίτερη κίνηση φορτηγών οχημάτων. Αντιθέτως την καλοκαιρινή περίοδο αναμένεται ότι τα μεταφερόμενα προϊόντα θα είναι πολλαπλάσια.

Σημειώνεται, επίσης, ότι σε μικρούς εμπορικούς λιμένες, την τυπική περίοδο υπάρχουν το πολύ 1-2 πλοία ταυτόχρονα. Συνεπώς, κατά την ημέρα διεξαγωγής της έρευνας τα εμπορεύματα που καταγράφηκαν ήταν περιορισμένα. Έτσι, π.χ. στο Λιμάνι της Νέας Καρβάλης, το σύνολο των φορτηγών μετέφεραν αποκλειστικά 'αγροτικά προϊόντα' με συγκεκριμένη προέλευση και φυσικά προορισμό αυτό του πλοίου. Αυτό το γεγονός θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη, καθώς τα αποτελέσματα της έρευνας πιθανώς να οδηγήσουν σε λανθασμένα συμπεράσματα.

5.4. Μετακινήσεις με Άλλα Μέσα

Αναφορικά με τους φορείς από τους οποίους ζητήθηκαν στοιχεία επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, προέκυψε το συμπέρασμα ότι τα στοιχεία αυτά τηρούνται κατά απολύτως πληθμελή τρόπο. Με εξαίρεση τον ΟΣΕ (που τηρεί αναλυτικά στοιχεία), οι υπόλοιποι φορείς (και κυρίως τα ΚΤΕΛ) δίνουν την εντύπωση πως δεν ενδιαφέρονται ιδιαίτερω για την συλλογή και τήρηση αναλυτικών πρωτογενών στοιχείων επιβατικής κίνησης κατά λεωφορειακή γραμμή.

Την ΕΟΑΕ ιδιαίτερω ενδιαφέρει η γνώση στοιχείων που αφορούν μετακινήσεις επιβατών στα διάφορα τμήματα της Εγνατίας Οδού. Παρά τις επίμονες και επανειλημμένες προσπάθειες των Μελετητών τα στοιχεία αυτά δεν εντοπίστηκαν και το συμπέρασμα που προέκυψε είναι ότι τα στοιχεία αυτά δεν διατίθενται. Επειδή όμως αποτελούν -κατά την εκτίμηση των Μελετητών- σημαντικά στοιχεία που πρέπει να συγκεντρώνονται από το Παρατηρητήριο της ΕΟΑΕ, οι Μελετητές διατυπώνουν 2 εναλλακτικές προτάσεις, σχετικά με τις απαιτούμενες έρευνες που θα πρέπει να πραγματοποιούνται εφεξής σε σχέση με τη συλλογή στοιχείων επιβατικής κίνησης στα διάφορα τμήματα της Εγνατία Οδού.

