

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ:

2,1 δισ. χιλιόμετρα «έγραψαν» τα αυτοκίνητα

Τι έδειξαν στοιχεία και μελέτες για την κινητικότητα του αυτοκινητόδρομου

Του Φώτη Κουτσαμπάκη

Μεγάλη κινητικότητα έχει ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας οδού, ο οποίος «έγραψε» 2,1 δισεκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα στη διάρκεια ενός έτους. Η μεγαλύτερη κινητικότητα στον άξονα εμφανίζεται στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (από τον Πολύμυλο μέχρι το Στρυμώνα), όπου στη διάρκεια ενός έτους διανύθηκε περίπου 1,2 δισ. οχηματοχιλιόμετρο, δηλαδή το 59,5% των συνολικών οχηματοχιλιόμετρων. Το 28,5% διανύθηκε στην περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (από τον Στρυμώνα μέχρι τους Κήπους του Εβρου), το 8,4% στη Δυτική Μακεδονία (από τον κόμβο Παναγιάς μέχρι τον Πολύμυλο) και το 3,6% στην Ηπειρο (από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον κόμβο Παναγιάς).

Τα παραπάνω είναι τα αποτελέσματα μετρήσεων του παρατηρητηρίου της «Εγνατία Οδός ΑΕ» σχετικά με το «κυκλοφοριακό έργο» του άξονα κατά το έτος 2007. Ως μονάδα μέτρησης για τη μελέτη της κινητικότητας χρησιμοποιήθηκε το οχηματοχιλιόμετρο, που ισοδυναμεί με την κίνηση ενός οχήματος για ένα χιλιόμετρο. Οι μετρήσεις αφορούν τα τμήματα της Εγνατίας οδού που είναι σε κυκλοφορία.

Το παρατηρητήριο με μελέτες και έρευνες έχει καταγράψει σειρά αποτελεσμάτων για διάφορους δείκτες που φανερώνουν τις αλλαγές που επήλθαν τόσο στην κινητικότητα όσο και σε άλλους τομείς δραστηριότητας από τη λειτουργία της Εγνατίας οδού.

Σύμφωνα με τις μελέτες για το τελευταίο έτος, οι σημαντικότεροι δείκτες και τα αποτελέσματα που προέκυψαν, μεταξύ άλλων, έχουν ως εξής:

Κυκλοφοριακός φόρτος

Από τις μετρήσεις που έγιναν τα τελευταία τέσσερα χρόνια προκύπτει ότι οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφονται στο τμήμα μεταξύ των ανιστόπεδων κόμβων Ευκαρπίας και Σερρών (Δερβένι), όπου το 2007 κινούνταν περισσότερα από 62.000 οχήματα την ημέρα. Γενικά, στα τμήματα για τα οποία διατίθενται μετρήσεις για τα έτη 2006 και 2007 προκύπτει μια μέση αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων κατά 5% ως αποτέλεσμα της περαιτέρω παράδοσης τμημάτων της Εγνατίας οδού σε κυκλοφορία. Αξιοσημείωτο είναι πάντως ότι στα τμήματα της Εγνατίας οδού που α-



ποτελούν την εξωτερική περιφερειακή οδό Θεσσαλονίκης, όπως το τμήμα κόμβος Ιωνίας - κόμβος Ευκαρπίας, η αύξηση της κυκλοφορίας εξακολουθεί να είναι υψηλή (9,5%), παρότι τα τμήματα αυτά έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία από το 2004. Η αύξηση αυτή, σύμφωνα με τα παρατηρητήρια της «Εγνατία Οδός ΑΕ», οφείλεται πιθανότατα στην αυξανόμενη χρήση της οδού για τις αστικές μετακινήσεις, δηλαδή μετακινήσεις που έχουν και τα δύο άκρα τους στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης.

Σύνθεση της κυκλοφορίας

Σε όλα τα τμήματα της Εγνατίας οδού, εκτός από το τμήμα της παράκμησης Γρεβενών, το ποσοστό των ελαφρών οχημάτων που κινούνται ξεπερνά το 80% του συνόλου και το ποσοστό των βαρέων οχημάτων κυμαίνεται από τμήμα σε τμήμα μεταξύ 14% με 20%. Μεγαλύτερο ποσοστό ελαφρών οχημάτων (86%) παρουσιάζει το τμήμα κόμβος Ευκαρπίας - κόμβος Σερρών. Γενικά σε όλα τα τμήματα το ποσοστό των βαρέων οχημάτων (φορτηγά) στη σύνθεση της κυκλοφορίας έχει αυξηθεί σημαντικά από 10% μέχρι 16% το 2004 στο 14% με 20% το 2007.

Χρόνος διαδρομής

Ο συνολικός χρόνος διαδρομής από την Ηγουμενίτσα έως τους Κήπους Εβρου, τον Δεκέμβριο του 2007, με 511 χλμ. της Εγνατίας οδού σε κυκλοφορία ήταν 7 ώρες και 43 λεπτά, μειώθηκε δηλαδή κατά 32 λεπτά σε σχέση με τον

Ιούνιο του 2006, με 453 χλμ. σε κυκλοφορία και είναι κατά μέσο όρο λιγότερο από ένα λεπτό (0,9 λεπτά) το χιλιόμετρο. Σε πολλά τμήματα ο χρόνος διαδρομής είναι μικρότερος από μισό λεπτό το χιλιόμετρο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο χρόνος διαδρομής από τη Βεροια μέχρι τον κόμβο Καλοχωρίου Θεσσαλονίκης είναι 33 λεπτά, από το Δερβενί μέχρι τα Στρυμώνα είναι 41 λεπτά.

Εκθεση πληθυσμού σε θόρυβο

Σύμφωνα με τις ηχομετρήσεις που έγιναν σε ζώνη διακοσίων μέτρων εκατέρωθεν της Εγνατίας οδού, παρατηρείται υπέρβαση άνω των 70 ντεσιμπέλ (όριο) μόνο στην περιστατική ζώνη της Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα στα τμήματα από τον κόμβο Διαβότων μέχρι τον κόμβο Λαγκαδά/Σερρών. Μέτρηση που έγινε στο νοσοκομείο Παπαγεωργίου έδειξε θόρυβο 76,1 ντεσιμπέλ. Στα υπολοιπα είναι κάτω από τα όρια. Όσο πλησιάζουμε στην περιφέρεια της Εγνατίας οδού, τόσο αυξάνεται η όχληση. Έτσι, το παρατηρητήριο συμπεραίνει ότι «η τάση που υπάρχει πολλές φορές για επέκταση των ορίων των οικισμών προς τον αυτοκινητόδρομο, θα πρέπει να επανεξεταστεί».

Επιβάρυνση της ατμόσφαιρας σε ρύπους. Οι πιο περιοχές με τη μεγαλύτερη επιβάρυνση σε αερωμένα σωματίδια είναι στην εξωτερική περιφερειακή οδό Θεσσαλονίκης καθώς και στο νομό Κοζάνης, όπου υπερβαίνουν τα 50 mg/m³. Οι μετρήσεις όμως σε αυτές τις περιοχές επιβαρύνονται από παραμέτρους που δεν αφορούν αποκλειστικά τη λειτουργία της οδού, όπως η λειτουργία

των σταθμών παραγωγής της ΔΕΗ στις περιοχές Πτολεμαϊδας - Κοζάνης, η μεγάλη ανάπτυξη του παλεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης και η υπαρκτή μεγάλη αριθμού βιοτεχνικών και βιομηχανικών μονάδων στην ευρύτερη περιοχή του (π.χ. εργοστάσιο ΤΙΤΑΝ). Στα υπόλοιπα τμήματα οι μετρήσεις όλων των βλαβερών αερίων ήταν κάτω από τα όρια.

Μεταβολή αξίας γης των παρόδιων οικοπέδων

Αυξήσεις μέχρι 700% σημειώθηκαν την τελευταία εννιάετία στην αγορά αξίας γης των ακινήτων που βρίσκονται παράπλευρα της Εγνατίας οδού και σε απόσταση μέχρι 5 χιλιομέτρων, στο τμήμα της που διέρχεται τη Θεσσαλονίκη. Στα ακίνητα που βρίσκονται πλησιέστερα του κόμβου της Ευκαρπίας, με πρόστιμο στην Εγνατία οδό, η μεταβολή της αξίας γης, από το 1998 μέχρι το 2007, υπολογίστηκε στο περίπου 600% ενώ μετά την οδό Αεροδρομίου (κόμβος Ωραιόκαστρου) με κατεύθυνση προς τον κόμβο της Ιωνίας η μεταβολή υπολογίζεται στο 700%. Όσον αφορά τη μεταβολή χρήσεων της γης, παρατηρήθηκε ότι, σε σχέση με άλλες περιοχές, στη ζώνη της Θεσσαλονίκης (από τον κόμβο Ιωνίας μέχρι τον κόμβο Ευκαρπίας) παρουσιάζεται η μεγαλύτερη αύξηση της αστικής γης, δηλαδή της δομημένης επιφάνειας του εδάφους. Σημαντικά τμήματα αγροτικής και φυσικής γης μετασχηματίστηκαν σε αστική γη. Συνολικά η αστική γη σε αυτή τη ζώνη αυξήθηκε κατά 22% σε βάρος της αγροτικής γης, η οποία μειώθηκε κατά 30%.

Ωφελούμενος πληθυσμός

Ο πληθυσμός που δυνητικά ωφελείται από τον άξονα της Εγνατίας οδού, σε απόσταση 50 χλμ. από τις έδρες των νομών, υπολογίστηκε από το παρατηρητήριο της «Εγνατία Οδός ΑΕ» στο 2.729.837 κατοίκους. Το μεγαλύτερο ποσοστό δυνητικά ωφελούμενου πληθυσμού έχει η Θεσσαλονίκη, στο 46%, ακολουθούν η Βέροια με 16%, η Καβάλα και η Ξάνθη με 10%, η Κομοτηνή και η Κοζάνη με 8%, τα Ιωάννινα με 6%, η Αλεξανδρούπολη με το 5% του δυνητικά ωφελούμενου πληθυσμού και τελευταία η Ηγουμενίτσα με 2%. Σε απόσταση 150 χλμ. από τις έδρες των νομών, ο δυνητικά ωφελούμενος πληθυσμός φθάνει στα 3.653.115 κατοίκους, εκ των οποίων το 63% είναι στην περιοχή Θεσσαλονίκης, το 60% στην περιοχή Κοζάνης, το 45% στην περιοχή της Λάρισας, το 15% στην περιοχή της Κομοτηνής και το 12% στην περιοχή των Ιωαννίνων.