



# ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: Κρίση και διόδια μείωσαν τις μετακινήσεις

**Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΑΝ ΤΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ**

Η κυκλοφορία στο μεγαλύτερο αυτοκινητόδρομο της χώρας να εμφανίζεται το 2011 μειωμένη κατά μέσο όρο 11% σε σύγκριση με το 2010

**ΤΟΥ ΦΩΤΗ ΚΟΥΤΣΑΜΠΑΡΗ**

Η οικονομική κρίση, η αύξηση της τιμής των καυσίμων και η λειτουργία των σταθμών διοδίων απομάκρυναν τους οδηγούς από την Εγνατία οδό, με αποτέλεσμα η κυκλοφορία στο μεγαλύτερο αυτοκινητόδρομο της χώρας να εμφανίζεται το 2011 μειωμένη κατά μέσο όρο 11% σε σύγκριση με το 2010.

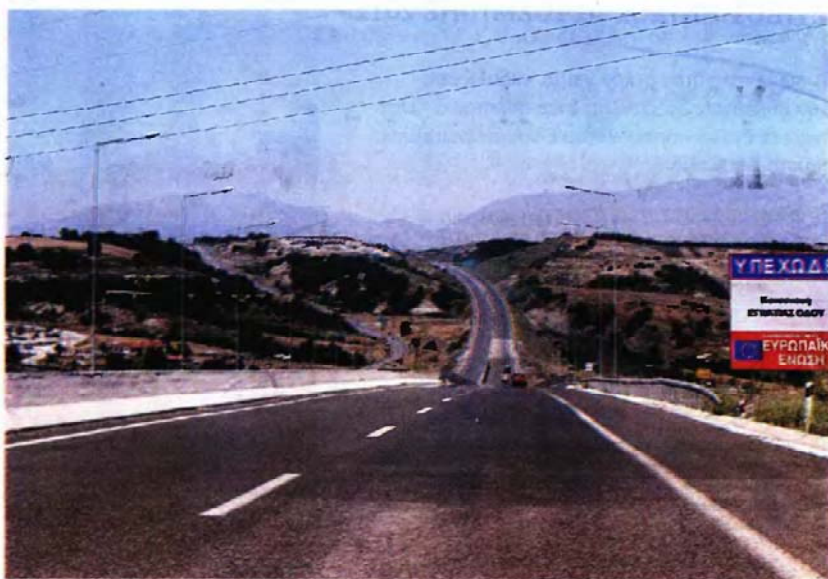
Η μεγαλύτερη μείωση, της τάξης 18%, καταγράφηκε στο τμήμα Βέροιας-Κοζάνης, γεγονός που αποδίδεται και στη λειτουργία του σταθμού στον Πολύμυλο. Στο τμήμα αυτό κινούνταν το 2011 τουλάχιστον 2.500 οχήματα λιγότερα την ημέρα από όσα κινούνταν το 2010. Σε όλο τον άξονα της Εγνατίας σε σύγκριση με το 2009 η μείωση είναι ακόμη μεγαλύτερη και υπολογίζεται κατά μέσο όρο στο 15%. Στα σημεία στα οποία λειτουργήσαν οι νέοι σταθμοί διοδίων της Εγνατίας οδού η μείωση είναι της τάξης του 15% με 25%.

Τα παραπάνω στοιχεία προκύπτουν από την καταγραφή του κυκλοφοριακού φόρτου που κάνει σε ετήσια βάση το Παρατηρητήριο της «Εγνατίας Οδού Α.Ε.» μέσω ενός συστήματος μετρήτων με 65 σταθμούς. Το Παρατηρητήριο καταγράφει την Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ), δηλαδή το μέσο ημερήσιο αριθμό οχημάτων που κινούνται μεταξύ δύο διαδοχικών ανισόπεδων κόμβων της Εγνατίας οδού κατά τη διάρκεια ενός

έτους.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις στην κυκλοφορία από την κατασκευή ακόμη τεσσάρων νέων σταθμών στην Εγνατία οδό (Τύρια, Μαλακάσι, Ανάληψη, Ιασμος), δεν μπορούν να αποτυπωθούν, καθώς τα διόδια αυτά άρχισαν να λειτουργούν μόλις το τελευταίο δίμηνο του 2011. Από μία πρώτη επεξεργασία των στοιχείων στα τέσσερα οδικά τμήματα προκύπτει ότι η λειτουργία των διοδίων είχε ως αποτέλεσμα περαιτέρω μείωση της κυκλοφορίας κατά 15%-25%.

Από τις μετρήσεις φόρτου που έγιναν την τελευταία οκταετία (2004 έως 2011) προκύπτει ότι οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφονται στα τμήματα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Καλοχωρίου και Σεργίων, που λειτουργούν και ως εξωτερική περιφερειακή για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Με βάση τη συνολική μεταβολή των φόρτων κατά τη διάρκεια σταδιακής λειτουργίας της Εγνατίας οδού (δηλαδή μεταξύ 2004 και 2009 και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα μετρήσεων) οι μεγαλύτερες αυξήσεις καταγράφονται στη διαδρομή Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα - Μέτσοβο - Γρεβενά, για την οποία η Εγνατία οδός λειτουργεί πλήρως το 2009. Στα ανατολικά τμήματα της Εγνατίας (κόμβος Αγίου Ανδρέα Καβάλας - Κίψοι), τα περισσότερα από τα οποία αποδόθηκαν στην κυκλοφορία πριν από το 2004, ο κυκλοφοριακός φόρτος έφτασε



στη μέγιστη τιμή του το 2009, ενώ το 2011, έπειτα από περίπου δύο έτη οικονομικής κρίσης, μειώθηκε στα επίπεδα των ετών 2004-2005.

**Η μέση ημερήσια κυκλοφορία**

Η κίνηση από τη μία άκρη των Γρεβενών μέχρι την άλλη μειώθηκε κατά 11%, καθώς, ενώ το 2010 κινούνταν κατά μέσο όρο κάθε μέρα 6.600 οχήματα, το 2011 κυκλοφορούσαν 5.900. Στο τμήμα από τον ανατολικό κόμβο Γρεβενών μέχρι τον κόμβο της Σιάτιστας η μέση ημερήσια κυκλοφορία από 8.900 οχήματα το 2010 έπεσε το 2011 στα 8.000 (-10%).

Από τον κόμβο Καλαμιάς μέχρι τον κόμβο Κοζάνης καταγράφηκε μείωση της μέσης ημερήσιας κυκλοφορίας από 13.800 οχήματα στα 11.400 (-13%), ενώ μεγαλύτερη είναι η μείωση στο τμήμα από την Κοζάνη μέχρι τον Πολύμυλο (διόδια), από 13.800 στα 11.400 οχήματα (-17%). Η μεγαλύτερη μείωση, της τάξης του 18%, καταγράφηκε στο τμήμα από τον κόμβο Πολυ-

μύλου (διόδια) μέχρι τον κόμβο της Βέροιας, όπου η μέση ημερήσια κυκλοφορία από 14.600 οχήματα το 2010 έπεσε το 2011 στα 12.000 οχήματα. Σε αυτό το τμήμα η μέση ημερήσια κυκλοφορία είχε φτάσει το 2009 στα 15.000 οχήματα.

Η κίνηση στο τμήμα από τον κόμβο Προφήτη Γαλαδά μέχρι τον κόμβο Βαϊχωρίου μειώθηκε κατά 7%, η μέση ημερήσια κυκλοφορία από 16.700 οχήματα το 2010 έπεσε στα 15.500 το 2011. Σημειώνεται ότι το 2009 ο ίδιος δείκτης κατέγραψε 16.900 οχήματα. Από τον κόμβο Ρεντίνας μέχρι τον

κόμβο Ασπροβάλτας η μέση ημερήσια κυκλοφορία μειώθηκε από 14.500 οχήματα το 2010 στα 13.600 το 2011 (16.000 το 2009). Στο επόμενο τμήμα από την Ασπροβάλτα μέχρι το Στρυμόνα η μείωση της κίνησης ήταν της τάξης του 9% (από 13.800 οχήματα στα 12.600, ενώ το 2009 κινούνταν 14.600), από τον κόμβο Αγίου Σύλλα μέχρι τον κόμβο Ασηρα Χώματα στην Καβάλα η ημερήσια κίνηση έπεσε από 11.900 οχήματα στα 10.900 (-8%), ενώ το 2009 ο δείκτης κατέγραψε 13.700 Ι.Χ.

Στη Ροδόπη, από τον Ιασμο μέχρι την Κομοτηνή, σημειώ-

ώθηκε μείωση κίνησης κατά 13% (από 9.200 οχήματα στα 8.000, ενώ το 2009 κινούνταν 13.700), ενώ από τη μία άκρη της Κομοτηνής στην άλλη η μείωση ήταν της τάξης του 10% (από 6.900 οχήματα στα 6.200, ενώ το 2009 κινούνταν 7.600). Στην Αλεξανδρούπολη, από τον κόμβο της πόλης μέχρι τη Βιομηχανική περιοχή, η μέση ημερήσια κυκλοφορία μειώθηκε από 6.000 οχήματα το 2009 και 5.300 το 2010 στα 5.000 το 2011 (-6%) και από την Αλεξανδρούπολη μέχρι το Αρβάνιο από τα 6.100 οχήματα το 2009 και 5.200 το 2010 στα 5.000 το 2011.