

Η κρίση και τα διόδια μειώνουν τις μετακινήσεις

«Αδειάζει» η Εγνατία Οδός

Λιγότεροι -κατά μέσο όρο 11%- σε σύγκριση με το 2010 ήταν όσοι χρησιμοποίησαν την Εγνατία Οδό για να ταξιδέψουν από τη μία άκρη της Ελλάδας στην άλλη ή για να κάνουν κάποια διαδρομή.

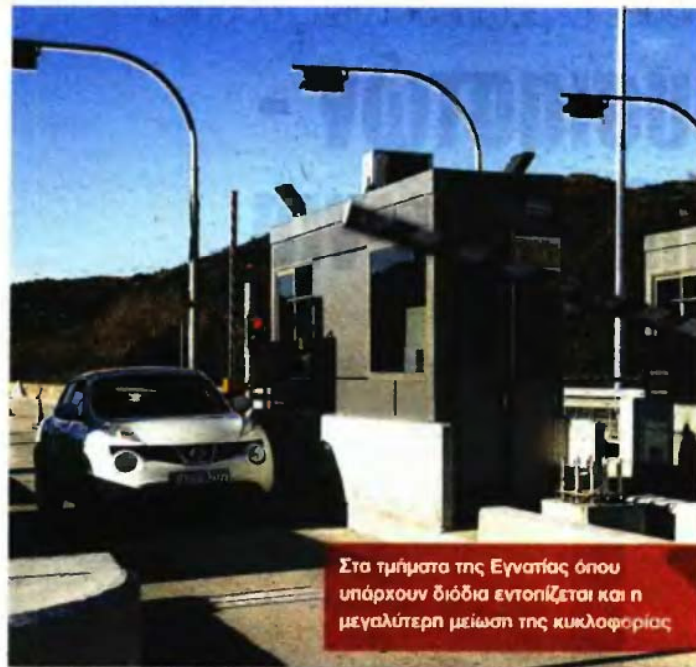
Ο μεγαλύτερος αυτοκινητόδρομος της χώρας έπεσε κι αυτός... θύμα της κρίσης αλλά και των αρκετών σταθμών διοδίων, που φαίνεται πως απομακρύνουν όλο και περισσότερους οδηγούς καθημερινά.

Η αλματώδης αύξηση της τιμής της βενζίνης είναι μία ακόμη τροχοπέδη για όσους ήθελαν να κινούνται άνετα στον αύγχορο δρόμο. Και σε αυτά τα στοιχεία δεν έχει προστεθεί ακόμη η μείωση της κυκλοφορίας στα τμήματα όπου διόδια άρχισαν να λειτουργούν πριν από δύο μήνες.

Με μια πρώτη επεξεργασία, πάντως, σε Τύρια, Μαλακάσι, Ίασμο και Ανάληψη, όπου διόδια λειτουργούν μόλις δύο μήνες τώρα, η κυκλοφορία έχει μειωθεί έως και 25%.

Πρόκειται για την καταγραφή του κυκλοφοριακού φόρτου που γίνεται σε ετήσια βάση από το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού Α.Ε., μέσω ενός συστήματος μετρητών με 65 σταθμούς.

Το Παρατηρητήριο καταγράφει την Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία κάθε είδους οχημάτων που κινούνται μεταξύ δύο διαδοχικών ανισόπεδων κόμβων της Εγνατίας Οδού κατά τη διάρκεια ενός χρόνου. Η μεγαλύτερη μείωση, που αγγίζει το 18%, καταγράφηκε στο τμήμα Βέροιας - Κοζάνης. Στο κομμάτι αυτό το 2011 κινούνταν τουλάχιστον 2.500 λιγότερα οχήματα, συγκριτικά με το 2010, κάτι που αποδίδεται και στον σταθμό διοδίων του Πολύμυλου που άρχισε να λειτουργεί, εν μέσω αντιδράσεων, στην περιοχή. Γενικά, στα τμήματα όπου υπάρχουν διόδια η μείωση στην κυκλοφορία κυμαίνεται από 15% έως 25%. Και



Στα τμήματα της Εγνατίας όπου υπάρχουν διόδια εντοπίζεται και η μεγαλύτερη μείωση της κυκλοφορίας

“

Σε ορισμένα κομμάτια η μείωση φτάνει ακόμα και το 25%!

υπάρχει εξήγηση, σύμφωνα με τους αρμοδίους: Όσοι επιβάλλεται, λόγω επαγγελματικών υποχρεώσεων, να χρησιμοποιούν συχνά συγκεκριμένα τμήματα όπου υπάρχουν διόδια δεν μπορούν να το κάνουν, καθώς τα τουλάχιστον 2,40 ευρώ που πληρώνουν... βόζουν φωτιά στον οικογενειακό προϋπολογισμό τους.

Φόρτο σε δύο κόμβους

Μέχρι στιγμής, από τις μετρήσεις που έχουν γίνει την τελευταία οκταετία, αποτυπώνεται πως οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι παρατηρούνται στα τμήματα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Καλοχωρίου και Σερρών - Καβάλας στη Θεσσαλονίκη, οι οποίοι λειτουργούν και έως την εξωτερική περιφερειακή, για όσους θέλουν να αποφύγουν τα Κέντρα της συμ-

ηρωτεύουσας. Από το 2004, οπότε άρχισε να δίνεται στην κυκλοφορία η Εγνατία Οδός, οι μεγαλύτερες αυξήσεις καταγράφονται στη διαδρομή Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Μέτσοβο - Γρεβενά.

Από το 2009, άλλωστε, που δόθηκαν προς χρήση των οδηγών τμήματα αυτής της διαδρομής, όλο και περισσότεροι Βαλκάνιοι επισκέπτονται αυτές τις περιοχές με τα οχήματά τους. Όσον αφορά το ανατολικό κομμάτι της Εγνατίας Οδού, ο κυκλοφοριακός φόρτος έφτασε στη μεγαλύτερη τιμή του το 2009, ενώ πέρυσι -και εν μέσω οικονομικής κρίσης- μειώθηκε στα επίπεδα του 2004.

Από τη μία άκρη των Γρεβενών έως την άλλη τουλάχιστον 700 λιγότερα οχήματα κινήθηκαν το 2011 σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ενώ περίπου 2.500 λιγότερα είναι τα οχήματα που περνούν καθημερινά από το τμήμα Κοζάνη - Πολύμυλος, λόγω και των διοδίων. Μικρότερη είναι η μείωση που καταγράφηκε στους κόμβους που οδηγούν σε παραθαλάσσιες περιοχές της Θεσσαλονίκης, της Πρέβεζας, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης.