



ΤΙ ΑΛΛΑΖΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΕΒΡΟ

Οφέλη για 3.894.511 κατοίκους από την Εγνατία

Βόρεια Ελλάδα. Μεταξύ των περιοχών που ευνοούνται ξεχωρίζει η Θεσσαλονίκη, αλλά και τα Ιωάννινα, η Βέροια, η Κομοτηνή, η Καβάλα και η Ξάνθη

Αφορά το 1/3 του πληθυσμού της χώρας

Το 1/3 του πληθυσμού της χώρας θα επωφεληθεί άμεσα από την ολοκληρωμένη λειτουργία του συστήματος της Εγνατίας οδού και των καθετων αξόνων, που προσδιορίζεται για το 2010, όπως προκύπτει από την έκθεση του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού ΑΕ.

● ΤΟΥ ΘΩΤΗ ΚΟΥΤΣΑΜΠΑΡΗ

Ο συνολικός πληθυσμός που ωφελείται σε προσπελασιμότητα και αναπτυξιακά μεγέθη από τη λειτουργία της Εγνατίας οδού ανέρχεται στους 3.894.511 κατοίκους. Ο πληθυσμός που βρίσκεται σε απόσταση 50 χλμ. από τις έδρες των νομών διέλευσης του άξονα της Εγνατίας οδού ανέρχεται σε 2.588.037 κατοίκους και αντιστοιχεί στο 1/4 του πληθυσμού της χώρας. Μεταξύ των περιοχών που ευνοούνται ξεχωρίζει η Θεσσαλονίκη, η οποία έχει πρόσβαση στο 46% του συνολικά ωφελούμενου πληθυσμού. Ωστόσο και ορισμένες από τις υπέλοιπες πόλεις, όπως τα Ιωάννινα, η Βέροια, η Κομοτηνή, η Καβάλα και η Ξάνθη έχουν πρόσβαση σε σημαντικό ποσοστό (περισσότερο του 10%) του ωφελούμενου πληθυσμού.

Ο πληθυσμός που βρίσκεται σε απόσταση 150 χλμ. από τις έδρες των περιφερειών ανέρχεται σε 3.517.605 κατοίκους και πλησιάζει το 1/3 του πληθυσμού της χώρας. Εξετάζοντας ειδικότερα τα επιμέρους κέντρα των περιφερειών, το Παρατηρητήριο της Εγνατίας συμπέρανε ότι σε απόσταση 150 χλμ. επί του οδικού δικτύου η Θεσσαλονίκη έχει πρόσβαση σε πληθυσμό περίπου 2,3 εκατ. κατοίκους, ενώ για την ίδια απόσταση η Κοζάνη έχει πρόσβαση σε 2,2 εκατ. κατοίκους, δηλαδή λίγο μικρότερο από αυτόν που έχει πρόσβαση η Θεσσαλονίκη. «Τα δεδομένα αυτά είναι ενδεικτικά του κομβικού ρόλου των περιφερειών Κεντρικής Μακεδονίας και Δυτικής Μακεδονίας σε σχέση με την λειτουργία της Εγνατίας», σημειώνεται στην έκθεση του Παρατηρητηρίου. «Τα αντίστοιχα ποσοστά για τα κέντρα περιφερειών Ηπείρου και Ανατολικής Μα-

κεδονίας και Θράκης εμφανίζονται μεν χαμηλότερα λόγω της γεωγραφικής τους θέσης (17% και 14% για τα Ιωάννινα και την Κομοτηνή αντίστοιχα), ωστόσο, και για τις περιφέρειες αυτές ο πληθυσμός στον οποίο έχουν πρόσβαση τα κέντρα τους είναι κατά πολύ μεγαλύτερος από τον πληθυσμό τους: Η πόλη των Ιωαννίνων έχει πρόσβαση σε πληθυσμό περίπου διπλάσιο της περιφέρειας Ηπείρου και η Κομοτηνή έχει πρόσβαση σε πληθυσμό σχεδόν ίσο με την περιφέρεια Μακεδονίας και Θράκης», περιγράφεται στην έκθεση.

ΕΛΞΗ ΤΩΝ ΠΩΛΕΩΝ

Το παρατηρητήριο κατέγραψε την έλξη μεταξύ των πόλεων και τη μεταβολή που επέρχεται από τις βελτιώσεις της χιλιομετρικής απόστασης μεταξύ των αστικών κέντρων. Η Θεσσαλονίκη πα-

ρουσιάζει το μεγαλύτερο δείκτη τόσο πριν όσο και μετά τη λειτουργία της Εγνατίας οδού και ακολουθούν η Λάρισα, η Κατερίνη, η Βέροια και τα Παννιτοιά που βρίσκονται κοντά στο γεωμετρικό κέντρο του άξονα. Σε σχέση με την κατάσταση πριν από τη λειτουργία της Εγνατίας οδού, σαφής βελτίωση του δείκτη παρουσιάζουν η Θεσσαλονίκη, καθώς και τα δύο περιφερειακά κέντρα του δυτικού τμήρα, Κοζάνη και Ιωάννινα, τα οποία βρίσκονται στην περιοχή όπου μειώνονται σημαντικά οι χιλιομετρικές αποστάσεις λόγω της χάραξης του άξονα. Οι πόλεις της Ανατολικής Μακεδονίας και της Θράκης παρουσιάζουν σχεδόν μηδενική ή αρνητική μεταβολή του δείκτη, λόγω του ότι η χάραξη της Εγνατίας οδού είναι στο μεγαλύτερο μέρος ταυτόσημη με το παλιότερο εθνικό οδικό δίκτυο.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ

Από τις μετρήσεις φόρτου του 2004, με τις οποίες εκοράται ο μέσος ημερήσιος αριθμός οχημάτων που κινούνται μεταξύ δύο διεδοκικών ανισόπεδων κόμβων στην Εγνατία, προκύπτει ότι οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι καταγράφονται μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Κ4 (κόμβος ΤΤΑΝ) και Σερρών (περισσότερα από 54.000 οχήματα ημερησίως). Ο υψηλός αυτός φόρτος είναι ανομοιόμορφος, καθώς το τμήμα αυτό εξυπηρετεί την κυκλοφορία δύο πολύ σημαντικών διαδρομών (Θεσσαλονίκη - Σέρρες μέσω εθνικής οδού και Θεσσαλονίκη - Καβάλα μέσω της Εγνατίας ή της εθνικής οδού).

Από τις μετρήσεις που έγιναν στο εν λειτουργία τμήμα της Εγνατίας προκύπτει ότι σχεδόν σε όλα ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος φτάνει ή ξεπερνά το 80% της αντίστοιχης πρόβλεψης για το έτος 2010 (Σιάσιτα - Κοζάνη 78%, Βέροια - Κλειδί 72%, Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη 78%. Σύμφωνα με τις μετρή-

σεις του 2003, ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος φαίνεται αυξημένος σε όλα τα εν λειτουργία τμήματα, σε ποσοστά που κυμαίνονται από 5% (Βέροια - Καλαμάκι) έως και 120% (Σιάσιτα - Καλαμάκι). Τους καλοκαιρινές μέρες υπάρχει μεγαλύτερη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου.

Σε όλα τα μίκρος της Εγνατίας οδού η σύνθεση της κυκλοφορίας είναι σχετικά σταθερή. Η πλειονότητα των οχημάτων (από 80% έως 90% του συνόλου) είναι επιβατικά αυτοκίνητα. Από τα υπόλοιπα 10% έως 20% που είναι βαρέα οχήματα, τα μισά είναι αρθρωτά φορτηγά και τα υπόλοιπα μη αρθρωτά φορτηγά.

Παράλληλα η Εγνατία οδός διανομίζει και βελιώνει την προσπελασιμότητα άλλων μέσων (πέντε λιμάνια, οκτώ αεροδρόμια, σιδηροδρομικό δίκτυο, τερματικοί και μεθωριακοί σταθμοί) και περιοχών ειδικού ενδιαφέροντος (18 ΒΠΠΕ, πλήθος τουριστικών και πολιτιστικών τόπων κ.λ.).

ΤΑΧΥΤΗΤΑ-ΧΡΟΝΟΣ

Στα περισσότερα τμήματα της Εγνατίας οι τρέχοντες φόρτοι κυκλοφορίας είναι κάτω από τη χωρητικότητα της οδού, επιτρέποντας οι μέσες ταχύτητες να είναι σχετικά κοντά στις ταχύτητες μελέτης, δηλαδή 120 κλμ. την ώρα. Σε πολλά τμήματα του αυτοκινητοδρόμου στον ανατολικό τομέα ένας σημαντικός αριθμός αυτοκινήτων τακικά κινείται με ταχύτητες που ξεπερνούν τα 120 κλμ. την ώρα.

Η ολοκλήρωση του δρόμου θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεγάλη εξακοντόμηση χρόνου διαδρομής κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας. Ο χρόνος διαδρομής από τη Θεσσαλονίκη προς την Ηγουμενίτσα θα μειωθεί περισσότερο από τρεις ώρες, ενώ το ταξίδι Θεσσαλονίκη - Κίτιθα θα μειωθεί κατά δύο ώρες.

ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Όπως προκύπτει από την έρευνα του Παρατηρητηρίου, την περίοδο

1996-2000, ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) κινήθηκε σε σταθερές τμές λίγο περισσότερο από το μέσο της χώρας.

Μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε η περιφέρεια Ηπείρου (6,31%). Σε επίπεδο νομού μεγάλη αύξηση παρουσίασαν οι νομοί Πρεβενίου και Ιωαννίνων (10,8% και 9% αντίστοιχα) και ακολούθησαν οι νομοί Έβρου, Κιλκίς, Χαλκιδικής και Φλώρινας. Αντίθετα, μείωση του ΑΕΠ σε σταθερές τμές παρουσίασαν οι νομοί Ημαθίας, Πέλλας, Δράμας και Καβάλας.

Όσον αφορά το εργατικό δυναμικό, την περίοδο 1991-2001 παρουσιάστηκε αύξηση και στις πέντε περιφέρειες, που διέρχεται η Εγνατία, με μεγαλύτερη την αύξηση του εργατικού δυναμικού της Κεντρικής Μακεδονίας (17%) και μικρότερη της Ηπείρου (5%). Στο νομό Θεσσαλονίκης το εργατικό δυναμικό αυξήθηκε περισσότερο από 25%.

Νέες συνθήκες ανάπτυξης

Με την κατασκευή της Εγνατίας οδού αυξήθηκαν οι μετακινήσεις μεταξύ των αστικών κέντρων, που βρίσκονται στο άξονα, σε ποσοστά από 15% μέχρι 150%, ενώ οι ταχύτητες που αναπτύσσονται ξεπερνούν τα 120 κλμ. την ώρα.

Μελέτη

Η αύξηση των μετακινήσεων στο νέο άξονα

Οι μετακινήσεις μεταξύ Θεσσαλονίκης και πόλεων στον άξονα της Εγνατίας αυξήθηκαν από 95% (Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη) έως 108% (Θεσσαλονίκη - Ξάνθη)

Σύμφωνα με τη μελέτη των μετακινήσεων ανάμεσα στα επιμέρους κέντρα των οδικών δικτύων πριν και μετά την κατασκευή της Εγνατίας και κατά την περίοδο 1993-2002 διαπιστώθηκε ογκωδικά:

● **Κεντρική Μακεδονία.** Το 2002 παρατηρείται αύξηση των μετακινήσεων σε σχέση με το 1993, η οποία κυμαίνεται σε ποσοστά 20%-40% (Θεσσαλονίκη - Ημαθία 18%, Γιαννιτσά - Θεσσαλονίκη 28%, Έδεσσα - Θεσσαλονίκη 33%).

● **Ανατολική Μακεδονία και Θράκη.** Εκτιμάται ότι οι μετακινήσεις μεταξύ Καβάλας - Ξάνθης - Κομοτηνής - Αλεξανδρούπολης αυξήθηκαν σε ποσοστά από 85% έως 150%. Κρίνεται ότι η λειτουργία 169 χιλιομέτρων τα Εγνατίας οδού στον ανατολικό τομέα, από το 2000 μέχρι το 2002, συνέβαλε καθοριστικά στις αυξήσεις των μετακινήσεων. Οι μετακινήσεις μεταξύ Θεσσαλονίκης και των παραπάνω πόλεων -όλες επί του άξονα της Εγνατίας- αυξήθηκαν από 95% (Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη) έως 108% (Θεσσαλονίκη - Ξάνθη). Αντίθετος, οι μετακινήσεις Θεσσαλονίκη - Δράμα αυξήθηκαν μόνο κατά 45%.

● **Δυτική Μακεδονία.** Οι μετακινήσεις Κοζάνη - Πτολεμαΐδα αυξήθηκαν κατά 39%, οι μετακινήσεις Κοζάνη - Φλώρινα μόλις 4%, ενώ οι μετακινήσεις Κοζάνη - Πρεβενίου αυξήθηκαν κατά 95%, γεγονός που σηματοδοτεί και το ρόλο της Εγνατίας οδού, καθώς τα τμήματα Κοζάνη - Σιάσιτα και Σιάσιτα - Πρεβενίου παραδόθηκαν σε κυκλοφορία εντός του 2000 και του 2001, αντίστοιχα. Οι μετακινήσεις Κοζάνη - Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν κατά 59%, ενώ η παράδοση του τμήματος παράκαμψης της Κομοτηνής αύξησε σημαντικά τις μετακινήσεις από και προς τη Δυτική Μακεδονία.

● **Ηπειρος.** Παρατηρούνται αυξήσεις των μετακινήσεων μεταξύ των κέντρων της Ηπείρου και της Θεσσαλονίκης, σε πολύ μικρότερα ποσοστά από αυτά που παρατηρούνται σε περιοχές όπου λειτουργεί η Εγνατία οδός. Για παράδειγμα, οι μετακινήσεις Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα αυξήθηκαν μόλις κατά 15% και Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη κατά 24%. Η ολοκλήρωση των έργων και η παράδοση σε κυκλοφορία του τμήματος Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τις μετακινήσεις από και προς την περιφέρεια.

"ενημέρωση"
www.apo.gr

ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΤΥΠΟΥ * ΑΠΟΚΟΜΜΑΤΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΝ
ΒΑΚΧΟΥ 30 Τ.Κ 54629 ΤΗΛ: 2310 539371,538633 e-mail: info@apo.gr