

ΕΥΟΙΩΝΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΟΙΞΕ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

Η Εγνατία έδωσε αξία στα... ακίνητα!

► ΡΕΠΟΡΤΑΖ | ΒΙΚΥ ΣΑΝΤΟΡΙΝΑΙΟΥ
vksan@kerdos.gr

Αν οι αριθμοί λένε πάντα την αλήθεια, τότε η Εγνατία Οδός έχει ανατρέψει τα δεδομένα στη Βόρεια Ελλάδα, ανοίγοντας νέους δρόμους και προοπτικές. Σύμφωνα, λοιπόν, με τους αριθμούς, την πρώτη δεκαετία λειτουργίας του νέου αυτοκινητοδρόμου, μήκους 670 χιλιομέτρων, αυξήθηκε σημαντικά ο πληθυσμός των περιοχών γύρω από τις μεγάλες πόλεις της Μακεδονίας και της Θράκης, εκτινάχθηκε η αξία των ακινήτων ακόμη και κατά 1.800%, ενώ και οι μετακινήσεις είναι αυξημένες σε μεγάλο ποσοστό, αφού συνδέθηκαν περιοχές που στο παρελθόν ήταν σχεδόν απρόσιτες.

Εκκινώντας από την κίνηση των οχημάτων που καταγράφεται στον αυτοκινητοδρόμο, και σύμφωνα με τις μετρήσεις του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού, το 2009 ο αριθμός των χιλιομέτρων που διανύθηκαν έφτασε τα 3,17 δισ. έναντι 2,3 δισ. οχηματοχιλιομέτρων τον προηγούμενο χρόνο είχαν διανυθεί 2,3 δισ. οχηματοχιλιομέτρα. Στη συγκεκριμένη αύξηση της κυκλοφορίας, κατά περίπου 38% έναντι του 2008 και 53% έναντι του 2007, συνέβαλε και το γεγονός ότι από τα τέλη Μαΐου του 2009 είχε παραδοθεί το σύνολο του οδικού άξονα, ενώ και οι οδηγοί προτιμούν πλέον να κινούνται σε έναν ασφαλή και καλής ποιότητας δρόμο. Μένει να δούμε πόσο θα τους επηρεάσει η εγκατάσταση σταθμών διοδίων, καθώς ήδη από την περασμένη εβδομάδα άρχισε η λειτουργία του σταθμού στον Πολύμυλο Κοζάνης, ενώ προβλέπεται και η λειτουργία άλλων 12 σταθμών σε όλο το μήκος του αυτοκινητοδρόμου.

Από το σύνολο των χιλιομέτρων που διανύθηκαν, τα περισσότερα, δηλαδή περίπου 1,64 δισ., αφορούσαν την περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας, ενώ το υπόλοιπο 29% των οχηματοχιλιομέτρων διανύθηκε στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, όπου εκκινείται και το μεγαλύτερο σε μήκος τμήμα της Εγνατίας Οδού. Ακολουθούν η Δυτική Μακεδονία και η Ηπειρος, με 10% καθεμία.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ - ΜΕΓΙΣΤΩΝ ΑΞΙΩΝ ΖΩΝΩΝ 1998 ΚΑΙ 2009 ΑΝΑ ΚΟΜΒΟ

A/A	Κόμβος	Ελάχιστη αξία ζώνης 1998 (ευρώ/στρ.)	Μέγιστη αξία ζώνης 1998 (ευρώ/στρ.)	Ελάχιστη αξία ζώνης 2009 ¹ (ευρώ/στρ.)	Μέγιστη αξία ζώνης 2009 (ευρώ/στρ.)
01	Ηγουμενίτσας	4.000	10.000	12.025	72.150
09	Ανατ. Τρεβενών	1.000	2.400	2.405	7.215
11	Κοζάνης	400	600	962	1.443
12	Κοζάνης	2.000	12.000	1.924	16.835
14	Βέροιας	1.500	32.000	1.924	144.300
21	Καλοχωρίου Κ1	15.000	60.000	14.430	72.150
22	Ιωνίας - Διαβατών Κ2	12.000	20.000	14.430	57.720
23-23A	Ευκαρτίας Κ4 - Γηροκομείου	15.000	60.000	24.050	96.200
24	Λαγκαδά - Σερρών	1.500	15.000	14.430	33.670
31	Αγ. Σούλας	4.000	4.000	8.658	16.835
32	Δυτικός Αμμου (Καβάλας)	2.000	8.000	4.810	48.100
34	Βανιάνου (Δυτ. Ξάνθης)	600	750	1.443	9.620
35	Βορειακών (Ανατ. Ξάνθης)	800	5.000	962	12.025
37	Δυτ. Κομοτηνής	900	15.000	962	60.125
41	Αλεξανδρούπολης	2.000	8.000	2.405	48.100

¹ Αναπροσαρμοσμένες τιμές το 1998

1.800%
εκτινάχθηκε η αξία των ακινήτων με τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού

Σύμφωνα με τη μελέτη του Παρατηρητηρίου, ο υψηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος την πενταετία 2005 - 2009 καταγράφεται στα τμήματα μεταξύ των ανισόπεδων κόμβων Καλοχωρίου και Σερρών, που λειτουργούν και ως εξωτερική περιφερειακή οδός για τη Θεσσαλονίκη.

Επίσης, μεγαλύτερη ήταν η κυκλοφορία από τον κόμβο Ιωνίας - Διαβατών μέχρι τον κόμβο Ευκαρτίας, με 48.000 οχήματα να διέρχονται κατά μέσο όρο καθημερινά το 2009 έναντι 46.000 το 2008. Ακολουθεί το τμήμα από τον κόμβο Καλοχωρίου μέχρι τον κόμβο Ιωνίας,

► ΑΥΞΗΘΗΚΕ Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ... ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ

Όπως προκύπτει από την έρευνα του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού, που εξετάζει την επίδραση του οδικού άξονα στη δεκαετία 1997-2006, σημαντική ήταν και η αύξηση του πληθυσμού των περιοχών γύρω από τις μεγάλες πόλεις της Μακεδονίας και της Θράκης και συγκεκριμένα των περιφερειακών περιοχών σε απόσταση 50 χλμ. από κάθε μεγάλη πόλη. Συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά τα μεγέθη των κέντρων, που εκφράζεται από το ΑΕΠ και τον πληθυσμό, στις πόλεις εκτός Θεσσαλονίκης εμφανίζονται μεταβολές που βελτιώνουν εφόσον τα επίπεδα πολυκεντρικότητας του πολλαπλού της Θεσσαλονίκης - οικιστικού δικτύου. Σε ό,τι αφορά τη Θεσσαλονίκη υπάρχει τάση μεγέθυνσής της και εμφανίζεται αύξηση της υπερχείλισης της έναντι του συνόλου των άλλων πόλεων, τόσο ως προς τον πληθυσμό όσο και ως προς το μέγεθος αγοράς. Αν εξαι-

ρθεί η Θεσσαλονίκη, η πολυκεντρικότητα στο υπόλοιπο σύστημα βελτιώνεται, με σημαντικές αυξήσεις για σχετικά μικρούς πληθυσμιακά νομούς (π.χ. Ξάνθη, Χαλκιδική, Πιερία), αλλά όχι και για τους 5 μικρότερους. Οι σημαντικότερες μεταβολές καταγράφονται στην Αλεξανδρούπολη, όπου η αύξηση ήταν της τάξης του 50,9%, στην Κομοτηνή με 32,8%, τα Τρεβενά 13,7%, την Ηγουμενίτσα 11,6% και την Κοσταριά 8,9%. Αλλά και στον νομό Ιωαννίνων διαπιστώνεται πληθυσμιακή αύξηση 9,9%, καθώς και αύξηση του ΑΕΠ κατά 35,8%. Σημαντικές πληθυσμιακές αυξήσεις γνώρισαν το ίδιο διάστημα οι νομοί Θεσσαλονίκης 7% και Ξάνθης 5,1%, ενώ σημαντική αύξηση του ΑΕΠ οι νομοί Ηγουμενίτσας 41,9% και Άρτας 28,4%. Για τους μικρότερους πληθυσμιακά νομούς, απ' όπου διέρχεται η

Εγνατία Οδός, οι μεταβολές του ΑΕΠ είναι σημαντικά μεγαλύτερες από τις αυξήσεις του πληθυσμού, γεγονός που αποτελεί ένδειξη ότι βελτιώνονται περισσότερο ως «οικονομικά κέντρα», παρά την πληθυσμιακή τους υστέρηση. Αποτέλεσμα της πληθυσμιακής αύξησης είναι η τεράστια άνοδος της αξίας των ακινήτων, που σε μερικές περιπτώσεις έφτασε ακόμη και το 1.824% μέσα σε μία δεκαετία. Όπως καταγράφει η μελέτη του Παρατηρητηρίου, όσον αφορά στις αυξήσεις, στην περιοχή του κόμβου Λαγκαδά το 1998 οι αξίες ήταν από 1.500 έως 15.000 ευρώ ανά στρέμμα, το 2009 έφτασαν από 15.000 έως 34.000 ευρώ, ενώ αναρτήθηκαν και πολύ μεγαλύτερες αξίες. Στην περιοχή των κέντρων της Βέροιας οι τιμές ήταν από 1.500 έως 32.000 ευρώ ανά στρέμμα και το 2009 εκτοξεύθηκαν από 2.000 έως 150.000 ευρώ.

από όπου διέρχονταν καθημερινά 27.600 οχήματα το 2009 έναντι 27.400 το 2008. Πάντως, τη διετία 2008 - 2009 η μεγαλύτερη αύξηση κυκλοφορίας καταγράφηκε στη διαδρομή Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Μέτσοβο - Γρεβενά, αποδεικνύοντας πόσο σημαντικό ρόλο έχει ο αυτοκινητοδρόμος στην αύξηση της κινητικότητας στην Ηπειρο και τη Δυτική Μακεδονία.

Επίσης, σημαντική αύξηση παρουσίασαν οι μετακινήσεις από τη Θεσσαλονίκη προς τα μεγάλα αστικά κέντρα της Βόρειας Ελλάδας, καθώς και ανάμεσα σε γειτονικές πόλεις, όπως στα Ιωάννινα με την Ηγουμενίτσα, την Αλεξανδρούπολη με την Ξάνθη και την Κομοτηνή, τη Βέροια με τα Τρεβενά και την Κοζάνη, ως αποτέλεσμα της δικτύωσης των αστικών αυτών κέντρων.

Συγκεκριμένα, οι μέσες ημερήσιες μετακινήσεις μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Ξάνθης αυξήθηκαν κατά 370%, μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Κομοτηνής κατά 270% και μεταξύ Κομοτηνής και Ξάνθης κατά 81%, ενώ μεταξύ της Θεσσαλονίκης και των πόλεων Ηγουμενίτσας, Ιωαννίνων, Τρεβενών, Κοζάνης, Καβάλας, Ξάνθης και Αλεξανδρούπολης υπερδιπλασιάστηκαν. Όσον αφορά στις μετακινήσεις από Βέροια προς Κοζάνη, Τρεβενά και Καβάλα αυξήθηκαν κατά 229%, 258% και 195% αντίστοιχα.

Όσον αφορά στη συγκέντρωση των επιχειρήσεων φαίνεται ότι μεγάλη ή πολύ μεγάλη συγκέντρωση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, με περισσότερες των 200, εμφανίζεται στους κόμβους γύρω από τη Θεσσαλονίκη (Καλοχωρίου, Ιωνίας - Διαβατών, Ευκαρτίας - Γηροκομείου), τόσο γύρω από το βασικό οδικό δίκτυο όσο και διάσπαρτα, μέσα (ήπια) συγκεντρωση κυρίως γύρω από το τοπικό εθνικό δίκτυο, που οδηγεί σε μεγάλα αστικά κέντρα εμφανίζονται στους κόμβους Βέροιας, Κοζάνης, Λαγκαδά, Ασπικής Αμμου Καβάλας, Δυτικός Κομοτηνής (50 - 200 επιχειρήσεις), ενώ μικρή συγκέντρωση (λιγότερες των 50 επιχειρήσεων) στους υπόλοιπους κόμβους Ηγουμενίτσας, Ανατολικής Τρεβενών, Καλαμιάς Κοζάνης, Αγ. Σούλας Καβάλας, Βανιάνου και Βαφείκων Ξάνθης και Αλεξανδρούπολης.