



ΕΡΕΥΝΑ ΤΟΥ ΑΠΘ ΓΙΑ ΤΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

## Πόσο αλλάζουν το χάρτη αγοράς ακινήτων οι νέοι οδικοί άξονες

Της ΕΣΤΑΣ  
ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΥ

Σε μεγάλες αυξήσεις της αξίας της γης, σε όλες τις περιοχές της χώρας κατά μήκος της Εγνατίας Οδού, έχει οδηγήσει η κατασκευή αυτού του οδικού άξονα, από την αρχή μέχρι τώρα που βρίσκεται στη φάση της ολοκλήρωσής του, γεγονός που αναμένεται σύμφωνα με τις εκτιμήσεις παραγόντων της κτηματογοράς - ότι θα επαναληφθεί και από τις περιοχές που θα περάσουν τα έργα με συμβάσεις παραχώρησης.

Ήδη έχει αρχίσει η αύξηση της ζήτησης ακινήτων, η οποία διατηρείται σε κάποιο βαθμό παρά την οικονομική κρίση, στις κατά μήκος περιοχές της Πελοποννήσου από τις οποίες θα περάσουν οι δύο μεγάλοι οδικοί άξονες που θα κατασκευάζονται με συμβάσεις παραχώρησης, οι οποίες έχουν κυρωθεί από τη Βουλή.

Πρόκειται για την Ανατολική Οδό Πελοποννήσου, όπως έχει ονομαστεί ο Οδικός Άξονας Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεάντρο-Σπάρτη, που έχει αναλάβει η κοινοπραξία Μορέας ΑΕ, και για την Περιφερειακή Οδό Πελοποννήσου, δηλαδή τον άξονα Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, που είναι και το μεγαλύτερο, ακριβότερο και δυσκολότερο της κατηγορίας του, που έχει αναλάβει η Κοινοπραξία Ολυμπία Οδός ΑΕ, η οποία έχει ήδη εγκατασταθεί και πραγματοποιεί βελτιωτικές εργασίες.



Η Εγνατία Οδός είναι αυτοκινητόδρομος 680 χιλ. διεθνών προδιαγραφών, που διασχίζει τη β. Ελλάδα από την Ηγουμενίτσα ως τους Κήπους Έβρου



**Σ**Ε Ο.Τ.Α.ΦΟΡΑ την Εγνατία Οδό, οι αλλαγές που έχει επιφέρει στη βόρεια Ελλάδα είναι εμφανείς από χρόνια, όπως άλλωστε προκύπτει και από τις πρώτες μελέτες που έχουν γίνει παρά ότι ακόμα δεν έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία το σύνολο του κυρίως οδικού άξονα και των καθέτων της.

Με βάση τα στοιχεία των μελετών αυτών, την τελευταία δεκαετία οι τιμές της γης κυρίως στις περιοχές που βρίσκονται κοντά στους κόμβους της Εγνατίας Οδού έχουν αυξηθεί ως και 700%, αφού εκτάσεις χιλιάδων στρεμμάτων μετατράπηκαν από αγροτικές που ήταν σε βιομηχανικές και εμπορικές.

### Η Εγνατία Οδός

Δικαιώς, συνεπώς, η Εγνατία Οδός έχει χαρακτηριστεί εθνικό έργο με τεράστια σημασία για την ανάπτυξη της χώρας και την αναβάθμιση της θέσης και του ρόλου της ως υπεραστικής Ευρώπης, αφού πρόκειται για έναν αυτοκινητόδρομο διεθνών προδιαγραφών, που διασχίζει οριζόντια τη βόρεια Ελλάδα, από την Ηγουμενίτσα ως τους Κήπους Έβρου και έχει συνολικό μήκος 680 χιλιομέτρα.

Μαζί με τους καθέτους άξονες μήκους 300 χιλιομέτρων που κατασκευάζονται, δημιουργεί ένα οδικό έργο υψηλής ποιότητας, που διασχίζει την Ήπειρο, τη Μακεδονία και τη Θράκη και συνδέει ταχέως και με ασφάλεια τη Θεσσαλονίκη με τις ετισοδούς της χώρας και τις γειτονικές χώρες.

Οι καθέτοι άξονες είναι Σιάκιστα-Κρυσταλλοπηγή, Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας και Αρδάνιο-Ορμένιο και Κομοτηνή-Νυμφαία. Είναι χαρακτηριστικό ότι, πριν ακόμη δοθούν και τα τελευταία τμήματά της στην κυκλοφορία, που προσδιορίζεται να γίνει χρονικά τον προσεχόν Φεβρουάριο, η Ήπειρος έχει ήδη μπει στον αναπτυξιακό χάρτη από τη γεωγραφική απομόνωση που βρισκόταν, οι αποστάσεις της με την υπόλοιπη χώρα έχουν μειωθεί σημαντικά, ενώ έχει

προωθηθεί σημαντικά η εμπορική και τουριστική κίνηση.

### Οι νομοί

Όπως προκύπτει από μελέτη που πραγματοποιήθηκε από ομάδα επιστημόνων του τμήματος Τοπογράφων της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου, για λογαριασμό του Παρατηρητηρίου Εγνατίας Οδού, γενικά η λειτουργία της Εγνατίας ευνοεί όχι μόνο τους περιτ τη Θεσσαλονίκη νομούς, αλλά και την Ήπειρο και την ανατολική Μακεδονία, απειλώντας την πρωτοκαθεδρία της συμπεριλαμβανόμενης στη βόρεια Ελλάδα. Αναφέρεται χαρακτηριστικά: «Οι περιοχές που ευνοούνται περισσότερο από την προσπελασιμότητα (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα) είναι αυτές που εμφανίζουν και τη μεγαλύτερη βελτίωση των δείκτων ανάπτυξης και υπογραμμίζεται ότι επρόκειτο για μια σταδιακή διαφοροποίηση από το μονοπολικό πρότυπο χωρικής οργάνωσης του βορειοελλαδικού χώρου». Συγκεκριμένα, η μελέτη κατέγραψε τις αλλαγές που επήρχονταν στη ζώνη επιρροής της Εγνα-

τίας Οδού, όσον αφορά τις χρήσεις γης, την αξία της γης και την εγκατάσταση επιχειρήσεων. Δηλαδή, μελετήθηκαν οι περιοχές γύρω από τους κόμβους Ιωαννίνων, Θεσσαλονίκης (Ευκαρπία) και Κομοτηνής (ανατολική είσοδος) και διαπιστώθηκε ότι οι μεταβολές σε διάστημα τριών ετών, από το 1998 μέχρι το 2007, όπως εξελίχθηκαν στις τρεις περιοχές ήταν συγκλονιστικές.

### Αλλαγή χρήσης γης

Όπως διευκρινίζεται στη συγκεκριμένη μελέτη, στη μεγάλη αύξηση της αξίας της γης στις γύρω από τους κόμβους περιοχές οδήγησε η αλλαγή των χρήσεων γης, αφού ο αυτές υπήρξε κατακόρυφη αύξηση της ζήτησης για τη δημιουργία εγκαταστάσεων μεταφορών (logistics), διαφόρων εμπορικών χρήσεων και βιομηχανικών. Τις πιο σημαντικές επιδράσεις δέχτηκε η περιοχή γύρω από τον κόμβο των Ιωαννίνων, όπου οι εγκαταστάσεις μεταφορών αυξήθηκαν κατά 100%, οι εμπορικές χρήσεις κατά 50,3% και οι βιομηχανίες κατά 31,2%. Αντίστοιχα, στη Θεσσαλονί-

κη οι εμπορικές χρήσεις αυξήθηκαν κατά 13,9%, οι εγκαταστάσεις μεταφορών κατά 12,7% και οι βιομηχανικές κατά 5,4%. Στην Κομοτηνή, όμως, οι εγκαταστάσεις μεταφορών και βιομηχανικών μειώθηκαν κατά 14% περίπου, ενώ οι εμπορικές έιδαν αύξηση 18,6%. Συνολικά, στην περιοχή γύρω από τον κόμβο της Ευκαρπίας εγκαταστάθηκαν μέσα σε δέκα χρόνια (1998-2007) 74 νέες επιχειρήσεις (+10,8%), στα Ιωάννινα 67 νέες επιχειρήσεις (+26,2%) και στην Κομοτηνή 19 νέες επιχειρήσεις (+14,1%). Συνολικά, κοντά στους τρεις κόμβους εγκαταστάθηκαν 158 νέες επιχειρήσεις (+15,8%). Παράλληλα στις περιοχές αυτές γύρω από τους κόμβους αυξήθηκε και η αστικοποίηση λόγω της μεταφοράς των οικονομικών δραστηριοτήτων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στον κόμβο της Θεσσαλονίκης αυξήθηκε κατά 21,8% η δομημένη γη, στα Ιωάννινα κατά 12,2% και στην Κομοτηνή κατά 8,1%, ενώ το μεγαλύτερο μέρος γης της Θεσσαλονίκης μετατράπηκε από γεωργική, που ήταν σε άσκητη (37,1%, ή 4.000 στρέμματα).

### Έτησι συνέκδο

Σύμφωνα με το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, οι αλλαγές συνεχίζονται - άλλες γρηγορότερα και άλλες με αργό ρυθμό και είναι χαρακτηριστικό ότι η κυκλοφορία στην Εγνατία Οδό αυξάνεται κατά 5% ετησίως, ως αποτέλεσμα της περαιτέρω παράδοσης τμημάτων.

Επίσης υπογραμμίζεται ότι η Εγνατία αύξησε τη «διαμερή» κυκλοφορία (βελτιώθηκε από τη μια άκρη της στην άλλη), αλλά και τις «ενδομητρωτικές» μετακινήσεις, ενώ η μεγαλύτερη κυκλοφορική αύξηση πέρα (2007) ήταν 13% και αφορούσε τη διαδρομή Ηγουμενίτσα-Βασιλικού. Τέλος ήταν σημαντική και η αύξηση στα τμήματα της Εγνατίας Οδού που αποτελούν την εξωτερική περιφερειακή οδό της Θεσσαλονίκης, που ουσιαστικά έγινε μέρος των αστικών μετακινήσεων της πόλης.

[SID: 3479954]

## Αύξηση των τιμών σε οικόπεδα και κτίρια

**Μ**Ε ΒΑΣΗ τα στοιχεία της μελέτης, η αξία της γης εκτοξεύτηκε από 200-700% στην περιοχή γύρω από τον κόμβο Ευκαρπίας και μάλιστα όσα ακίνητα βρίσκονται κοντά στον κόμβο με πρόωπο στην Εγνατία Οδό αυξήθηκαν κατά 600%, ενώ στην περιοχή μετά την οδό Αεροδρομίου με κατεύθυνση προς τον κόμβο Ιωάννινα η αύξηση άγγιξε περίπου το 700%. Οι μεταβολές στις υπόλοιπες περιοχές (Λαγκαδά, Ωραιοκόσμου-Θεσσαλονίκης, Θερμαϊκού) κυμαίνονται από 200% ως 300%, αφού, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά, ένα οικοπέδο που πωλούνταν προς 15-25 ευρώ/τ.μ. το 1998 έφτασε να κοστολογείται από 150 ως και... 2.000 ευρώ/τ.μ.! Επίσης, και στον κόμβο των Ιωαννίνων ήταν σημαντικές οι αυξήσεις στις τιμές της γης και ειδικότερα σε απόσταση ενός χιλιόμετρου από τον κόμβο της Εγνατίας και τον κόμβο κυμαίνονται από 292% ως 325%, ενώ στη ζώνη της εθνικής οδού από 314% ως 533% (η μεγαλύτερη στο τμήμα από τη διασταύρωση προς Πεδιάκη και Μπάφρα μέχρι τον κόμβο της Εγνατίας Οδού). Ανάλογες με εκείνες της Θεσσαλονίκης είναι οι αυξήσεις στην αξία της γης στον ανατολικό κόμβο της Κομοτηνής, δηλαδή από 500% ως 600% περίπου, επί της εθνικής οδού Κομοτηνής-Αλεξανδρούπολης και περίχ του κόμβου της Εγνατίας Οδού.