

ΕΓΝΑΤΙΑ ◀ Ζουν σε γειτονικές χώρες κι εργάζονται στην Ελλάδα

Οι πρωινοί ταξιδιώτες

Διανύουν ακόμη και 180 χιλιόμετρα ημερησίως για να εργαστούν

Ινιούνται στη Βουλγαρία, την ΠΓΔΜ και την Αλβανία. Εργάζονται στη Θεσσαλονίκη, το Κιλκίς ή τις Σέρρες. Και δεινώνουν «πίσω στην πατρίδα», κάρη-μεταξύ άλλων- στην Εγνατία Οδό και τους κάθετους άξονές της, που ιδίως μετά το 2005 έχουν μειώσει σημαντικά το χρόνο του ταξιδιού κι έχουν αυξήσει κατά 90% τις εκατέρωθεν ροές επιβατών και οχημάτων. Είναι οι σύγχρονοι «εργασιακοί νομάδες» (μεταξύ των οποίων και Έλληνες), που διανύουν καθημερινά δεκάδες χιλιόμετρα στο νέο οδικό δίκτυο, προκειμένου να φτάσουν στον χώρο εργασίας τους, σε άλλη χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης!

Το εκτενές διασυνοριακό "commuting" (ο.σ. άρα με τον οποίο είναι διεθνώς γνωστές οι μετακινήσεις μεταξύ απομακρυσμένου χώρου εργασίας και τόπου κατοικίας), αποτυπώνει -μεταξύ άλλων- έρευνα του Παρατηρηθρίου της Εγνατίας Οδού ΑΕ, με βάση στοιχεία από 10 μεθριακούς σταθμούς, την άνοιξη-καλοκαίρι του 2009 (Κίπρι, Ορμένιο, Καστανιές, Εξοχή, Προμαχώνας, Δοϊράνη, Εύζωνοι, Νίκη, Κρυσταλλοπηγή, Κασκιά). Μάλιστα, στην έρευνα, που διεξήχθη σε συνεργασία με το Τμήμα Κίνησης της Εγνατίας Οδού, το καθημερινό διασυνοριακό commuting διαχωρίζεται από το ταξίδι «με επαγγελματικό-επιχειρηματικό σκοπό», από και προς Ελλάδα, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία, Αλβανία και Τουρκία, που ανέρχονται επίσης σε χιλιάδες



Καθημερινό ταξίδι

Οι συχνότερες μετακινήσεις με δηλωμένο σκοπό το ταξίδι από/προς τον χώρο εργασίας καταγράφονται στη διαδρομή Ιωάννινα-Αργυρόκαστρο, μήκους 86 χλμ (37,7% των συνολικών ημερήσιων ταξιδιών). Ακολουθεί η διαδρομή Αλεξανδρούπολη- Σλίβενγκραντ, όπου οι εργαζόμενοι ταξιδεύουν 171 χιλιόμετρα μέχρι τον χώρο εργασίας τους -κι άλλα τόσα για να επιστρέψουν. Στη διαδρομή Σέρρες-Πετριότι, τέλος, η απόσταση οπίσθου ταξιδιού φτάνει τα 61 χλμ. Συνολικά, πάνω από 2.400 διασυνοριακές μετακινήσεις, μέσω των 10 μεθριακών σταθμών, αφορούν καθημερινά ταξίδια από και προς το χώρο εργασίας (ποσοστό 12,1% των καθημερινών διαδρομών τις εργάσιμες ημέρες). Πρόσθετο ποσοστό 30,6% (6.113 μετακινήσεις τις εργάσιμες) αφορούν ταξίδια για επιχειρηματικούς/επαγγελματικούς σκοπούς, με βάση πάντα τα ευρήματα της έρευνας, την οποία παρουσίασαν πρόσφατα οι Βασίλης Φούρκας, Αθηνά Γιαννάκου, Σωκράτης Σειτανίδης



Θεσσαλονίκη και Σκόπια οι πόλεις που προτιμούν περισσότερο οι ταξιδιώτες

Μεταξύ των διαπεριφερειακών διεθνών μεταφορών, ωστόσο αυξάνονται ολοένα και περισσότερο οι μετακινήσεις οδοί και αεροπορικά μέσα. Η μέση ημερήσια κίνηση μέσω των 10 συνοριακών σταθμών, ανέρχεται σε 22.467 οχήματα και 50.514 επιβάτες (με βάση τα στοιχεία άνοιξης-καλοκαίρι 2009). Το 60% του συνόλου των εν λόγω μετακινήσεων αφορά τα τελωνεία Ευρώπης και Προμαχώνα. Πώς κινούνται οι επιβάτες; Το 74,2% των οχημάτων τις εργάσιμες ημέρες είναι επιβατικά, το 20,1% φορτηγά όλων των τύπων και το 5,7% λεωφορεία και ταξί. Σύμφωνα με την έρευνα, ανάμεσα σε ορισμένες πόλεις, οι μετακινήσεις είναι εξαιρετικά συχνές, από 1-4 φορές εβδομαδιαίως μέχρι καθημερινές.

Αύξηση κίνησης

Μεταξύ 2005-2009, η συνολική ημερήσια κίνηση (για όλους τους σκοπούς) αυξήθηκε κατά ένα εντυπωσιακό 90% γεγονός που καταδεικνύει ότι ακόμη κι αν οι συγκεκριμένες μετακινήσεις απο-

Οι πόλεις

Στην κορυφή της σχετικής λίστας βρίσκεται το ζεύγος Θεσσαλονίκη-Σκόπια, δύο πόλεις που μπορεί να απέχουν μεταξύ τους 233 χλμ, αλλά προσελκύουν το 7,7%-8% των καθημερινών με-

τακινήσεων τις εργάσιμες ημέρες. Ακολουθούν: Θεσσαλονίκη-Στρούμιτσα και Σέρρες-Πετριότι (περίπου 5% έκαστο ζεύγος), Θεσσαλονίκη-Σόφια (3,6%), Σέρρες-Σανιάκι, Αλεξανδρούπολη-Σλίβενγκραντ και Κιλκίς-Στρούμιτσα (μόλιω στο 3% έκαστο), Ιωάννινα-Αργυρόκαστρο, Αθήνα-Σόφια και Δράμα-Γκότσε Ντέλτσεφ (κοντά στο 2%).

Με βάση τα γενικότερα συμπεράσματα της έρευνας, οι διασυνοριακές μετακινήσεις μεταξύ της Ελλάδας και των γειτονικών της χωρών παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές ανά κράτος, με τις βορειότερες (ΠΓΔΜ και Βουλγαρία) να έχουν το υψηλότερο ποσοστό. Οι μετακινήσεις προς και από Αλβανία, αφορούν κυρίως ταξίδια οικονομικών μεταναστών, ενώ εκείνες προς και από Τουρκία παραμένουν αρκετά περιορισμένες.

Μεγάλο ποσοστό των διασυνοριακών μετακινήσεων αφορά σχετικά κοντινές αποστάσεις, σε εύρος 50 χλμ από το σύνορο (πάνω από 10.000 οχήματα ημερησίως ή ποσοστό περίπου 45%). Πάντως, η πρώτη αυτή έρευνα κατέδειξε, επίσης, τη χρησιμότητα βαθύτερης μελέτης του θέματος, ώστε να διερευνηθούν περαιτέρω οι πιθανές συνδέσεις μεταξύ πόλεων και περιφερειών. Έδειξε, τέλος, ότι αυξημένη προβάλλει πλέον και η ανάγκη διασυνοριακού χωροταξικού σχεδιασμού, που θα ενσωματώνει τον σχεδιασμό μεγάλων έργων υποδομής στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

