



Εδώ και μερικούς μήνες το δίκτυο των αυτοκινητόδρομων της χώρας ολοκληρώθηκε με μία εκκρεμότητα. Η λειτουργία του πρώτου τμήματος του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής...

Ελλάδας γνωστότερου ως E65, αναμένεται εντός των επόμενων εβδομάδων, ημερών κατά μερικούς.

Το δυσάρεστο στην περίπτωση του E65 είναι ότι η λειτουργία των 80χλμ μεταξύ της περιοχής της Ξυνιάδας και των Τρικάλων δεν θα επηρεάσει συνολικά (τουλάχιστον σε σημαντικό βαθμό) την απόδοση του δικτύου αυτοκινητόδρομων. Το γιατί είναι προφανές. Ο E65 είναι ένας οδικός άξονας "τυφλός", ξεκινά από κάπου και καταλήγει κάπου αλλά δεν συνδέεται απευθείας με κανέναν άλλο αυτοκινητόδρομο της χώρας, δίνοντας την εντύπωση ότι αυτός ο δρόμος θα εξυπηρετεί κυρίως την τοπική κίνηση και όχι την υπερτοπική, διαμπερή κίνηση που διαθέτουν οι άλλοι αυτοκινητόδρομοι της χώρας.

Επιπλέον, ο E65, έχει την ατυχία στο τμήμα που πρόκειται να λειτουργήσει, να πρέπει να ανταγωνιστεί ένα εξαιρετικά καλό τοπικό δίκτυο με ένα δρόμο ταχείας κυκλοφορίας που σε μεγάλο τμήμα μπορεί να χαρακτηριστεί εντυπωσιακός. Βέβαια, η λειτουργία του E65 θα είναι καταλυτική για τη Δυτική Θεσσαλία. Έστω και με αυτή τη μορφή, καταργεί τις επικίνδυνες και κουραστικές στροφές του Δομοκού και συντομεύει το ταξίδι προς Τρίκαλα κατά περίπου 20-30 λεπτά. Επίσης φέρνει πιο κοντά σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς, όπως τα Μετέωρα και η Λίμνη Πλαστήρα που θα απέχουν από την Αθήνα, η πρώτη 3 ώρες και 10 λεπτά και η δεύτερη 2 ώρες και 45 λεπτά.

Το μεγάλο μειονέκτημα του E65 σε σχέση με τα δύο "κομμένα άκρα" είναι σαφώς το νότιο τμήμα. Η απώλεια άμεσης σύνδεσης με τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη στο ρεύμα προς τα βόρεια, που είναι το πιο χρυσοφόρο, με τις μεγαλύτερες ροές σε όλο το δίκτυο των αυτοκινητόδρομων, δημιουργεί το μεγαλύτερο ανάχωμα.

Άλλωστε δεν είναι τυχαίος ο αγώνας που γίνεται από το Υπουργείο Υποδομών, στην εξασφάλιση της έγκρισης χρηματοδότησης από την DG Com του νότιου τμήματος από το ΕΣΠΑ 2014-2020. Η εκκίνηση των εργασιών με την ολοκλήρωσή τους εκτιμάται ότι θα γίνει σε χρόνο ρεκόρ, πολύ μικρότερο των 3 ετών που υπάρχει ως στόχος για 2 σημαντικούς λόγους.

Ο πρώτος και προφανής είναι η άμεση σύνδεση με τον Αθήνα-Θεσσαλονίκη που θα δώσει την απαιτούμενη ροή οχημάτων, θα μειώσει τις χρονοαποστάσεις και θα αυξήσει στο μέγιστο το επίπεδο οδικής ασφάλειας. Ο δεύτερος λόγος συνδέεται με τον πρώτο. Στην αναθεωρημένη σύμβαση παραχώρησης η Νέα και Κεντρική Οδός ΑΕ, παραιτήθηκαν του δικαιώματος επιδότησης των οδικών αξόνων που διαχειρίζονται (Ιόνια, E65, Αθήνα-Μαλιακός) αυξάνοντας το επιχειρηματικό ρίσκο.

Άρα το νότιο τμήμα είναι κρίσιμο στην οικονομική απόδοση του E65.

Επίσης, με την λειτουργία του E65 από Λαμία μέχρι τα Τρίκαλα σε μήκος 110χλμ, όχι μόνο θα δώσει την οικονομική ώθηση στο έργο αλλά θα συμβάλει και σε δύο μεγάλες πιθανές οδηγικές αλλαγές. Το Λαμία-Τρίκαλα θα μπορούσε να λειτουργήσει ως παράκαμψη ή εναλλακτική διαδρομή για να πάει κάποιος στη Λάρισα και ενδεχομένως τη Θεσσαλονίκη (άρα μεγαλύτερες ροές στον E65) και το δεύτερο είναι πως ακόμα και αν αργήσει να υλοποιηθεί το βόρειο τμήμα (Τρίκαλα-Γρεβενά) είναι πολύ πιθανόν να προσελκύσει οδηγούς που κατευθύνονται προς τα εκεί γιατί θα χρειάζονται πολύ λιγότερα χιλιόμετρα (και χρόνο) σε σχέση με τη χρήση του ΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού. Η Δυτική Μακεδονία είναι εξίσου μεγάλος στόχος μίας επιτυχημένης λειτουργίας του E65.

Όλα τα παραπάνω προϋποθέτουν την λειτουργία του κρίσιμου νότιου τμήματος των 31χλμ από τη Λαμία μέχρι την Ξυνιάδα. Όσο παραμένει η εκκρεμότητα αυτή, τόσο ο E65, όσο και γοητευτικός να ακούγεται, θα παραμένει ο αδύναμος κρίκος του δικτύου αυτοκινητόδρομων της χώρας και οι περιοχές που διασχίζει δεν θα νιώθουν το effect που έχουν νιώσει στη Μεσσηνία ή αυτό που βιώνει αυτή την εποχή η Ήπειρος ή οι ακτές το Ιονίου.