

Η Εγνατία Οδός αλλάζει τις συνθήκες διαβίωσης στη Βόρεια Ελλάδα

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.

Της Αθανάσιος Μπίδιου

Σε ριζικές αλλαγές σε ό,τι αφορά τις συνθήκες διαβίωσης στη Βόρεια Ελλάδα αναμένεται να οδηγήσει η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού. Ηδη σε μελέτη του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού καταγράφονται οι αλλαγές από την λειτουργία του άξονα στην ζωή εκατομμυρίων πολιτών κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου και των περιοχών που επηρεάζονται από αυτόν. Ο συνολικός πληθυσμός που θα επωφεληθεί άμεσα από την ολοκληρωμένη λειτουργία του συστήματος της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων αγγίζει το ένο τρίτο του πληθυσμού της χώρας. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Θεσσαλονίκη με την Εγνατία σε λειτουργία έχει πρόσβαση σε 2,3 εκατομμύρια κατοίκους, ενώ η Κοζάνη σε 2,2 εκατομμύρια κατοίκους. Τα Ιωάννινα έχουν πρόσβαση σε πληθυσμό περίπου διπλάσιο της Περιφέρειας Ηπείρου και η Κομοτηνή σε λίγο λιγότερο από τον πληθυσμό της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης. Όπως επισημαίνει η μελέτη του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας, οι υψηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι της Εγνατίας καταγράφονται στα τμήματα του άξονα που διέρχονται από την περιαστική περιοχή της Θεσσαλονίκης και ιδιαίτερα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Κ4 (TITAN) και Σερρών (περισσότερα από 54.000 οχήματα την ημέρα). Βέβαια, ο υψηλός αυτός κυκλοφοριακός φόρτος είναι αναμενόμενος, 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). Σε κάθε περίπτωση σχεδόν σε όλα τα εν λειτουργία τμήματα της Εγνατίας οδού ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος φτάνει ή ξεπερνά το 80% της αντίστοιχης πρόβλεψης για το έτος 2010. Χαρακτηριστικά η μελέτη αναφέρει τα τμήματα Σιάτιστα - Κοζάνης με 78%, Βέροια - Κλειδί με 72%, Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη με 78%. Μάλιστα, σύμφωνα με τις αντίστοιχες μετρήσεις του 2003, ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος είναι αυξημένος σε όλα τα εν λειτουργία τμήματα σε ποσοστά που κυμαίνονται από 5% στο κομμάτι ανισόπεδος κόμβος Βέροιας - ανισόπεδος κόμβος Κουλούρας ως και 120% στο τμήμα ανισόπεδος κόμβος Σιάτιστας - ανισόπεδος κόμβος Καλαμιάς.

Την καλοκαιρινή περίοδο

Σημειώνεται ότι ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος παρουσιάζει ισοκατανομή ανά κατεύθυνση κατά τη διάρκεια των περισσότερων μηνών με μια διακύμανση του 2%, κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου οι φόρτοι είναι διαφορετικοί ανά κατεύθυνση, καθώς τον Ιούνιο και τον Ιούλιο οι μετακινήσεις προς τα ανατολικά είναι αντιστοίχως 9% και 40% υψηλότερες σε σύγκριση με τις μετακινήσεις προς τα δυτικά. Η διαφοροποίηση αυτή αποδίδεται στο μεγάλο αριθμό Τούρκων μεταναστών που εργάζονται στην Ευρώπη και επιστρέφουν στην Τουρκία για τις θερινές διακοπές τους. Πάντως, σε όλο το μήκος του αυτοκινητοδρόμου η σύνθεση της κυκλοφορίας είναι σχετικά σταθερή. Η ηλικιολογία των οχημάτων (80% - 90% του συνόλου) είναι επιβατικά αυτοκίνητα ή οχήματα παρόμοιου μεγέθους.

Από τα υπόλοιπα (10% - 20%), που είναι βαρέα οχήματα, τα μισά είναι αρθρωτά φορτηγά. Στα περισσότερα τμήματα της Εγνατίας οι μέσες ταχύτητες εκτιμάται ότι είναι κοντά στις ταχύτητες μελέτης (120 χλμ την ώρα), ενώ η ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεγάλη εξοικονόμηση χρόνου διαδρομής κατά μήκος της Βόρειας Ελλάδας. Υπολογίζεται ότι ο χρόνος διαδρομής από τη Θεσσαλονίκη προς την Ηγουμενίτσα θα μειωθεί περισσότερο από 180 λεπτά, ενώ το ταξίδι Θεσσαλονίκη - Κήφισθα μειωθεί κατά 120 λεπτά. Επίσης, σημαντική παράμετρος της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού είναι η παράκαμψη οικισμών, που άλλωστε αποτελεί και βασικό στόχο για κάθε μεγάλο οδικό άξονα. Πριν από την κατασκευή της Εγνατίας το εθνικό οδικό δίκτυο Κήφισθα - Ηγουμενίτσα διερχόταν από 211 οικισμούς (478 οικιστικές ενότητες με μέσο εκτιμώμενο πληθυσμό 2.755 κατοίκους). Με την Εγνατία παρακάμπτονται όλοι, με αποτέλεσμα να απομένουν μόλις 298 οικιστικές ενότητες (μείωση 38%).