



Κρίση και αυξήσεις στα καύσιμα μείωσαν την κυκλοφορία οχημάτων στα ανατολικά της Εγνατία Οδού

Η κρίση περιορίζει τις μετακινήσεις στην Εγνατία

ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΩΣ ΚΑΙ 15% ΣΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ, ΑΠΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΜΕΧΡΙ ΕΒΡΟ

Τροχοπέδη η αύξηση της τιμής των καυσίμων, ενώ έρχονται και τα διόδια, παράγοντας που δεν καταμετρήθηκε στην έρευνα του «Παρατηρητηρίου»

Η οικονομική κρίση και η αύξηση της τιμής των καυσίμων περιορίζουν τις μετακινήσεις στην Εγνατία οδό. Βάσει των στοιχείων του «Παρατηρητηρίου» της «Εγνατία Οδός ΑΕ» στα ανατολικά τμήματα του αυτοκινητοδρόμου (από Θεσσαλονίκη μέχρι Εβρο) η μείωση της κυκλοφορίας ήταν της τάξης του 15% περίπου σε σύγκριση με το 2010, τάση η οποία συνεχίστηκε και, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των αρμοδίων με πιο έντονο ρυθμό και φέτος.

Η καταγραφή στο ανατολικό τμήμα είναι ενδεικτική, καθώς εκεί ο αυτοκινητοδρόμος ήταν ολοκληρωμένος, σε αντίθεση με τα δυτικά τμήματα, ορισμένα από τα οποία δεν ήταν σε κυκλοφορία το 2009 ή το 2010. Έτσι προέκυψε ότι στα τμήματα από Ηγουμενίτσα μέχρι Σιάστια ο κυκλοφοριακός φόρτος ήταν υψηλότερος από τον αντίστοιχο του 2009, αύξηση που σε ορισμένα κομμάτια ξεπέρασε και το 20%. «Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι κάποια σημαντικά τμήματα μεταξύ Ιωαννίνων και Γρεβενών δεν είχαν παραδοθεί στην κυκλοφορία από την αρχή του 2009 και επομένως η κυκλοφορία τους πρώτους μήνες του 2009 ήταν σε χαμηλότερα επίπεδα, γεγονός που επηρέασε αρνητικά και το μέγεθος της ετήσιας μείωσης ημερήσιας κυκλοφορίας του 2009. Ένα άλλο γεγονός που επηρέασε τη μεταβολή της κυκλοφορίας στην Εγνατία οδό την τελευταία διετία (2009 - 2010), κυρίως από τα Ιωάννινα έως το Κλειδί, ήταν το «κλείσιμο» των Τεμπών από τις 17 Δεκεμβρίου 2009 έως το Πάσχα του 2010 που επηρέασε τόσο το μέγεθος

όσο και τις διαδρομές των μετακινήσεων μεταξύ της Βόρειας Ελλάδας και της υπόλοιπης χώρας», επισημαίνεται από το «Παρατηρητήριο».

Όπως προκύπτει από τα επίσημα στοιχεία, η μείωση της κυκλοφορίας συγκρατείται κυρίως από τα βαρέα οχήματα (φορτηγά, βυτιοφόρα, νταλίκες κ.λπ.), που εκτελούν μεταφορές. Τα ΙΧ επιβατικά αυτοκίνητα είναι έτσι κι αλλιώς πολύ μειωμένα στον αυτοκινητόδρομο σε σχέση με το παρελθόν.

Από τις μετρήσεις φόρτου που έγιναν την τελευταία εξαετία (έτη 2005 έως 2010) στην Εγνατία, προκύπτει ότι οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφονται στα τμήματα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Καλοχωρίου και Σερρών, που λειτουργούν και ως εξωτερική περιφερειακή οδός για την όλη της Θεσσαλονίκης. «Ο υψηλός αυτός φόρτος είναι αναμενόμενος, καθώς τα τμήματα αυτά εξυπηρετούν, εκτός της διαμετρικής κυκλοφορίας, μεγάλο ποσοστό αστικών (δηλαδή μετακινήσεις που έχουν και τα δυο άκρα τους στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης) και ενδονομαρχιακών μετακινήσεων (π.χ. προς ΒΙΠΕ Θεσσαλονίκης και προς προαστιακούς οικισμούς), καθώς και υπεραστικών μετακινήσεων που το ένα άκρο τους είναι η Θεσσαλονίκη (π.χ. Θεσσαλονίκη - Σέρρες, Θεσσαλονίκη - Κιλκίς, Θεσσαλονίκη - Καβάλα κ.λπ.).

Εμπόδιο και τα διόδια

Πολλές από τις μετακινήσεις αυτές πραγματοποιούνται σε καθημερινή βάση, καθώς πρόκειται για μετακινήσεις

από και προς την εργασία και για άλλους λόγους. Όσον αφορά την κυκλοφορία μεταξύ Πολύμυλου και Βέροιας (παράκαμψη Καστανιάς), όπου από το Σεπτέμβριο του 2010 λειτουργεί σταθμός διόδων παρατηρήθηκε μία μικρή μόνο μείωση. Η μικρή αυτή μείωση οφείλεται σε μετακινήσεις που δε γίνονται πια, λόγω αυξημένου κόστους, γιατί δεν ήταν «απαραίτητες», και σε μετακινήσεις μεγάλου μήκους που άλλαξαν διαδρομή (π.χ. για το ζεύγος Θεσσαλονίκη - Πτολεμαίδα κάποιοι χρήστες προτιμούν τη χωρίς διόδια εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Εδεσσας αντί της διαδρομής μέσω Εγνατίας οδού που πλέον περιλαμβάνει δυο σταθμούς διόδων). Αντίθετα, παρατηρείται ότι η τοπική παράκαμψη των διόδων μέσω του ορεινού όγκου της Καστανιάς είναι σχεδόν μηδενική», επισημαίνεται το «Παρατηρητήριο».

Αυξήσεις στα δυτικά...

Οι μεγαλύτερες αυξήσεις κυκλοφορίας καταγράφονται στη διαδρομή Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Μέσσοβο - Γρεβενά, για την οποία η Εγνατία οδός λειτουργούσε πλήρως το 2009. Ορισμένα τμήματα κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας τους είχαν πολύ χαμηλούς φόρτους καθώς εξυπηρετούσαν κυρίως την τοπική κυκλοφορία, ενώ πλέον με την ολοκληρωμένη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου προσελκύεται και εξυπηρετείται πλήρως η διαμετρική κυκλοφορία.

Την ίδια περίοδο (2005-2010) αυξήσεις καταγράφονται και σε άλλα τμήματα της Εγνατίας οδού. Για παράδειγμα, αύξηση 50% καταγράφεται στο τμήμα μεταξύ Α/Κ Καλαμιάς και Α/Κ Κοζάνης, 42% στο τμήμα μεταξύ Πολύμυλου και Βέροιας (παράκαμψη Καστανιάς), καταδεικνύοντας την ιδιαίτερη αξία του συγκεκριμένου τμήματος για τη σύνδεση κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας.

Ανάλογες αυξήσεις παρατηρούνται στα τμήματα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Σερρών-Προφήτη και Ασπροβάλτας - Στρυμώνα, καταδεικνύοντας την ιδιαίτερη αξία τους ως προς τη εξυπηρέτηση της σύνδεσης μεταξύ Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης.

Πηγή: Αγγελιοφόρος