

Είναι οι σύγχρονοι «εργασιακοί νομάδες» (μεταξύ των οποίων και Έλληνες), που διανύουν καθημερινά δεκάδες χιλιόμετρα στο νέο οδικό δίκτυο, προκειμένου να ψιτάσουν στον χώρο εργασίας τους, σε άλλη χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης!

Έρευνα της «Εγνατίας Οδού ΑΕ» Οι εργασιακοί «νομάδες» των Βαλκανίων

Ξηλώνουν στη Βουλγαρία, την ΠΓΔΜ και την Αλβανία. Εργάζονται στη Θεσσαλονίκη, το Κιλίκι ή τις Σέρρες. Και δειπνούν -πίσω στην πατρίδα-, χάρη -μεταξύ άλλων- στην Εγνατία Οδό και τους καθετούς άξονές της, που ιδίως μετά το 2005 έχουν μειώσει σημαντικά το χρόνο του ταξιδιού κι έχουν αυξήσει κατά 90% τις εκατέρωθεν ροές επιβατιών και οχημάτων.

Είναι οι σύγχρονοι «εργασιακοί νομάδες» (με ταξί των οποίων και Έλληνες), που διανύουν καθημερινά δεκάδες χιλιόμετρα στο νέο οδικό δίκτυο, προκειμένου να ψιτάσουν στον χώρο εργασίας τους, σε άλλη χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης!

Το εκτενές διασυνοριακό "computing" (ο.σ. όρος με τον οποίο είναι διεθνώς γνωστές οι μετακινήσεις μεταξύ υπομακροσκοπικού χώρου εργασίας και τόπου κατοικίας), αποτυπώνει -μεταξύ άλλων- έρευνα του Παρατηρητηρίου της Εγνατίας Οδού ΑΕ, με βάση στοιχεία από 10 μεθοριακούς σταθμούς, την άνοιξη-καλοκαίρι του 2009 (Κόπος, Ορμένιο, Καστανίες, Εξοχή, Προμαχώνας, Δοιράνη, Εύζωνοι, Νίκη, Κρυσταλλοπηγή, Κικαβιά).

Μάλιστα, στην έρευνα,

που διεξήχθη σε συνεργασία με το Τμήμα Κίνησης της Εγνατίας Οδού, το καθημερινό διασυνοριακό computing διαχωρίζεται από τα ταξίδια «με επαγγελματικό/επιχειρηματικό σκοπό», από και προς Ελλάδα, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία, Αλβανία και Τουρκία, που ανέρχονται επίσης σε χιλιάδες.

Καθημερινό ταξίδι 171 χιλιομέτρων μέχρι τη δουλειά!

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-Πετρίτσι, τέλος, η απόσταση σπίτι-δουλειά φτάνει τα 61 χλμ.

Συνολικά, πάνω από 2.400 διασυνοριακές μετακινήσεις, μέσω των 10 μεθοριακών 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 και Μανούσος Τρουλιώσης.

Σύμφωνα με την έρευνα, στοιχεία της οποίας έχει στη διάθεσή του το ΑΠΕ-ΜΠΕ, το 16,8% των μετακινήσεων, που πραγματοποιούνται προς την Ελλάδα τις εργάσιμες ημέρες, δηλώνονται ως ταξίδια από και προς τον χώρο εργασίας. Το αντίστοιχο ποσοστό είναι 14,8% για τη Βουλγαρία, 7% για την Αλβανία, 3,3% για την ΠΓΔΜ και 2,4% για την Τουρκία.

Βέβαια, η εργασία και τα επαγγελματικά ταξίδια δεν αποτελούν τον μοναδικό λόγο, για τον οποίο οι Βαλκάνιοι περνούν τα σύνορα: χιλιάδες είναι και οι άνθρωποι που ταξιδεύουν για τουρισμό και αναψυχή ή ακόμη και για αγορές στα καταστήματα γειτονικών χωρών, έχοντας κάνει «παιχνιδάκι» μακρινές διαδρομές, όπως αυτές μεταξύ Θεσσαλονίκης-Σκοπίων (233 χλμ), Σερρών-Πετρίτσι (61) και Σερρών-Σα-



νάνοκι (66) ή Κιλίκι-Στρούμιτσα (95 χλμ).

Αύξηση κίνησης κατά 90% σε μια πενταετία!

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 αποτελούν προς το παρόν ένα ελάχιστο ποσοστό των διαπεριφερειακών διεθνών μεταφορών, ωστόσο αυξάνονται αλματωδώς και παρουσιάζουν ολοένα αυξανόμενη σημασία.

Η μέση ημερήσια κίνηση μέσω των 10 συνοριακών σταθμών, ανέρχεται σε 22.467 οχήματα και 50.514 επιβάτες (με βάση τα στοιχεία άνοιξη-καλοκαιριού 2009). Το 60% του συνόλου των εν λόγω μετακινήσεων

αφορά τα τελωνεία Ευζώνων 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% λειωφορεία και ταξί.

Πόλεις-ζεύγη

Σύμφωνα με την έρευνα, ανάμεσα σε ορισμένες πόλεις, οι μετακινήσεις είναι εξαιρετικά συχνές, από 1-4 φορές εβδομαδιαίως μέχρι καθημερινές.

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 μετακινήσεων τις εργάσιμες ημέρες.

Ακολουθούν: Θεσσαλονίκη-Στρούμιτσα και Σέρρες-

Πετρίτσι (περίπου 5% έκαστο ζεύγος), Θεσσαλονίκη-Σόφια (3,6%), Σέρρες-Σαντάνοκι, Αλεξανδρούπολη-Σλίβενγκραντ και Κιλίκι-Στρούμιτσα (γύρω 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 τα υψηλότερα ποσοστά.

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 τα σύνορα (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. (Πηγή: ΑΠΕ)