

Ο αναπτυξιακός-χωροταξικός ρόλος της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο

Η Εγνατία Οδός είναι ένα από τα μεγαλύτερα οδικά έργα που κατασκευάζονται τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη και περιλαμβάνεται στα έργα "πρώτης προτεραιότητας" των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Βασίλειος Φούρκας

Προϊστάμενος Παρατηρητηρίου Εγνατίας Οδού

Το τμήμα που διασχίζει την Ήπειρο εκτείνεται από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έως την Παναγιά, έχει μήκος 123 χλμ. και 12 ανισόπεδους κόμβους, ενώ περίπου το 30% του μήκους αποτελείται από μεγάλα τεχνικά έργα (σήραγγες και γέφυρες).

Από τη φάση σχεδιασμού του έργου, αποτελεί κοινή εκτίμηση πως η Εγνατία Οδός:

- **βγάζει** από την απομόνωση μερικές από τις λιγότερο προσπελάσιμες Περιφέρειες της χώρας και της Ευρώπης όπως η Ήπειρος (αλλά και η Δυτική Μακεδονία και η Θράκη) και έτσι,
- **συμβάλλει** στην άμβλυση των περιφερειακών ανισοτήτων στο επίπεδο προσπελασιμότητας, και κατ' επέκταση αναδεικνύει ένα νέο πολυκεντρικό πρότυπο χωρικής ανάπτυξης, όπως η προοπτική του δίπολου Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα, και η λειτουργική διασύνδεση και συνεργασία Ιωαννίνων-Γρεβενών-Κοζάνης, οπότε
- **δημιουργεί** άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στην ανάπτυξη και τη χωροταξική οργάνωση της Περιφέρειας Ηπείρου, αλλάζοντας ριζικά τα δεδομένα για την λειτουργία των μεταφορών, την προσέλκυση επενδύσεων, την χωροθέτηση δραστηριοτήτων και τον περιφερειακό προγραμματισμό, καθώς
- **επηρεάζει** άμεσα φαινόμενα που σχετίζονται με την πρόσβαση στις τοπικές και περιφερειακές αγορές προϊόντων και υπηρεσιών, τις μετακινήσεις και την δικτύωση πόλεων και οικισμών, καθώς και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, και παράλληλα
- **αναβαθμίζει** τον ρόλο του λιμανιού της Ηγουμενίτσας ως διεθνή πύλη της χώρας, ενώ μέσω των κάθετων αξόνων λειτουργεί ως συλλεκτήριος άξονας των Δι-Ευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι άμεσες ωφέλειες για την Περιφέρεια Ηπείρου προκύπτουν από τη θεαματική **βελτίωση της προσπελασιμότητας**, από την **εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων** (ιδιαίτερα για τράνζιτ μετακινήσεις και εξωτερικό εμπόριο), από την επακόλουθη **μείωση του μεταφορικού κόστους**, και την **οδική ασφάλεια** που παρέχεται, καθώς και από τις συνέπειες της γενόμενης και παράγωγης κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της Περιφέρειας και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Ειδικότερα, η Εγνατία Οδός αποτελεί τον **βασικό άξονα** στην διευκόλυνση της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών και μεταποιητικών & εμπορικών δραστηριοτήτων στη ζώνη επιρροής της, καθώς **μειώνονται σημαντικά** οι διαφορές στη χρονοαπόσταση μεταξύ πόλεων, τερματικών σταθμών και διαμετακομιστικών κέντρων. Συγκεκριμένα εκτιμάται πως η διαδρομή Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη μειώνεται περίπου 3 ώρες, η διαδρομή Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα κατά κάτι λιγότερο από μία ώρα και η διαδρομή Ιωάννινα-Αλεξανδρούπολη μειώνεται περισσότερο από 4 ώρες. Ταυτόχρονα, με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων **αυξάνεται** εντυπωσιακά ο πληθυσμός που έχει πρόσβαση στα Ιωάννινα σε χρόνο μεταξύ 2 και 3 ωρών, κυρίως λόγω της ένταξης σε αυτές τις ζώνες χρονοαποστάσεων του πληθυσμού της Κοζάνης, της Βέροιας και ιδιαίτερα της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα, πλέον σε δύο με δυόμισι ώρες από τα Ιωάννινα έχουν πρόσβαση περισσότερο από 2,3 εκ. κάτοικοι, ενώ πριν την κατασκευή της αυτός ο πληθυσμός δεν ξεπερνούσε τους 381 χιλ. κατοίκους. Με

τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού όλος ο πληθυσμός της Βόρειας Ελλάδας, δηλαδή σχεδόν 4.000.000 κάτοικοι, έχει πρόσβαση στα Ιωάννινα σε λιγότερο από 6,5 ώρες.

Από την άλλη πλευρά, τα **συγκριτικά πλεονεκτήματα κόστους μεταφοράς, ταχύτητας και ποιότητας** του δι-αδρόμου της Αδριατικής μέσω Ηγουμενίτσας και Εγνατίας Οδού, έναντι των οδικών αξόνων μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας προς το βορρά ή μέσω Βουλγαρίας – ΠΓΔΜ – Αλβανίας, τον έχουν καταστήσει ως τον σημαντικότερο άξονα μεταφορών σύνδεσης των νοτίων Βαλκανίων και της Τουρκίας με την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη. Έτσι, η Ηγουμενίτσα με το λιμάνι της ως πύλη της Εγνατίας Οδού έχει τη δυνατότητα να αποτελέσει τον κυριότερο κόμβο των συνδυασμένων μεταφορών στην Δυτική Ελλάδα.

Μέχρι τώρα, τα δεδομένα που προκύπτουν από τη μελέτη δεικτών κινητικότητας (φόρτοι, οχηματοχιλιόμετρα, αριθμός μετακινούμενων προσώπων κ.α.) δείχνουν ότι στα τμήματα της Εγνατίας Οδού παρατηρείται σημαντική αύξηση των μετακινήσεων. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις των φόρτων για την περίοδο 2004-2008 καταγράφονται στη διαδρομή Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων (220%) όπου τα τμήματα κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας τους είχαν πολύ χαμηλούς φόρτους καθώς εξυπηρετούσαν κυρίως την τοπική κυκλοφορία. Με την παράδοση όμως και των υπόλοιπων τμημάτων η διαδρομή μέσω της Εγνατίας Οδού **προσέλκυσε υπερδιπλάσιες μετακινήσεις**, ιδιαίτερα διαμετρικής κυκλοφορίας. Χαρακτηριστικό είναι, επίσης, πως σύμφωνα με τα αποτελέσματα της συγκριτικής επεξεργασίας δεδομένων μετακινήσεων για τα έτη 1993 και 2006 (σε κυκλοφορία τα 75 από τα 123 χλμ της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο) η προσέλκυση μετακινήσεων με προορισμό την Περιφέρεια Ηπείρου από τις υπόλοιπες Περιφέρειες από τις οποίες διέρχεται η Εγνατία Οδός εκτιμάται πως **αυξήθηκε** κατά 151%. Για την ίδια περίοδο, οι ετήσιες μέσες ημερήσιες μετακινήσεις μεταξύ Θεσσαλονίκης-Ηγουμενίτσας και Θεσσαλονίκης-Ιωαννίνων εκτιμάται πως **αυξήθηκαν** κατά 152% και 130% αντίστοιχα.

Γενικότερα, οι βελτιώσεις της προσπελασιμότητας και της κινητικότητας λόγω της Εγνατίας Οδού σημαίνουν από μόνες τους μια σαφή βελτίωση της εδαφικής συνοχής στον Βορειοελλαδικό χώρο. Ο δυναμικός ρόλος της Εγνατίας Οδού για την αναπτυξιακή προοπτική της Περιφέρειας Ηπείρου αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι οι Νομοί Θεσπρωτίας και Ιωαννίνων, από τους οποίους διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος, δέχονται την μεγαλύτερη βελτίωση της προσπελασιμότητας και ταυτόχρονα παρουσιάζουν το μεγαλύτερο μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής του κατά κεφαλή ΑΕΠ (4,5% έναντι 3,2% του μέσου Χώρας, σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία της Eurostat) για την περίοδο 1995-2006. Ο τριτογενής τομέας αποτελεί το 70% της περιφερειακής οικονομίας (ΑΠΑ, 2005) ενώ οι υπόλοιπες Περιφέρειες διέλευσης της Εγνατίας Οδού εμφανίζουν χαμηλότερα ποσοστά. Ενδεικτικό είναι πως σε σχέση με την τουρι-

στική κίνηση, την περίοδο 2004-2007 η Ήπειρος παρουσιάζει αύξηση 20% στο ξενοδοχειακό δυναμικό, αύξηση 43% στις αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα, και αύξηση κατά 40% στις διανυκτερεύσεις και την πληρότητα, με εξέχοντες του Νομούς Ιωαννίνων και Πρεβέζης.

Συνολικά, και βάσει των δεικτών που παρακολουθεί το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, για την Περιφέρεια Ηπείρου η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού εκτιμάται πως σηματοδοτεί:

- (α) **Αναβάθμιση** της υφιστάμενης δικτύωσης και σχέσης με την αγορά της Θεσσαλονίκης, αλλά και των πόλεων της Δυτικής Μακεδονίας.
- (β) **Δυναμική προοπτική** της, ελλειπούς για τα σύγχρονα δεδομένα, δικτύωσης και σχέσης με την Ανατολική Μακεδονία και Θράκη.
- (γ) **Βελτίωση** των συγκριτικών πλεονεκτημάτων για την προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων βιομηχανίας-βιοτεχνίας, διαμετακομιστικών υπηρεσιών και τουρισμού, που δύναται να συγκρατήσουν αλλά και να προσελκύσουν πληθυσμό.
- (δ) **Προοπτική βελτίωσης** της διασύνδεσης με τις αγορές των πόλεων στις γειτονικές χώρες.

Η **Εγνατία Οδός** συνεισφέρει στην **βελτίωση** της προσπελασιμότητας και δικτύωσης καθιστώντας το τοπικό παραγωγικό σύστημα περισσότερο **ανταγωνιστικό**, και έτσι η βελτίωση αυτή μπορεί να οδηγήσει στην αναβάθμιση της σχετικής θέσης της περιφερειακής οικονομίας. Δεν αποτελεί όμως τη μόνη και ικανή συνθήκη για την περιφερειακή ανάπτυξη. Οι προσδοκίες που γεννά η Εγνατία Οδός ως ραχοκοκαλιά περιφερειακής ανάπτυξης θέτουν επίσης επί τάπητος την **αναγκαιότητα** για συντονισμένες δράσεις και αποτελεσματικές συνεργασίες ανάμεσα σε δημόσιους και ιδιωτικούς αναπτυξιακούς φορείς, προκειμένου να υπάρξει **πλήρης εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν**.

