



ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ: Ραγδαία βελτίωση της διαβίωσης στη Βόρεια Ελλάδα

ΤΗΣ Β. ΒΕΓΙΡΗ

Ραγδαία ανάπτυξη και βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων σε όλο το βορεια τόξο της χώρας έχει ήδη επιφέρει η κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού, όπως καταδεικνύει μελέτη του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας, που κατέγραψε τις επιπτώσεις από τη μέχρι σήμερα λειτουργία του άξονα στην καθημερινή ζωή των κατοίκων των περιοχών, από τις οποίες διέρχεται

ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Ηδη, σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη, παρατηρείται σαφής βελτίωση της προσπελασιμότητας ιδιαίτερα των απομακρυσμένων περιοχών. Σε όλες τις πόλεις και σε απόλυτα μεγέθη βελτιώνεται σημαντικά η προσπελασιμότητα με τη λειτουργία του άξονα, σε διαφορετικό βαθμό όμως στην καθεμιά. Μεγαλύτερη είναι η βελτίωση στις πόλεις στα άκρα του άξονα, που ήταν λιγότερο προσπελάσιμες πριν από την Εγνατία και ιδιαίτερα στο δυτικό τμήμα (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα, Γρεβενά, Άρτα και Πρέβεζα). Στον ανατολικό τμήμα σημαντική βελτίωση παρουσιάζουν η Αλεξανδρούπολη και η Ορεατιάδα. Ουσιαστικά η Εγνατία συμβάλλει καθοριστικά στη σύγκλιση του επιπέδου προσπελασιμότητας των αστικών κέντρων στη ζώνη επιρροής της, καθώς μειώνονται σημαντικά οι διαφορές στη μεταξύ τους χρονοαπόσταση. Κερδισμένοι είναι οι νομοί του δυτικού τμήμα (Ιωαννίνων, Θεσσαλίας, Γρεβενών). Σημαντικά βελτιώνεται επίσης η προσπελασιμότητα σε περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος, όπως για παράδειγμα στις 18 ΒΙΠΕ κατά μήκος της Εγνατίας και σε άλλες περιοχές υποδοχής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (ΒΙΟΠΑ, προγραμματιζόμενες ΒΕΠΕ κλπ.).

ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

Ενδεικτικό της δυναμικής επίδρασης της Εγνατίας οδού στη δικτύωση των αστικών κέντρων είναι η διαπίστωση πως οι μετακινήσεις μεταξύ Καβάλας - Ξάνθης - Κομοτηνής - Αλεξανδρούπολης αυξήθηκαν σε ποσοστό από 85% ως 150%. Οι μετακινήσεις

μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Κομοτηνής αυξήθηκαν κατά 153%, δηλαδή αύξηση κυκλοφοριακού φόρτου κατά 11% ετησίως. Το αυξημένο αυτό ποσοστό μετακινήσεων αποδίδονται εν πολλοίς στην αυξημένη χρήση του ΙΧ, λόγω της βελτιωμένης υποδομής. Οι μετακινήσεις μάλιστα από τη Θεσσαλονίκη προς τον ανατολικό τμήμα της Εγνατίας αυξήθηκαν από 95% (Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη) μέχρι 108% (Θεσσαλονίκη - Ξάνθη).

Αντίθετα, οι μετακινήσεις μεταξύ Θεσσαλονίκης - Δράμας Δράμας αυξήθηκαν μόνο κατά 45%. Στη Δυτική Μακεδονία με τα στοιχεία του 1993 καταγραφόταν ισχυρή η διασύνδεση του δικτύου Κοζάνη - Πτολεμαίδα - Φλώρινα, ενώ ήταν μεγάλος και ο αριθμός των μετακινήσεων μεταξύ Κοζάνης και Πτολεμαίδας.

Η διασύνδεση των πόλεων της Δυτικής Μακεδονίας με τη Θεσσαλονίκη εκείνο το διάστημα ήταν αρκετά περιορισμένη. Το 2002 όμως οι μετακινήσεις στον άξονα Κοζάνη - Πτολεμαίδα αυξήθηκαν κατά 39%, οι μετακινήσεις Κοζάνη - Φλώρινα μόλις 4%, ενώ αντίθετα οι μετακινήσεις Κοζάνη - Γρεβενά αυξήθηκαν κατά 95%, γεγονός που αντικατοπτρίζει και το ρόλο της Εγνατίας οδού (το τμήμα Κοζάνη - Σιάτιστα και Σιάτιστα - Γρεβενά παραδόθηκαν στην κυκλοφορία το 2000 και το 2001). Οι μετακινήσεις Κοζάνη - Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν κατά 59% σε ποσοστό χαμηλότερο σε σύγκριση με τις πόλεις της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, κάτι όμως που ήδη έχει αντραπεί από την ημέρα της παράδοσης στην κυκλοφορία της παράκαμψης της Κοστανιάς, που επιτόχυνε δραστικά την αύξηση των μετακινήσεων προς τη Δυτική Μακεδονία.

Οι μετακινήσεις Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα αυξήθηκαν κατά μόλις 15%, όταν στο τμήμα Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν κατά 24%, με πρόβλεψη για θεαματικότερη αύξηση στο επόμενο διάστημα.

ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Ο αγροτικός χώρος και οι μικρότεροι οικισμοί επωφελούνται με διαφορετικό τρόπο. Για τις περιοχές αυτές έχει ιδιαίτερη σημασία το κατά πόσο οι κύριοι άξονες και κόμβοι συνδέονται με ένα πυκνό και

αξιοπιο πλέγμα δευτερευόντων αξόνων και κόμβων που επιτρέπουν την εξυπηρέτηση του δικτύου των μικρών πόλεων και των υπόλοιπων οικισμών. Σε σχέση με την κατάσταση πριν από τη λειτουργία της Εγνατίας, σαφής βελτίωση του δείκτη παρουσιάζουν η Θεσσαλονίκη, καθώς και τα δυο περιφερειακά κέντρα του δυτικού τμήμα (Κοζάνη και Ιωάννινα), τα οποία βρίσκονται στην περιοχή όπου μειώνονται σημαντικά οι χιλιόμετρικές αποστάσεις λόγω της χάραξης του άξονα. Οι πόλεις της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης παρουσιάζουν σχεδόν μηδενική ή αρνητική μεταβολή του δείκτη λόγω του ότι η χάραξη της Εγνατίας οδού είναι στο μεγαλύτερο μέρος τουλάχιστον με το παλιότερο εθνικό οδικό δίκτυο.

Σημαντική είναι η αύξηση των μετακινήσεων σε σχέση με το παρελθόν μεταξύ Θεσσαλονίκης και Ημαθίας (18%), Γιαννιτσών - Θεσσαλονίκης (28%) και Εδέσσας - Θεσσαλονίκης (33%).

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ο άξονας σε ποσοστό 68% διέρχεται από αγροτικές καλλιέργειες, 30% από φυσικές περιοχές, 1% από υδατικά οικοσυστήματα και 1% από αστικές περιοχές. Στο 6% του συνολικού μήκους διέρχεται από προστατευόμενες περιοχές (Νatura 2000, Ramsar). Το ποσοστό του πληθυσμού που εκτίθεται σε υψηλά επίπεδα θορύβου κρίνεται αμελητέο, όμως εντοπίζεται κυρίως στην περιστατική ζώνη Θεσσαλονίκης και τα πεδινά της Κεντρικής Μακεδονίας (0,1% του πληθυσμού της Κεντρικής Μακεδονίας). Επίσης, μόνο στα τμήματα του άξονα στην περιστατική περιοχή Θεσσαλονίκης, όπου αναμένεται ο μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος, μπορεί να υπάρξει υπέρβαση ορίων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Σε τμήματα που λειτουργεί η Εγνατία οδός (ανατολικός τμήμα) ορισμένες από τις μακροσκοπικές μεταβολές που παρατηρούνται φαίνονται ιδιαίτερα θετικές και παρά τον αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο οι περιβαλλοντικοί δείκτες δέχονται περιορισμένες και ελεγχόμενες επιπτώσεις και οδηγούμαστε σε συνθήκες σημαντικά καλύτερες από την προ Εγνατίας κατάσταση. ■