

ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ & ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΦΕΙΔΙΟΥ 3, ΡΙΟΝ ΠΑΤΡΩΝ, 26504 email: poadep@gmail.com
www.poadep.gr

ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΧΟΡΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ: "ΓΕΦΥΡΑ" ΑΕ

Αύγουστος 2024

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε με στόχο τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των κοινωνικο-οικονομικών επιδράσεων της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου, από το 2017 έως το 2023, καθώς και για προγενέστερα έτη, προκειμένου να φανεί η εξέλιξή τους σε μακροχρόνια βάση.

Η κατάρτιση της μελέτης ανατέθηκε από την εταιρία «ΓΕΦΥΡΑ» ΑΕ στο Πανεπιστήμιο Πατρών και είναι προϊόν συλλογικής εργασίας των συνεργατών του ΠΟΑΔΕΠ.

Ερευνητική Ομάδα:

Βασιλεία Παπαθανασοπούλου, Αγρονόμος - Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ

Νικολέτα Μίνη, Οικονομολόγος MBA

Βασίλειος Καλαμαράς, Οικονομολόγος

Δημήτριος Σαραντίτης, Πολιτικός Μηχανικός

Ορφέας Καρούντζος, PhD., Αγρονόμος – Τοπογράφος

Επιμέλεια ύλης:

• **Αθανάσιος Μπέλλας, Ομότιμος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πατρών**

• **Βασίλειος Βουτσινάς, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πατρών**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ABSTRACT)	5
1. Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	9
1.1. Η ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΙ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ	9
1.1.1. ΒΑΣΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	9
1.1.2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ	9
1.1.3. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ	10
1.1.4. ΣΗΜΕΡΑ	10
1.2. Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ	11
1.3. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	13
1.4. Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	17
2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	19
2.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	19
2.2. ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 20	
2.3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	23
2.4. ΜΕΙΩΣΗ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	25
2.5. ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΕΡΙΩΝ (EMISSIONS)	30
2.6. Η ΧΡΗΣΗ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS – ITS)	35
2.7. ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	37
2.8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	38
2.9. ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕ ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	38
2.10. ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	47
3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΥ ΤΗΣ	51
3.1. ΓΕΝΙΚΑ	51
3.2. ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ	52
3.2.1. ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Δ.Χ.Μ.)	53
3.2.2. ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΥΣ	53
3.2.3. ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ	55
4. ΤΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	47
4.1. ΤΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	47
4.1.1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	47
4.1.2. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΓΕΩΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ	47
5. ΈΚΘΕΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ - ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΕΙΚΤΗ	49
5.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ) ΚΑΙ ΟΙ ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	49
5.1.1. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	49
5.1.2. ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	54
5.1.2.1. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	54

5.1.2.2.ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ.....	60
5.1.2.3.ΡΥΘΜΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ.....	65
5.1.2.4.ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΛΟΓΩ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ.....	69
5.1.3.ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ.....	72
5.1.3.1.ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ.....	72
5.1.3.2.ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ.....	77
5.1.3.3.ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ.....	79
5.1.4.ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ.....	82
5.1.5.ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ.....	86
5.1.5.1.ΜΕΤΡΗΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	87
5.1.5.2.ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ.....	89
5.1.5.3.ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	90
5.1.6.ΔΕΙΚΤΗΣ ΈΛΞΗΣ ΠΟΛΕΩΝ.....	92
5.1.7.ΖΩΝΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΚΑΙ ΙΣΟΧΡΟΝΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ.....	94
5.2. ΈΚΘΕΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ - ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΕΙΚΤΗ.....	96
5.2.1.ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	96
5.2.1.1.ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....	96
5.2.1.2.ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....	99
5.2.2.ΑΕΠ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΝΟΜΩΝ.....	101
5.2.3.ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ.....	110
5.2.4.ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙΑ, ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ).....	115
5.2.5.ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΙ ΤΟΠΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ (ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΕ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΣΕ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΚΑΙ ΜΟΥΣΕΙΑ).....	131

5.2.5.1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ.....	134
5.2.5.2. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	155
5.2.5.3. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ.....	162
5.2.5.3.1. ΖΩΝΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ.....	166
5.2.5.3.2. ΖΩΝΗ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΠΑΤΡΑ – ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ – ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ – ΑΓΡΙΝΙΟ.....	167
5.2.5.3.3. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	168
5.2.5.3.4. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ.....	172
5.2.5.3.5. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ.....	173
5.2.5.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	177
5.3. ΣΥΝΟΧΗ-ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	179
5.3.1.ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ.....	179
5.3.2.ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΙΑΣ - ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	188
5.3.2.1.ΑΝΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΑΝΕΡΓΙΑ ΗΛΙΚΙΩΝ 15-74.....	191
5.3.2.2.ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ.....	194
5.3.2.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	205
5.3.3. ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.....	206
5.3.3.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	227
5.3.4. Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	228
5.3.4.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	229
5.3.4.2. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ.....	231
5.3.4.3. ΟΦΕΛΗ ΤΩΝ ΠΑΡΚΩΝ.....	233
5.3.4.4. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΟ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑ.....	235

5.3.5. ΥΔΑΤΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ.....	237
5.3.5.1. Ο ΥΔΑΤΙΝΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	237
5.3.5.2. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ.....	241
5.3.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΠ ΚΑΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ.....	242
5.3.7. ΦΤΩΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ.....	243
5.3.7.1. ΦΤΩΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΟΜΑΔΑ ΣΤΗ ΧΩΡΑ	246
5.3.7.2. ΦΤΩΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΉΠΕΙΡΟ, ΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	247
5.3.7.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	252
5.3.8. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	254
5.3.8.1. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	258
5.3.9. ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.....	261
5.4. ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ-ΔΙΚΤΥΩΣΗ	268
5.4.1. ΧΩΡΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ (ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ, ΟΤΑ, ΝΟΜΩΝ).....	268
5.5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ	277
5.6. ΔΙΑΤΡΟΦΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	282
6.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	287
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ	290
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	293

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ABSTRACT)

Είναι γνωστό, ότι **κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, η χώρα μας υστερούσε σημαντικά σε επίπεδο οδικών υποδομών**, τόσο σε όρους ποιότητας του οδικού δικτύου, όσο και σε όρους σωστής οργάνωσης και διαχείρισης των υφιστάμενων αυτοκινητόδρομων. **Οι αρνητικές συνέπειες αυτής της κατάστασης ήταν σημαντικές, τόσο σε κοινωνικό, όσο και σε οικονομικό επίπεδο** για τη χώρα, καθώς, εκτός από την μειωμένη αποδοτικότητα των παλαιών αυτοκινητόδρομων, ο αριθμός των ατυχημάτων, ιδιαίτερα των θανατηφόρων, που συνέβαιναν κάθε χρόνο, ήταν ιδιαίτερα υψηλός σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Με πολύ μεγάλη χρονική καθυστέρηση, μόλις στις αρχές του 21^{ου} αιώνα, άρχισε ουσιαστικά η διαδικασία κατασκευής νέων οδικών αξόνων και η προώθηση, γενικότερα, ενός εθνικού σχεδίου συμπλήρωσης και ολοκλήρωσης ενός βασικού δικτύου μεγάλων συγκοινωνιακών έργων με σύγχρονες προδιαγραφές.

Η συντελεσθείσα θετική μεταβολή δεν αφορά μόνο την επέκταση του οδικού δικτύου κατά πολλές εκατοντάδες χιλιόμετρα, **αλλά έχει το πρόσθετο πλεονέκτημα της ριζικής αλλαγής στα ζητήματα της οδικής ασφάλειας και της ορθολογικής διαχείρισης της κυκλοφορίας**. Στην κατεύθυνση αυτή κινείται άλλωστε και η Ευρωπαϊκή Ένωση που προωθεί με διάφορα μέτρα και στοχευμένες πολιτικές τη συνδεσιμότητα των οδικών δικτύων της ΕΕ, την πολυτροπικότητα των μεταφορών και την εφαρμογή νέων τεχνολογικών συστημάτων (ITS) τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια και παρέχουν νέες υπηρεσίες στους χρήστες οδηγούς.

Βασικό αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η καταγραφή και αξιολόγηση των επιδράσεων της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου – ενός

σύγχρονου και με ευρωπαϊκές προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου – **σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο** στη χώρα. Τα χαρακτηριστικά αυτά, καθώς και η οργανωτική δομή διαχείρισης του αυτοκινητόδρομου από την παραχωρησιούχο Εταιρεία, παρέχουν τα εχέγγυα για μια υψηλής ποιότητας, ορθολογική λειτουργία του συγκεκριμένου έργου, που διασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο ως προς την οδική ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την προσφορά νέων πρόσθετων υπηρεσιών στο χρήστη. Σε αυτό το τελευταίο συμβάλλει ο σύγχρονος εξοπλισμός που διαθέτει η Εταιρεία και η αναμενόμενη αξιοποίηση των τεχνολογιών στην τηλεματική, την κινητή τηλεφωνία και την ηλεκτροκίνηση. Όλα αυτά αποτελούν, άλλωστε, κοινά χαρακτηριστικά και των άλλων σύγχρονων αυτοκινητόδρομων που είτε λειτουργούν είτε ολοκληρώνονται σε αυτή τη φάση. Από την άποψη αυτή, η Ελλάδα εισέρχεται σε μια νέα περίοδο, στην οποία το οδικό δίκτυο της επεκτείνεται και αναβαθμίζεται σημαντικά, πλησιάζοντας ακόμη περισσότερο τα ευρωπαϊκά πρότυπα λειτουργίας.

Στο παρελθόν, έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές μελέτες στην Ελλάδα **για τις επιδράσεις νέων μεγάλων έργων οδικών υποδομών** (Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, Αττική Οδός, Ολυμπία Οδός κλπ.) από διάφορες επιστημονικές ομάδες, μεταξύ των οποίων και από την επιστημονική ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης (Πανεπιστήμιο Πατρών, ΠΟΑΔΕΠ).

Κοινό προβληματισμό παρόμοιων μελετών σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς και οργανισμών που διαμορφώνουν πολιτικές και χρηματοδοτούν μεγάλα κοινωνιακά έργα (UN, OECD, ΕΕ, κλπ), αποτελεί εδώ και δεκαετίες η μεθοδολογία εντοπισμού αυτών των επιδράσεων. Τόσο οι μελετητές, όσο και οι αρχές λήψης επενδυτικών αποφάσεων και χρηματοδότησης τέτοιων έργων, περιορίζονταν στις κλασσικές προσεγγίσεις των μελετών τύπου

cost – benefit, καλύπτοντας βασικά τις ανάγκες τεκμηρίωσης της σκοπιμότητας δημιουργίας των έργων, ενώ υπήρχε μεγάλο κενό στον εκ των υστέρων (ex-post) έλεγχο της επίτευξης των στόχων που είχαν γίνει δεκτοί για την απόφαση υλοποίησης των έργων. Τα τελευταία χρόνια η ερευνητική βιβλιογραφία έχει στρέψει, πολύ περισσότερο από ότι στο παρελθόν, το ενδιαφέρον της σε απολογιστικές μελέτες αυτών των έργων, δηλαδή κατά τη λειτουργία τους και, το σημαντικότερο, έχει κάνει αποδεκτή, για αυτές τις αξιολογήσεις, πέραν της ανάλυσης πραγματικών στοιχείων κινητικότητας των έργων, τη χρήση νέων μεθόδων και προσεγγίσεων, όπως κοινωνικές μελέτες, δημοσκοπήσεις και έρευνες γνώμης φορέων (stakeholders surveys).

Με βάση αυτά τα νέα δεδομένα, αλλά και την εμπειρία της επιστημονικής ομάδας του ΠΟΑΔΕΠ από τις προηγούμενες εργασίες της, επαναπροσεγγίστηκε, στην παρούσα μελέτη, η μεθοδολογία με γνώμονα την εξαγωγή ασφαλέστερων και πληρέστερων συμπερασμάτων σχετικά με τις επιδράσεις του έργου της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου.

Επιγραμματικά, **οι επιδράσεις της Γέφυρας προσεγγίζονται με τις ακόλουθες παράλληλες, συμπληρωματικές μεθόδους:**

- **Με την περιγραφή της ένταξης της Γέφυρας στο γενικότερο χωροταξικό σχεδιασμό του δικτύου αυτοκινητοδρόμων της χώρας (Κεφάλαιο 1)**
- **Με την περιγραφική ανάλυση των παραγόντων που επέδρασαν στη διαμόρφωση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της χώρας κατά την περίοδο της πανδημίας (Κεφάλαιο 3)**
- **Με την καταγραφή και μελέτη ενός περιεκτικού συνόλου δεικτών, κοινωνικών, οικονομικών και συγκοινωνιακών, των περιοχών επίδρασης του άξονα ώστε να καταδειχθεί και να αξιολογηθεί η**

αναπτυξιακή σημασία του άξονα στις περιφερειακές οικονομίες τις οποίες διασχίζει και επηρεάζει από κοινωνικοοικονομική άποψη (Κεφάλαια 4 & 5). Η παρακολούθηση αυτών των δεικτών διαχρονικά, θα προσφέρει μία χρήσιμη βάση αξιολόγησης της εξέλιξης αυτών των επιδράσεων και της σημασίας τους για την περιοχή.

Δομή της Μελέτης

Η παρούσα μελέτη εξετάζει τις επιδράσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, επίσημα γνωστής ως Γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης». Ειδικότερα, **σκοπός της είναι η ανάλυση και η αξιολόγηση των κοινωνικών, οικονομικών και συγκοινωνιακών επιδράσεων** της, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Επιπλέον, εξετάζει **τις επιπτώσεις της στη μείωση του χρόνου μετακίνησης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και τη συμβολή της στην προστασία του περιβάλλοντος.**

Ουσιαστικά, η μελέτη προσφέρει μια ολοκληρωμένη εικόνα για την **επίδραση της Γέφυρας** στη βελτίωση των μεταφορών, στην οικονομική ανάπτυξη και στην προστασία του περιβάλλοντος, αναδεικνύοντας τη σημαντικότητα του έργου σε διάφορους τομείς.

Η δομή της μελέτης αποτελείται από έξι κεφάλαια, με το περιεχόμενο αυτών να έχει ως εξής:

Το Πρώτο Κεφάλαιο όπου γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση των τεχνικών χαρακτηριστικών της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου.

Το Δεύτερο Κεφάλαιο, αναφέρεται στην Ευρωπαϊκή πολιτική και στρατηγική για τα οδικά δίκτυα. Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ειδικότερα στους

άξονες πάνω στους οποίους κινείται η πολιτική αυτή. Για την ΕΕ η ανάπτυξη των μεταφορών αποτελεί σημαντικό πυλώνα ανάπτυξης και ευημερίας και για το λόγο αυτό παρακολουθεί στενά όλες τις εξελίξεις σε όλα τα κράτη μέλη και προσπαθεί να εφαρμόζει πολιτικές οι οποίες θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη του τομέα αυτού. Αυτές οι πολιτικές θα πρέπει να ακολουθούνται από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και για αυτό γίνεται εκτενής αναφορά στις πολιτικές και τους στόχους που είναι αυτή την χρονική περίοδο σε εφαρμογή.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην πανδημία covid-19 και τις επιδράσεις της στον κλάδο των οδικών μεταφορών και στην κινητικότητα του πληθυσμού.

Στο Τέταρτο Κεφάλαιο έχει δημιουργηθεί η βάση για τη διαχρονική παρακολούθηση της εξέλιξης των συγκοινωνιακών και κοινωνικοοικονομικών επιδράσεων του Αυτοκινητόδρομου, στο πλαίσιο των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών των περιοχών επίδρασης του άξονα και των συγκοινωνιακών δεδομένων του. Σε αυτό το κεφάλαιο προσδιορίζονται οι βασικοί δείκτες (χωροταξικοί, συγκοινωνιακοί, οικονομικοί) που θα παρακολουθούνται διαχρονικά και το περιεχόμενο τους, ώστε να ακολουθήσει (στο επόμενο κεφάλαιο) η ποσοτική και ποιοτική ανάλυση τους. Το θεωρητικό και εννοιολογικό πλαίσιο αυτών των δεικτών, το περιεχόμενο τους και η μεθοδολογία κατάρτισης τους στηρίζεται στη ΓΕΩΒΑΣΗ του ΠΟΑΔΕΠ στην οποία τηρούνται όμοιοι δείκτες και για τους λοιπούς αυτοκινητόδρομους. Σε αυτό το κεφάλαιο, πέραν του θεωρητικού πλαισίου, καταγράφονται οι δείκτες της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου, όπως προκύπτουν από την ανάλυση στο Κεφάλαιο 5, ώστε να συγκροτούν το Παρατηρητήριο της Γέφυρας.

Στο Πέμπτο Κεφάλαιο γίνεται μια ποσοτική και ποιοτική ανάλυση των κοινωνικοοικονομικών και συγκοινωνιακών δεδομένων των ζωνών επιρροής του αυτοκινητόδρομου, ώστε να εντοπιστούν οι επιδράσεις του σε αναπτυξιακό και κλαδικό επίπεδο. Οι μετρήσεις αυτές προσδιορίζουν τις άμεσες και έμμεσες επιδράσεις της Γέφυρας σε διαχρονική βάση, ώστε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για τις επιδόσεις του σε όλους τους τομείς αναφοράς. Βασικό κριτήριο στην προσέγγιση της παρουσίασης αυτού του πλέγματος δεικτών είναι η ολιστική προσέγγιση της παρακολούθησης των επιδράσεων των αυτοκινητόδρομων στην περιφερειακή ανάπτυξη και όχι μόνο.

Στο τελευταίο Κεφάλαιο, το Έκτο Κεφάλαιο, περιγράφονται τα συμπεράσματα και οι προτάσεις της Μελέτης.

Συνολικά, η παρούσα μελέτη διαρθρώνεται με τρόπο που επιτρέπει την ολοκληρωμένη κατανόηση των πολυδιάστατων επιδράσεων της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, παρέχοντας σημαντικά ευρήματα και προτάσεις για μελλοντικές βελτιώσεις και ανάπτυξη.

1. Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

1.1. Η ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΙ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΗΣ

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, επίσημα γνωστή ως Γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης», είναι ένα από τα σημαντικότερα και πλέον αναγνωρίσιμα έργα υποδομής στην Ελλάδα, συνδέοντας την Πελοπόννησο με τη δυτική ηπειρωτική Ελλάδα και προς τα πάνω και ευρύτερα με το υπόλοιπο της Ευρώπης. Αποτελεί τμήμα της Ιόνιας Οδού (Α5) και της Ευρωπαϊκής Οδού 55 (Ε55) και κατασκευάστηκε από την Γαλλική εταιρεία Vinci. Με μήκος περίπου 2.880 μέτρα, είναι μία από τις μεγαλύτερες καλωδιωτές γέφυρες στον κόσμο και αποτελεί βασικό κόμβο του ελληνικού οδικού δικτύου.

Η Γέφυρα βρίσκεται στο σημείο όπου συναντώνται οι κύριοι αυτοκινητόδρομοι της χώρας:

- ο αυτοκινητόδρομος Πάτρας - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων, που συνδέει τις τρεις κύριες πόλεις της Ελλάδας και αποτελεί μέρος του ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων, και
- ο δυτικός άξονας Καλαμάτας - Πάτρας - Ηγουμενίστας (Ιόνια Οδός).

Αυτή η στρατηγική θέση διευκολύνει την επικοινωνία με την Ιταλία και τη Δυτική Ευρώπη μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίστας. Επιπλέον, η μόνιμη σύνδεση του Ρίου με το Αντίρριο μέσω της γέφυρας μειώνει τον χρόνο διέλευσης από 45 σε μόλις 5 λεπτά, προσφέροντας άνετες και ασφαλείς συνθήκες διέλευσης, ενώ παράλληλα ελαχιστοποιεί την επιρροή του καιρού στη μετάβαση από τη μία ακτή στην άλλη.

1.1.1. Βασικά Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Το μήκος της Γέφυρας που στηρίζεται σε τέσσερις πυλώνες, ανέρχεται στα 2.252 μέτρα, ενώ μαζί με τις προσβάσεις φτάνει γύρω στα 2.883 μέτρα. Η γέφυρα αναπτύχθηκε και ολοκληρώθηκε, παρά τις δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες, ενώ το μέγιστο βάθος θεμελίωσης φθάνει τα 65 μέτρα υπό την επιφάνεια της θάλασσας.

Πρόκειται για μία καλωδιωτή γέφυρα, οι αντοχές της οποίας είναι εντυπωσιακές. Σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε με προδιαγραφές να αντέξει σε σεισμό μεγαλύτερο από αυτόν που σημειώθηκε στις 17 Αυγούστου 1999 στο Ιζμίτ της Τουρκίας, ο οποίος ήταν μεγέθους 7,4 της Κλίμακας Ρίχτερ.

Έχει υπολογιστεί, επίσης, πως αντέχει σε ενδεχόμενη σύγκρουση δεξαμενοπλοίου εκτοπίσματος 180.000 τόνων, καθώς και σε ταχύτητα ανέμου 265 χλμ/ώρα, ταχύτητα που αντιστοιχεί σε τυφώνα Κατηγορίας 5, το ανώτατο δυνατό επίπεδο στην Κλίμακα Σαφίρ-Σίμπσον. Τέλος, η γέφυρα είναι σχεδιασμένη να απορροφά πιθανές μετατοπίσεις μεταξύ δύο βάθρων, σε οποιαδήποτε κατεύθυνση.

Περιλαμβάνει και πεζόδρομο/ποδηλατόδρομο, η χρήση των οποίων απαλλάσσεται πληρωμής διοδίων.

1.1.2. Σύστημα παρακολούθησης

Στη Γέφυρα εγκαταστάθηκε ένα δομικό σύστημα παρακολούθησης της, κατά τη διάρκεια της κατασκευής. Παρέχει συνεχή παρακολούθηση της κατάστασης της και διαθέτει πάνω από 100 αισθητήρες, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

- 3D μετρητές επιτάχυνσης στο κατάστρωμα, τους πυλώνες, στην καλωδίωση και στο έδαφος για τον χαρακτηρισμό των κινήσεων του ανέμου και των σεισμικών δονήσεων.
- Μετρητές τάσης και κύτταρα φόρτισης στην καλωδίωση και τα ελάσματα συνδέσεως της.
- Αισθητήρες εκτοπίσματος στους αρμούς διαστολής για τη μέτρηση της θερμικής διαστολής του καταστρώματος.
- Αισθητήρες επιπέδου ύδατος στις βάσεις των πυλώνων για την ανίχνευση διήθησης.
- Αισθητήρες θερμοκρασίας στο κατάστρωμα για την ανίχνευση συνθηκών παγετού.
- Αισθητήρες γραμμικού μεταβλητού διαφορικού μορφοτροπέα (LVDT) στην καλωδίωση για τη μέτρηση κινήσεων.
- Κύτταρα φόρτισης στα κλουβιά κατευνασμού για την επανασταθεροποίηση σε περίπτωση σεισμού.
- Δύο μετεωρολογικοί σταθμοί για τη μέτρηση της έντασης και της κατεύθυνσης του ανέμου, θερμοκρασίας αέρος, και σχετικής υγρασίας.

Ένα ειδικό στοιχείο του συστήματος είναι η δυνατότητα του να ανιχνεύει και να κατηγοριοποιεί πιθανά σεισμικά συμβάντα.

1.1.3. Σύντομο Ιστορικό

Η ιδέα για την κατασκευή μιας γέφυρας που θα συνδέει το Ρίο με το Αντίρριο δεν είναι καινούργια. Ήδη από **τον 19^ο αιώνα**, ο Χαρίλαος Τρικούπης, ο οποίος διετέλεσε πρωθυπουργός της Ελλάδας σε πολλές θητείες, είχε οραματιστεί την κατασκευή αυτής της Γέφυρας. Ωστόσο, οι

τεχνολογικοί και οικονομικοί περιορισμοί της εποχής έκαναν το έργο αυτό ανέφικτο.

Η σύγχρονη υλοποίηση της ξεκίνησε να σχεδιάζεται **τις τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα**. Το 1996, η ελληνική κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση παραχώρησης με την κοινοπραξία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., η οποία ανέλαβε την κατασκευή και λειτουργία της γέφυρας. Η κατασκευή ξεκίνησε επίσημα το 1998 και ολοκληρώθηκε το 2004, λίγο πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

Η Γέφυρα **κατασκευάστηκε με πρωτοποριακές τεχνολογίες**, που της επιτρέπουν να αντέχει σε ισχυρούς σεισμούς και δυνατούς ανέμους. Το έργο έχει τιμηθεί με πολλά βραβεία και αποτελεί παράδειγμα μηχανικής και κατασκευαστικής αρτιότητας.

1.1.4. Σήμερα

Σήμερα, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου όχι μόνο εξυπηρετεί καθημερινά χιλιάδες οχήματα, αλλά και λειτουργεί ως σύμβολο σύνδεσης και συνεργασίας ανάμεσα στις διαφορετικές περιοχές της Ελλάδας, ειδικότερα με την ολοκλήρωση της Ολύμπιας και της Ιόνιας Οδού.

Η ομαλή λειτουργία της Γέφυρας βασίζεται στην παραχωρησιούχο εταιρεία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., η οποία έχει την ευθύνη της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, συντήρησης και λειτουργίας της γέφυρας για 42 έτη. Έχει υπογράψει περισσότερες από 50 συμβάσεις, περιλαμβανομένης της σύμβασης κατασκευής με την Κατασκευάστρια Κοινοπραξία και πολυάριθμες χρηματοδοτικές συμβάσεις με δανειστές. Από τον Αύγουστο του 2004, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. διαχειρίζεται την ομαλή λειτουργία, συντήρηση και βελτιώσεις της γέφυρας, με στόχο την κοινωνική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.

Στο πλαίσιο μιας σύμβασης που έχει υπογραφεί, η ΓΕΦΥΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Α.Ε. είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση των διοδίων, της κυκλοφορίας και της συνήθους συντήρησης.

Στα 20 χρόνια λειτουργίας της, η Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης **έχει εξυπηρετήσει συνολικά 77 εκατομμύρια διελεύσεις οχημάτων**, εκπληρώνοντας πολλαπλούς ρόλους. Ειδικότερα, η Γέφυρα εξασφαλίζει τη σύνδεση της Δυτικής Πελοποννήσου με τη Δυτική Στερεά Ελλάδα, περιοχές που στο παρελθόν ήταν αποκομμένες κατά τις κακές καιρικές συνθήκες. Παρέχει ευκολότερη και ταχύτερη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών, υποστηρίζει την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη και συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς μειώνει τον χρόνο ταξιδιού και καλύπτει τις ενεργειακές της ανάγκες μέσω Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας. Επιπλέον, ενισχύει την εικόνα της χώρας, αποτελώντας ένα σημαντικό επίτευγμα της Μηχανικής και μία από τις μεγαλύτερες καλωδιωτές γέφυρες παγκοσμίως, μεταφέροντας την εικόνα της ελληνικής τεχνολογίας και καινοτομίας σε όλο τον κόσμο.

1.2. Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Η σύνδεση του Στενού του Ρίου - Αντιρρίου γινόταν μέχρι το 2004 μόνο με οχηματαγωγά πλοία. Αυτός ο τρόπος σύνδεσης διατηρούσε το χάσμα ανάμεσα σε δύο κρίσιμες περιοχές της Ελλάδας, την Πελοπόννησο και τη Δυτική Ελλάδα, με όλα τα αρνητικά συνεπακόλουθα για την ανάπτυξη των περιφερειών και την ευχέρεια των μετακινήσεων. **Ο μέσος χρόνος διέλευσης με τις σημερινές συνθήκες ανερχόταν σε 45 λεπτά. Με τη ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου μειώθηκε δραστικά ο χρόνος διέλευσης και έτσι**

ανοίχτηκαν νέες προοπτικές για την ανάπτυξη των περιφερειών και τη γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση των πολιτών και εμπορευμάτων. Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου **ένωσε οδικά σημαντικές γεωγραφικές περιοχές** της Ελλάδας, δηλαδή την Πελοπόννησο με τη Δυτική Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο και συνέβαλε στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

Με το Δυτικό οδικό άξονα (Καλαμάτα-Ιωάννινα έως τα Αλβανικά σύνορα), κρίσιμο κρίκο του οποίου αποτελεί η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, συνδέονται ο δύο άλλοι οδικοί άξονες Π.Α.Θ.Ε. και Εγνατία που περιλαμβάνονται επίσης στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και διευκολύνεται η επικοινωνία της χώρας με την Ιταλία και τις λοιπές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω και των λιμανιών Πάτρας και Ηγουμενίτσας. Οι κύριοι οδικοί άξονες που διέρχονται από το Ρίο-Αντίρριο είναι:

- Άξονες Βορρά-Νότου:
- Καλαμάτα - Πάτρα -Ιωάννινα (Δυτικός)
- Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (Ανατολικός - Π.Α.Θ.Ε.)
- Άξονας Ανατολής-Δύσης:
- Αντίρριο - Λαμία

Στρατηγικές κατευθύνσεις που έχουν σχέση με πρότυπα χωρικής οργάνωσης, αναπτυξιακούς πόλους και άξονες, κόμβους και πύλες μεταφορών έχουν θεσμοθετηθεί και προωθούνται στο πλαίσιο του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου (ΠΧΠ) για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (βλ. ΦΕΚ 845/Δ/24.12.2020).

Εύκολα γίνεται αντιληπτή από τα προαναφερθέντα η σημαντική θέση του Έργου της Γέφυρας σε ό,τι αφορά την χωροταξική της τοποθέτηση στο ευρύτερο πλαίσιο του σχεδιασμού του Εθνικού αλλά και Ευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Σε εθνικό επίπεδο το 2008 εκπονήθηκε το Γενικό Πλαίσιο

Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) προβάλλοντας στρατηγικές κατευθύνσεις για την χωροταξική οργάνωση και την αειφόρο ανάπτυξη του ελληνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια. Στο πλαίσιο αυτό αναφέρεται και η διευρωπαϊκή διεύθυνση αλλά και η ενίσχυση των ευρωπαϊκών σχέσεων που πρέπει να έχει ο Ελληνικός χώρος, με την δημιουργία δύο πανευρωπαϊκών διαδρόμων, κατά μήκος καταρχήν των ακτών του Εύξεινου Πόντου (Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο - Μπουργκάς - Βάρνα - Κωσταντζα - Βουκουρέστι) αλλά και της Αδριατικής (Γιάννενα / Σιάτιστα - Τίρανα - Σπλιτ - Ριέκα – Λουμπλιάνα - Τερνέστη - Σάλτσμπουργκ). Ένας από τους βασικότερους άξονες ανάπτυξης είναι και ο Δυτικός Άξονας της χώρας, ο οποίος με την ολοκλήρωση της Γέφυρας αλλά και των αυτοκινητοδρόμων συμβάλλει στην επίλυση πολλών από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή για την προώθηση και την υλοποίηση των στόχων του γενικού πλαισίου. Εκτός από τον Ευρωπαϊκό προσανατολισμό μεγάλη μεριμνά δίνεται και στην ενδογενή και ολοκληρωμένη ανάπτυξη με την δημιουργία υποδομών για την διευκόλυνση των μετακινήσεων και την μείωση των χρονοαποστάσεων και του κόστους μεταφοράς στις απομονωμένες ή δυσπρόσιτες περιοχές της χώρας. Τονίζεται επίσης ο ρόλος της πόλης των Ιωαννίνων σε «πόλο διακρατικών συνεργασιών και διασυννοριακής δικτύωσης» στην περιοχή των Βαλκανίων και στον Αδριατικό διάδρομο αλλά και η ισχυρή θέση που πρέπει να αποκτήσει ο ρόλος του λιμανιού της Ηγουμενίτσας ως πύλης εισόδου της χώρας.

Το έργο ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου δημιούργησε προϋποθέσεις για την οικιστική ανάπτυξη, για την παραγωγική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής σε συνδυασμό με τα εξής:

- Την εφαρμογή της μελέτης των Χωροταξικών Επιπτώσεων των Κοινοτικών Προγραμμάτων και Πολιτικών στην περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας.
- Την εκπόνηση και εφαρμογή της Ειδικής Χωροταξικής Μελέτης του Κορινθιακού Κόλπου.
- Την εκπόνηση των Χωροταξικών Μελετών των Νομών Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας.
- Την ολοκλήρωση της Ειδικής Ρυθμιστικής Μελέτης για τη συγκεκριμένη περιοχή του έργου και της Πολεοδομικής Μελέτης της Κοινότητας Ρίου.
- Την προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση των κάστρων Ρίου - Αντιρρίου ως διατηρητέων Βυζαντινών Μνημείων.

Με αυτόν τον ολοκληρωμένο χωροταξικό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό καθορίζονται οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης για την οικιστική ανάπτυξη και οι συμβατές παραγωγικές πρωτοβουλίες, που θα συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Ειδικότερα με την ολοκλήρωση του έργου της ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου:

- Παύει η κυκλοφοριακή αναστάτωση και η επιβάρυνση της περιοχής, με το διαχωρισμό της αστικής από την υπεραστική κυκλοφορία.
- Μειώνεται η ρύπανση από την κυκλοφορία, αφού στο εξής τα οχήματα δεν συνωστίζονται στα λιμάνια αλλά παροχετεύονται στους προορισμούς τους χωρίς καθυστερήσεις.
- Ελευθερώνεται η περιοχή των λιμανιών Ρίου και Αντιρρίου από τους πυλώνες υψηλής τάσης της Δ.Ε.Η..

- Μετατρέπονται οι περιοχές του Ρίου και Αντιρρίου σε σύγχρονα οικιστικά κέντρα.
- Βελτιώνονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις της περιοχής του Ρίου, ώστε τα οχηματαγωγά να εξακολουθούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε εκείνους από τους χρήστες που τα προτιμούν.
- Λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα για την ανάδειξη των Βυζαντινών Φρουρίων της περιοχής.

Το Έργο ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου δεν είναι η μοναδική παρέμβαση στην υποδομή στον τομέα των μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας. Σημαντικά έργα αναβάθμισης του Δυτικού Οδικού Άξονα και των συλλεκτήριων αξόνων, καθώς και έργα βελτίωσης Λιμανιών και Αεροδρομίων είναι:

- Οι παρακάμψεις Αγρινίου και Άρτας- Η ζεύξη Πρέβεζας - Ακτίου
- Τμήμα της Παραϊόνιας οδού
- Τμήματα της οδού Αντιρρίου - Ιωαννίνων
- Η παραλιακή οδός Ηγουμενίστας - Πρέβεζας
- Το λιμάνι Ηγουμενίστας που είναι ταυτόχρονα και πύλη της Εγνατίας Οδού.
- Το λιμάνι Πάτρας
- Το λιμάνι Κατάκωλου
- Το λιμάνι Κυλλήνης
- Το λιμάνι Πρέβεζας
- Το αεροδρόμιο Αράξου

Η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου είναι εκείνη η παρέμβαση που ενισχύει την αξιοποίηση και τη χρησιμότητα όλων των έργων υποδομής στην ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας.

Σημειώνεται ότι τα προαναφερθέντα είχαν αναφερθεί και ληφθεί υπόψη κατά την «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας

του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» το 1996.

1.3. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ορόσημο της Ελλάδας του 21^{ου} αιώνα και βελτίωσε την καθημερινότητα μέρους των κατοίκων της χώρας συντελώντας μεταξύ άλλων στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου **έχει επιφέρει άμεσα οφέλη στους χρήστες της**, όπως:

- **μείωση του χρόνου διέλευσης**, κατά μέσο όρο κατά 40 λεπτά ανά αυτοκίνητο, γεγονός που συνεπάγεται, τη μείωση του συνολικού κόστους διέλευσης,
- **βελτίωση της άνεσης και της ποιότητας της διέλευσης**,
- σημαντική **βελτίωση της χρονικής αξιοπιστίας** κάθε μετακίνησης,
- **διασφάλιση των μετακινήσεων** ανεξάρτητα από καιρικές συνθήκες κ.λ.π..
- **ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας** των υφιστάμενων επιχειρήσεων και δημιουργία προϋποθέσεων για ίδρυση νέων στις μέχρι τώρα γεωγραφικά απομονωμένες περιοχές της Βορειοδυτικής Ελλάδας,
- **προώθηση της κοινωνικοοικονομικής και πολιτισμικής ανάπτυξης** της ανωτέρω περιοχής.

Η Γέφυρα Α.Ε. έχει ως πρωταρχικό της στόχο την άμεση και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των χρηστών της διασφαλίζοντας την άνετη και ασφαλή διέλευση του στενού. Για τον λόγο αυτόν η εταιρία προσφέρει στους χρήστες της Γέφυρας τις εξής υπηρεσίες:

- Περίπολοι Οδικής Ασφάλειας οι οποίες κινούνται διαρκώς σε όλο το μήκος της Γέφυρας 24 ώρες το 24ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα και συνδράμουν άμεσα και ολοκληρωμένα σε κάθε περίπτωση βλάβης οχήματος ή άλλης άμεσης ανάγκης των επιβατών του.
- Τηλεφωνική Εξυπηρέτηση Πελατών καλώντας στον τηλεφωνικό αριθμό (+30) 26340 39010 και (+30) 26340 39011. Η τηλεφωνική Εξυπηρέτηση πελατών είναι στη διάθεση των χρηστών της Γέφυρας για κάθε πληροφορία ή θέμα που σχετίζεται με τη λειτουργία της Γέφυρας και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, καθώς και για την υποβολή αιτημάτων και παρατηρήσεων.
- Τηλέφωνα έκτακτης ανάγκης (SOS) σε όλους τους πυλώνες της Γέφυρας (χρώματος πορτοκαλί), μέσω των οποίων ο χρήστης μπορεί να επικοινωνεί άμεσα με το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας σε κάθε περίπτωση βλάβης οχήματος ή άλλης άμεσης ανάγκης.
- Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας Αυτοκινητοδρόμου με ολοκληρωμένα συστήματα οπτικής και ηλεκτρονικής επιτήρησης και ρύθμισης της κυκλοφορίας στη Γέφυρα. Λειτουργεί 24 ώρες το 24ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα και διαχειρίζεται έγκαιρα και αποτελεσματικά όλα τα συμβάντα που παρουσιάζονται, ενώ παράλληλα διασφαλίζει την ασφαλή και ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων στη Γέφυρα.

- Δωρεάν οδική βοήθεια σε ακινητοποιημένα οχήματα. Σε περίπτωση ακινητοποίησης του οχήματός σας πάνω στη Γέφυρα, γερανός της οδικής μας βοήθειας θα το μεταφέρει δωρεάν σε ασφαλές σημείο εκτός της Γέφυρας φροντίζοντας για την ασφάλεια των επιβατών, του οχήματος και των λοιπών διερχόμενων χρηστών.
- Παροχή υπηρεσιών ΣΕΑ – στον Ανατολικό χώρο στάθμευσης υπάρχουν τουαλέτες (ΑμΕΑ / βρεφική αλλαξιέρα), ΑΤΜ, αυτόματος πωλητής σνακ, δωρεάν wi-fi.
- Δωρεάν χώροι στάθμευσης κοινού και στις δύο κατευθύνσεις (Ανατολικά και Δυτικά), ακριβώς πριν τον σταθμό διοδίων
- Φορτιστές Ηλεκτρικών οχημάτων, για ταυτόχρονη φόρτιση 2 οχημάτων, και στους δύο χώρους στάθμευσης (Ανατολικά και Δυτικά), από την εταιρεία BLINK. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων, οι χρήστες μπορούν να επισκεφθούν το website του παρόχου (<https://blinkcharging.gr/>)

Επιπλέον, οι χρήστες της Γέφυρας μπορούν να ενημερώνονται για την πρόβλεψη της κυκλοφορίας από το website <https://www.gefyra.gr/security/Provlpsh-Kukloforias/>. Με αυτόν τον τρόπο η Γέφυρα παρέχει έγκαιρη πληροφόρηση στους χρήστες της και ως εκ τούτου αυτοί μπορούν να προγραμματίσουν καλύτερα το ταξίδι τους.

Πρόβλεψη Κυκλοφορίας

Το παρακάτω διάγραμμα απεικονίζει την πρόβλεψη της κυκλοφορίας των οχημάτων στη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, ώστε να βοηθήσει τους ταξιδιώτες να προγραμματίσουν καλύτερα τον χρόνο του ταξιδιού τους, αποφεύγοντας τυχόν καθυστερήσεις λόγω αυξημένης κίνησης.

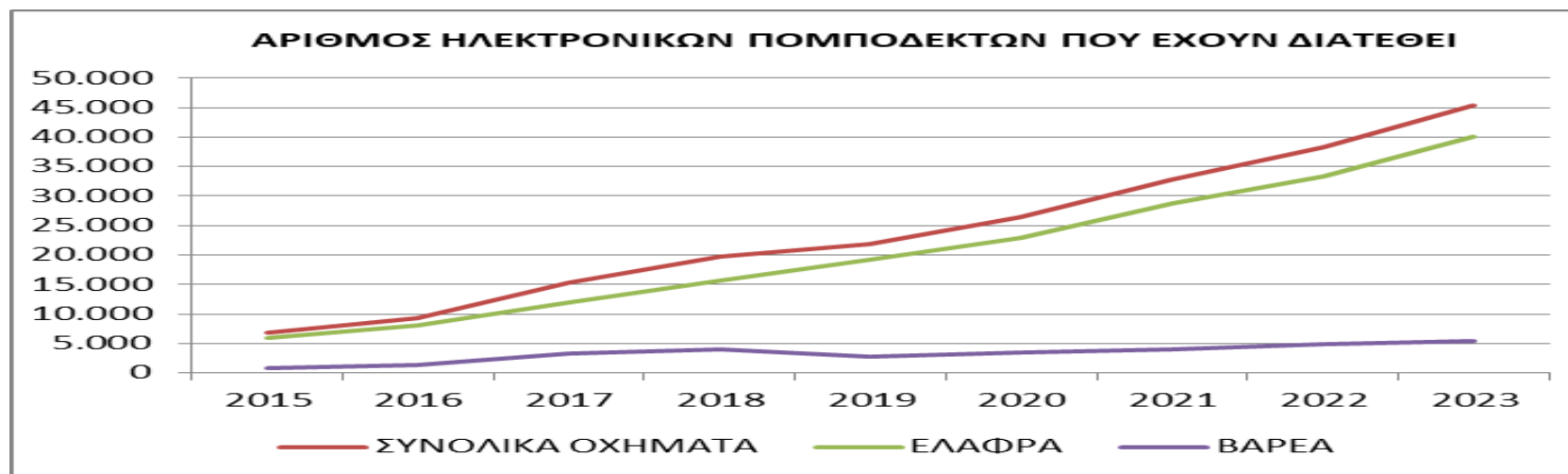
Δείτε την πρόβλεψη της κυκλοφορίας, επιλέγοντας την κατεύθυνση που σας ενδιαφέρει.



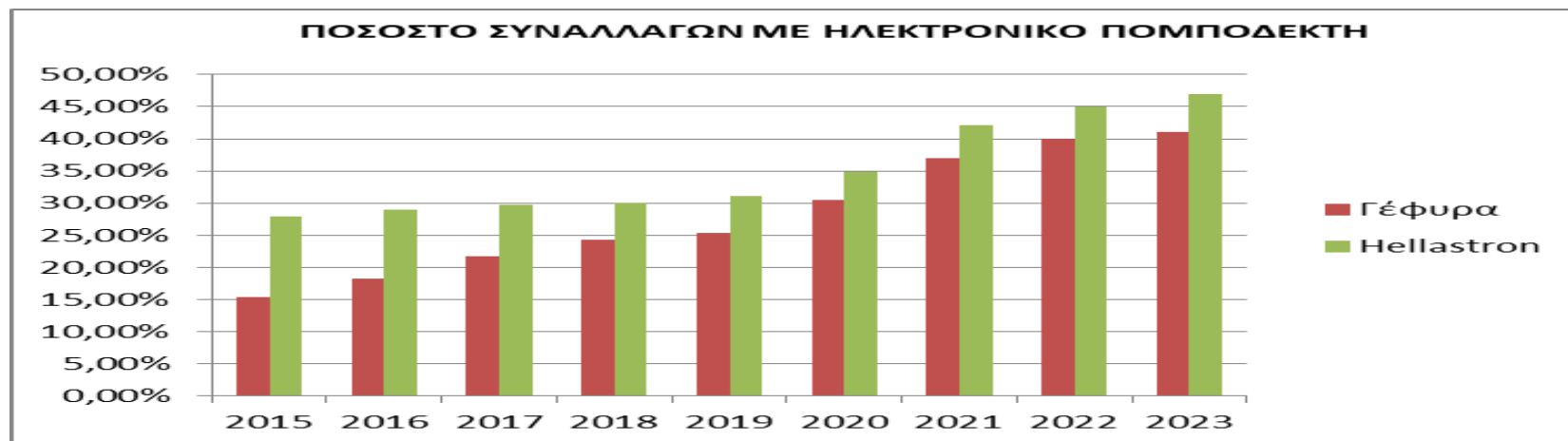
Εικόνα 1: Πρόβλεψη κυκλοφορίας

Επιπλέον, στο έργο της Γέφυρας η διείσδυση του πομποδέκτη ακολουθεί δυναμική αύξηση καθόλη τη διάρκεια των τελευταίων 8 ετών, όπως φαίνεται και στα σχετικά διαγράμματα ακόμα και διανύοντας περιόδους βαθιάς οικονομικής κρίσης και περιορισμού των μετακινήσεων λόγω πανδημίας.

Αξιοσημείωτη είναι επίσης η συνεισφορά της Γέφυρας στη βιώσιμη ανάπτυξη και την οικολογία, το οποίο αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η Γέφυρα έχει ήδη μειώσει κατά 84,5% το ανθρακικό αποτύπωμα από το 2015 έως σήμερα.



Διάγραμμα 1.1.: Αριθμός ηλεκτρονικών πομποδεκτών που έχουν διατεθεί κατά τα έτη 2015- 2023



Διάγραμμα 1.2. : Ποσοστό συναλλαγών με ηλεκτρονικό πομποδέκτη κατά τα έτη 2015 -2023

1.4. Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Η παρούσα μελέτη εξετάζει την επίδραση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα της περιοχής. Αναλύει τη συμβολή της γέφυρας στη βελτίωση της συνδεσιμότητας και των οδικών υποδομών, την ενίσχυση των οικονομικών δραστηριοτήτων και την κοινωνική ανάπτυξη και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. **Επιπλέον, η μελέτη αξιολογεί τις μακροχρόνιες επιδράσεις του έργου,** όπως την επίδρασή της στην συνολική εικόνα της περιοχής, **ενώ διερευνά και τη σύνδεση της με άλλες συγκοινωνιακές υποδομές** στην νοτιοδυτική Ελλάδα. **Σκοπός της μελέτης είναι να παρέχει μια ολοκληρωμένη εικόνα των κοινωνικοοικονομικών οφελών και των προκλήσεων που σχετίζονται με την Γέφυρα,** αξιοποιώντας δεδομένα και αναλύσεις από διάφορες περιόδους της λειτουργίας της.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι **η εκπόνηση της παρούσας μελέτης από το ΠΟΑΔΕΠ συμπίπτει με την επέτειο και τον εορτασμό των 20 χρόνων λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.** Το ΠΟΑΔΕΠ στη **διαδρομή του συνδέεται με έναν ιδιαίτερο τρόπο με το εμβληματικό αυτό έργο,** δεδομένου ότι στελέχη του και ακαδημαϊκοί δάσκαλοι του Πανεπιστημίου Πατρών, με επικεφαλής τον **Ομότιμο Καθηγητή κ. Μπέλλα Αθανάσιο,** αποτελέσαν την **πρώτη ερευνητική ομάδα το 2005,** δηλαδή 1 μόλις χρόνο μετά την έναρξη λειτουργίας του έργου, **η οποία ασχολήθηκε επιστημονικά με τις κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις του.** Αυτή η πρώτη μελέτη καθώς και εκείνη που ακολούθησε 2 χρόνια μετά, έβαλαν τις βάσεις τόσο για την μεθοδολογία της επιστημονικής διερεύνησης των

επιδράσεων, όσο και για την δημιουργία του ΠΟΑΔΕΠ λίγο μετά, δηλαδή το 2009.

Οι πρώτες αυτές εμπειρίες από τις μελέτες της γέφυρας χρησιμοποιήθηκαν ως βάση για τη συγκρότηση του ΠΟΑΔΕΠ και τη στήριξή του από παραχωρησιούχους και άλλων συγκοινωνιακών έργων της νοτιοδυτικής Ελλάδας, δηλαδή της Ολυμπίας οδού, της Ιόνιας οδού και της ΜΟΡΕΑΣ.

Πέραν αυτού στη διαδρομή του το ΠΟΑΔΕΠ κλήθηκε και άλλες φορές να ασχοληθεί ιδιαίτερα με τις κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου όπως για παράδειγμα το 2018, όταν συμμετείχε σε μελέτη αξιολόγησης των αναπτυξιακών επιδράσεων 10 ευρωπαϊκών συγκοινωνιακών έργων μέσα στα οποία περιλαμβάνονταν και η γέφυρα. Τη διαδικασία αυτή προκάλεσε η Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία για πρώτη φορά εγκαίνιασε με το τρόπο αυτό τη διαδικασία της εκ των με υστέρων (ex post) αποτίμησης, δηλαδή σε καθεστώς λειτουργίας, την αναπτυξιακών επιδράσεων των έργων.

2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

2.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει, σε μεγάλο βαθμό, τη σημαντικότητα του τομέα των μεταφορών όσον αφορά την οικονομική και κοινωνική ευμάρεια των πολιτών της (ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ 2011). Έτσι, διαμορφώνει και ακολουθεί πολιτικές οι οποίες θα βοηθήσουν αυτόν τον πολύ σημαντικό κλάδο να επιβιώσει ενόψει των νέων προκλήσεων τις οποίες αντιμετωπίζει. Η ζήτηση των μεταφορών αναμένεται να αυξηθεί ενώ μόνο οι εμπορευματικές μεταφορές εκτιμάται ότι θα σημειώσουν αύξηση κατά 80% έως το 2050. Κύριος στόχος είναι οι Ευρωπαϊκές περιφέρειες να παραμείνουν ανταγωνιστικές σε παγκόσμιο επίπεδο και σύμφωνα με την ΕΕ, οι αποτελεσματικές μεταφορές αποτελούν καθοριστικό παράγοντα προς αυτή την κατεύθυνση. Πιο συγκεκριμένα, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στις χερσαίες μεταφορές. Υπολογίζεται πως για κάθε δυο κατοίκους αντιστοιχεί ένα αυτοκίνητο ενώ οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές εκπροσωπούν πάνω από τα δυο τρίτα της συνολικής μεταφοράς εμπορευμάτων (ΓΓΕΤ 2014). Για τους παραπάνω λόγους η ΕΕ εστιάζει στην ανάπτυξη μεταφορών οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας, καθώς επίσης και έχουν ως μέλημα τους την προστασία του περιβάλλοντος.

Συνδυάζοντας τα παραπάνω με έργα τα οποία πραγματοποιούνται στην Ελλάδα στην τρέχουσα χρονική περίοδο, μπορούμε να πούμε πως πολλά έχουν γίνει και γίνονται προς την κατεύθυνση την οποία έχει ορίσει η ΕΕ.

Πολλά οδικά έργα κατασκευάστηκαν και κατασκευάζονται τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας ακολουθώντας τις πολιτικές της ΕΕ όσον αφορά την βελτίωση των οδικών υποδομών αλλά και την πολυτροπικότητα των μεταφορών. Επηρεασμένο από τις πολιτικές της ΕΕ για την περιφερειακή αειφόρο ανάπτυξη είναι και το σύστημα των αστικών συγκοινωνιών σε όλη την Ελλάδα με τους κυριότερους τομείς ενδιαφέροντος να είναι η αντιμετώπιση των αυξημένων μετακινήσεων των πολιτών αλλά και η εισαγωγή και η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ωστόσο, από την μεριά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, παρουσιάζονται κάποιες σημαντικές δυσλειτουργίες οι οποίες επιδρούν αρνητικά στο λειτουργικό κόστος μεταφοράς και στην ποιότητα εξυπηρέτησης.

Την παρούσα χρονική περίοδο, ο κλάδος των μεταφορών εκτός από τις ήδη υπάρχουσες προκλήσεις, έχει να αντιμετωπίσει και νέες, οι οποίες έχουν εμφανιστεί. Σημαντικές επιπτώσεις στις μεταφορές τόσο αγαθών όσο και προσώπων επέφερε η περίοδος της πανδημίας σε ευρωπαϊκό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Επίσης σε εξέλιξη βρίσκονται ακόμα πολεμικές επιχειρήσεις στην περιοχή της Ουκρανίας κάτι που έχει επηρεάσει την λειτουργία και το κόστος των μεταφορών αγαθών. Τέλος μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει πλέον η ανθρωπότητα είναι η Κλιματική Αλλαγή. Είναι γεγονός πως τα τελευταία χρόνια με τα μέτρα και τις πολιτικές που εφαρμόστηκαν μετά τη Λευκή Βίβλο έχουν αλλάξει πολλοί παράγοντες προς το καλύτερο, όπως σε ζητήματα οδικών υποδομών, δικτύων και ασφάλειας καθώς και σε υπηρεσίες προς τους πολίτες/οδηγούς. Εν τούτοις το σύστημα μεταφορών της Ευρώπης με τα σημερινά δεδομένα δεν είναι βιώσιμο. Έτσι, με ορίζοντα τα επόμενα χρόνια η ΕΕ πρόκειται να ακολουθήσει

συγκεκριμένες πολιτικές και στρατηγικές για την αναδιάρθρωση και βελτίωση του.

Οι στρατηγικές αυτές στηρίζονται σε οκτώ βασικούς άξονες:

- εναρμόνιση νομοθεσίας που ισχύει για τις οδικές μεταφορές
- τήρηση προδιαγραφών μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και στρατηγικές οδικής ασφάλειας
- τη μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο,
- τη μείωση των εκπομπών αερίων,
- την ανάπτυξη και εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών (Intelligent Transport Systems- ITS) και
- τη μείωση του κόστους των μεταφορών.

Στη συνέχεια του κειμένου γίνεται εκτενέστερη αναφορά στους οκτώ άξονες για τους οποίους έγινε μνεία παραπάνω.

2.2. ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η δημιουργία μιας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς οδικών μεταφορών δεν είναι δυνατή χωρίς την εναρμόνιση των νομικών διατάξεων που ισχύουν στα κράτη μέλη. Τα μέτρα που έχει εγκρίνει η ΕΕ είναι φορολογικού, τεχνικού, διοικητικού και κοινωνικού χαρακτήρα. Μια κοινή πολιτική οδικών μεταφορών η οποία θα τηρεί τους δικαίους όρους ανταγωνισμού και θα εξασφαλίζει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών απαιτεί εναρμόνιση των σχετικών νομικών διατάξεων εν ισχύ στα κράτη μέλη. Αυτό ισχύει όχι μόνο για τη φορολογία (ΦΠΑ, τέλη κυκλοφορίας, φόροι επί των καυσίμων) και τις κρατικές ενισχύσεις, αλλά και για τις τεχνικές προδιαγραφές (ανώτατες επιτρεπόμενες διαστάσεις και βάρος των οχημάτων), τις κοινωνικές

διατάξεις και τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος (Θεματολογικό Δελτίου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 04/2023).

Στα πλαίσια αυτά η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει σειρά Οδηγιών και Κανονισμών που αφορούν την περιγραφή προδιαγραφών και νομικών διατάξεων στις οποίες οφείλουν να συγκλείνουν και να εναρμονιστούν όλα τα Κράτη Μέλη. Τα αποτελέσματα των ενεργειών αυτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης οδήγησαν στην κατάρτιση διατάξεων και προδιαγραφών που αφορούν :

Α. Φορολογική και Τεχνική Εναρμόνιση στα εξής :

- Σύστημα ειδικών φόρων κατανάλωσης και επιβολή τελών χρήσης των υποδομών, όπου συν τοις άλλοις θεσπίστηκε η **Οδηγία 199/62/ΕΚ** (Τροποποίηση 2006, 2011 και οριστικοποίηση τον Φεβρουάριο του 2022) η οποία δίνει έμφαση στην ενίσχυση της αρχής «ο χρήστης πληρώνει» με ένα συνδυασμένο σύστημα χρέωσης το οποίο θα ενσωματώνει τις εκπομπές ρύπων, την απόσταση και τον χρόνο.

- Πρότυπα επιδόσεων εκπομπών όπου ισχύει ο **Κανονισμός 2019/631/ΕΕ** για τον καθορισμό των στόχων μείωσης εκπομπών για το 2025 και 2030 και ο **Κανονισμός 2023/851/ΕΕ** που περιλαμβάνει τον στόχο μείωσης εκπομπών CO₂ έως και το 2035. Τέλος έχει εκδοθεί και ισχύει η **Σύσταση C(2023)/1796** για την βελτίωση και εναρμόνιση των περιοδικών επιθεωρήσεων των οχημάτων.

- Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη όπου η **Οδηγία 96/53/ΕΚ** αποτελεί αναφορά για τις μέγιστες διαστάσεις των βαρέων φορτηγών οχημάτων που κυκλοφορούν μεταξύ των κρατών μελών (ωστόσο προβλέπονται εξαιρέσεις σε εθνικό επίπεδο). Επίσης οι οδηγίες **97/27/ΕΚ** και **2002/7/ΕΚ** καθορίζουν τις

μέγιστες διαστάσεις των λεωφορείων, καθώς και η **Οδηγία 2015/719/ΕΕ**. Κατά την χρονική περίοδο σύνταξης της Μελέτης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεξεργάζεται πρόταση αναθεώρησης της Οδηγίας 96/53/ΕΚ.

Β. Διοικητική Εναρμόνιση στα εξής :

- Νομικές υποχρεώσεις για τους οδηγούς, όπου η **Οδηγία 2006/126/ΕΚ** όπως τροποποιήθηκε με την **COM(2023)127** εναρμονίζει θέματα μορφής άδειας οδήγησης και κατηγοριών οχημάτων. Επίσης την 1^η Φεβρουαρίου 2021 δημοσιεύτηκε η κωδικοποίηση της **Οδηγίας 2003/59/ΕΚ** με όλες τις τροποποιήσεις της σχετικά με την επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών. Επίσης τον Ιούνιο του 2022 εγκρίθηκαν προσωρινά μέτρα αναγνώρισης ουκρανικών εγγράφων οδηγού με τον **Κανονισμό 2022/1280**.
- Επιβολή κανόνων για τις οδικές μεταφορές, όπου οι οδηγίες **2011/82/ΕΕ** και **2015/413/ΕΕ** (όπως τροποποιήθηκε με την **COM(2023)126** αναθεώρηση) εναρμονίζουν διαδικασίες διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις. Επίσης επί του παρόντος βρίσκεται στο στάδιο επεξεργασίας πρόταση σχετικά με την ισχύ ορισμένων εκπαιδύσεων από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης.
- Ταξινόμηση οχημάτων και ενοικίαση αυτοκινήτων, όπου η **Οδηγία 1999/37/ΕΚ** (όπως τροποποιήθηκε από την **2003/127/ΕΚ** και την **2014/46/ΕΕ**) καθώς και ο **Κανονισμός (ΕΚ) 2411/98**, εναρμονίζουν διαδικασίες ταξινόμησης εγγράφων, ελέγχους ιδιοκτησίας, προδιαγραφών πινακίδων και διακριτικών σημάτων. Αναμένεται εντός του 2023 πρόταση Κανονισμού σχετικού με

εναρμόνιση διαδικασιών ταξινόμησης και διασυνοριακής χρήσης των ενοικιαζόμενων οχημάτων.

Γ. Κοινωνική εναρμόνιση σχετικά με τον χρόνο εργασίας, τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, όπου η **Οδηγία 2002/15/ΕΚ**, ο **Κανονισμός 2006/561/ΕΚ** (όπως τροποποιήθηκε και ισχύει) και η **Οδηγία 2020/1057/ΕΕ** καθορίζουν ζητήματα χρόνου οδήγησης, ασφάλειας και υγείας οδηγών, προδιαγραφών και προϋποθέσεων τοποθέτησης ψηφιακών ταχογράφων, δίκαιης αμοιβής οδηγών, κ.α.

Σε γενικές γραμμές, το θεσμικό πλαίσιο για τον κλάδο των μεταφορών στην Ελλάδα εναρμονίζεται με τους Κανονισμούς και τους στόχους που έχει θέσει η Ε.Ε. Σκοπός είναι η όσο το δυνατόν εξάλειψη των στρεβλώσεων και η σύγκλιση με τις άλλες χώρες της Ε.Ε. για τη δημιουργία ενός ενιαίου μεταφορικού χώρου που εξασφαλίζει τη μείωση του μεταφορικού κόστους, προστατεύει το περιβάλλον και ενισχύει την οικονομία.

Οι αποκλίσεις της Ελλάδας από τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές ήταν σημαντικές για αυτό ήταν αναγκαία η θέσπιση νέου νομοθετικού πλαισίου με σκοπό την απελευθέρωση του κλάδου των μεταφορών που θα καθιστούσε την Ελλάδα περισσότερο ανταγωνιστική. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται δυο σημαντικά νομοθετήματα της διαρθρωτικής μεταρρύθμισης στον κλάδο των μεταφορών που έθεσαν τις βάσεις για περαιτέρω εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου, καθώς και σειρά νομοθετημάτων και Υπουργικών Αποφάσεων για την εναρμόνιση και εφαρμογή των σχετικών ευρωπαϊκών Οδηγιών και Κανονισμών που διέπουν τις οδικές μεταφορές.

Για τις **Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές** πριν την θέσπιση του **Ν. 3887/2010**, ίσχυαν χαρακτηριστικά «κλειστού επαγγέλματος» με χαμηλή αποτελεσματικότητα, χαμηλό ανταγωνισμό και δυσκολία στην έκδοση αδειών κυκλοφορίας Φορτηγών Δημόσια & Ιδιωτικής Χρήσης. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο στόχευσε στην εξυγίανση του κλάδου μέσω απελευθέρωσης του και άρσης των περιορισμών έκδοσης αδειών, ενώ όρισε κριτήρια έκδοσής τους εναρμονισμένα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Επίσης με το Ν. 4093/2012 ρυθμίστηκαν, μεταξύ άλλων, και ζητήματα μεταφοράς υγρών καυσίμων.

Για την **Εφοδιαστική Αλυσίδα** ο Ν. 4302/2014 ρύθμισε σημαντικά ζητήματα του κλάδου και αναβάθμισε τον ρόλο της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κόμβου στην Νοτιοανατολική Ευρώπη. Επίσης όρισε τις έννοιες των Logistics και 3PL επιχειρήσεων.

Τα τελευταία 20 χρόνια και σε συνέχεια των προαναφερθέντων ευρωπαϊκών Οδηγιών και Κανονισμών, έχουν ψηφιστεί και εφαρμόζονται πλήθος νομοθετικών διατάξεων (Υπ. Αποφάσεις, Νόμοι, Προεδρικά Δ/γmata, κ.α.) όπου ρυθμίζουν θέματα εναρμόνισης της Ελληνικής Νομοθεσίας με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα. Μεταξύ άλλων μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής :

- Την **Υπ. Απόφαση (Φ.Ε.Κ. 1858/24-05-2023)** περί παραβάσεων ωρών οδήγησης, διαλειμμάτων, ανάπαυσης και προδιαγραφών ταχογράφων κατά τα οριζόμενα του Κανονισμού 2006/561/EK.

- Την **Υπ. Απόφαση (Φ.Ε.Κ. 2687B/10-11-2017)** περί διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις από οδηγούς και μεταφορικές εταιρείες και εναρμόνιση με τον Κανονισμό 2006/561/EK
- Το **Προεδρικό Δ/γμα 51/2012 (Φ.Ε.Κ. 101A/27-04-2012)** για την προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία 006/126/EK περί νομικών υποχρεώσεων οδηγών, θεμάτων άδειας οδήγησης, κατάρτισης υποψήφιων οδηγών, κλπ.
- Την **Υπ. Απόφαση Γ5/353651/2021 (Φ.Ε.Κ. 6238B/2021)** περί εναρμόνισης της Ελληνικής Νομοθεσίας με τους ελέγχους για την συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ για τις οδικές μεταφορές (Κανονισμός 2016/403, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα).

Να σημειωθεί επίσης πως βρίσκεται σε διαδικασία ψήφισης από το Ελληνικό Κοινοβούλιο σχετικό νομοσχέδιο το οποίο ενσωματώνει στην Εθνική Νομοθεσία την **Οδηγία 2006/1/EK** περί χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την **Οδηγία 2021/1187**, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Σε όλα τα παραπάνω ήρθε να προστεθεί και το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (Ε.Σ.Σ.Μ.). Το Ε.Σ.Σ.Μ. αποτελεί ένα συμβουλευτικό έργο με στόχο να αποτελέσει την βάση για την ανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς και των λοιπών υπηρεσιών του Εθνικού συστήματος μεταφορών. Ξεκίνησε τον Μάιο του 2017 και καθορίζει την αναπτυξιακή στρατηγική στον τομέα των μεταφορών γενικά την επόμενη 20ετία. Η υλοποίηση του Ε.Σ.Σ.Μ. έως το 2037 προβλέπεται να επιφέρει σημαντικά

αποτελέσματα με κοινωνικοοικονομικά οφέλη, εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης, ασφάλεια μεταφορών, βελτίωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος, κλπ.

2.3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ένας από τους στόχους της ΕΕ εντός της δεκαετίας 2010-2020 ήταν η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου οδικής ασφάλειας. Ενώ κάθε κράτος μέλος έχει την εξουσία να λαμβάνει τις δικές του αποφάσεις σχετικά με ορισμένες πτυχές των διατάξεων οδικής κυκλοφορίας και ασφάλειας, η ΕΕ διεξάγει επίσης έργο στον τομέα αυτό και εστιάζει τα μέτρα της στις συνθήκες των οχημάτων, στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και στην ασφάλεια των οδικών δικτύων (Θεματολογικό Δελτίου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 04/2023).

Στα πλαίσια του έργου αυτού η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε συγκεκριμένους στόχους βελτίωσης της οδικής ασφάλειας που εν τέλει αφορούν την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Οι στόχοι αυτοί και τα νομοθετικά εργαλεία για την επίτευξή τους περιγράφονται σε μια σειρά Οδηγιών και Κανονισμών που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αφορούν γενικά στόχους δραστηρικής μείωσης έως και πλήρους εξάλειψης των θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων, θέσπιση κανόνων περί της τεχνικής κατάστασης των οχημάτων, προδιαγραφές μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χρήση ευφυών συστημάτων μεταφορών (I.T.S.), ασφάλεια των οδικών υποδομών (τεχνικά χαρακτηριστικά), πρόληψη

ατυχημάτων λόγω κατανάλωσης οινόπνευματος και διατάξεις διασυνοριακής καταπολέμησης παραβάσεων οδικής ασφάλειας.

Η νομική βάση, οι στόχοι και τα αποτελέσματα των ανωτέρω ενεργειών στα θέματα οδικής ασφάλειας και μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι :

A. Οδική ασφάλεια γενικά :

Στη Λευκή Βίβλο του 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (**COM(2011)0144**), που δημοσιεύτηκε στις 28 Μαρτίου 2011, ορίστηκε εκ νέου ως στόχος για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στο 2020. Επίσης η Επιτροπή όρισε το 2050 ως ημερομηνία για προσέγγιση του τελικού στόχου «μηδέν θάνατοι».

Τον Μάιο 2018, στο πλαίσιο της τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η Επιτροπή δημοσίευσε τις γενικές γραμμές ενός πλαισίου πολιτικής για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2021-2030 και ένα στρατηγικό σχέδιο δράσης. Τον Ιούνιο 2019, δημοσίευσε λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο σκόπευε να εφαρμόσει στην πράξη το στρατηγικό της σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια (**SWD(2019)0283**). Ένας πρώτος κατάλογος βασικών δεικτών επιδόσεων ασφάλειας καταρτίστηκε σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και πρέπει να παρακολουθείται στο σύνολο της ΕΕ προκειμένου να υποστηριχθούν οι προσπάθειες για την επίτευξη του στόχου της **μείωσης κατά 50% των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών έως το 2030.**

Επιπλέον, στο πλαίσιο της στρατηγικής για την έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα του 2020, η Επιτροπή ανακοίνωσε σειρά πρωτοβουλιών για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης της οδηγίας για τη διασυννοριακή επιβολή των κανόνων κυκλοφορίας, και της αναθεώρησης της οδηγίας για την άδεια οδήγησης σε σχέση με την τεχνολογική καινοτομία, συμπεριλαμβανομένων των ψηφιακών αδειών οδήγησης.

Άλλες πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας περιλαμβάνουν πιθανές νέες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με ζητήματα όπως η μέγιστη επιτρεπόμενη ποσότητα αλκοόλ για τους οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων και η χρήση συστημάτων παρεμπόδισης της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος · αξιολόγηση της ανάγκης να προταθούν κανόνες για τον έλεγχο, την επιθεώρηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ποιότητα των υποδομών για γέφυρες ή άλλες ευαίσθητες υποδομές (2023)· την προσαρμογή του νομικού πλαισίου eCall στις νέες τεχνολογίες τηλεπικοινωνιών· και την πιθανή επέκταση του eCall ώστε να καλύπτει μηχανοκίνητα δίκυκλα, φορτηγά, λεωφορεία και γεωργικούς ελκυστήρες. Τον Μάρτιο του 2023, η Επιτροπή ενέκρινε δέσμη μέτρων για την οδική ασφάλεια, η οποία περιλάμβανε αναθεώρηση ορισμένων από αυτές τις πρωτοβουλίες. Γενικός στόχος αυτής της δέσμης μέτρων είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου, η προετοιμασία για οχήματα μηδενικώνεκπομπών και η επίτευξη του οράματος της ΕΕ για την πλήρη αποφυγή θανάτων στους δρόμους της ΕΕ έως το 2050. Πιο συγκεκριμένα μέτρα περιλαμβάνουν την καλύτερη επιβολή της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε ολόκληρη την ΕΕ, τη

βελτίωση της διασυννοριακής ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τροχαίες παραβάσεις και την επικαιροποίηση των κανόνων για τις άδειες οδήγησης.

Β. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων :

Η **Οδηγία 94/55/ΕΚ** της 21ης Νοεμβρίου 1994 επέκτεινε τους προβλεπόμενους από την ευρωπαϊκή συμφωνία κανόνες για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) και στην εσωτερική κυκλοφορία. Καταργήθηκε με την **Οδηγία 2008/68/ΕΚ** που θέσπισε κοινό καθεστώς για όλες τις πτυχές της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων στο εσωτερικό της ΕΕ, όχι μόνο για τις οδικές, αλλά και για τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Η **Οδηγία 2012/45/ΕΕ** της Επιτροπής επικαιροποίησε το περιεχόμενό της, σύμφωνα με την τελευταία έκδοση της συμφωνίας ADR, η οποία αναπροσαρμόζεται ανά διετία. Η **ADR τροποποιήθηκε πρόσφατα με την απόφαση 2018/1485/ΕΕ του Συμβουλίου**.

Οι διατάξεις που αφορούν μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, σύμφωνα με τις ως άνω Οδηγίες, βρίσκουν πλέον εφαρμογή σε θαλάσσια, εναέρια, πλωτά μέσα μεταφοράς, αλλά και σε μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς. Εν έχουν εφαρμογή σε μέσα τα οποία ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις του κάθε κράτους μέλους.

Η εναρμόνιση της Εθνικής Νομοθεσίας σε ζητήματα προδιαγραφών μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων είναι επίσης σε ικανοποιητικό επίπεδο. Αφορά δε, εκτός από τις τεχνικές προδιαγραφές οχημάτων/υποδομών, κλπ, και εκσυγχρονισμό διαδικασιών έκδοσης

αδειών κυκλοφορίας και αναβάθμιση των αντίστοιχων σχολών κατάρτισης υποψήφιων οδηγών. Χαρακτηριστικά μπορούν να αναφερθούν τα εξής :

- Την **Υπ. Απόφαση 132756/02-05-2023 (Φ.Ε.Κ. 2887B/2023)** περί έκδοσης αδειών κυκλοφορίας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και φορείς επιθεώρησης ADR. Η εν λόγω Απόφαση ορίζει, μεταξύ άλλων, τις προδιαγραφές των φορέων πιστοποίησης οχημάτων, τους ελέγχους που απαιτούνται για την καταλληλότητα των οχημάτων και τις τεχνικές προδιαγραφές που απαιτούνται, ώστε να εκδίδονται τα απαραίτητα Πιστοποιητικά Καταλληλότητας Οχήματος.
- Την **Απ. Απόφαση Γ5/219408/2021 (Φ.Ε.Κ. 3773B/2023)** περί προδιαγραφών λειτουργίας σχολών επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, διαδικασία κατάρτισης, εξέτασης και πιστοποίησης οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Την **Υπ. Απόφαση Γ5/145078/2021 (Φ.Ε.Κ. 3202B/2021)** όπως τροποποιήθηκε με την **Υ.Α. 200035/2023 (Φ.Ε.Κ. 4101B/2023)** περί της προσαρμογής της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1833 της Επιτροπής
- Την **Υπ. Απόφαση Γ5/48222/2474/2019 (ΦΕΚ 2755B/2019)** περί προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με τις Οδηγίες 61/2010/ΕΕ, 2012/45/ΕΕ, 2014/103/ΕΕ, (ΕΕ) 2016/2309, (ΕΕ) 2018/217 και (ΕΕ) 2018/1846 της Επιτροπής

- Την **Κ.Υ.Α. 20655/2897 (Φ.Ε.Κ. 1495B/2015)** περί προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/103/ΕΕ της Επιτροπής της 21ης Νοεμβρίου 2014 για την τρίτη προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο των παραρτημάτων της Οδηγίας 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων
- Το **Εγχειρίδιο Οδικής Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων(2013)** του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών & Δικτύων
- Την **Υπ. Απόφαση 73799/3620 (Φ.Ε.Κ. 1906/2003)** περί Τεχνικών Προδιαγραφών ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων

2.4. ΜΕΙΩΣΗ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Το σύστημα μεταφορών το οποίο ακολουθείται από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης χαρακτηρίζεται εδώ και πολλές δεκαετίες από στασιμότητα. Το μέγεθος της εξάρτησης των μεταφορών από το πετρέλαιο μπορεί να διακριθεί και από το γεγονός πως αν και έχουν περάσει περίπου 40 χρόνια από την πρώτη μεγάλη πετρελαιοκή κρίση, και

παρότι η τεχνολογία έχει πραγματοποιήσει σημαντικά άλματα προόδου, οι μεταφορές συνεχίζουν να εξαρτώνται από το πετρέλαιο και τα παράγωγά του κατά 96% των ενεργειακών τους αναγκών (Λευκή Βίβλος, 2011). Παρόλη την προσπάθεια που γίνεται για καθαρότερες μεταφορές, η αύξηση της ζήτησης για μεταφορές έχει διατηρήσει

τα επίπεδα ρύπανσης από την χρήση του πετρελαίου σε αρκετά υψηλά επίπεδα. Επίσης, η μεγάλη εξάρτηση στη χρήση του πετρελαίου και των παραγώγων του έχει οδηγήσει στην μείωση των φυσικών αποθεμάτων. Ως εκ τούτου με την πάροδο των χρόνων αυτό το είδος καυσίμου θα καταστεί δυσεύρετο πλήττοντας την ικανότητα μετακίνησης των πολιτών, βασικά δημοσιονομικά μεγέθη όπως ο πληθωρισμός και το εμπορικό ισοζύγιο και γενικότερα την συνολική ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αποθαρρυντικό αποτελεί το γεγονός πως αν δεν αλλάξει η σημερινή κατάσταση, σε ορίζοντα 40 χρόνων, η ενεργειακή εξάρτηση από αυτό το είδος ενέργειας θα μειωθεί μόνο έως το 90%, με την χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας να φτάνει το 10%, επίπεδο που είχε τεθεί ως στόχος επίτευξης για το 2020 (Λευκή Βίβλος, 2011).

Ως αποτέλεσμα όλων όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει ως έναν από τους βασικούς της στόχους την παύση της εξάρτησης των μεταφορών από το πετρέλαιο. Επιπροσθέτως, αυτό θα πρέπει να επιτευχθεί χωρίς να επηρεαστεί η αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών και η κινητικότητα. Αντιθέτως, η απεξάρτηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιηθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η χρήση αποτελεσματικότερων ενεργειακών πόρων να υποστηρίζει την πρόοδο της Ευρωπαϊκής οικονομίας, να στηρίζει την ανταγωνιστικότητα και να μην εμποδίζει την παροχή υπηρεσιών κινητικότητας υψηλού επιπέδου για

τους πολίτες. Η επίτευξη των στόχων αυτών απαιτεί την αύξηση της χρήσης καθαρών πηγών ενέργειας και την αξιοποίηση των σύγχρονων υποδομών με τον βέλτιστο τρόπο. Επίσης, υποστηρίζεται πως καθώς η «χωρίς πετρέλαιο ανάπτυξη» δεν μπορεί να είναι αποτέλεσμα υιοθέτησης μίας και μόνο τεχνολογικής λύσης θα πρέπει να υπάρξει ένας συνδυασμός νέων τεχνολογιών, υποδομών, νέων αντιλήψεων και συμπεριφοράς όσον αφορά την κινητικότητα ώστε να επέλθει το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Στα πλαίσια πολιτικής για την προώθηση των καθαρότερων καυσίμων και οχημάτων στις οδικές μεταφορές, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει ήδη τον στόχο της υποκατάστασης του 20% των συμβατικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές με εναλλακτικά καύσιμα μέχρι το 2020. Για τον σκοπό αυτό η Ε.Ε έχει ήδη προβεί σε έκδοση Οδηγιών, αποφάσεων και προτάσεις οδηγιών για την προώθηση της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων στα κράτη-μέλη :

- Η **Οδηγία 2009/28/ΕΚ** ορίζει ότι ένα υποχρεωτικό μερίδιο 20% της κατανάλωσης ενέργειας στην ΕΕ πρέπει, έως το 2020, να έχει καλυφθεί από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Με την οδηγία ζητήθηκε από όλα τα κράτη μέλη να προμηθεύονται το 10% των καυσίμων τους για τις μεταφορές από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.
- Η **Οδηγία 2018/2001/ΕΕ** μεταξύ άλλων ορίζει έναν νέο δεσμευτικό στόχο της ΕΕ οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας να αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον 32% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας έως το 2030, με μια ρήτρα για πιθανή προς τα άνω αναθεώρηση έως το 2023 και έναν αυξημένο στόχο ποσοστού

14% για το μερίδιο των ανανεώσιμων καυσίμων στις μεταφορές έως το 2030.

- Ο **Κανονισμός 2018/1999/ΕΕ** ορίζει οι χώρες της ΕΕ να προτείνουν εθνικούς ενεργειακούς στόχους και να θεσπίζουν δεκαετή Εθνικά Σχέδια για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) για την περίοδο 2021-2030. Τα ΕΣΕΚ παρακολουθούνται ανά διετία με εκθέσεις προόδου και αξιολογούνται από την Επιτροπή, η οποία μπορεί να λάβει μέτρα σε επίπεδο ΕΕ για να διασφαλίσει τη συνέπειά τους με τους συνολικούς στόχους της Ένωσης
- Οι **Οδηγίες για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (REDI/II/III/IV)** αναθεωρούν προς τα άνω τους στόχους για το ποσοστό χρήσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και προωθούν τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων, όπως το υδρογόνο στη βιομηχανία και τις μεταφορές, με πρόσθετους στόχους. Επίσης επισπεύδουν την μετάβαση σε καθαρές μορφές ενέργειας και σταδιακή απεξάρτηση από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα.

Η Ελληνική νομοθεσία ακολουθώντας τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των στόχων που έχουν τεθεί με ορίζοντα το 2030, με την **υπ' αριθμ.4/23.12.2019 Απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (Φ.Ε.Κ. 4893Β/31-12-2019)** κυρώθηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Ε.Σ.Ε.Κ.). Οι στόχοι που τίθενται στο πλαίσιο του Ε.Σ.Ε.Κ. είναι ποσοτικοποιημένοι και κοστολογημένοι, ενώ έχουν καθοριστεί ενδιάμεσα χρονολογικά ορόσημα, τα οποία επιτρέπουν την παρακολούθηση της πορείας επίτευξης των στόχων, λαμβάνοντας υπόψη τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τους στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε.

Σύμφωνα με τα στοιχεία ετών αναφοράς έως και το 2019, το Ε.Σ.Ε.Κ. παρουσιάζει προβλέψεις και θέτει στόχους για την κατανάλωση ενέργειας από τις μεταφορές με έτη ορόσημα το 2020, 2022, 2025, 2027 και 2030. Σύμφωνα με τα συγκεκριμένα σενάρια στόχων ο τομέας των μεταφορών γενικά χαρακτηρίζεται από σχετικά μεγάλη διείσδυση βιοκαυσίμων και ηλεκτρισμού και αντίστοιχη πτώση των πετρελαϊκών προϊόντων. Ωστόσο, η μείωση των πετρελαϊκών προϊόντων είναι μικρή, καθώς είναι της τάξης του 4% το έτος 2030 σε σχέση με το 2020 και το μερίδιό του να μειώνεται σε 91% το έτος 2030 σε σχέση με το 96% το 2020. Η χρήση βιοκαυσίμων αυξάνεται σημαντικά με ποσοστό στο σύνολο της κατανάλωσης 5% το 2030 σε σχέση με το 3% του 2020. Η ηλεκτρική ενέργεια εμφανίζει ένα μερίδιο στο σύνολο της τάξης του 2% το έτος 2030.

Εάν από τον τομέα των μεταφορών εξαιρεθούν οι καταναλώσεις των αερομεταφορών και της εγχώριας ναυσιπλοΐας, η μείωση του μεριδίου των πετρελαϊκών προϊόντων είναι περισσότερο εμφανής καθώς από το 95% το έτος 202 υποχωρεί στο 88% το 2030. Αυτό οφείλεται στην σημαντική διείσδυση της ηλεκτροκίνησης και των βιοκαυσίμων σε αυτούς τους κλάδους των μεταφορών με το συνολικό μερίδιό τους να ανέρχεται στο 10% το έτος 2030. Ειδικά για την ηλεκτροκίνηση στις οδικές μεταφορές τα αποτελέσματα από τις ενεργειακές προσομοιώσεις δείχνουν εκθετική αύξηση της συμμετοχής τους στο στόλο των επιβατικών οχημάτων μετά το 2027. Ο στόχος είναι το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις να έχει ανέλθει στο 30% μέχρι το έτος 2030. Η σταδιακή ανανέωση του υφιστάμενου στόλου επιβατικών οχημάτων, με νέα υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης ανά μονάδα μεταφορικού έργου,

θα οδηγήσουν σε μία μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας των επιβατικών οχημάτων της τάξης του 11%.

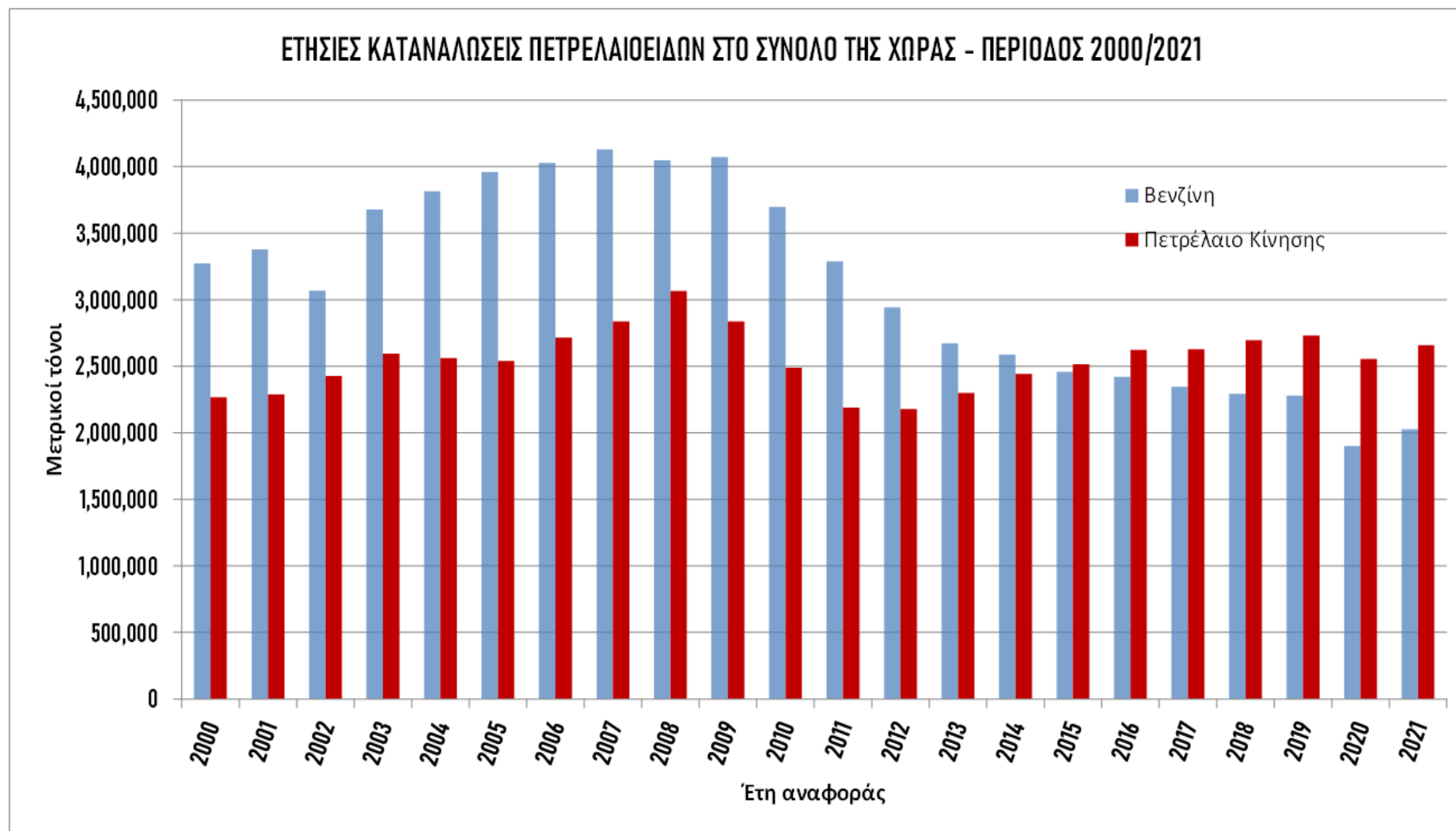
Κατά την τρέχουσα χρονική περίοδο δεν έχουν βρεθεί δημοσιευμένες Εκθέσεις Προόδου του Ε.Σ.Ε.Κ. 2019 από την αρμόδια Διευπουργική Επιτροπή. **Παρολαυτά ήδη κατά την περίοδο σύνταξης της Μελέτης ήδη έχει συνταχθεί το νέο αναθεωρημένο Ε.Σ.Ε.Κ. με επικαιροποιημένους προς τα άνω τους ενεργειακούς στόχους της χώρας. Αναμένεται να κατατεθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2023.** Συνεπώς τα ως άνω στοιχεία βρίσκονται υπό επικαιροποίηση και θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμη μια εκ νέου μελέτη και αξιολόγησή τους.

Κατά την χρονική περίοδο 2000 – 2021 παρατηρείται μία μείωση της χρήσης της βενζίνης (super και αμόλυβδης), ως παράγωγο του πετρελαίου, αλλά παρατηρείται μία κράτυνση στις ποσότητες πετρελαίου κίνησης από το 2006 έως το 2021. Η γενική εικόνα για το σύνολο της χώρας δείχνει μια πτώση της κατανάλωσης της βενζίνης από το 2007 (4.127.900 τόνοι το 2007 σε 2.025.673 τόνοι το 2021) και μια σχετικά σταθερή χρήση του πετρελαίου κίνησης (κοντά στο 2.600.000 τόνους με ελάχιστες διακυμάνσεις). Οι διακυμάνσεις μεταξύ 2009 – 2015 εν πολλοίς οφείλονται στην οικονομική κρίση και στον περιορισμό της κινητικότητας. Η απεικόνιση αυτή της περιόδου 2000-2021 χρήζει ορισμένων παρατηρήσεων. Το πρώτο σχόλιο έχει να κάνει με τα μεγέθη της βενζίνης τα οποία εμφανίζονται εδώ από ίδια επεξεργασία ως συνολικές ποσότητες όλων των ειδών (super, αμόλυβδη, κλπ). Επίσης δεν γίνεται διαχωρισμός των μέσων τα οποία κατανάλωσαν τις εν λόγω ποσότητες (βενζίνης, πετρελαίου κίνησης). Επομένως σε αυτές συμπεριλαμβάνονται και χρήσεις εκτός των οδικών μεταφορών (γεωργικά μηχανήματα, γεννήτριες,

χρήσεις ναυτιλίας, κλπ). Τέλος σε ό,τι αφορά την ποιότητα των καυσίμων (Ν. 3054/2002), από το 2005 για το ντίζελ και το 2019 για την βενζίνη, είναι υποχρεωτική η ανάμειξή τους με μείγματα βιοκαυσίμων.

Καθίσταται σαφές και αναγκαίο ότι για το αποτύπωμα των οδικών μεταφορών στο ζήτημα της χρήσης καυσίμων, της ποιότητάς τους και του βαθμού

εξάρτησης από το πετρέλαιο απαιτείται η περεταίρω διερεύνηση και "φιλτράρισμα" των στοιχείων αυτών. Πέραν της γενικής και συνοπτικής εικόνας των καταναλώσεων, θα ήταν χρήσιμη μια εκτενής και σε εθνικό επίπεδο καταγραφή των καταναλώσεων καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων της υγραεριοκίνησης και της ηλεκτροκίνησης, ανά κατηγορία οχήματος και για το σύνολο του υφιστάμενου στόλου οχημάτων της χώρας.



Διάγραμμα 2.1 : Ετήσιες καταναλώσεις βενζίνης & πετρελαίου κίνησης 2000
2021 στο σύνολο της χώρας (μετρικοί τόνοι), Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

2.5. ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΕΡΙΩΝ (EMISSIONS)

Μεγάλο ενδιαφέρον για την διεθνή κοινότητα συγκεντρώνει το θέμα της εκπομπής αερίων και οι αρνητικές συνέπειες που έχει στο περιβάλλον και την ανθρωπότητα γενικότερα. Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί μια από τις σημαντικότερες πηγές εκπομπής

αερίων, καθώς σύμφωνα με μελέτες το ένα τέταρτο των Ευρωπαϊκών εκπομπών ρύπων προέρχονται από αυτόν, καθώς επίσης αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα ατμοσφαιρικής ρύπανσης των αστικών κέντρων. Εντός του κλάδου, οι οδικές μεταφορές αποτελούν μακράν την υποκατηγορία με τις μεγαλύτερες εκπομπές αερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου, καθώς σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία αποτελούν το 70% του συνόλου των εκπομπών όλου του κλάδου των μεταφορών (The AOP II Cost-effectiveness Study Part III: The Transport Base Case, 1999).

Συγκεκριμένα, η χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων είναι υπεύθυνη για το 12% του συνόλου των Ευρωπαϊκών εκπομπών CO₂. Παρ' όλη την ανάπτυξη των τελευταίων ετών, τόσο σε επίπεδο τεχνολογίας αυτοκινήτων, όσο και στην επίδοση των καυσίμων, το πρόβλημα δεν ελαττώνεται καθώς το μέγεθος και ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξάνεται. Έτσι, ενώ οι συνολικές εκπομπές ρύπων σε όλη την Ευρώπη έχουν μειωθεί, οι εκπομπές του κλάδου των μεταφορών έχουν αυξηθεί κατά 26% (Results of the review of the Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-commercial vehicles, 2007).

Η ΕΕ πρωτοστατεί στην παγκόσμια προσπάθεια που γίνεται για την αντιμετώπιση του φαινομένου του θερμοκηπίου. Ως εκ τούτου έχει θέσει πολιτικές - στόχους με τις οποίες προβλέπονται μειώσεις των εκπομπών

αερίων του θερμοκηπίου. Έχει αποφασιστεί η μη αναστρέψιμη μετάβαση σε μεταφορές χαμηλής εκπομπής ρύπων με βασικό στόχο οι εκπομπές μέχρι το 2020 να είναι μικρότερες κατά 30% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 (Results of the review of the Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-commercial vehicles, 2007).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με σειρά θεσμικών παρεμβάσεων και την έκδοση σχετικών Οδηγιών τα τελευταία 50 χρόνια έχει πετύχει σημαντική βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Από την δεκαετία του 1970, όπου η ΕΕ άρχισε να ασχολείται με το θέμα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, οι συγκεντρώσεις ουσιών όπως το διοξείδιο του θείου (SO₂), το μονοξείδιο του άνθρακα (CO), το βενζόλιο (C₆H₆) και ο μόλυβδος (Pb) έχουν μειωθεί σημαντικά από τότε. Η ΕΕ έχει τρεις διαφορετικούς νομικούς μηχανισμούς για τη διαχείριση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης: τον καθορισμό γενικών προτύπων ποιότητας του αέρα για τις συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικών ρύπων στον αέρα, τον καθορισμό εθνικών ορίων για τις συνολικές εκπομπές ρύπων και την εκπόνηση νομοθεσίας ανά πηγή ρύπου, π.χ. για τον έλεγχο των βιομηχανικών εκπομπών ή τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές των οχημάτων, την ενεργειακή απόδοση ή την ποιότητα των καυσίμων.

Η νομοθεσία αυτή συμπληρώνεται από στρατηγικές και μέτρα για την προαγωγή της περιβαλλοντικής προστασίας και την ενσωμάτωσή της σε άλλους τομείς.

A. Ποιότητα ατμοσφαιρικού αέρα :

Με βάση τους στόχους της θεματικής στρατηγικής για την ατμοσφαιρική ρύπανση του 2005 (να μειωθούν τα λεπτά σωματίδια κατά 75%, το τροποσφαιρικό όζον κατά 60%, και να μειωθεί κατά 55% ο κίνδυνος που

αντιμετωπίζει το φυσικό περιβάλλον τόσο από την οξίνιση όσο κι από τον ευτροφισμό — όλα τα ανωτέρω έως το 2020 σε σχέση με τις τιμές του 2000), τον Ιούνιο του 2008, τέθηκε σε ισχύ μια οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, η οποία ενοποίησε την περισσότερη από την υφιστάμενη νομοθεσία στον εν λόγω τομέα.

Η **Οδηγία 2008/50/ΕΚ** για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα ορίζει μέτρα για τον καθορισμό και τη θέσπιση στόχων για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (δηλ. όρια που δεν πρέπει να παραβιάζονται πουθενά στην ΕΕ) σε σχέση με τους βασικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους (διοξείδιο του θείου, οξείδια του αζώτου, (λεπτά) αιωρούμενα σωματίδια, μόλυβδο, βενζόλιο, μονοξείδιο του άνθρακα και όζον).

Σύμφωνα με το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη» του 2013, η **Οδηγία (ΕΕ) – «Οδηγία για τα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών»** καθορίζει αυστηρότερα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για τους πέντε βασικούς ρύπους -διοξείδιο του θείου, οξείδια του αζώτου, πτητικές οργανικές ενώσεις πλην μεθανίου, αμμωνία και λεπτά αιωρούμενα σωματίδια. Η εν λόγω οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταρτίσουν εθνικά προγράμματα ελέγχου της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Η οδηγία μεταφέρει επίσης τις δεσμεύσεις για μείωση των εκπομπών έως το 2020, που έχουν αναληφθεί από την ΕΕ και τα κράτη μέλη της στο πλαίσιο του αναθεωρημένου πρωτοκόλλου του Γκέτεμποργκ στη Σύμβαση της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) σχετικά με τη διαμεθοριακή ρύπανση της ατμόσφαιρας σε μεγάλη απόσταση με στόχο τη μείωση της οξίνισης, του ευτροφισμού και του τροποσφαιρικού όζοντος.

Τον Οκτώβριο του 2022 η Επιτροπή παρουσίασε την πρότασή της σχετικά με την αναθεώρηση των κανόνων της ΕΕ για την ποιότητα του

ατμοσφαιρικού αέρα, με στόχο τη στενότερη ευθυγράμμιση των προτύπων της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα με τις νέες συστάσεις της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας και την ενίσχυση των διατάξεων για την παρακολούθηση της ποιότητας του αέρα, τη μοντελοποίηση και τα σχέδια που θα βοηθήσουν τις τοπικές αρχές να επιτύχουν καθαρό αέρα. Η πρόταση αυτή συζητείται επί του παρόντος από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (*Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση – 04/2023*).

Β. Οδικές μεταφορές :

Έχουν εγκριθεί διάφορες οδηγίες για τον περιορισμό της ρύπανσης από τις οδικές μεταφορές, ορίζοντας πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων, όπως αυτοκίνητα, ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και μοτοσυκλέτες και ρυθμίζοντας την ποιότητα των καυσίμων. Το ισχύον πρότυπο εκπομπών **Euro 6** για τα αυτοκίνητα και τα ελαφρά φορτηγά καθορίζουν οριακές τιμές εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους, συγκεκριμένα τα οξείδια του αζώτου και τα αιωρούμενα σωματίδια. Από τον Σεπτέμβριο του 2017, χρησιμοποιείται ένας πιο ρεαλιστικός κύκλος δοκιμών: Οι «εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης» ορίζονται πλέον για νέα μοντέλα αυτοκινήτων ώστε να αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Επιπλέον, υπάρχουν κανόνες για τη συμμόρφωση εν λειτουργία (που προβλέπει ότι τα οχήματα εξακολουθούν να συμμορφώνονται με τα πρότυπα κατά την κυκλοφορία τους), την ανθεκτικότητα των διατάξεων για τον έλεγχο της ρύπανσης, τα ενσωματωμένα στο όχημα συστήματα διάγνωσης, τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου, και την πρόσβαση ανεξάρτητων φορέων εκμετάλλευσης στις πληροφορίες που αφορούν την επισκευή και

συντήρηση των οχημάτων. Παρόμοιοι κανόνες ισχύουν για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα όπως τα λεωφορεία και τα φορτηγά.

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της για τα νέα πρότυπα **Euro 7** τον Νοέμβριο του 2022. Ενώ το Κοινοβούλιο ψήφισε για την έγκριση της (τροποποιημένης) πρότασης, η έγκρισή της από το Συμβούλιο καθυστερεί λόγω της οπισθοδρόμησης αρκετών κρατών μελών όσον αφορά την de facto απαγόρευση των κινητήρων εσωτερικής καύσης μετά το 2035 (Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση – 04/2023).

Γ. Πρότυπα επιδόσεων εκπομπών

Μια νέα πρόταση σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (αναδιατύπωση), καταργεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και καταργεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 αποσκοπεί στον καθορισμό στόχων μείωσης των εκπομπών για το 2025 και το 2030. Η διαδικασία συναπόφασης ολοκληρώθηκε και η πράξη εγκρίθηκε. Η τελική πράξη δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα τον Απρίλιο του 2019 [**Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631**].

Τον Ιούλιο του 2021, στο πλαίσιο της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55% και προκειμένου να επιτευχθεί η Πράσινη Συμφωνία, η Επιτροπή δημοσίευσε μια ακόμη προτεινόμενη αναθεώρηση των προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, με σκοπό την ενίσχυση των στόχων για τις εκπομπές με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631. Το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο κατέληξαν σε συμφωνία τον Μάρτιο του 2023 και η τελική πράξη υπεγράφη στις 19 Απριλίου 2023 (**Κανονισμός 2023/851**).

Περιλαμβάνει στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 55 % για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και 50% για τα ημιφορτηγά έως το 2030, και στόχο μείωσης των εκπομπών CO₂ κατά 100 % έως το 2035 για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά.

Τον Μάρτιο του 2023, η Επιτροπή εξέδωσε τη **Σύσταση C(2023)1796** για τη βελτίωση και την εναρμόνιση των περιοδικών επιθεωρήσεων των οχημάτων. Για να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα τηρούν τα πρότυπα εκπομπών καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, οι ακριβείς δοκιμές είναι ζωτικής σημασίας. Ωστόσο, οι τρέχουσες δοκιμές δεν είναι προσαρμοσμένες ώστε να διασφαλίζεται ότι κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων ανιχνεύονται οχήματα με φίλτρα σωματιδίων ντίζελ που είναι ελαττωματικά ή έχουν υποστεί παραποίηση. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν εισαγάγει μετρήσεις του αριθμού των σωματιδίων. Ωστόσο, οι μέθοδοι αυτές διαφέρουν ως προς ορισμένες πτυχές, και αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο απαιτείται συντονισμένη προσέγγιση σε ολόκληρη την ΕΕ. Η σύσταση της Επιτροπής καθορίζει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον εξοπλισμό και τη διαδικασία μέτρησης, τις μετρολογικές και τεχνικές απαιτήσεις, καθώς και το όριο επιτυχίας ή αποτυχίας για τον αριθμό των σωματιδίων (Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση – 04/2023).

Στα πλαίσια της εναρμόνισης με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς, η Ελληνική Νομοθεσία περιλαμβάνει νομοθετικές διατάξεις που αφορούν τους περιορισμούς και τα επιτρεπτά όρια εκπομπών ρυπογόνων αερίων για όλες της δραστηριότητες γενικά αλλά και για τις μεταφορές ειδικότερα. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής :

- Το **N. 4936/2022 (Φ.Ε.Κ. 105Α/27-05-2022)**, Εθνικός Κλιματικός Νόμος - Μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα και

προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, επείγουσες διατάξεις για την αντιμετώπιση της ενεργειακής κρίσης και την προστασία του περιβάλλοντος.

- Την **Υπ. Απόφαση 181478/965/2017 (ΦΕΚ 3763B/ 26.10.2017)**, περί τροποποίησης και κωδικοποίησης της υπ' αριθμ. Η.Π. 54409/2632/2004 κοινής υπουργικής απόφασης «Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ «σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου» του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 2003 και άλλες διατάξεις», (1931/Β) όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
- Την **Υπ. Απόφαση Δ13/ο/1096/2014 (ΦΕΚ 218B/4.2.2014)**, περί τροποποίησης της υπ αριθμ. Δ13/Ο/121/4.1.2007 κοινής υπουργικής απόφασης «Μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 97/68/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε από τις οδηγίες 2001/63/ΕΚ, 2002/88/ΕΚ και 2004/23/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Αυγούστου 2001, της 9ης Δεκεμβρίου 2002 και 21ης Απριλίου 2004 αντίστοιχα» σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2010/23/ΕΕ της 31ης Μαρτίου 2010 «για την τροποποίηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά

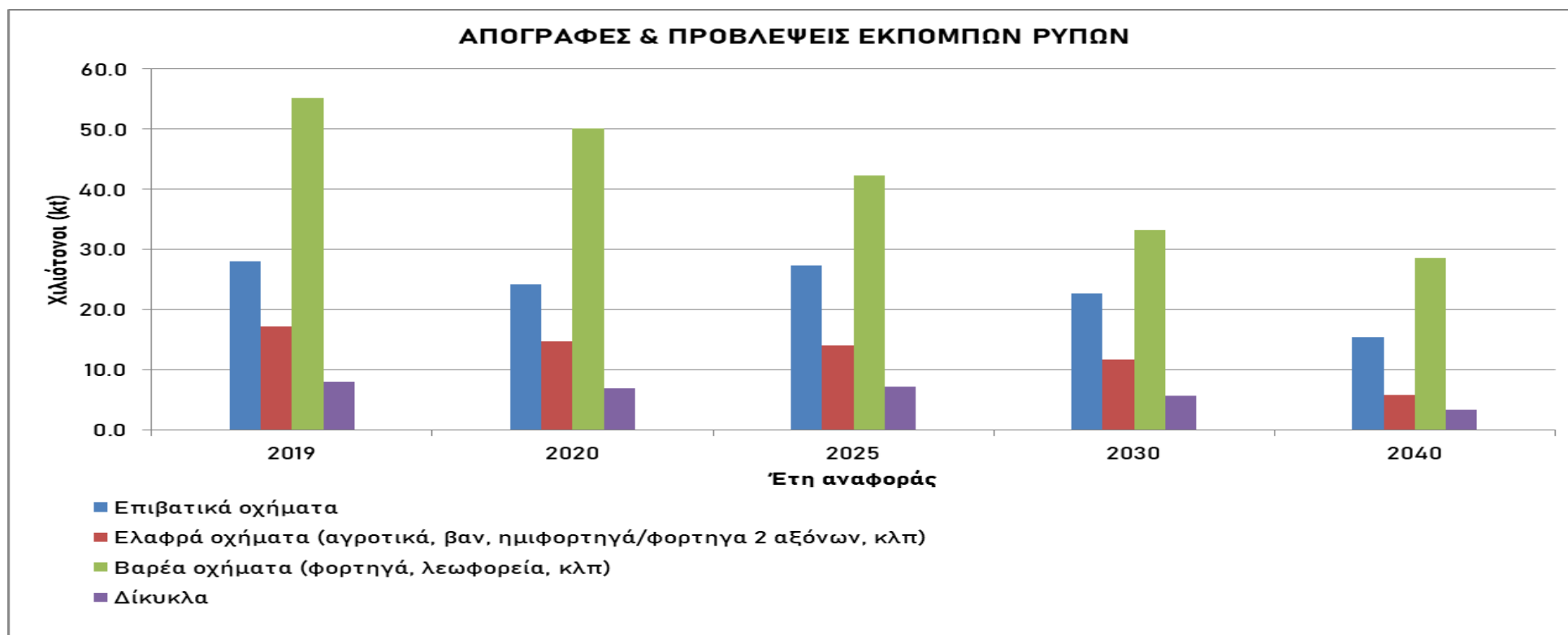
της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχομένων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα

- Την **Υπ. Απόφαση 37353/2375/2007 (ΦΕΚ 543B/18.4.2007)**, περί προσαρμογής της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2005/553/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα», καθώς και των οδηγιών 2005/78/ΕΚ της Επιτροπής της 14ης Νοεμβρίου 2005 που τροποποιεί τα παραρτήματα I, II, III, IV και VI της οδηγίας 2005/55/ΕΚ και 2006/51/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2006 που τροποποιεί το παράρτημα I της οδηγίας 2005/55/ΕΚ και το παράρτημα IV της οδηγίας 2005/78/ΕΚ.

Σύμφωνα με τις ετήσιες Εθνικές Απογραφές & Προβλέψεις Εκπομπών Ρύπων του Υ.Π.ΕΝ. έχει καταρτιστεί πρόβλεψη εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων ανά δύο χρόνια από το 2017 έως το 2020, 2025, 2030 και κατά περίπτωση 2040 και 2050 και οι οποίες αφορούν τομείς όπως βιομηχανία, γεωργία, διάφορα είδη αποβλήτων, αλλά και οδικές μεταφορές. Στο διάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνονται οι συνολικές ποσότητες (καταγεγραμμένες και προβλεπόμενες) μείγματος αέριων ρύπων

αποτελούμενου από οξείδια του αζώτου, πτητικές οργανικές ενώσεις πλην μεθανίου, οξείδια του θείου, αμμωνία, αιωρούμενα σωματίδια και αιθάλη. Το διάγραμμα αποτυπώνει, κατόπιν ίδιας επεξεργασίας, τα άθροισμα ποσοτήτων των ανωτέρω ρύπων, ανά κατηγορία οχήματος για τις οδικές

μεταφορές. Θα πρέπει να τονιστεί σε αυτό το σημείο, διακρίνοντας την σταθερή μείωση των εκπομπών για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ότι έχουν συμπεριληφθεί οι προβλέψεις για μηδενικές εκπομπές οξειδίων του θείου (SO_x) και αμμωνίας (NH₃) για όλους τους τύπους οχημάτων.



Διάγραμμα 2.2 : Απογραφές & προβλέψεις εκπομπών αέριων ρύπων ανά έτος αναφοράς/ανά κατηγορία οχήματος (έτη αναφοράς 2019, 2020, 2025, 2030, 2040) ,
Πηγή : Υ.Π.Ε.Ν., ίδια επεξεργασία

2.6. Η ΧΡΗΣΗ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS – ITS)

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση στην εγκατάσταση, τη χρήση και την εξέλιξη ευφυών συστημάτων κινητικότητας, για όλους τους τύπους μεταφορών (Λευκή Βίβλος, 2011). Έτσι, όσον αφορά την εναέρια κυκλοφορία, υπάρχει το Σύστημα Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας του Μέλλον (SESAR), για τις σιδηροδρομικές μεταφορές το σύστημα σιδηροδρομικής πληροφόρησης, για τις θαλάσσιες το σύστημα θαλάσσιας Επιχείρησης (Safe Sea Net), για τις ποτάμιες οι υπηρεσίες ποτάμιων μεταφορών (RIS) και τέλος το Σύστημα Ευφυών Μεταφορών (Intelligent Transport Systems ITS) και τα συστήματα νέας γενιάς για την πολυτροπική διαχείριση της κυκλοφορίας και την πληροφόρηση.

Στις οδικές μεταφορές, εφαρμόζεται το σύστημα ευφυών μεταφορών (ITS), ένα σύστημα το οποίο αναπτύσσεται τα τελευταία 20 χρόνια και έχει ως στόχο την αύξηση της ασφάλειας των χρηστών των μεταφορικών υπηρεσιών και μέσων, καθώς και την επίλυση των προβλημάτων της ρύπανσης του περιβάλλοντος και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Επίσης, μέσα από την υιοθέτηση τέτοιων τεχνολογιών, μπορούν να δημιουργηθούν νέα είδη υπηρεσιών προς τους χρήστες και τους εργαζόμενους των μεταφορικών υπηρεσιών, συμβάλλοντας έτσι εκτός των άλλων και στην ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών.

Είναι κοινώς παραδεκτό πως η συμβολή των ITS στην ασφάλεια των μεταφορών είναι πλέον μεγάλη και συνεχίζεται να αυξάνεται. Αυτό έγκειται στο γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των ατυχημάτων που συμβαίνουν

είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους, ειδικά στους μεγάλους οδικούς άξονες, όπου οι υποδομές και η συντήρησή τους είναι ιδανικές και υπάρχουν απόλυτα ασφαλείς συνθήκες. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή ευφυών συστημάτων μειώνει τον παράγοντα αυτόν σε μεγάλο ποσοστό ή, σε μελλοντικό στάδιο, θα τον εξαλείψει. Επιπροσθέτως, ένας ακόμα πολύ βασικός εξωτερικός παράγοντας ο οποίος επηρεάζει την οδική ασφάλεια και στον οποίο μπορούν να συμβάλουν τα ευφυή συστήματα μεταφορών είναι η διαχείριση των καιρικών συνθηκών. Σύμφωνα με μελέτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι καιρικές συνθήκες έχουν μεγάλη, αρνητική επίδραση στον αριθμό των θανάτων και των τραυματισμών στις οδικές μεταφορές, καθώς μπορούν να δράσουν δυσμενώς σε ορισμένους παράγοντες μιας διαδρομής (ποιότητα οδοστρώματος, ορατότητα, κλπ), αυξάνοντας την επικινδυνότητα και κατ' επέκταση τον αριθμό ατυχημάτων. Έτσι, η εφαρμογή ευφυών συστημάτων, τα οποία θα ειδοποιούν τον οδηγό για τα καιρικά φαινόμενα που πρόκειται να συναντήσει στην διαδρομή που ακολουθεί, θα μειώσει σε μεγάλο ποσοστό τους αριθμούς ατυχημάτων λόγω καιρικών φαινομένων.

Όπως και στο θέμα της αποτελεσματικότητας και της άνεσης των μεταφορών, έτσι και σε αυτή την περίπτωση έχουν ήδη αναπτυχθεί τεχνολογίες οι οποίες έχουν ως σκοπό να συμβάλλουν στη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Ο ηλεκτρονικός Έλεγχος σταθεροποίησης (Electronic Stability Control) αποτελεί ένα από τα παραδείγματα αυτής της τεχνολογίας και έχει ως λειτουργία την σταθεροποίηση του οχήματος αποτρέποντας την ολίσθηση του. Άλλο παράδειγμα αποτελεί η τεχνολογία "eCall", η οποία σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, μεταδίδει άμεσα δεδομένα για το σημείο του συμβάντος στις αρμόδιες υπηρεσίες, μειώνοντας έτσι δραστικά το χρόνο απόκρισης των

υπηρεσιών αυτών συμβάλλοντας στη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων κατά 5-10%, όπως επίσης και στη μείωση της επικινδυνότητας των τραυματισμών η οποία αυξάνεται για τον τραυματία με το πέρασμα της ώρας. Τέλος, θεωρείται πως μελλοντικά, η εφαρμογή τεχνολογιών αυτοματοποιημένης οδήγησης (Connected and automated driving technologies) θα βοηθήσουν σημαντικά σε θέματα συμφοράς, οδικής ασφάλειας σε θέματα ρύπανσης του περιβάλλοντος, όπως επίσης και στην γενικότερη κοινωνικό-οικονομική μεγέθυνση.

Σε ότι αφορά τις κανονιστικές διατάξεις και οδηγίες Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε την 16η Δεκεμβρίου 2008 ένα πρόγραμμα δράσης για την ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS) στον τομέα των οδικών μεταφορών. Το πρόγραμμα δράσης βασίζεται σε μια σειρά πρωτοβουλιών, όπως το eSafety, και προβλέπει δράσεις προτεραιότητας. Στο ίδιο πλαίσιο, η **Οδηγία 2010/40/ΕΕ** της 7ης Ιουλίου 2010, σχετικά με τα ευφύη συστήματα μεταφορών (ITS) στις οδικές μεταφορές, αποσκοπεί στην εξασφάλιση της συντονισμένης και συνεπούς ανάπτυξης διαλειτουργικών ITS στην ΕΕ. Τα συστήματα ITS περιλαμβάνουν π.χ. την αυτόματη προσαρμογή της ταχύτητας, τον εξοπλισμό για αποτροπή ακούσιας εξόδου από τη λωρίδα κυκλοφορίας, τα συστήματα προειδοποίησης για επικείμενη σύγκρουση και τα συστήματα αυτόματης επείγουσας κλήσης σε περίπτωση ατυχήματος. Τον Δεκέμβριο του 2021, η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 2010/40/ΕΕ με στόχο την επιτάχυνση και τον συντονισμό της εξάπλωσης των συστημάτων ITS, προκειμένου να βελτιωθεί, μεταξύ άλλων, η οδική ασφάλεια με την εξασφάλιση συνεκτικότερης εξάπλωσης των ITS σε ολόκληρη την ΕΕ. Μετά την απόφαση αριθ. 585/2014/ΕΕ της 15ης Μαΐου 2014, σχετικά με την ανάπτυξη του διαλειτουργικού συστήματος **eCall** σε

όλη την ΕΕ, τα κράτη μέλη είχαν την υποχρέωση να εγκαταστήσουν τα κέντρα λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης (PSAP) που απαιτούνται για την ορθή λήψη και διεκπεραίωση των κλήσεων eCall το αργότερο έως την 1η Οκτωβρίου 2017. Το eCall είναι ένα σύστημα που καλεί αυτόματα το 112 σε περίπτωση που το όχημα εμπλακεί σε σοβαρό ατύχημα.

Τον Νοέμβριο 2016 η Επιτροπή δημοσίευσε μια ανακοίνωση με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών, ένα ορόσημο προς τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα» (COM(2016)0766). Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Κοινοβουλίου απάντησε με μια έκθεση πρωτοβουλίας σχετικά με το θέμα αυτό, η οποία εγκρίθηκε από την ολομέλεια στις 13 Μαρτίου 2018. Τον Μάρτιο 2019, η Επιτροπή παρουσίασε κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ (C(2019)1789). Παρότι το Κοινοβούλιο δεν διατύπωσε αντίρρηση στον κανονισμό, το Συμβούλιο αντιτάχθηκε και η κατ' εξουσιοδότηση πράξη τελικά απορρίφθηκε. Η διαδικασία συναπόφασης έχει πλέον ολοκληρωθεί.

Τον Μάιο του 2018, η Επιτροπή ενέκρινε στρατηγική με τίτλο «Οδεύοντας προς την αυτοματοποιημένη κινητικότητα : Μια στρατηγική της ΕΕ για την κινητικότητα του μέλλοντος». Δεδομένου ότι η τεχνολογία αναπτύσσεται γρήγορα, η ΕΕ προσπαθεί να εξασφαλίσει κοινούς κανόνες. Με την αυξανόμενη αυτοματοποίηση και συνδεσιμότητα, που επιτρέπει στα οχήματα να «μιλούν» μεταξύ τους, η κινητικότητα διασχίζει ένα νέο - ψηφιακό - σύνορο. Η αυτοματοποιημένη κινητικότητα έχει τη δυνατότητα να καταστήσει τις μεταφορές ασφαλέστερες, πιο προσβάσιμες και βιώσιμες. Ωστόσο, πρέπει να διασφαλιστεί η συμπερίληψη μέτρων ασφάλειας.

Ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144** «Κανονισμός για τη γενική ασφάλεια των οχημάτων», θεσπίζει κανονιστικό πλαίσιο για υποχρεωτικά προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη δημιουργία νομικού πλαισίου για την αποδοχή πλήρως αυτοματοποιημένων οχημάτων χωρίς οδηγό. Καθορίζει γενικούς και τεχνικούς κανόνες ασφάλειας (όπως απαιτήσεις κυβερνοασφάλειας) που πρέπει να τηρούνται προτού επιτραπεί η κυκλοφορία των εν λόγω τύπων οχημάτων στην αγορά της ΕΕ (Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση – 04/2023).

2.7. ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα, ο στόχος της ΕΕ είναι η δημιουργία ενός άρτιου δικτύου μεταφορών το οποίο θα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα του, θα συμβάλλει καθοριστικά στην γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση εμπορευμάτων και πολιτών και όλα αυτά με αυστηρή προϋπόθεση την βιωσιμότητα των Ευρωπαϊκών μεταφορών (Λευκή Βίβλος, 2011). Ένα τέτοιο δίκτυο μεταφορών όμως, εκτός από τα οφέλη που μπορεί να αποφέρει, υφίσταται κάποια επιβάρυνση. Αυτή η επιβάρυνση είναι αποτέλεσμα του συνολικού κόστους των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου τόσο του κόστους των υποδομών που απαιτούνται, όσο και του εξωτερικού κόστους που δημιουργείται. Ως εξωτερικό κόστος μπορούν να θεωρηθούν φαινόμενα όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ηχορύπανση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα, κ.α., παράγοντες δηλαδή που έχουν, με διάφορους τρόπους, αρνητικό αντίκτυπο στην ζωή των πολιτών. Το αρνητικό αυτό αντίκτυπο βέβαια, μεταφράζεται με οικονομικούς όρους για κάθε

παράγοντα ξεχωριστά (Handbook on External Costs of Transport, European Commission).

Ως εκ τούτου, το εξωτερικό αυτό κόστος συμπεριλαμβάνεται στον υπολογισμό του συνολικού κόστους του συστήματος των μεταφορών. Προς το παρόν, λόγω του οφέλους αλλά και του εξωτερικού κόστους που δημιουργείται, η Ευρωπαϊκή πολιτική, δικαιολογεί την εν μέρει δημόσια χρηματοδότηση του κόστους, κάτι που όμως προβλέπεται να αλλάξει στο άμεσο μέλλον. Έτσι, προβλέπεται η παροχή κινήτρων στους πολίτες, στους φορείς εκμετάλλευσης αλλά και στους επενδυτές με σκοπό την ανάληψη από μέρους τους υψηλότερου ποσοστού του κόστους απ' ό τι σήμερα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω της εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους που δημιουργείται, ακολουθώντας μια πολιτική επιβολής τελών για τη χρήση των υποδομών. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, προβλέπεται η επιβολή της «οδηγίας για το αυτοκόλλητο ευρωπαϊκό σήμα τελών κυκλοφορίας» σε μια προσπάθεια εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους που προκύπτει από τα βαρέα οχήματα.

Παρόμοια πολιτική επιβολής τελών θα ακολουθηθεί και για την κατηγορία των επιβατηγών αυτοκινήτων. Στόχος είναι και σε αυτή την περίπτωση, η εσωτερίκευση των εξωτερικού κόστους που δημιουργείται από την χρήση των αυτοκινήτων (ηχορύπανση, ρύπανση του αέρα κλπ.) στην βάση των δύο θεμελιωδών αρχών τις οποίες υιοθέτησε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001: «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Μια διαφορετική εφαρμογή πολιτικής για την εσωτερίκευση των εξωτερικών αυτών επιβαρύνσεων είναι η εφαρμογή πολιτικής μέτρων «Εντολών & Ελέγχου» (Σωτήρης Ράιδος, «Εξωτερικότητες στην Πράξη :

Ειδικότερα το εξωτερικό κόστος των μεταφορών μέσω οδικών δικτύων», Διδρυματικό Πρόγραμμα Μετ. Σπουδών «Δίκαιο & Οικονομία», Α.Π.Θ., Παν. Μακεδονίας). Στο πλαίσιο της πολιτικής των εντολών και ελέγχου είναι δυνατή η επιβολή προδιαγραφών στα καύσιμα, η επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία των οχημάτων μέσω της πεζοδρόμησης κεντρικών δρόμων, κ.α.

2.8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κλείνοντας το παρόν κεφάλαιο, είναι άμεσα αντιληπτό το γεγονός ότι οι πολιτικές της ΕΕ για τις μεταφορές έχουν διαρκή εξέλιξη (ακόμα και την ώρα που συντάσσεται η παρούσα εργασία) και εφαρμόζονται με πλήθος κανονιστικών διατάξεων. Έχουν δε μεγάλη σημασία για τη χώρα μας, δεδομένου ότι έχουν επιτευχθεί άλματα προόδου τα τελευταία χρόνια στους περισσότερους τομείς που αναφέρονται παραπάνω. Η χώρα μας με συνεχείς ενέργειες για την ωρίμανση του νομοθετικού της πλαισίου, έχει εναρμονιστεί και εξακολουθεί να το πράττει, σε πολύ μεγάλο βαθμό με τις πολιτικές της ΕΕ. Ειδικότερα, παραδόθηκαν προς χρήση, σύγχρονα οδικά δίκτυα που πληρούν όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές άνεσης και ασφάλειας για τον πολίτη-οδηγό. Έτσι, παράλληλα με τη μεγάλη βελτίωση σε όρους άνεσης και ασφάλειας, μέσω των μοντέλων σύγχρονης διαχείρισης που διέπουν τις νέες αυτές υποδομές, διασφαλίζεται η αδιάκοπη τήρηση των απαραίτητων προδιαγραφών σε όλους τους τομείς λειτουργίας τους, αλλά και η βελτίωση των ήδη υπάρχουσών υποδομών και υπηρεσιών ακολουθώντας κατά πόδας τις διεθνείς εξελίξεις αλλά και τις οδηγίες της ΕΕ προς αυτή την κατεύθυνση. Η συνεχής παρακολούθηση των τιμών του CO₂ που εκπέμπεται στην ατμόσφαιρα, η

εφαρμογή σύγχρονων ευφυών συστημάτων όπως το “eCall” και άλλες πολλές δράσεις που πραγματοποιούνται στα σύγχρονα Ελληνικά οδικά δίκτυα διασφαλίζουν την τήρηση των προδιαγραφών και των στόχων που θέτει η ΕΕ και κατ’ επέκταση την ασφάλεια, την άνεση και την υποδειγματική εξυπηρέτηση των οδηγών.

2.9. ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕ ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και την λειτουργία των οδικών υποδομών και μεταφορών μέσω συμβάσεων παραχώρησης, αναλαμβάνοντας σημαντικές αρμοδιότητες. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται αυτοκινητόδρομους και άλλες οδικές υποδομές έχουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις βάσει της νομοθεσίας, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Αυτές οι υποχρεώσεις καλύπτουν διάφορους τομείς, όπως η ασφάλεια, η συντήρηση, η διαχείριση διοδίων, η περιβαλλοντική προστασία και η υιοθέτηση τεχνολογιών.

Συγκεκριμένα, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες αναλαμβάνουν την χρηματοδότηση και την κατασκευή των οδικών υποδομών, κάτι που συνήθως απαιτεί σημαντικές επενδύσεις. Αυτές οι εταιρείες επενδύουν τα κεφάλαιά τους στην ανάπτυξη νέων οδικών έργων ή στην αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών. Η χρηματοδότηση αυτών των έργων συχνά προέρχεται από διάφορες πηγές, όπως τα τέλη των διοδίων που εισπράττονται από τους χρήστες των δρόμων, δάνεια, ή άλλες χρηματοδοτικές πηγές. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες είναι υπεύθυνες για την ολοκλήρωση των έργων εντός των συμφωνημένων προθεσμιών και

προϋπολογισμών, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ποιότητα και την ασφάλεια των κατασκευών.

Επιπλέον, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες αναλαμβάνουν τη διαχείριση και τη συντήρηση των οδικών δικτύων. Αυτή η διαχείριση περιλαμβάνει την καθημερινή λειτουργία των υποδομών, την εκτέλεση προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης καθώς και την αποκατάσταση βλαβών. Παράλληλα, η συντήρηση περιλαμβάνει ενέργειες όπως η επιδιόρθωση των οδοστρωμάτων, η συντήρηση των σημάτων κυκλοφορίας, και η διαχείριση των συστημάτων αποχέτευσης και φωτισμού.

Τέλος, η ασφάλεια και η απόδοση των οδικών υποδομών είναι κρίσιμες αρμοδιότητες των παραχωρησιούχων. Οι εταιρείες εφαρμόζουν διάφορα μέτρα για να διασφαλίσουν την οδική ασφάλεια, όπως η εγκατάσταση συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου κυκλοφορίας, η βελτίωση της ορατότητας και της σήμανσης, και η εφαρμογή προγραμμάτων συντήρησης που ελαχιστοποιούν τους κινδύνους ατυχημάτων. Επίσης, χρησιμοποιούν ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) για την αποδοτική διαχείριση της κυκλοφορίας. Αυτά τα συστήματα περιλαμβάνουν τεχνολογίες όπως τα συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας, οι εφαρμογές ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο για τους οδηγούς, και η ανάλυση δεδομένων κυκλοφορίας για την βελτίωση των υπηρεσιών και της ροής της κυκλοφορίας.

Συνολικά, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες, μέσω αυτών των ρόλων, συμβάλλουν στην αποτελεσματική διαχείριση και λειτουργία του οδικού δικτύου και την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται, ανά κατηγορία, οι οδηγίες και οι νόμοι, τόσο σε Ευρωπαϊκό, όσο και σε Εθνικό επίπεδο με τα οποία και θα πρέπει να συμμορφώνονται οι παραχωρησιούχοι εταιρείες.

1. Στρατηγικές Ανάπτυξης Υποδομών

Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες έχουν κομβικό ρόλο στην ανάπτυξη και συντήρηση των οδικών υποδομών, ακολουθώντας τις στρατηγικές και κανονιστικές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της εθνικής νομοθεσίας. Το νομικό πλαίσιο που καθορίζει τις στρατηγικές αυτές περιλαμβάνει τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, που σχετίζεται με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T), που ορίζει τις απαιτήσεις για τις παραχωρησιούχοι εταιρείες.

Αναλυτικότερα, ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 καθορίζει τις στρατηγικές για την ανάπτυξη και συντήρηση των υποδομών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T). Το TEN-T αποτελεί ένα ενοποιημένο, πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που έχει ως στόχο την ενίσχυση της συνδεσιμότητας, της αποτελεσματικότητας και της βιωσιμότητας των μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρώπη. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες που διαχειρίζονται τμήματα του δικτύου πρέπει να συμμορφώνονται με τις στρατηγικές και τις απαιτήσεις του TEN-T, οι οποίες περιλαμβάνουν:

- Διασυνοριακές Υποδομές: ανάπτυξη υποδομών που εξυπηρετούν τις διασυνοριακές μεταφορές, προάγοντας την ενιαία συνδεσιμότητα σε όλη την Ευρώπη.
- Βελτίωση Αποδοτικότητας: ενίσχυση της αποδοτικότητας των μεταφορών μέσω της ανάπτυξης σύγχρονων και βιώσιμων υποδομών.

- Ενσωμάτωση στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο: σχεδίαση και υλοποίηση έργων που εντάσσονται στο πλαίσιο του TEN-T, με σκοπό την ολοκλήρωση και ενοποίηση του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Εφαρμογή στην Πράξη

Για να συμμορφωθούν με τις στρατηγικές ανάπτυξης υποδομών και τις σχετικές νομικές απαιτήσεις, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να λάβουν τα ακόλουθα μέτρα:

- Συμμόρφωση με το TEN-T: οι εταιρείες πρέπει να σχεδιάζουν και να αναπτύσσουν υποδομές που ευθυγραμμίζονται με τις στρατηγικές του TEN-T, διασφαλίζοντας ότι τα έργα τους εντάσσονται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ενώ είναι απαραίτητη και η συνεργασία με ευρωπαϊκές και εθνικές αρχές για την ολοκλήρωση και την ενοποίηση του δικτύου μεταφορών.
- Τήρηση Όρων Συμβάσεων Παραχώρησης: οι εταιρείες πρέπει να εφαρμόζουν τις απαιτήσεις συντήρησης, λειτουργίας και διαχείρισης όπως καθορίζονται στις συμβάσεις παραχώρησης, εξασφαλίζοντας την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας στους χρήστες. Επιπλέον, η συνεχής παρακολούθηση της κατάστασης των υποδομών και η υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών για τη βελτίωση της λειτουργίας και της συντήρησης των δικτύων είναι άκρως απαραίτητη.
- Διενέργεια Ελέγχων και Αξιολογήσεων: οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να υποβάλλονται σε τακτικούς ελέγχους και

αξιολογήσεις από αρμόδιες αρχές για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις κανονιστικές απαιτήσεις. Ακόμη, πρέπει να υποβάλλουν εκθέσεις συμμόρφωσης και να λαμβάνουν μέτρα βελτίωσης βάσει των αποτελεσμάτων των ελέγχων και των αξιολογήσεων.

Συνολικά, η συμμόρφωση με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 είναι κρίσιμη για τις παραχωρησιούχοι εταιρείες, καθώς διασφαλίζει την ποιότητα, τη συνδεσιμότητα και τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών. Με την εφαρμογή των προβλεπόμενων στρατηγικών και τη συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση των υποδομών, οι εταιρείες μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικά στην ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και στη βελτίωση της εμπειρίας των χρηστών.

2. Ασφάλεια Οδικών Υποδομών

Η ασφάλεια των οδικών υποδομών αποτελεί θεμελιώδη παράγοντα για την πρόληψη ατυχημάτων και τη διασφάλιση της ομαλής και ασφαλούς μετακίνησης των πολιτών. Στο πλαίσιο αυτό, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες, που είναι υπεύθυνες για τη διαχείριση και συντήρηση των οδικών δικτύων, διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην εφαρμογή των κανονιστικών απαιτήσεων που αφορούν την οδική ασφάλεια. Το ρυθμιστικό πλαίσιο που καθορίζει τις υποχρεώσεις τους περιλαμβάνει την Οδηγία 2008/96/ΕΚ και την Οδηγία 2019/1936, που θέτουν συγκεκριμένες απαιτήσεις για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών δικτύων.

Ειδικότερα, η **Οδηγία 2008/96/ΕΚ** αποτελεί την αρχή για τη δημιουργία ενός συστηματικού πλαισίου για την ασφάλεια των οδικών υποδομών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με αυτήν την οδηγία, οι παραχωρησιούχοι

εταιρείες είναι υποχρεωμένες να διενεργούν Εκτιμήσεις Επιπτώσεων στην Οδική Ασφάλεια κατά το σχεδιασμό νέων οδικών υποδομών ή την αναβάθμιση υπαρχουσών. Αυτές οι εκτιμήσεις στοχεύουν στην ανάλυση της επίδρασης των σχεδίων στην ασφάλεια και στην αναγνώριση πιθανών κινδύνων που μπορεί να προκύψουν. Επιπλέον, η Οδηγία 2008/96/EK απαιτεί τη διεξαγωγή Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας σε διάφορα στάδια του έργου, από την αρχική φάση του σχεδιασμού έως και την ολοκλήρωσή του. Οι έλεγχοι αυτοί επιτρέπουν την ανίχνευση πιθανών κινδύνων και την ανάληψη κατάλληλων διορθωτικών ενεργειών, εξασφαλίζοντας την ασφαλή χρήση των υποδομών και μειώνοντας την πιθανότητα ατυχημάτων.

Στη συνέχεια, η **Οδηγία 2019/1936** τροποποιεί και επεκτείνει την Οδηγία 2008/96/EK, θέτοντας αυστηρότερες απαιτήσεις για την ασφάλεια των οδικών υποδομών. Αυτή η οδηγία εισάγει την ανάγκη για ενισχυμένες αξιολογήσεις ασφαλείας, με μεγαλύτερη λεπτομέρεια και αυστηρότητα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ολοκληρωμένη αναγνώριση και αντιμετώπιση των κινδύνων. Σημαντική είναι επίσης η πρόβλεψη για αυξημένη συχνότητα ελέγχων ασφαλείας, με ιδιαίτερη έμφαση στις περιοχές υψηλού κινδύνου. Η Οδηγία 2019/1936 επιβάλλει την ανάπτυξη ειδικών στρατηγικών και την εφαρμογή στοχευμένων μέτρων για τη μείωση των ατυχημάτων στις εν λόγω περιοχές, προσαρμόζοντας τις διαδικασίες διαχείρισης των παραχωρησιούχων εταιρειών στις νέες απαιτήσεις.

Εφαρμογή στην Πράξη

Για να συμμορφωθούν με τις παραπάνω οδηγίες και τους αντίστοιχους νόμους, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να υλοποιήσουν μια σειρά

από στρατηγικά μέτρα που θα ενισχύσουν την ασφάλεια των οδικών υποδομών:

- **Εκτέλεση Εκτιμήσεων Ασφάλειας:** οι εταιρείες οφείλουν να διεξάγουν ενδελεχείς αξιολογήσεις ασφαλείας σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού και της λειτουργίας των οδικών υποδομών. Αυτές οι αξιολογήσεις πρέπει να εφαρμόζονται κατά το σχεδιασμό νέων έργων, καθώς και κατά την αναβάθμιση υπαρχόντων, εξασφαλίζοντας ότι λαμβάνονται υπόψη όλοι οι παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια των χρηστών των οδών.
- **Ενίσχυση Ελέγχων και Συντήρησης:** οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν προγράμματα συντήρησης που προβλέπουν αυξημένη συχνότητα ελέγχων. Οι τακτικές επιθεωρήσεις και οι διορθωτικές ενέργειες που προκύπτουν από αυτές αποτελούν αναγκαία μέτρα για τη διατήρηση των οδικών υποδομών σε ασφαλή κατάσταση.
- **Στρατηγική Διαχείριση Κινδύνων:** οι εταιρείες πρέπει να αναπτύξουν στρατηγικές για την πρόληψη ατυχημάτων, εστιάζοντας ιδιαίτερα στις περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως υψηλού κινδύνου. Η εφαρμογή ειδικών μέτρων, όπως η βελτίωση της σήμανσης και της οδοποιίας, η αύξηση της φωτεινότητας σε κρίσιμα σημεία και η χρήση προηγμένων τεχνολογιών για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας, μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αποτελεσματική διαχείριση επικίνδυνων καταστάσεων.

Συμπερασματικά, η εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται από τις Οδηγίες 2008/96/EK και 2019/1936 είναι ζωτικής σημασίας για την

ενίσχυση της ασφάλειας των οδικών υποδομών. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες, υλοποιώντας αυτά τα μέτρα, όχι μόνο συμμορφώνονται με τις νομικές απαιτήσεις, αλλά συμβάλλουν ουσιαστικά στην παροχή ασφαλέστερων δρόμων και στη βελτίωση της ποιότητας των υποδομών, με απώτερο στόχο την προστασία της ανθρώπινης ζωής και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

3. Διαχείριση Διοδίων και Συστημάτων Πληρωμών

Η διαχείριση των διοδίων και των συστημάτων πληρωμών αποτελεί βασικό τομέα ευθύνης για τις παραχωρησιούχοι εταιρείες, οι οποίες πρέπει να ακολουθούν τις ευρωπαϊκές οδηγίες και τους εθνικούς νόμους. Η συμμόρφωση με τις Οδηγίες 2004/52/EK και 2009/250/EK, καθώς και τον Νόμο 4388/2016, είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας των συστημάτων, τη διαφάνεια στη λειτουργία και την αποτελεσματική είσπραξη των τελών.

Πιο αναλυτικά, η Οδηγία 2004/52/EK θέτει τις βάσεις για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων πληρωμής διοδίων σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή η οδηγία απαιτεί από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες να υιοθετήσουν τεχνολογίες που επιτρέπουν τη διασύνδεση και συνεργασία διαφορετικών εθνικών συστημάτων διοδίων. Οι εταιρείες πρέπει να επενδύσουν σε σύγχρονες λύσεις ηλεκτρονικών διοδίων, όπως οι έξυπνες κάρτες και οι συσκευές τηλεδιοδίων (DSRC, GNSS), οι οποίες μπορούν να αναγνώριζονται και να επεξεργάζονται πληρωμές από διάφορες χώρες και συστήματα. Η εφαρμογή αυτών των τεχνολογιών είναι απαραίτητη για τη διευκόλυνση των διασυνοριακών μετακινήσεων εντός της ΕΕ, καθώς επιτρέπει στους χρήστες να πληρώνουν τα διόδια με ένα ενιαίο μέσο, ανεξαρτήτως των εθνικών συνόρων. Αυτό βελτιώνει την

αποτελεσματικότητα του συστήματος διοδίων, μειώνει τις καθυστερήσεις και ενισχύει την εμπειρία των χρηστών.

Ακόμη, ο Νόμος 4388/2016 προσθέτει ένα επιπλέον στρώμα ρύθμισης στη λειτουργία των διοδίων, εστιάζοντας στη διαφάνεια και την ορθή διαχείριση των τελών από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες. Σύμφωνα με αυτόν τον νόμο, οι εταιρείες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές και να διασφαλίζουν την παροχή σαφών και διαφανών πληροφοριών σχετικά με τα τέλη διοδίων. Αυτό περιλαμβάνει την ανάρτηση πληροφοριών στους σταθμούς διοδίων και στις ιστοσελίδες των εταιρειών, καθώς και τη δημιουργία αποτελεσματικών δομών εξυπηρέτησης πελατών. Ο νόμος ενισχύει την εμπιστοσύνη των χρηστών, καθώς εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις χρεώσεις και τις διαδικασίες πληρωμής είναι προσβάσιμες και κατανοητές, μειώνοντας τις πιθανότητες παρανοήσεων και διαφωνιών.

Εφαρμογή στην Πράξη

Για να συμμορφωθούν με το παραπάνω ρυθμιστικό πλαίσιο, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να υλοποιήσουν τα ακόλουθα μέτρα:

- Εγκατάσταση Διαλειτουργικών Συστημάτων: οι εταιρείες πρέπει να εγκαταστήσουν συστήματα που υποστηρίζουν τη διαλειτουργικότητα, επιτρέποντας την αναγνώριση και την επεξεργασία πληρωμών από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες. Επιπλέον, η συνεργασία με άλλες εταιρείες που διαχειρίζονται διόδια στην Ευρώπη είναι απαραίτητη για την εναρμόνιση των συστημάτων και τη διευκόλυνση των διασυνοριακών μετακινήσεων.

- Παροχή Πληροφοριών και Διαφάνειας: οι πληροφορίες για τα τέλη διοδίων πρέπει να αναρτώνται σε εμφανή σημεία στους δρόμους και στους σταθμούς διοδίων, ώστε οι χρήστες να είναι ενημερωμένοι πριν πραγματοποιήσουν πληρωμές. Ακόμη, οι ιστοσελίδες των εταιρειών πρέπει να ενημερώνονται τακτικά με αναλυτικές και επικαιροποιημένες πληροφορίες για τα διόδια και τις διαδικασίες πληρωμής. Ενώ, οι επιπλέον χρεώσεις θα πρέπει να παρουσιάζονται με σαφή και διαφανή τρόπο, διευκολύνοντας τους χρήστες να κατανοήσουν το κόστος της μετακίνησής τους.
- Υποστήριξη και Εξυπηρέτηση Πελατών: η δημιουργία κέντρων εξυπηρέτησης πελατών είναι ζωτικής σημασίας για την υποστήριξη των χρηστών, παρέχοντας πληροφορίες και βοήθεια σχετικά με τα διόδια και τις πληρωμές.

Συνολικά, η διαχείριση των διοδίων και των συστημάτων πληρωμών από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες είναι κρίσιμη για την αποτελεσματικότητα και τη διαφάνεια των ευρωπαϊκών οδικών δικτύων. Με την υλοποίηση των μέτρων που προβλέπονται, οι εταιρείες συμβάλλουν στη βελτίωση της εμπειρίας των χρηστών, στη διευκόλυνση των διασυνοριακών μετακινήσεων και στη διασφάλιση της ορθής και αποτελεσματικής είσπραξης των τελών διοδίων.

4. Περιβαλλοντικές Πολιτικές

Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες έχουν καθοριστικό ρόλο στην προώθηση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας μέσω της διαχείρισης των οδικών υποδομών. Η υιοθέτηση και η συμμόρφωση με τις σχετικές ευρωπαϊκές οδηγίες και τους εθνικούς νόμους είναι απαραίτητη για τη μείωση των

περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης. Σημαντικά στη στρατηγική αυτή είναι η Οδηγία 2014/94/ΕΕ, που εστιάζει στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, και ο Νόμος 3468/2006, που θέτει τα πλαίσια για την περιβαλλοντική συμμόρφωση και προστασία.

Συγκεκριμένα, η Οδηγία 2014/94/ΕΕ αποσκοπεί στην ανάπτυξη και επέκταση των υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα, όπως τα ηλεκτρικά οχήματα. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες υποχρεούνται να εγκαταστήσουν σταθμούς φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα και υποδομές ανεφοδιασμού με άλλα εναλλακτικά καύσιμα σε στρατηγικά σημεία των οδικών δικτύων τους. Αυτή η δράση αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και στην προώθηση της μετάβασης σε πιο βιώσιμες μορφές μετακίνησης, μειώνοντας την εξάρτηση από τα παραδοσιακά ορυκτά καύσιμα. Για την επιτυχή εφαρμογή της Οδηγίας, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να ενσωματώσουν τις νέες υποδομές στον στρατηγικό τους σχεδιασμό, διασφαλίζοντας ότι είναι προσβάσιμες και λειτουργικές για όλους τους χρήστες. Αυτό περιλαμβάνει τη συνεργασία με παρόχους τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων και την ανάπτυξη ενός συστήματος διαχείρισης που θα επιτρέπει τη συνεχή παρακολούθηση και βελτίωση των υποδομών.

Επιπλέον, ο Νόμος 1650/1986 αποτελεί το θεμελιώδες νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος στην Ελλάδα και θέτει τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των περιβαλλοντικών ζητημάτων σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των οδικών υποδομών. Ο νόμος αυτός απαιτεί από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν ολοκληρωμένες περιβαλλοντικές

στρατηγικές με στόχο τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των έργων τους στο περιβάλλον. Συγκεκριμένα, ο Νόμος 1650/1986 επιβάλλει στις εταιρείες την υποχρέωση να συμμορφώνονται με αυστηρά πρότυπα περιβαλλοντικής αδειοδότησης, τα οποία περιλαμβάνουν την εκπόνηση Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) πριν από την υλοποίηση κάθε έργου. Οι μελέτες αυτές εξετάζουν τις πιθανές επιπτώσεις των έργων στις φυσικές περιοχές, στην ποιότητα του αέρα και των υδάτων, καθώς και στη βιοποικιλότητα, διασφαλίζοντας ότι οι αρνητικές επιπτώσεις είναι ελάχιστες και ελεγχόμενες. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες υποχρεούνται να ενσωματώνουν πρακτικές βιώσιμης ανάπτυξης στα έργα τους, όπως η ανακύκλωση υλικών, η χρήση φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών και η αποκατάσταση των οικοσυστημάτων που επηρεάζονται από την κατασκευή των οδικών υποδομών. Επιπλέον, ο νόμος απαιτεί τη λήψη μέτρων για τη μείωση της ηχορύπανσης, όπως η εγκατάσταση ηχοπετασμάτων και η χρήση υλικών με ηχομονωτικές ιδιότητες. Με την εφαρμογή του Νόμου 1650/1986, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην προστασία του περιβάλλοντος, εξασφαλίζοντας ότι οι οδικές υποδομές συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στη διατήρηση των φυσικών πόρων για τις μελλοντικές γενιές.

Εφαρμογή στην Πράξη

Για να συμμορφωθούν με τις παραπάνω οδηγίες και τον νόμο, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να αναλάβουν συγκεκριμένες δράσεις:

- Εγκατάσταση Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων: οι εταιρείες πρέπει να ενσωματώσουν σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών

οχημάτων και άλλων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους κύριους αυτοκινητόδρομους και σε στρατηγικά σημεία εξυπηρέτησης, εξασφαλίζοντας την προσβασιμότητα και τη λειτουργικότητά τους, καθώς και να επιδιώξουν την συνεργασία με εξειδικευμένες εταιρείες που παρέχουν τεχνολογίες και υπηρεσίες για εναλλακτικά καύσιμα, για να διασφαλιστεί η ομαλή εγκατάσταση, λειτουργία και συντήρηση των υποδομών.

- Μείωση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων: οι εταιρείες πρέπει να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν στρατηγικές που στοχεύουν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των οδικών υποδομών. Ενώ, η υιοθέτηση τεχνολογιών που μειώνουν την ενεργειακή κατανάλωση και αυξάνουν την ενεργειακή αποδοτικότητα των υποδομών είναι ζωτικής σημασίας. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως η ηλιακή ενέργεια, για τη λειτουργία των υποδομών.

Ουσιαστικά, η επιτυχής εφαρμογή περιβαλλοντικών πολιτικών από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες είναι καίρια για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των οδικών υποδομών στο περιβάλλον και για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.

5. Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)

Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην εφαρμογή και ανάπτυξη Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS), τα οποία συμβάλλουν στη βελτίωση της κυκλοφορίας και στην παροχή χρήσιμων πληροφοριών στους χρήστες των οδικών υποδομών. Η συμμόρφωση με

τις ευρωπαϊκές οδηγίες είναι κρίσιμη για την επιτυχή ενσωμάτωση αυτών των συστημάτων, διασφαλίζοντας την αποδοτική διαχείριση των οδικών δικτύων και την αναβάθμιση της εμπειρίας των οδηγών.

Η Οδηγία 2010/40/ΕΕ εστιάζει στην υιοθέτηση Ευφών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες, προκειμένου να ενισχυθεί η διαχείριση της κυκλοφορίας και η πληροφόρηση των οδηγών.

Η οδηγία ενθαρρύνει την ανάπτυξη και εφαρμογή τεχνολογιών όπως:

- Συστήματα πληροφόρησης για οδηγούς: παροχή σε πραγματικό χρόνο πληροφοριών σχετικά με την κυκλοφορία, την κατάσταση του οδικού δικτύου, και άλλες κρίσιμες ειδοποιήσεις.
- Συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας: παρακολούθηση και διαχείριση της ροής της κυκλοφορίας για τη μείωση της συμφόρησης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Συστήματα αποδοτικής διαχείρισης μεταφορών: βελτίωση της αποδοτικότητας των μεταφορών μέσω της ενσωμάτωσης και της ενοποίησης διαφόρων υπηρεσιών και συστημάτων μεταφορών.

Η οδηγία υπογραμμίζει τη σημασία της διαλειτουργικότητας των ITS σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, απαιτώντας από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες να συνεργάζονται με άλλες ευρωπαϊκές αρχές και φορείς. Η συνεργασία αυτή είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη κοινών προτύπων και τη διασφάλιση της ανταλλαγής δεδομένων, καθιστώντας τα ITS συμβατά σε διασυνοριακό επίπεδο.

Εφαρμογή στην Πράξη

Για να συμμορφωθούν με την σχετική οδηγία και να ενισχύσουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας μέσω των ITS, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να αναλάβουν συγκεκριμένα μέτρα:

- Εγκατάσταση - Υλοποίηση – Ενοποίηση ITS: οι εταιρείες πρέπει να αναπτύξουν και να εγκαταστήσουν συστήματα που βελτιώνουν την παρακολούθηση της κυκλοφορίας, την ενημέρωση των οδηγών και τη συνολική διαχείριση της κυκλοφορίας. Τα συστήματα αυτά πρέπει να είναι σχεδιασμένα ώστε να είναι συμβατά με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις και να επιτρέπουν την εύκολη ενσωμάτωση με άλλα ITS σε όλη την Ευρώπη. Αυτό περιλαμβάνει τη συμμετοχή σε πρωτοβουλίες και έργα που προάγουν την ενοποίηση των συστημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Ενημέρωση και Υποστήριξη Χρηστών: οι εταιρείες πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο στους χρήστες μέσω των συστημάτων ITS. Αυτό περιλαμβάνει ενημερώσεις για την κυκλοφορία, την κατάσταση του οδικού δικτύου, και άλλες κρίσιμες πληροφορίες που μπορούν να βελτιώσουν την εμπειρία των οδηγών και να αυξήσουν την ασφάλεια. Επιπλέον, η δημιουργία και συντήρηση κέντρων εξυπηρέτησης πελατών είναι απαραίτητη για την υποστήριξη των χρηστών σε θέματα που σχετίζονται με τα ITS. Οι χρήστες θα πρέπει να έχουν εύκολη πρόσβαση σε πληροφορίες και βοήθεια σχετικά με τα συστήματα, εξασφαλίζοντας την ομαλή τους λειτουργία και την ικανοποίησή τους.

Συμπερασματικά, η εφαρμογή και ανάπτυξη των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στους χρήστες των οδικών υποδομών. Με τη συμμόρφωση με την Οδηγία 2010/40/ΕΕ, οι εταιρείες μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία ενός αποδοτικού και ασφαλούς οδικού δικτύου που ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και προκλήσεις των μεταφορών.

Συμμόρφωση και Υλοποίηση

Η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους παραχωρησιούχους είναι κρίσιμη για την αποτελεσματικότητα, την ασφάλεια και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα των οδικών υποδομών, καθώς και για τη διασφάλιση της υψηλής ποιότητας και αξιοπιστίας του οδικού δικτύου. Για την εξασφάλιση της πλήρους συμμόρφωσης με τις κανονιστικές απαιτήσεις και τη σωστή λειτουργία των οδικών υποδομών, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να ακολουθήσουν μια οργανωμένη και συστηματική προσέγγιση. Αυτή η προσέγγιση περιλαμβάνει την υποβολή εκθέσεων συμμόρφωσης, την διενέργεια αξιολογήσεων ασφάλειας, την κατάρτιση περιβαλλοντικών εκθέσεων, καθώς και την ανάπτυξη στρατηγικών και διαδικασιών που συνδυάζουν τη γνώση, τον προγραμματισμό και την παρακολούθηση.

1. Ανάλυση Κανονιστικών Απαιτήσεων

Η διαδικασία ξεκινά με μια λεπτομερή ανάλυση των κανονιστικών απαιτήσεων που τίθενται από τους νόμους και τις οδηγίες που

αναφέρθηκαν. Η κατανόηση αυτών των διατάξεων είναι κρίσιμη για την ορθή ερμηνεία και εφαρμογή τους, εξασφαλίζοντας ότι η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις είναι πλήρης και σωστή. Η εκπαίδευση του προσωπικού παίζει επίσης σημαντικό ρόλο στην ενημέρωση όλων των εμπλεκομένων για τις απαιτήσεις και τις ευθύνες τους.

2. Στρατηγική Ανάπτυξης και Πολιτικές

Ακολουθεί η ανάπτυξη στρατηγικών σχεδίων και πολιτικών που ενσωματώνουν τις κανονιστικές απαιτήσεις. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να καταρτίσουν λεπτομερή σχέδια δράσης, καθορίζοντας στόχους, προθεσμίες και υπεύθυνα άτομα. Αυτή η στρατηγική πρέπει να περιλαμβάνει σχεδιασμό και υλοποίηση έργων υποδομής που είναι σύμφωνοι με τις στρατηγικές του TEN-T και τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

3. Υλοποίηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών

Η εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS) και τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων είναι επίσης σημαντική για την υλοποίηση των κανονιστικών απαιτήσεων. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να εγκαταστήσουν κατάλληλα συστήματα ITS για τη βελτίωση της διαχείρισης κυκλοφορίας και της παροχής πληροφοριών στους χρήστες. Επιπλέον, η ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα, όπως σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, είναι απαραίτητη για τη μείωση των εκπομπών CO₂ και την προώθηση της βιωσιμότητας.

4. Τακτική Υποβολή Εκθέσεων Συμμόρφωσης

Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες πρέπει να υποβάλλουν περιοδικές εκθέσεις συμμόρφωσης στις αρμόδιες αρχές. Αυτές οι εκθέσεις παρέχουν

λεπτομερείς πληροφορίες για την πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε σχέση με τις κανονιστικές απαιτήσεις, τις ενέργειες που έχουν ληφθεί για την επίτευξη της συμμόρφωσης και τυχόν προβλήματα που έχουν προκύψει. Αυτές οι εκθέσεις επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές να παρακολουθούν την κατάσταση της συμμόρφωσης και να εντοπίζουν περιοχές που απαιτούν βελτίωση ή παρέμβαση.

5. Διενέργεια Αξιολογήσεων Ασφάλειας

Η διενέργεια τακτικών αξιολογήσεων ασφάλειας είναι κρίσιμη για την εξασφάλιση της ποιότητας και της ασφάλειας των οδικών υποδομών. Οι αξιολογήσεις αυτές περιλαμβάνουν την επιθεώρηση της φυσικής κατάστασης των υποδομών, τη λειτουργικότητα των συστημάτων ασφαλείας και την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση τυχόν ανωμαλιών ή αδυναμιών που εντοπίζονται.

6. Κατάρτιση Περιβαλλοντικών Εκθέσεων

Για τη διασφάλιση της τήρησης των περιβαλλοντικών προτύπων, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες οφείλουν να υποβάλλουν περιβαλλοντικές εκθέσεις και να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις που αξιολογούν τις επιπτώσεις της λειτουργίας τους στο περιβάλλον. Αυτές οι εκθέσεις περιλαμβάνουν στοιχεία για τις εκπομπές ρύπων, την κατανάλωση ενέργειας και τις περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί, επιτρέποντας την συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

7. Παρακολούθηση και Διαχείριση Κινδύνων

Για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης, οι εταιρείες πρέπει να υποβάλλονται σε τακτικούς ελέγχους και αξιολογήσεις από αρμόδιες αρχές. Η συνεχής καταγραφή και αναφορά περιβαλλοντικών επιδόσεων, η εφαρμογή διαδικασιών εσωτερικών ελέγχων και η ανατροφοδότηση από τους χρήστες είναι βασικά στοιχεία για τη διασφάλιση της ποιότητας και της συμμόρφωσης. Η διαχείριση κινδύνων και η συνεχής βελτίωση των διαδικασιών είναι κρίσιμες για την πρόβλεψη και την αντιμετώπιση πιθανών προβλημάτων, εξασφαλίζοντας την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των οδικών υποδομών.

Συνοψίζοντας, η συμμόρφωση με τη νομοθεσία και η υλοποίηση των απαιτήσεων απαιτούν συντονισμένη προσπάθεια, προγραμματισμένη δράση και συνεχή παρακολούθηση. Με την ορθή εφαρμογή των νομικών απαιτήσεων και την ενσωμάτωσή τους στις καθημερινές διαδικασίες, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες μπορούν να επιτύχουν την πλήρη συμμόρφωση και να συμβάλλουν στην αποτελεσματική και βιώσιμη ανάπτυξη των οδικών υποδομών. Αυτή η συμμόρφωση είναι απαραίτητη για την ασφαλή, ποιοτική και βιώσιμη λειτουργία και συντήρηση των υποδομών, ανταγωνιζόμενη τις περιβαλλοντικές προκλήσεις και βελτιώνοντας τη συνολική ποιότητα των μεταφορών.

2.10. ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Η Γέφυρα Α.Ε. είναι μία από τις μεγάλες παραχωρησιούχους εταιρείες στην Ελλάδα, η οποία διαχειρίζεται το τμήμα του οδικού δικτύου της

Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Ως παραχωρησιούχος εταιρεία, έχει αναλάβει την ευθύνη για την κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και διαχείριση του τμήματος αυτού, με αντάλλαγμα τη δυνατότητα είσπραξης διοδίων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η συμμόρφωση της Γέφυρας με τις κανονιστικές διατάξεις είναι κρίσιμη για την ορθή και ασφαλή λειτουργία των οδικών δικτύων που διαχειρίζεται. Οι κανονιστικές διατάξεις περιλαμβάνουν κανόνες και πρότυπα που ορίζονται από την ελληνική νομοθεσία και τις ευρωπαϊκές οδηγίες, και καλύπτουν διάφορες πτυχές όπως η ασφάλεια οδικού δικτύου, η περιβαλλοντική συμμόρφωση, η οικονομική διαφάνεια και οι συμβατικές υποχρεώσεις.

Η Γέφυρα πρέπει να συμμορφώνεται με κανονισμούς που αφορούν την ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου, διασφαλίζοντας τη σωστή συντήρηση των δρόμων, την επαρκή σήμανση και φωτισμό, καθώς και την αποτελεσματική αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων. Επιπλέον, η περιβαλλοντική συμμόρφωση αποτελεί άλλο ένα σημαντικό πεδίο. Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει όλες τις απαραίτητες περιβαλλοντικές άδειες πριν ξεκινήσει οποιοδήποτε έργο και να τηρεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτές. Αυτό περιλαμβάνει τη διαχείριση απορριμμάτων, την προστασία των φυσικών οικοσυστημάτων και τη μείωση της ηχορύπανσης, ενώ είναι αναγκαία η συνεχής παρακολούθηση και αναφορά περιβαλλοντικών δεικτών, όπως η ποιότητα του αέρα και η διαχείριση αποβλήτων.

Η οικονομική διαφάνεια και η συμμόρφωση είναι επίσης κρίσιμες. Ως παραχωρησιούχος εταιρεία, η Γέφυρα υποχρεούται να παρέχει οικονομικές αναφορές και να διασφαλίζει τη διαφάνεια στη διαχείριση των εσόδων από τα διόδια και άλλες πηγές. Τακτικοί εσωτερικοί και εξωτερικοί οικονομικοί έλεγχοι διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις φορολογικές και

οικονομικές διατάξεις, και καταδεικνύουν τη διαχείριση των εσόδων και τον τρόπο που χρησιμοποιούνται τα κεφάλαια για τη συντήρηση και βελτίωση του δικτύου.

Επιπλέον, η εταιρεία οφείλει να τηρεί τους όρους της σύμβασης παραχώρησης, που περιλαμβάνουν συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα για έργα κατασκευής και συντήρησης, καθώς και την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων. Η νομική παρακολούθηση και συμμόρφωση είναι απαραίτητες, με την εταιρεία να συνεργάζεται με νομικούς συμβούλους για την καθοδήγηση σχετικά με τη συμμόρφωση με την ισχύουσα νομοθεσία και την προσαρμογή σε τυχόν νομικές αλλαγές.

Τέλος, η διαφάνεια και η αναφορά στις ρυθμιστικές αρχές είναι θεμελιώδεις. Η εταιρεία πρέπει να συνεργάζεται στενά με τις αρμόδιες αρχές, όπως το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, υποβάλλοντας τις απαραίτητες αναφορές και ενημερώσεις. Η δημιουργία μηχανισμών για τη διαχείριση καταγγελιών από το κοινό ή άλλους φορείς είναι σημαντική, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τη νομοθεσία και να επιλύονται τυχόν ζητήματα αποτελεσματικά. Με αυτούς τους τρόπους, η Γέφυρα διασφαλίζει ότι συμμορφώνεται πλήρως με τις νομοθετικές απαιτήσεις, εξασφαλίζοντας την ομαλή και νόμιμη λειτουργία της.

Ωστόσο, η διαρκής παρακολούθηση της νομοθεσίας είναι απαραίτητη για να διασφαλίζεται ότι η εταιρεία συμμορφώνεται με τις συνεχώς εξελισσόμενες νομικές απαιτήσεις. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει τη συστηματική παρακολούθηση των νέων νόμων, κανονισμών και ευρωπαϊκών οδηγιών που επηρεάζουν τις δραστηριότητες της εταιρείας, καθώς και την ανάλυση των επιπτώσεών τους στις επιχειρηματικές διαδικασίες. Με την εφαρμογή ενός οργανωμένου συστήματος

διαχείρισης συμμόρφωσης, η εταιρεία μπορεί να εντοπίζει και να προσαρμόζεται άμεσα στις νομικές αλλαγές, διασφαλίζοντας τη συνεχή συμμόρφωση και ελαχιστοποιώντας τον κίνδυνο νομικών παραβάσεων.

Ο ρόλος οργανισμών όπως η ASECAP (Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage) είναι καθοριστικός σε αυτό το πλαίσιο. Η ASECAP, ως πανευρωπαϊκός σύνδεσμος που εκπροσωπεί τις εταιρείες παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων και άλλων έργων υποδομής, παρέχει στα μέλη της συνεχή πληροφόρηση για τις νομοθετικές εξελίξεις τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Οι εταιρείες-μέλη της ASECAP έχουν πρόσβαση σε εξειδικευμένες εκθέσεις, αναλύσεις και ενημερωτικά δελτία που καλύπτουν τις αλλαγές στη νομοθεσία, τις νέες ευρωπαϊκές οδηγίες και τους κανονισμούς που επηρεάζουν τις δραστηριότητές τους. Επιπλέον, η ASECAP διοργανώνει τακτικά συνέδρια, σεμινάρια και ομάδες εργασίας, όπου οι παραχωρησιούχοι έχουν την ευκαιρία να ενημερωθούν και να συζητήσουν με εμπειρογνώμονες και εκπροσώπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ASECAP λειτουργεί επίσης ως πλατφόρμα διαλόγου μεταξύ των παραχωρησιούχων και των αρμόδιων θεσμικών οργάνων, προωθώντας τις θέσεις των εταιρειών και συμβάλλοντας στη διαμόρφωση των πολιτικών. Μέσα από αυτή τη συνεχή αλληλεπίδραση, οι παραχωρησιούχοι εταιρείες μπορούν να προσαρμόζονται εγκαίρως στις νέες απαιτήσεις και να διασφαλίζουν τη συμμόρφωσή τους με τις ισχύουσες νομοθετικές ρυθμίσεις.

Συνολικά, η συνεργασία με οργανισμούς όπως η ASECAP παρέχει στις εταιρείες πολύτιμα εργαλεία και πληροφορίες για την κατανόηση και την

παρακολούθηση των νομοθετικών πλαισίων, διασφαλίζοντας την ομαλή και αποδοτική λειτουργία των έργων που διαχειρίζονται.

Συμπεράσματα

Συνολικά, η εφαρμογή των κανονιστικών διατάξεων και οδηγιών από τις παραχωρησιούχοι εταιρείες, όπως η Γέφυρα, διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα και τη βιωσιμότητα των οδικών υποδομών.

Η συμμόρφωση των παραχωρησιούχων εταιρειών με το ρυθμιστικό πλαίσιο και τις ευρωπαϊκές οδηγίες αποτελεί βασικό παράγοντα για τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας των οδικών υποδομών. Η τήρηση των κανονιστικών διατάξεων και οδηγιών όχι μόνο προάγει τη βιωσιμότητα των έργων, αλλά και ενισχύει την ασφάλεια των χρηστών. Οι εταιρείες αυτές, υιοθετώντας τις απαιτήσεις των εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών, επιδεικνύουν τη δέσμευσή τους στη συνεχή βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών πρακτικών.

Η εφαρμογή έξυπνων τεχνολογιών μεταφορών, όπως τα ευφυή συστήματα (ITS), αποτελεί άλλο ένα κρίσιμο στοιχείο για την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα των δικτύων. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες αξιοποιούν τις νέες τεχνολογίες για τη διαχείριση των διοδίων, την παρακολούθηση της κυκλοφορίας και την άμεση αντιμετώπιση περιστατικών. Παράλληλα, με τη συνεχή παρακολούθηση των αλλαγών στη νομοθεσία, είναι σε θέση να προσαρμόζονται έγκαιρα και να διασφαλίζουν την άριστη λειτουργία των υποδομών.

Η διαφάνεια στη διαχείριση των διοδίων και των οικονομικών πόρων αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των

χρηστών και την κοινωνική αποδοχή των έργων. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες, ακολουθώντας σαφείς διαδικασίες και κανονισμούς, διασφαλίζουν την ορθή και δίκαιη τιμολόγηση, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στη βιωσιμότητα των έργων μέσω της συνετής οικονομικής διαχείρισης.

Συμπερασματικά, η συνδυασμένη προσπάθεια για συμμόρφωση με τη νομοθεσία, υιοθέτηση καινοτόμων τεχνολογιών και διαφανή διαχείριση διασφαλίζει ένα σύγχρονο, ασφαλές και περιβαλλοντικά υπεύθυνο οδικό δίκτυο. Οι παραχωρησιούχοι εταιρείες, μέσα από αυτές τις πρακτικές, συμβάλλουν στην ανάπτυξη υποδομών υψηλής ποιότητας που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών και ανταγωνίζονται τα διεθνή πρότυπα.

3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΥ ΤΗΣ

3.1. ΓΕΝΙΚΑ

Στο παρόν Κεφάλαιο εξετάζονται οι παράγοντες εξέλιξης του τομέα των χερσαίων οδικών μεταφορών και των μετακινήσεων των κατοίκων στο σύνολο του οδικού δικτύου της χώρας με ιδιαίτερη έμφαση τις υπεραστικές εμπορευματικές μεταφορές και τις μετακινήσεις των κατοίκων με ΙΧ αυτοκίνητα, που αθροιστικά σχηματίζουν το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος (άνω του 95%) των κυκλοφοριακών φόρτων πάνω στους μεγάλους οδικούς άξονες της χώρας.

Επειδή όμως, στις υφιστάμενες κύριες στατιστικές πηγές (ΕΛΣΤΑΤ, EUROSTAT), δεν υπάρχουν αμιγή στοιχεία για τις κινήσεις και μεταφορές στους άξονες αυτούς, λαμβάνονται στις παρούσες ενότητες υφιστάμενοι δείκτες και στοιχεία που αναφέρονται σε όλο το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας, αστικό και υπεραστικό. Στη συνέχεια, με κατάλληλες προσαρμογές των υφιστάμενων δεικτών ή συμπληρωματικές προσεγγίσεις, επιχειρείται η εξαγωγή συμπερασμάτων για τα ειδικότερα μεγέθη ενδιαφέροντος της παρούσας μελέτης (εμπορευματικές μεταφορές και μετακινήσεις φυσικών προσώπων στους μεγάλους οδικούς άξονες της χώρας).

Η μεθοδολογία αυτή κρίνεται, εκ του αποτελέσματος ικανοποιητική, δεδομένου ότι, τα προκύπτοντα συμπεράσματα για την εξέλιξη των

κυκλοφοριακών φόρτων στους οδικούς άξονες μέσω αυτής, πλησιάζουν ή επιβεβαιώνουν τα στοιχεία των φόρτων, όπως παρακολουθούνται και καταγράφονται από τις εταιρίες διαχείρισης των οδικών αξόνων.

Ειδικότερα, τα στοιχεία και οι δείκτες που χρησιμοποιούνται εδώ (δείκτης χερσαίων μεταφορών της ΕΛΣΤΑΤ, τα τονοχιλιόμετρα, τα οχηματοχιλιόμετρα, ο στόλος αυτοκινήτων, η κατανάλωση καυσίμων κίνησης κλπ.) για τον προσδιορισμό της μεταβολής της κινητικότητας στους οδικούς άξονες της χώρας, αφορούν τόσο στις αστικές, όσο και στις υπεραστικές μετακινήσεις και στις εμπορευματικές μεταφορές. Σε ό,τι αφορά στα ΙΧ αυτοκίνητα, θεωρείται *a priori* στην παρούσα μελέτη ότι οι μετακινήσεις υπεραστικές και αστικές, στην περίοδο της πανδημίας, θα πρέπει κανονικά να έχουν υποστεί μεγαλύτερη ποσοστιαία μείωση, σε σχέση με άλλες χρονικές περιόδους, δεδομένου ότι είχαν περιοριστεί (αν όχι απαγορευτεί) στις απολύτως απαραίτητες και με έλεγχο μάλιστα του ημερήσιου αριθμού των μετακινήσεων αυτών. Οι υπεραστικές δε μετακινήσεις για λόγους πέραν της μεταφοράς ευπαθών προϊόντων, τροφίμων και φαρμάκων, είχαν απαγορευτεί πλήρως.

Σε κάθε περίπτωση, κριτήριο τελικού ελέγχου των οποιωνδήποτε μελέτης, αποτελεί η εξέλιξη των κυκλοφοριακών φόρτων, όπως προκύπτει από τα στοιχεία των παραχωρησιούχων εταιριών και παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 4 & 5, καθόσον προέρχονται από πραγματικές μετρήσεις.

Η ανάλυση στο παρόν Κεφάλαιο στοχεύει, πέραν των ποσοτικών εκτιμήσεων, στην καλύτερη κατανόηση της εξέλιξης των κυκλοφοριακών φόρτων, καθώς και στη διερεύνηση των παραγόντων που την επηρεάζει στις επιμέρους υποκατηγορίες (οδικές εμπορευματικές μεταφορές, μετακινήσεις με ΙΧ, κλπ.

Τέλος, σχετικά με τους δείκτες και τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν και χρησιμοποιούνται στο υπόλοιπο μέρος αυτού του Κεφαλαίου, επισημαίνεται ότι καταβλήθηκε προσπάθεια, μέσω της επεξεργασίας τους και παράλληλης σύνδεσης τους με άλλα σχετικά στοιχεία και δείκτες, να προσαρμοστούν, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, στους ειδικούς στόχους της μελέτης, δηλαδή στο να προσεγγίζουν το κεντρικό θέμα που μας απασχολεί, την μεταβολή των κυκλοφοριακών φόρτων στους μεγάλους οδικούς άξονες.

Το παρόν Κεφάλαιο δομείται ως εξής: Στην ενότητα 3.2 θα παρατεθεί μια γενική εικόνα του κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών κατά τη διάρκεια της περιόδου της πανδημίας και στη συνέχεια στην ενότητα 3.3 θα εντοπιστούν οι επιδράσεις των καυσίμων στους φόρτους κυκλοφορίας και γενικά στην κινητικότητα των ΙΧ οχημάτων.

3.2. ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι αναπόσπαστο τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας και έχουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της ανταγωνιστικότητας μιας αγοράς. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι μεταφορές και η αποθήκευση συμβάλλουν κατά 10%-15% στο συνολικό κόστος των τελικών αγαθών των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων. Ειδικότερα στην ελληνική οικονομία, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, σε συνδυασμό και με τις θαλάσσιες μεταφορές, έχουν κυρίαρχο ρόλο στη διακίνηση αγαθών, λόγω της έλλειψης εναλλακτικών χερσαίων μεταφορών εμπορευμάτων (ελλιπές σιδηροδρομικό δίκτυο, απουσία

μεταφορών μέσω ποταμών) και της ιδιαίτερης μορφολογίας της χώρας (πολλά νησιά και ορεινοί όγκοι).

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως και οι περισσότεροι κλάδοι και τομείς της ελληνικής οικονομίας, καθώς και κλάδος των μεταφορών γενικότερα, υπέστησαν σημαντική μείωση του επιπέδου της δραστηριότητας τους στην περίοδο της πανδημίας 2020 – 2023. Οι επιπτώσεις της περιόδου αυτής αναμένεται να διατηρηθούν και στα επόμενα χρόνια (μειούμενες), δεδομένου ότι η εφοδιαστική αλυσίδα υπέστη κλυδωνισμούς και μεταβολές που δεν είχαν ποτέ προβλεφθεί μέχρι τότε. Ο κλάδος των μεταφορών και συγκεκριμένα αυτός της εφοδιαστικής αλυσίδας, βρέθηκε ενώπιον μεγάλων εμποδίων, αλλά και προκλήσεων. Η περίοδος της πανδημίας, σε παγκόσμιο αλλά και σε εθνικό επίπεδο, αποτέλεσε εν τέλει μία πρώτης τάξεως ευκαιρία για την ανάπτυξη νέων εργαλείων για την αντιμετώπιση της κρίσης (διαδίκτυο, ηλεκτρονικό εμπόριο, κλπ). Έχει δημιουργηθεί και θα εξελίσσεται ένα ισχυρό υπόβαθρο εμπειρίας και γνώσης ως παρακαταθήκη για το μέλλον.

Για τον υπολογισμό και την παρουσίαση των επιπτώσεων στην παρούσα ενότητα, χρησιμοποιήθηκαν και επεξεργάστηκαν τρία διαφορετικά μεγέθη/δείκτες της ΕΛΣΤΑΤ και της EUROSTAT, δεδομένου, ότι τόσο η ακολουθούμενη μεθοδολογία από τις στατιστικές αρχές, όσο και ο κατακερματισμός του κλάδου - όπως θα εξηγηθεί παρακάτω -, δεν δημιουργούν τις κατάλληλες συνθήκες για πλήρεις και απολύτως ακριβείς μετρήσεις. Επομένως, τα διαφορετικά αυτά μεγέθη/δείκτες θα χρησιμοποιηθούν εδώ ως συμπληρωματικά μεταξύ τους για την εξαγωγή συμπερασμάτων για το είδος και την έκταση των επιπτώσεων στις δραστηριότητες του κλάδου.

Οι δείκτες αυτοί είναι οι εξής :

- Ο **δείκτης χερσαίων μεταφορών (ΔΧΜ)**, επεξεργασμένος έτσι ώστε να απαλειφθεί η επιρροή των σιδηροδρομικών μεταφορών και των μεταφορών μέσω αγωγών
- Οι **οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε χιλιάδες τόνους**, που αφορούν Μεταφερθέντα Προϊόντα και
- Οι **οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τονοχιλιόμετρα**, που αφορούν επίσης Μεταφερθέντα Προϊόντα.

Ο όρος «Μεταφερθέντα Προϊόντα» κρίθηκε ως καταλληλότερος διότι αφορά προϊόντα που μεταφέρθηκαν δια μέσω του οδικού δικτύου της χώρας στο σύνολό τους, ανεξάρτητα από τον τόπο προέλευσης και τον τόπο προορισμού. **Αποτυπώνει δηλαδή διεθνείς αλλά και εγχώριες μεταφορές στο σύνολό τους και όχι μόνο τις εγχώριες.** Τέλος, κατά την χρονική περίοδο σύνταξης της Μελέτης οριστικά ετήσια στοιχεία είναι δημοσιευμένα μέχρι το έτος 2022.

3.2.1. Δείκτης Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Χ.Μ.)

Ο Δείκτης Χερσαίων Μεταφορών (Δ.Χ.Μ.) αναφέρεται στον κύκλο εργασιών του κλάδου και περιλαμβάνει τις μεταφορές εμπορευμάτων με φορτηγά αυτοκίνητα, λεωφορεία, ταξί και το σιδηρόδρομο. Περιλαμβάνει επίσης μεταφορές μέσω αγωγών. Σύμφωνα με πρόσθετες πληροφορίες (ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ρ.Α.Σ., EUROSTAT, κλπ), η δραστηριότητα του σιδηροδρομικού δικτύου βάσει εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης (ποσοστό επί των μεταφορών σε επιβατοχιλιόμετρα & τονοχιλιόμετρα), εντοπίζεται σε ποσοστό μικρότερο του 5% (≈ 3%). Επομένως η επίδρασή του στον Δ.Χ.Μ. κρίνεται αμελητέα όσον αφορά τα ποσοστά μεταβολής του δείκτη αυτού. Δεν συμβαίνει, όμως, το ίδιο με τις μεταφορές με τους αγωγούς. Για το λόγο αυτό επεξεργαστήκαμε τον Δ.Χ.Μ. προκειμένου να τον απαλλάξουμε

από το τελευταίο μέγεθος, δεδομένου ότι αυτό δεν αποτελεί αντικείμενο ενδιαφέροντος της παρούσας μελέτης. Χρησιμοποιώντας διάφορα στοιχεία του κύκλου εργασιών των αγωγών από άλλες πηγές καταλήξαμε στα εξής βασικά συμπεράσματα:

- Ο κύκλος εργασιών των αγωγών συμμετέχει στο δείκτη χερσαίων μεταφορών σε ποσοστό 32% περίπου.
- Η μείωση του δείκτη των μεταφορών με αγωγούς στην περίοδο 2008-2015 ήταν 40% περίπου.

Με βάση αυτά τα ευρήματα, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η **πραγματική μείωση του ΔΧΜ (χωρίς τους αγωγούς και το σιδηρόδρομο), στην περίοδο 2008-2015, είναι 60,4%**, έναντι της μείωσης σε ποσοστό 54%, όπως είδαμε, παραπάνω (Πίνακας 20), μαζί με το σιδηρόδρομο και τους αγωγούς. **Επομένως, η μείωση του δείκτη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών βάσει κύκλου εργασιών, στην περίοδο της κρίσης, ξεπέρασε το 60%.**

3.2.2. Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές σε χιλιάδες τόνους

Οι **οδικές εμπορευματικές μεταφορές** σε χιλιάδες τόνους εμφανίζουν μείωση την περίοδο 2013-2020, δηλαδή κατά την έξαρση της οικονομικής κρίσης και συγκεκριμένα κατά 33,69%, έναντι οριακής αύξησης κατά 0,27% στην περίοδο 2020-2022 (βλ. Πίνακα 3.1, Διάγραμμα 3.1)

Η ζήτηση για τις μεταφορικές υπηρεσίες το (2013-2020) μειώνεται σημαντικά και οι επιχειρήσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες και πτωχεύσεις. Το πρώτο συστατικό της μεταφοράς το οποίο υφίσταται την κρίση είναι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες συνδέονται αμεσότερα με την

οικονομική δραστηριότητα και το εμπόριο σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών.

Η οικονομική κρίση (ύφεση μέχρι και το 2015 περίπου της τάξεως του 26%), η συρρίκνωση του πραγματικού διαθέσιμου εισοδήματος που οδήγησε στη μείωση της καταναλωτικής δαπάνης των νοικοκυριών κατά 23%, η αύξηση της φορολογικής πολιτικής νομικών και φυσικών προσώπων, η αύξηση του κόστους συντήρησης και λειτουργίας του στόλου των οχημάτων εξαιτίας της αύξησης των τιμών των καυσίμων (του ΦΠΑ και των ασφαλιστρών κατά 10%), ασκούν ήδη σημαντική επίδραση στον αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων αλλά και των βαρέων φορτηγών αυτοκινήτων.

Εντός της πανδημικής κρίσης διακρίνονται δύο βραχείες (ετήσιες) περίοδοι. Η χρονική περίοδος 2020-2021 με μείωση των μεταφερθέντων προϊόντων κατά 18 εκατομμύρια τόνους περίπου και η χρονική περίοδος 2021-2022 με αντίστοιχη αύξηση κατά 19 εκατομμύρια τόνους περίπου. Κατά την περίοδο 2020-2021 η κρίση εξελισσόταν ραγδαία, με τις υποδομές και την κοινωνία εντελώς απροετοίμαστες. Οι απαγορεύσεις κυκλοφορίας κυριάρχησαν, σύνορα χωρών έκλεισαν και η ζήτηση μειώθηκε. Όμως η λήψη μέτρων για την λειτουργία της αγοράς, από το 2021 κι έπειτα, άρχισε να αποδίδει. Τουλάχιστον στο εσωτερικό της χώρας δόθηκε προτεραιότητα στην μεταφορά ευπαθών προϊόντων και ειδών πρώτης ανάγκης (καύσιμα, φάρμακα, τρόφιμα). Προς το τέλος του 2022 με αρχές του 2023 η κρίση έμπαινε σε μια φάση ύφεσης και οι λειτουργίες της κοινωνίας (μεταξύ των οποίων και της εφοδιαστικής αλυσίδας) έμπαιναν σε μια κανονικότητα.



Διάγραμμα 3.1 : Μεταφερθέντα προϊόντα σε χιλιάδες τόνους στο σύνολο της χώρας, Πηγή : EUROSTAT, ίδια επεξεργασία

**ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΜΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ
ΔΗΜΟΣΙΑΣ & ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΥΣ
ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**

Έτη	Απόλυτα Μεγέθη	Ετήσια Ποσοστιαία Μεταβολή (%)
2013	436,233	-
2014	403,327	-7.54
2015	420,005	4.14
2016	419,222	-0.19
2017	388,898	-7.23
2018	361,947	-6.93
2019	354,081	-2.17
2020	289,246	-18.31
2021	270,994	-6.31
2022	290,027	7.02
Μεταβολή 2013-2020 (%)		-33.69
Μεταβολή 2020-2022 (%)		0.27

Πίνακας 3.1: Μεταφερθέντα προϊόντα σε χιλιάδες τόνους στο σύνολο της χώρας και ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές, Πηγή : EUROSTAT, ίδια επεξεργασία

3.2.3. Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές σε τονοχιλιόμετρα

Σε ό,τι αφορά την εικόνα του **μεταφορικού έργου** της εφοδιαστικής αλυσίδας, δηλαδή η μεταφορά μιας ποσότητας προϊόντων σε απόσταση ενός χιλιομέτρου επί του οδικού δικτύου, εκφρασμένο σε **τονοχιλιόμετρα** (tkm), παρατηρείται το οξύμωρο της αύξησης του μεταφορικού έργου μέχρι και το έτος 2018. Την περίοδο 2008-2015 σημείωσαν πτώση κατά

31,5% (βλ. Πίνακα 23). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι αν εξαιρεθεί μια μεγάλη ποσοστιαία αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, από το 2005 στο 2006 43,1%, πτωτική πορεία του δείκτη σημειώνεται και για τα έτη πριν την έναρξη της οικονομικής κρίσης 2004 – 2008 ίση με 21,5%.

**ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΜΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ
ΔΗΜΟΣΙΑΣ & ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ
ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**

	Απόλυτα Μεγέθη	Ετήσια Ποσοστιαία Μεταβολή (%)
2013	18,971	-
2014	19,223	1.33
2015	19,764	2.81
2016	20,874	5.62
2017	28,377	35.94
2018	29,279	3.18
2019	28,197	-3.70
2020	25,161	-10.77
2021	21,053	-16.33
2022	21,182	0.61
Μεταβολή 2013-2020 (%)		32.63
Μεταβολή 2020-2022 (%)		-15.81

Πίνακας 3.2 : Μεταφερθέντα προϊόντα σε εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα στο σύνολο της χώρας και ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές



Διάγραμμα 3.2 : Μεταφερθέντα προϊόντα σε εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα στο σύνολο της χώρας, Πηγή : EUROSTAT, ίδια επεξεργασία

Επίσης, ο αριθμός των ΙΧ, που αποτελεί ένα ακόμη βασικό παράγοντα επηρεασμού του κυκλοφοριακού φόρτου της χώρας φαίνεται να ανακάμπτει τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με στοιχεία από τον IOBE, η αύξηση του αριθμού των ΙΧ κατά την περίοδο Ιανουάριος 2016 – Ιούλιος 2016 άγγιξε το 0.2%, γεγονός το οποίο επιβεβαιώνει την βελτίωση και αυτής της παραμέτρου.

Τέλος, όσον αφορά την τιμή της βενζίνης, κατά το έτος 2016 είχε αυξητική τάση, με το τέταρτο τρίμηνο του 2016 να έχει αυξηθεί κατά 1.9% σε σχέση

με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2015, ενώ η μέση τριμηνιαία μεταβολή της μέσης τιμής της βενζίνης για το 2016 ήταν 2.5%. Φαίνεται λοιπόν πως αυτή η αύξηση της μέσης τιμής της βενζίνης είχε πολύ μικρή έως ασήμαντη επίδραση στους κυκλοφοριακούς φόρτους της χώρας. Έτσι, άλλη μια φορά επιβεβαιώνονται τα αποτελέσματα του υποδείγματος που είδαμε πιο πάνω.

4. ΤΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

4.1. ΤΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Το Παρατηρητήριο της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου (ΠΟΑΔΕΠ) είναι ένα πολύτιμο εργαλείο που προσφέρει ολοκληρωμένη παρακολούθηση των χωροταξικών, συγκοινωνιακών και οικονομικών παραμέτρων που επηρεάζουν τις περιοχές διέλευσης της γέφυρας. Ακολουθεί μια αναλυτική περιγραφή του αντικειμένου και του παραδοτέου του παρατηρητηρίου.

4.1.1 . Αντικείμενο του Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου

Το ΠΟΑΔΕΠ διαθέτει μια Γεωβάση, ένα ολοκληρωμένο σύστημα που περιλαμβάνει δείκτες ταξινομημένους σε τρεις κύριες κατηγορίες:

1. **Χωροταξικοί δείκτες:** Αυτοί οι δείκτες εξετάζουν τις γεωγραφικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους των περιοχών που επηρεάζονται από τον αυτοκινητόδρομο.
2. **Συγκοινωνιακοί δείκτες:** Εδώ συμπεριλαμβάνονται δεδομένα σχετικά με τη ροή της κυκλοφορίας, τη συχνότητα των ατυχημάτων, και άλλες παραμέτρους που αφορούν τις συγκοινωνιακές συνθήκες.
3. **Οικονομικοί δείκτες:** Οι οικονομικοί δείκτες παρακολουθούν τις οικονομικές επιδράσεις του αυτοκινητόδρομου, όπως το εισόδημα, η απασχόληση, και η οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές διέλευσης.

Η Γεωβάση ενημερώνεται από ποικίλες πηγές όπως η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (EUROSTAT), καθώς και διάφοροι εσωτερικοί και εξωτερικοί οργανισμοί. Η ενημέρωση των δεικτών πραγματοποιείται ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των απαραίτητων στατιστικών στοιχείων και την αναγκαία περιοδικότητα.

4.1.2. Στόχος της Γεωβάσης και των Δεικτών

Η Γεωβάση και οι δείκτες της έχουν ως στόχο την παρακολούθηση σε διαχρονική βάση των στοιχείων, μεγεθών και παραμέτρων που επηρεάζουν την ανάπτυξη των γεωγραφικών περιοχών από όπου διέρχονται οι αυτοκινητόδρομοι. Με αυτόν τον τρόπο, η Γεωβάση παρέχει μια ολοκληρωμένη εικόνα των κοινωνικοοικονομικών και συγκοινωνιακών επιδράσεων του αυτοκινητόδρομου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

Στην παρούσα μελέτη ακολουθήθηκε η λογική της υπάρχουσας Γεωβάσης και των δεικτών για τις ζώνες επιρροής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Οι δείκτες υπολογίστηκαν για τα έτη λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου από το 2017 έως το 2023, καθώς και για προγενέστερα έτη, προκειμένου να φανεί η εξέλιξή τους σε μακροχρόνια βάση.

Το σύνολο αυτών των δεικτών, μαζί με τους σχετικούς πίνακες και τα διαγράμματα, αποτελεί μια βάση για τη δημιουργία και παρακολούθηση του Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Στα επόμενα χρόνια, η εξέλιξη αυτών των δεικτών θα προσφέρει ένα μέτρο σύγκρισης με τα δεδομένα της τρέχουσας περιόδου και θα σκιαγραφεί τις τάσεις των κοινωνικοοικονομικών και συγκοινωνιακών επιδράσεων του αυτοκινητόδρομου.

Το παραδοτέο της μελέτης περιλαμβάνει δύο κύρια μέρη:

1. **Μέρος Πρώτο:** Επιμέρους δείκτες του Παρατηρητηρίου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, όπως έχουν υπολογιστεί στη μελέτη. Αυτό το μέρος παρέχει αναλυτικά δεδομένα και διαγράμματα για τους διάφορους δείκτες.
2. **Μέρος Δεύτερο:** Το θεωρητικό υπόβαθρο της Γεωβάσης του ΠΟΑΔΕΠ, με αναλυτική περιγραφή των δεικτών κατά έννοια, περιεχόμενο, πηγή άντλησης στοιχείων κλπ. Αυτό το μέρος εξηγεί τη μεθοδολογία και τις πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάπτυξη και ενημέρωση των δεικτών.

Αυτή η δομή του παραδοτέου επιτρέπει μια πλήρη και κατανοητή παρουσίαση των δεδομένων και των συμπερασμάτων της μελέτης, καθιστώντας την πολύτιμη για τους φορείς που ενδιαφέρονται για την παρακολούθηση και την ανάλυση των επιδράσεων του αυτοκινητόδρομου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

5. ΈΚΘΕΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ - ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΕΙΚΤΗ

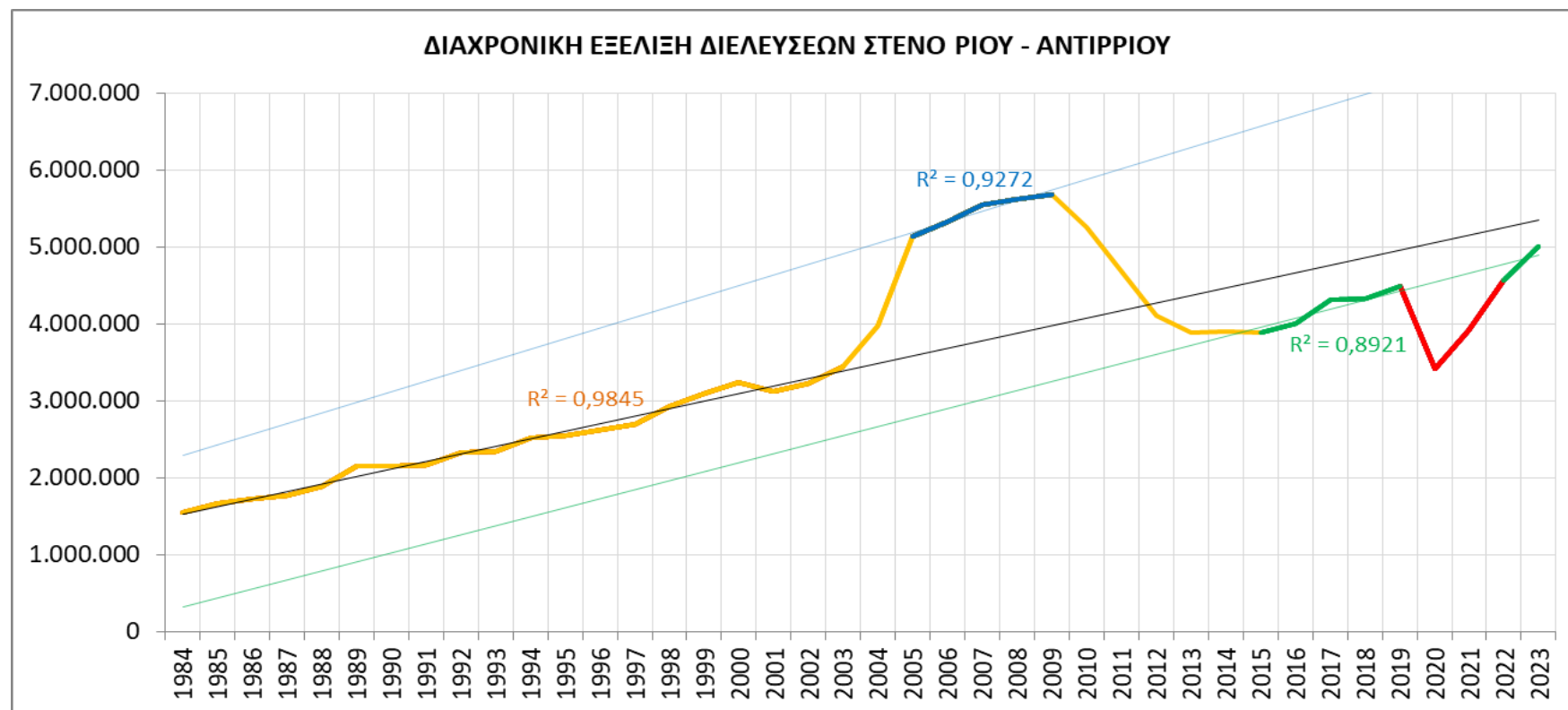
5.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ) ΚΑΙ ΟΙ ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

5.1.1. Διαχρονική Εξέλιξη Διελεύσεων

Στην ενότητα αυτή, εξετάζονται τα βασικά στοιχεία κινητικότητας που παρατηρούνται τόσο στο στενό Ρίου Αντιρρίου και ειδικότερα στην Γέφυρα και στα Ferries.

Τα στοιχεία της κινητικότητας αναφέρονται στις διελεύσεις που πραγματοποιούνται στο στενό, τη διαχρονική τους εξέλιξη και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων όπως η σύνθεση της κυκλοφορίας, σκοπός μετακίνησης, εποχικότητα καθώς και στοιχεία προέλευσης προορισμού.

Τα διαθέσιμα δεδομένα για τις διελεύσεις στο στενό Ρίου Αντιρρίου καλύπτουν την περίοδο 1984 έως 2023. Τα στοιχεία που αφορούν τα Ferries είναι από τα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ ενώ τα στοιχεία για τη Γέφυρα παραχωρήθηκαν από την Γέφυρα Λειτουργία Α.Ε. Σημειώνεται ότι τα δεδομένα για τα Ferries που αφορούν το έτος 2023 είναι προσωρινά και ενδέχεται να μεταβληθούν.



Διάγραμμα 5.1. Διαχρονική εξέλιξη διελεύσεων στο στενό Ρίου – Αντιρρίου

Όπως φαίνεται από το σχετικό διάγραμμα η διαχρονική εξέλιξη των μετακινήσεων στο στενό μπορεί να χωριστεί σε πέντε διακριτές περιόδους.

- **1984- 2004:** Η πρώτη περίοδος διαρκεί από το 1984 έως το 2004 που ολοκληρώθηκε η κατασκευή της Γέφυρας. Σε αυτήν την περίοδο παρατηρείται μία σταθερή αυξητική τάση χωρίς ιδιαίτερες αποκλίσεις.

- **2004- 2009:** Η δεύτερη περίοδος αφορά την χρονική περίοδο από το 2004 έως το 2009. Κατά τα έτη αυτά λειτουργεί πλέον η Γέφυρα και υπάρχει η παράλληλη λειτουργία του Πορθμείου. Μόλις ένα χρόνο μετά την κατασκευή της Γέφυρας, το 2005, παρατηρείται μία απότομη αύξηση των διελεύσεων στο στενό. Στο υπόλοιπο διάστημα αυτής της χρονικής περιόδου, μέχρι και το 2009 οι

- διελεύσεις ακολουθούν γενικά μία αυξητική τάση με ρυθμό μεταβολής ελάχιστα πιο αυξημένο από τον ρυθμό αύξησης της προηγούμενης περιόδου.
- **2010- 2015:** Μετά το 2010 υπάρχει μία απότομη αντιστροφή της τάσης καθώς παρατηρείται μια απότομη μείωση των διελεύσεων στο στενό. Η τάση αυτή αποδίδεται στην **οικονομική κρίση της Ελλάδας** κατά τα έτη αυτά.
- **2016- 2023:** Από το 2016 και μετά παρατηρείται μία τάση ανόδου των διελεύσεων στο στενό με εξαίρεση τα έτη 2020 και 2021, κατά τα οποία οι περιορισμοί μετακίνησης **εξαπτίας της πανδημίας Covid-19** είχαν μία προφανή αρνητική επίδραση με κατακόρυφη πτώση της κυκλοφορίας. Η τάση ανόδου από το 2017 και μετά αποδίδεται επίσης στην ελκυσόμενη κυκλοφορία λόγω ολοκλήρωση των οδικών αξόνων της Ολυμπίας και της Ιόνιας Οδού.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται αναλυτικά η εξέλιξη των μετακινήσεων στο στενό χωρισμένη ανά κατηγορία οχήματος με τη διάκριση των οχημάτων στις κατηγορίες ελαφρά (δίκυκλα, επιβατικά, ημιφορτηγά) και βαρέα (φορτηγά, λεωφορεία) οχήματα καθώς και την κατανομή των διελεύσεων σε Γέφυρα και Ferries.

ΕΤΟΣ	Ferry			Bridge			Στενό		
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
1984	1.098.952	450.961	1.549.913				1.098.952	450.961	1.549.913
1985	1.221.640	450.625	1.672.265				1.221.640	450.625	1.672.265
1986	1.263.321	466.999	1.730.320				1.263.321	466.999	1.730.320
1987	1.294.579	473.893	1.768.472				1.294.579	473.893	1.768.472
1988	1.393.092	498.227	1.891.319				1.393.092	498.227	1.891.319
1989	1.602.625	560.746	2.163.371				1.602.625	560.746	2.163.371
1990	1.602.911	552.506	2.155.417				1.602.911	552.506	2.155.417
1991	1.615.916	558.100	2.174.016				1.615.916	558.100	2.174.016
1992	1.755.579	583.101	2.338.680				1.755.579	583.101	2.338.680
1993	1.770.706	584.955	2.355.661				1.770.706	584.955	2.355.661
1994	1.921.612	605.175	2.526.787				1.921.612	605.175	2.526.787
1995	1.950.608	605.594	2.556.202				1.950.608	605.594	2.556.202
1996	2.017.427	614.656	2.632.083				2.017.427	614.656	2.632.083
1997	2.071.770	634.121	2.705.891				2.071.770	634.121	2.705.891
1998	2.250.608	688.862	2.939.470				2.250.608	688.862	2.939.470
1999	2.548.696	555.912	3.104.608				2.548.696	555.912	3.104.608
2000	2.727.838	525.061	3.252.899				2.727.838	525.061	3.252.899
2001	2.710.859	412.227	3.123.086				2.710.859	412.227	3.123.086
2002	2.729.127	504.874	3.234.001				2.729.127	504.874	3.234.001
2003	2.698.981	754.129	3.453.110				2.698.981	754.129	3.453.110
2004	1.676.571	536.158	2.212.729	1.610.950	157.213	1.768.163	3.287.521	693.371	3.980.892
2005	565.897	224.055	789.952	3.918.896	431.834	4.350.730	4.484.793	655.889	5.140.682
2006	568.952	246.160	815.112	4.069.674	444.653	4.514.327	4.638.626	690.813	5.329.439
2007	510.045	221.337	731.382	4.348.208	474.917	4.823.125	4.858.253	696.254	5.554.507
2008	414.493	239.063	653.556	4.463.572	515.007	4.978.579	4.878.065	754.070	5.632.135
2009	416.839	216.310	633.149	4.607.735	438.654	5.046.389	5.024.574	654.964	5.679.538
2010	399.186	206.446	605.632	4.226.159	432.560	4.658.719	4.625.345	639.006	5.264.351
2011	482.407	203.230	685.637	3.628.988	378.828	4.007.816	4.111.395	582.058	4.693.453
2012	524.453	191.747	716.200	3.063.225	336.642	3.399.867	3.587.678	528.389	4.116.067
2013	552.710	169.070	721.780	2.839.476	338.340	3.177.816	3.392.186	507.410	3.899.596
2014	623.668	196.944	820.612	2.747.926	340.847	3.088.773	3.371.594	537.791	3.909.385
2015	576.420	160.887	737.307	2.755.379	363.335	3.118.714	3.357.805	537.272	3.895.077
2016	487.636	130.542	618.178	2.964.367	431.108	3.395.475	3.452.003	561.650	4.013.653
2017	471.501	114.830	586.331	3.277.449	450.584	3.728.033	3.748.950	565.414	4.314.364
2018	442.166	106.270	548.436	3.314.602	471.284	3.785.886	3.756.768	577.554	4.334.322
2019	389.638	94.044	483.682	3.520.113	491.685	4.011.798	3.909.751	585.729	4.495.480
2020	329.146	112.908	442.054	2.557.570	415.853	2.973.423	2.886.716	528.761	3.415.477
2021	282.043	124.363	406.406	3.042.626	474.310	3.516.936	3.324.669	598.673	3.923.342
2022	406.425	126.208	532.633	3.508.109	520.932	4.029.041	3.914.534	647.140	4.561.674
2023	416.779	124.493	541.272	3.891.799	580.712	4.472.511	4.308.578	705.205	5.013.783
ΣΥΝΟΛΟ	43.078.452	14.825.789	36.849.304	68.356.823	8.489.298	76.846.121	117.166.651	23.328.137	140.494.788

Πίνακας 5.1. Διαχρονική εξέλιξη διελεύσεων στο στενό

Από την εξέλιξη των μετακινήσεων παρατηρούμε τα εξής:

A) Κατά την πρώτη περίοδο και συγκεκριμένα το διάστημα 1984-2004 η εξέλιξη των μετακινήσεων παραμένει σταθερά αυξητική **με μέσο ρυθμό αύξησης 4,5%**. Η ανάλυση του ρυθμού αύξησης μας δίνει $R^2=0,9845$ τιμή εξαιρετικά υψηλή που σημαίνει ότι ο μέσος ρυθμός δεν παρουσιάζει σημαντικές αποκλίσεις ανά έτος χαρακτηρίζοντας την εξέλιξη γραμμική.

B) Αμέσως μετά την κατασκευή της Γέφυρας και μέσα σε ένα έτος παρατηρήθηκε αύξηση των διελεύσεων. Το 2005 σε σύγκριση με το 2003 οι διελεύσεις αυξήθηκαν κατά 48,8%, ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί σε 1.687.572 διελεύσεις. Η κυκλοφορία αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ελκυστική δηλαδή κυκλοφορία που προσελκύεται λόγω της βελτίωσης των συνθηκών μετακίνησης και όχι κυκλοφορία που εξαρτάται από τις γενικές οικονομικές συνθήκες και τις πιθανές τροποποιήσεις στην εμπορευματική δραστηριότητα. Για το στενό Ρίου Αντιρρίου ήταν εξαιρετικά μεγάλη λόγω της κατασκευής της Γέφυρας. Τέτοια ποσοστό διεθνώς παρατηρούνται μόνο σε συγκοινωνιακά έργα αστικού τύπου με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά από την Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου (π.χ. Γέφυρα του Βοσπόρου).

Το ποσοστό αυτό διαφοροποιείται όταν εξετάζεται στις κατηγορίες οχημάτων και διαμορφώνεται **σε 66.2% για τα ελαφρά οχήματα (ΙΧ και Μοτο)** τα οποία είναι αυτά τα οποία διαμορφώνουν κυρίως την **ελκυστική κυκλοφορία και των οποίων οι μετακινήσεις έχουν μεγαλύτερη ελαστικότητα**. Στα βαρέα οχήματα (Φορτηγά και Λεωφορεία) όπου οι μετακινήσεις καθορίζονται κυρίως από το γενικότερο Οικονομικό Περιβάλλον, την εμπορευματική δραστηριότητα αλλά και τις γενικές επιλογές ροών για την μετακίνηση εμπορευμάτων

παρατηρήθηκε στον πρώτο χρόνο λειτουργίας της Γέφυρας μείωση κατά -13%. Η μείωση αυτή μπορεί να αποδοθεί σε πολλούς παράγοντες στους οποίους περιλαμβάνεται το γεγονός ότι λόγω της πολύμηνης απεργίας στο λιμάνι του Πειραιά αυξήθηκαν το έτος 2013 οι μετακινήσεις των Βαρέων Οχημάτων προς τους προορισμούς της Δυτικής Ελλάδος με την ταυτόχρονη ολοκλήρωση του Λιμένα της Ηγουμενίτσας όπου και αυξήθηκαν σημαντικά στις μετακινήσεις RO-RO. Το 2014 η μείωση αυτή ήταν αναμενόμενη αφού οι μετακινήσεις των Βαρέων Οχημάτων επανήλθαν στα προηγούμενα επίπεδα οπότε και παρατηρείται η μείωση αυτή.

Η εξέλιξη των διελεύσεων στο στενό μετά την κατασκευή της Γέφυρας για το διάστημα 2004 έως και 2009 παραμένει σταθερά αυξητική **με μέσο ρυθμό αύξησης 6,5%** για τα ελαφρά οχήματα, με ρυθμό μεταβολής αυξημένο σε σχέση με αυτόν που παρατηρείται την προηγούμενη εικοσαετία (1984-2004) και ο οποίος ήταν 4,5%. Όσον αφορά την γραμμικότητα, αυτή παραμένει σταθερή.

Γ) Για το διάστημα 2010 έως και 2013 παρατηρείται ξαφνική και δραστική μείωση των διελεύσεων η οποία αντιστοιχεί στο -31,3% των μετακινήσεων του έτους 2009.

Η δραστική αυτή μείωση των μετακινήσεων με ασφάλεια μπορεί να αποδοθεί στην οικονομική κρίση η οποία επηρέασε τις μετακινήσεις με την μεγαλύτερη ελαστικότητα (μετακινήσεις που γίνονται με σκοπό την αναψυχή και προσωπικούς λόγους) και οι οποίες αντιστοιχούν με βάση τις έρευνες που έχουν διεξαχθεί κατά μέσο όρο στο 57% των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται στο στενό (Από 53% έως 63% ανάλογα με την ημέρα της εβδομάδας). Από το 2013 έως και το 2015 παρατηρείται στασιμότητα.

Δ) Το 2016 παρατηρείται για πρώτη φορά αυξητική τάση της τάξης του 3% που όμως οφείλεται κυρίως στην αύξηση των διελεύσεων Βαρέων Οχημάτων. Το 2017 η κυκλοφορία συνεχίζει να διατηρεί τάση ανόδου, καθώς το έτος αυτό ολοκληρώθηκε η κατασκευή των οδικών αξόνων της Ολυμπίας και Ιόνιας οδού, γεγονός το οποίο συνεπάγεται αύξηση της κυκλοφορίας στη Γέφυρα. Η αυξητική τάση συνεχίζεται μέχρι το 2020 που παρατηρείται μια κατακόρυφη πτώση της κυκλοφορίας των ελαφρών οχημάτων κατά 26% λόγω της πανδημίας. Η αντίστοιχη πτώση των βαρέων οχημάτων είναι ηπιότερη, της τάξης του 9,7%, καθώς η εφοδιαστική αλυσίδα συνέχισε να λειτουργεί. Το 2023 είναι η πρώτη χρονιά μετά την πανδημία που η κυκλοφορία ανακάμπτει και πλησιάζει στα επίπεδα του 2010. Όσον αφορά την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων το έτος 2023, αυτή ξεπέρασε τα επίπεδα του 2010, γεγονός το οποίο μπορεί να αποδοθεί σε αλλαγές των καταναλωτικών συνηθειών που προκλήθηκαν από την πανδημία (π.χ. οι καταναλωτές παραγγέλλουν περισσότερο μέσω διαδικτύου και κατά συνέπεια οι ανάγκες της εφοδιαστικής αλυσίδας αυξάνονται).

Ε) Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2009 παρατηρήθηκαν οι περισσότερες ευτήσιες διελεύσεις ελαφρών οχημάτων από την γέφυρα στα 20 χρόνια λειτουργίας της γέφυρας. Ωστόσο, το 2023 σημειώθηκαν οι περισσότερες ετήσιες διελεύσεις βαρέων οχημάτων στα 20 χρόνια λειτουργίας της γέφυρας.

ΣΤ) Στα 20 χρόνια λειτουργίας της γέφυρας, οι συνολικές διελεύσεις ξεπερνούν τα 77 εκατομμύρια.

5.1.2. Σύνθεση και Κατανομή των Διελεύσεων

5.1.2.1. Σύνθεση των Διελεύσεων

Η σύνθεση της κυκλοφορίας κατά κατηγορία οχήματος, γίνεται με τη διάκριση των οχημάτων στις κατηγορίες ελαφρά (δίκυκλα, επιβατικά, ημιφορτηγά) και βαρέα (φορτηγά, λεωφορεία) οχήματα.

Η διαχρονική εξέλιξη της κίνησης των ελαφρών οχημάτων ακολουθεί σε γενικές γραμμές την ίδια καμπύλη με αυτές της διακίνησης συνολικά στο στενό, γεγονός αναμενόμενο, αφού τα ελαφρά οχήματα αποτελούν κατά μέσο όρο το 87% των συνολικών οχημάτων. Τονίζεται ότι μετά το 2013 έως και το 2016 παρουσιάζεται μία εντυπωσιακή σταθερότητα στις διελεύσεις των ελαφρών οχημάτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι, **μετά την οικονομική κρίση και μετά την πανδημία, οι διελεύσεις των ελαφρών οχημάτων το 2023 πλησιάζουν για πρώτη φορά τα επίπεδα προ κρίσης.**

Όσον αφορά τα βαρέα οχήματα το διάγραμμα επιβεβαιώνει το γεγονός ότι η κίνηση των Βαρέων οχημάτων εξαρτάται από πάρα πολλούς παράγοντες με κύριους τις οικονομικές συνθήκες, την κατασκευή υποδομών αλλά και τις διεθνείς συνθήκες που καθορίζουν τις επιλογές των εμπορευματικών ροών.

Στην πρώτη περίοδο από το 1984 έως και το 1998 παρατηρείται μια σταθερή αυξητική πορεία όπου μετά το 1990 η τάση αυτή γίνεται μεγαλύτερη λόγω του κλεισίματος των συνόρων λόγω του πολέμου της Γιουγκοσλαβίας όπου οι ροές από την Βόρεια Ελλάδα κατευθύνθηκαν προς το Λιμάνι της Πάτρας.

Μετά το άνοιγμα των συνόρων την απόδοση ενός μεγάλου τμήματος της Εγνατίας οδού αλλά και την αύξηση των δρομολογίων του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας η κίνηση των Βαρέων οχημάτων μειώθηκε δραματικά. Έντονη αύξηση παρατηρείται την περίοδο 2002-2003 με κυρίαρχο λόγο

όπως φαίνεται και από τις οικονομικές αναλύσεις την μακριάς διάρκειας απεργίας στο λιμάνι του Πειραιά με την ταυτόχρονη λειτουργία του νέου λιμανιού της Ηγουμενίτσας το οποίο προσέλκυσε έναν μεγάλο αριθμό εμπορευματικών μετακινήσεων RO-RO.

Ειδικότερα μετά την περίοδο κατασκευής της Γέφυρας και μέχρι το 2010 παρουσιάζονται μικρές διακυμάνσεις. Μετά το 2010 παρουσιάζεται έντονη πτωτική πορεία η οποία μετά το 2013 παρουσιάζει σταθερότητα. Στη συνέχεια μετά το 2016 παρατηρείται αυξητική τάση με εξαίρεση το έτος 2020 της πανδημίας.

Το ποσοστό βαρέων κατά τα έτη της πανδημίας (2020-2021) αυξήθηκε καθώς τα ελαφρά οχήματα μειώθηκαν αισθητά ενώ η μείωση των βαρέων ήταν ηπιότερη, αφού η εφοδιαστική αλυσίδα συνέχισε να λειτουργεί.

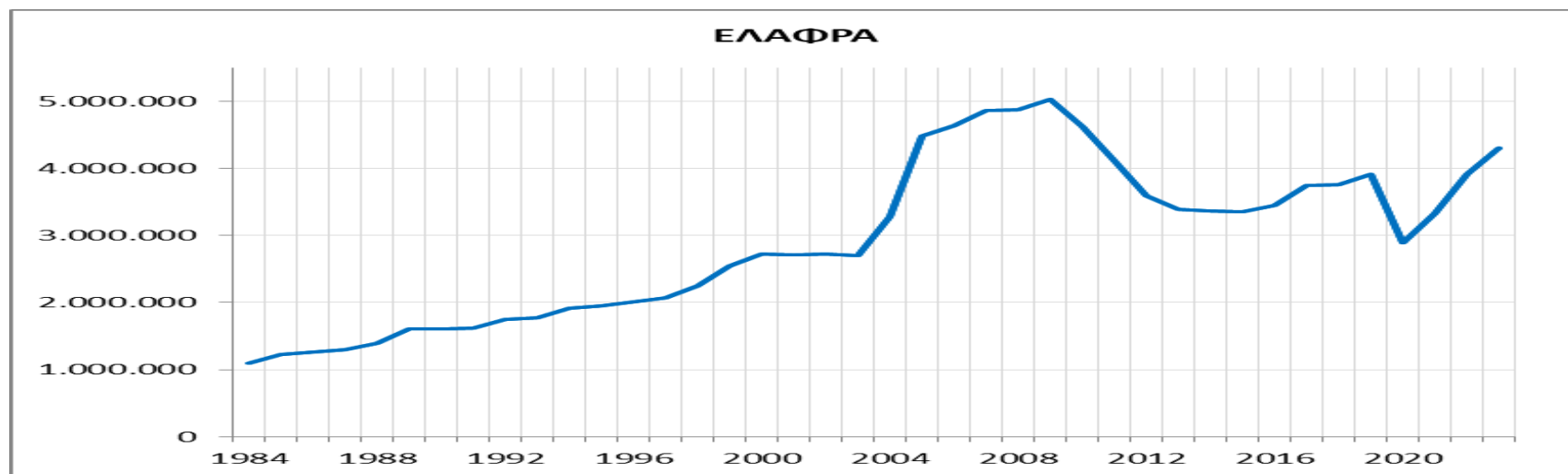
Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της χώρας όπου φαίνεται ότι στην κατανομή Ελαφρών – Βαρέων υπάρχει αισθητή διαφοροποίηση μεταξύ των αυτοκινητοδρόμων, με κυρίαρχη διαφορά αυτή μεταξύ των Αυτοκινητοδρόμων της Πελοποννήσου και της Βόρειας Ελλάδας όπου και παρατηρούνται υψηλότερες τιμές κυκλοφορίας Βαρέων οχημάτων ως ποσοστό της συνολικής κυκλοφορίας.

	Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία Έτους			Ποσοστό
	Συνολικά οχήματα	Ελαφρά	Βαρέα	Βαρέων (%)
ΑΤΤΙΚΗ	60.097	56.830	3.267	5,4%
ΓΕΦΥΡΑ	12.427	10.731	1.696	13,6%
ΕΓΝΑΤΙΑ	11.332	9.499	1.834	16,2%
ΝΕΑ ΟΔΟΣ	17.039	14.034	3.006	17,6%
ΜΟΡΕΑΣ	8.482	7.757	725	8,5%
ΑΙΓΑΙΟΥ	12.313	9.195	3.117	25,3%
ΟΛΥΜΠΙΑ	26.171	22.771	3.400	13,0%
ΚΕΝΤΡΙΚΗ	6.203	4.783	1.420	22,9%
HELLASTRON	14.793	12.540	2.254	15,2%

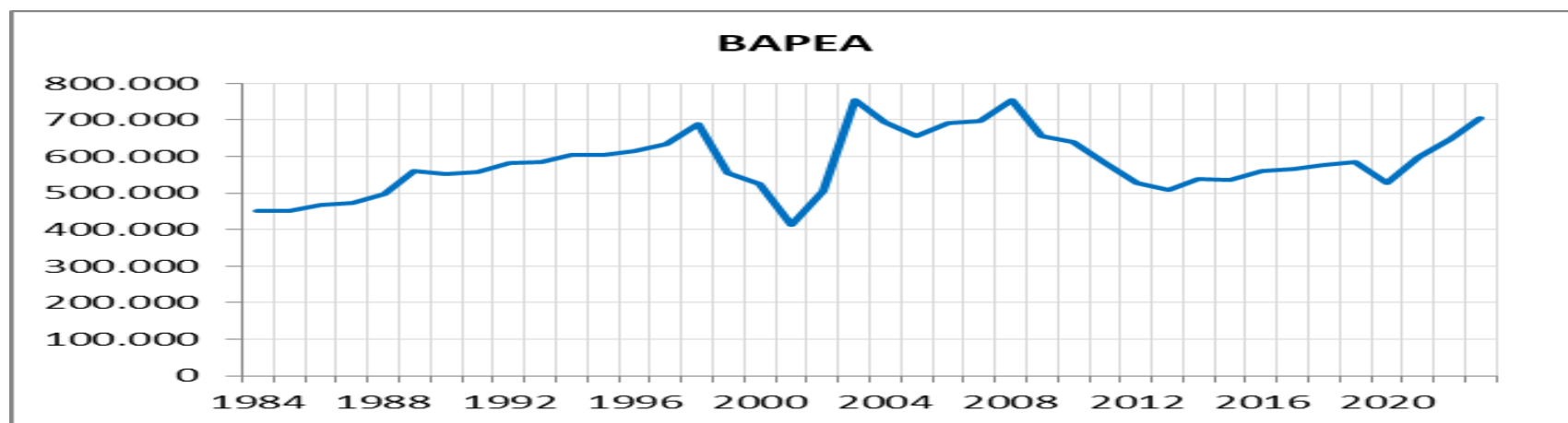
Πίνακας 5.2. Σύνθεση κυκλοφορίας στους Ελληνικούς Αυτοκινητόδρομους για το έτος 2023, Πηγή: <https://www.hellastron.com/>

Τονίζεται ότι το ποσοστό βαρέων στην Αττική Οδό είναι σαφώς μικρότερο σε σχέση με τους υπόλοιπους Αυτοκινητοδρόμους, αφού πρόκειται για Αστικό Αυτοκινητόδρομο με διαφορετικά χαρακτηριστικά από τους υπολοίπους. Το ποσοστό βαρέων **του δικτύου Hellastron διαμορφώνεται σε 15,2 %.**

Με βάση αυτό το γεγονός φαίνεται ότι η σύνθεση της κυκλοφορίας στο στενό είναι αρκετά κοντά στον Ελληνικό μέσο όρο.



Διάγραμμα 5.2. Διαχρονική εξέλιξη διελεύσεων Ελαφρών Οχημάτων στο στενό Ρίου – Αντιρρίου



Διάγραμμα 5.3. Διαχρονική εξέλιξη διελεύσεων Βαρών Οχημάτων στο στενό Ρίου – Αντιρρίου

ΕΤΟΣ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ
1984	1.098.952	450.961	1.549.913	70,90%	29,10%
1985	1.221.640	450.625	1.672.265	73,05%	26,95%
1986	1.263.321	466.999	1.730.320	73,01%	26,99%
1987	1.294.579	473.893	1.768.472	73,20%	26,80%
1988	1.393.092	498.227	1.891.319	73,66%	26,34%
1989	1.602.625	560.746	2.163.371	74,08%	25,92%
1990	1.602.911	552.506	2.155.417	74,37%	25,63%
1991	1.615.916	558.100	2.174.016	74,33%	25,67%
1992	1.755.579	583.101	2.338.680	75,07%	24,93%
1993	1.770.706	584.955	2.355.661	75,17%	24,83%
1994	1.921.612	605.175	2.526.787	76,05%	23,95%
1995	1.950.608	605.594	2.556.202	76,31%	23,69%
1996	2.017.427	614.656	2.632.083	76,65%	23,35%
1997	2.071.770	634.121	2.705.891	76,57%	23,43%
1998	2.250.608	688.862	2.939.470	76,57%	23,43%
1999	2.548.696	555.912	3.104.608	82,09%	17,91%
2000	2.727.838	525.061	3.252.899	83,86%	16,14%
2001	2.710.859	412.227	3.123.086	86,80%	13,20%
2002	2.729.127	504.874	3.234.001	84,39%	15,61%
2003	2.698.981	754.129	3.453.110	78,16%	21,84%
2004	3.287.521	693.371	3.980.892	82,58%	17,42%
2005	4.484.793	655.889	5.140.682	87,24%	12,76%
2006	4.638.626	690.813	5.329.439	87,04%	12,96%
2007	4.858.253	696.254	5.554.507	87,47%	12,53%
2008	4.878.065	754.070	5.632.135	86,61%	13,39%
2009	5.024.574	654.964	5.679.538	88,47%	11,53%
2010	4.625.345	639.006	5.264.351	87,86%	12,14%
2011	4.111.395	582.058	4.693.453	87,60%	12,40%
2012	3.587.678	528.389	4.116.067	87,16%	12,84%
2013	3.392.186	507.410	3.899.596	86,99%	13,01%
2014	3.371.594	537.791	3.909.385	86,24%	13,76%
2015	3.357.805	537.272	3.895.077	86,21%	13,79%
2016	3.452.003	561.650	4.013.653	86,01%	13,99%
2017	3.748.950	565.414	4.314.364	86,89%	13,11%
2018	3.756.768	577.554	4.334.322	86,67%	13,33%
2019	3.909.751	585.729	4.495.480	86,97%	13,03%
2020	2.886.716	528.761	3.415.477	84,52%	15,48%
2021	3.324.669	598.673	3.923.342	84,74%	15,26%
2022	3.914.534	647.140	4.561.674	85,81%	14,19%
2023	4.308.578	705.205	5.013.783	85,93%	14,07%

Πίνακας 5.3. : Σύνθεση κυκλοφορίας στο στενό Ρίου Αντιρρίου

ΓΕΦΥΡΑ

ΕΤΟΣ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ (%)	ΒΑΡΕΑ (%)
2004	1.610.950	157.213	1.768.163	91,1%	8,9%
2005	3.918.896	431.834	4.350.730	90,1%	9,9%
2006	4.069.674	444.653	4.514.327	90,2%	9,8%
2007	4.348.208	474.917	4.823.125	90,2%	9,8%
2008	4.463.572	515.007	4.978.579	89,7%	10,3%
2009	4.607.735	438.654	5.046.389	91,3%	8,7%
2010	4.226.159	432.560	4.658.719	90,7%	9,3%
2011	3.628.988	378.828	4.007.816	90,5%	9,5%
2012	3.063.225	336.642	3.399.867	90,1%	9,9%
2013	2.839.476	338.340	3.177.816	89,4%	10,6%
2014	2.747.926	340.847	3.088.773	89,0%	11,0%
2015	2.755.379	363.335	3.118.714	88,3%	11,7%
2016	2.964.367	431.108	3.395.475	87,3%	12,7%
2017	3.277.449	450.584	3.728.033	87,9%	12,1%
2018	3.314.602	471.284	3.785.886	87,6%	12,4%
2019	3.520.113	491.685	4.011.798	87,7%	12,3%
2020	2.557.570	415.853	2.973.423	86,0%	14,0%
2021	3.042.626	474.310	3.516.936	86,5%	13,5%
2022	3.508.109	520.932	4.029.041	87,1%	12,9%
2023	3.891.799	580.712	4.472.511	87,0%	13,0%

Πίνακας 5.4. Σύνθεση κυκλοφορίας στη Γέφυρα

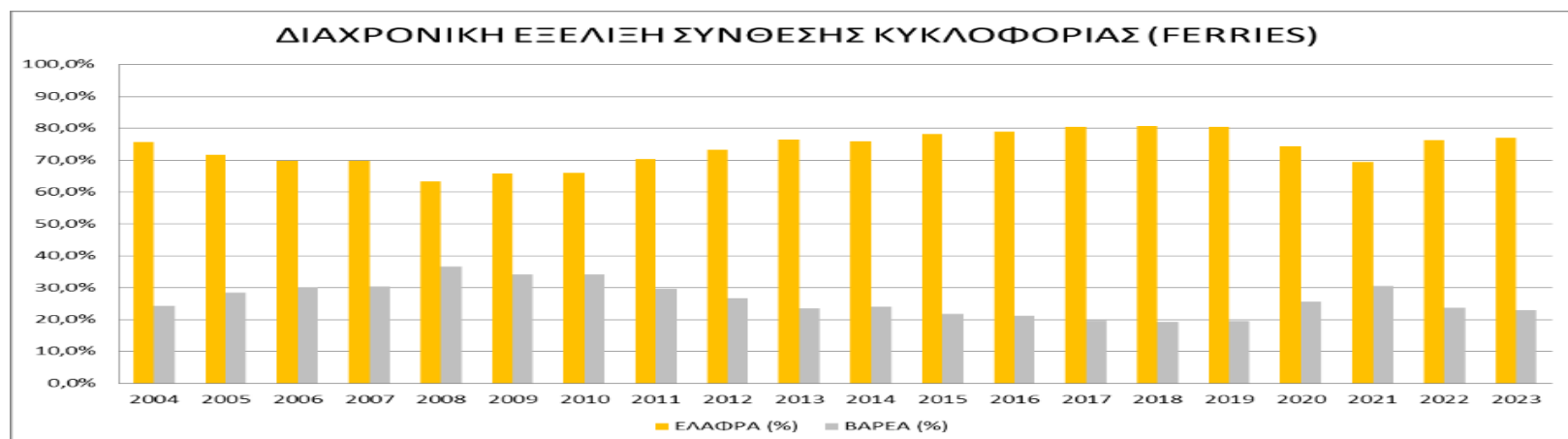
FERRIES

ΕΤΟΣ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ (%)	ΒΑΡΕΑ (%)
2004	1.676.571	536.158	2.212.729	75,8%	24,2%
2005	565.897	224.055	789.952	71,6%	28,4%
2006	568.952	246.160	815.112	69,8%	30,2%
2007	510.045	221.337	731.382	69,7%	30,3%
2008	414.493	239.063	653.556	63,4%	36,6%
2009	416.839	216.310	633.149	65,8%	34,2%
2010	399.186	206.446	605.632	65,9%	34,1%
2011	482.407	203.230	685.637	70,4%	29,6%
2012	524.453	191.747	716.200	73,2%	26,8%
2013	552.710	169.070	721.780	76,6%	23,4%
2014	623.668	196.944	820.612	76,0%	24,0%
2015	576.420	160.887	737.307	78,2%	21,8%
2016	487.636	130.542	618.178	78,9%	21,1%
2017	471.501	114.830	586.331	80,4%	19,6%
2018	442.166	106.270	548.436	80,6%	19,4%
2019	389.638	94.044	483.682	80,6%	19,4%
2020	329.146	112.908	442.054	74,5%	25,5%
2021	282.043	124.363	406.406	69,4%	30,6%
2022	406.425	126.208	532.633	76,3%	23,7%
2023	416.779	124.493	541.272	77,0%	23,0%

Πίνακας 5.5. Σύνθεση κυκλοφορίας στα Ferries



Διάγραμμα 5.4.: Διαχρονική εξέλιξη Σύνθεσης Κυκλοφορίας (Γέφυρα)



Διάγραμμα 5.5.: Διαχρονική εξέλιξη Σύνθεσης Κυκλοφορίας (Ferries)

Η σύνθεση της κυκλοφορίας διαφοροποιείται αισθητά όταν εξετάζεται ξεχωριστά στην Γέφυρα και στα Ferries όπως φαίνεται και στους σχετικούς πίνακες και διαγράμματα.

Η σύνθεση της κυκλοφορίας στην Γέφυρα παρουσιάζει μία σταθερότητα μέχρι και το 2015 με μία μέση τιμή 10,1% Βαρέα οχήματα και 89,9% Ελαφρά. Μετά το 2016 υπάρχει μία μικρή αλλά σταθερά αυξητική τάση όσον αφορά το ποσοστό των Βαρέων οχημάτων. Το 2016 σημειώθηκε ποσοστό βαρέων οχημάτων 12,7%, τιμή η οποία είναι η μεγαλύτερη τιμή που έχει παρατηρηθεί μέχρι τότε. Από το 2016 έως και το 2023 το ποσοστό των βαρέων οχημάτων έχει αυξηθεί διαμορφώνοντας μία σύνθεση κυκλοφορίας με μέση τιμή 12,9% Βαρέα οχήματα και 87,1% Ελαφρά. Αξιοσημείωτη είναι η αύξηση του ποσοστού των βαρέων το 2020 λόγω της πανδημίας σε ποσοστό 14%.

Στα Ferries τα αντίστοιχα μέσα ποσοστά μέχρι το 2015 διαμορφώνονται σε 70,8% στα ελαφρά και 29,2% Βαρέα με σημαντικές όμως διαφοροποιήσεις. Κατά τα έτη 2015- 2019 τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα διατηρούν έναν μέσο όρο σύνθεσης σε 79,7% και 20,3% αντίστοιχα. Δηλαδή φαίνεται μία τάση αύξησης των επιβατικών αυτοκινήτων και μείωσης των βαρέων οχημάτων. Η κατανομή δείχνει να τροποποιείται κατά την πανδημία καθώς και μετά από αυτήν με μια μικρή αύξηση στο ποσοστό των βαρέων. Το 2023 τα βαρέα οχήματα αποτελούν το 23% των συνολικών οχημάτων που διασχίζουν το στενό με ferry.

5.1.2.2. Κατανομή των Διελεύσεων

Όπως φαίνεται από τους σχετικούς πίνακες και διαγράμματα το μεγαλύτερο μερίδιο των διελεύσεων στο στενό Ρίου Αντιρρίου το έχει η Γέφυρα.

Μέχρι και το 2010 η Γέφυρα κατείχε κατά μέσο όρο το 87% των διελεύσεων όλες τις χρονιές ποσοστό εξαιρετικά υψηλό. Το ποσοστό μάλιστα αυτό δεν είχε αξιόλογες μεταβολές έχοντας μάλιστα και τάσεις ανόδου. Μετά το 2010 παρατηρείται απότομη μείωση η οποία μάλιστα μέχρι και το έτος 2014 είχε μία σταθερή πτωτική πορεία. Αυτή η μείωση αποδίδεται στην οικονομική κρίση. Από το 2016 έως το 2023 το ποσοστό διελεύσεων από την γέφυρα αυξήθηκε ξανά. Κατά την περίοδο αυτή παρατηρήθηκε έναν μέσο όρο διελεύσεων με χρήση της γέφυρας 86,9%. Οι αντίθετες ακριβώς τάσεις παρατηρήθηκαν στα ferries.

Εξετάζοντας την κατανομή των διελεύσεων ξεχωριστά για τα Βαρέα και τα Ελαφρά είναι εμφανές ότι τον σημαντικότερο ρόλο τον παίζει η συμπεριφορά των ελαφρών οχημάτων που σταδιακά κτά τα έτη 2010-2014 ένα ποσοστό (κατά μέσο όρο 5,68%) μεταφέρονται από την Γέφυρα στα Ferries. Μετά το 2016 το ποσοστό αυτό ανακτάται σταδιακά από την γέφυρα και σήμερα το ποσοστό διελεύσεων στο στενό που κάνει χρήση της γέφυρας ξεπερνάει το 90%. Η εξέλιξη της ποσοστιαίας κατανομής μεταξύ Γέφυρας και Ferries δηλαδή τα ποσοστά Ελαφρών και Βαρέων που χρησιμοποιούν αντίστοιχα Γέφυρα και Ferries ανά έτος παρουσιάζεται στον σχετικό πίνακα.

Συνοπτικά μέχρι το 2010 η Γέφυρα κατείχε κατά μέσο όρο 90% των Ελαφρών οχημάτων με μέγιστη τιμή 91,7% (2009) και ελάχιστη το 87,4% το 2005. Αντίστοιχα για τα Βαρέα κατείχε κατά μέσο όρο το 67% με μέγιστη τιμή 68,3% (2008) και ελάχιστη 64,4% (2006).

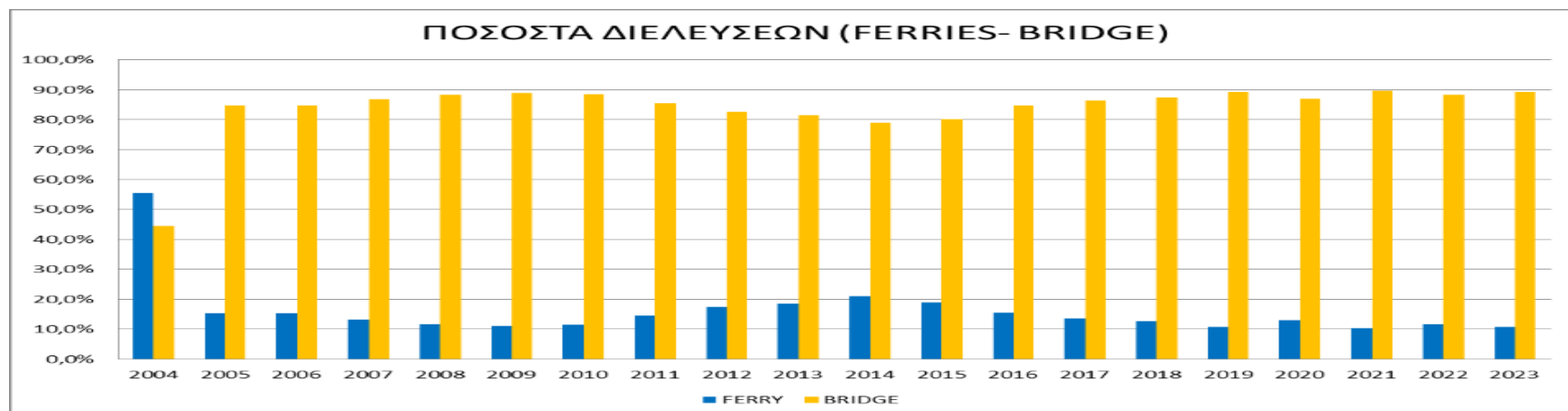
Μετά το 2010 και μέχρι το 2015 η μέση τιμή για τα Ελαφρά διαμορφώνεται σε 84,2% με μέγιστη 88,3% (2011) και ελάχιστη 81,5% (2014). Αντίστοιχα στα βαρέα η μέση τιμή διαμορφώνεται σε 65,3% με μέγιστη τιμή 67,6% (2015) και ελάχιστη 63,4% (2014).

Τέλος, από το 2016 έως και σήμερα η μέση τιμή για τα Ελαφρά διαμορφώνεται σε 89% με μέγιστη 91,5% (2021) και ελάχιστη 85,9% (2016). Αντίστοιχα, στα βαρέα η μέση τιμή διαμορφώνεται σε 80,3% με μέγιστη τιμή 83,9% (2019) και ελάχιστη 78,6% (2020). Από το 2016 έως το 2019 η πορεία που ακολουθούσαν οι διελεύσεις της γέφυρας ήταν ανοδική. Ωστόσο, η πανδημία ανέκοψε για 1-2 έτη αυτήν την ανοδική πορεία και προκάλεσε σημαντική πτώση. Κατόπιν της πανδημίας συνεχίζεται η ανοδική πορεία. Από τις παρακάτω τιμές είναι σαφές ότι η συμπεριφορά των Ελαφρών οχημάτων είναι τελείως διαφορετική από αυτή των Βαρέων. **Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2019 παρατηρήθηκε το μεγαλύτερο ποσοστό διελεύσεων βαρέων οχημάτων από το στενό με χρήση της γέφυρας στα 20 χρόνια λειτουργίας της γέφυρας.** Για τα ελαφρά οχήματα η χρονιά με το μεγαλύτερο ποσοστό ήταν το 2009 και σήμερα η γέφυρα βρίσκεται ξανά πολύ κοντά σε αυτό το ποσοστό.

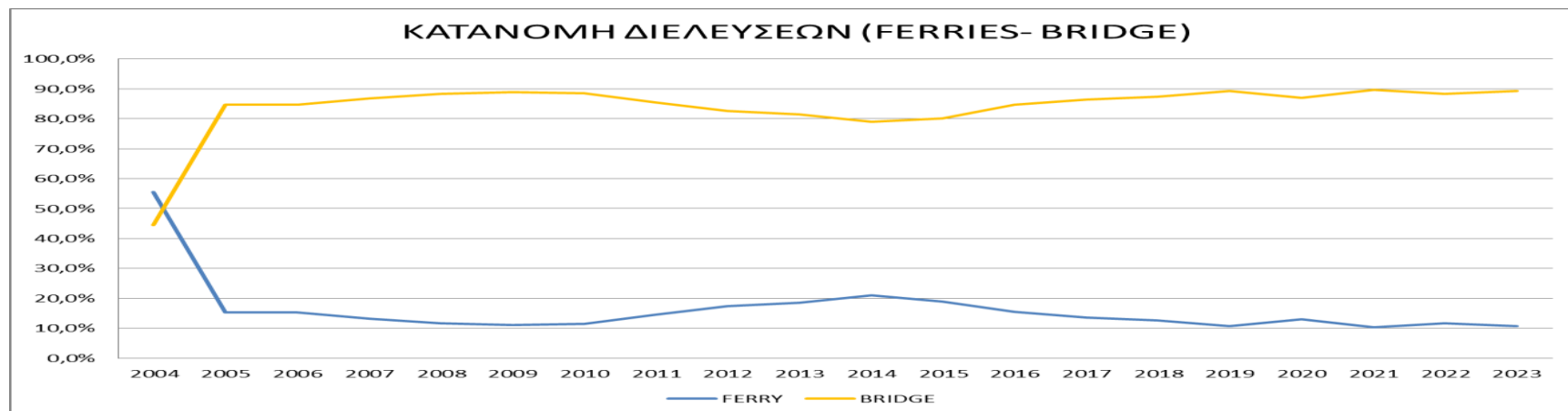
Συνολικά, **το 2021 σημειώθηκε το μεγαλύτερο ποσοστό διελεύσεων από το στενό με χρήση της γέφυρας στα 20 χρόνια λειτουργίας της γέφυρας.** Πρόκειται για το έτος που αρχίζουν οι άρσεις των απαγορεύσεων λόγω covid. Ωστόσο, οι πολίτες είναι ακόμα διστακτικοί στο να έρθουν σε επαφή με κόσμο και ως εκ τούτου δείχνουν να προτιμούν την γέφυρα από τα ferries.

ΕΤΟΣ	FERRY			BRIDGE		
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2004	51,0%	77,3%	55,6%	49,0%	22,7%	44,4%
2005	12,6%	34,2%	15,4%	87,4%	65,8%	84,6%
2006	12,3%	35,6%	15,3%	87,7%	64,4%	84,7%
2007	10,5%	31,8%	13,2%	89,5%	68,2%	86,8%
2008	8,5%	31,7%	11,6%	91,5%	68,3%	88,4%
2009	8,3%	33,0%	11,1%	91,7%	67,0%	88,9%
2010	8,6%	32,3%	11,5%	91,4%	67,7%	88,5%
2011	11,7%	34,9%	14,6%	88,3%	65,1%	85,4%
2012	14,6%	36,3%	17,4%	85,4%	63,7%	82,6%
2013	16,3%	33,3%	18,5%	83,7%	66,7%	81,5%
2014	18,5%	36,6%	21,0%	81,5%	63,4%	79,0%
2015	17,2%	29,9%	18,9%	82,1%	67,6%	80,1%
2016	14,1%	23,2%	15,4%	85,9%	76,8%	84,6%
2017	12,6%	20,3%	13,6%	87,4%	79,7%	86,4%
2018	11,8%	18,4%	12,7%	88,2%	81,6%	87,3%
2019	10,0%	16,1%	10,8%	90,0%	83,9%	89,2%
2020	11,4%	21,4%	12,9%	88,6%	78,6%	87,1%
2021	8,5%	20,8%	10,4%	91,5%	79,2%	89,6%
2022	10,4%	19,5%	11,7%	89,6%	80,5%	88,3%
2023	9,7%	17,7%	10,8%	90,3%	82,3%	89,2%

Πίνακας 5.6.: Ποσοστιαία κατανομή της σύνθεσης των διελεύσεων Ferries – Bridge (μερίδια)



Διάγραμμα 5.6.: Ποσοστά διελεύσεων (Ferries – Bridge)



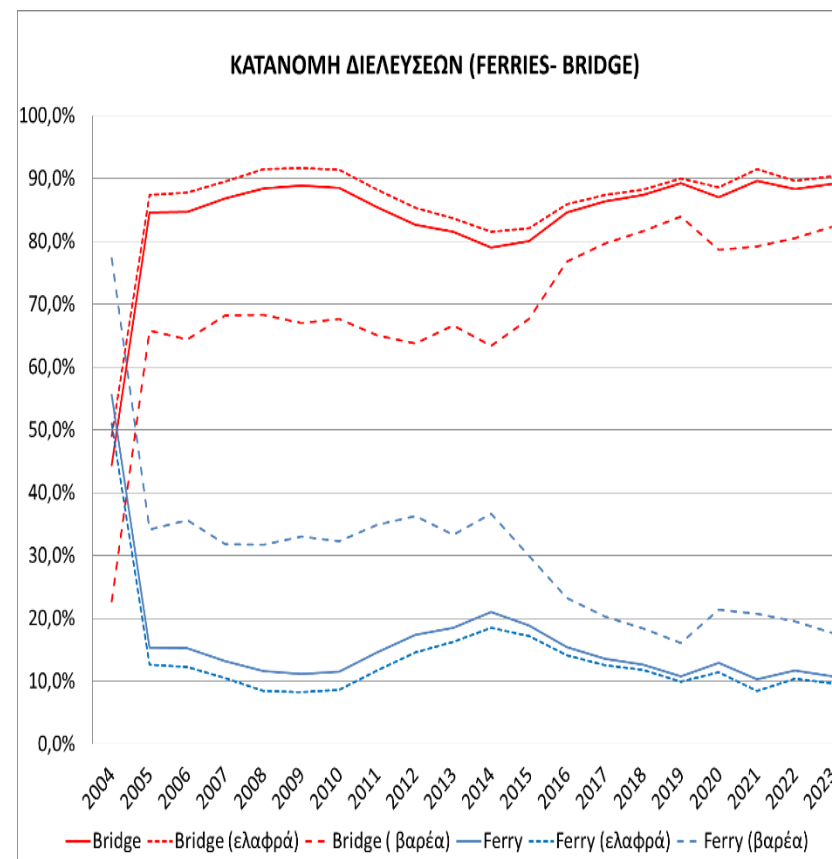
Διάγραμμα 5.7.: Κατανομή των διελεύσεων (Ferries – Bridge)

ΕΤΟΣ	Ferry			Bridge			Στενό		
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2004	1.676.571	536.158	2.212.729	1.610.950	157.213	1.768.163	3.287.521	693.371	3.980.892
2005	565.897	224.055	789.952	3.918.896	431.834	4.350.730	4.484.793	655.889	5.140.682
2006	568.952	246.160	815.112	4.069.674	444.653	4.514.327	4.638.626	690.813	5.329.439
2007	510.045	221.337	731.382	4.348.208	474.917	4.823.125	4.858.253	696.254	5.554.507
2008	414.493	239.063	653.556	4.463.572	515.007	4.978.579	4.878.065	754.070	5.632.135
2009	416.839	216.310	633.149	4.607.735	438.654	5.046.389	5.024.574	654.964	5.679.538
2010	399.186	206.446	605.632	4.226.159	432.560	4.658.719	4.625.345	639.006	5.264.351
2011	482.407	203.230	685.637	3.628.988	378.828	4.007.816	4.111.395	582.058	4.693.453
2012	524.453	191.747	716.200	3.063.225	336.642	3.399.867	3.587.678	528.389	4.116.067
2013	552.710	169.070	721.780	2.839.476	338.340	3.177.816	3.392.186	507.410	3.899.596
2014	623.668	196.944	820.612	2.747.926	340.847	3.088.773	3.371.594	537.791	3.909.385
2015	576.420	160.887	737.307	2.755.379	363.335	3.118.714	3.357.805	537.272	3.895.077
2016	487.636	130.542	618.178	2.964.367	431.108	3.395.475	3.452.003	561.650	4.013.653
2017	471.501	114.830	586.331	3.277.449	450.584	3.728.033	3.748.950	565.414	4.314.364
2018	442.166	106.270	548.436	3.314.602	471.284	3.785.886	3.756.768	577.554	4.334.322
2019	389.638	94.044	483.682	3.520.113	491.685	4.011.798	3.909.751	585.729	4.495.480
2020	329.146	112.908	442.054	2.557.570	415.853	2.973.423	2.886.716	528.761	3.415.477
2021	282.043	124.363	406.406	3.042.626	474.310	3.516.936	3.324.669	598.673	3.923.342
2022	406.425	126.208	532.633	3.508.109	520.932	4.029.041	3.914.534	647.140	4.561.674
2023	416.779	124.493	541.272	3.891.799	580.712	4.472.511	4.308.578	705.205	5.013.783

Πίνακας 5.7.: Κατανομή των διελεύσεων (Ferries – Bridge)

ΕΤΟΣ	FERRY	BRIDGE
2004	55,6%	44,4%
2005	15,4%	84,6%
2006	15,3%	84,7%
2007	13,2%	86,8%
2008	11,6%	88,4%
2009	11,1%	88,9%
2010	11,5%	88,5%
2011	14,6%	85,4%
2012	17,4%	82,6%
2013	18,5%	81,5%
2014	21,0%	79,0%
2015	18,9%	80,1%
2016	15,4%	84,6%
2017	13,6%	86,4%
2018	12,7%	87,3%
2019	10,8%	89,2%
2020	12,9%	87,1%
2021	10,4%	89,6%
2022	11,7%	88,3%
2023	10,8%	89,2%

Πίνακας 5.8.: Ποσοστιαία κατανομή των διελεύσεων (Ferries – Bridge)



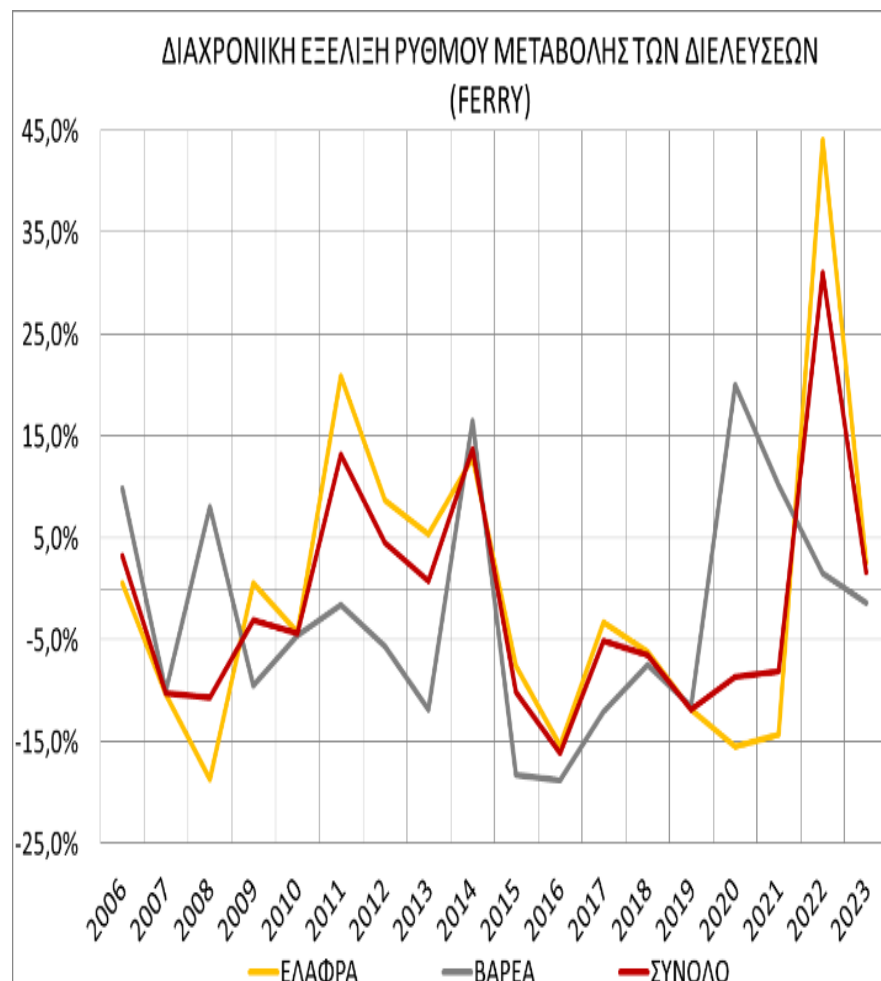
Διάγραμμα 5.8.: Ποσοστιαία κατανομή των διελεύσεων (Ferries – Bridge)
(Ελαφρά – Βαρέα)

5.1.2.3. Ρυθμοί Μεταβολής των Διελεύσεων

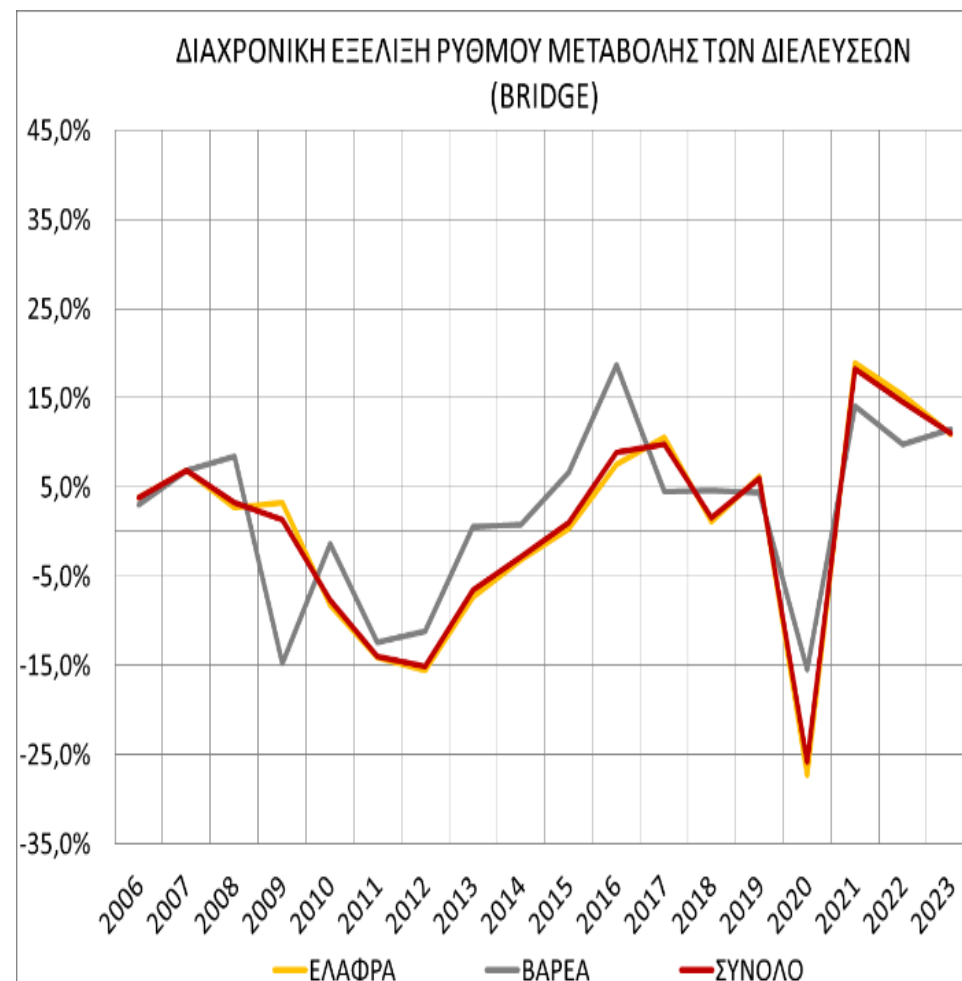
Η πορεία εξέλιξης των σύνθεσης της κυκλοφορίας στο στενό Ρίου Αντιρρίου κατά την περίοδο μετά την κατασκευή της Γέφυρας 2004 – 2023 μπορεί να αποτυπωθεί με την εξέταση του ρυθμού μεταβολής των διελεύσεων Βαρέων και Ελαφρών οχημάτων που παρουσιάζεται στα επόμενα.

ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ						
Διελεύσεις			Ρυθμός Μεταβολής			
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2003	2.698.981	754.129	3.453.110	-	-	-
2004	3.287.521	693.371	3.980.892	21,8%	-8,1%	15,3%
2005	4.484.793	655.889	5.140.682	36,4%	-5,4%	29,1%
2006	4.638.626	690.813	5.329.439	3,4%	5,3%	3,7%
2007	4.858.253	696.254	5.554.507	4,7%	0,8%	4,2%
2008	4.878.065	754.070	5.632.135	0,4%	8,3%	1,4%
2009	5.024.574	654.964	5.679.538	3,0%	-13,1%	0,8%
2010	4.625.345	639.006	5.264.351	-7,9%	-2,4%	-7,3%
2011	4.111.395	582.058	4.693.453	-11,1%	-8,9%	-10,8%
2012	3.587.678	528.389	4.116.067	-12,7%	-9,2%	-12,3%
2013	3.392.186	507.410	3.899.596	-5,4%	-4,0%	-5,3%
2014	3.371.594	537.791	3.909.385	-0,6%	6,0%	0,3%
2015	3.357.805	537.272	3.895.077	-0,4%	-0,1%	-0,4%
2016	3.452.003	561.650	4.013.653	2,8%	4,5%	3,0%
2017	3.748.950	565.414	4.314.364	8,6%	0,7%	7,5%
2018	3.756.768	577.554	4.334.322	0,2%	2,1%	0,5%
2019	3.909.751	585.729	4.495.480	4,1%	1,4%	3,7%
2020	2.886.716	528.761	3.415.477	-26,2%	-9,7%	-24,0%
2021	3.324.669	598.673	3.923.342	15,2%	13,2%	14,9%
2022	3.914.534	647.140	4.561.674	17,7%	8,1%	16,3%
2023	4.308.578	705.205	5.013.783	10,1%	9,0%	9,9%

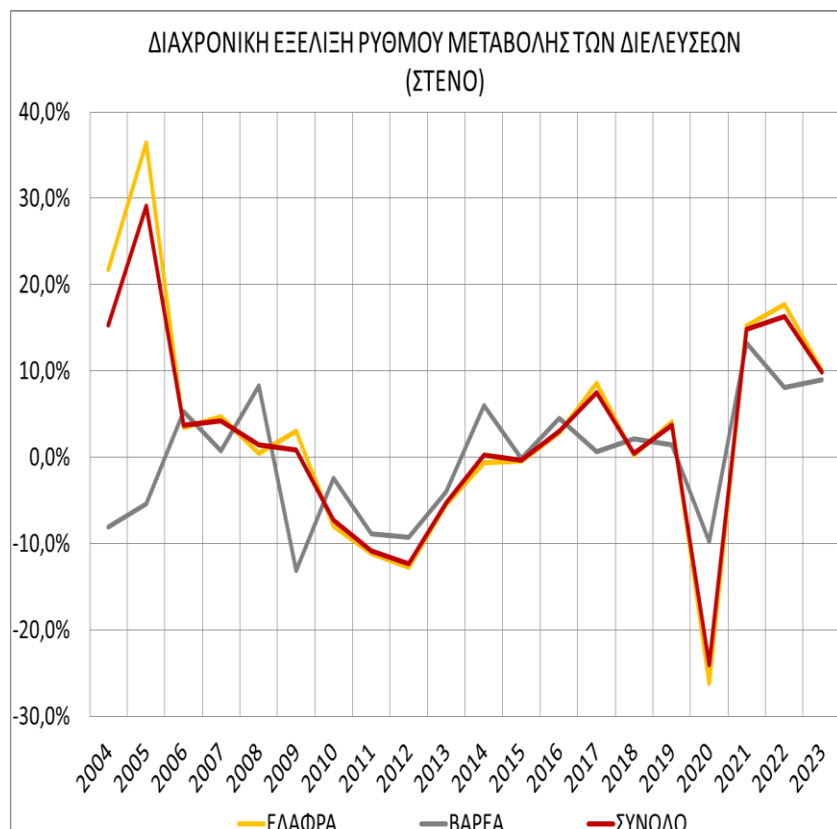
Πίνακας 5.9.: Διαχρονική εξέλιξη ρυθμού μεταβολής των διελεύσεων στο στενό Ρίου Αντιρρίου



Διάγραμμα 5.9.: Διαχρονική εξέλιξη ρυθμού μεταβολής των διελεύσεων στο στενό Ρίου – Αντιρρίου



Διάγραμμα 5.10.: Διαχρονική εξέλιξη ρυθμού μεταβολής των διελεύσεων στη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου



Διάγραμμα 5.11.: Διαχρονική εξέλιξη ρυθμού μεταβολής των διελεύσεων στο ferry

Τόσο από τον πίνακα όσο και από τα διαγράμματα αποτυπώνεται η διαχρονική εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής των διελεύσεων βαρέων, ελαφρών και συνολικών οχημάτων στο στενό Ρίου Αντιρρίου. Πιο συγκεκριμένα διαπιστώνεται ότι:

- Ο ρυθμός μεταβολής διαμορφώνεται σε μεγάλο ποσοστό από τις μεταβολές στα ελαφρά οχήματα και δευτερευόντως από τα Βαρέα. Ωστόσο, κάποια έτη όπως τα 2014, 2016 και 2020 φαίνεται ότι η μεταβολή της κίνησης των βαρέων οχημάτων επηρεάζει την διαμόρφωση του ρυθμού των συνολικών οχημάτων στο στενό.
- Η μεταβολές της διακίνησης των Βαρέων οχημάτων είναι απότομες και μη προβλέψιμες και μπορούν να εξηγηθούν μόνο από την εξέταση ειδικότερων παραγόντων τόσο σημειακών (ολοκλήρωση έργων σε διάφορα σημεία της χώρας) όσο και χρονικών (μεγάλης διάρκειας απεργίες κ.λ.π.)
- Ο ρυθμός μεταβολής των Ελαφρών και των Βαρέων οχημάτων διαφέρει σημαντικά αφού τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων είναι διαφορετικά και επηρεάζονται από διαφορετικούς παράγοντες.

Τονίζεται ότι το έτος 2009 είχαμε την ολοκλήρωση της Κατάρρας (το δυσκολότερο τμήμα για την διέλευση των Βαρέων οχημάτων) της Εγνατίας οδού και ουσιαστικά την πλήρη απόδοσή της στην κυκλοφορία. Την ίδια χρονιά σύμφωνα με τα στοιχεία αναχωρήσεων και αφίξεων στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας παρατηρείται σημαντική αύξηση στην κίνηση Βαρέων Οχημάτων. Εύλογα λοιπόν μπορεί να πει κανείς ότι τα παραπάνω συνέβαλαν στην μεταβολή του ρυθμού από το +8% το 2008 στο -13% το 2009. Οι αρνητικοί ρυθμοί συνεχίστηκαν μέχρι και το 2013 όπου και το πρόσημο γίνεται κατά κύριο λόγο θετικό, με εξαίρεση το 2020, το κρίσιμο έτος της πανδημίας.

Συμπερασματικά:

- Ο ρυθμός μεταβολής των Ελαφρών και των Βαρέων οχημάτων διαφέρει σημαντικά αφού τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων είναι διαφορετικά και επηρεάζονται από διαφορετικούς παράγοντες. Είναι εμφανές ότι οι μετακινήσεις των Βαρέων οχημάτων έχουν τις μεγαλύτερες διακυμάνσεις αφού αυτές οι μετακινήσεις επηρεάζονται άμεσα τόσο από το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον όσο και από τον τρόπο λειτουργίας και την ολοκλήρωση και άλλων συγκοινωνιακών υποδομών.
- **Μετά το 2013 η μεταβολή των ελαφρών και συνολικών οχημάτων είναι θετική, με εξαίρεση τα έτη 2014 και 2015 που η μεταβολή τους είναι σχεδόν μηδενική καθώς επίσης και τη μεγάλη πτώση του 2020 λόγω των περιορισμών μετακινήσεων της πανδημίας. Η πτώση αυτή είναι η μεγαλύτερη που σημειώνεται στα 20 έτη λειτουργίας της γέφυρας για τα ελαφρά οχήματα και αγγίζει το -26,2%.**
- **Μετά το 2009 με την ολοκλήρωση της Εγνατίας όπου η πρόσβαση στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας έγινε πλέον ευκολότερη παρουσιάζεται μεταβολή των εμπορευματικών μετακινήσεων από τον βορρά προς το Λιμάνι της Πάτρας προς τον Λιμάνι της Ηγουμενίτσας με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται η εντονότερη μείωση των διελεύσεων Βαρέων οχημάτων στο στενό στα 20 έτη λειτουργίας της γέφυρας.**
- **Μετά το 2013 η μεταβολή των βαρέων οχημάτων είναι θετική, με εξαίρεση τα έτη 2015 και 2017 που η μεταβολή τους είναι σχεδόν μηδενική καθώς επίσης και τη μεγάλη πτώση του 2020 λόγω των περιορισμών μετακινήσεων της πανδημίας.**

- Το 2021 σημειώθηκε η μεγαλύτερη αύξηση των βαρέων οχημάτων (της τάξης του 13,2 %) που έχει παρατηρηθεί στα 20 έτη λειτουργίας της γέφυρας.

ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΠΡΙΟΥ (BRIDGE)								
Διελύσεις			Ρυθμός Μεταβολής					
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ		
2005	3.918.896	431.834	4.350.730	-	-	-		
2006	4.069.674	444.653	4.514.327	3,8%	3,0%	3,8%		
2007	4.348.208	474.917	4.823.125	6,8%	6,8%	6,8%		
2008	4.463.572	515.007	4.978.579	2,7%	8,4%	3,2%		
2009	4.607.735	438.654	5.046.389	3,2%	-14,8%	1,4%		
2010	4.226.159	432.560	4.658.719	-8,3%	-1,4%	-7,7%		
2011	3.628.988	378.828	4.007.816	-14,1%	-12,4%	-14,0%		
2012	3.063.225	336.642	3.399.867	-15,6%	-11,1%	-15,2%		
2013	2.839.476	338.340	3.177.816	-7,3%	0,5%	-6,5%		
2014	2.747.926	340.847	3.088.773	-3,2%	0,7%	-2,8%		
2015	2.755.379	363.335	3.118.714	0,3%	6,6%	1,0%		
2016	2.964.367	431.108	3.395.475	7,6%	18,7%	8,9%		
2017	3.277.449	450.584	3.728.033	10,6%	4,5%	9,8%		
2018	3.314.602	471.284	3.785.886	1,1%	4,6%	1,6%		
2019	3.520.113	491.685	4.011.798	6,2%	4,3%	6,0%		
2020	2.557.570	415.853	2.973.423	-27,3%	-15,4%	-25,9%		
2021	3.042.626	474.310	3.516.936	19,0%	14,1%	18,3%		
2022	3.508.109	520.932	4.029.041	15,3%	9,8%	14,6%		
2023	3.891.799	580.712	4.472.511	10,9%	11,5%	11,0%		

Πίνακας 5.10.: Διαχρονική εξέλιξη ρυθμού μεταβολής των διελεύσεων (Γέφυρα)

ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ (FERRY)						
Διελεύσεις			Ρυθμός Μεταβολής			
ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	
2005	565.897	224.055	789.952	-	-	-
2006	568.952	246.160	815.112	0,5%	9,9%	3,2%
2007	510.045	221.337	731.382	-10,4%	-10,1%	-10,3%
2008	414.493	239.063	653.556	-18,7%	8,0%	-10,6%
2009	416.839	216.310	633.149	0,6%	-9,5%	-3,1%
2010	399.186	206.446	605.632	-4,2%	-4,6%	-4,3%
2011	482.407	203.230	685.637	20,8%	-1,6%	13,2%
2012	524.453	191.747	716.200	8,7%	-5,7%	4,5%
2013	552.710	169.070	721.780	5,4%	-11,8%	0,8%
2014	623.668	196.944	820.612	12,8%	16,5%	13,7%
2015	576.420	160.887	737.307	-7,6%	-18,3%	-10,2%
2016	487.636	130.542	618.178	-15,4%	-18,9%	-16,2%
2017	471.501	114.830	586.331	-3,3%	-12,0%	-5,2%
2018	442.166	106.270	548.436	-6,2%	-7,5%	-6,5%
2019	389.638	94.044	483.682	-11,9%	-11,5%	-11,8%
2020	329.146	112.908	442.054	-15,5%	20,1%	-8,6%
2021	282.043	124.363	406.406	-14,3%	10,1%	-8,1%
2022	406.425	126.208	532.633	44,1%	1,5%	31,1%
2023	416.779	124.493	541.272	2,5%	-1,4%	1,6%

Πίνακας 5.11.: Διαχρονική εξέλιξη ρυθμού μεταβολής των διελεύσεων (Ferries)

Όπως και στην σύνθεση της κυκλοφορίας αντίστοιχες διαφοροποιήσεις παρουσιάζονται και στην διαχρονική εξέλιξη των ρυθμών μεταβολής των μετακινήσεων όταν εξετάζονται ξεχωριστά σε Γέφυρα και Ferries όπως αυτό φαίνεται στους αντίστοιχους πίνακες και διαγράμματα.

Οι απότομες αλλαγές στα Βαρέα οχήματα είναι και εδώ εμφανείς τόσο όσον αφορά την Γέφυρα όσο και τα Ferries.

Τα διαγράμματα περιγράφουν με καθαρότητα όλες τις μεταβολές τόσο στην εξέλιξη των διελεύσεων όσο και την σύνθεση της κυκλοφορίας και της κατανομής τους μεταξύ Γέφυρας και Ferries.

Το γενικό συμπέρασμα ότι: Ο ρυθμός μεταβολής των Ελαφρών και των Βαρέων οχημάτων διαφέρει σημαντικά αφού τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων είναι διαφορετικά και επηρεάζονται από διαφορετικούς παράγοντες και ότι οι μετακινήσεις των Βαρέων οχημάτων έχουν τις μεγαλύτερες διακυμάνσεις αφού αυτές οι μετακινήσεις επηρεάζονται άμεσα τόσο από το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον όσο και από τον τρόπο λειτουργίας και την ολοκλήρωση και άλλων συγκοινωνιακών υποδομών, συνεχίζει να έχει ισχύ και κατά την εξέταση της διαχρονικής εξέλιξης όταν εξετάζεται ξεχωριστά για τα Ferries και την Γέφυρα.

5.1.2.4. Επιπτώσεις στην Κυκλοφορία λόγω πανδημίας

Στους παρακάτω πίνακες αποτυπώνονται οι επιπτώσεις της πανδημίας covid-19 στη Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (Ε.Μ.Η.Κ.) τόσο για τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου όσο και για το συνολικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της Hellastron.

Όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα, η μείωση της Ε.Μ.Η.Κ. στη Γέφυρα Ρίου- Αντιρρίου είναι της τάξης του -27,5% και είναι ίδιας τάξης μεγέθους με την αντίστοιχη μείωση στο δίκτυο Hellastron (-27,8%). Όπως ήταν αναμενόμενο, η κυκλοφορία τόσο στη Γέφυρα Ρίου- Αντιρρίου όσο και στο συνολικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της Hellastron, μειώθηκε σημαντικά. Αυτό αποδίδεται στους περιορισμούς μετακίνησης μεταξύ περιφερειακών ενοτήτων κατά τη διάρκεια της πανδημίας.

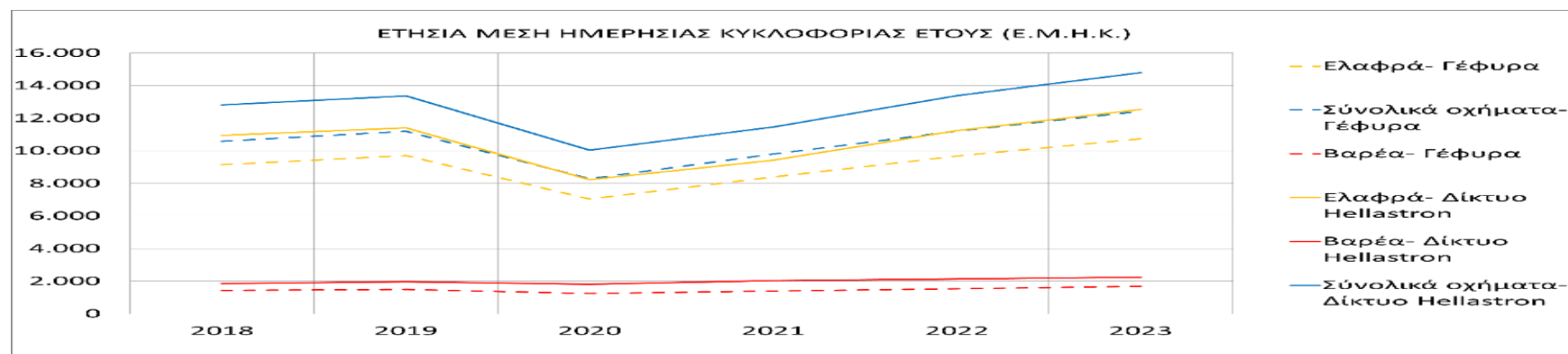
Παρόμοια εικόνα παρουσιάζει η Ε.Μ.Η.Κ. των συνολικών οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα το 2020 παρατηρήθηκε μείωση της Ε.Μ.Η.Κ. των συνολικών

οχημάτων στη γέφυρα Ρίου- Αντιρρίου κατά 26%. Η αντίστοιχη μείωση στο συνολικό δίκτυο της Hellastron ήταν 24,8%.

Όσον αφορά τα βαρέα οχήματα, η μείωση της Ε.Μ.Η.Κ. ήταν ηπιότερη δεδομένου ότι η εφοδιαστική αλυσίδα συνέχισε να λειτουργεί παρά την πανδημία. Η μείωση αυτή για την Γέφυρα Ρίου- Αντιρρίου ήταν της τάξης του 16,7% και είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μείωση στο συνολικό δίκτυο της Hellastron (-7,8%).

ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΤΟΥΣ						
	ΓΕΦΥΡΑ			ΔΙΚΤΥΟ HELLASTRON		
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2018	9145	1437	10582	10952,3	1858,1	12810,4
2019	9707	1497	11204	11402	1964	13365,7
2020	7041	1247	8288	8234,5	1811,1	10045,6
2021	8397	1403,3	9801	9426	2037	11463
2022	9672	1541	11213	11244,9	2138,1	13383
2023	10731	1696	12427	12539,6	2254	14793,4

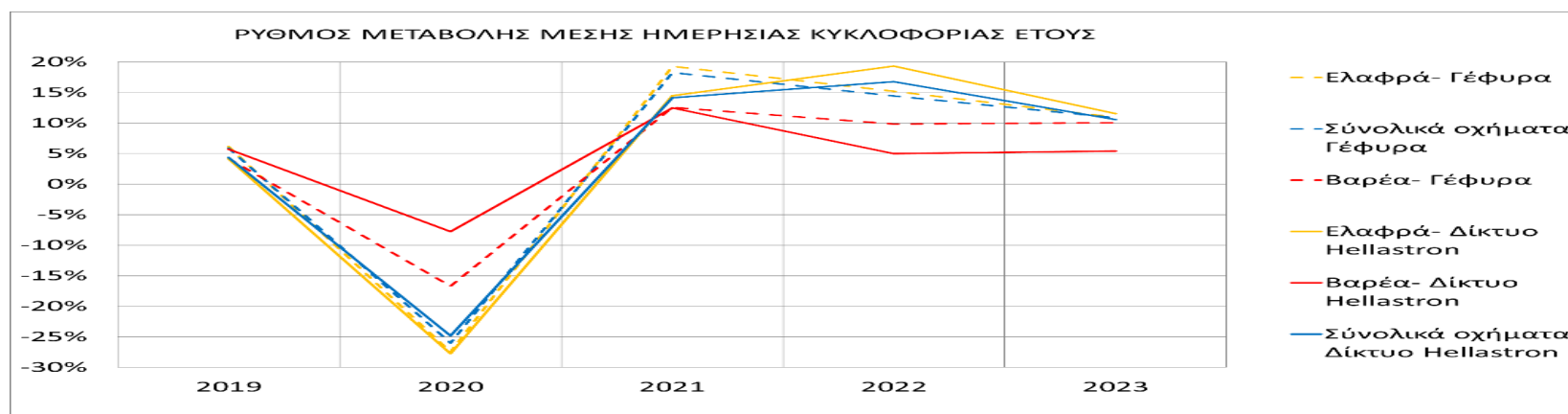
Πίνακας 5.12.: Μέση ημερήσια κυκλοφορία έτους στη Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου και στο δίκτυο Hellastron



Διάγραμμα 5.12.: Ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία έτους στη Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου και στο συνολικό δίκτυο Hellastron, Πηγή: <https://www.hellastron.com/>

ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΤΟΥΣ						
	ΓΕΦΥΡΑ			ΔΙΚΤΥΟ HELLASTRON		
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2018	-	-	-	-	-	-
2019	6,1%	4,2%	5,9%	4,1%	5,7%	4,3%
2020	-27,5%	-16,7%	-26,0%	-27,8%	-7,8%	-24,8%
2021	19,3%	12,5%	18,3%	14,5%	12,5%	14,1%
2022	15,2%	9,8%	14,4%	19,3%	5,0%	16,7%
2023	10,9%	10,1%	10,8%	11,5%	5,4%	10,5%

Πίνακας 5.13.: Ρυθμός μεταβολής μέσης ημερήσιας κυκλοφορίας έτους στη Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου και στο δίκτυο Hellastron, Πηγή: <https://www.hellastron.com/>



Διάγραμμα 5.13.: Ρυθμός μεταβολής μέσης ημερήσιας κυκλοφορίας έτους στη Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου και στο δίκτυο Hellastron, Πηγή: <https://www.hellastron.com/>

Το 2021 ξεκίνησαν οι άρσεις των απαγορεύσεων μεταξύ των περιφερειακών ενοτήτων και κατά συνέπεια η κυκλοφορία άρχισε να ανακάμπτει. Το 2021 η Ε.Μ.Η.Κ. των βαρέων τόσο στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου όσο και στο συνολικό δίκτυο της Hellastron αυξήθηκαν κατά 12,5%. Όσον αφορά στην Ε.Μ.Η.Κ. των ελαφρών οχημάτων το 2021, η Ε.Μ.Η.Κ. αυξήθηκε κατά 19,3% ποσοστό αρκετά μεγαλύτερο από την αντίστοιχη αύξηση στο συνολικό δίκτυο Hellastron. Παρατηρείται δηλαδή ότι η αύξηση της Ε.Μ.Η.Κ. των ελαφρών οχημάτων στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου παρουσίασε πιο απότομη αύξηση το 2021 και ηπιότερη τα έτη 2022-2023 μέχρι να επανέλθει στα επίπεδα προ πανδημίας. Αντιθέτως, η Ε.Μ.Η.Κ. των ελαφρών οχημάτων στο συνολικό δίκτυο της Hellastron παρουσίασε μία ηπιότερη αύξηση το 2021 και πιο έντονη αύξηση το επόμενο έτος, το 2022.

Η συνολική κυκλοφορία φαίνεται να επανέρχεται στα επίπεδα προ πανδημίας κατά τα έτη 2022-2023. Το 2023 φαίνεται ότι η Ε.Μ.Η.Κ. ανακάμπτει πλήρως για το σύνολο των οχημάτων τόσο για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου όσο και για το συνολικό δίκτυο Hellastron.

5.1.3. Χαρακτηριστικά Μετακινήσεων

5.1.3.1. Προέλευση - Προορισμός

Για τα στοιχεία Προέλευσης – Προορισμού των Οχημάτων που χρησιμοποιούν τόσο την Γέφυρα όσο και το Πορθμείο χρησιμοποιήθηκαν η έρευνες RSS που πραγματοποίησε η Γέφυρα Λειτουργία Α.Ε. το 2022.

Οι μετρήσεις RSS πραγματοποιήθηκαν τον Οκτώβριο του 2022 τόσο στην Γέφυρα όπου συγκεντρώθηκαν 251 ερωτηματολόγια σε λωρίδες ETC και 977 στον σταθμό διοδίων όσο και στα Ferries όπου συγκεντρώθηκαν 492 ερωτηματολόγια. Με την ίδια μεθοδολογία έγιναν οι αντίστοιχες μετρήσεις

τα 2013 και 2015. Οπότε είναι δυνατόν να γίνουν συγκρίσεις μεταξύ των τριών αυτών ερευνών. Η συλλογή των ερωτηματολογίων έγινε σε τέσσερις ημέρες (Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή Κυριακή) και τις ώρες 07:00 – 19:00 Όλα τα σημεία προέλευσης και προορισμού έχουν αναχθεί σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας για λόγους ομαδοποίησης και καλύτερης διαχείρισης των αποτελεσμάτων καθώς επίσης για να είναι εφικτή η σύγκριση με τις έρευνες των προηγούμενων ετών. Στα αποτελέσματα επισημαίνονται τα βασικά ζεύγη προέλευσης- προορισμού και τα υπόλοιπα ζεύγη προέλευσης-προορισμού αθροίζονται και παρουσιάζονται στην κατηγορία «Λοιπά ζεύγη O-D».

Όπως φαίνεται από τους σχετικούς πίνακες:

- **Το μεγαλύτερο ποσοστό, 39,2% των μετακινήσεων στο στενό Ρίου-Αντιρρίου αφορά σε μετακινήσεις μεταξύ Αιτωλοακαρνανίας και Αχαΐας.**
- **Το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων αφορά το ζεύγος Αιτωλοακαρνανία - Αττική (14,8%)**
- Τα ποσοστά των μετακινήσεων ως προς το ζεύγος (Προέλευσης – Προορισμού) δεν διαφοροποιείται σημαντικά από το μέσο που χρησιμοποιούν οι χρήστες (Γέφυρα ή Ferries).
- Δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ 2015 και 2013 όσον αφορά τα ζεύγη των μετακινήσεων. Όμως, το 2022 υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις. Τα επικρατέστερα ζεύγη προέλευσης- προορισμού παραμένουν τα ίδια με τα έτη 2013 και 2015. Ωστόσο φαίνεται ότι έχουν προστεθεί κάποια νέα, τόσο στο ferry όσο και στη Γέφυρα.

- Νέα ζεύγη προέλευσης- προορισμού που δηλώθηκαν από τους χρήστες κατά την έρευνα RSS 2022 περιλαμβάνουν μετακινήσεις Αχαΐα- Εξωτερικό, Ηλεία- Εξωτερικό, Ηλεία- Ιωάννινα, Αχαΐα- Κέρκυρα, Αχαΐα- Θεσπρωτία, Αχαΐα- Πρέβεζα. Για παράδειγμα ποσοστό 10,8% χρησιμοποιούν το ferry για μετακινήσεις μεταξύ Αχαΐας και Εξωτερικού. Ωστόσο, στην έρευνα RSS 2022

συναντώνται αρκετά ακόμη ζεύγη προέλευσης- προορισμού που μεμονωμένα συγκεντρώνουν ποσοστά μικρότερα του 0,5%.

- Από την ανάλυση επίσης των στοιχείων προκύπτει ότι 9 στους 10 χρήστες είτε της Γέφυρας είτε των Ferries έχουν προέλευση ή προορισμό την Αιτωλοακαρνανία ή την Αχαΐα ή την Αττική.

ΖΕΥΓΗ ΟΔ		ΓΕΦΥΡΑ 2013	ΓΕΦΥΡΑ 2015	ΓΕΦΥΡΑ 2022	ΦΕΡΡΥ 2013	ΦΕΡΡΥ 2015	ΦΕΡΡΥ 2022
ΑΧΑΪΑ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	36,4%	45,2%	39,2%	44,0%	41,4%	34,1%
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ	21,8%	16,0%	14,8%	14,8%	13,2%	4,7%
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	ΑΤΤΙΚΗ	6,8%	5,8%	6,5%	6,0%	5,8%	1,0%
ΑΡΤΑ	ΑΤΤΙΚΗ	4,4%	5,0%	2,7%	3,4%	4,0%	0,2%
ΑΧΑΪΑ	ΦΩΚΙΑ	3,0%	3,8%	3,0%	3,0%	3,6%	3,0%
ΠΡΕΒΕΖΑ	ΑΤΤΙΚΗ	3,0%	2,8%	2,0%	0,6%	1,0%	0,2%
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	1,4%	2,6%	0,5%	2,2%	3,8%	0,8%
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΑΤΤΙΚΗ	2,6%	2,4%	2,5%	1,0%	0,8%	0,0%
ΑΧΑΪΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	1,2%	2,2%	3,1%	6,0%	3,0%	7,3%
ΑΧΑΪΑ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1,0%	2,0%	0,5%	0,8%	0,4%	2,4%
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	ΑΤΤΙΚΗ	2,4%	1,8%	2,0%	0,8%	0,8%	0,4%
ΑΧΑΪΑ	ΑΡΤΑ	1,0%	1,6%	1,2%	2,2%	3,4%	2,8%
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	ΑΤΤΙΚΗ	0,8%	1,6%	1,4%	3,2%	5,4%	1,2%
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	ΗΛΕΙΑ	1,0%	1,4%	1,3%	2,2%	5,2%	2,2%
ΛΟΙΠΑ ΖΕΥΓΗ Ο-Δ		13,2%	5,8%	19,3%	9,8%	8,2%	39,4%

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ Η ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΓΕΦΥΡΑ 2013	ΓΕΦΥΡΑ 2015	ΓΕΦΥΡΑ 2022	ΦΕΡΡΥ 2013	ΦΕΡΡΥ 2015	ΦΕΡΡΥ 2022
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	60,6%	65,2%	57,7%	63,2%	63,6%	43,3%
ΑΧΑΪΑ	42,6%	54,8%	54,3%	56,0%	51,8%	71,5%
ΑΤΤΙΚΗ	41,8%	35,4%	34,4%	29,8%	31,0%	9,6%
3 ΠΕΡΙΦΕΡ. ΕΝΟΤΗΤΕΣ	86,8%	94,2%	92,0%	90,2%	91,8%	85,6%
ΛΟΙΠΑ	13,2%	5,8%	8,0%	9,8%	8,2%	14,4%

Πίνακας 5.14.: Προέλευση – Προορισμός (βασικά ζεύγη)

ΛΟΙΠΑ ΖΕΥΓΗ Ο-Δ		ΦΕΡΡΥ 2022
ΑΧΑΪΑ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	10,8%
ΑΧΑΪΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ	0,4%
ΑΧΑΪΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	2,8%
ΑΧΑΪΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ	1,2%
ΗΛΕΙΑ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	2,0%
ΗΛΕΙΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	1,8%

Πίνακας 5.15.: Προέλευση – Προορισμός (πρόσθετα ζεύγη)

		ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ																	ΣΥΝΟΛΟ
		Αιτωλοακαρνανία	Άρτα	Αττική	Αχαΐα	Εξωτερικό	Ηλεία	Θεσπρωτία	Θεσσαλονίκη	Ιωάννινα	Κέρκυρα	Λευκάδα	Μεσσηνία	Πρέβεζα	Φοκίδα	Αργολίδα	Αρκαδία	Λοιπές περιφ. ενότητες	
Π Ρ Ο Ε Λ Ε Υ Σ Ι Σ	Αιτωλοακαρνανία	0,0%	0,0%	8,8%	22,8%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,7%	34,0%
	Άρτα	0,0%	0,0%	1,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	2,6%
	Αττική	6,0%	1,0%	0,0%	0,1%	0,7%	0,0%	0,7%	0,2%	2,9%	0,6%	0,9%	0,0%	1,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,3%	14,7%
	Αχαΐα	16,4%	0,5%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,4%	0,8%	1,6%	0,2%	0,5%	0,0%	0,3%	1,2%	0,0%	0,0%	1,1%	23,3%
	Εξωτερικό	0,1%	0,0%	0,7%	0,3%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	2,2%
	Ηλεία	0,5%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	1,9%
	Θεσπρωτία	0,0%	0,0%	1,2%	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	1,7%
	Θεσσαλονίκη	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,5%	1,4%
	Ιωάννινα	0,1%	0,0%	3,7%	1,5%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,4%	5,9%
	Κέρκυρα	0,0%	0,0%	0,7%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	1,1%
	Λευκάδα	0,0%	0,0%	1,6%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%
	Μεσσηνία	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%
	Πρέβεζα	0,0%	0,0%	0,9%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	1,5%
	Φοκίδα	0,0%	0,0%	0,2%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	2,1%
	Αργολίδα	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
	Αρκαδία	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
Λοιπές περιφ. ενότητες		0,4%	0,2%	0,2%	1,8%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,7%	4,4%
ΣΥΝΟΛΟ		23,7%	1,9%	19,8%	31,0%	1,3%	1,9%	1,3%	1,4%	5,2%	0,9%	1,5%	1,5%	1,7%	1,4%	0,7%	0,2%	5,0%	100,0%

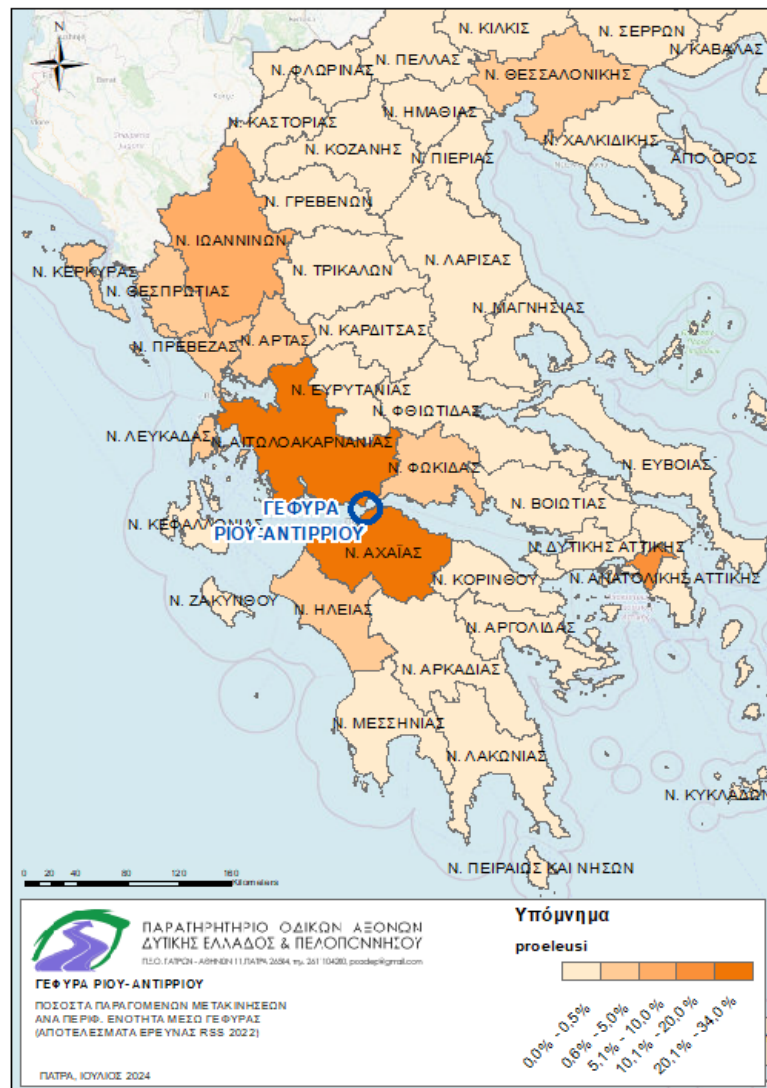
Πίνακας 5.16.: Πίνακας προέλευσης – Προορισμού (αποτελέσματα RSS 2022 στην Γέφυρα)



Εικόνα 2: Γένεση Μετακινήσεων (παραγόμενες- ελκόμενες μετακινήσεις μέσω Γέφυρας)



Εικόνα 3: Χάρτης ποσοστών ελκόμενων μετακινήσεων ανά Περιφερειακή Ενότητα μέσω Γέφυρας (RSS 2022)



Εικόνα 4: Χάρτης ποσοστών παραγόμενων μετακινήσεων ανά Περιφερειακή Ενότητα μέσω Γέφυρας (RSS 2022)



Εικόνα 5: Κατανομή ελκόμενων μετακινήσεων (RSS 2022)



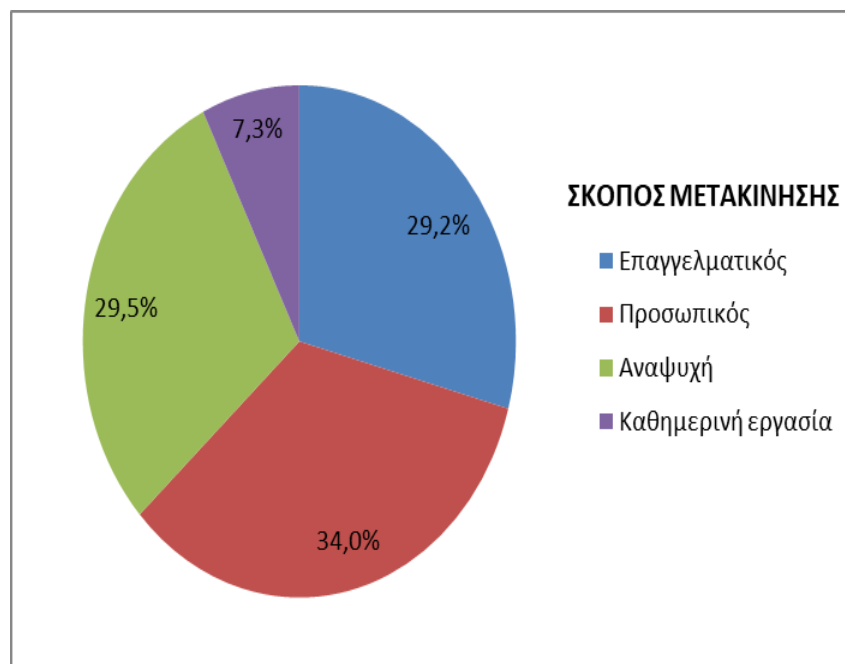
Εικόνα 6: Κατανομή παραγόμενων μετακινήσεων (RSS 2022)

Μετά την ολοκλήρωση των οδικών αξόνων της Ολυμπίας Οδού και της Ιόνιας Οδού, η Γέφυρα μπορεί πλέον να επιτελέσει πλήρως το ρόλο που κατέχει λόγω της στρατηγικής της θέσης. Σήμερα η Γέφυρα αποτελεί όχι μόνο συνδετικό κρίκο δύο περιφερειακών ενοτήτων αλλά προσφέρει ομοιογενή σύνδεση όλης της Δυτικής Ελλάδος με το υπόλοιπο της ηπειρωτικής χώρας. Τα παραπάνω αποτυπώνονται στους σχετικούς χάρτες παρατηρώντας το μέγεθος της διασποράς των σημείων προέλευσης και προορισμού που εξυπηρετούνται μέσω της Γέφυρας. Παράλληλα μειώνει κατακόρυφα τους χρόνους μετακίνησης από τα βόρειοδυτικά σύνορα μέχρι την Πρωτεύουσα. Κατά συνέπεια, η Γέφυρα έχει συμβάλλει σημαντικά στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών που καλύπτει τη Νότια Βαλκανική.

5.1.3.2. Σκοπός Μετακίνησης

Για τα στοιχεία του σκοπού των μετακινήσεων που χρησιμοποιούν τόσο την Γέφυρα όσο και το Πορθμείο χρησιμοποιήθηκαν επίσης τα αποτελέσματα των ερευνών RSS που πραγματοποίησε η Γέφυρα Λειτουργία Α.Ε. τα έτη 2013, 2015 και 2022.

Όσον αφορά τους σκοπούς των μετακινήσεων, το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων αφορούν Αναψυχή και Προσωπικούς λόγους.



Διάγραμμα 5.14.: Σκοπός μετακίνησης το 2022 σε ποσοστά για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου

Η γενική κατανομή αυτή των σκοπών των μετακινήσεων αφορούσε το σύνολο του στενού και δεν παρουσίαζε μεταβολές ανάλογα με το χρησιμοποιούμενο μέσο για την διάσχιση του στενού (Ferries και Γέφυρα) κατά τα έτη 2013 και 2015. Ωστόσο, στην έρευνα του 2022 φαίνεται ότι χρήστες τείνουν να χρησιμοποιούν περισσότερο το ferry για επαγγελματικούς σκοπούς ή καθημερινή εργασία, ενώ για προσωπικούς σκοπούς ή σκοπούς αναψυχής τείνουν να επιλέγουν τη Γέφυρα για τις μετακινήσεις τους.

Στις μετακινήσεις με σκοπό τους Προσωπικούς λόγους υπάρχει αισθητή αύξηση στις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται από την Γέφυρα με ποσοστό 34%, έναντι του 23,4% το έτος 2015 με αντίστοιχη μείωση αυτών που πραγματοποιούνται με τα Ferries. Η ακριβώς αντίθετη συμπεριφορά παρατηρείται στις μετακινήσεις με σκοπό επαγγελματικό ή την Καθημερινή Εργασία. Εκεί συναντάται ποσοστό της τάξεως του 36,5 % για τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται μέσω της Γέφυρας με αντίστοιχη μείωση αυτών που πραγματοποιούνται με τα Ferries.

Οι μεταβολές αυτές λαμβάνοντας υπόψιν και την συμπεριφορά των χρηστών λόγω της οικονομικής κρίσης μπορούν να αποδοθούν με σχετική ασφάλεια στα νέα προϊόντα (τιμολογιακή πολιτική) που εφάρμοσε η Γέφυρα για τους συχνούς χρήστες. Με βάση αυτά τα νέα προϊόντα η διαφορά του κόστους για τους συχνούς χρήστες μεταξύ της διέλευσης του στενού με την χρήση των Ferries δεν διαφέρει σημαντικά από την πραγματοποίηση της διέλευσης από την Γέφυρα. Οπότε η βελτίωση τόσο του χρόνου μετακίνησης αλλά και της ποιότητας αποτελεί ισχυρό κίνητρο για τους μετακινούμενους στο στενό. Επιπλέον, η έξοδος από τη βαθιά οικονομική κρίση, καθώς επίσης και οι επιδράσεις της πανδημίας στα πρότυπα μετακίνησης διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο. Αντιθέτως κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης για τις μετακινήσεις με σκοπό τους προσωπικούς λόγους (που κατά τεκμήριο δεν είναι συχνές) φαίνεται ότι το κόστος λόγω της οικονομικής κρίσης αποτελούσε σημαντικό παράγοντα για την επιλογή του τρόπου διέλευσης του στενού. Οι ακριβείς μεταβολές παρουσιάζονται στους σχετικούς πίνακες.

Σκοπός μετακίνησης	Γέφυρα 2013	Γέφυρα 2015	Γέφυρα 2022	Φέριρ 2013	Φέριρ 2015	Φέριρ 2022
Επαγγελματικός	32,8%	31,3%	29,2%	35,4%	35,6%	36,8%
Προσωπικός	37,8%	23,4%	34,0%	24,1%	36,0%	19,1%
Αναψυχή	23,8%	32,5%	29,5%	31,3%	25,9%	18,3%
Καθημερινή εργασία	5,6%	12,8%	7,3%	9,2%	2,5%	25,8%

Πίνακας 5.17.: Σκοπός μετακίνησης

5.1.3.3. Εποχικότητα

Όπως φαίνεται η κατανομή των διελεύσεων στο στενό στα τρίμηνα του έτους παρουσιάζει μία εντυπωσιακή και μη συνηθισμένη σταθερότητα (+/- 1%) τα τελευταία 23 χρόνια.

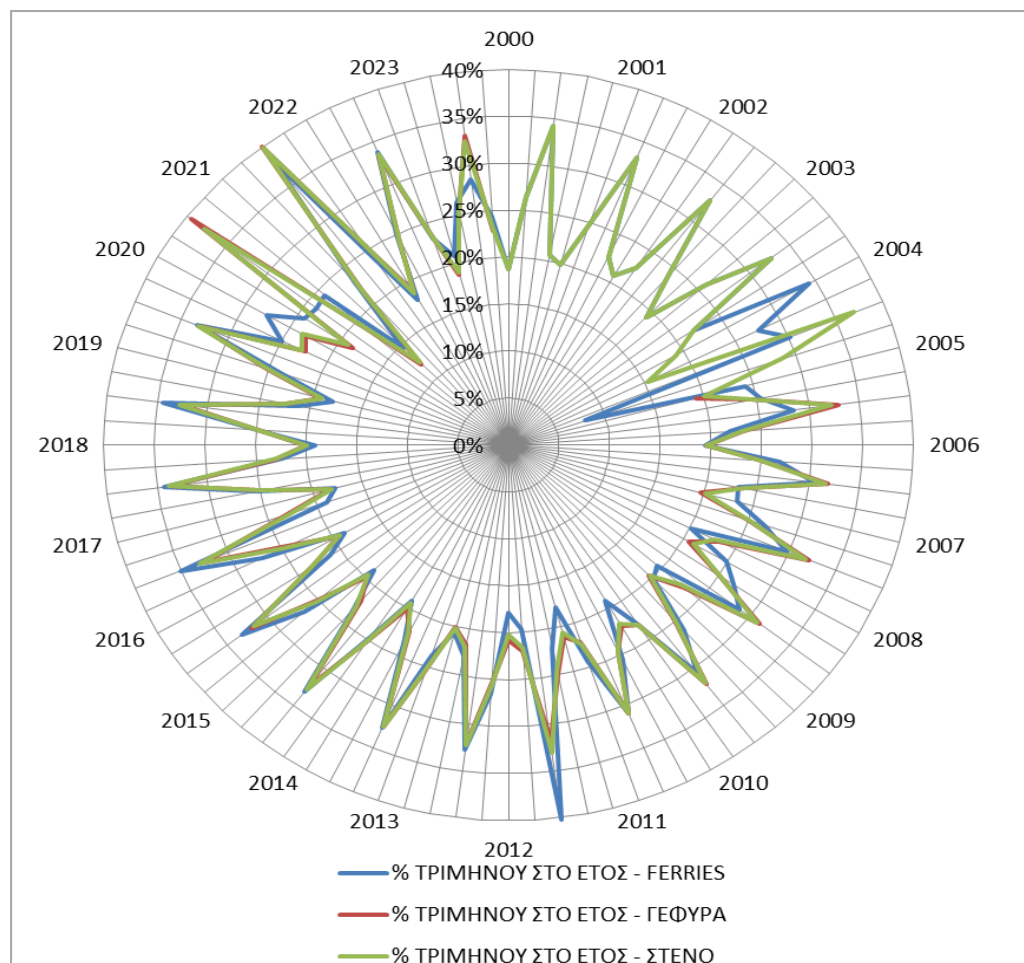
Η σταθερότητα αυτή παρουσιάζεται τόσο στις διελεύσεις που πραγματοποιούνται από την Γέφυρα όσο και στα ferries και είναι ανεξάρτητη του αριθμού των διελεύσεων, του ρυθμού μεταβολής τους, αλλά και των γενικών συνθηκών (κρίση, capital controls κ.λ.π.)

Απόκλιση παρουσιάζεται το έτος 2004 και μόνο στα ferries διότι το τρίτο τρίμηνο δόθηκε σε κυκλοφορία η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου. Επίσης,

απόκλιση παρουσιάζεται κατά τα έτη της πανδημίας (2020 – 2022) που ο αντίκτυπος των περιορισμών στις μετακινήσεις είναι εμφανής.

Σταθερότητα αυτή της εποχικότητας αποτυπώνεται με πολύ παραστατικό τρόπο στο σχετικό διάγραμμα (Spider) όπου το συνολικό διάγραμμα τείνει σε κύκλο.

Το πρώτο τρίμηνο φαίνεται να έχει τη μικρότερη συνεισφορά στις διελεύσεις τους έτους, ενώ το τρίτο τρίμηνο έχει τη μεγαλύτερη συνεισφορά αφού περιλαμβάνει την αιχμή της τουριστικής περιόδου.



Διάγραμμα 5.15.: Εποχικότητα

ΤΡΙΜΗΝΟ	FERRIES- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- FERRIES	ΓΕΦΥΡΑ- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- ΓΕΦΥΡΑ	ΣΤΕΝΟ- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- ΣΤΕΝΟ
2000-(1)	609.315	19%			609.315	19%
2000-(2)	859.132	26%			859.132	26%
2000-(3)	1.113.241	34%			1.113.241	34%
2000-(4)	671.211	21%			671.211	21%
2001-(1)	619.058	20%			619.058	20%
2001-(2)	769.856	25%			769.856	25%
2001-(3)	1.035.856	33%			1.035.856	33%
2001-(4)	698.316	22%			698.316	22%
2002-(1)	671.147	21%			671.147	21%
2002-(2)	731.930	23%			731.930	23%
2002-(3)	1.060.571	33%			1.060.571	33%
2002-(4)	770.353	24%			770.353	24%
2003-(1)	664.791	19%			664.791	19%
2003-(2)	897.040	26%			897.040	26%
2003-(3)	1.130.571	33%			1.130.571	33%
2003-(4)	760.708	22%			760.708	22%
2004-(1)	758.875	34%			758.875	19%
2004-(2)	608.869	28%			608.869	15%
2004-(3)	667.373	30%	804.455		1.471.828	37%
2004-(4)	177.612	8%	963.708		1.141.320	29%
2005-(1)	191.076	24%	836.615	19%	1.027.691	20%
2005-(2)	200.755	25%	1.068.105	25%	1.268.860	25%
2005-(3)	224.462	28%	1.433.989	33%	1.658.451	32%
2005-(4)	173.659	22%	1.012.021	23%	1.185.680	23%
2006-(1)	158.374	19%	886.180	20%	1.044.554	20%
2006-(2)	218.926	27%	1.116.321	25%	1.335.247	25%
2006-(3)	248.875	31%	1.438.124	32%	1.686.999	32%
2006-(4)	188.937	23%	1.073.702	24%	1.262.639	24%
2007-(1)	170.742	23%	950.690	20%	1.121.432	20%
2007-(2)	196.185	27%	1.203.244	25%	1.399.429	25%
2007-(3)	217.316	30%	1.550.368	32%	1.767.684	32%
2007-(4)	147.139	20%	1.118.823	23%	1.265.962	23%

Πίνακας 5.18.: Εποχικότητα (2000 - 2007)

ΤΡΙΜΗΝΟ	FERRIES- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- FERRIES	ΓΕΦΥΡΑ- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- ΓΕΦΥΡΑ	ΣΤΕΝΟ- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- ΣΤΕΝΟ
2008-(1)	162.885	25%	1.023.984	21%	1.186.869	21%
2008-(2)	174.748	27%	1.249.089	25%	1.423.837	25%
2008-(3)	188.359	29%	1.559.759	31%	1.748.118	31%
2008-(4)	127.564	20%	1.145.747	23%	1.273.311	23%
2009-(1)	127.910	20%	992.314	20%	1.120.224	20%
2009-(2)	166.428	26%	1.269.260	25%	1.435.688	25%
2009-(3)	194.131	31%	1.618.194	32%	1.812.325	32%
2009-(4)	144.680	23%	1.166.621	23%	1.311.301	23%
2010-(1)	116.070	19%	1.040.371	22%	1.156.441	22%
2010-(2)	154.372	25%	1.140.643	24%	1.295.015	25%
2010-(3)	187.819	31%	1.443.907	31%	1.631.726	31%
2010-(4)	147.371	24%	1.033.798	22%	1.181.169	22%
2011-(1)	122.611	18%	849.814	21%	972.425	21%
2011-(2)	152.260	22%	999.236	25%	1.151.496	25%
2011-(3)	276.273	40%	1.276.330	32%	1.552.603	33%
2011-(4)	134.493	20%	882.436	22%	1.016.929	22%
2012-(1)	128.369	18%	705.896	21%	834.265	20%
2012-(2)	189.864	27%	865.297	25%	1.055.161	26%
2012-(3)	234.326	33%	1.091.743	32%	1.326.069	32%
2012-(4)	163.641	23%	736.931	22%	900.572	22%
2013-(1)	149.000	21%	639.445	20%	788.445	20%
2013-(2)	170.801	24%	804.802	25%	975.603	25%
2013-(3)	235.078	33%	1.030.206	32%	1.265.284	32%
2013-(4)	166.901	23%	703.363	22%	870.264	22%
2014-(1)	157.017	19%	639.445	20%	760.341	19%
2014-(2)	202.126	25%	804.802	25%	975.431	25%
2014-(3)	271.528	33%	1.030.206	32%	1.282.268	33%
2014-(4)	189.941	23%	703.363	22%	891.345	23%
2015-(1)	146.126	19%	639.445	20%	762.489	20%
2015-(2)	208.594	27%	804.802	25%	985.313	25%
2015-(3)	257.684	33%	1.030.206	32%	1.235.420	32%
2015-(4)	163.959	21%	747.896	23%	911.855	23%

Πίνακας 5.19.: Εποχικότητα (2008 - 2015)

ΤΡΙΜΗΝΟ	FERRIES- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- FERRIES	ΓΕΦΥΡΑ- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- ΓΕΦΥΡΑ	ΣΤΕΝΟ- ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ	% ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΣΤΟ ΕΤΟΣ- ΣΤΕΝΟ
2016-(1)	115.968	19%	656.817	19%	772.785	19%
2016-(2)	168.052	27%	830.155	24%	998.207	25%
2016-(3)	216.612	35%	1.108.140	33%	1.324.752	33%
2016-(4)	117.546	19%	800.363	24%	917.909	23%
2017-(1)	104.290	18%	677.469	18%	781.759	18%
2017-(2)	149.299	25%	929.088	25%	1.078.387	25%
2017-(3)	201.192	34%	1.259.078	34%	1.460.270	34%
2017-(4)	131.550	22%	862.398	23%	993.948	23%
2018-(1)	104.791	19%	759.537	20%	864.328	20%
2018-(2)	138.612	25%	936.187	25%	1.074.799	25%
2018-(3)	188.726	34%	1.234.604	33%	1.423.330	33%
2018-(4)	116.307	21%	855.558	23%	971.865	22%
2019-(1)	86.949	18%	769.508	19%	856.457	19%
2019-(2)	114.866	24%	1.014.370	25%	1.129.236	25%
2019-(3)	161.307	33%	1.328.238	33%	1.489.545	33%
2019-(4)	120.560	25%	899.682	22%	1.020.242	23%
2020-(1)	99.260	28%	687.264	23%	786.524	24%
2020-(2)	87.040	24%	550.296	19%	637.336	19%
2020-(3)	85.738	24%	1.175.686	40%	1.261.424	38%
2020-(4)	86.802	24%	560.177	19%	646.979	19%
2021-(1)	59.618	15%	428.045	12%	487.663	12%
2021-(2)	94.407	23%	779.297	22%	873.704	22%
2021-(3)	155.063	38%	1.408.931	40%	1.563.994	40%
2021-(4)	97.318	24%	900.663	26%	997.981	25%
2022-(1)	95.249	18%	755.653	19%	850.902	19%
2022-(2)	133.505	25%	987.161	25%	1.120.666	25%
2022-(3)	179.939	34%	1.345.991	33%	1.525.930	33%
2022-(4)	123.940	23%	940.236	23%	1.064.176	23%
2023-(1)	112.947	21%	837.498	19%	950.445	19%
2023-(2)	142.315	26%	1.127.664	25%	1.269.979	25%
2023-(3)	154.187	28%	1.484.413	33%	1.638.600	33%
2023-(4)	131.823	24%	1.022.936	23%	1.154.759	23%

Πίνακας 5.20.: Εποχικότητα (2016 - 2023)

5.1.4. Ελαστικότητα των Διελεύσεων

Στον σχετικό πίνακα και στα διάγραμμα παρουσιάζονται οι πρόσθετες διελεύσεις ανά τρίμηνο για τα έτη 2003 έως και 2023 σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2003. Αποτυπώνεται δηλαδή η κατανομή της ελκυσμένης κυκλοφορίας μέσα στο έτος για όλα τα έτη λειτουργίας της Γέφυρας.

Σε απόλυτα νούμερα μέχρι το έτος 2010 παρουσιάζεται μία συνεχής αύξηση η οποία είναι εμφανές ότι ένα πολύ μεγάλο μέρος της πρόσθετης κυκλοφορίας παρουσιάζεται το 3 τρίμηνο κάθε έτους.

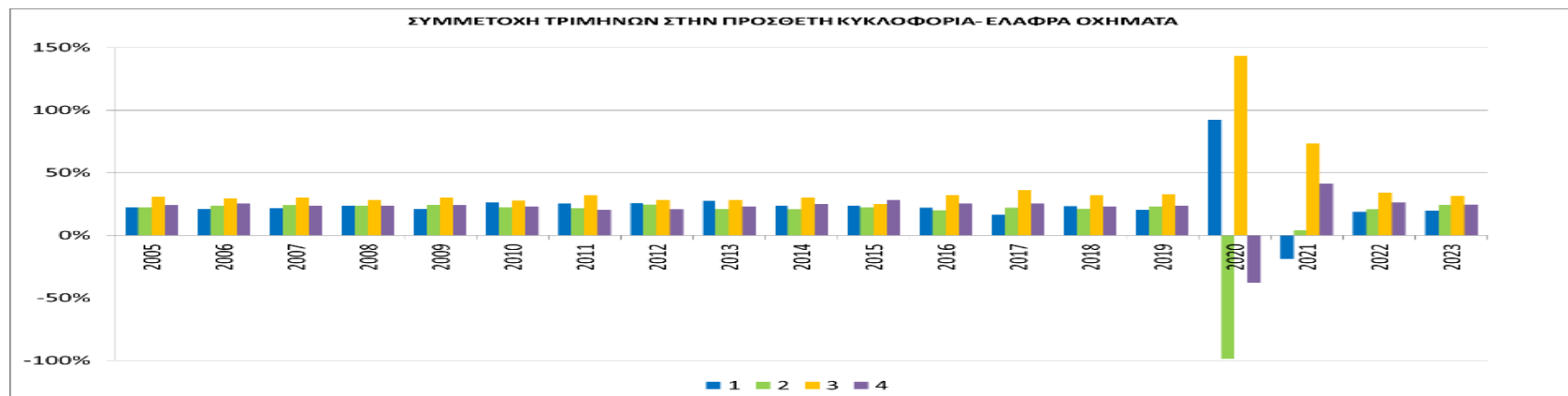
Το φαινόμενο αυτό μετά την κρίση όπου αρχίζουν και να μειώνονται οι διελεύσεις παραμένει σταθερό όμως με το πέρασμα του χρόνου φαίνεται ότι υπάρχει μία εξομάλυνση στην καμπύλη.

Εύλογα λοιπόν μπορεί κανείς να υποθέσει ότι η ελκυσμένη κυκλοφορία τουλάχιστον στα πρώτα χρόνια λειτουργίας της Γέφυρας κυρίαρχα προέρχεται από μετακινήσεις οι οποίες έχουν μεγάλη ελαστικότητα που κυρίως είναι αυτές που έχουν ως σκοπό μετακίνησης την αναψυχή και τον τουρισμό που αποτελεί και έναν βασικό σκοπό μετακινήσεων το τρίτο τρίμηνο του έτους που περιέχει τους καλοκαιρινούς μήνες. Είναι λοιπόν λογικό ότι λόγω της κρίσης ένα μεγάλο μέρος αυτών των μετακινήσεων μειώνεται και γι' αυτό το λόγο υπάρχει και μία σταδιακή εξομάλυνση της καμπύλης.

Όταν όμως δούμε σε τι ποσοστό συμβάλει στην πρόσθετη κυκλοφορία το κάθε τρίμηνο του έτους τότε θα παρατηρήσουμε ότι καθόλη την εικοσαετή λειτουργίας της Γέφυρας επιβεβαιώνεται η συμμετοχή του τρίτου τριμήνου είναι η πιο σημαντική, με εξαίρεση το τρίτο τρίμηνο του 2015 εξαιτίας της υποβολής των capital control στην Ελλάδα.



Διάγραμμα 5.16.: Πρόσθετες διελύσεις για τα ελαφρά οχήματα σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2013



Διάγραμμα 5.17.: Συμμετοχή τριμήνων στην πρόσθετη κυκλοφορία του έτους για τα ελαφρά οχήματα

ΤΡΙΜΗΝΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΒΑΡΕΑ - ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΕΛΑΦΡΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)	ΒΑΡΕΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)	ΣΥΝΟΛΟ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)
2003-(1)	484.807	179.984	664.791						
2003-(2)	691.956	205.084	897.040						
2003-(3)	931.776	198.795	1.130.571						
2003-(4)	590.442	170.266	760.708						
2004-(1)	570.696	188.179	758.875						
2004-(2)	461.081	147.788	608.869						
2004-(3)	1.271.340	200.488	1.471.828						
2004-(4)	984.404	156.916	1.141.320						
2005-(1)	885.724	141.967	1.027.691	400.917	-38.017	362.900	83%	-21%	55%
2005-(2)	1.091.689	177.171	1.268.860	399.733	-27.913	371.820	58%	-14%	41%
2005-(3)	1.483.021	175.430	1.658.451	551.245	-23.365	527.880	59%	-12%	47%
2005-(4)	1.024.359	161.321	1.185.680	433.917	-8.945	424.972	73%	-5%	56%
2006-(1)	894.659	149.895	1.044.554	409.852	-30.089	379.763	85%	-17%	57%
2006-(2)	1.153.710	181.537	1.335.247	461.754	-23.547	438.207	67%	-11%	49%
2006-(3)	1.506.094	180.905	1.686.999	574.318	-17.890	556.428	62%	-9%	49%
2006-(4)	1.084.163	178.476	1.262.639	493.721	8.210	501.931	84%	5%	66%
2007-(1)	960.053	161.379	1.121.432	475.246	-18.605	456.641	98%	-10%	69%
2007-(2)	1.212.466	186.963	1.399.429	520.510	-18.121	502.389	75%	-9%	56%
2007-(3)	1.586.498	181.186	1.767.684	654.722	-17.609	637.113	70%	-9%	56%
2007-(4)	1.099.236	166.726	1.265.962	508.794	-3.540	505.254	86%	-2%	66%
2008-(1)	1.004.402	182.467	1.186.869	519.595	2.483	522.078	107%	1%	79%
2008-(2)	1.214.299	209.538	1.423.837	522.343	4.454	526.797	75%	2%	59%
2008-(3)	1.552.730	195.388	1.748.118	620.954	-3.407	617.547	67%	-2%	55%
2008-(4)	1.106.634	166.677	1.273.311	516.192	-3.589	512.603	87%	-2%	67%
2009-(1)	974.491	145.733	1.120.224	489.684	-34.251	455.433	101%	-19%	69%
2009-(2)	1.261.502	174.186	1.435.688	569.546	-30.898	538.648	82%	-15%	60%
2009-(3)	1.636.128	176.197	1.812.325	704.352	-22.598	681.754	76%	-11%	60%
2009-(4)	1.152.453	158.848	1.311.301	562.011	-11.418	550.593	95%	-7%	72%

Πίνακας 5.21.: Μεταβολή διελεύσεων σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2003 (2003-2009)

ΤΡΙΜΗΝΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΒΑΡΕΑ - ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΕΛΑΦΡΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)	ΒΑΡΕΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)	ΣΥΝΟΛΟ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)
2010-(1)	993.995	162.446	1.156.441	509.188	-17.538	491.650	105%	-10%	74%
2010-(2)	1.127.867	167.148	1.295.015	435.911	-37.936	397.975	63%	-18%	44%
2010-(3)	1.472.834	158.892	1.631.726	541.058	-39.903	501.155	58%	-20%	44%
2010-(4)	1.030.649	150.520	1.181.169	440.207	-19.746	420.461	75%	-12%	55%
2011-(1)	843.187	129.238	972.425	358.380	-50.746	307.634	74%	-28%	46%
2011-(2)	1.002.211	149.285	1.151.496	310.255	-55.799	254.456	45%	-27%	28%
2011-(3)	1.384.268	168.335	1.552.603	452.492	-30.460	422.032	49%	-15%	37%
2011-(4)	881.729	135.200	1.016.929	291.287	-35.066	256.221	49%	-21%	34%
2012-(1)	714.885	119.380	834.265	230.078	-60.604	169.474	47%	-34%	25%
2012-(2)	911.991	143.170	1.055.161	220.035	-61.914	158.121	32%	-30%	18%
2012-(3)	1.183.955	142.114	1.326.069	252.179	-56.681	195.498	27%	-29%	17%
2012-(4)	776.847	123.725	900.572	186.405	-46.541	139.864	32%	-27%	18%
2013-(1)	675090	113.355	788.445	190.283	-66.629	123.654	39%	-37%	19%
2013-(2)	839.017	136.586	975.603	147.061	-68.498	78.563	21%	-33%	9%
2013-(3)	1.129.463	135.821	1.265.284	197.687	-62.974	134.713	21%	-32%	12%
2013-(4)	748.616	121.648	870.264	158.174	-48.618	109.556	27%	-29%	14%
2014-(1)	645.239	115.102	760.341	160.432	-64.882	95.550	33%	-36%	14%
2014-(2)	833.175	142.256	975.431	141.219	-62.828	78.391	20%	-31%	9%
2014-(3)	1.134.844	147.424	1.282.268	203.068	-51.371	151.697	22%	-26%	13%
2014-(4)	758.336	133.009	891.345	167.894	-37.257	130.637	28%	-22%	17%
2015-(1)	642.206	120.283	762.489	157.399	-59.701	97.698	32%	-33%	15%
2015-(2)	840340	144.973	985.313	148.384	-60.111	88.273	21%	-29%	10%
2015-(3)	1.096.589	138.831	1.235.420	164.813	-59.964	104.849	18%	-30%	9%
2015-(4)	778.670	133.185	911.855	188.228	-37.081	151.147	32%	-22%	20%
2016-(1)	651.130	121.655	772.785	166.323	-58.329	107.994	34%	-32%	16%
2016-(2)	844.233	153.974	998.207	152.277	-51.110	101.167	22%	-25%	11%
2016-(3)	1.174.239	150.513	1.324.752	242.463	-48.282	194.181	26%	-24%	17%
2016-(4)	782.401	135.508	917.909	191.959	-34.758	157.201	33%	-20%	21%

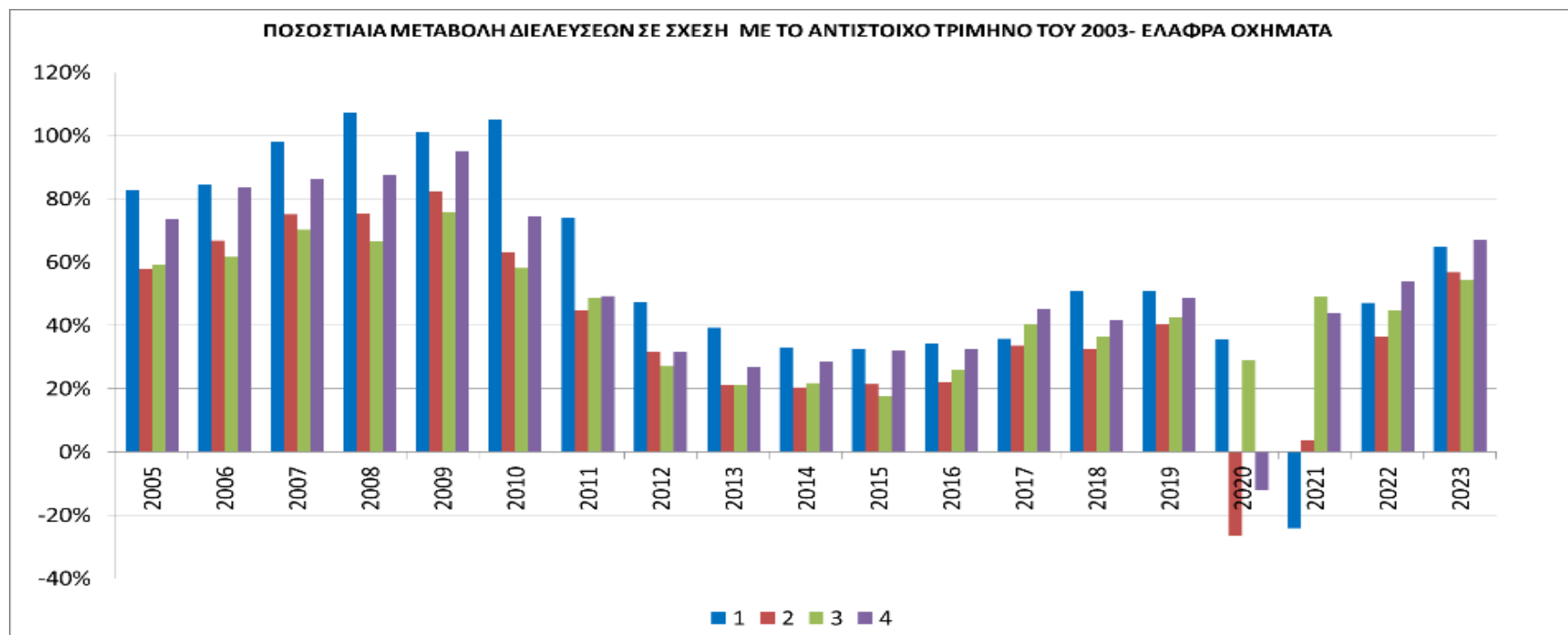
Πίνακας 5.22.: Μεταβολή διελεύσεων σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2003 (2010-2016)

ΤΡΙΜΗΝΟ	ΕΛΛΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΛΦΡΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΒΑΡΕΑ - ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003	ΕΛΛΦΡΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)	ΒΑΡΕΑ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)	ΣΥΝΟΛΟ- ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2003 (%)
2017-(1)	658.200	123.559	781.759	173.393	-56.425	116.968	36%	-31%	18%
2017-(2)	924.919	153.468	1.078.387	232.963	-51.616	181.347	34%	-25%	20%
2017-(3)	1.309.292	150.978	1.460.270	377.516	-47.817	329.699	41%	-24%	29%
2017-(4)	856.539	137.409	993.948	266.097	-32.857	233.240	45%	-19%	31%
2018-(1)	732.010	132.318	864.328	247.203	-47.666	199.537	51%	-26%	30%
2018-(2)	917.651	157.148	1.074.799	225.695	-47.936	177.759	33%	-23%	20%
2018-(3)	1.270.765	152.565	1.423.330	338.989	-46.230	292.759	36%	-23%	26%
2018-(4)	836.342	135.523	971.865	245.900	-34.743	211.157	42%	-20%	28%
2019-(1)	730.695	125.762	856.457	245.888	-54.222	191.666	51%	-30%	29%
2019-(2)	971.358	157.878	1.129.236	279.402	-47.206	232.196	40%	-23%	26%
2019-(3)	1.329.043	160.502	1.489.545	397.267	-38.293	358.974	43%	-19%	32%
2019-(4)	878.655	141.587	1.020.242	288.213	-28.679	259.534	49%	-17%	34%
2020-(1)	657.879	128.645	786.524	173.072	-51.339	121.733	36%	-29%	18%
2020-(2)	507.627	129.709	637.336	-184.329	-75.375	-259.704	-27%	-37%	-29%
2020-(3)	1.201.286	143.352	1.344.638	269.510	-55.443	214.067	29%	-28%	19%
2020-(4)	519.924	127.055	646.979	-70.518	-43.211	-113.729	-12%	-25%	-15%
2021-(1)	367.839	119.824	487.663	-116.968	-60.160	-177.128	-24%	-33%	-27%
2021-(2)	717.846	155.858	873.704	25.890	-49.226	-23.336	4%	-24%	-3%
2021-(3)	1.389.744	174.250	1.563.994	457.968	-24.545	433.423	49%	-12%	38%
2021-(4)	849.240	148.741	997.981	258.798	-21.525	237.273	44%	-13%	31%
2022-(1)	712.983	137.919	850.902	228.176	-42.065	186.111	47%	-23%	28%
2022-(2)	944.311	176.355	1.120.666	252.355	-28.729	223.626	36%	-14%	25%
2022-(3)	1.347.721	178.209	1.525.930	415.945	-20.586	395.359	45%	-10%	35%
2022-(4)	909.519	154.657	1.064.176	319.077	-15.609	303.468	54%	-9%	40%
2023-(1)	800.231	150.214	950.445	315.424	-29.770	285.654	65%	-17%	43%
2023-(2)	1.085.312	184.667	1.269.979	393.356	-20.417	372.939	57%	-10%	42%
2023-(3)	1.437.351	201.249	1.638.600	505.575	2.454	508.029	54%	1%	45%
2023-(4)	985.685	169.074	1.154.759	395.243	-1.192	394.051	67%	-1%	52%

Πίνακας 5.23.: Μεταβολή διελεύσεων σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2003 (2017-2023)

Στο σχετικό διάγραμμα παρουσιάζεται η ποσοστιαία μεταβολή των διελεύσεων ανά τρίμηνο σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2003. Δείχνει δηλαδή τι αύξηση της κυκλοφορίας υπήρξε σε κάθε τρίμηνο του έτους ως ποσοστό της αντίστοιχης κυκλοφορίας του αντίστοιχου τριμήνου του 2003.

Όπως φαίνεται από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας έως και το 2010 την μεγαλύτερη αύξηση την είχαν το πρώτο και το τέταρτο τρίμηνο του έτους με ποσοστά πάνω από 80%. Η εικόνα αυτή συνεχίζεται μέχρι και το έτος 2023 αλλά με σημαντικά μικρότερα ποσοστά. Τα έτη 2020 -2021 που σχετίζονται με τον περιορισμό των μετακινήσεων λόγω της πανδημίας (Covid-19) αποτελούν τα μόνα έτη που οι διελεύσεις μειώθηκαν κάτω από τα επίπεδα του 2003. Τα έτη μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων μετακίνησης εμφανίζουν μεγέθη αύξησης εφάμιλλα ή και καλύτερα των επιπέδων προ της πανδημίας.



Διάγραμμα 5.18: Ποσοστιαία μεταβολή διελεύσεων σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2003

5.1.5. Προσβασιμότητα

Ο όρος προσβασιμότητα χρησιμοποιείται εδώ αντί του όρου «προσπελασιμότητα» (accessibility) που έχει την ίδια έννοια, επειδή ο πρώτος είναι πιο εύκολα αντιληπτός και χρησιμοποιείται έτσι από τα πρόσφατα επίσημα κείμενα πολιτικής.

Η βασική επίδραση της παροχής συγκοινωνιακής υποδομής είναι η αύξηση των δυνατοτήτων μετακίνησης και πρόσβασης από και προς τις

διάφορες περιοχές ή τις δραστηριότητες εντός ή εκτός μιας περιοχής. Αυτή η επίδραση εισάγει τις έννοιες της προσβασιμότητας (προσπελασιμότητας) και της κινητικότητας. Η πρώτη εκφράζει την ευκολία με την οποία προσεγγίζονται οι διάφορες δραστηριότητες, ενώ η δεύτερη τις επιθυμίες για μετακίνηση, δηλαδή τη ζήτηση για μετακινήσεις προσώπων και αγαθών. Η προσβασιμότητα συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με την κινητικότητα, γιατί σχετίζεται με τη δυνατότητα προσέγγισης στον

επιθυμητό προορισμό, ενώ είναι προφανές ότι η βελτίωση της προσβασιμότητας ευνοεί την κινητικότητα.

Η προσβασιμότητα θεωρείται ως το βασικό προϊόν των μεταφορικών υποδομών. Αν και δεν θεωρείται μία μονοσήμαντη έννοια, ένας αρκετά ικανοποιητικός ορισμός της προσβασιμότητας είναι ο παρακάτω:

«η προσβασιμότητα εκφράζει την ευκολία ενός ατόμου στο να φθάσει σε μία περιοχή ώστε να πάρει μέρος σε μία ειδική δραστηριότητα. Αποτελεί δηλαδή μέτρο χωρικού διαχωρισμού μεταξύ ανθρώπινων δραστηριοτήτων και δηλώνει την ευκολία με την οποία προσεγγίζονται οι δραστηριότητες μιας δεδομένης περιοχής».

Η βελτίωση της προσβασιμότητας των διαφόρων περιοχών με στόχο την ισότιμη πρόσβαση στις παραγόμενες νέες υποδομές αποτελεί βασική επιδίωξη της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και ειδικότερα της Λευκής Βίβλου «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», καθώς και της πολιτικής οικονομικής και κοινωνικής και εδαφικής συνοχής όπως εκφράζεται από την «Εδαφική Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2020. Προς μια Ευρώπη χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνη και βιώσιμη με ποικίλες Περιφέρειες».

Ο στόχος της ισότιμης πρόσβασης εκφράζεται γενικά με δείκτες που αναφέρονται στην παροχή του συστήματος μεταφορών, το κόστος μεταφοράς στα διάφορα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου και την επίδρασή του στην προσβασιμότητα στις πόλεις και στις υπηρεσίες που προσφέρουν στις ευρύτερες περιοχές τους ή σε διασύνδεση με άλλες πόλεις, σε τερματικούς σταθμούς των άλλων μέσων μεταφοράς, σε ειδικές ζώνες ή χρήσεις (ΒΙΠΕ, τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος), καθώς και ευρύτερα στα βασικά αναπτυξιακά μεγέθη (πληθυσμός, περιφερειακό

προϊόν και περιφερειακό εργατικό δυναμικό) που δυνητικά γίνονται περισσότερο προσβάσιμα με τη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου.

Επισημαίνεται η έννοια της προσβασιμότητας εμπεριέχει και την έννοια της «διατροφικότητας». Η διατροφικότητα αποτελεί βασικό στόχο της Ευρωπαϊκής πολιτικής. Η έννοια αναφέρεται στην ικανότητα να συνδυάζονται με ευελιξία τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς και αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία της έννοιας «βιώσιμη κινητικότητα».

Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο, υπό τη μορφή έργων υποδομής κοινού ενδιαφέροντος, αποσκοπεί στην ενίσχυση της διατροφικότητας των μεταφορών. Στοχεύει ιδιαίτερα στην τόνωση των επενδύσεων ώστε να ευνοηθεί η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών που καλύπτει ολόκληρη την ευρωπαϊκή κοινότητα και στηρίζεται στο σύνολο των μεταφορικών μέσων. Το ζήτημα αυτό παραμένει ακόμα ζητούμενο στον χωρικό σχεδιασμό αφού στον μέχρι σήμερα εγκεκριμένο σχεδιασμό αναφέρεται μόνον σε ορισμένες περιπτώσεις όπου γίνεται αναφορά στην «ιεραρχημένη ανάπτυξη των ολοκληρωμένων και διασυνδεδεμένων συστημάτων μεταφορών»). Στοιχεία διατροφικότητας που μπορούν να εντοπιστούν όσον αφορά την λειτουργία της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και της Ολυμπίας Οδού αναφέρονται κυρίως στην λειτουργία του Λιμένα της Πάτρας αλλά και δευτερευόντως του λιμένα της Ηγουμενίτσας για τις μετακινήσεις με κατεύθυνση προς Πάτρα ενώ αντίστοιχα για τις μετακινήσεις προς Αθήνα, τα στοιχεία της διατροφικότητας αναφέρονται στον Λιμένα Πειραιά και το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

5.1.5.1. Μέτρηση Προσβασιμότητας

Υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις στην μέτρηση της προσβασιμότητας διότι διαφορετικές καταστάσεις αλλά και οι σκοποί για

τους οποίους γίνεται η μελέτη της προσβασιμότητας απαιτούν διαφορετικές προσεγγίσεις.

Η γενική προσέγγιση που χρησιμοποιείται για το μέτρο της προσβασιμότητας είναι:

$$Ai = \sum_j (Ευκαιρίες \text{ ή } Δυνατότητες) * f(Dij)$$

Ανεξάρτητα όμως από την προσέγγιση της προσβασιμότητας, έχουν εντοπιστεί τρία αλληλένδετα ζητήματα, τα οποία καθορίζουν την μέθοδο που τελικά θα επιλεγεί και η οποία θα ορίσει τόσο την ελκτικότητα όσο την συνάρτηση $f()$ που θα χρησιμοποιηθεί.

- Ο βαθμός και το είδος της διασποράς της γέννησης των μετακινήσεων
- ο ορισμός της προέλευσης και προορισμού
- η μέτρηση της απόστασης ή της «αντίστασης ταξιδιού».

Όσον αφορά τον βαθμό διασποράς εντοπίζονται τρεις τύποι διαχωρισμού κατά Handy και Niemeier (1997) Χωρικός, κοινωνικο-οικονομικός και ο σκοπός του ταξιδιού.

- Χωρικός διαχωρισμός είναι η ομαδοποίηση των ατόμων και των νοικοκυριών σε ζώνες. Όσο μικρότερη είναι η ζώνη, τόσο μεγαλύτερη είναι η διασπορά. Κατά τον χωρικό διαχωρισμό τα νοικοκυριά ή τα άτομα μετρώνται ως μονάδες και λαμβάνεται υπόψιν το σύνολό τους. Ωστόσο, ο χωρικός διαχωρισμός αποτυγχάνει στην επίλυση δύο προβλημάτων. Το πρώτο είναι η επίδραση των ταξιδιών πολλαπλών σκοπών στην προσβασιμότητα και το δεύτερο είναι ότι η σημασία

χωροχρονικών περιορισμών που υπάρχουν από για λόγους ανεξάρτητους από τον χωρικό διαχωρισμό (Kwan, 1998).

- Ο κοινωνικοοικονομικός διαχωρισμός λαμβάνει υπόψιν του τις διαφορές στα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά διαφόρων τμημάτων του πληθυσμού, όπως για παράδειγμα, το εισόδημα, το φύλο και την ηλικία, την ικανότητα οδήγησης.
- Ο σκοπός του ταξιδιού αφορά την κατηγοριοποίηση των ταξιδιών όπως εργασία, ψυχαγωγία, τουρισμός, εκπαίδευση κ.λ.π.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά την προέλευση και τον προορισμό. Πλέον ως αναφορά την προέλευση ως βάση ή έναρξη του ταξιδιού θεωρείται η κατοικία και ως προορισμός ο τελικός προορισμός σύμφωνα με τον σκοπό του ταξιδιού. Αυτός βέβαια ο τρόπος δεν λαμβάνει υπόψιν του τα ταξίδια πολλαπλών προορισμών. Το θέμα της προέλευσης και προορισμού συσχετίζεται με το βαθμό και το είδος της διασποράς διότι με αυτό τον τρόπο λαμβάνονται υπόψιν το σύνολο των πιθανών προορισμών που οι κάτοικοι θεωρούν ότι είναι στη διάθεσή τους. Ως εκ τούτου (Handy και Niemeier 1997) η επιλογή που θα γίνει για διαφορετικούς κοινωνικο-οικονομικές ομάδες πρέπει να αντικατοπτρίζει τις πραγματικές επιλογές που είναι διαθέσιμες σε κάθε ομάδα.

Το τρίτο ζήτημα που αφορά την απόσταση ή την «αντίσταση του ταξιδιού» το πιο συνηθισμένος τρόπος είναι να χρησιμοποιείται ο χρόνος ως το μέτρο κόστους ενός ταξιδιού από την προέλευση στον προορισμό. Ο χρόνος υπολογίζεται με δικτυακά μοντέλα προσομοίωσης ταξιδιών αλλά πολλές φορές χρησιμοποιούνται και έρευνες ώστε να ληφθεί υπόψιν ο αντιληπτός και όχι ο πραγματικός χρόνος μετακίνησης αφού αυτός θα

μπορούσε να παίζει και πιο καθοριστικό ρόλο στην επιλογή από τον οδηγό μιας διαδρομής. Η χρήση μίας γενικευμένης συνάρτησης κόστους μεταφοράς, ενσωματώνοντας τόσο το χρόνο όσο και το οικονομικό κόστος, είναι συχνά μια βελτίωση σε σχέση με τη χρήση του χρόνου και μόνο.

Για την μελέτη της εξέλιξης της προσβασιμότητας χρησιμοποιήθηκαν δύο δείκτες που εκτιμούν τη δυνατότητα πρόσβασης από την κάθε βασική πόλη στο σύνολο των πόλεων της ευρύτερης ζώνης επιδράσεων με τη χρήση οδικών μέσων μεταφοράς.

Τέτοιοι δείκτες χαρακτηρίζονται ως δείκτες προέλευσης – προορισμού (origin – destination) γιατί κάθε σημείου του χώρου αποτελεί προέλευσης και σημείο προορισμού. Η λογική αυτών των δεικτών στηρίζεται στο γεγονός ότι όσο περισσότεροι άνθρωποι ζουν στην περιοχή j και όσο πιο εύκολα μπορούν να επισκεφτούν την περιοχή i, τόσο πιο προσβάσιμη είναι η περιοχή i.

Σημειώνεται ότι η προσβασιμότητα (ως αδιάστατο μέγεθος) χρησιμοποιείται στην παρούσα μελέτη μόνο για τον υπολογισμό της μεταβολής και όχι για την ιεράρχηση των προορισμών δηλαδή των πόλεων.

Σημαντικό στοιχείο για το υπολογισμό είναι το πλήθος των πόλεων για τις οποίες υπολογίζεται αλλά και ο πληθυσμός και η μεταβολή του για κάθε μία πόλη αφού το μέγεθος υπολογίζεται θεωρώντας ότι οι περιοχές λειτουργούν ως ενιαίο σύστημα

Με βάση τα παραπάνω και όσον αφορά την δυνατότητα γέννησης μετακινήσεων όσο και για την μέτρηση των ευκαιριών θεωρήθηκε το σύνολο του πληθυσμού των πόλεων.

Όσον αφορά την απόσταση θεωρήθηκε η χρονοαπόσταση μεταξύ των κέντρων των πόλεων.

Με την χρήση του Συστήματος ΓΣΠ υπολογίστηκαν οι χρονοαποστάσεις και δημιουργήθηκε Πίνακας Προέλευσης – Προορισμού από τις Μεγαλύτερες πόλεις των Νομών.

Η προσβασιμότητα υπολογίστηκε για το έτος 2024 και συγκρίθηκε με τα αντίστοιχα αποτελέσματα των ετών 2001, 2015 και 2017.

Πιο συγκεκριμένα, ως δίκτυο αναφοράς για τον υπολογισμό της μεταβολής θεωρήθηκε το 2017 όπου είναι πλήρως λειτουργικά τα τμήματα του δικτύου που έχουν αποδοθεί στην κυκλοφορία για όλα τα έργα που εντάσσονται στο δίκτυο μελέτης του ΠΟΑΔΕΠ (Γέφυρα, Μορέας, Ολυμπία οδός και η Ιόνια οδός). Τα αποτελέσματα συγκρίνονται με τα αντίστοιχα αποτελέσματα υπολογισμού των χρονοαποστάσεων με την κατάσταση πριν την ολοκλήρωση αυτών των έργων (Μάρτιος του 2015) καθώς και με τα αποτελέσματα με αυτά πριν την έναρξη κατασκευής όλων των έργων (2001).

Ως πληθυσμός αναφοράς θεωρήθηκε ο μόνιμος πληθυσμός του 2011 για τις χρονιές 2015 και 2017, ο μόνιμος πληθυσμός του 2021 για το έτος 2024 και όσον αφορά την κατάσταση πριν ξεκινήσει η κατασκευή των έργων ως πληθυσμός αναφοράς θεωρήθηκε ο μόνιμος πληθυσμός του 2001.

5.1.5.2. Δυνητική Προσπελασιμότητα

Για τον υπολογισμό του δείκτη προσπελασιμότητας ακολουθήθηκε η παρακάτω συνάρτηση η οποία χρησιμοποιείται σήμερα ευρέως για τον υπολογισμό της προσβασιμότητας γνωστή στην διεθνή βιβλιογραφία ως

δυναμική Προσπελασιμότητα ή προσπελασιμότητα κατά Hansen (Hansen accessibility):

$$A_i = \sum_j W_j^{\alpha} \cdot \exp(-\beta \cdot t_{i,j})$$

Όπου

A_i = Δυναμική προσπελασιμότητα από τον προορισμό-πόλη (i)

W_j = Πληθυσμός πόλης προορισμού (j)

t_{ij} = Τριβή χρόνου μεταξύ προέλευσης-προορισμού. Χρόνος στη συντομότερη οδική διαδρομή από (i) σε (j)

β = συντελεστής σημαντικότητας Χρονοαπόστασης

α = συντελεστής σημαντικότητας Πληθυσμού.

Σημειώνεται ότι ο υπολογισμός της προσπελασιμότητας στην παρούσα μελέτη οι συντελεστές σημαντικότητας δόθηκαν οι τιμές $\alpha=1$ και $\beta=-0.01$ (χαμηλή επίδραση του πληθυσμού, υψηλή επίδραση της χρονοαπόστασης) για όλους τους υπολογισμούς στις διάφορες χρονικές περιόδους.

5.1.5.3. Μεταβολή της Προσβασιμότητας

Παρακάτω ακολουθεί ο πίνακας των μεταβολών της προσβασιμότητας. Όπως φαίνεται από τον πίνακα οι πόλεις όσον αφορά την μεταβολή της δυναμικής προσπελασιμότητας μπορούν να χωριστούν σε 2 μεγάλες ομάδες. Αυτές που επωφελήθηκαν αύξηση της προσβασιμότητας πάνω από 50% κατά την περίοδο 2001-2024 και σε αυτές που είχαν μικρότερο όφελος. Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται τα Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα, Άρτα και το Αγρίνιο. Η υψηλή αύξηση της προσβασιμότητας αυτών των πόλεων οφείλεται στο γεγονός της

κατασκευής και της ολοκλήρωσης της Ιόνιας Οδού, της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, της Ολυμπίας αλλά και της Εγνατίας.

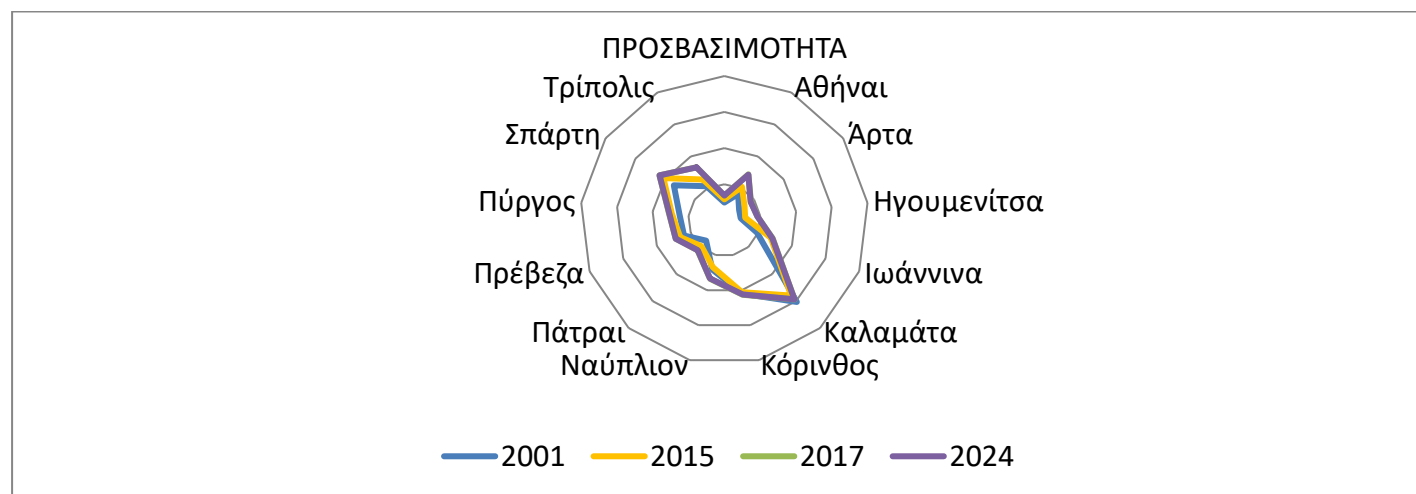
Η ολοκλήρωση και η λειτουργία της Ολυμπίας οδού και της Ιόνιας αυξάνει σε σημαντικό βαθμό την προσβασιμότητα σε σχέση με το 2015 της ίδιας ομάδας πόλεων αλλά και της Πάτρας.

Όσον αφορά τον δείκτη δυναμικής προσπελασιμότητας την υψηλότερη θέση κατέχει η Κόρινθος λόγω της εγγύτητάς της με την Αθήνα, παρόλο που η σχετική της προσβασιμότητα μειώνεται κατά 3% λόγω της αύξησης της προσβασιμότητας των απομακρυσμένων πόλεων, με δεύτερη την Τρίπολη και ακολουθούν το Ναύπλιο και η Πάτρα.

Συγκρίνοντας την προσβασιμότητα το 2024 με το 2017, παρατηρείται μια ελάχιστη μείωση. Ωστόσο, τα οδικά δίκτυα και οι χρονοαποστάσεις δεν μεταβλήθηκαν κατά αυτήν τη χρονική περίοδο. Η μικρή αυτή μείωση οφείλεται στη μείωση του πληθυσμού και ως εκ τούτου η προσβασιμότητα μπορεί να θεωρηθεί σταθερή κατά τα έτη 2017 έως 2024. Αυτό που είναι όμως αξιοσημείωτο είναι η συνολική μεταβολή της προσβασιμότητας από το 2001 έως το 2024. Η προσβασιμότητα αυξήθηκε θεαματικά σε πόλεις όπως τα Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα, Άρτα και το Αγρίνιο.

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	ΕΤΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)			
	2001	2015	2017	2024	2001-2015	2001-2017	2001-2024	2017-2024
Ιωάννινα	91.996	116.617	183.936	183.624	26,8%	99,9%	99,6%	-0,2%
Ηγουμενίτσα	99.623	135.380	178.608	177.375	35,9%	79,3%	78,0%	-0,7%
Άρτα	164.574	209.219	286.336	285.201	27,1%	74,0%	73,3%	-0,4%
Αγρίνιον	212.702	256.033	331.587	330.993	20,4%	55,9%	55,6%	-0,2%
Καλαμάτα	193.486	275.407	286.291	285.746	42,3%	48,0%	47,7%	-0,2%
Πρέβεζα	152.119	191.631	223.699	222.799	26,0%	47,1%	46,5%	-0,4%
Αθήναι	97.569	116.021	137.669	136.836	18,9%	41,1%	40,2%	-0,6%
Τρίπολις	340.934	411.450	437.796	437.133	20,7%	28,4%	28,2%	-0,2%
Σπάρτη	249.987	293.304	309.550	308.419	17,3%	23,8%	23,4%	-0,4%
Πύργος	239.961	262.786	289.529	288.497	9,5%	20,7%	20,2%	-0,4%
Πάτραι	281.582	269.012	334.129	332.869	-4,5%	18,7%	18,2%	-0,4%
Ναύπλιον	420.672	411.711	425.601	424.417	-2,1%	1,2%	0,9%	-0,3%
Κόρινθος	606.248	558.757	587.430	586.690	-7,8%	-3,1%	-3,2%	-0,1%

Πίνακας 5.24.: Μεταβολές προσβασιμότητας



Διάγραμμα 5.19.: Προσβασιμότητα για τα έτη 2001, 2015, 2017 και 2024

5.1.6. Δείκτης Έλξης Πόλεων

Ο δείκτης αποτελεί μια ενδεικτική ποσοτική εκτίμηση της μεταβολής της έλξης των πόλεων σε σχέση με την κατάταξή τους σε κατηγορίες μεγέθους και κατηγορίες χρονοαπόστασης ή γενικευμένου κόστους.

Οι επιδράσεις των αλλαγών αυτών στην ίδια την αναπτυξιακή πορεία των πόλεων αποτελούν, προφανώς, αντικείμενο ειδικής μελέτης που δεν καλύπτεται από την εκτίμηση ενός μεμονωμένου δείκτη.

Για τον υπολογισμό του δείκτη χρησιμοποιήθηκε το μοντέλο βαρύτητας δηλαδή το γινόμενο πληθυσμού πόλης (Π_i) επί το άθροισμα των λόγων του πληθυσμού των πόλεων Π_j δια του τετραγώνου της χρονοαπόστασης τους D_{ij}

$$E_i = W_i * \sum W_j / (D_{ij})^2$$

Όπου

E_i = Δυναμική Ελκυστικότητα της πόλης προέλευσης(i)

W_i = Ο πληθυσμός της πόλης προέλευσης(i)

W_j = Ο πληθυσμός της πόλης προορισμού.

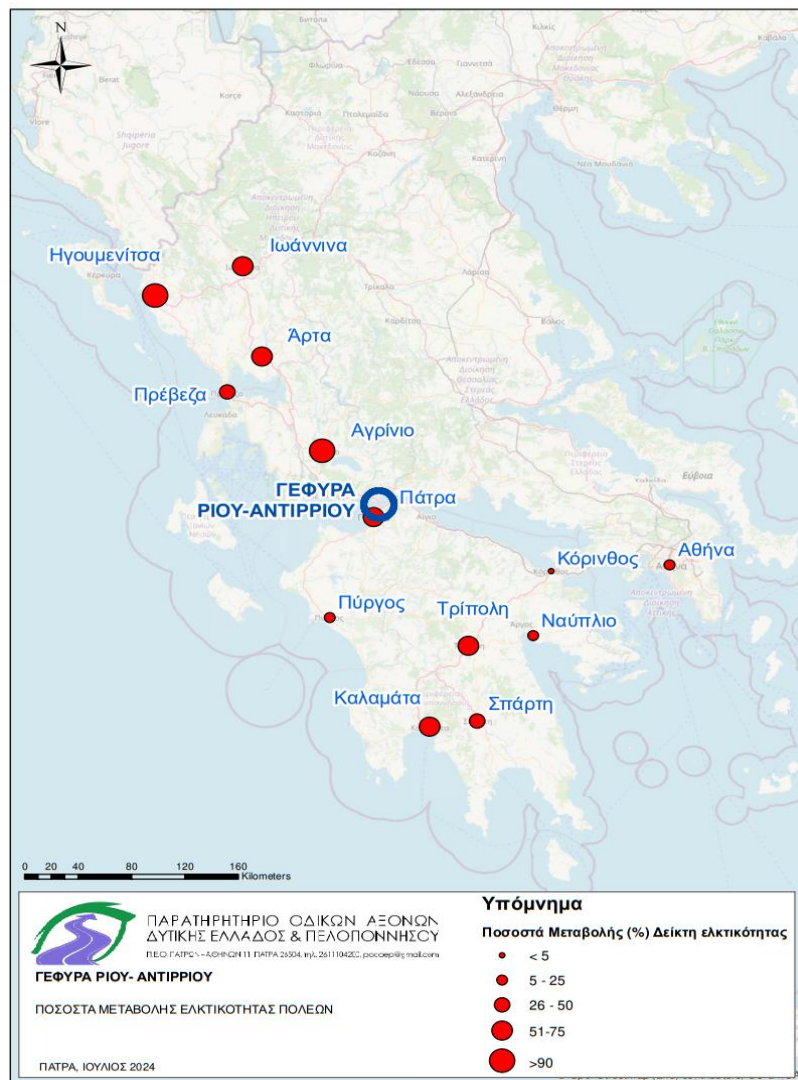
D_{ij} = η χρονοαπόσταση μεταξύ προέλευσης-προορισμού.

Τα αποτελέσματα φαίνονται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί.

Σε πόλεις όπως τα Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα, Άρτα και το Αγρίνιο που είχαν μεγάλη αύξηση της προσβασιμότητας λόγω της λειτουργίας της γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου και της ολοκλήρωσης των οδικών αξόνων της Ολυμπίας και Ιόνια Οδού, παρατηρείται σημαντική μεταβολή της ελκτικότητας τους κατά το διάστημα 2001-2024.

ΕΛΚΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΤΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)			
	2001	2015	2017	2024	2001-2015	2001-2017	2001-2024	2017-2024
Αθήνα	2314	2293	2693	2680	-0.9	16.3	15.8	-0.5
Πάτρα	1060	1096	1550	1544	3.4	46.3	45.8	-0.4
Κόρινθος	1110	1003	1052	1046	-9.6	-5.2	-5.8	-0.6
Αγρίνιο	232	361	509	498	55.5	119.5	114.7	-2.2
Τρίπολη	263	462	489	476	75.9	86.1	81.0	-2.7
Καλαμάτα	249	407	424	414	63.2	70.2	66.0	-2.4
Ιωάννινα	172	211	331	325	22.5	92.2	88.9	-1.7
Άρτα	131	153	225	220	16.7	72.0	68.4	-2.1
Ναύπλιο	169	200	201	206	18.1	18.7	22.0	2.8
Πύργος	156	170	192	190	9.1	23.0	21.4	-1.3
Σπάρτη	121	149	154	152	23.1	27.2	25.6	-1.2
Πρέβεζα	84	111	117	116	31.6	39.2	37.3	-1.3
Ηγουμενίτσα	28	50	57	60	77.9	103.6	113.9	5.1

Πίνακας 5.25.: Μεταβολές Δείκτη ελκτικότητας



Εικόνα 7: Μεταβολή Δείκτη ελκτικότητας πόλεων 2001- 2024



Εικόνα 8: Μεταβολή προσβασιμότητας πόλεων 2001- 2024

Η λειτουργία της Γέφυρας καθώς επίσης η ολοκλήρωση και η λειτουργία των έργων του Μορέα, της Ολυμπίας και Ιόνιας Οδού φαίνεται ότι έχουν επιφέρει σημαντικές μεταβολές στην προσβασιμότητα γεγονός που αποτυπώνεται και στους δύο δείκτες (Δείκτη Προσβασιμότητας και Δείκτη Ελκτικότητας).

Η μεταβολή που επιφέρει η ολοκλήρωση των έργων αποτυπώνεται και διαχρονικά. Το διάστημα 2001 – 2015 όπου σε αυτό το διάστημα είχε ολοκληρωθεί η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και ο Μορέας αποτυπώνεται η επίδραση τους στις πόλεις της Πελοποννήσου (Καλαμάτα, Τρίπολη) αλλά και σε αυτές που βρίσκονταν σε μικρή απόσταση από την Γέφυρα (Αγρίνιο και λιγότερο Πάτρα). Η μεγάλη μεταβολή της προσβασιμότητας των Ιωαννίνων και της Ηγουμενίσας οφείλεται πολύ περισσότερο στην ολοκλήρωση της Εγνατίας και ειδικότερα του τμήματος Ιωαννίνων Ηγουμενίσας.

Από το 2017 έως το 2024 δεν υπήρξαν ουσιαστικές μεταβολές στα οδικά δίκτυα. Από την μεταβολή της προσβασιμότητας στο διάστημα 2015-2017 και κατά αντίστοιχα στο διάστημα 2015-2024 φαίνεται η επίδραση της ολοκλήρωσης και λειτουργίας τόσο της Ολυμπίας οδού όσο και της Ιόνιας οδού σε όλες τις πόλεις της Δυτικής Ελλάδος και δευτερευόντως αλλά αρκετά σημαντικές και στις υπόλοιπες.

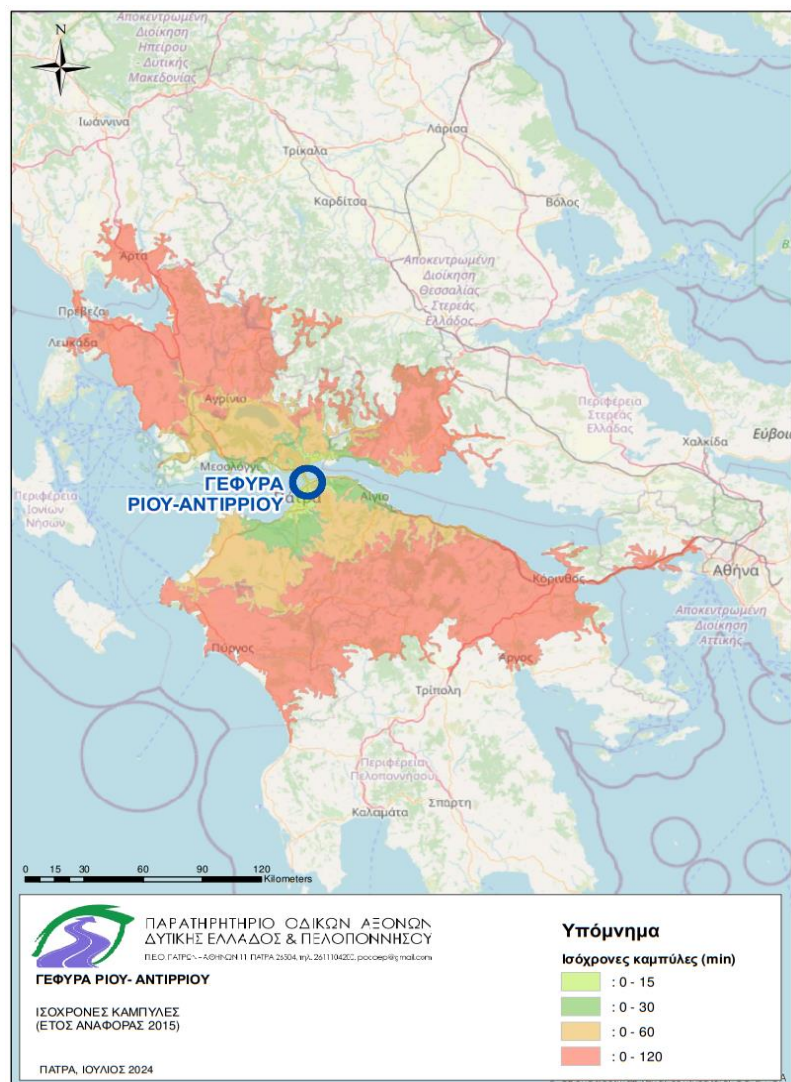
Τέλος σημειώνεται ότι η προσβασιμότητα αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την μεταβολή της παραγωγικής διαδικασίας αφού σχετίζεται με την μεταβολή της δυνατότητας μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών μεταξύ του σημείου παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών στα σημεία διάθεσης. Η ποσοτικοποίηση όμως αυτών των μεταβολών στην πραγματική παραγωγική διαδικασία δεν μπορεί να γίνει διότι δεν υπάρχει στην Ελλάδα προηγούμενο κατασκευής και λειτουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου

αυτοκινητοδρόμων έτσι ώστε να προσδιοριστούν οι συντελεστές ελαστικότητας σε κάθε τομέα της παραγωγικής δραστηριότητας.

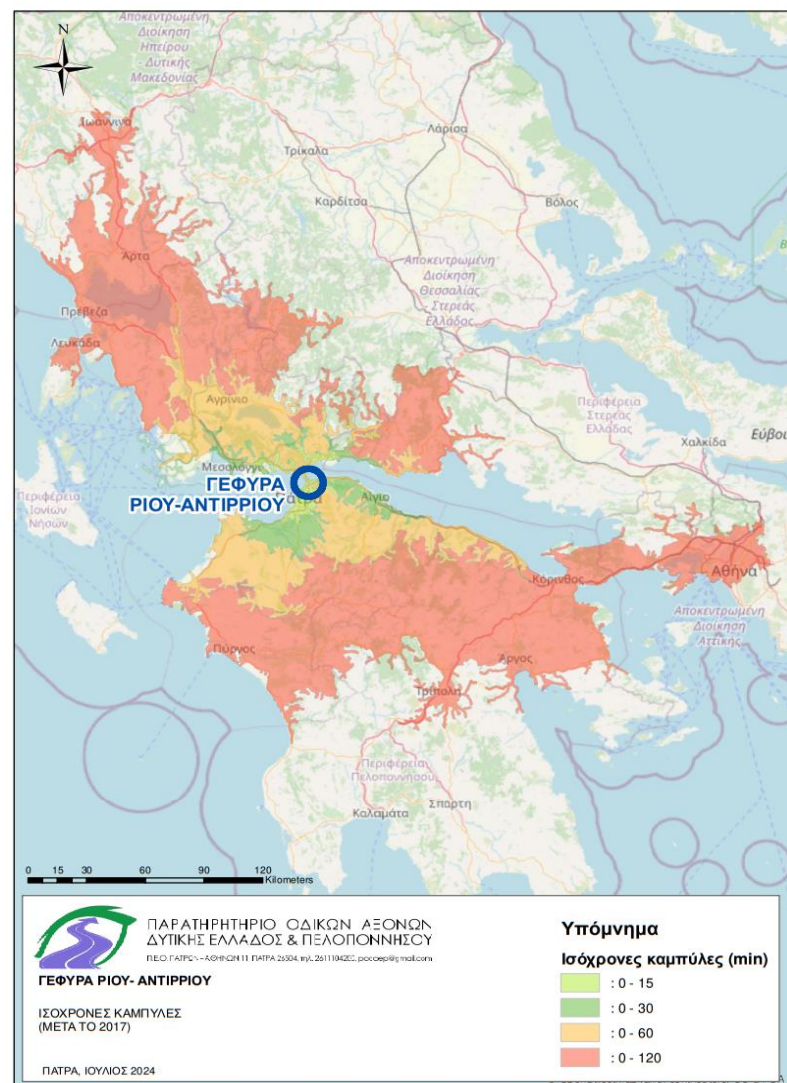
5.1.7. Ζώνες Επιρροής και Ισόχρονες Αποστάσεις

Η λειτουργία της γέφυρας σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση των οδικών αξόνων της Ολυμπίας και Ιόνιας οδού το 2017 έχει μειώσει δραματικά τους χρόνους μετακίνησης. Κατά συνέπεια η ζώνη επιρροής της γέφυρας έχει επεκταθεί και σε καμία περίπτωση δεν περιορίζεται στις περιφερειακές ενότητες που συνδέει. Σήμερα **η Γέφυρα αποτελεί όχι μόνο συνδετικό κρίκο δύο περιφερειακών ενοτήτων αλλά διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη σύνδεση όλης της Δυτικής Ελλάδος με το υπόλοιπο της ηπειρωτικής χώρας.**

Στη συνέχεια παρατίθενται σχετικός χάρτης με ισόχρονες αποστάσεις των 15', 30', 60' και 120' από τη Γέφυρα Ρίου- Αντιρρίου για τα έτη αναφοράς 2015 και 2017 και έπειτα, δηλαδή πριν και κατόπιν της ολοκλήρωσης των οδικών αξόνων της Ολυμπίας και Ιόνιας Οδού. Τα νέα έργα επηρέασαν σημαντικά τις ζώνες επιρροής της γέφυρας.



Εικόνα 9: Ισόχρονες καμπύλες από τη γέφυρα πριν την ολοκλήρωση των έργων Ολυμπίας και Ιόνιας οδού



Εικόνα 10: Ισόχρονες καμπύλες από τη γέφυρα μετά την ολοκλήρωση των έργων Ολυμπίας και Ιόνιας οδού

5.2. ΈΚΘΕΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ - ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΔΕΙΚΤΗ

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου δεν είναι μόνο ένας κομβικός συγκοινωνιακός άξονας, αλλά και ένας καταλύτης για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των περιοχών που συνδέει. Η διευκόλυνση της μετακίνησης και η μείωση του χρόνου ταξιδιού έχουν αναβαθμίσει τις εμπορικές δραστηριότητες και τον τουρισμό, ενώ η πρόσβαση σε υπηρεσίες και αγαθά έχει βελτιωθεί σημαντικά.

Η μελέτη της επίδρασης της Γέφυρας στις κοινωνικοοικονομικές παραμέτρους των γύρω περιοχών αποκαλύπτει τον ευρύ αντίκτυπο της στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη. Με την ανάλυση δεικτών όπως η οικονομική δραστηριότητα, η απασχόληση, και η ποιότητα ζωής, γίνονται καλύτερα κατανοητές οι θετικές συνέπειες του έργου και οι προοπτικές για μελλοντικές βελτιώσεις. Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, πέρα από το ότι ενώνει γεωγραφικά δύο περιοχές, συμβάλλει στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της οικονομικής ευημερίας, αναδεικνύοντας τη σημασία της επένδυσης σε υποδομές στρατηγικής σημασίας.

Ωστόσο, στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε προϋπάρχουσες μελέτες του Παρατηρητηρίου Οδικών Αξόνων Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου (ΠΟΑΔΕΠ) για την επίδραση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, η ζώνη επιρροής εκτεινόταν σε ακτίνα περίπου 30 χιλιομέτρων, καλύπτοντας κυρίως τους νομούς Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας. Με την ολοκλήρωση της Ολυμπίας Οδού και της Ιόνιας Οδού, η ζώνη αυτή έχει επεκταθεί και σε άλλους νομούς. **Η παρούσα ανάλυση, επομένως, εστιάζει, κατά κύριο λόγο, στους νομούς άμεσης επιρροής της Γέφυρας**

Ρίου-Αντιρρίου, όπως η Αχαΐα, η Αιτωλοακαρνανία, η Λευκάδα, η Άρτα, η Θεσπρωτία, τα Ιωάννινα και η Πρέβεζα, καλύπτοντας τη χρονική περίοδο από το 2008 έως το 2023* (όπου υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα).

5.2.1. Το Μέγεθος της Αγοράς

5.2.1.1. Πληθυσμός

Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι ένα κρίσιμο στοιχείο **για την αντίληψη του μεγέθους και της εξέλιξης της αγοράς μιας χώρας αποτελεί η δυναμική του πληθυσμού.** Καθώς ο πληθυσμός μιας χώρας εξελίσσεται, τόσο οι δομές της εργατικής δύναμης όσο και οι καταναλωτικές τάσεις της αγοράς υπόκεινται σε αλλαγές που επηρεάζουν άμεσα την οικονομία. Η αύξηση ή μείωση του πληθυσμού, καθώς και οι δημογραφικές τάσεις όπως η γήρανση του πληθυσμού, επηρεάζουν την παραγωγικότητα, την κατανάλωση, τις επενδύσεις και το επίπεδο ανάπτυξης.

Επομένως, **σύμφωνα με την πιο πρόσφατη απογραφή του 2021, ο πληθυσμός της Ελλάδας εκτιμάται περίπου στα 10,48 εκατομμύρια άτομα.** Ο συνολικός πληθυσμός αντιστοιχεί στο 2,3% του συνολικού πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, **με τη χώρα να καταλαμβάνει την 10^η θέση ως προς το μέγεθος του σε σύγκριση με τα άλλα κράτη μέλη.** Από το 1960 έως σήμερα, ο συνολικός πληθυσμός της χώρας αυξήθηκε κατά περίπου 2,146 εκατομμύρια άτομα. **Ωστόσο, από το 2001 και μετά, παρατηρείται σταδιακή μείωση του πληθυσμού,** με τη συνολική μείωση τα τελευταία 20 χρόνια να ανέρχεται στο 4,13%. Προβλέψεις της Eurostat υποδεικνύουν ότι αυτή η τάση αναμένεται να συνεχιστεί, με τον πληθυσμό να μειώνεται στα 9 εκατομμύρια έως το 2050 και στα 7,8 εκατομμύρια έως το 2100.

Σε περιφερειακό επίπεδο παρατηρείται μια γενική τάση μείωσης του πληθυσμού μεταξύ των απογραφών του 2001 και του 2021, με μόνες εξαιρέσεις τις περιφέρειες του Νοτίου Αιγαίου και της Κρήτης όπου παρατηρείται αύξηση. Ειδικότερα, περιφέρειες με έντονη αγροτική ή βιομηχανική εξάρτηση, όπως η Δυτική Ελλάδα και η Δυτική Μακεδονία, εμφανίζουν τις μεγαλύτερες πτωτικές τάσεις, ενώ περιφέρειες με ισχυρές τουριστικές οικονομίες, όπως το Νότιο Αιγαίο και η Κρήτη, διατηρούν σταθερότερο ή αυξημένο πληθυσμό. Συγκεκριμένα, σχετικά με τις περιφέρειες άμεσου ενδιαφέροντος, παρατηρείται ότι στην περιφέρεια Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας σημειώθηκε μια μείωση της τάξης του 4,88% και 10,16%, αντίστοιχα. Η μείωση αυτή μπορεί να αποδοθεί σε ποικίλους παράγοντες, όπως οικονομικές δυσκολίες, ανεπαρκής ευκαιρίες απασχόλησης, μετανάστευση νέων και δημογραφικές τάσεις.

ΕΤΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	2001	2021	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΑΤΤΙΚΗ	3.894.573	3.814.064	-2,07
ΉΠΕΙΡΟΣ	336.392	319.991	-4,88
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	721.541	648.220	-10,16
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	607.162	562.201	-7,41
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.876.558	1.795.669	-4,31
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	294.317	254.595	-13,50

ΘΕΣΣΑΛΙΑ	740.115	688.255	-7,01
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	558.144	508.254	-8,94
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	597.622	539.535	-9,72
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	209.608	204.532	-2,42
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	205.235	194.943	-5,01
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	298.462	327.820	9,84
ΚΡΗΤΗ	594.368	624.408	5,05
ΣΥΝΟΛΟ	10.934.097	10.482.487	-4,13

Πίνακας 5.26: Πληθυσμός ανά περιφέρεια 2001-2021 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

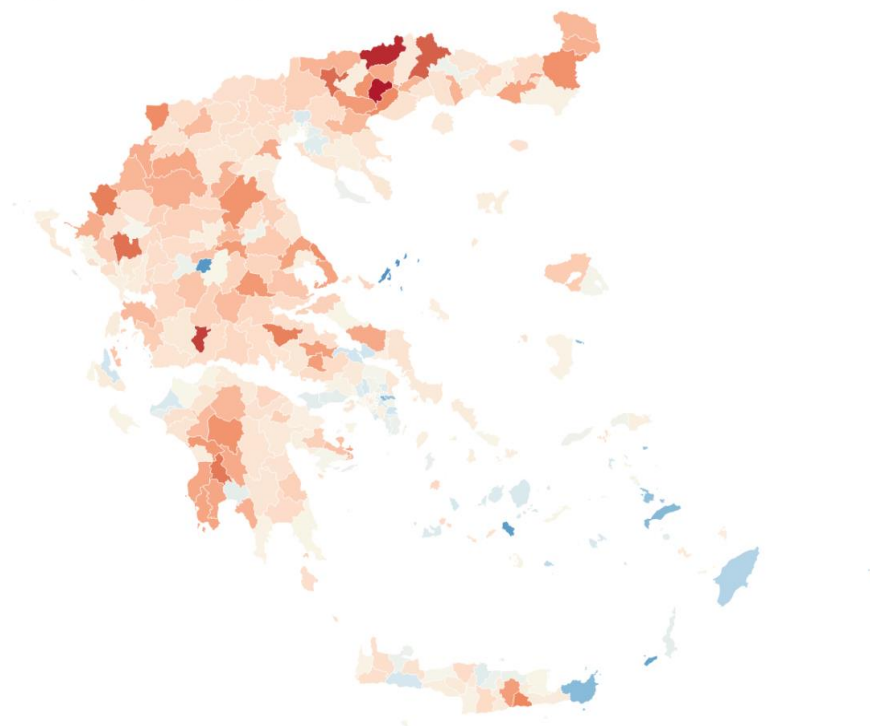
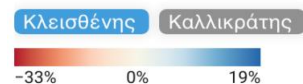
Αναλύοντας τα στοιχεία για τους νομούς ενδιαφέροντος, αποκαλύπτεται μια γενική μείωση του πληθυσμού συνολικά κατά την περίοδο 2001-2021. Οι νομοί Άρτας, Αιτωλοακαρνανίας και Θεσπρωτίας εμφανίζουν τις μεγαλύτερες πτωτικές τάσεις, με ποσοστά μείωσης -13,43%, -12,21% και -6,41% αντίστοιχα. Ακολουθούν οι νομοί Πρέβεζας και Αχαΐας με επίσης σημαντικές μειώσεις του πληθυσμού κατά -5,95% και -4,06% αντίστοιχα. Ο νομός Ιωαννίνων παρουσιάζει μια ελαφρά μείωση του πληθυσμού κατά -0,16%, υποδεικνύοντας σταθερότητα σε σύγκριση με τους υπόλοιπους νομούς. Αντίθετα, ο νομός Λευκάδας είναι ο μόνος που παρουσιάζει μια μικρή αύξηση του πληθυσμού, με ποσοστό 0,05%, γεγονός που τον διαφοροποιεί από την γενική τάση της περιοχής. Συνολικά, ο πληθυσμός των νομών που εξετάζονται μειώθηκε κατά 6,42% την περίοδο αυτή, γεγονός που μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

ΝΟΜΟΣ / ΕΤΟΣ	2001	2021	Μεταβολή %
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	161.027	160.773	-0,16
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	43.601	40.804	-6,41
ΑΡΤΑ	73.620	63.732	-13,43
ΠΡΕΒΕΖΑ	58.144	54.682	-5,95
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	219.092	192.345	-12,21
ΑΧΑΪΑ	318.928	305.979	-4,06
ΛΕΥΚΑΔΑ	21.888	21.900	0,05
ΣΥΝΟΛΟ	874.412	818.315	-6,26

Πίνακας 5.27: Πληθυσμός ανά νομό (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Πληθυσμιακή Μεταβολή ανά Δήμο (%)

Μεταβολή 2011-2021, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή.



Οι δήμοι οριοθετήθηκαν με βάση το πρόγραμμα Κλεισθένης.

Χάρτης: GreeceInFigures • Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ & GreeceInFigures • Δεδομένα χάρτη: © OSM • Δημιουργήθηκε με το Datawrapper

Εικόνα 10: Πληθυσμιακή Μεταβολή ανά Δήμο (%) Πηγή: Χάρτης: GreeceInFigures; Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ & GreeceInFigures

Αυτά τα δεδομένα αναδεικνύουν τη σημαντική πρόκληση της δημογραφικής αλλαγής που αντιμετωπίζουν πολλοί νομοί στην Ελλάδα, και υπογραμμίζουν την ανάγκη για πολιτικές που θα ενισχύσουν την οικονομική ανάπτυξη και θα δημιουργήσουν ευκαιρίες απασχόλησης και ανάπτυξης σε αυτές τις περιοχές. Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, σε συνδυασμό με τις νέες οδικές υποδομές της Ολύμπιας Οδού και της Ιόνιας Οδού, διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο στην αντιμετώπιση αυτών των δημογραφικών προκλήσεων. Η βελτιωμένη προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα που παρέχει η Γέφυρα μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην οικονομική αναζωογόνηση των περιοχών αυτών. Με την μείωση των χρόνων μετακίνησης και την αύξηση της ευκολίας στη μεταφορά αγαθών και υπηρεσιών, δημιουργούνται νέες ευκαιρίες για επενδύσεις και ανάπτυξη τοπικών επιχειρήσεων.

5.2.1.2. Οικονομικά Ενεργός Πληθυσμός

Ωστόσο, **το κυριότερο στοιχείο για την οικονομία και την αγορά είναι ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός** της χώρας, ο οποίος αντιπροσωπεύεται από τα άτομα ηλικίας άνω των 15 ετών. Το ποσοστό των ατόμων αυτών στη χώρα μας για τα έτη 2015 και 2022 αφορά στο 85% του συνολικού πληθυσμού, με **τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό να αποτελεί το 52% του συνόλου** και τα δύο έτη. **Σε επίπεδο περιφερειών, δεν παρατηρούνται μεγάλες διαφοροποιήσεις** ανάμεσα στα υπό εξέταση έτη, καθώς το ποσοστό των ατόμων άνω των 15 ετών κυμαίνεται μεταξύ 83% και 87% για το 2015 και μεταξύ 83% και 86% για το 2022. Το μεγαλύτερο μέρος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, όπως αναμένεται, συγκεντρώνεται στις μεγάλες αστικές περιοχές της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας, με

ποσοστά που φτάνουν το 54% για το 2015 και 53% για το 2022, ενώ οι υπόλοιπες περιφέρειες σημειώνουν μερίδια κάτω από το 7%.

2015				2022		
	% Ηλικιών 15+	% Οικονομικά ενεργού πληθυσμού	% Κατανομή ενεργού πληθυσμού	% Ηλικιών 15+	% Οικονομικά ενεργού πληθυσμού	% Κατανομή ενεργού πληθυσμού
ΑΤΤΙΚΗ	86%	54%	37%	85%	55%	35%
ΗΠΕΙΡΟΣ	87%	47%	3%	86%	47%	3%
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	85%	51%	6%	85%	49%	6%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	85%	50%	5%	85%	50%	6%
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85%	51%	17%	85%	51%	18%
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	86%	49%	2%	85%	47%	3%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	85%	51%	7%	85%	52%	7%
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	86%	51%	5%	85%	52%	5%
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	86%	53%	5%	85%	53%	5%
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	85%	52%	2%	84%	51%	2%
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	86%	46%	2%	85%	51%	2%
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	83%	56%	3%	83%	52%	3%
ΚΡΗΤΗ	83%	54%	6%	83%	55%	6%
ΣΥΝΟΛΟ	85%	52%	100%	85%	52%	100%

Πίνακας 5.28: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά Περιφέρεια 2015 και 2022, Πηγή: INSETΕ

Η περιφέρεια Ηπείρου αντιστοιχεί στο 3% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας, ενώ το ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό ηλικίας άνω των 15 ετών είναι 47%, και για τα δύο έτη. Σε σύγκριση με τις υπόλοιπες Περιφέρειες, το 2015 η περιφέρεια Ηπείρου βρίσκεται στην 4^η θέση για το 2015 και στην 5^η θέση για το 2022, με το χαμηλότερο ποσοστό. Αντίστοιχα, **η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αντιπροσωπεύει το 6% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας** για και τα δύο έτη. Ωστόσο, το ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό ηλικίας άνω των 15 ετών ήταν 51% το 2015 και 49% το 2022. Συγκριτικά με τις άλλες περιφέρειες, το 2015 η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας κατέχει την 6^η θέση σε ποσοστό οικονομικά ενεργού πληθυσμού, μαζί με τις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, ενώ το 2022 βρίσκεται στην 3^η χαμηλότερη θέση. **Η περιφέρεια Ιονίων Νήσων αντιστοιχεί στο 2% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας** τόσο το 2015 όσο και το 2022. Το ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό ηλικίας άνω των 15 ετών ήταν 52% το 2015 και μειώθηκε ελαφρώς στο 51% το 2022. Σε σύγκριση με τις άλλες περιφέρειες, το ποσοστό αυτό είναι σταθερό και συγκριτικά υψηλό, δεδομένου του μικρού πληθυσμιακού μεγέθους της περιφέρειας. Η σταθερότητα αυτή υποδηλώνει ότι τα Ιόνια Νησιά διατηρούν μια υγιή οικονομική δραστηριότητα παρά τις δημογραφικές προκλήσεις που μπορεί να αντιμετωπίζουν.

Γενικώς, η διαρκής πτωτική τάση του πληθυσμού στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τις προβλέψεις για μελλοντική μείωση, και την πτωτική τάση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού επιβάλλει την άμεση ανάγκη

για δράση. Είναι κρίσιμο να αναπτυχθούν ισορροπημένες πολιτικές που θα εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητα και την ευημερία του πληθυσμού. Επιπλέον, είναι σημαντικό να εστιάσουμε στην έλξη του πληθυσμού στην περιφέρεια, προωθώντας την ανάπτυξη και την πρόσβαση σε υπηρεσίες και ευκαιρίες σε αυτές τις περιοχές.

5.2.2. ΑΕΠ σε Επίπεδο Περιφερειών και Νομών

Ο δείκτης μεγέθους της αγοράς, ΑΕΠ, χρησιμοποιείται για να μετρήσει την ανάπτυξη μιας οικονομίας σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Η σύγκριση αυτού του δείκτη ανά περιφέρεια θα δείξει την ανάπτυξη της αγοράς τους σε διάφορες περιοχές και πώς αυτή η ανάπτυξη εξελίσσεται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Στην παρούσα περίπτωση, ο δείκτης μετράτε τόσο σε περιφερειακό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο νομών, οι οποίοι συγκαλούν τη Ζώνη Επιρροής (Θεσπρωτία, Άρτα, Ιωάννινα, Πρέβεζα, Αιτωλοακαρνανία, Αχαΐα και Λευκάδα). Τα δεδομένα που παρουσιάζονται αφορούν στην χρονική περίοδο από το 2008 έως το 2022 με την ανάλυση να χωρίζεται σε τρεις περιόδους. Κατά τη διάρκεια της περιόδου 2008-2016, περιλαμβάνεται η οικονομική κρίση που έπληξε τη χώρα, ενώ η περίοδος από το 2017 έως το 2019 αντιστοιχεί στα πρώτα έτη λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Τέλος, η περίοδος από το 2020 έως το 2022 αντιστοιχεί στην περίοδο από την πανδημία του κορονοϊού έως και σήμερα.

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και της Eurostat παρατηρείται ότι **οι περιφέρειες της Ελλάδας έχουν βιώσει διαφορετικές τάσεις στη μεταβολή του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ)** κατά τις τρεις χρονικές περιόδους που εξετάζονται. Πιο αναλυτικά, **κατά την περίοδο 2008-2016, η πλειονότητα των περιφερειών βίωσε σημαντική**

μείωση στο ΑΕΠ, η οποία ήταν επίσης ορατή και στο επίπεδο της χώρας συνολικά. Αυτό, κατά βάση, οφείλεται στην οικονομική κρίση που έπληξε την Ελλάδα κατά την περίοδο αυτή. Κατά την περίοδο 2017-2019, ορισμένες περιφέρειες ξεκίνησαν να εμφανίζουν σημαντικότερη ανάκαμψη. Αυτή η ανάκαμψη μπορεί να ερμηνευτεί ως απόκριση σε οικονομικά μέτρα ή επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν σε αυτές τις περιοχές. Τέλος, κατά την περίοδο 2020-2022, η εικόνα είναι διαφορετική,

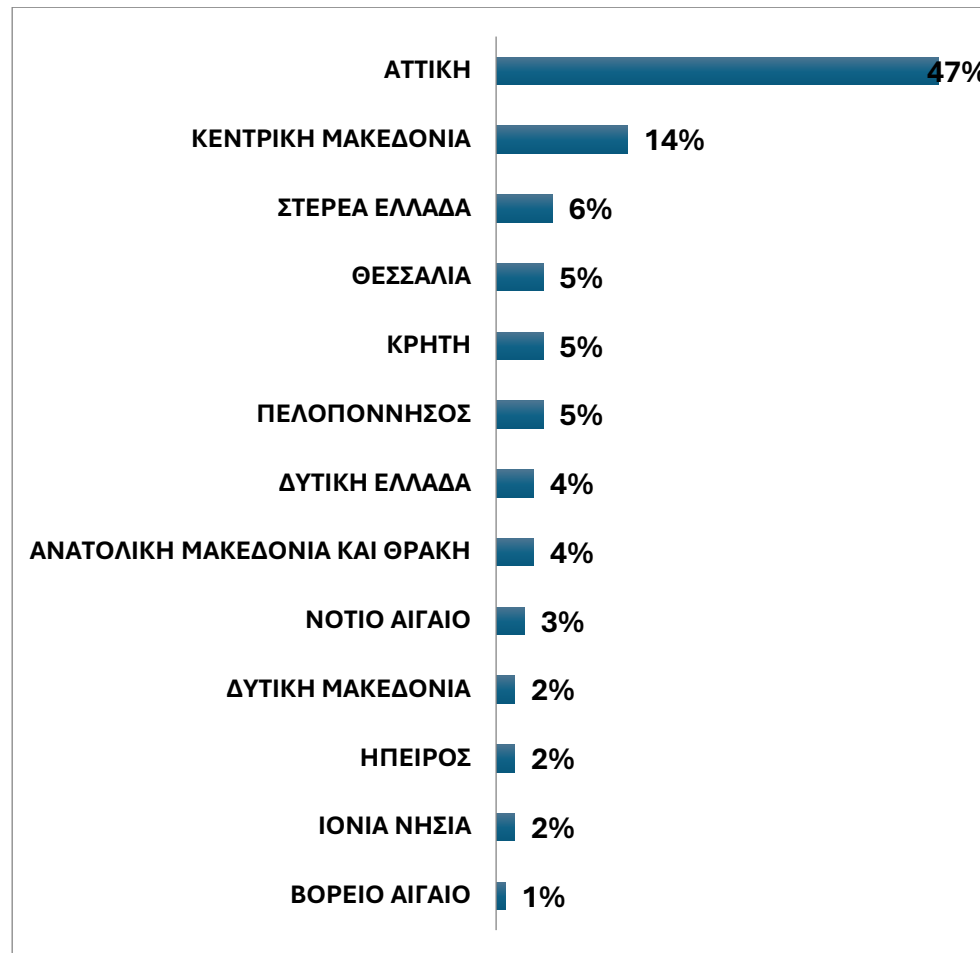
με πολλές περιφέρειες να εμφανίζουν σημαντική ανάκαμψη, εν μέσω της πανδημίας COVID-19, αν και κατά το πρώτο έτος αυτής (2019-2020) οι περιφέρειες εμφανίζουν μείωση και στη συνέχεια έρχεται η ανάπτυξη. Συνολικά, οι περιφέρειες φαίνεται να έχουν αντιδράσει διαφορετικά σε διαφορετικές περιόδους, με τις τάσεις να επηρεάζονται από οικονομικούς και άλλους παράγοντες που επικρατούν κατά την εκάστοτε περίοδο.

ΑΕΠ ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ															
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ΑΤΤΙΚΗ	116.717	116.001	108.739	98.649	90.148	86.156	84.640	83.617	83.007	84.535	85.688	87.941	79.592	86.884	97.029
ΉΠΕΙΡΟΣ	5.158	5.025	4.946	4.548	4.154	4.045	3.985	3.929	3.892	3.870	3.935	3.959	3.598	3.951	4.432
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	11.365	10.890	10.524	9.367	8.770	8.232	8.089	8.034	7.832	7.838	7.948	8.048	7.320	8.009	9.093
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	9.450	9.306	9.160	8.011	7.472	6.983	6.813	6.786	6.808	6.807	6.888	6.942	6.399	7.117	8.117
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	33.304	32.439	30.136	27.535	25.476	23.966	23.419	23.817	23.801	24.037	24.601	25.045	22.742	24.916	28.418
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	4.802	5.039	5.094	4.980	5.345	5.049	4.944	4.705	4.313	4.298	4.159	3.908	3.403	3.692	4.552
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	12.186	11.814	10.765	9.718	9.298	8.942	8.894	8.988	8.843	8.918	9.081	9.341	8.603	9.470	10.661
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	10.879	10.405	10.025	9.232	8.660	8.167	7.935	8.027	8.136	8.313	8.434	8.568	8.285	9.280	11.475
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	10.102	9.912	9.515	8.797	8.343	8.009	7.812	7.972	7.934	8.060	8.056	8.226	7.499	8.173	9.729
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	4.522	4.200	3.972	3.422	3.209	3.079	3.153	3.086	3.034	3.050	3.155	3.236	2.534	2.928	3.343
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	3.514	3.395	3.175	2.897	2.693	2.568	2.558	2.495	2.433	2.433	2.467	2.528	2.250	2.434	2.704
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	8.183	7.599	7.211	6.564	6.080	6.081	6.173	6.088	5.855	5.920	6.134	6.356	4.938	5.767	6.737
ΚΡΗΤΗ	11.808	11.509	10.863	9.588	8.732	8.608	8.821	8.826	8.606	8.824	9.013	9.251	7.854	8.879	10.330
ΣΥΝΟΛΟ	241.990	237.534	224.124	203.308	188.381	179.884	177.236	176.369	174.494	176.903	179.558	183.347	165.016	181.500	206.620

Πίνακας 5.29: ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές ανά Περιφέρεια, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ / Eurostat

Αναφορικά με την ποσοστιαία κατανομή του ΑΕΠ για το 2022, η συμβολή στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της χώρας είναι ιδιαίτερα συγκεντρωμένη σε ορισμένες περιφέρειες. Φυσιολογικό είναι να διαπιστώνουμε ότι **οι περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας, οι οποίες αποτελούν τον κεντρικό οικονομικό άξονα της χώρας**, συνεισφέρουν το 61% του συνολικού ΑΕΠ. Από την άλλη πλευρά, **οι περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας, Ηπείρου και Ιονίων Νήσων συμβάλλουν με ποσοστά 4%, 2% και 2%, αντίστοιχα στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας.**

Αν και τα ποσοστά αυτά μπορεί να φαίνονται σχετικά χαμηλά σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι η Δυτική Ελλάδα η Ήπειρος και τα Ιόνια Νησιά αποτελούν περιοχές με σημαντικό δυναμικό σε πολλούς τομείς, όπως η γεωργία, η τουριστική βιομηχανία, η εκμετάλλευση φυσικών πόρων και η βιομηχανία. Οι επενδύσεις σε υποδομές και η ανάπτυξη νέων τομέων, όπως ο πολιτιστικός τουρισμός και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, μπορούν να συμβάλουν στην αύξηση του ΑΕΠ αυτών των περιοχών και στη διαφοροποίηση της οικονομίας τους.



Διάγραμμα 5.20: Ποσοστιαία κατανομή ΑΕΠ ανά περιφέρεια για το 2022

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ				
	Μεταβολή % 2008- 2016	Μεταβολή % 2017- 2019	Μεταβολή % 2020- 2022	Συνολική μεταβολή % 2008- 2022
ΑΤΤΙΚΗ	-28,88	4,03	21,91	-16,87
ΉΠΕΙΡΟΣ	-24,54	2,30	23,18	-14,08
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	-31,09	2,68	24,22	-19,99
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	-27,96	1,98	26,85	-14,11
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-28,53	4,19	24,96	-14,67
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-10,18	-9,07	33,76	-5,21
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	-27,43	4,74	23,92	-12,51
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	-25,21	3,07	38,50	5,48
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣ ΟΣ	-21,46	2,06	29,74	-3,69
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	-32,91	6,10	31,93	-26,07
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-30,76	3,90	20,18	-23,05
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-28,45	7,36	36,43	-17,67
ΚΡΗΤΗ	-27,12	4,84	31,53	-12,52
ΣΥΝΟΛΟ	-27,89	3,64	25,21	-14,62

Πίνακας 5.30: Ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ ανά Περιφέρεια

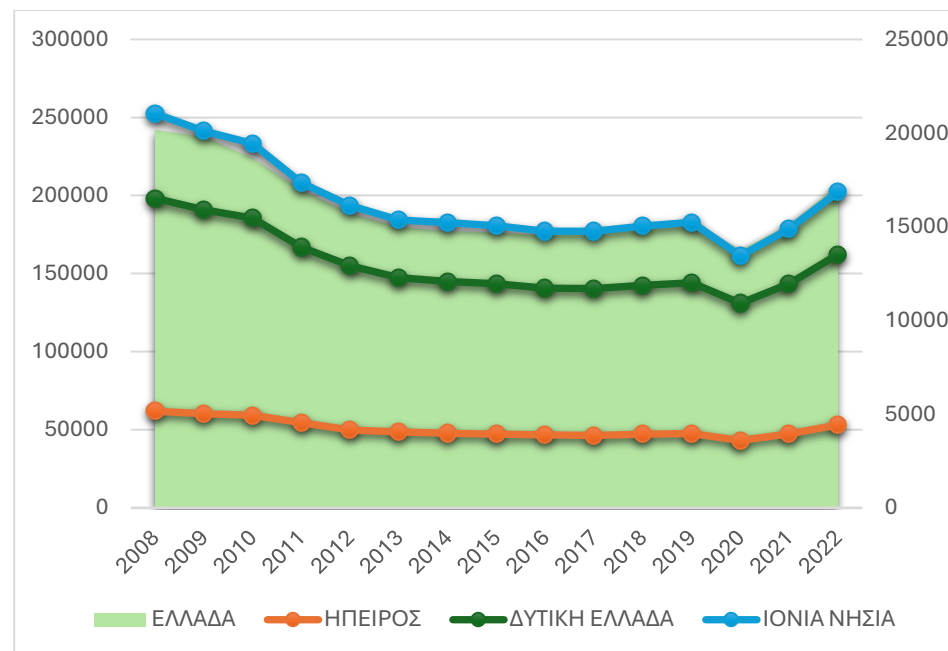
Εστιάζοντας περισσότερο στις περιφέρειες ενδιαφέροντος, η **Δυτική Ελλάδα και η Ήπειρος και τα Ιόνια Νησιά είναι περιοχές που παρουσιάζουν ενδιαφέρουσες τάσεις** στη μεταβολή του ΑΕΠ κατά τις διαφορετικές περιόδους. **Κατά την περίοδο 2008-2016, και στις τρεις περιφέρειες σημειώθηκαν αισθητές μειώσεις** στο ΑΕΠ. Αυτό μπορεί να ερμηνευτεί ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης που έπληξε την Ελλάδα κατά την περίοδο αυτή.

Κατά την περίοδο 2017-2019, η οποία αντιστοιχεί στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου της Ιόνιας Οδού, όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενη μελέτη του ΠΟΑΔΕΠ, η Δυτική Ελλάδα, η Ήπειρος και η περιφέρεια Ιονίων Νήσων **έδειξαν σημάδια ανάκαμψης**, με μικρές θετικές αλλαγές στο ΑΕΠ. Αυτή η θετική τάση μπορεί να οφείλεται σε οικονομικά μέτρα που λήφθηκαν σε αυτές τις περιοχές, όπως επενδύσεις σε υποδομές ή δημιουργία θέσεων εργασίας, καθώς και στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας λόγω του αυτοκινητοδρόμου. Ειδικότερα, η λειτουργία της Ιόνιας Οδού παράλληλα με την Ολύμπια Οδό και τον συνδετικό κρίκο – την Γέφυρα, φαίνεται να έχουν συμβάλει στη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των περιοχών, την αύξηση της κινητικότητας των κατοίκων και των επιχειρήσεων, και την προσέλκυση επενδύσεων σε διάφορους τομείς, όπως τον τουρισμό και την επιχειρηματικότητα. Επίσης, η αύξηση της συνδεσιμότητας φαίνεται να έχει συμβάλει στη βελτίωση των συνθηκών για επιχειρήσεις και επαγγελματίες, καθώς και στη δημιουργία νέων οικονομικών ευκαιριών στις περιοχές αυτές.

Τέλος, εντυπωσιακή είναι η ανάκαμψη που παρατηρείται κατά την περίοδο 2020-2022. Και στις τρεις περιοχές παρατηρείται σημαντική αύξηση στο ΑΕΠ, με αυτή της Δυτικής Ελλάδας να φτάνει το 38,50%.

Πολλοί και ποικίλοι παράγοντες ενδεχομένως συνέβαλαν σε αυτήν την ανάπτυξη, συμπεριλαμβανομένων επενδύσεων σε υποδομές. Επιπλέον, προγράμματα ενίσχυσης και επιδοτήσεων που ενθαρρύνουν την επιχειρηματικότητα και την ανάπτυξη έργων έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο. Όλοι αυτοί οι παράγοντες ενθαρρύνονται από τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιοχών μέσω της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου, παρέχοντας νέες ευκαιρίες για τοπική ανάπτυξη και ευημερία.

Στη συνέχεια, αναλύοντας τα δεδομένα σε επίπεδο νομών της Ζώνης Επιρροής, που επηρεάζει η Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, παρατηρείται ότι οι νομοί αυτοί έχουν βιώσει διαφορετικές τάσεις στη μεταβολή του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) κατά τις διαφορετικές περιόδους που εξετάζονται.



Διάγραμμα 5.21: Εξέλιξη ΑΕΠ Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας

Ειδικότερα, παρατηρείται ότι η πλειονότητα των περιοχών βίωσε αρνητικές τάσεις κατά την περίοδο 2008-2016, η οποία συμπίπτει με την οικονομική κρίση. Κατά την επόμενη περίοδο, 2017-2019, όλοι οι νομοί έδειξαν ανάκαμψη, ενώ ένας παρέμεινε σε αρνητική τροχιά. Το 2020-2021 φαίνεται να είναι μια περίοδος εντυπωσιακής ανάκαμψης, με όλους τους νομούς να καταγράφουν σημαντική αύξηση στο ΑΕΠ.

Πιο αναλυτικά, οι νομοί Ιωαννίνων, Θεσπρωτίας και Άρτας παρά τη σημαντική μείωση του ΑΕΠ κατά την περίοδο 2008-2016 (από 2.623εκ.€ το 2008 σε 1.952εκ.€ το 2016 για τα Ιωάννινα, από 801εκ.€ το 2008 σε 528εκ.€ το 2016 για τη Θεσπρωτία και από 899εκ.€ σε 730εκ.€ το 2016 για την Άρτα)

λόγω της οικονομικής κρίσης, εμφάνισε ανάκαμψη κατά την περίοδο 2017-2019 και συνέχισε με θετική τάση ανάπτυξης το 2020-2021, με το ΑΕΠ να φτάνει τα 2.007εκ.€ για τα Ιωάννινα, τα 536εκ.€ για τη Θεσπρωτία και τα 739εκ.€ για την Άρτα.

Αντίστοιχα είναι και τα αποτελέσματα των νομών Αιτωλοακαρνανίας και Αχαΐας, οι οποίοι βίωσαν μείωση του ΑΕΠ τους κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης (από 3.176εκ.€ και 5.925εκ.€ το 2008 σε 2.337εκ.€ και 3.839εκ.€ το 2016). Ωστόσο, κατά την περίοδο 2017-2019, παρουσίασαν σημάδια ανάκαμψης με θετική τάση στο ΑΕΠ, η οποία συνεχίστηκε και κατά τη διάρκεια του 2020-2021, με σημαντική αύξηση του ΑΕΠ, το οποίο έφτασε στα 2.461εκ.€ και 3.893εκ.€, αντίστοιχα.

Ο νομός Λευκάδας παρουσιάζει επίσης ενδιαφέρουσες τάσεις. Κατά την περίοδο 2008-2016, το ΑΕΠ μειώθηκε από 348εκ.€ σε 287εκ.€, αντιπροσωπεύοντας μείωση -17,31%. Ωστόσο, κατά την περίοδο 2017-2019 έδειξε σημαντική ανάκαμψη με αύξηση 8,89%, η οποία συνεχίστηκε με εντυπωσιακή αύξηση 18,44% την περίοδο 2020-2021, φτάνοντας το ΑΕΠ στα 291εκ.€.

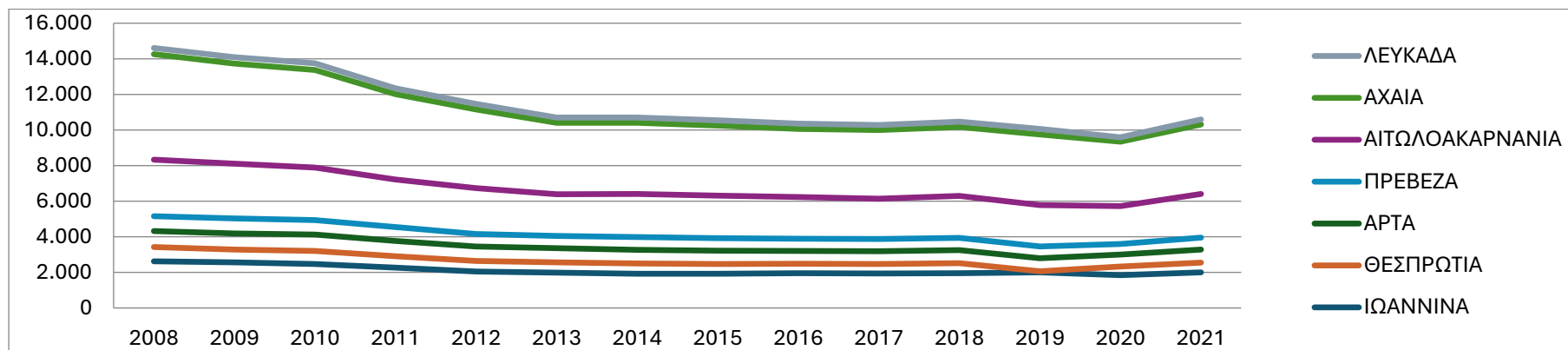
Από την άλλη, όσον αφορά το νομό Πρεβέζης, παρατηρείται μια σταθερή αύξηση του ΑΕΠ μετά το 2019, όπου το 2021 έφτασε τα 669εκ.€, αν και η μείωση κατά την περίοδο 2008-2016 ήταν πιο μικρή σε σχέση με τους άλλους νομούς.

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ				
	Μεταβολή % 2008-2016	Μεταβολή % 2017-2019	Μεταβολή % 2020-2021	Συνολική μεταβολή % 2008-2021
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	-25,58%	3,78%	8,78%	-23,48%
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	-34,08%%	2,58%	9,16%	-33,08%
ΆΡΤΑ	-18,80%	2,66%	10,96%	-17,80%
ΠΡΕΒΕΖΑ	-18,23%	-2,50%	12,25%	-19,78%
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	-26,42%	2,06%	15,81%	-22,51%
ΛΕΥΚΑΔΑ	-17,31%	8,89%	18,44%	-16,15%
ΑΧΑΪΑ	-35,21%	3,17%	7,51%	-34,30%

Πίνακας 5.31: Μεταβολή ΑΕΠ ανά νομό

ΑΕΠ ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ														
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	2.623	2.560	2.472	2.269	2.047	1.991	1.929	1.929	1.952	1.932	1.959	2.005	1.845	2.007
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	801	724	730	646	602	578	579	547	528	543	557	557	491	536
ΑΡΤΑ	899	910	928	859	806	789	765	746	730	715	733	734	666	739
ΠΡΕΒΕΖΑ	834	831	815	774	698	687	712	707	682	680	686	663	596	669
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	3.176	3.086	2.949	2.673	2.575	2.542	2.429	2.390	2.337	2.277	2.356	2.324	2.125	2.461
ΛΕΥΚΑΔΑ	348	365	381	332	316	301	299	292	287	284	301	309	246	291
ΑΧΑΪΑ	5.925	5.617	5.471	4.788	4.420	4.019	3.988	3.932	3.839	3.846	3.879	3.968	3.621	3.893

Πίνακας 5.32: ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές ανά νομό, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ



Διάγραμμα 5.22: Εξέλιξη ΑΕΠ νομών

Αυτά τα δεδομένα αναδεικνύουν τη σημαντική πρόκληση της δημογραφικής και οικονομικής αλλαγής που αντιμετωπίζουν πολλοί νομοί στην Ελλάδα. Οι σημαντικές μειώσεις στον πληθυσμό και οι αρνητικές τάσεις στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης υπογραμμίζουν την ανάγκη για στοχευμένες πολιτικές που θα ενισχύσουν την οικονομική ανάπτυξη και θα δημιουργήσουν ευκαιρίες απασχόλησης και ανάπτυξης σε αυτές τις περιοχές.

Ειδικότερα, η ανάπτυξη του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) σε περιφέρειες και νομούς δημιουργεί μια πολυδιάστατη επίδραση στην τοπική οικονομία και κοινωνία. Αυτή η ανάπτυξη διαμορφώνει ένα ευνοϊκότερο περιβάλλον για επενδύσεις και ανάπτυξη επιχειρήσεων, παρέχοντας νέες ευκαιρίες απασχόλησης και εισοδήματος στις τοπικές κοινότητες. Ταυτόχρονα, η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και των νέων αυτοκινητοδρόμων, όπως η Ολυμπία Οδός και η Ιόνια Οδός, φαίνεται να έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της συνδεσιμότητας των περιοχών αυτών. Συγκεκριμένα, η ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης οδικής υποδομής αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την ανάπτυξη του ΑΕΠ μέσω της ενίσχυσης της οικονομικής δραστηριότητας και της επιχειρηματικότητας στις περιοχές που διασχίζει, καθώς διευκολύνει τις επιχειρήσεις να έχουν πρόσβαση σε νέες αγορές και πελάτες, προωθώντας τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την αύξηση του εισοδήματος των τοπικών κοινοτήτων. Επιπλέον, η ανάπτυξη αυτή μπορεί να βελτιώσει τις κοινωνικές υπηρεσίες και την υποδομή στις περιοχές αυτές, ενισχύοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων και δίνοντάς τους περισσότερες επιλογές για αγορές και ψυχαγωγία. Τέλος, η αύξηση του τουρισμού μπορεί να είναι ένα αποτέλεσμα της βελτιωμένης οδικής

σύνδεσης, καθώς οι ταξιδιώτες θα μπορούν να επισκέπτονται περισσότερους προορισμούς με μεγαλύτερη άνεση και ταχύτητα.

Συνολικά, η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και των νέων αυτοκινητοδρόμων αποτελεί σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της συνδεσιμότητας και της οικονομικής δυναμικής των περιοχών και συμβάλλει στην ευημερία των κοινοτήτων που διασχίζει. Ωστόσο, για να επιτευχθεί μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα, είναι απαραίτητο να συνεχιστούν οι επενδύσεις σε υποδομές και να αναπτυχθούν στοχευμένες πολιτικές που θα ενισχύσουν την τοπική οικονομία και θα δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες για τους κατοίκους.

5.2.3. Εργατικό Δυναμικό

Κατά την περίοδο από το 2009 έως το 2022, το εργατικό δυναμικό της Ελλάδας βίωσε μια σειρά από προκλήσεις και μεταβολές λόγω των οικονομικών και κοινωνικών αναταραχών που επηρέασαν τη χώρα. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από την οικονομική κρίση του 2009 και τις επιπτώσεις της που επηρέασαν την αγορά εργασίας και τους εργαζομένους, καθώς και την πανδημία του κορονοϊού.

και την απόκτηση νέων δεξιοτήτων προκειμένου να αυξήσουν τις πιθανότητές τους για εύρεση εργασίας.

Τονίζεται επίσης η σημασία των πρωτοβουλιών του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη δημιουργία θέσεων εργασίας και τη στήριξη των εργαζομένων. **Επενδύσεις σε υποδομές, τουρισμό και τεχνολογία βοήθησαν στη δημιουργία νέων ευκαιριών απασχόλησης και στην ανάκαμψη της οικονομίας.**

Το εργατικό δυναμικό της χώρας αυτή τη περίοδο παρουσιάζει συνεχείς μειώσεις μέχρι το 2021 με μια μικρή αύξηση του **2,6%** το 2022 στα 4.728.821. Τη περίοδο του 2019-2020 παρατηρούμε σημαντική πτώση στον αριθμό του εργατικού δυναμικού κατά **2%** (από 4.729,9 το 2019 στα 4.630,5 το 2020).

Παρά τις προκλήσεις, το εργατικό δυναμικό της Ελλάδας επέδειξε ανθεκτικότητα και επιμονή. Πολλοί εργαζόμενοι προσαρμόστηκαν σε νέες συνθήκες και αναζήτησαν ευκαιρίες ακόμα και σε αναδυόμενους τομείς όπως οι τεχνολογίες της πληροφορίας και η ανανεώσιμη ενέργεια. Η εκπαίδευση και η επιμόρφωση αποτέλεσαν σημαντικά εργαλεία για την προσαρμογή των εργαζομένων στις νέες απαιτήσεις της αγοράς εργασίας. Πολλοί άνθρωποι επέλεξαν να επενδύσουν στην εκπαίδευση

Εργατικό δυναμικό Ηπείρου - Δυτικής Ελλάδας – Ιονίων Νήσων (εκτίμηση σε χιλιάδες)							
Έτη	Ηπειρος	Δυτική Ελλάδα	Ιόνια Νησιά	Σύνολο χώρας	% Συνόλου Ηπείρου	% Συνόλου Δυτικής Ελλάδας	% Συνόλου Ιόνιων Νησιών
2009	152,2	294,9	97,0	5.040,7	3,02%	5,85%	1,92%
2010	152,5	297,8	96,2	5.029,1	3,03%	5,92%	1,91%
2011	144,9	289,8	94,7	4.936,2	2,94%	5,87%	1,92%
2012	145,2	284,5	94,5	4.890,1	2,97%	5,82%	1,93%
2013	143,1	282,9	91,8	4.843,5	2,95%	5,84%	1,90%
2014	142	281,9	90,5	4.810,6	2,95%	5,86%	1,88%
2015	139,5	288,3	90,1	4.807,7	2,90%	6,00%	1,87%
2016	140,8	292,8	90,2	4.804,5	2,93%	6,09%	1,88%
2017	139,1	294,2	91,0	4.779,7	2,91%	6,16%	1,90%
2018	136,4	287,3	93,1	4.743,0	2,88%	6,06%	1,96%
2019	134,8	282,9	88,0	4.729,9	2,85%	5,98%	1,86%
2020	132,4	276,3	85,7	4.630,5	2,86%	5,97%	1,85%
2021	122,3	279,4	83,3	4.605,7	2,66%	6,07%	1,81%
2022	135,9	276	85,8	4.728,8	2,87%	5,84%	1,81%

Πίνακας 5.33: Σύνολο εργατικού δυναμικού ανά περιφέρεια και ποσοστό κάθε περιφέρειας σε σχέση με το σύνολο

Στην Ήπειρο το εργατικό δυναμικό παρουσιάζει αυξομειώσεις με γενικά πτωτική πορεία από το 2009 μέχρι το 2022. Ο μέγιστος αριθμός οικονομικά ενεργών ατόμων το παρατηρείται το 2010 με **152,5** ενώ ο χαμηλότερος το 2021 με **122,3** λόγω της πανδημίας του COVID-19. Το 2009 το εργατικό δυναμικό της Ηπείρου αποτελεί περίπου το **3%** του εργατικού δυναμικού της χώρας, το **2,9%** το 2015 και το **2,8%** το 2022. Η Ήπειρος κινείται γενικά γύρω στο **3%** του συνόλου του εργατικού δυναμικού της χώρας με μέγιστο το 2010 στο **3,03%** και ελάχιστο το 2021 με ποσοστό **2,6%**.

Στη Δυτική Ελλάδα σημειώνονται σχετικά πιο σταθερές τιμές στο εργατικό δυναμικό με αντίστοιχη βέβαια γενικά πτωτική πορεία. Παρατηρείται μέγιστο το 2010 με 297,8 άτομα και ελάχιστο 276 το 2022. Υπάρχει μια αύξηση τη 2015-2017 από 288,3 στα 294,2 η οποία υποχωρεί από το 2018 και έπειτα. Η περιφέρεια κινείται γενικά περίπου στο **6%** του εργατικού δυναμικού της χώρας. Το 2009 το εργατικό δυναμικό της περιφέρειας αποτελεί το **5,8%** του συνολικού εργατικού δυναμικού, το **6,1%** το 2017 και το **5,8%** το 2022.

Στα Ιόνια Νησιά, το εργατικό δυναμικό παρουσιάζει πτωτική τάση από το 2009 έως το 2022, με κάποιες διακυμάνσεις. Το μέγιστο εργατικό δυναμικό καταγράφηκε το 2009 με 97 χιλιάδες άτομα, ενώ το ελάχιστο σημειώθηκε το 2021 με 83,3 χιλιάδες άτομα λόγω της πανδημίας του COVID-19. Από το 2010 μέχρι το 2021, τα Ιόνια Νησιά παρουσιάζουν μια μικρή μείωση του εργατικού δυναμικού. Το 2022, το εργατικό δυναμικό των Ιονίων Νήσων ήταν 85,8 χιλιάδες, που αντιστοιχούσε στο 1,81% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας. Γενικά, τα Ιόνια Νησιά κινούνται γύρω στο 1,9% του συνόλου του εργατικού δυναμικού της χώρας, διατηρώντας μια σχετική σταθερότητα σε σύγκριση με την Ήπειρο και τη Δυτική Ελλάδα.

Μια πιθανή εξήγηση για αυτές τις τάσεις θα μπορούσε να είναι οι οικονομικές συνθήκες και οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που έπληξαν την Ελλάδα την περίοδο αυτή. Η ανάκαμψη της οικονομίας ίσως να έχει επηρεάσει διαφορετικά τις περιοχές, με τη Δυτική Ελλάδα να ανακτά πιο γρήγορα την κατάστασή της.

Ωστόσο, η μείωση του εργατικού δυναμικού μπορεί επίσης να συνδέεται με τη δημογραφική εξέλιξη των περιοχών. Πιθανόν η μείωση του πληθυσμού λόγω μετανάστευσης ή άλλων δημογραφικών παραγόντων να έχει οδηγήσει σε μείωση του εργατικού δυναμικού.

Επίσης, η τάση αύξησης του εργατικού δυναμικού το 2022 στην Ήπειρο μπορεί να αντανakλά μια ανάκαμψη της οικονομίας ή άλλους εσωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν την απασχόληση και την εργατική αγορά.

Συνολικά, παρατηρείται μια κοινή τάση μείωσης του εργατικού δυναμικού και στις τρεις περιοχές κατά την περίοδο των τελευταίων ετών, με μικρές διαφοροποιήσεις στις διακυμάνσεις κάθε χρονιάς. Οι ανατροπές στις τάσεις το 2022 στις δύο περιοχές μπορούν να αναδείξουν την πιθανότητα αλλαγής της τάσης στο εγγύς μέλλον.

Από την ανάλυση των δεδομένων για το εργατικό δυναμικό στις περιφέρειες της Ηπείρου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων την περίοδο 2009-2022, **προκύπτουν σημαντικά συμπεράσματα που αναδεικνύουν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες των περιοχών αυτών. Οι τάσεις δείχνουν μια γενική πτώση του εργατικού δυναμικού, με σημαντική μείωση κατά τα χρόνια της οικονομικής κρίσης και της πανδημίας του COVID-19.** Η οικονομική κρίση επηρέασε αρνητικά την αγορά εργασίας, οδηγώντας σε αύξηση της ανεργίας και αποθάρρυνση των ατόμων να

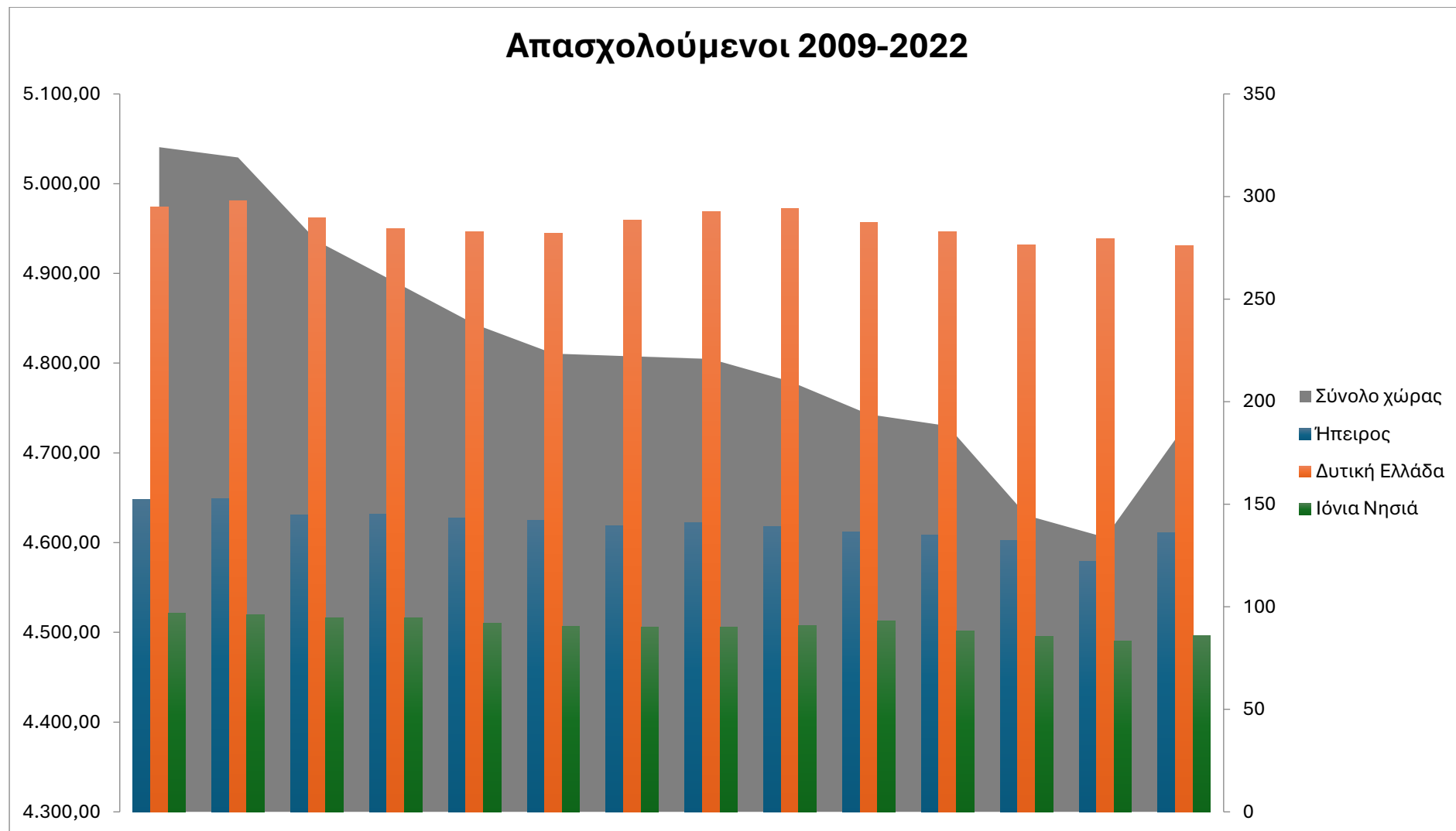
παραμείνουν ή να εισέλθουν στην αγορά εργασίας. Ταυτόχρονα, οι δημογραφικές μεταβολές, όπως η γήρανση του πληθυσμού και η μετανάστευση, συνέβαλαν στη μείωση του διαθέσιμου εργατικού δυναμικού.

Η Ήπειρος και τα Ιόνια Νησιά παρουσιάζουν πιο έντονες μειώσεις σε σύγκριση με τη Δυτική Ελλάδα, η οποία καταγράφει μικρότερες διακυμάνσεις και σημάδια ανάκαμψης κατά την περίοδο 2015-2017. Αν και η Ήπειρος επηρεάστηκε περισσότερο από τις αλλαγές. Μια πιθανή εξήγηση για αυτές τις τάσεις θα μπορούσε να είναι οι οικονομικές συνθήκες και οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που έπληξαν την Ελλάδα την περίοδο αυτή. **Η ανάκαμψη της οικονομίας ίσως να έχει επηρεάσει διαφορετικά τις περιοχές**, με τη Δυτική Ελλάδα να ανακτά πιο γρήγορα την κατάστασή της σε σύγκριση με την Ήπειρο και τα Ιόνια Νησιά. Ωστόσο, η μείωση του εργατικού δυναμικού μπορεί επίσης να συνδέεται με τη δημογραφική εξέλιξη των περιοχών. Πιθανόν η μείωση του πληθυσμού λόγω μετανάστευσης ή άλλων δημογραφικών παραγόντων να έχει οδηγήσει σε μείωση του εργατικού δυναμικού. Από την άλλη, η τάση αύξησης του εργατικού δυναμικού το 2022 στην Ήπειρο και τα Ιόνια Νησιά μπορεί να αντανakλά μια ανάκαμψη της οικονομίας ή άλλους εσωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν την απασχόληση και την εργατική αγορά.

Συνολικά, παρατηρείται μια κοινή πτωτική τάση στο εργατικό δυναμικό των τριών περιφερειών κατά την τελευταία δεκαετία, με τις πιο έντονες μειώσεις να σημειώνονται κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης και της πανδημίας. Η σταδιακή ανάκαμψη το 2022, ιδιαίτερα στην Ήπειρο, μπορεί να υποδηλώνει μια αλλαγή της τάσης προς το καλύτερο.

Η σημαντική πρόκληση της δημογραφικής και οικονομικής αλλαγής που αντιμετωπίζουν οι περιοχές αυτές υπογραμμίζει την ανάγκη για στοχευμένες πολιτικές που θα ενισχύσουν την οικονομική ανάπτυξη και θα δημιουργήσουν ευκαιρίες απασχόλησης.

Ενδεικτικά παραδείγματα αποτελούν η βελτίωση της συνδεσιμότητας, μέσω της λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και των νέων αυτοκινητοδρόμων, η οποία συνέβαλε στη βελτίωση των οικονομικών συνθηκών, ενθαρρύνοντας επενδύσεις και δημιουργώντας νέες οικονομικές ευκαιρίες. Καθώς και η ανάπτυξη των ευρύτερων μεταφορικών και μη υποδομών, η προσέλκυση επενδύσεων και η ενίσχυση τομέων όπως ο τουρισμός και η επιχειρηματικότητα συμβάλλουν σημαντικά στη βιώσιμη ανάπτυξη. Τέλος, η ενίσχυση του εργατικού δυναμικού μέσω εκπαιδευτικών και επαγγελματικών προγραμμάτων κατάρτισης μπορεί επίσης να συμβάλει στην ανάκαμψη και στη βελτίωση των οικονομικών συνθηκών στις περιοχές αυτές. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να ξεχνάτε ότι οι μελλοντικές εξελίξεις θα εξαρτηθούν από τη σταθερότητα της οικονομικής ανάπτυξης, τις δημογραφικές τάσεις και τις πολιτικές ενίσχυσης της απασχόλησης και της οικονομίας.



Διάγραμμα 5.23: Απασχολούμενοι Ηπείρου - Δυτικής Ελλάδας - Ιονίων Νήσων

5.2.4. Προσπελάσιμες Περιοχές (εμπορευματική κίνηση σε λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί)

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται η κινητικότητα στα λιμάνια και τα αεροδρόμια της Ζώνης επιρροής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

Σιδηροδρομικό δίκτυο δεν υπάρχει στη Ζώνη επιρροής, οπότε εξετάζεται μόνο η κινητικότητα στα δύο προηγούμενα μέσα συγκοινωνίας λόγω της ιδιαίτερης σημασίας τους όσον αφορά τις επιδράσεις τους, τόσο αμιγώς στην κινητικότητα της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, όσο και στην εξίσου σοβαρή επιρροή τους στη διατροπικότητα της γέφυρας.

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί σήμερα τη βασική σύνδεση βορρά νότου και συνδέει δύο στρατηγικής σημασίας λιμάνια της χώρας, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, τα οποία συνδέουν ακτοπολικά τη χώρα με την Ιταλία και την Ευρώπη γενικότερα.

Ειδικά ως προς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας θα πρέπει να αναφερθεί η πρόσθετη διάσταση αυτού του λιμένα ως συνδετήριου θαλάσσιου πυλώνα της χώρας και της Ευρώπης με τα Βαλκάνια, την Τουρκία και τη Μ. Ανατολή.

Η κινητικότητα στους λιμένες εξετάζεται από πλευράς μετακίνησης προσώπων (επιβατών) και οχημάτων, ιδιωτικής χρήσης αφενός και φορτηγών αυτοκινήτων αφετέρου.

Όσον αφορά τα αεροδρόμια, εξετάζονται οι αφίξεις εξωτερικού και εσωτερικού για τα αεροδρόμια της Δυτικής Ελλάδας (Άραξος), Ηπείρου (Ιωάννινα, Άκτιο) και Ιόνιων Νήσων (Κέρκυρα), καθώς και, για λόγους σύγκρισης, της Καλαμάτας.

1. Κινητικότητα οχημάτων ΙΧ στα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας

Η κίνηση οχημάτων ΙΧ στα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας παρουσιάζεται στον Πίνακα 5.34 και το Διάγραμμα 5.24. Διευκρινίζεται ότι στη συγκεκριμένη σειρά στατιστικών στοιχείων συμπεριλαμβάνονται, εκτός των ΙΧ αυτοκινήτων, και τα λεωφορεία, τα mini buses και τα δίκυκλα. Δεδομένου ότι τα ΙΧ αυτοκίνητα και τα Campers αθροιστικά αντιπροσωπεύουν ποσοστό άνω του 95% του συνολικού αριθμού, οι παρατηρήσεις και τα εξαγόμενα συμπεράσματα στην παρούσα ανάλυση αφορούν με μεγάλο βαθμό ασφάλειας την κατηγορία των ΙΧ οχημάτων.

Από τα σχετικά στοιχεία για την περίοδο 2009-2022 προκύπτουν τα εξής:

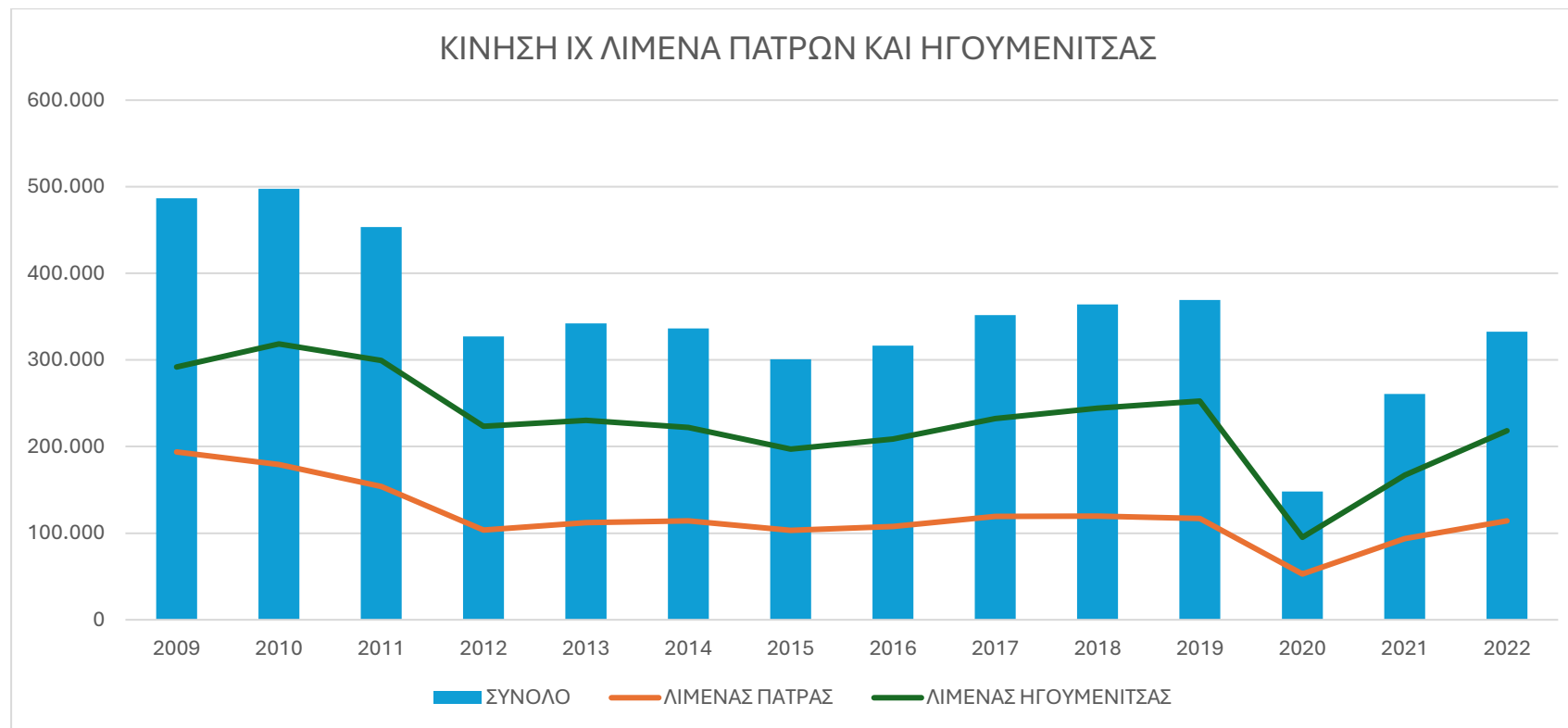
Για τον λιμένα Πατρών παρατηρείται μία σημαντική μείωση του αριθμού των ΙΧ οχημάτων από το επίπεδο των 150-200 χιλιάδων αυτοκινήτων το χρόνο στην περίοδο 2009-2011, στο επίπεδο των 100 χιλιάδων περίπου στα επόμενα χρόνια, με εξαίρεση το 2020, οπότε η πανδημία επηρέασε πτωτικά τις διελεύσεις σε ποσοστό 54,82%. Στην επόμενη διετία (2021-22) τα μεγέθη επανήλθαν στα προηγούμενα επίπεδα των 100 χιλιάδων οχημάτων περίπου.

Στον λιμένα της Ηγουμενίτσας παρατηρείται μία ανάλογη διακύμανση, δηλαδή πτώση από το επίπεδο των 300 χιλιάδων διελεύσεων περίπου στην περίοδο 2009-2011 στο επίπεδο των 200-250 χιλιάδων το χρόνο στα επόμενα χρόνια, με εξαίρεση το 2020 οπότε σημειώθηκε πτώση 62,28% στις 95 χιλιάδες διελεύσεις περίπου. Στην επόμενη διετία σημειώθηκε κι εδώ σταδιακή αποκατάσταση του αριθμού των διελεύσεων στο επίπεδο των 228 χιλιάδων οχημάτων περίπου.

Συγκριτικά, η κίνηση των ΙΧ οχημάτων από το λιμάνι της Πάτρας αντιπροσωπεύει το 1/3 περίπου του συνολικού αριθμού διελεύσεων από τα δυο λιμάνια, σε όλη σχεδόν την υπό μελέτη περίοδο, γεγονός που αναδεικνύει τη μεγαλύτερη δυναμική της Ηγουμενίτσας στη συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων.

Κινητικότητα οχημάτων ΙΧ, λιμένα Πατρών και Ηγουμενίτσας						
	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΑΣ		ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΕΤΟΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
2009	193.793	-5,34	291.992	8,07	486.785	2,30
2010	179.100	-7,58	318.502	8,71	497.602	2,22
2011	153.941	14,05	299.380	-6,00	453.321	-8,90
2012	103.751	-32,60	223.469	-25,36	327.220	-27,82
2013	112.093	8,04	230.225	3,02	342.318	4,61
2014	114.281	1,95	221.984	-3,58	336.265	-1,77
2015	103.425	-9,50	197.225	-11,15	300.650	-10,59
2016	107.775	4,21	208.738	5,84	316.513	5,28
2017	119.299	10,69	232.363	11,32	351.662	11,11
2018	119.626	0,27	244.415	5,19	364.041	3,52
2019	117.016	-2,18	252.408	3,27	369.424	1,47
2020	52.864	-54,82	95.216	-62,28	148.080	-59,92
2021	93.791	77,42	166.913	75,30	260.704	76,06
2022	114.252	21,82	218.272	30,77	332.524	27,55

Πίνακας 5.34 : Κίνηση οχημάτων ΙΧ, λιμένα Πατρών και Ηγουμενίτσας, Πηγή: Ο.Λ.Π.Α & Ο.Λ.ΗΓ, Μελέτη ΠΟΑΔΕΠ Ιανουάριος 2020



Διάγραμμα 5.24 : Κίνηση οχημάτων ΙΧ λιμένα Πατρών και Ηγουμενίτσας, Πηγή: Ο.Λ.Π.Α & Ο.Λ.ΗΓ, Μελέτη ΠΟΑΔΕΠ Ιανουάριος 2020

2. Κινητικότητα Λιμένων-Επιβάτες Εσωτερικού και Εξωτερικού

Η κίνηση επιβατών στα δυο λιμάνια, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας (καθώς και σε τέσσερα μικρά λιμάνια της περιοχής-Βασιλική, Μεγανήσι, Λευκάδα, Νυδρί), αποτυπώνεται στους πίνακες 5.9 (εσωτερικού) και 5.10 (εξωτερικού) και στα διαγράμματα 5.5 και 5.6, αντίστοιχα .

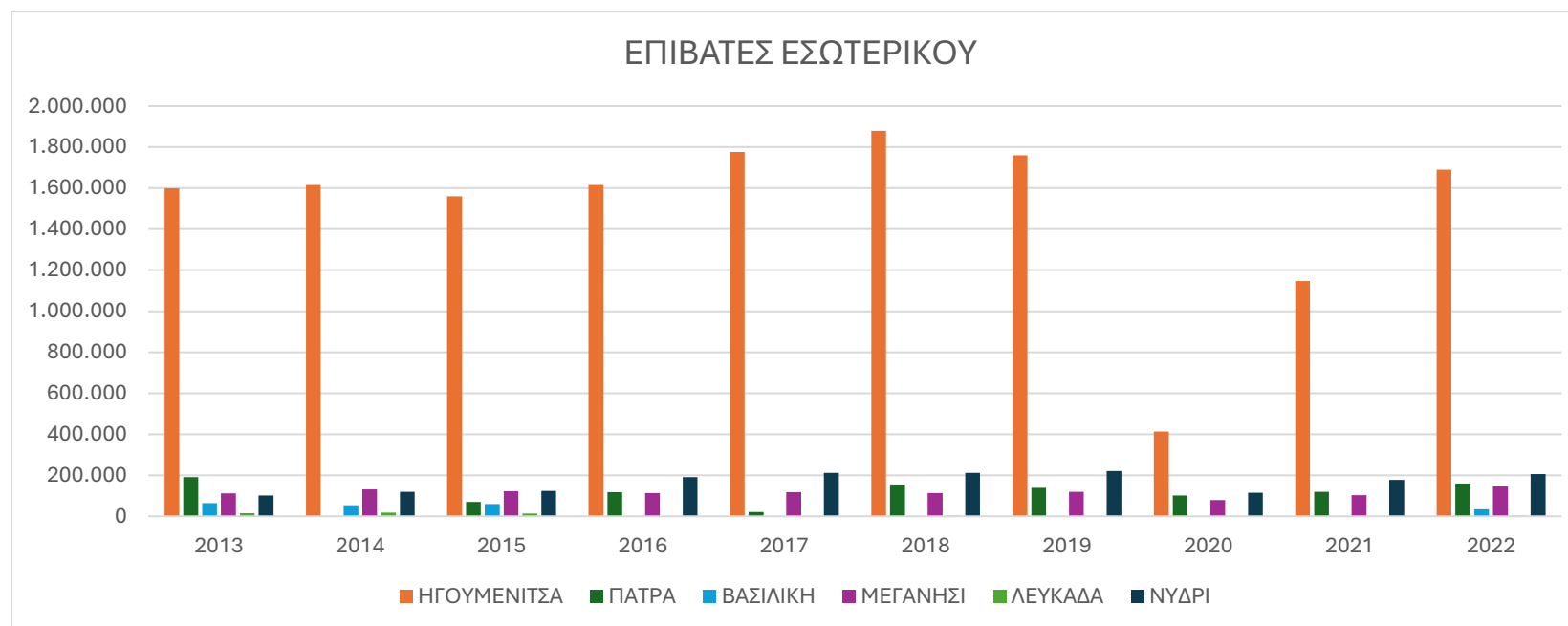
Όσον αφορά τους **επιβάτες εσωτερικού** (Πίνακας 5.21) παρατηρείται ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατέχει τα σκήπτρα με 1,5 εκατ. επιβάτες κατά μέσο όρο στην περίοδο 2009-2022, ενώ η αντίστοιχη κίνηση στο λιμάνι της Πάτρας δεν ξεπερνά τις 130 χιλιάδες επιβάτες το χρόνο κατά μέσο όρο στην ίδια περίοδο. Η σημαντική αυτή διαφορά οφείλεται στη μεγάλη κινητικότητα που υπάρχει από την Ηγουμενίτσα προς Κέρκυρα, που είναι το σημαντικότερο τουριστικό νησί των Ιόνιων νησιών με πολύ σημαντικές τουριστικές υποδομές και τουριστική παράδοση δεκαετιών. Και στα δυο λιμάνια παρατηρείται η μεγάλη κάμψη της σχετικής κίνησης επιβατών στην περίοδο της πανδημίας.

Είναι αξιοσημείωτο ότι το 2022, έτος ανάκαμψης των σχετικών φόρτων, διακινήθηκαν από τα δυο λιμάνια συνολικά 1.849.969 επιβάτες εσωτερικού.

Από τα μικρότερα λιμάνια της περιοχής, αξιοσημείωτη κίνηση επιβατών εσωτερικού παρουσιάζει το Νυδρί και το Μεγανήσι που βρίσκονται στην εμβέλεια του τουριστικού τόξου της Λευκάδας.

Επιβάτες εσωτερικού										
ΛΙΜΑΝΙΑ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	1.599.345	1.615.320	1.560.773	1.615.324	1.776.662	1.879.806	1.760.639	413.177	1.147.626	1.690.474
ΠΑΤΡΑ	190.745	0	70.402	118.399	21.184	155.914	138.051	101.568	119.675	159.495
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64.088	54.030	59.777	0	0	0	0	0	0	35.070
ΜΕΓΑΝΗΣΙ	111.816	130.739	123.023	112.773	117.272	113.711	119.765	79.674	103.603	146.818
ΛΕΥΚΑΔΑ	15.085	17.272	13.242	0	0	2.951	2.291	1.209	1.603	3.027
ΝΥΔΡΙ	101.604	120.076	123.491	190.878	211.651	211.443	221.225	114.954	177.386	205.751

Πίνακας 5.35 : Επιβάτες εσωτερικού, Πηγή : INSETE



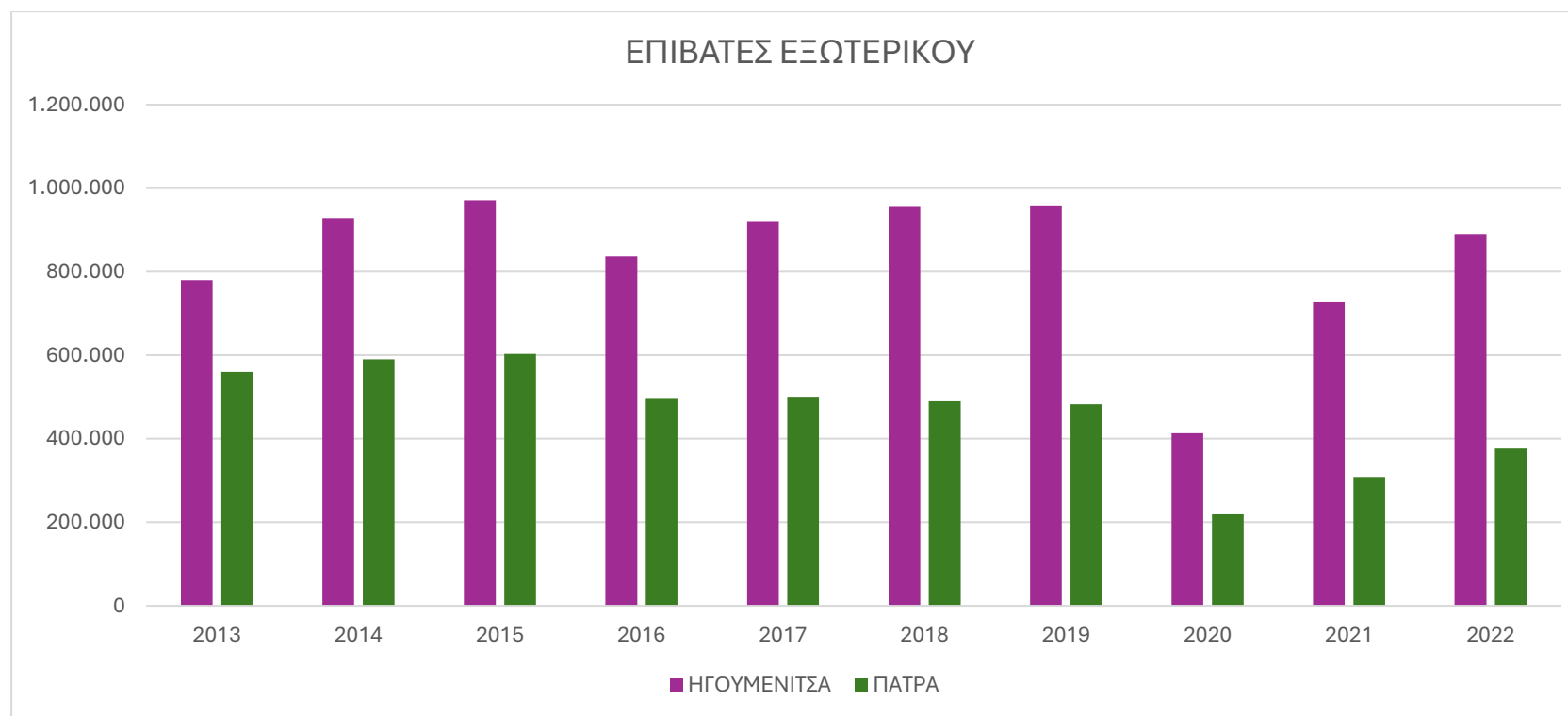
Διάγραμμα 5.25 : Επιβάτες εσωτερικού, Πηγή : INSETE

Όσον αφορά την κίνηση **επιβατών εξωτερικού** (Πίνακας 5.21), η σχέση των διακινούμενων ταξιδιωτών μέσω των δυο λιμένων είναι πιο ισορροπημένη σε σχέση με την αντίστοιχη του εσωτερικού, με το λιμάνι όμως της Ηγουμενίτσας να υπερέχει κι εδώ με περίπου 850 χιλιάδες επιβάτες το χρόνο κατά μέσο όρο στην περίοδο μελέτης και της Πάτρας στις 450 χιλιάδες επιβάτες. Είναι όμως χαρακτηριστικό ότι στο λιμάνι της Πάτρας το σχετικό μέγεθος παρουσιάζει μεγάλη κάμψη δεδομένου ότι από 550 χιλ. επιβάτες το χρόνο

κατά μέσο όρο στην περίοδο 2013-2019, η σχετική κίνηση το 2022 έπεσε στο επίπεδο των 376,5 χιλ. επιβατών. Αντίθετα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας πλησίασε το 2022 το επίπεδο των 900 χιλ. επιβατών. Αθροιστικά, το 2022 διακινήθηκαν στα δυο λιμάνια συνολικά στις γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού 3,1 εκατομμύρια επιβάτες συμβάλλοντας στην τόνωση της τουριστικής κίνησης σε όλη τη χώρα και ιδιαίτερα στην υπό μελέτη περιοχή και τα Ιόνια νησιά.

Επιβάτες Εξωτερικού										
ΛΙΜΑΝΙΑ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	780.142	928.975	971.012	836.566	918.972	955.379	956.710	413.177	726.333	890.707
ΠΑΤΡΑ	559.486	590.328	603.312	497.313	500.725	489.583	482.198	218.765	308.125	376.517

Πίνακας 5.36 : Επιβάτες εξωτερικού, Πηγή : INSETE



Διάγραμμα 5.26 : Επιβάτες εξωτερικού, Πηγή : INSETE

3. Κίνηση Φορτηγών Αυτοκινήτων (και ασυνόδευτων) στα λιμάνια

Πάτρας και Ηγουμενίτσας- κίνηση

Στο λιμάνι της Πάτρας από το 2009 έως το 2012 παρατηρείται μία συνεχής μείωση του αριθμού των φορτηγών αυτοκινήτων με πτώση του σχετικού αριθμού κατά περίπου 10%-12% κάθε έτος. Από το 2013 έως το 2016 σημειώνεται ανάκαμψη με αύξηση της κινητικότητας των φορτηγών και ποσοστό ανάπτυξης 3%-4%.

Από το 2017 έως το 2019 η κίνηση παραμένει σχετικά σταθερή με μικρές διακυμάνσεις, η οποία διακόπτεται λόγω της πανδημίας το 2020, αλλά επανέρχεται τα επόμενα έτη.

Η αντίστοιχη κίνηση στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας ακολουθεί μία πορεία παρόμοια με του λιμένα Πατρών. Πιο συγκεκριμένα, από το 2009 έως το 2013 παρατηρείται μία τάση μείωσης της κινητικότητας των φορτηγών ακολουθούμενη, όμως, από σχετική ανάκαμψη τα επόμενα χρόνια. Το

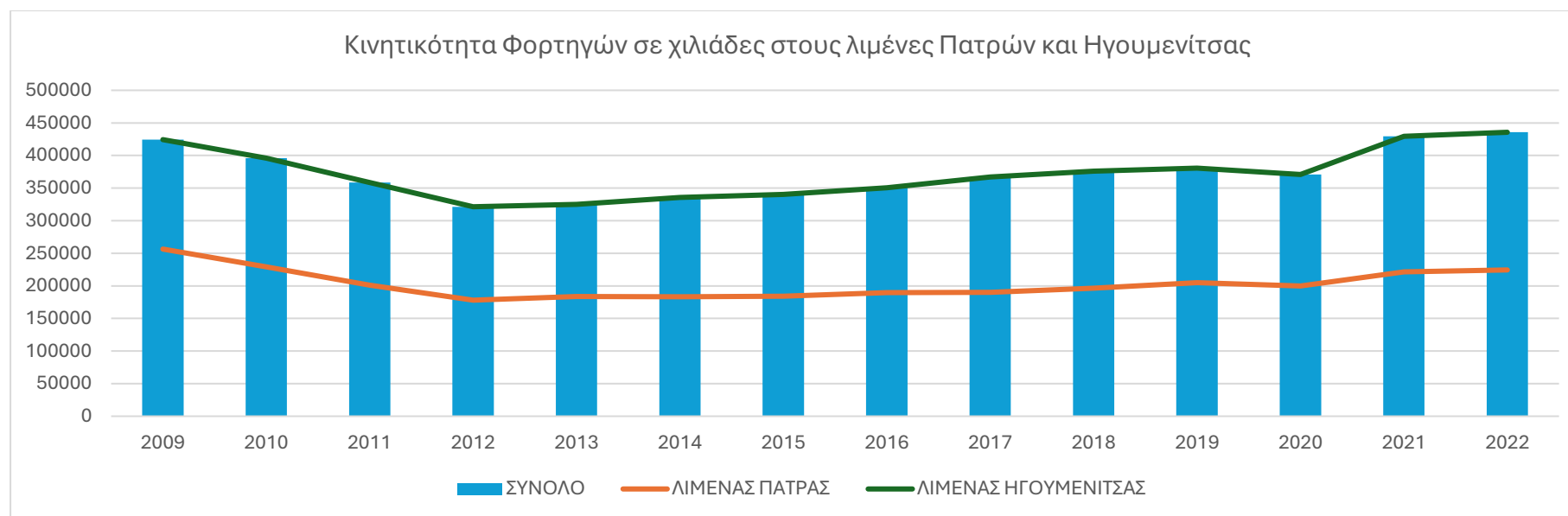
2020 λόγω της πανδημίας παρατηρείται μία ελαφρά πτώση του αριθμού των φορτηγών που μετακινούνται, ο οποίος όμως αρχίζει πάλι να αυξάνεται τα επόμενα έτη.

Είναι αξιοσημείωτο ότι ενώ στην περίοδο της πανδημίας (2020) η κίνηση των επιβατών σημείωσε κάθετη πτώση (κατά 60%-70%), η αντίστοιχη πτώση στα φορτηγά αυτοκίνητα ήταν μόνο 3%, προφανώς λόγω της σύνδεσης αυτής της κινητικότητας με τις ανάγκες της οικονομίας και ιδιαίτερα των εισαγόμενων τροφίμων, των οποίων η κατανάλωση αυξήθηκε στην περίοδο της πανδημίας λόγω της μη κινητικότητας του πληθυσμού.

Η συνολική κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων και από τους δύο λιμένες αθροιστικά το 2022 κατέγραψε ρεκόρ ολόκληρης της περιόδου 2009-2022 και έφτασε τα 435.633 οχήματα με συμμετοχή των δυο λιμένων (Πάτρας και Ηγουμενίτσας) σε ποσοστό 51,5% και 48,5%, αντίστοιχα. Η κινητικότητα αυτή, που αφορά εμπορευματική κίνηση και μεταφορές προϊόντων πολλών εκατοντάδων χιλιάδων τόνων από και προς τη χώρα μας, θεωρείται πολύ σημαντική για την ομαλή λειτουργία της οικονομίας της χώρας, την κίνηση της βιομηχανίας με προϊόντα και πρώτες ύλες, του εμπορίου και γενικά της επιχειρηματικότητας.

Κινητικότητα Φορτηγών στους λιμένες Πατρών και Ηγουμενίτσας						
	ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ		ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΕΤΟΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
2009	256.419	-19,45	167.733	-9,54	424.152	-15,81
2010	229.001	-10,69	166.892	-0,50	395.893	-6,66
2011	201.154	-12,16	157.213	-5,80	358.367	-9,48
2012	178.046	-11,49	143.315	-8,84	321.361	-10,33
2013	183.705	3,18	141.130	-1,52	324.835	1,08
2014	183.302	-0,22	152.464	8,03	335.766	3,37
2015	183.944	0,35	156.261	2,49	340.205	1,32
2016	189.808	3,19	160.515	2,72	350.323	2,97
2017	189.869	0,03	177.083	10,32	366.952	4,75
2018	196.254	3,36	179.884	1,58	376.138	2,50
2019	204.745	4,34	175.780	-2,28	380.525	1,16
2020	199.699	-2,46	171.264	-2,57	370.963	-2,51
2021	221.436	10,88	207.917	21,40	429.353	15,74
2022	224.489	1,38	211.144	1,55	435.633	1,46

Πίνακας 5.37 : Κινητικότητα φορτηγών στους λιμένες Πατρών και Ηγουμενίτσας, Πηγή: Ο.Λ.Π.Α & Ο.Λ.ΗΓ, Μελέτη ΠΟΑΔΕΠ Ιανουάριος 2020



Διάγραμμα 5.27: Κινητικότητα φορτηγών στους λιμένες Πατρών και Ηγουμενίτσας, Πηγή: Ο.Λ.Π.Α & Ο.Λ.ΗΓ, Μελέτη ΠΟΑΔΕΠ Ιανουάριος 2020

4. Διεθνείς κι Εγχώριες Αεροπορικές Αφίξεις

Η σύνδεση ενός οδικού άξονα εξυπηρετεί σημαντικά το διατροφικό του ρόλο, κυρίως όσον αφορά τον τομέα του τουρισμού και του πολιτισμού. Η Ζώνη επιρροής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου δεν διαθέτει μεγάλα διεθνή αεροδρόμια που να λειτουργούν σε όλη τη διάρκεια του έτους και να δημιουργούν ρεύματα κινητικότητας στους αυτοκινητόδρομους της χώρας. Στην Ήπειρο υπάρχουν τα αεροδρόμια του Ακτίου και των Ιωαννίνων και στο νομό Αχαΐας το αεροδρόμιο του Αράξου.

Το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων έχει πολύ χαμηλή κίνηση (ουσιαστικά αμελητέα), ενώ τα δυο άλλα αεροδρόμια, του Ακτίου και του Αράξου, έχουν εποχιακή κίνηση κατά τη θερινή περίοδο.

Ιδιαίτερη είναι η σπουδαιότητα για την Οδό και για την όλη περιοχή επιρροής γενικότερα, του αεροδρομίου του Ακτίου, το οποίο μετά την ιδιωτικοποίηση του εμφανίζει έντονα ανοδική τάση ως προς τις ετήσιες αφίξεις του εξωτερικού, οι οποίες από το επίπεδο των 150-200 χιλιάδων περίπου το χρόνο στην περίοδο 2010-2016 ανήλθαν στο επίπεδο των 300 χιλιάδων περίπου στη μετέπειτα περίοδο (Πίνακας 5.24). Κάθετη ήταν η

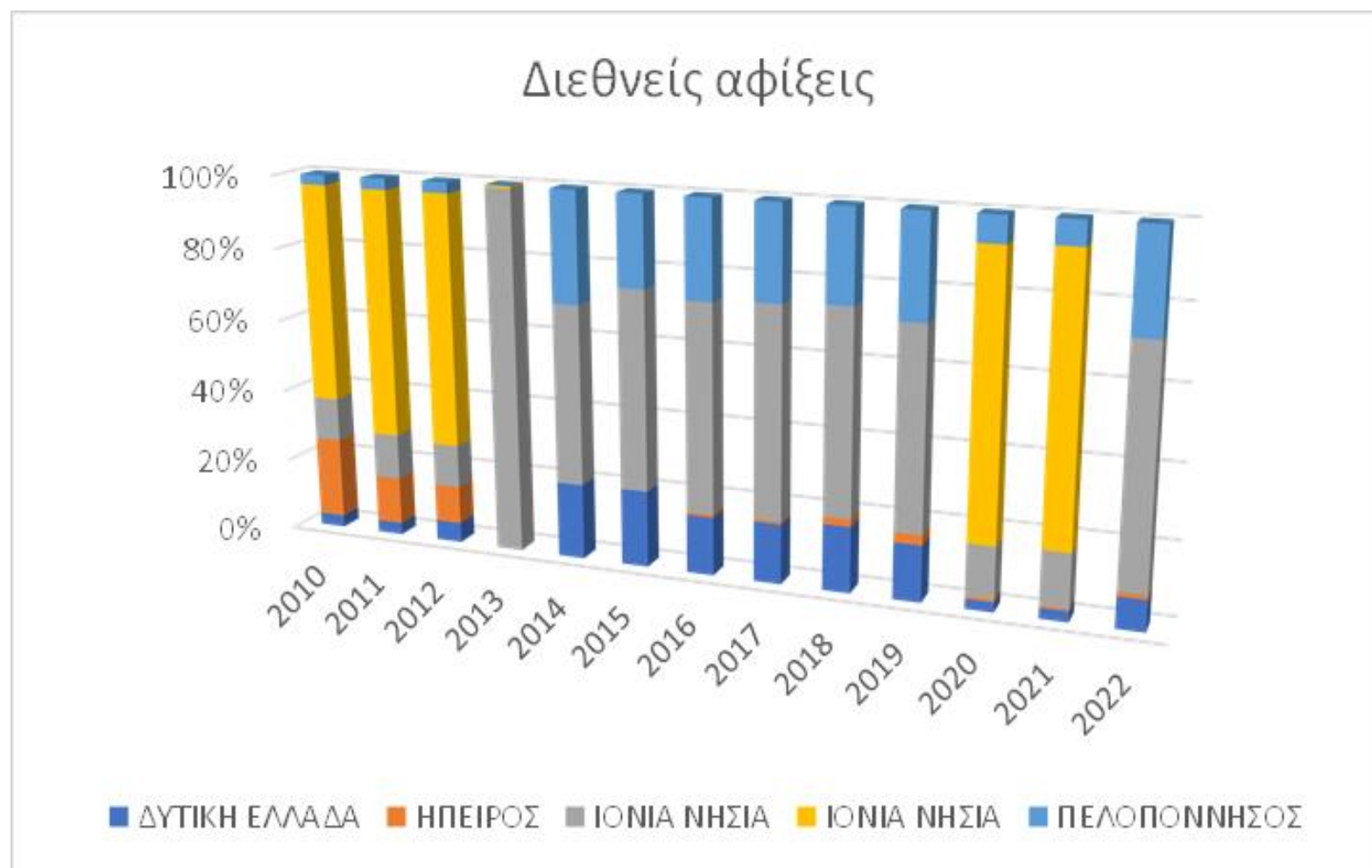
πτώση των αφίξεων το 2020 (πανδημία), όμως η ανάκαμψη των αφίξεων στα έτη 2021 και 2022 οδήγησαν τα σχετικά μεγέθη στις 372 χιλιάδες (2022). Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του συγκεκριμένου αεροδρομίου είναι η σύνδεση μεγάλου μέρους των διεθνών αφίξεων του με την τουριστική και ιστιοπλοϊκή κίνηση της Λευκάδας και της Πρέβεζας.

Στο αεροδρόμιο του Άραξου υπάρχει μία ανοδική τάση στις διεθνείς αφίξεις με την πάροδο του χρόνου, με την μεγαλύτερη αύξηση να σημειώνεται από το 2017 έως το 2019 (Πίνακας 5.24). Το επόμενο διάστημα, λόγω της πανδημίας, υπάρχει δραστική μείωση στις αφίξεις, με ανάκαμψη στη συνέχεια, στα έτη 2021 και 2022, σε επίπεδα όμως αισθητά κατώτερα της προ covid-19 περιόδου.

Συγκριτικά με το αεροδρόμιο της Κέρκυρας, το οποίο έχει έντονη κίνηση με αφίξεις όχι μόνο εξωτερικού, αλλά και εσωτερικού σε όλη τη διάρκεια του έτους, οι σχετικοί φόρτοι του Ακτίου και του Αράξου αθροιστικά είναι πολύ χαμηλοί. Το 2022 οι συνολικές αφίξεις, εσωτερικού και εξωτερικού, των δυο αυτών αεροδρομίων ήταν 421.560, έναντι 1.861.292 της Κέρκυρας (αθροίσματα από Πίνακες 5.12 και 5.13)..

Τέλος, ένα άλλο αεροδρόμιο, της Καλαμάτας, κινείται στα επίπεδα περίπου του Ακτίου, πλην όμως διαχρονικά εμφανίζει μια ιδιαίτερη δυναμική δεδομένου ότι από το 2010, η επιβατική κίνηση της Καλαμάτας έχει παρουσιάσει αύξηση κατά 250%, το δε 2022 ξεπέρασε τις 351.000 αφίξεις. Με την προωθούμενη, στην παρούσα φάση, ιδιωτικοποίηση του και τις νέες επενδύσεις που αυτή συνεπάγεται, είναι σχεδόν βέβαιο ότι η ανάπτυξη του συγκεκριμένου αεροδρομίου θα ανάβει σε ανώτερα επίπεδα.

Συνοψίζοντας, η Ζώνη επιρροής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου δεν διαθέτει επί του παρόντος ιδιαίτερη δυναμική σε ότι αφορά την αεροπορική σύνδεσή της με τις άλλες περιοχές της χώρας και το εξωτερικό, παρά το γεγονός ότι βρίσκεται σε σχετικά μεγάλη απόσταση από τα δύο μεγαλύτερα πληθυσμιακά κέντρα της χώρας, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.



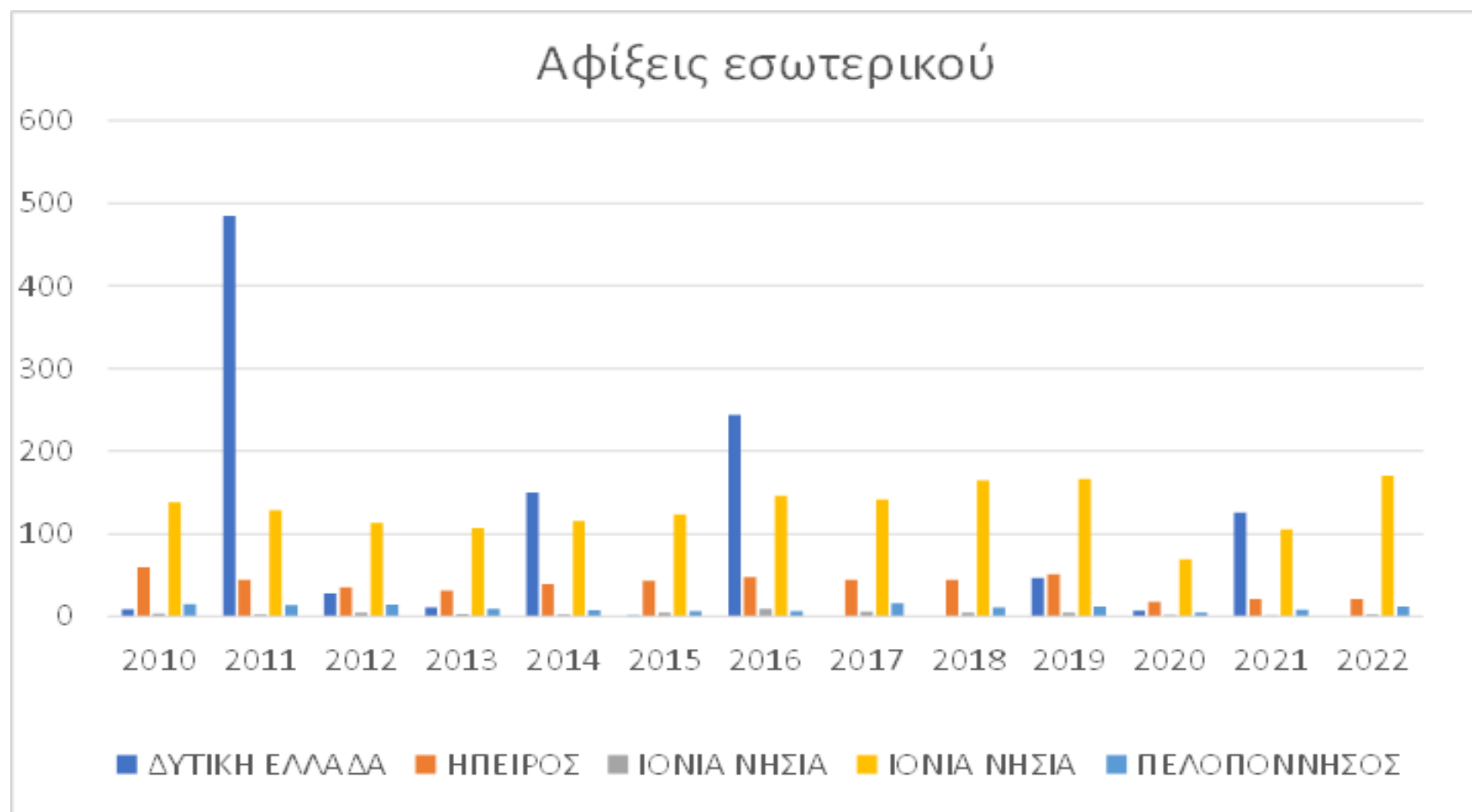
Διάγραμμα 5.28: Διεθνείς αφίξεις στα αεροδρόμια

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ														
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ΑΡΑΞΟΣ	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	39.627	37.583	66.144	70.006	73.786	73.140	63.702	76.931	90.849	84.454	14.710	34.045	49.457
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	ΗΠΕΙΡΟΣ	269	150	125	0	0	0	3	3.232	9.845	14.776	4	6.759	6.766
ΑΚΤΙΟ	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	143.597	144.058	142.027	154.489	175.986	190.129	226.308	270.704	280.580	300.698	74.578	173.521	372.103
ΚΕΡΚΥΡΑ	ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	729.604	789.546	839.759	943.917	1.074.289	1.092.658	1.233.010	1.300.027	1.502.305	1.457.420	404.484	899.771	1.691.021

Πίνακας 5.38 : Διεθνείς αφίξεις στα αεροδρόμια, Πηγή : INSETE

ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ														
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ΑΡΑΞΟΣ	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	9	485	28	11	150	1.174	244	0	0	47	7	126	0
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	ΗΠΕΙΡΟΣ	59.579	44.016	35.208	31.866	39.424	43.048	48.083	44.239	44.456	50.993	17.573	21.428	21.114
ΑΚΤΙΟ	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	3.367	2.453	4.668	2.995	2.643	4.315	9.440	6.428	4.718	5.167	1.910	1.551	2.284
ΚΕΡΚΥΡΑ	ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	138.453	128.746	113.755	106.993	115.701	123.753	146.086	141.757	165.039	166.553	69.046	105.544	170.271

Πίνακας 5.39 : Αφίξεις εσωτερικού στα αεροδρόμια, Πηγή: INSETE



Διάγραμμα 5.29. : Αφίξεις εσωτερικού στα αεροδρόμια, Πηγή: INSETE

5.2.5. Προσπελάσιμοι Τόποι Τουριστικού Ενδιαφέροντος (διανυκτερεύσεις σε τουριστικά καταλύματα, κίνηση επισκεπτών σε αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία)

Το φυσικό κλίμα της Ελλάδας, που χαρακτηρίζεται από το εύκρατο, μεσογειακό κλίμα, σε συνδυασμό με την πλούσια ιστορία, τις παραδόσεις και τον πολιτισμό της, την καθιστούν έναν από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως. Τα μοναδικά τοπία, οι παραλίες, ο πολιτισμός και οι παραδόσεις της ελκύουν εκατομμύρια τουρίστες κάθε χρόνο, δημιουργώντας ένα οικονομικό και κοινωνικό κίνητρο για την ανάπτυξη της χώρας.

Ο τομέας του τουρισμού προσφέρει εκτενείς ευκαιρίες απασχόλησης, ενώ η άνοδος των τουριστικών εσόδων έχει θετικές επιπτώσεις σε διάφορους τομείς της οικονομίας, όπως η μεταφορά, η εστίαση, οι κατασκευές και η εμπορία. Συνεπώς, ο τουρισμός αποτελεί την κινητήρια δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Τα στατιστικά στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ δείχνουν μια συνεχή και σταθερή αύξηση του τουρισμού από το 1990 και έπειτα, με τον τομέα να καταλαμβάνει ένα ποσοστό άνω του 15% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ).

Με βάση πιο πρόσφατα δεδομένα, τα οποία παρουσιάζονται στην μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ «Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2023», αναφέρεται ότι ο τουρισμός αποτέλεσε τα χρόνια της κρίσης το ανάχωμα στην ύφεση και την ανεργία και στη συνέχεια οδήγησε τη χώρα σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Η πανδημία COVID-19 και τα μέτρα ανάσχεσης της εξάπλωσής της οδήγησαν σε πολύ μεγάλη μείωση του τουρισμού παγκοσμίως και στην Ελλάδα πλήττοντας καιρίως την οικονομική ζωή των τουριστικών περιοχών αλλά και την οικονομία ευρύτερα.

Η ταχύτατη ανάκαμψη του τουρισμού κατά τα έτη 2021 και 2022 στην Ελλάδα επέφερε άμεσα μια εξαιρετικά γρήγορη ανάκαμψη στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) και στην οικονομική δραστηριότητα στις περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον. Αυτή η ανάκαμψη όχι μόνο επέφερε θετικά αποτελέσματα στην οικονομία της χώρας, αλλά και ανέδειξε την Ελλάδα ως έναν τουριστικό προορισμό παγκόσμιας εμβέλειας.

Η πορεία αυτή συνεχίστηκε και το 2023 με τον τουρισμό να παρουσιάζει περαιτέρω σημαντική ανάπτυξη. Λόγω δε της μεγάλης διασποράς των τουριστικών προορισμών ανά τη χώρα, ο τουρισμός παίζει καταλυτικό ρόλο στην διαμόρφωση του εισοδήματος σε πολλές Περιφέρειες της χώρας. Συνολικά, οι εισπράξεις από τον εισερχόμενο τουρισμό ανήλθαν σε € 19,8 δισ., αυξημένες κατά 14,9% έναντι του 2022 (€ 17,3 δισ.). Οι αφίξεις από τον εισερχόμενο τουρισμό ανήλθαν σε 32,7 εκατ. το 2023, αυξημένες κατά +17,6% έναντι του 2022 (27,8 εκατ.).

Στο σημείο αυτό κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί ότι σύμφωνα με το IOBE (2012), κάθε € 1,0 που δημιουργεί η τουριστική δραστηριότητα, δημιουργεί έμμεση και προκαλούμενη πρόσθετη οικονομική δραστηριότητα € 1,2 και άρα, συνολικά, δημιουργεί € 2,2 ΑΕΠ. Δηλαδή, ο πολλαπλασιαστής της τουριστικής δραστηριότητας ανέρχεται 2,2. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ, ο προκύπτων πολλαπλασιαστής του τουρισμού για την ελληνική τουριστική οικονομία ανέρχεται σε 2,65 που σημαίνει πως για κάθε € 1,0 από την τουριστική δραστηριότητα, δημιουργείται έμμεση και προκαλούμενη πρόσθετη οικονομική δραστηριότητα € 1,65 και άρα, συνολικά, το ΑΕΠ αυξάνει κατά € 2,65. Συνεπώς, ο πολλαπλασιαστής της τουριστικής δραστηριότητας κυμαίνεται μεταξύ 2,2 και 2,65.

Επομένως, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ και το ΙΝΣΕΤΕ, το ΑΕΠ της χώρας, σε τρέχουσες τιμές, το 2023 διαμορφώθηκε στα € 220.303 εκατ. αυξημένο κατά 6,6% σε σύγκριση με το 2022 (€ 206.620 εκατ.). Η άμεση συνεισφορά του τουρισμού στην οικονομία της χώρας το 2023 εκτιμάται σε € 28,5 δισ., μέγεθος που αντιστοιχεί με το 13,0% του ΑΕΠ, όταν για το 2022 ήταν € 23,9 δισ. και 11,6% του ΑΕΠ και το 2019 € 23,1 δισ. και 12,6% του ΑΕΠ. Συνυπολογίζοντας και τα πολλαπλασιαστικά οφέλη, η συνολική συνεισφορά του τουρισμού στην οικονομία της χώρας το 2023 εκτιμάται μεταξύ € 62,8 και € 75,6 δισ., μεγέθη που αντιστοιχούν μεταξύ 28,5% έως 34,3% του ΑΕΠ. Τα αντίστοιχα μεγέθη για το 2022 ήταν μεταξύ € 52,6 δισ. και € 63,3 δισ. που αντιστοιχούν με το 25,4% έως 30,6% του ΑΕΠ ενώ για το 2019 ήταν € 50,8 δισ. και € 61,2 δισ. που αντιστοιχεί στο 27,7% έως 33,4% του ΑΕΠ. Το ΑΕΠ την περίοδο 2022-2023 παρουσίασε αύξηση κατά +6,6% ή κατά € +13.682 εκατ., ενώ η δραστηριότητα του τουρισμού αυξήθηκε κατά +19,5% ή κατά € +4.650 εκατ. άμεσα ή € +10.230/+12.322 εκατ. έμμεσα και άμεσα. Την περίοδο 2019-2023, το ΑΕΠ παρουσίασε αύξηση κατά +20,2% ή κατά € +36.955 εκατ., ενώ η δραστηριότητα του τουρισμού αυξήθηκε κατά +23,5% ή κατά € + € 5.435 εκατ. άμεσα ή € +11.957/+€14.403 έμμεσα και άμεσα.

Περιφέρεια	% Κατανομή εισερχόμενου τουρισμού 2023	εσόδων τουριστικής Αναλογία 2023 σε εκ. €	άμεσης δαπάνης ΑΕΠ Περιφερειών 2023 σε εκ. €	% ΑΕΠ στο οποίο αντιστοιχεί τουριστική δαπάνη	Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ 2021 σε €
Νότιο Αιγαίο	27%	7719	7000	110%	16639
Κρήτη	26%	710	10777	70%	13994
Αττική	19%	5473	105459	5%	23335
Ιόνια Νησιά	10%	2947	3554	83%	1420
Κεντρική Μακεδονία	8%	2189	30243	7%	13453
Πελοπόννησος	2%	554	9920	6%	14407
Ήπειρος	2%	478	4796	10%	11981
Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	2%	471	8638	5%	12006
Θεσσαλία	1%	366	11495	3%	13390
Δυτική Ελλάδα	1%	304	9721	3%	12429
Στερεά Ελλάδα	1%	240	11264	2%	16834
Βόρειο Αιγαίο	1%	215	2954	7%	10658
Δυτική Μακεδονία	0%	73	4482	2%	14141
Σύνολο	100%	28539	220303	13%	17058

Πίνακας 5.40: Περιφερειακή Κατανομή και Συμβολή ανά Περιφέρεια 2023, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Σε περιφερειακό επίπεδο, τα έσοδα της Περιφέρειας Ηπείρου από τον τουρισμό το 2023, αντιπροσωπεύουν το 2% (4,7εκ. €) των συνολικών εσόδων της χώρας ενώ η άμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ της Περιφέρειας ανήλθε σε 10%. Όσον αφορά την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας τα έσοδα της αντιπροσωπεύουν το 1% (3εκ. €) και η άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ ανέρχεται σε 3%. Από την άλλη, τα έσοδα από τον τουρισμό των Ιόνιων νησιών αντιπροσωπεύουν το 10% (2,9δισ. €) των εσόδων της χώρας, ενώ η συμβολή τους στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 83%. Ακόμη, οι περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης αντιπροσωπεύουν το 27% και το 26%, αντίστοιχα, των συνολικών εσόδων, ενώ η άμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ ανέρχεται σε 110% και 70%, αντίστοιχα, αφού αποτελούν τα κύρια κέντρα τουρισμού.

Στα ανωτέρω δεδομένα παρουσιάζεται μεγάλη ανισορροπία **με τις περιφέρειες Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας να κατέχουν μικρότερα ποσοστά, γεγονός που μπορεί να οφείλεται σε διαφορές στην τουριστική υποδομή και προσέλκυση τουριστών στις περιοχές αυτές**, συγκριτικά με περιοχές με υψηλότερα ποσοστά. **Από την άλλη, η μεγάλη συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ των Ιονίων Νησιών, του Νοτίου Αιγαίου και της Κρήτης επιβεβαιώνει την ισχυρή συνεισφορά του τουρισμού στην οικονομία αυτών των περιοχών.** Ο τουρισμός αποτελεί κυρίως τη βασική πηγή εσόδων για τις τοπικές κοινότητες και την ανάπτυξή τους και αποτελεί προτεραιότητα για την οικονομική τους ευημερία και βιωσιμότητα.

Επομένως, **γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχει μεγάλη ανάγκη για περαιτέρω επενδύσεις σε τουριστική υποδομή και προώθηση** σε περιοχές όπως η Ήπειρος, η οποία ναι μεν παρουσιάζει ανάπτυξη, κυρίως στον χειμερινό τουρισμό αλλά χρειάζεται περαιτέρω ενίσχυση, και η Δυτική Ελλάδα, η οποία είναι μια ανώριμη αγορά, προκειμένου να διατηρηθεί και να ενισχυθεί η

συμβολή του τουρισμού στην οικονομία τους. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν τη βελτίωση των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων, την ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και τη δημιουργία νέων τουριστικών προϊόντων και εμπειριών. Επιπλέον, η προώθηση των περιοχών αυτών ως τουριστικοί προορισμοί μέσω καλύτερου μάρκετινγκ και παρουσίασης των τοπικών πλεονεκτημάτων μπορεί να δημιουργήσει ενδιαφέρον και να αυξήσει την ελκυστικότητά τους για επισκέπτες. Οι περισσότερες επενδύσεις σε αυτού του είδους την υποδομή μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του τουριστικού ρεύματος, τη βελτίωση της εικόνας της περιοχής ως τουριστικού προορισμού και την ανάπτυξη της οικονομίας τους μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της αυξημένης κατανάλωσης. Συνολικά, η συνεχής ανάπτυξη και ενίσχυση του τουρισμού σε αυτές τις περιοχές θα μπορούσε να έχει μακροπρόθεσμα θετικές επιπτώσεις στην οικονομική τους ανάπτυξη και βιωσιμότητα.

5.2.5.1. Τουριστικά Μεγέθη

1.Επισκέψεις στην Ελλάδα

Η συνολική εικόνα των επισκέψεων στην Ελλάδα από το 2016 έως το 2022 αναδεικνύει μια ποικιλόμορφη πραγματικότητα. Παρόλο που πολλές περιοχές της χώρας ανέφεραν συνεχόμενη αύξηση στον τουρισμό μέχρι το 2019, η πανδημία του COVID-19 επηρέασε σημαντικά τον τουριστικό τομέα το 2020, με τις επισκέψεις να μειώνονται δραματικά σε πολλές περιοχές. Αυτή η μείωση ήταν ιδιαίτερα έντονη σε περιοχές που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό. Παρά τις προκλήσεις, ο τουρισμός ανέκαμψε κάπως τα επόμενα έτη, αλλά η ανάκαμψη διέφερε ανά περιοχή. Παρ' όλα αυτά, η Ελλάδα παραμένει ένας δημοφιλής προορισμός για επισκέπτες από όλο τον

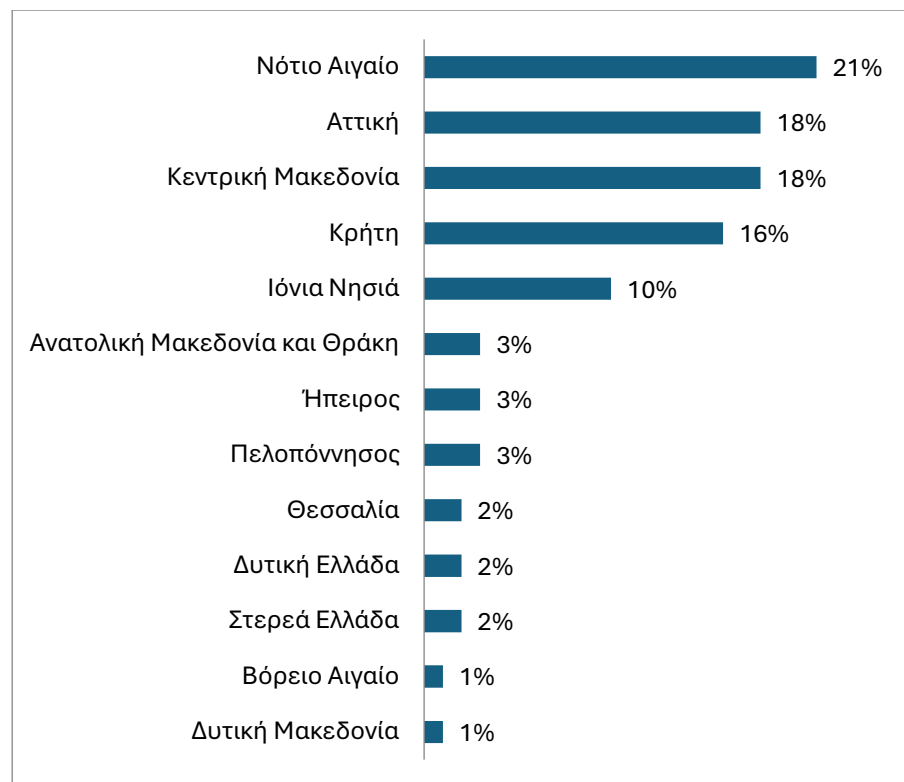
κόσμο, με τις περισσότερες περιοχές να εργάζονται σκληρά για να ανακτήσουν την τουριστική τους ανάπτυξη.

Περιφέρειες	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Μεταβολή 2019-2022	% 2019-2022	Μεταβολή 2021-2022	% 2021-2022
Νότιο Αιγαίο	7008	7898	9036	6893	2041	3624	6696	-3	84,8		
Αττική	4543	5137	5681	5923	1622	2640	5624	-5	113,0		
Κεντρική Μακεδονία	6395	7262	7830	6761	1280	2934	5568	-18	89,8		
Κρήτη	4537	4806	5228	5288	1236	3148	5114	-3	62,5		
Ιόνια Νησιά	2457	2966	3162	3048	805	1742	3176	4	82,3		
Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	1363	1349	1930	3833	602	333	1096	-71	229,1		
Ήπειρος	717	713	823	1033	265	425	1083	5	154,8		
Πελοπόννησος	843	727	886	899	278	477	891	-1	86,8		
Θεσσαλία	714	694	675	806	176	274	646	-20	135,8		
Δυτική Ελλάδα	513	563	699	817	188	351	582	-29	65,8		
Στερεά Ελλάδα	409	376	549	679	148	240	521	-23	117,1		
Βόρειο Αιγαίο	328	364	389	359	44	99	196	-45	98,0		
Δυτική Μακεδονία	330	222	349	304	73	88	174	-43	97,7		
Ελλάδα	30157	33077	37237	36643	8758	16376	31367	-14	91,5		

Πίνακας 5.41: Επισκέψεις ανά Περιφέρεια, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα, ο αριθμός των επισκέψεων στην Ελλάδα μειώθηκε κατά -14% από το 2019 έως το 2022, φθάνοντας από 36,6 εκατομμύρια σε 31,4 εκατομμύρια. Όλες οι περιφέρειες κατέγραψαν με στον αριθμό των επισκεπτών τους, εκτός από τις περιφέρειες των Ιονίων Νήσων (+4%) και της Ηπείρου (+5%). Οι μειώσεις ήταν εντυπωσιακές σε πολλές περιοχές, όπως η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη (-71%), η Δυτική Ελλάδα (-29%), το Βόρειο Αιγαίο (-45%) και η Δυτική Μακεδονία (-43%). Παράλληλα, άλλες περιφέρειες όπως η Κεντρική Μακεδονία (-18%) και η Θεσσαλία (-20%) επίσης αντιμετώπισαν σημαντική μείωση.

Το 2022 φάνηκε να φέρνει μια «ανάσα» ανάκαμψης για τον τουρισμό στην Ελλάδα, καθώς όλες οι περιφέρειες κατέγραψαν εντυπωσιακές αυξήσεις στον αριθμό των επισκέψεων σε σχέση με το 2021. Από το Νότιο Αιγαίο μέχρι την Κεντρική Μακεδονία και από την Κρήτη μέχρι τα Ιόνια Νησιά, η αύξηση ήταν εμφανώς θετική. Ενώ ορισμένες περιφέρειες παρουσίασαν συγκλονιστικές αυξήσεις, όπως η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη με το εκπληκτικό 229,1%, άλλες επίσης δεν έμειναν πίσω, όπως η Αττική με αύξηση 113,0%. Αυτή η αισιόδοξη τάση είναι ενθαρρυντική για τον τουρισμό της χώρας, δείχνοντας ότι η Ελλάδα παραμένει ένας δημοφιλής προορισμός ακόμα και μετά από δύσκολες περιόδους. Συνολικά, η αύξηση των επισκέψεων κατά 91,5% για το σύνολο της Ελλάδας αποτελεί ένα θετικό σημάδι για την ανάκαμψη του τουρισμού και την οικονομία της χώρας.



Διάγραμμα 5.30: Ποσοστιαία κατανομή επισκέψεων στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια, 2022, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Η κατανομή των επισκέψεων στις περιφέρειες της Ελλάδας αναδεικνύει ένα συγκεκριμένο προφίλ επισκεψιμότητας. Το Νότιο Αιγαίο, η Αττική, η Κεντρική Μακεδονία, η Κρήτη και τα Ιόνια Νησιά αντλούν το μεγαλύτερο μερίδιο των επισκεπτών, αντιπροσωπεύοντας το 83% των συνολικών επισκέψεων στην Ελλάδα το 2022. Αυτές οι περιοχές προσφέρουν μια ποικιλία από τουριστικά αξιοθέατα, από τις κρυστάλλινες παραλίες του

Αιγαίου μέχρι τα ιστορικά μνημεία της Αττικής και τα μοναδικά τοπία των Ιονίων Νήσων. Αυτή η κατανομή αντανakλά την πολυμορφία και την ομορφιά της ελληνικής γης και την ικανότητά της να προσελκύει τουρίστες από όλο τον κόσμο.

2.Διανυκτερεύσεις στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια

Ο αριθμός των διανυκτερεύσεων στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2016-2022 σημείωσε συνολική αύξηση. Αναλυτικά, οι διανυκτερεύσεις αυξήθηκαν σημαντικά σε περιοχές όπως το Νότιο Αιγαίο, η Κρήτη, την Αττική και την Κεντρική Μακεδονία. Ενδεικτικά, στο Νότιο Αιγαίο αυξήθηκε από 39.996 διανυκτερεύσεις το 2016 σε 51.371 το 2022, ενώ στην Κρήτη από 39.378 σε 41.891 κατά την ίδια περίοδο. Επίσης, η Αττική αύξησε τις διανυκτερεύσεις της από 24.769 σε 35.135, ενώ η Κεντρική Μακεδονία από 36.330 σε 33.926. Αντίθετα, ορισμένες περιοχές όπως η Δυτική Μακεδονία εμφάνισαν μείωση, με τις διανυκτερεύσεις να πέφτουν από 1.475 το 2016 σε 971 το 2022. Συνολικά, η Ελλάδα παρουσίασε αύξηση από 190.403 σε 216.949 διανυκτερεύσεις ανά την περίοδο αυτή.

Κατά την περίοδο 2019-2022, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων στην Ελλάδα μειώθηκε κατά 7%, με τις περισσότερες περιφέρειες να καταγράφουν μείωση στις διανυκτερεύσεις τους. Ωστόσο, ορισμένες περιφέρειες, όπως η Αττική, τα Ιόνια Νησιά και η Πελοπόννησος, αποτελούν εξαιρέσεις σε αυτήν την τάση, καθώς κατέγραψαν αύξηση στον αριθμό των διανυκτερεύσεων τους. Ενδεικτικά, η Αττική αύξησε τις διανυκτερεύσεις της κατά 3%, από 34,0 εκατομμύρια το 2019 σε 35,1 εκατομμύρια το 2022, ενώ τα Ιόνια Νησιά και η Πελοπόννησος σημείωσαν αντίστοιχα αύξηση 1% και 24%. Ωστόσο, άλλες περιφέρειες όπως το Νότιο Αιγαίο, η Κρήτη και η Κεντρική Μακεδονία, κατέγραψαν μείωση των

διανυκτερεύσεων τους κατά 3%, 3% και 17% αντίστοιχα. Ειδικότερα, η περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης είχε τη μεγαλύτερη μείωση κατά 42%, ενώ και άλλες περιοχές όπως η Δυτική Ελλάδα και η Δυτική Μακεδονία κατέγραψαν σημαντική μείωση κατά 34% και 36% αντίστοιχα.

Επιπρόσθετα, η μεταβολή των διανυκτερεύσεων ανά περιφέρεια από το 2021 έως το 2022 ανακαλύπτει μια γενικευμένη τάση αύξησης σε όλη την Ελλάδα. Το Νότιο Αιγαίο εμφάνισε αύξηση κατά 71,7%, ενώ η Κρήτη αύξησε τις διανυκτερεύσεις της κατά 55,9%. Η Αττική και η Κεντρική Μακεδονία επίσης παρουσίασαν αυξητικές τάσεις, κατά 63,9% και 59,3% αντίστοιχα. Εξαιρέσεις αποτελούν η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, που εμφάνισε μια μικρή μείωση των διανυκτερεύσεων της κατά 3,1%, και η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης που σημείωσε τη μεγαλύτερη αύξηση κατά 132,0%. Συνολικά, η Ελλάδα παρουσίασε αύξηση των διανυκτερεύσεων της κατά 65,2% κατά την ίδια περίοδο.

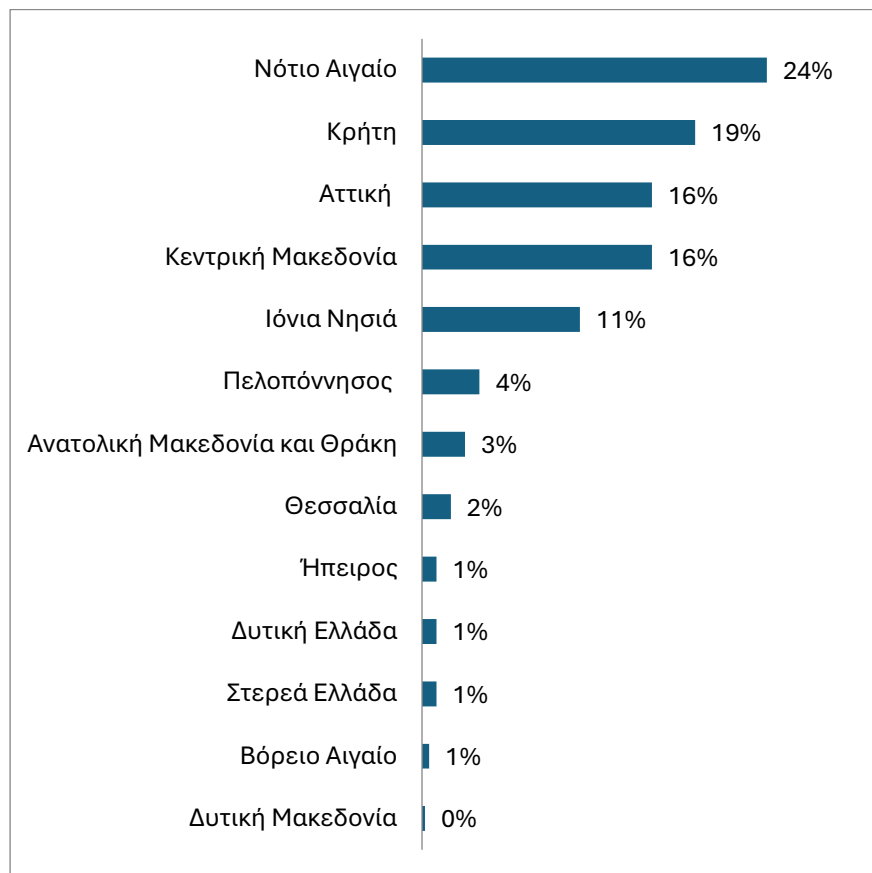
Περιφέρειες	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Μεταβολή 2019-2022	% 2019-2022
Νότιο Αιγαίο	39996	46210	51084	53169	13627	29914	51371	-3	71,7
Κρήτη	39378	40271	43819	43256	10510	26872	41891	-3	55,9
Αττική	24769	29437	31386	34028	12466	21432	35135	3	63,9
Κεντρική Μακεδονία	36330	40783	44690	40808	9168	21296	33926	-17	59,3
Ιόνια Νησιά	21493	24944	24762	23744	6914	14391	24026	1	67,0
Πελοπόννησος	5760	5214	6614	6466	2766	4093	8042	24	96,5
Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	5414	5421	6467	10171	2352	2539	5891	-42	132,0
Θεσσαλία	5121	5027	4217	4889	1365	2410	4436	-9	84,1
Ήπειρος	3622	3643	3362	4003	1248	1972	3178	-21	61,2
Δυτική Ελλάδα	2742	2819	3184	4530	1324	2372	2977	-34	25,5
Στερεά Ελλάδα	1845	2013	2998	2978	1090	1796	2962	-1	64,9
Βόρειο Αιγαίο	2458	3217	3113	2902	581	1270	2144	-26	68,8
Δυτική Μακεδονία	1475	859	1316	1520	644	1002	971	-36	-3,1
Ελλάδα	190403	209858	227012	232464	64055	131357	216949	-7	65,2

Πίνακας 5.42: Διανυκτερεύσεις ανά Περιφέρεια, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Η ποσοστιαία κατανομή των διανυκτερεύσεων στις επιμέρους περιφέρειες αναδεικνύει τη σημασία πέντε κύριων περιοχών στον τουρισμό της Ελλάδας το 2022. Ειδικότερα, το Νότιο Αιγαίο αντιπροσωπεύει το 24% των διανυκτερεύσεων, ενώ η Κρήτη και η Αττική κατέχουν το 19% και το 16%

αντίστοιχα. Επιπλέον, η Κεντρική Μακεδονία και τα Ιόνια Νησιά συμβάλλουν με το 16% και το 11% αντίστοιχα στο συνολικό αριθμό των διανυκτερεύσεων της Ελλάδας. Αυτές οι πέντε περιφέρειες συγκεντρώνουν

το 86% του συνόλου των διανυκτερεύσεων της χώρας το 2022. Οι υπόλοιπες περιφέρειες καταγράφουν ποσοστά χαμηλότερα του 5%.



Διάγραμμα 5.31. : Ποσοστιαία κατανομή διανυκτερεύσεων στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια, 2022, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

3.Εισπράξεις στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια

Συνολικά, από το 2016 έως το 2022, οι εισπράξεις από τον τουρισμό στην Ελλάδα παρουσίασαν σημαντικές μεταβολές. Ειδικότερα, οι εισπράξεις αυξήθηκαν σταδιακά μέχρι το 2019, όπου κατέγραψαν το υψηλότερο επίπεδο, και στη συνέχεια υπέστησαν μια έντονη μείωση το 2020 λόγω της πανδημίας COVID-19 και των περιοριστικών μέτρων που επιβλήθηκαν. Στη συνέχεια, το 2021 και το 2022 παρατηρήθηκε μια σημαντική ανάκαμψη, αν και οι εισπράξεις δεν έφτασαν ακόμα τα επίπεδα του 2019.

Πιο αναλυτικά, κατά την περίοδο 2019-2022, οι εισπράξεις στην Ελλάδα μειώθηκαν κατά 2%, με το συνολικό ποσό να μειώνεται από €17,7 δισ. το 2019 σε €17,3 δισ. το 2022. Όλες οι περιφέρειες σημείωσαν μείωση, εκτός από τις Περιφέρειες Κρήτη, Αττική, Ιονίων Νήσων, Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας. Ειδικότερα, οι εισπράξεις στις περιφέρειες Κρήτης αυξήθηκαν κατά 2%, από €3,6 δισ. το 2019 σε €3,7 δισ. το 2022, ενώ στην Αττική αυξήθηκαν κατά 10%, από €2,6 δισ. το 2019 σε €2,8 δισ. το 2022. Οι εισπράξεις στα Ιόνια Νησιά αυξήθηκαν κατά 36%, από €1,9 δισ. το 2019 σε €2,6 δισ. το 2022. Επίσης, οι περιφέρειες Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας είχαν αύξηση κατά 9% και 20% αντίστοιχα, με τις εισπράξεις να αυξάνονται από €417 εκατ. το 2019 σε €453 εκατ. το 2022 και από €180 εκατ. το 2019 σε €217 εκατ. το 2022. Αντίθετα, οι υπόλοιπες περιφέρειες είχαν μείωση των εισπράξεων. Για παράδειγμα, οι εισπράξεις στη Νότιο Αιγαίο μειώθηκαν κατά 9%, από €5,2 δισ. το 2019 σε €4,7 δισ. το 2022, ενώ στην Κεντρική Μακεδονία μειώθηκαν κατά 33%, από €2,3 δισ. το 2019 σε €1,5 δισ. το 2022. Επιπλέον, οι εισπράξεις στη Θεσσαλία μειώθηκαν κατά 35%, από €355 εκατ. το 2019 σε €231 εκατ. το 2022, ενώ στο Βόρειο Αιγαίο μειώθηκαν κατά 24%, από €165 εκατ. το 2019 σε €125 εκατ. το 2022. Τέλος,

οι εισπράξεις στη Δυτική Μακεδονία μειώθηκαν κατά 36%, από €76 εκατ. το 2019 σε €49 εκατ. το 2022.

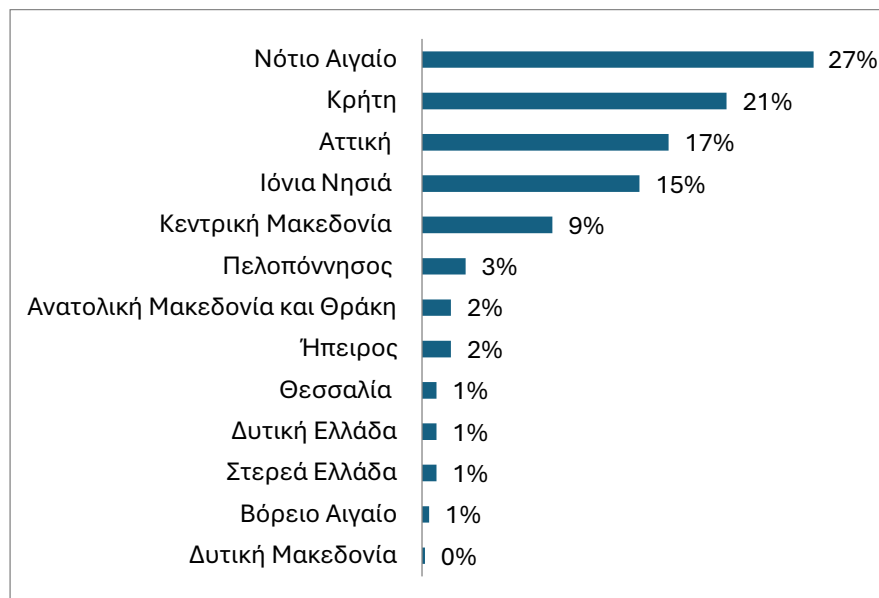
Κατά την περίοδο από το 2021 έως το 2022, παρατηρήθηκε γενική αύξηση των εσόδων από τον τουρισμό σε πολλές περιφέρειες της Ελλάδας. Πιο συγκεκριμένα, οι εισπράξεις αυξήθηκαν κατά 67,1% σε σχέση με το 2021.

Αυτή η αύξηση ήταν ιδιαίτερα εντυπωσιακή σε περιοχές όπως η Αττική (+94,3%), η Ανατολική Μακεδονία και Θράκη (+173,9%), η Πελοπόννησος (+81,2%) και η Στερεά Ελλάδα (+92,0%). Ενδεικτικά, οι Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου, Κρήτης και Ιονίων Νήσων παρουσίασαν επίσης σημαντικές αυξήσεις των εσόδων τους κατά 50,8%, 52,9% και 101,1% αντίστοιχα. Αυτή η θετική τάση αντανακλά την επαναφορά του τουρισμού μετά τις προηγούμενες δυσμενείς συνθήκες λόγω πανδημίας και αναδεικνύει την επιθυμία των τουριστών να επιστρέψουν στην Ελλάδα για τις διακοπές τους.

Περιφέρειες	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Μεταβολή 2019-2022	% 2022
Νότιο Αιγαίο	3136	3653	4414	5175	1256	3121	4707	-9	50,8
Κρήτη	3095	3260	3134	3601	861	2395	3661	2	52,9
Αττική	1734	2083	2279	2592	761	1466	2849	10	94,3
Ιόνια Νησιά	1504	1775	1691	1911	446	1297	2608	36	101,1
Κεντρική Μακεδονία	1688	1852	2275	2250	412	1012	1511	-33	49,3
Πελοπόννησος	324	307	415	417	132	250	453	9	81,2
Αν. Μακ. Και Θράκη	288	282	322	440	91	134	367	-17	173,9
Ήπειρος	218	216	222	261	82	127	260	0	104,7
Θεσσαλία	301	290	270	355	87	179	231	-35	29,1
Δυτική Ελλάδα	146	159	212	257	70	128	221	-14	72,7
Στερεά Ελλάδα	117	113	194	180	59	113	217	20	92,0
Βόρειο Αιγαίο	131	167	164	165	25	68	125	-24	83,8
Δυτική Μακεδονία	68	45	61	76	27	38	49	-36	28,9
Ελλάδα	12750	14202	15653	17680	4309	10328	17259	-2	67,1

Πίνακας 5.42.: Εισπράξεις ανά Περιφέρεια, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Αναλύοντας την ποσοστιαία κατανομή των εσόδων ανά Περιφέρεια για το έτος 2022, παρατηρούμε ότι το υψηλότερο ποσοστό εισπράξεων καταγράφεται στο Νότιο Αιγαίο με 27%, ακολουθούμενο από την Κρήτη με 21%, την Αττική με 17%, τα Ιόνια Νησιά με 15% και την Κεντρική Μακεδονία με 9%. Συνολικά, αυτές οι πέντε Περιφέρειες αποτελούν το 89% των εσόδων που καταγράφηκαν στην Ελλάδα το 2022. Το συνολικό ποσοστό αποτυπώνει τη σημαντική συνεισφορά αυτών των περιοχών στην τουριστική οικονομία της χώρας και την ανάγκη για περαιτέρω ανάπτυξη και προώθηση του τουρισμού και στις υπόλοιπες περιοχές.



Διάγραμμα 5.32.: Ποσοστιαία κατανομή εισπράξεων στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια, 2022, Πηγή: INΣΕΤΕ

Συνολικά, οι επισκέψεις, οι διανυκτερεύσεις και οι εισπράξεις στην Ελλάδα διαμορφώθηκαν διαφορετικά κατά την περίοδο που εξετάζεται. Αν και υπήρξε μια πτώση στον αριθμό των επισκέψεων και των διανυκτερεύσεων, οι εισπράξεις κατάφεραν να διατηρηθούν σε σχετικά σταθερά επίπεδα. Αυτό υποδηλώνει μια αύξηση στον μέσο όρο των εσόδων ανά επίσκεψη ή διανυκτέρευση, πιθανότατα λόγω της αύξησης της τουριστικής δαπάνης ανά επισκέπτη. Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει η ανάγκη για συνεχή προώθηση και ανάπτυξη του τουρισμού σε όλες τις περιοχές της χώρας, προκειμένου να αποκτήσει μια βιώσιμη και ανθεκτική τουριστική βιομηχανία.

5.Ανάλυση Περιφερειών και Νομών Επιρροής

Προκειμένου να γίνει εκτενέστερη ανάλυση για τον τουριστικό τομέα των περιοχών ενδιαφέροντος, κρίνεται σημαντικό να παρουσιαστεί η προσβασιμότητα κάθε περιφέρειας, ώστε να γίνει κατανοητή η δυναμική και οι προοπτικές κάθε περιοχής.

Συγκεκριμένα, η περιφέρεια της Ηπείρου βρίσκεται στα βορειοδυτικά σύνορα της χώρας. Η μορφολογία της περιοχής κατέχει σημαντικό ρόλο στο βαθμό ανάπτυξης της, καθώς οι ορεινοί όγκοι που τη διαχωρίζουν από τις συνορεύουσες περιφέρειες δυσχεραίνουν την πρόσβαση. Παράλληλα διαθέτει ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας, στην Ηγουμενίτσα, καθώς και το λιμάνι της Πρέβεζας, ενώ η πρόσβαση διευκολύνεται και από το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων, το οποίο εξυπηρετεί και διεθνείς πτήσεις. Έργα αναβάθμισης που έχουν επιδράσει στον αναπτυξιακό χάρτη της είναι η Εγνατία και Ιόνια Οδός, καθώς και η Ολύμπια Οδός και η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, οι οποίες εξασφαλίζουν τη διασύνδεση της Περιφέρειας Ηπείρου με την Βόρεια και Κεντρική Ελλάδα,

καθώς και την Νότια Ελλάδα, αντίστοιχα, συμβάλλοντας στον περιορισμό της απομόνωσης της ορεινής Περιφέρειας.

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας βρίσκεται στο παράκτιο τμήμα της δυτικής Ελλάδας, θέση που της παρέχει άμεση πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές και ύπαρξη πολλών φυσικών λιμένων. Διαθέτει 4 κύριους λιμένες που εξυπηρετούν διαφορετικές ενδοπεριφερειακές, κυρίως, ανάγκες όπως μεταφορές εμπορευμάτων, ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων και πρόσβαση σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς. Οι λιμένες αυτοί είναι της Πάτρας, της Κυλλήνης, του Κατάκολου και του Αιγίου. Επίσης, διαθέτει δύο αεροδρόμια, τον Διεθνή Αερολιμένα Ακτίου και τον Διεθνή Αερολιμένα Αράξου. Επιπλέον, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, η Ολυμπία Οδός, η Ιόνια Οδός, καθώς και οι Εθνικές Οδοί 48 (που συνδέει την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας με τη Στερεά Ελλάδα καθώς διατρέχει τον άξονα Αντίρριο –Λιβαδειά και αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού 65), 38 (που συνδέει την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας με τη Στερεά Ελλάδα καθώς διατρέχει τον άξονα Λαμία –Θέρμο και αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού 952 (E952)) και 74 (που συνδέει τον Πύργο με την Τρίπολη και διέρχεται από την Αρχαία Ολυμπία) αποτελούν τις σημαντικότερες οδικές υποδομές της Περιφέρειας.

Τέλος, η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων αποτελεί ένα σύμπλεγμα νησιών στην δυτική πλευρά των συνόρων της χώρας. Η συνδεσιμότητα της Περιφέρειας με την ηπειρωτική χώρα βασίζεται στις λιμενικές υποδομές και στις αερομεταφορές. Κάθε νησί της Περιφέρειας διαθέτει λιμάνι ως κύριο σημείο εισόδου/εξόδου. Στην Περιφέρεια υπάρχουν 3 αεροδρόμια, στην Κέρκυρα, τη Ζάκυνθο και την Κεφαλονιά που σε συνδυασμό με τις λιμενικές υποδομές των αντίστοιχων περιοχών αποτελούν κόμβους πολλαπλής συνδεσιμότητας της Περιφέρειας. Το οδικό δίκτυο της

Περιφέρειας μπορεί να εξεταστεί μόνο κατά περίπτωση του κάθε νησιού καθώς εξασφαλίζει προσβασιμότητα στις πύλες εισόδου και εξόδου όπως λιμάνια και αεροδρόμια, σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος και σε απομονωμένες περιοχές. Ωστόσο, ειδικότερα για την Λευκάδα θα πρέπει να σημειωθεί πως παρουσιάζει ιδιαιτερότητα στην πρόσβαση καθώς συνδέεται οδικώς με την ηπειρωτική χώρα μέσω γέφυρας. Η Αμβρακία Οδός συνδέει απ' ευθείας την Ιόνια Οδό από τον Α.Κ. Αμβρακίας με το Αεροδρόμιο του Ακτίου και την υποθαλάσσια σήραγγα του Ακτίου, καθώς και με τον οδικό άξονα Βόνιτσας - Λευκάδας.

Όπως γίνεται αντιληπτό, **σημαντικό μέρος στην ανάπτυξη και την ευημερία του τουρισμού στις περιφέρειες αυτές αποτελεί η σύνδεσή τους με την Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Η λειτουργία της διευκολύνει τη μετακίνηση των τουριστών από και προς τις περιοχές της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου, και των Ιονίων Νησιών βοηθώντας στην αύξηση των επισκέψεων και των εισπράξεων σε αυτές τις περιοχές.** Επιπλέον, η έγκαιρη και αποτελεσματική συντήρησή της είναι ουσιώδους σημασίας για την εξασφάλιση της ομαλής κυκλοφορίας και ασφάλειας των ταξιδιωτών, προσελκύοντας έτσι περισσότερους επισκέπτες από το υπόλοιπο τμήμα της χώρας και το εξωτερικό.

Επομένως, αναλύοντας περισσότερο τις περιοχές αυτές, από το 2016 έως το 2022, **ο τουρισμός στις περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας, Ηπείρου και Ιονίων Νήσων εμφάνισε μικρές αλλά σημαντικές μεταβολές σε επισκέψεις, διανυκτερεύσεις και εισπράξεις.** Η ανάλυση αυτή αποκαλύπτει την πολυπλοκότητα του τουριστικού τομέα και την επίδραση διαφόρων παραγόντων στην ανάπτυξή του. Οι μικρές αυτές μεταβολές μπορούν να αποδοθούν σε πολλούς παράγοντες. Καταρχάς, η πανδημία του COVID-19 είχε σημαντικές επιπτώσεις στον τουρισμό, με

περιορισμούς ταξιδιών, κλεισίματα ξενοδοχείων και αυξημένες υγειονομικές προτάσεις. Επιπλέον, οι οικονομικές συνθήκες και οι πολιτικές αλλαγές μπορεί επίσης να έπαιξαν ρόλο στην ανάπτυξη του τουρισμού. Οι διαφορετικές τάσεις στις επισκέψεις, τις διανυκτερεύσεις και τις εισπράξεις αντικατοπτρίζουν την ποικιλομορφία του τουριστικού τομέα και την ανάγκη για προσαρμογή στις συνθήκες και τις αλλαγές του περιβάλλοντος. Αυτό υπογραμμίζει τη σημασία της ευελιξίας και της διαρκούς παρακολούθησης των τάσεων του τουρισμού για την ανάπτυξη και την ευημερία του τομέα σε αυτές τις περιφέρειες.

Σύμφωνα με στοιχεία της INSETE για το 2023, στην Περιφέρεια Ηπείρου καταγράφηκαν συνολικά 1712,4χιλ. επισκέψεις. Η πλειονότητά τους προήλθε από την Αλβανία με 219.000, ακολουθούμενη από τη Γερμανία με 80.000, το Ηνωμένο Βασίλειο με 76.200 και την Ιταλία με 57.200. Όσον αφορά στις εισπράξεις, πρώτη είναι η Γερμανία με 46,3 εκατομμύρια ευρώ, ακολουθούμενη από την Αλβανία με 42,3 εκατομμύρια, το Ηνωμένο Βασίλειο με 41,5 εκατομμύρια και την Ιταλία με 29,4 εκατομμύρια. Όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις, πρώτη είναι η Γερμανία με 754.300, ακολουθούμενη από το Ηνωμένο Βασίλειο με 459.800, την Αλβανία με 419.800 και την Ιταλία με 389.500.

Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, καταγράφηκαν συνολικά 563,6χιλ. επισκέψεις, με την κυρία αγορά να είναι η Αλβανία με 122,5χιλ. επισκέψεις, ακολουθούμενη από τη Γερμανία με 54,3χιλ., το Ην. Βασίλειο με 45,3χιλ. και τη Γαλλία με 43,8χιλ. Όσον αφορά στις εισπράξεις, από την Αλβανία αυτές είναι στα 33,5εκ., από την Γερμανία στα 32,3εκ., από το Ην. Βασίλειο στα 20,9εκ. και από την Γαλλία στα 14εκ. €. Τέλος, σχετικά με τις διανυκτερεύσεις, πρώτη είναι η Γερμανία με 572,4χιλ., στη συνέχεια το Ην. Βασίλειο με 300,4χιλ., η Αλβανία με 189,3χιλ. και η Γαλλία με 173,8χιλ.

Τέλος, η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων κατέγραψε συνολικά 3.377,9χιλ. επισκέψεις. Η μεγαλύτερη μερίδα από αυτές προέρχεται από το Ηνωμένο Βασίλειο με 1068,8χιλ. επισκέψεις, ενώ ακολουθούν η Γερμανία με 548,4χιλ., η Ιταλία με 445,1χιλ. και η Γαλλία με 164,7χιλ. Αντίστοιχη είναι η σειρά και για τις εισπράξεις με αυτές από το Ην. Βασίλειο να ανέρχονται σε 684,8εκ. €, από τη Γερμανία σε 331,9εκ., από την Ιταλία σε 203,2εκ. και από την Γαλλία σε 101,5εκ. Και στην περίπτωση των διανυκτερεύσεων την πρωτοκαθεδρία κατέχει το Ην. Βασίλειο με 9357,4χιλ., και ακολουθούν η Γερμανία με 4229,2χιλ., η Ιταλία με 3356,1χιλ. και η Γαλλία με 1294,3χιλ. Ωστόσο, σημαντικό μερίδιο κατέχουν και η Ολλανδία, η Πολωνία και η Αυστρία.

Περιφέρειες	Χώρες Προέλευσης	Επισκέψεις (σε χιλ.)	Εισπράξεις (σε εκ. €)	Διανυκτερεύσεις (σε χιλ.)
Ήπειρος	Αλβανία	219,0	42,3	419,8
	Γερμανία	80,0	46,3	754,3
	Ην. Βασίλειο	76,2	41,5	459,8
	Ιταλία	57,2	29,4	389,5
	Λοιπές	1.280,0	170,9	2.296,1
	Σύνολο	1.712,4	330,5	4.319,5
Δυτική Ελλάδα	Γερμανία	54,3	32,3	572,4
	Αλβανία	122,5	33,5	189,3
	Ην. Βασίλειο	45,3	20,9	300,4
	Γαλλία	43,8	14,0	173,8
	Λοιπές	297,6	109,4	1.506,0
	Σύνολο	563,6	210,1	2.742,0
Ιόνια Νησιά	Ην. Βασίλειο	1.065,8	684,8	9.357,4
	Γερμανία	548,4	331,9	4.229,2
	Ιταλία	445,1	203,2	3.356,1
	Γαλλία	164,7	101,5	1.294,3
	Λοιπές	1.154,0	717,5	8.678,0
	Σύνολο	3.377,9	2.038,8	26.914,9

Πίνακας 5.43.: Βασικά μεγέθη εισερχόμενου τουρισμού 2023, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Εμβαθύνοντας στις περιφερειακές ενότητες των υπό εξέταση Περιφερειών και τα τουριστικά μεγέθη, οι αφίξεις τόσο των αλλοδαπών όσο και των ημεδαπών αντιπροσωπεύουν έναν σημαντικό δείκτη του τουριστικού ενδιαφέροντος και της οικονομικής ανάπτυξης σε μια περιοχή. Μέσω των στατιστικών στοιχείων για τις αφίξεις αλλοδαπών και ημεδαπών στις περιοχές της Ζώνης Επιρροής της Ελλάδας για τα έτη 2016 έως 2022, μπορούμε να αναδείξουμε ενδιαφέρουσες τάσεις σχετικά με τον τουρισμό.

Όσον αφορά τις αφίξεις αλλοδαπών, παρατηρείται μια γενική τάση αύξησης κατά τη διάρκεια των πρώτων ετών της περιόδου, με ορισμένες περιοχές να καταγράφουν εντυπωσιακή αύξηση. Ωστόσο, η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικές επιπτώσεις στον τουρισμό, οδηγώντας σε μείωση των αφίξεων κατά το 2020. Αν και όλες οι περιοχές κατέγραψαν μείωση, κατάφεραν να ανακάμψουν το 2021 και το 2022.

Περιφερειακές Ενότητες		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Μεταβολή % 2021-2022
Αρτας	Αφίξεις αλλοδαπών	2.460	2.882	3.224	4.054	1.634	1.878	3.946	110,1
	Αφίξεις ημεδαπών	28.849	29.292	27.255	27.758	15.908	18.248	27.452	50,4
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	5.401	6.251	6.339	8.005	2.793	3.967	8.206	106,9
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	49.565	50.597	44.650	46.980	31.361	30.069	47.410	57,7
	Πληρότητα	23,5%	22,7%	19,9%	20,8%	17,7%	22,4%	25,1%	12,1
Θεσπρωτίας	Αφίξεις αλλοδαπών	16.040	21.515	44.853	45.509	8.420	20.058	44.309	120,9
	Αφίξεις ημεδαπών	23.633	20.922	33.795	35.468	25.434	24.730	34.741	40,5
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	63.904	89.627	211.309	219.377	36.461	81.763	206.839	153,0
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	47.475	43.706	73.320	80.642	64.348	58.291	79.543	36,5
	Πληρότητα	28,0%	31,9%	38,0%	36,7%	26,5%	27,2%	39,5%	45,2
Ιωαννίνων	Αφίξεις αλλοδαπών	37.306	48.892	81.207	91.840	19.571	44.145	88.440	100,3
	Αφίξεις ημεδαπών	216.093	237.384	321.702	296.449	125.417	164.400	288.248	75,3
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	75.478	106.072	184.577	220.670	43.647	84.384	181.172	114,7
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	418.021	456.365	622.242	581.250	244.942	313.789	560.430	78,6
	Πληρότητα	27,1%	29,7%	29,6%	28,5%	16,3%	25,0%	30,1%	20,4
Πρεβέζης	Αφίξεις αλλοδαπών	38.003	45.673	52.238	54.192	17.466	22.953	48.986	113,4
	Αφίξεις ημεδαπών	44.407	51.021	55.979	56.189	56.223	43.847	55.840	27,4
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	182.941	218.270	263.092	259.032	72.408	106.676	237.479	122,6
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	113.839	128.314	144.941	143.029	142.668	124.192	141.831	14,2
	Πληρότητα	30,5%	33,5%	29,8%	30,1%	28,4%	29,5%	34,8%	18,0

Πίνακας 5.44: Στοιχεία αφίξεων, διανυκτερεύσεων και πληρότητας σε Ξενοδοχειακά καταλύματα, 2016-2023, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Περιφερειακές Ενότητες		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Μεταβολή % 2021- 2022
Αιτωλοακαρνανία	Αφίξεις αλλοδαπών	21.121	23.220	19.036	20.938	6.828	13.835	19.656	42,1
	Αφίξεις ημεδαπών	101.070	100.535	94.316	98.842	59.999	62.551	104.760	67,5
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	125.858	131.181	86.762	123.109	18.989	54.679	111.432	103,8
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	215.056	207.622	203.016	199.982	114.889	118.154	210.020	77,8
	Πληρότητα	32,8%	32,4%	25,6%	26,3%	20,5%	27,1%	30,4%	12,2
Αχαΐα	Αφίξεις αλλοδαπών	47.125	56.698	77.284	82.877	21.328	40.812	73.782	80,8
	Αφίξεις ημεδαπών	199.057	210.834	220.841	216.460	112.014	126.389	212.196	67,9
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	180.743	213.552	284.050	321.336	65.445	131.340	256.359	95,2
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	462.203	472.774	458.345	447.474	250.065	276.129	436.222	58,0
	Πληρότητα	33,0%	35,0%	33,3%	33,2%	23,6%	28,3%	35,9%	26,9

Πίνακας 5.45: Στοιχεία αφίξεων, διανυκτερεύσεων και πληρότητας σε ξενοδοχειακά καταλύματα, 2016-2023, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

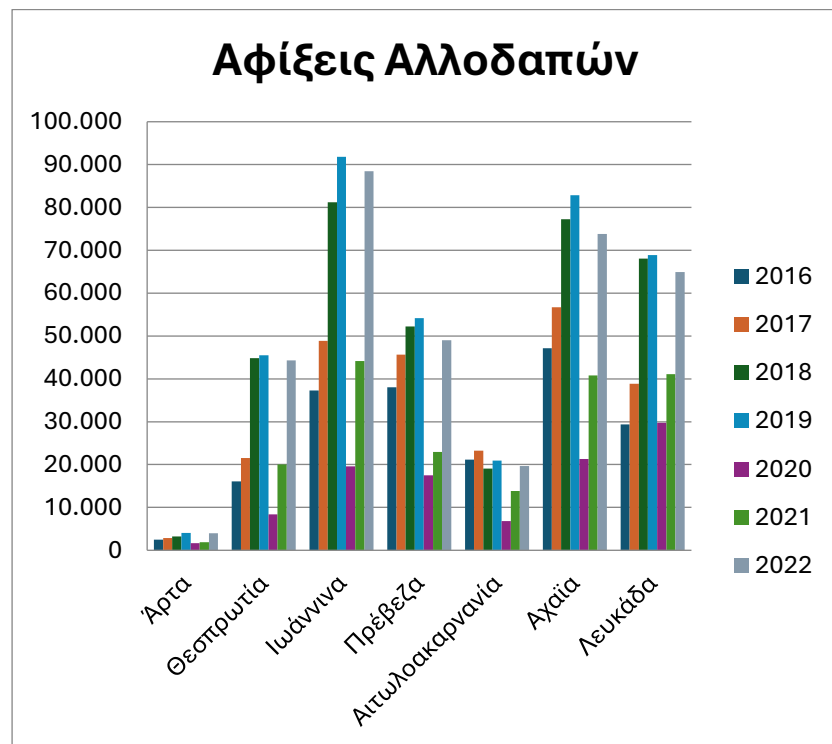
Περιφερειακές Ενότητες		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Μεταβολή % 2021- 2022
Λευκάδα	Αφίξεις αλλοδαπών	29.403	38.823	68.088	68.865	29.722	41.114	64.902	57,9
	Αφίξεις ημεδαπών	27.280	22.947	30.829	26.910	28.678	23.012	21.562	-6,3
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	187.711	244.952	415.583	382.363	150.928	202.973	362.272	78,5
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	85.410	75.363	91.520	76.670	83.293	65.811	68.626	4,3
	Πληρότητα	32,6%	37,0%	39,1%	35,0%	33,0%	38,5%	40,1%	4,2

Πίνακας 5.46: Στοιχεία αφίξεων, διανυκτερεύσεων και πληρότητας σε ξενοδοχειακά καταλύματα, 2016-2023, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Στην περιοχή της Άρτας, η αλλαγή στον αριθμό των αλλοδαπών ήταν σημαντική κατά τη διάρκεια των ετών. Από το 2016 έως το 2019, παρατηρήθηκε συνεχής αύξηση, με τις αφίξεις να φθάνουν το 2019 στα υψηλά 4.054 άτομα. Ωστόσο, το 2020 και το 2021 παρατηρήθηκε μια αισθητή μείωση, ενώ το 2022 σημειώθηκε ξανά αύξηση, φτάνοντας τους 3.946 αλλοδαπούς τουρίστες. Στη Θεσπρωτία, ο αριθμός των αλλοδαπών αυξήθηκε επίσης σημαντικά κατά τα έτη 2016 έως 2019, με τις αφίξεις να φτάνουν το 2019 τα 45.509 άτομα. Ακόμη πιο εντυπωσιακή ήταν η αύξηση από το 2017 έως το 2018, όπου ο αριθμός διπλασιάστηκε σχεδόν. Και εδώ, το 2020 και το 2021 σημειώθηκε σημαντική μείωση των αφίξεων, αλλά το 2022 ο αριθμός αυξήθηκε ξανά, φτάνοντας τους 44.309 αλλοδαπούς. Στα Ιωάννινα, ο αριθμός των αλλοδαπών αυξήθηκε συνεχώς από το 2016 έως το 2019, φτάνοντας το 2019 τους 91.840

αλλοδαπούς. Το 2020 και το 2021 παρατηρήθηκε μια μείωση των αφίξεων, αλλά το 2022 ο αριθμός αυξήθηκε, φτάνοντας τους 88.440 αλλοδαπούς. Επιπλέον, στην Πρέβεζα, ο αριθμός των αλλοδαπών αυξήθηκε από το 2016 έως το 2019, με τις αφίξεις να φτάνουν το 2019 στα 54.192 άτομα. Και εδώ, το 2020 και το 2021 σημειώθηκε μείωση των αφίξεων, ενώ το 2022 ο αριθμός αυξήθηκε ξανά, φτάνοντας τους 48.986 αλλοδαπούς. Στην Αιτωλοακαρνανία, παρατηρείται μια γενική τάση αύξησης των αλλοδαπών από το 2016 έως το 2019, αλλά με μικρότερο ρυθμό σε σχέση με άλλες περιοχές. Και εδώ, το 2020 και το 2021 σημειώθηκε μείωση των αφίξεων, ενώ το 2022 ο αριθμός αυξήθηκε ξανά, φτάνοντας τους 19.656 αλλοδαπούς. Ακόμη, στην Αχαΐα, ο αριθμός των αλλοδαπών επίσης αυξήθηκε σημαντικά, φτάνοντας το 2019 τους 82.877 αλλοδαπούς. Ωστόσο, ενώ, το 2020 και το 2021 παρατηρήθηκε μείωση, το 2022 ο αριθμός αυξήθηκε ξανά, φτάνοντας τους 73.782. Στη Λευκάδα, ο αριθμός των αλλοδαπών επίσης αυξήθηκε σημαντικά, με τις αφίξεις να φτάνουν το 2019 στα 68.865 άτομα. Και εδώ, το 2020 και το 2021 παρατηρήθηκε μια

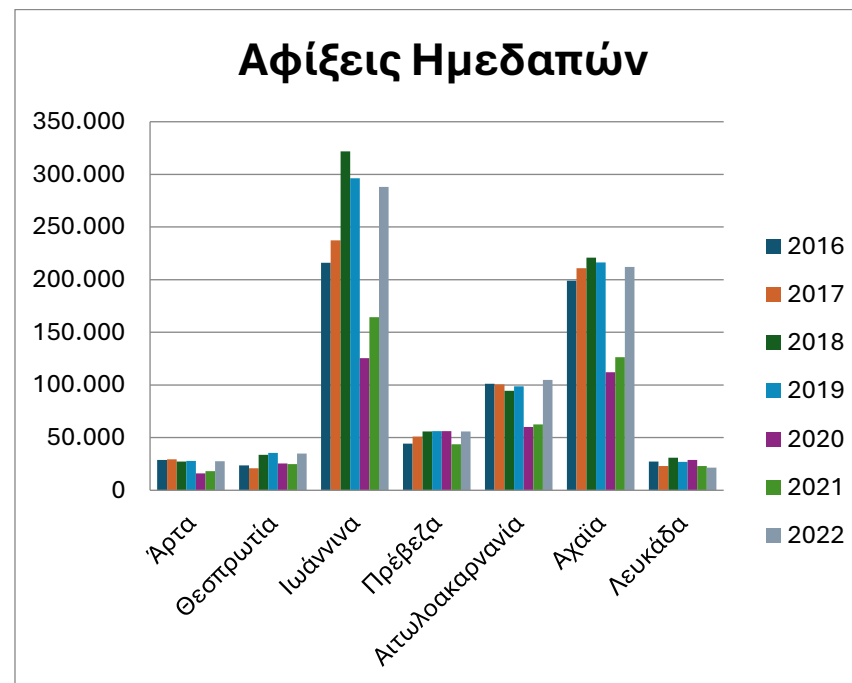
μείωση των αφίξεων, ενώ το 2022 ο αριθμός αυξήθηκε ξανά, φτάνοντας τους 64.902.



Διάγραμμα 5.33.: Αφίξεις Αλλοδαπών, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Όσον αφορά τις αφίξεις ημεδαπών, παρατηρείται μια πιο σταθερή τάση. Πολλές περιοχές καταγράφουν σχετικά σταθερό αριθμό αφίξεων κατά τη διάρκεια των ετών, με μικρές διακυμάνσεις. Ωστόσο, οι επιπτώσεις της πανδημίας ήταν εμφανείς και εδώ, με ορισμένες περιοχές να

καταγράφουν μείωση των αφίξεων, ενώ άλλες παρέμειναν σχετικά ανέπαφες.



Διάγραμμα 5.34: Αφίξεις Ημεδαπών, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Στην Άρτα, ο αριθμός των ημεδαπών παρουσίασε μια γενική τάση μεταβολής κατά τη διάρκεια των ετών. Από το 2016 έως το 2019, παρατηρήθηκε μια σταθερή αύξηση, ενώ το 2020 και το 2021 σημειώθηκε μια αισθητή μείωση. Ωστόσο, το 2022 παρατηρήθηκε μια επαναφορά στο επίπεδο των αφίξεων, δείχνοντας μια ανακάμπουσα τάση. Στη Θεσπρωτία, ο αριθμός των ημεδαπών επίσης παρουσίασε μια παρόμοια

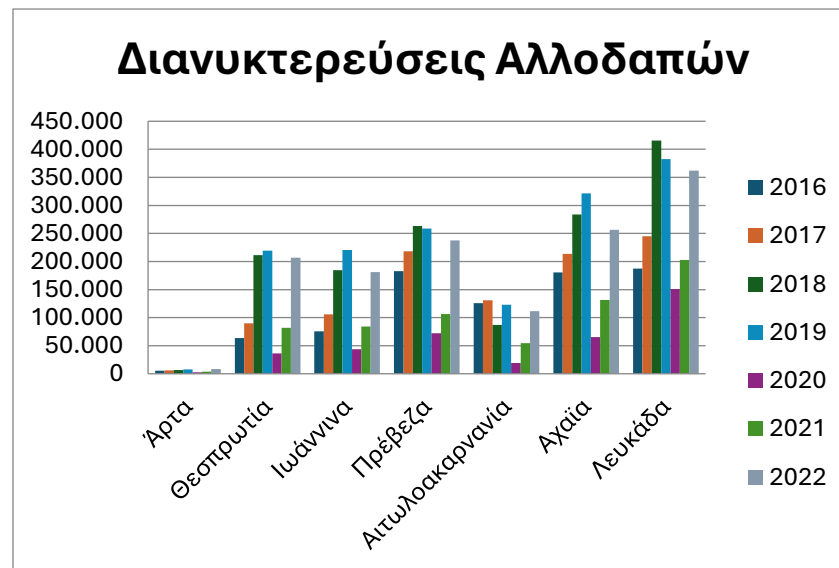
τάση. Από το 2016 έως το 2019, παρατηρήθηκε μια συνεχής αύξηση, μετά την οποία ακολούθησε μια μικρή μείωση το 2020 και το 2021. Ωστόσο, το 2022 είδε πάλι αύξηση στις αφίξεις. Στα Ιωάννινα, ο αριθμός των ημεδαπών ήταν εξαιρετικά υψηλός το 2016, αλλά παρουσίασε μεταβολές κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών. Η μείωση των αφίξεων το 2020 και το 2021 ήταν ιδιαίτερα αισθητή, αλλά το 2022 είδαμε ξανά αύξηση.

Επιπρόσθετα, στην Πρέβεζα, ο αριθμός των ημεδαπών παρουσίασε μια παρόμοια τάση με πολλές άλλες περιοχές. Από το 2016 έως το 2019, υπήρξε μια σταθερή αύξηση των αφίξεων, αλλά το 2020 και το 2021 είδαμε μια μικρή μείωση. Το 2022, ωστόσο, η τάση αναστράφηκε και παρατηρήθηκε μια αύξηση στις αφίξεις. Στην Αιτωλοακαρνανία, η τάση των αφίξεων των ημεδαπών ήταν παρόμοια με τις άλλες περιοχές. Από το 2016 έως το 2019, υπήρξε μια γενική αύξηση, αλλά το 2020 και το 2021 είδαμε μια μικρή μείωση. Το 2022, η τάση άλλαξε και παρατηρήθηκε ξανά αύξηση στις αφίξεις. Στην Αχαΐα, η τάση των αφίξεων ημεδαπών επίσης ακολούθησε μια παρόμοια πορεία. Από το 2016 έως το 2019, παρατηρήθηκε σταθερή αύξηση, αλλά το 2020 και το 2021 είδαμε μια μείωση. Το 2022, όμως, η τάση αναστράφηκε και παρατηρήθηκε αύξηση στις αφίξεις. Τέλος, στη Λευκάδα, ο αριθμός των ημεδαπών επίσης κατέγραψε μια παρόμοια πορεία με άλλες περιοχές. Από το 2016 έως το 2019, παρατηρήθηκε μια αύξηση των αφίξεων, με τον αριθμό των ημεδαπών να φτάνει το υψηλό επίπεδο των 68.865 το 2019. Ωστόσο, το 2020 και το 2021 παρατηρήθηκε μια μικρή μείωση των αφίξεων, ενώ το 2022 παρατηρήθηκε επαναφορά και αύξηση στις αφίξεις.

Αναλύοντας τα δεδομένα για τις διανυκτερεύσεις παρατηρείται ότι οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών ανέδειξαν μια σημαντική τάση αύξησης σε όλες τις περιοχές από το 2016 έως το 2022. Πιο συγκεκριμένα, η Άρτα,

παρά τις μικρές μεταβολές κατά τα έτη 2016-2019, παρουσίασε σημαντική αύξηση το 2022, φθάνοντας τις 8.206 διανυκτερεύσεις, ενώ η Θεσπρωτία και τα Ιωάννινα επίσης παρουσίασαν εντυπωσιακή αύξηση στον αριθμό των διανυκτερεύσεων αλλοδαπών, φτάνοντας τις 206.839 και 181.172 αντίστοιχα το 2022.

Επίσης, σημαντική ανάπτυξη παρατηρήθηκε και στην Πρέβεζα, με τον αριθμό των διανυκτερεύσεων αλλοδαπών να φθάνει τις 237.479 το 2022, ενώ η Λευκάδα κατέγραψε το υψηλότερο επίπεδο διανυκτερεύσεων αλλοδαπών, φτάνοντας τις 362.272 το ίδιο έτος. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η Αιτωλοακαρνανία και η Αχαΐα εμφάνισαν επίσης αύξηση στις διανυκτερεύσεις αλλοδαπών, φθάνοντας τις 111.432 και 256.359 αντίστοιχα το 2022.

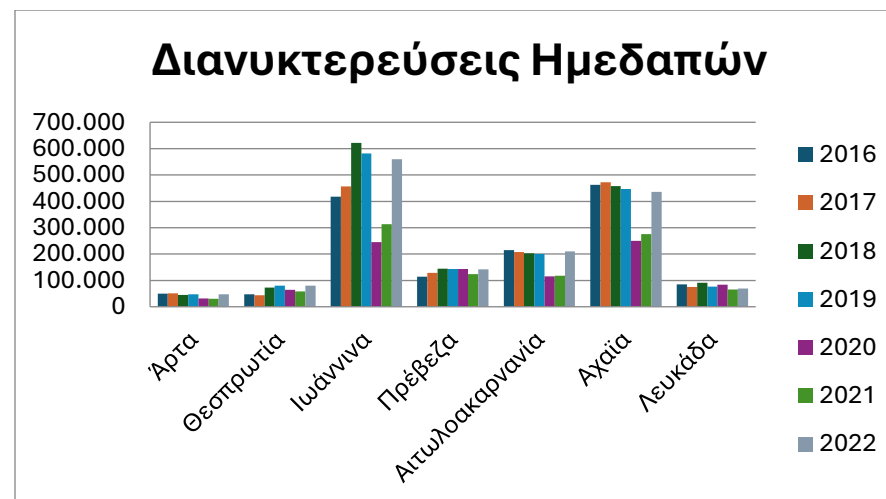


Διάγραμμα 5.35: Διανυκτερεύσεις Αλλοδαπών, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Επιπρόσθετα, και ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ημεδαπών σε κάθε εξεταζόμενη περιοχή, κατά τα έτη 2016 έως 2022, παρουσίασε διαφορετικές τάσεις. Ειδικότερα, στην Άρτα, παρατηρήθηκε μια γενική μείωση των διανυκτερεύσεων ημεδαπών κατά τα έτη 2016 έως 2021, ενώ το 2022 σημειώθηκε αύξηση, φθάνοντας τις 47.410.

Στη Θεσπρωτία, παρατηρήθηκε αρχικά αύξηση των διανυκτερεύσεων ημεδαπών μέχρι το 2018, ακολουθούμενη από μια μικρή μείωση τα επόμενα δύο έτη. Το 2022, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ημεδαπών αυξήθηκε ξανά, φθάνοντας τις 79.543. Στα Ιωάννινα, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ημεδαπών παρουσίασε σημαντικές μεταβολές κατά τη διάρκεια των ετών, με αυξήσεις και μειώσεις. Ωστόσο, το 2022 φαίνεται να σημείωσε σημαντική αύξηση, φθάνοντας τις 560.430 διανυκτερεύσεις ημεδαπών.

Ακόμη, στην Πρέβεζα, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ημεδαπών παρουσίασε μικρή μείωση από το 2016 έως το 2021, ενώ το 2022 παρατηρήθηκε ελαφρά αύξηση, φθάνοντας τις 141.831. Στην Αιτωλοακαρνανία, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ημεδαπών παρέμεινε σχετικά σταθερός σε γενικές γραμμές κατά τη διάρκεια των ετών, φθάνοντας τις 210.020 το 2022. Στην Αχαΐα, παρατηρήθηκε μια συνολική μείωση των διανυκτερεύσεων ημεδαπών μέχρι το 2021, ενώ το 2022 παρατηρήθηκε αύξηση, φθάνοντας τις 436.222. Ενώ, τέλος, στη Λευκάδα, παρουσιάστηκε γενική μείωση των διανυκτερεύσεων ημεδαπών κατά τα έτη 2016 έως 2021, ενώ το 2022 παρατηρήθηκε ελαφρά αύξηση, φθάνοντας τις 68.626.



Διάγραμμα 5.36: Διανυκτερεύσεις Ημεδαπών, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Η ανάλυση των διανυκτερεύσεων τόσο των αλλοδαπών όσο και των ημεδαπών στις περιοχές ενδιαφέροντος κατά τη διάρκεια των ετών 2016 έως 2022 αποκαλύπτει διαφορετικές τάσεις, οι οποίες αντικατοπτρίζουν την πολυπλοκότητα του τουριστικού τοπίου και τους διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν τις ταξιδιωτικές επιλογές.

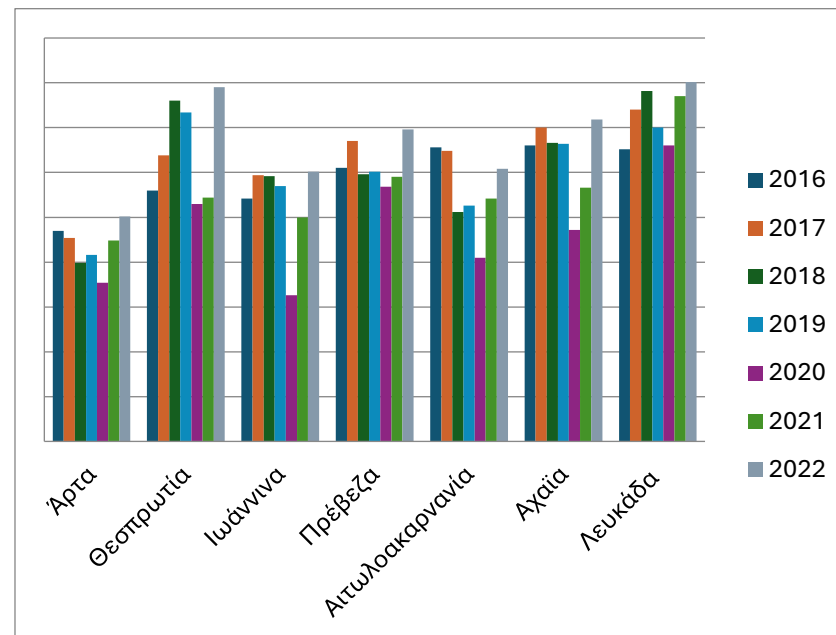
Οι αυξημένες διανυκτερεύσεις αλλοδαπών στις περιοχές αναφοράς υποδεικνύουν τη σημασία του διεθνούς τουρισμού για την ανάπτυξη της περιοχής. Οι αλλοδαποί τουρίστες συχνά επιλέγουν τις περιοχές αυτές για την ποικιλία των φυσικών ομορφιών, τον πολιτισμό και την παράδοσή του. Επομένως, η ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινοτήτων. Παράλληλα, οι διανυκτερεύσεις των ημεδαπών αντιπροσωπεύουν τη σταθερή βάση για τον τουρισμό των περιοχών που μελετώνται. Η διατήρηση και η αύξηση αυτών των διανυκτερεύσεων είναι κρίσιμη για τη

διατήρηση της βιωσιμότητας του τουρισμού και την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας. Η συνεχής προσπάθεια για την ποιοτική βελτίωση των υποδομών, την προώθηση του πολιτισμού και την παροχή μοναδικών εμπειριών στους τοπικούς τουρίστες μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη αυτού του στόχου.

Συνολικά, τις μεγαλύτερες μεταβολές για το 2022 κατέγραψαν οι περιφερειακές ενότητες της Ηπείρου. Ο Νομός Θεσπρωτίας κατέγραψε αύξηση 120,9% στις αφίξεις των αλλοδαπών, ενώ ο Νομός Ιωαννίνων είδε αύξηση 75,3% στις αφίξεις ημεδαπών. Από την άλλη πλευρά, ο Νομός Λευκάδας είχε μείωση κατά 6,3% στις αφίξεις ημεδαπών, δείχνοντας μια αντίθετη τάση σε σχέση με τους άλλους νομούς της περιοχής. Αντίστοιχα, και στις μεταβολές των διανυκτερεύσεων, οι υψηλότερες τιμές καταγράφονται στους νομούς της Ηπείρου. Ειδικότερα, στις διανυκτερεύσεις των αλλοδαπών, ο Νομός Θεσπρωτίας καταγράφει αύξηση 153% και στις διανυκτερεύσεις των ημεδαπών ο Νομός Ιωαννίνων καταγράφει αύξηση κατά 75,3%. Ωστόσο, σημαντική είναι και η αύξηση που σημείωσε ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας για τις διανυκτερεύσεις, με αυτές των αλλοδαπών να αυξάνονται κατά 103,8% και των ημεδαπών κατά 77,8%.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα μπορεί να σημειωθεί ότι οι τουριστικοί νομοί ενδιαφέροντος είναι αυτοί της Ηπείρου και της Λευκάδας. Πρόκειται για περιοχές που έχουν μεγάλο ποσοστό αύξησης. Γενικά, αυτό μπορεί να αιτιολογηθεί στο γεγονός ότι η Ήπειρος, παρουσιάζει έντονο τουριστικό ενδιαφέρον και κινητικότητα ειδικά κατά τους χειμερινούς μήνες, κυρίως λόγω των χειμερινών δραστηριοτήτων. Αντίστοιχα, και ο νομός Λευκάδας αφορά σε μια ώριμη αγορά καθώς είναι ένας εύκολα προσβάσιμος

προορισμός και ιδιαίτερα δημοφιλής κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Για τον λόγο αυτό δεν παρουσιάζει έντονες μεταβολές, ενώ μπορεί εύκολα να παρατηρηθεί ότι αποτελεί τον νομό με την μεγαλύτερη πληρότητα.



Διάγραμμα 5.37: Πληρότητα Ξενοδοχειακών καταλυμάτων 2022, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Από την άλλη, είναι σημαντικό να αναφερθεί και το γεγονός ότι ο νομός Αιτωλοακαρνανίας είναι ένας νομός με χαμηλό τουριστικό ενδιαφέρον και χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης σε υποδομές. Αν και εξαίρεση φαίνεται να αποτελεί η πόλη της Ναύπακτου, η οποία λόγω της εύκολης και άνετης προσβασιμότητάς της, μέσω της συνδυαστικής λειτουργίας της Ιόνιας

Οδού, της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και της Ολυμπίας Οδού, αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό.

Μέρος όλων αυτών των μεταβολών φαίνεται να επηρεάζεται από την πρόσβαση στις περιοχές αυτές. Ειδικότερα, η Ολύμπια Οδός, η Ιόνια Οδός και η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου εμφανίζονται να συμβάλλουν σε πολύ μεγάλο βαθμό στην κινητικότητα, με την θετική τους επίδραση στο κομμάτι της εύκολης, άνετης και ασφαλούς μετακίνησης που προσφέρουν στον κόσμο για να μετακινηθεί μέσω αυτών στα υπόλοιπα μέρη που συνδέουν και εξυπηρετούν. Σημαντικό κομμάτι αυτής της μετακίνησης είναι ο τομέας του τουρισμού, που αποτελεί έναν από τους κύριους λόγους των μετακινούμενων σε αυτές τις περιοχές.

Με τη λειτουργία της Ολύμπιας και της Ιόνιας Οδού, καθώς και της σύνδεσης που προσφέρει η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, υπήρξε ένα αυξημένο τουριστικό ρεύμα προς την Ήπειρο. Πιο αναλυτικά, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου προσφέρει άμεση σύνδεση της Πελοποννήσου με τη Δυτική Ελλάδα, διευκολύνοντας τη ροή των τουριστών προς την Ήπειρο και τα Ιόνια Νησιά. Η έξαρση του τουρισμού στην Ήπειρο μετά τη λειτουργία αυτών των υποδομών συνέβη λόγω της δημιουργίας προϋποθέσεων για ανετότερη και ασφαλέστερη μετακίνηση τουριστών. Αυτό το τουριστικό ρεύμα επεκτείνεται σε περιοχές όπως η Λευκάδα, Πρέβεζα και η Θεσπρωτία. Επομένως, η συνολική βελτίωση της συνδεσιμότητας που παρέχει η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, θα συνεχίσει να ενθαρρύνει τις επενδύσεις και να δημιουργεί νέες οικονομικές ευκαιρίες στις περιοχές που ενώνει, συμβάλλοντας έτσι στην ανάκαμψη και την ανάπτυξή τους.

Συνεχίζοντας, δεδομένου ότι η Ιόνια Οδός, η οποία αποτελεί συνέχεια της Γέφυρας, διασχίζει την Ήπειρο και την Αιτωλοακαρνανία με τα

περισσότερα τμήματα να βρίσκονται πολύ κοντά στο Ιόνιο Πέλαγος και τα νησιά Λευκάδα και Κέρκυρα, την καθιστά αρκετά σημαντική για τους τουρίστες που μετακινούνται στις εν λόγω περιοχές τόσο και για χειμερινό τουρισμό όσο και για το καλοκαίρι. Συγκεκριμένα, τα νησιά είναι αυτά που επιλέγονται κυρίως τους θερινούς μήνες με την Ήπειρο να επιλέγεται κυρίως τους χειμερινούς μήνες, όπως αναφέρθηκε ήδη.

Συγκεκριμένα, η Ήπειρος αποτελεί έναν προορισμό που επιλέγεται αρκετά και γίνεται προσπάθεια σε τοπικό επίπεδο για την προώθηση της συγκεκριμένης περιφέρειας με Επιχειρησιακό - Στρατηγικό σχέδιο, προκειμένου να υπάρξει τουριστική ανάπτυξη του τόπου με αξιοποίηση και δημιουργία νέων ευκαιριών. Προωθούνται αρκετές θεματικές μορφές τουρισμού και επίσης, είναι αρκετά σημαντικό το γεγονός ότι υπάρχουν στην περιφέρεια Ηπείρου ισχυρά brand names, τα οποία χρησιμοποιούνται για την προσέλκυση τουριστών. Σημαντικότερα σημεία προσέλκυσης είναι τα δημόσια και ιδιωτικά μουσεία και αρχαία θέατρα, ο αγροτουρισμός (ο τουρισμός που αναφέρεται σε δραστηριότητες αναψυχής στον αγροτικό χώρο), ο οικοτουρισμός (ο τουρισμός που στόχο έχει να επισκεφτεί το άτομο τη φύση, να την απολαύσει και να την εκτιμήσει), ο αθλητικός και ο ναυτικός τουρισμός. Άλλωστε, οι εναλλακτικές και θεματικές μορφές τουρισμού της, καθώς και ο Πολιτιστικός και Θρησκευτικός τουρισμός, την καθιστούν πόλο έλξης τουρισμού εγχώριου, αλλά και από το εξωτερικό.

Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει στην περίπτωση της Θεσπρωτίας. Όπως αναφέραμε, η Θεσπρωτία αποτελεί σημείο ενδιαφέροντος λόγω της πολύ μεγάλης μεταβολής στα ποσοστά αυξήσεων και διανυκτερεύσεων. Μεταξύ άλλων η Θεσπρωτία παρουσιάζει και εναλλακτικό τουρισμό. Συγκεκριμένα, εφαρμόζει τα εξής είδη εναλλακτικού τουρισμού:

αγροτουρισμό, πολιτιστικό-αρχαιολογικό (π.χ. αρχαιολογικό μουσείο Ηγουμενίτσας), δραστηριότητες στη φύση (π.χ. kayak, rafting, αναρρίχηση, ιππασία, πεζοπορία, ορειβασία), γαστρονομικό τουρισμό, θρησκευτικό τουρισμό, τουρισμό υγείας και ευεξίας (τουρισμός υγείας: τουρίστες που ασθενούν ή θέλουν να κάνουν ελέγχους, τουρισμός ευεξίας: για διατήρηση ή βελτίωση της υγείας, όπως spa, θαλασσοθεραπεία, αλλά και ιαματικός τουρισμός. Επομένως, πρόκειται για έναν προορισμό με διαφορετικά στοιχεία που μπορούν να προσελκύσουν διαφορετικά είδη τουριστών.

Ταυτόχρονα, στην Ήπειρο γίνονται ενέργειες για να ενισχυθεί η σύνδεσή της με την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό, όπως η διασύνδεση του αεροδρομίου Πρέβεζας - Ακτίου με χώρες προέλευσης την Αγγλία, τη Γαλλία, την Πολωνία και του αεροδρομίου Ιωαννίνων με τη Σκανδιναβία. Αξίζει, ακόμη, να αναφερθεί ότι υπάρχουν και σχεδιαζόμενες επενδύσεις για ξενοδοχειακές μονάδες στην περιφέρεια Ηπείρου, κάτι το οποίο θα αυξήσει τον αριθμό κλινών και δυνητικών επισκεπτών μελλοντικά με την ολοκλήρωσή τους. Οι επενδύσεις αυτές σχεδιάζονται, προφανώς, λόγω της προσέλκυσης κόσμου στις περιοχές ενδιαφέροντος και την ανάγκη για αυτή την δημιουργία.

Επιπρόσθετα, η Λευκάδα, όπως έχει αναφερθεί, έχει το μεγαλύτερο ποσοστό πληρότητας σε όλα τα έτη που αναφέρονται. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι επιλέγεται τόσο για εγχώριο τουρισμό εγχώριο, όσο και για εισερχόμενο για πάρα πολλούς λόγους. Η προσβασιμότητα είναι εύκολη τόσο οδικώς, όσο και λόγω του αεροδρομίου του Ακτίου που βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από τη Λευκάδα. Πρόκειται για ένα νησί με ιδιαίτερες παραλίες, μοναδικό φυσικό κάλος, ενώ ταυτόχρονα προσφέρει τη δυνατότητα ναυτικού τουρισμού

(κρουαζιέρες και yachting), αλλά και πολιτιστικού και θρησκευτικού τουρισμού. Παράλληλα, υπάρχει η ευκαιρία για ανάπτυξη αθλητικού και γαστρονομικού τουρισμού, αγροτουρισμού και οικοτουρισμού. Όλοι αυτοί οι παράγοντες συνδυάζονται ή μπορούν να συνδυαστούν για να καταστήσουν τη Λευκάδα έναν πολυδιάστατο και ελκυστικό τουριστικό προορισμό.

Τέλος, οι νομοί Αιτωλοακαρνανίας και Αχαΐας αποτελούν αναπτυσσόμενους τουριστικούς προορισμούς που διαθέτουν σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης σε διάφορα είδη τουρισμού. Αναλυτικότερα, στον πολιτιστικό και θρησκευτικό τουρισμό, μπορούν να επενδυθούν πόροι για την ανάδειξη ιστορικών μνημείων, παραδοσιακών γεγονότων και θρησκευτικών εορτών που μπορούν να προσελκύσουν επισκέπτες. Τα εναλλακτικά θεματικά προϊόντα όπως ο οικοτουρισμός και ο αγροτουρισμός προσφέρουν τη δυνατότητα στους τουρίστες να ανακαλύψουν τη φύση και την ύπαιθρο της περιοχής, ενώ ο αθλητικός τουρισμός μπορεί να ενισχυθεί μέσω αθλητικών εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων όπως ποδηλασία, πεζοπορία και θαλάσσια σπορ. Πρόκειται για προορισμούς οι οποίοι δίνουν την δυνατότητα επίσκεψης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επομένως, η προσβασιμότητα της περιοχής μπορεί να βελτιωθεί μέσω επενδύσεων σε υποδομές και μεταφορικά δίκτυα, καθώς και μέσω προώθησης και προβολής του προορισμού σε συγκεκριμένα κοινά. Ακόμη, με την ποιοτική αναβάθμιση και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος, καθώς και με την αποτελεσματική προβολή και προώθησή του, οι νομοί Αιτωλοακαρνανίας και Αχαΐας μπορούν να εκμεταλλευτούν τον τουριστικό τους δυναμισμό και να επιτύχουν ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη και επιτυχία στον τομέα αυτό.

Από τα παραπάνω γίνεται εύκολα κατανοητό ότι **η αύξηση της τουριστικής προσέλευσης σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας μπορεί να αποδοθεί σε μεγάλο βαθμό στην εύκολη πρόσβαση που προσφέρει το οδικό δίκτυο**. Η διαθεσιμότητα και η καλή κατάσταση του οδικού δικτύου στην Ελλάδα αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα που συμβάλλει στην εύκολη και γρήγορη μετακίνηση τόσο των εγχώριων όσο και των **διεθνών ταξιδιωτών** στις διάφορες περιοχές της χώρας. Η εύκολη πρόσβαση μέσω του οδικού δικτύου επιτρέπει στους τουρίστες να εξερευνήσουν διαφορετικές περιοχές της Ελλάδας, ανεξάρτητα από το σημείο που έχουν επιλέξει για την άφιξή τους. Αυτό διευκολύνει τη δημιουργία πολυεπίπεδων τουριστικών διαδρομών, όπου οι ταξιδιώτες μπορούν να συνδυάσουν διαφορετικούς προορισμούς και εμπειρίες σε ένα ταξίδι.

Βασιζόμενοι σε αυτήν τη δυνατότητα που προσφέρει ένα οργανωμένο και ασφαλές δίκτυο, η εταιρεία Νέα Οδός σε συνεργασία με το ΔΙΑΖΩΜΑ και την Clio Muse Tours, δημιούργησαν την πλατφόρμα «Διαδρομές», η οποία αποτελεί πανευρωπαϊκά τον πρώτο ολοκληρωμένο πολιτιστικό «χάρτη» των αυτοκινητοδρόμων που λειτουργεί, συντηρεί και διαχειρίζεται η ίδια. Πρόκειται για μια πρωτοποριακή πλατφόρμα, η οποία έχει ως στόχο να αναδείξει τον περιβαλλοντικό πλούτο, την ιστορία των πόλεων που διασχίζει ο δρόμος και την πολιτισμική κληρονομιά της ευρύτερης περιοχής. Στην πλατφόρμα αυτή μπορεί κανείς να βρει ακουστικές ξεναγήσεις που περιλαμβάνουν 200 αξιοθέατα της χώρας οργανωμένα σε 20 διαδρομές και 538 ιστορίες, οι οποίες αναδεικνύουν τον πλούτο των περιοχών που διασχίζουν η Ιόνια Οδός και το τμήμα Α.Θ.Ε. από την Μεταμόρφωση Αττικής έως και τη Σκάρφεια της Φθιώτιδας. Μεταξύ άλλων, στην πλατφόρμα υπάρχουν ιστορίες και

αξιοθέατα για το Αγρίνιο, το Μεσολόγγι, τη Ναύπακτο, τον Αστακό, τα Ιωάννινα, τα Τζουμέρκα, καθώς και διαδρομές Ναύπακτος-Μεσολόγγι, Πρέβεζα-Πάργα, κλπ.

Αντίστοιχο είναι και το έργο του σωματείου ΔΙΑΖΩΜΑ, το οποίο έχει ως στόχο την ανάδειξη και την καθολική προστασία, μιας ξεχωριστής κατηγορίας μνημείων, των αρχαίων χώρων θέασης και ακρόασης, καθώς και τη δημιουργία ψηφιακών ξεναγήσεων μέσω κινητών τηλεφώνων, πολιτιστικών διαδρομών, τρισδιάστατες απεικονίσεις, κλπ. Σημαντικό μέρος του έργου αποτελούν οι διαδρομές για την περιφέρεια Ηπείρου, «Πολιτιστική Διαδρομή στα Αρχαία Θέατρα της Ηπείρου», το οποίο αποτελεί ένα καινοτόμο πρόγραμμα σε παγκόσμια κλίμακα, καθώς πρόκειται για ένα εξειδικευμένο και επώνυμο ολιστικό προϊόν πολιτιστικού τουρισμού, το οποίο διαμορφώνεται στη βάση ενός συγκεκριμένου συνεκτικού στοιχείου, που είναι τα πέντε αρχαία θέατρα της Ηπείρου. Το πρόγραμμα εκτείνεται σε τέσσερις Περιφερειακές Ενότητες και περιλαμβάνει: πέντε αρχαιολογικούς χώρους (Δωδώνη, Νικόπολη, Κασσώπη, Αμβρακία και Γίτανα), οκτώ αρχαίους χώρους θέασης και ακρόασης (μεταξύ των οποίων και τα θέατρα της Νικόπολης, της Δωδώνης, της Κασσώπης, της Αμβρακίας και των Γιτάνων), 344 χιλιόμετρα διαδρομής και 2.300 χρόνια ιστορίας. Το έργο αυτό αποτελεί μάλιστα και το πρώτο έργο της χώρας που εντάχθηκε στο Ε.Σ.Π.Α. (2014-2020). Επιπλέον, προτείνεται και ο σχεδιασμός ενός ολιστικού προγράμματος πολιτιστικού τουρισμού, τη «Διαδρομή Φύσης και Πολιτισμού της Αιτωλοακαρνανίας», με συνεκτικό στοιχείο τα αρχαία θέατρα και τους υδάτινους φυσικούς πόρους της. Ο στόχος της πρότασης είναι η ολιστική ανάδειξη, η προβολή και η διαχείριση της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς της Αιτωλοακαρνανίας ως

επώνυμου προϊόντος πολιτιστικού τουρισμού και η σύνδεση των μνημείων της με την τοπική παραγωγή και επιχειρηματικότητα.

Η προσέγγιση αυτών των πρωτοβουλιών, επιδεικνύει τη σημασία του πολιτισμού ως κεντρικού στοιχείου στον τουρισμό. Αυτή η προσέγγιση ενθαρρύνει την επισκεψιμότητα προορισμών που προσφέρουν πλούσιο πολιτιστικό και ιστορικό υλικό, ξεπερνώντας το συνηθισμένο – κορεσμένο προϊόν της θάλασσας και του ηλίου. Κατά συνέπεια, οδηγεί στην ανάδειξη της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς, προωθώντας την τοπική ταυτότητα και την οικονομική ανάπτυξη. Παράλληλα, βοηθάει στη διατήρηση του περιβάλλοντος και την ανάπτυξη βιώσιμων μορφών τουρισμού.

Συνεπώς, η πρωτοποριακή προσέγγιση αυτών των πρωτοβουλιών συμβάλλει στην προβολή και την ανάπτυξη των περιοχών που επηρεάζονται, ενισχύοντας τον πολιτιστικό τουρισμό και προωθώντας τη βιώσιμη ανάπτυξη.

5.2.5.2. Πολιτιστικός Τουρισμός

Σε συνέχεια των όσων ειπώθηκαν, γίνεται προσπάθεια για την ανάδειξη του πολιτιστικού τουρισμού στις περιοχές άμεσου ενδιαφέροντος. Η μελέτη του πολιτιστικού τουρισμού συμβάλλει στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και στη δημιουργία νέων ευκαιριών ανάπτυξης για τις τοπικές κοινότητες. Επιπλέον, η ανάδειξη του πολιτιστικού τουρισμού στις περιοχές άμεσου ενδιαφέροντος διευκολύνει την προστασία και τη διατήρηση του πολιτιστικού πλούτου και συμβάλλει στην ανάδειξη και την προώθηση της τοπικής ταυτότητας και βιωσιμότητας.

Σύμφωνα με τη μελέτη του ΠΟΑΔΕΠ «Πολιτιστικές Επίδράσεις των νέων μεγάλων συγκοινωνιακών έργων στη δυτική Χώρα (Ολυμπία Οδός,

Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, Ιόνια Οδός» (Πάτρα, 2021), η έννοια του πολιτισμού είναι συνυφασμένη με την έννοια του τουρισμού, λόγω της σχέσης αλληλεξάρτησης που φαίνεται να έχουν οι δύο τομείς, σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο υγιής τουρισμός προάγει, διαδίδει και κρατά ζωντανό τον πολιτισμό. Ο πολιτισμός φαίνεται να παίζει καταλυτικό ρόλο στην τουριστική εμπειρία, ώστε να δημιουργηθούν νέοι όροι, όπως πολιτιστικός τουρισμός και πολιτιστικοί τουρίστες. Τη σχέση αυτή, τονίζει ο Terzić που υποστηρίζει ότι «ο πολιτισμός ως τουριστικό αξιοθέατο μπορεί να είναι μια ισχυρή δύναμη, η οποία στηρίζει τη θέση ότι το ιστορικό, πολιτιστικό, θρησκευτικό και βιομηχανικό παρελθόν μιας περιοχής και πρέπει να διατηρηθεί» (Terzić, 2014). Το 1994, ο Leon van Nispen, διευθυντής του ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), μετέφερε την δική του σπτική για τη σχέση πολιτισμού και τουρισμού, λέγοντας πως «πολιτισμός και τουρισμός προορίζονται να είναι μαζί, μια και για πάντα». Ειδικότερα για την Ευρώπη, φαίνεται πως το πολιτιστικό περιβάλλον αποτελεί τον παλαιότερο και σημαντικότερο παραγωγό τουρισμού.

Η αρχή του πολιτιστικού τουρισμού θα μπορούσε χρονικά να τοποθετηθεί στην αρχαιότητα. Οι αρχαίες πηγές μας ενημερώνουν πως γεωγράφοι, φιλόσοφοι και ιστορικοί της εποχής, όπως ο Ηρόδοτος , ο Θαλής, ο Πausanias και άλλοι, ταξίδεψαν στην Μεσόγειο και την Μικρά Ασία, για να γνωρίσουν νέους πολιτισμούς (Τσάρτας, 1996). Στην σύγχρονη εποχή, το φαινόμενο του πολιτιστικού τουρισμού άρχισε να μελετάται συστηματικά από την δεκαετία του 1970 και έπειτα, όποτε και ο τουρισμός βρέθηκε στο επίκεντρο των μελετητών (Τσάρτας, 1996).

Για να αποσαφηνίσουμε τον όρο «πολιτιστικός τουρισμός» θα ανατρέξουμε στον Richards (1996), σύμφωνα με τον οποίο, ο πολιτιστικός

τουρισμός είναι η κίνηση των ανθρώπων μακριά από το μέρος κατοικίας τους για πολιτιστικές δραστηριότητες με σκοπό να συγκεντρώσουν νέες πληροφορίες και εμπειρίες που να ικανοποιούν τις πολιτιστικές τους ανάγκες. Σύμφωνα με τον Silberberg (1995), ο πολιτιστικός τουρισμός ορίζεται ως επισκέψεις των ατόμων εκτός της τοπικής κοινότητας τους επηρεασμένων πλήρως ή εν μέρει από το ενδιαφέρον ιστορικών, επιστημονικών ή πολιτισμικών πηγών μιας κοινότητας, περιοχής ή ενός ιδρύματος. Είναι αξιοσημείωτο πως για το φαινόμενο του πολιτιστικού τουρισμού, σχετικό ορισμό μας παρέχει και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού: «Ο πολιτιστικός τουρισμός περιλαμβάνει τις μετακινήσεις ατόμων που έχουν ως κίνητρο να μελετήσουν την τέχνη, να παρακολουθήσουν πολιτιστικά δρώμενα και φεστιβάλ, να επισκεφθούν μνημεία και να γνωρίσουν την φύση» (UNWTO, 1985).

Για τον πολιτιστικό τουρισμό, ο Csaró (2012) κάνει μια ενδιαφέρουσα διάκριση, κάνοντας λόγο για διάφορα είδη πολιτιστικού τουρισμού: τουρισμός κληρονομιάς (heritage tourism), πολιτιστικές θεματικές διαδρομές (cultural thematic routes), πολιτιστικός τουρισμός πόλεων (cultural city tourism), εθνικός τουρισμός και παραδόσεις (traditions, ethnic tourism), τουρισμός γεγονότων και φεστιβάλ (event and festival tourism), θρησκευτικός και Προσκυνηματικός τουρισμός (religious tourism, pilgrimage routes), καθώς και δημιουργική κουλτούρα και δημιουργικός τουρισμός (creative culture, creative tourism).

Αξίζει να επισημανθεί ένα κομβικό σημείο στην ιστορία του πολιτιστικού τουρισμού. Συγκεκριμένα, η έννοια του πολιτιστικού τουρισμού, ενισχύθηκε από την δημιουργία της Ευρωπαϊκής Εκδήλωσης Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, πρόταση την οποία εισηγήθηκε το 1983 η Μελίνα Μερκούρη, Υπουργός Πολιτισμός της Ελλάδας, και

υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, κάνοντας την Αθήνα, το 1985, την πρώτη πολιτιστική πρωτεύουσα. Με αυτό τον τρόπο δόθηκε χαρακτήρας συλλογικότητας και μαζικότητας στον πολιτιστικό τουρισμό, ενώ παράλληλα η προβολή και η σημαντική χρηματοδότηση πολιτιστικών δράσεων για κάθε πολιτιστική πρωτεύουσα, ενδυνάμωσαν το ενδιαφέρον για τον πολιτιστικό τουρισμό. ΕΛΕΥΣΙΝΑ....2023.

Όσον αφορά την Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με πλούσια ιστορία και πολιτισμό, που θα μπορούσε να έχει αναπτύξει πολυεπίπεδα τον πολιτιστικό τουρισμό μέσα από την αξιοποίηση ακόμα και των πιο απομακρυσμένων περιοχών της.

Στην παρούσα περίπτωση, **οι νομοί επιρροής που εξετάζονται έχουν πλούσιο πολιτιστικό τουρισμό και στοιχεία ενδιαφέροντος** για πολύ κόσμο που θέλει να μετακινηθεί και να γνωρίσει τα εκάστοτε πολιτιστικά στοιχεία. Επομένως, με βάση τα πιο πρόσφατα δεδομένα από μελέτες της ΙΝΣΕΤΕ παρουσιάζονται στοιχεία από το 2016 έως το 2022 σχετικά με τις επισκέψεις στα μουσεία και τους αρχαιολογικούς χώρους.

Περιφερειακές Ενότητες		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Άρτα	Μουσεία	7.392	10.304	9.963	12.080	3.908	5.200	10.243
	Αρχαιολογικοί χώροι	0	0	0	0	0	0	0
Θεσπρωτία	Μουσεία	5.420	4.274	4.803	2.992	1.089	1.306	3.718
	Αρχαιολογικοί χώροι	674	1.299	686	1.679	381	1.542	3.216
Ιωάννινα	Μουσεία	34.194	37.024	42.740	35.414	9.147	18.800	41.380
	Αρχαιολογικοί χώροι	42.512	37.106	44.638	45.069	10.985	18.570	41.697
Πρέβεζα	Μουσεία	7.247	6.775	7.770	8.570	2.020	3.940	8.215
	Αρχαιολογικοί χώροι	38.010	41.281	45.727	41.723	18.273	26.620	39.558

Πίνακας 5.47.: Επισκέπτες σε μουσεία – αρχαιολογικούς χώρους, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Περιφερει ακές Ενότητες		201 6	201 7	201 8	201 9	202 0	202 1	202 2
Αιτωλοακ αρνανία	Μουσεία	6.44	7.55	6.08	6.41	1.26	2.12	10.0
		6	0	4	6	0	7	58
	Αρχαιολογικ οί χώροι	14.1	20.2	21.8	23.7	12.9	18.9	31.1
Αχαΐα		50	10	98	65	53	53	52
	Μουσεία	21.4	26.4	27.2	31.2	3.91	7.33	22.5
		61	78	80	78	7	5	08
	Αρχαιολογικ οί χώροι	4.32	6.21	7.42	5.34	2.63	4.10	5.77
		2	8	5	5	3	4	6

Πίνακας 5.48.: Επισκέπτες σε μουσεία – αρχαιολογικούς χώρους, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα στοιχεία που παρουσιάζονται παρατηρείται ότι για τα εξεταζόμενα έτη οι επισκέψεις σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους της χώρας παρουσιάζει διακυμάνσεις. Ωστόσο, με το πέρας της πανδημίας του COVID-19, παρουσιάζεται σημαντική αύξηση κατά 126,5% για τα μουσεία και 106,2% για τους αρχαιολογικούς χώρους. Η σύγκριση των δεδομένων για το 2021 και το 2022 αποκαλύπτει μια γενικευμένη τάση αύξησης του αριθμού των επισκέψεων σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους στις εξεταζόμενες περιοχές.

Περιφερειακές Ενότητες		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Λευκάδα	Μουσεία	5.426	5.997	7.269	6.134	1.380	2.664	5.651
	Αρχαιολογικοί χώροι	6.542	6.897	7.288	8.418	3.266	6.288	10.451

Πίνακας 5.49: Επισκέπτες σε μουσεία – αρχαιολογικούς χώρους, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Περιφερειακές Ενότητες		2021	2022	Μεταβολή % 2021-2022
Άρτα	Μουσεία	5.200	10.243	97,0
	Αρχαιολογικοί χώροι	0	0	0
Θεσπρωτία	Μουσεία	1.306	3.718	184,7
	Αρχαιολογικοί χώροι	1.542	3.216	108,6
Ιωάννινα	Μουσεία	18.800	41.380	120,1
	Αρχαιολογικοί χώροι	18.570	41.697	124,5
Πρέβεζα	Μουσεία	3.940	8.215	108,5
	Αρχαιολογικοί χώροι	26.620	39.558	48,6
Αιτωλοακαρνανία	Μουσεία	2.127	10.058	372,9
	Αρχαιολογικοί χώροι	18.953	31.152	64,4
Αχαΐα	Μουσεία	7.335	22.508	206,9
	Αρχαιολογικοί χώροι	4.104	5.776	40,7
Λευκάδα	Μουσεία	2.664	5.651	112,1
	Αρχαιολογικοί χώροι	6.288	10.451	66,2
Ελλάδα	Μουσεία	2.047.481	4.636.901	126,5
	Αρχαιολογικοί χώροι	5.309.545	10.946.651	106,2

Πίνακας 5.50: Μεταβολή % Επισκεπτών σε μουσεία – αρχαιολογικούς χώρους 2021-2022

Η περιφέρεια Ηπείρου αντιπροσωπεύει το 1% των συνολικών επισκέψεων σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους, με το νομό Ιωαννίνων να κατέχει την 1^η θέση αναφορικά με την ποσοστιαία κατανομή των επισκεπτών (ΙΝΣΕΤΕ). Ειδικότερα, ο νομός Ιωαννίνων παρουσιάζει εντυπωσιακή αύξηση τόσο στις επισκέψεις σε μουσεία (120,1%) όσο και σε αρχαιολογικούς χώρους (124,5%). Επιπλέον, στο νομό Θεσπρωτίας, τόσο ο αριθμός των επισκέψεων σε μουσεία όσο και σε αρχαιολογικούς χώρους αυξήθηκε σημαντικά, κατά 184,7% και 108,6% αντίστοιχα. Στην Πρέβεζα, οι επισκέψεις σε μουσεία και σε αρχαιολογικούς χώρους αυξήθηκαν κατά 108,5% και 48,6% αντίστοιχα. Τέλος, στην Άρτα, η επίσκεψη σε μουσεία αυξήθηκε σημαντικά κατά 97,0%. Γενικά, η περιφέρεια Ηπείρου συνολικά, αλλά και οι περιφερειακές ενότητες ειδικά, αποτελούν έναν δυναμικό προορισμό πολιτιστικού τουρισμού, με την αύξηση που παρουσιάστηκε να υποδεικνύει το αυξημένο ενδιαφέρον για την περιοχή και την ποικιλία των πολιτιστικών αξιοθέατων που προσφέρει και αποτελεί ένα θετικό σημάδι για την προώθηση και την ενίσχυση του πολιτιστικού τουρισμού. Οι επισκέψεις σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους προσφέρουν μια μοναδική ευκαιρία στους επισκέπτες να εμβαθύνουν στην ιστορία και τον πολιτισμό της περιοχής, ενισχύοντας την τουριστική εμπειρία τους και την κατανόηση της τοπικής κληρονομιάς.

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αντιπροσωπεύει το 3% των επισκέψεων της Ελλάδας για τα μουσεία και το 4% για τους αρχαιολογικούς χώρους, με τους νομούς Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας να βρίσκονται στη 2^η και 3^η θέση της ποσοστιαίας κατανομής της περιφέρειας (1^η θέση κατέχει ο νομός Ηλείας) (ΙΝΣΕΤΕ). Παρόλα αυτά, η αύξηση που παρατηρείται στις επισκέψεις και των δύο νομών είναι ιδιαίτερος σημαντική. Ειδικότερα, για το νομό Αχαΐας

σημειώνεται αύξηση της τάξεως του 206,9% για τις επισκέψεις στα μουσεία (από 7.335 το 2021 σε 22.508 το 2022) και 40,7% στους αρχαιολογικούς χώρους (από 4.104 το 2021 σε 5.776 το 2022). Ακόμη, για τον νομό Αιτωλοακαρνανίας σημειώνεται αύξηση κατά 372,9% στα μουσεία, όπου από 2.127 το 2021 εκτοξεύτηκαν σε 10.058 το 2022, και 64,4% στους αρχαιολογικούς χώρους, όπου από 18.953 το 2021 αυξήθηκαν σε 31.152 το 2022. Η εντυπωσιακή αύξηση των επισκέψεων των περιφερειακών ενότητων Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας υποδεικνύει το πολιτιστικό και ιστορικό ενδιαφέρον για την περιοχή. Η Αχαΐα, με τους αρχαιολογικούς της χώρους και τα μουσεία και η Αιτωλοακαρνανία με την πλούσια αρχαιολογική κληρονομιά της, τους αρχαιολογικούς χώρους και το μουσείο της Ναυπάκτου αποτελούν σημαντικά αξιοθέατα και πόλο έλξης για επισκέπτες που επιθυμούν να εξερευνήσουν την πλούσια ιστορία και τον πολιτισμό της περιοχής.

Η περιφέρεια Ιονίων Νήσων αντιπροσωπεύει το 3% των επισκέψεων της Ελλάδας. Όσον αφορά τις επισκέψεις σε μουσεία η Λευκάδα κατέχει την 3^η θέση στην ποσοστιαία κατανομή (ΙΝΣΕΤΕ), ενώ παρουσίασε αύξηση κατά 112,1%, από 2.664 το 2021 σε 5.651 το 2022. Για τις επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους η ανάλυση της ποσοστιαίας κατανομής της περιφέρειας την κατατάσσει στην 4^η θέση (ΙΝΣΕΤΕ). Η αύξηση που παρουσίασε είναι 66,2% με τις επισκέψεις από 6.288 το 2021 να αυξήθηκαν σε 10.451 το 2022. Αυτή η αύξηση αποτελεί ένα ισχυρό σημάδι του αυξημένου ενδιαφέροντος για τον πολιτισμό και την ιστορία του νησιού. Η Λευκάδα, όντας ένας προορισμός με εξαιρετικές φυσικές ομορφιές και πολύχρωμη ιστορία, προσελκύει επισκέπτες από όλο τον κόσμο. Οι επισκέψεις σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους αποτελούν σημαντικό τμήμα της τουριστικής

εμπειρίας στο νησί, προσφέροντας στους επισκέπτες τη δυνατότητα να εξερευνήσουν την πλούσια και πολύπλευρη κληρονομιά του.

Συνολικά, οι αυξημένες επισκέψεις σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους δείχνουν μια γενικότερη τάση αύξησης του ενδιαφέροντος των επισκεπτών για την ιστορία, τον πολιτισμό και την κληρονομιά της Ελλάδας γενικά, αλλά και των περιοχών που μελετώνται, ειδικά. Το γεγονός αυτό μαρτυρεί τη σημασία που αποδίδεται στη διατήρηση και την ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου της χώρας.

Παράλληλα, όμως, από τα δεδομένα γίνεται αντιληπτό ότι από το 2018 κι έπειτα, με εξαίρεση το 2020 όπου ξέσπασε η πανδημία, η τάση των επισκέψεων σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους είναι αυξητική. Σημαντικό στοιχείο της τάσης αυτής, ενδεχομένως, αποτελεί και η ολοκλήρωση της συνδεσιμότητας των οδικών έργων και η λειτουργία των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων. Άλλωστε, όπως αναφέρεται και στη μελέτη του ΠΟΑΔΕΠ, ο ρόλος των συγκοινωνιών στον πολιτιστικό τουρισμό, στο μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς έρευνας, είναι ρόλος διευκόλυνσης της ταξιδιωτικής εμπειρίας. Παρόλα αυτά, μια άλλη οπτική τοποθετεί τις συγκοινωνίες σε έναν πιο ουσιαστικό ρόλο, όχι ως μέσο πρόσβασης αυτή τη φορά, αλλά ως ολοκληρωμένο μέρος του τουρισμού (Cooper, 2008). «Για την Ελλάδα από τις πιο βασικές υποδομές που διαμορφώνουν τους πολιτιστικούς, αλλά και τους τουριστικούς πόλους έλξης είναι τα δίκτυα μεταφορών» (Goeldner & Ritchie, 2009). Η φράση αυτή συνοψίζει τη σχέση, δύο φαινομενικά ασύνδετων τομέων, του πολιτιστικού τουρισμού και των συγκοινωνιακών δικτύων. Σημαντικό είναι το γεγονός πως ο OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2009) αναφέρει πως η αυξανόμενη συσχέτιση

μεταξύ πολιτισμού και τουρισμού προκαλείται από διάφορους παράγοντες που εμπίπτουν στο πλαίσιο τόσο της ζήτησης, όσο και της προσφοράς. Από την πλευρά της ζήτησης, μεταξύ άλλων, σημειώνεται ο παράγοντας της αυξημένης κινητικότητας και της ευκολότερης πρόσβασης σε άλλους πολιτισμούς.

Τα ανωτέρω μπορούν να γίνουν αντιληπτά και από την μελέτη που εκπονήθηκε από το ΠΟΑΔΕΠ και είχε ως βασικό στόχο την καταγραφή και παρουσίαση των επιδράσεων των σύγχρονων οδικών αξόνων της Ιόνιας Οδού και της Ολυμπίας Οδού (με συνδετικό κρίκο μεταξύ τους το παλαιότερο έργο της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου), στον πολιτιστικό τομέα και ειδικότερα στη λειτουργία των πολιτιστικών φορέων που βρίσκονται γεωγραφικά στις περιοχές τις οποίες διατρέχουν οι παραπάνω άξονες. Η μελέτη περιλαμβάνει δυο κύριες ενότητες: ένα θεωρητικό μέρος που διερευνά τη διεθνή βιβλιογραφία σχετικά με αυτό το θέμα και αναφέρεται σε καλές πρακτικές, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, και ένα δεύτερο μέρος που περιέχει ποσοτική ανάλυση που διενεργήθηκε, βάσει δομημένου ερωτηματολογίου, με συνεντεύξεις σε 52 πολιτιστικούς φορείς των περιοχών που καλύπτουν τα παραπάνω οδικά έργα.

Κατά γενικό κανόνα, η εικόνα που αποτυπώνεται από τους ερωτηθέντες για την επίδραση των οδικών αξόνων στους πολιτιστικούς φορείς είναι θετική τόσο ως προς την αύξηση της επισκεψιμότητας όσο και στην αναπτυξιακή δυναμική των έργων. Στην πλειονότητα τους, οι ερωτηθέντες χρησιμοποιούν τους οδικούς άξονες τόσο για προσωπικούς όσο και για επαγγελματικούς σκοπούς. Η συχνότητα χρήσης των οδικών αξόνων εμφανίζεται αυξημένη και για τους δύο παραπάνω σκοπούς χρήσης. Η πλειοψηφία επίσης θεωρεί ότι η

επισκεψιμότητα αποτελεί βασικό παράγοντα οικονομικής επιβίωσης των φορέων η οποία προέρχεται από την τουριστική κίνηση. Η επισκεψιμότητα των νέων στους φορείς διχάζει τους ερωτηθέντες, καθώς οι φορείς που ανήκουν στο δημόσιο θεωρούν ότι δεν αποτελεί μεγάλο μέρος την συνολικής τους επισκεψιμότητας σε αντίθεση με τους ιδιωτικούς φορείς. Κατά πλειοψηφία οι ερωτηθέντες υποστηρίζουν ότι οι Έλληνες αποτελούν το μεγαλύτερο παράγοντα επισκεψιμότητας σε ποσοστό μεγαλύτερο του 70%, ενώ σε ποσοστό πάνω από 60% υποστηρίζουν ότι παρουσιάζεται μία χειμερινή εποχικότητα. Επίσης, αξιόλογη θεωρείται η μεταβολή της κινητικότητας στους φορείς αυτούς από την ολοκλήρωση των έργων της Ιόνιας και Ολυμπίας Οδού, χαρακτηρίζοντας το μέγεθος της μεταβολής αυτής ως πολύ θετικό. Επίσης, οι φορείς θεωρούν ότι θα υπάρξουν διάφορα μελλοντικά οφέλη με την καλύτερη οργάνωση του τουριστικού κλάδου. Μεγάλη επιρροή θεωρείται ότι έχει στους φορείς αυτούς η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου, καθώς και των υπόλοιπων οδικών αξόνων, αφού έχει βελτιώσει κατά πολύ την προσβασιμότητα στους πολιτιστικούς φορείς.

Η πλειοψηφία των φορέων δεν έχουν ασχοληθεί με τουριστικές διαδρομές παρότι πιστεύουν ότι αυτό μπορεί να προσδώσει αναπτυξιακή δυναμική. Τέλος, η πλειοψηφία θεωρεί ότι υπάρχει μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης στο μέλλον.

Πιο αναλυτικά, **τα αποτελέσματα περιλαμβάνουν τις εξής δυο βασικές, ξεκάθαρες διαπιστώσεις: ότι αφενός τα νέα οδικά δίκτυα (Ιόνια Οδός, Ολυμπία Οδός, Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου) έχουν ασκήσει θετικές επιδράσεις στην κινητικότητα του πολιτιστικού τουρισμού και αφετέρου ότι τα διεθνή εργαλεία προώθησης του πολιτιστικού τουρισμού, όπως**

οι πολιτιστικές διαδρομές, η κινητικότητα των νέων (πχ σχολικός τουρισμός) κλπ, έχουν πολύ μικρή ανάπτυξη και δεν είναι ιδιαίτερα γνωστά στους πολιτιστικούς φορείς. Οι τελευταίες αυτές μη ευνοϊκές διαπιστώσεις μπορεί να οφείλονται στους εξής βασικούς λόγους:

- ότι η περίοδος πλήρους λειτουργίας του νέου, σύγχρονου οδικού δικτύου είναι σχετικά πρόσφατη και η εξετασθείσα περίοδος (2017-2019) των επιδράσεων πολύ μικρή
- ότι οι λοιπές υποδομές στον πολιτιστικό τομέα, ενώ περιλαμβάνουν πολλές αξιόλογες σύγχρονες εγκαταστάσεις (μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι κλπ), περιλαμβάνουν και πολλές μικρές, όχι καλά οργανωμένες μονάδες που λειτουργούν σε περιορισμένο γεωγραφικό και τοπικό επίπεδο.
- ότι η δικτύωση των πολιτιστικών φορέων εν γένει είναι σε χαμηλό επίπεδο, ώστε να είναι δύσκολο έως αδύνατο να αναπτυχθούν αξιόλογες διαδρομές.

Πέρα των παραπάνω, σημαντική αξία έχει η διαπίστωση ότι στην πλειονότητα τους οι πολιτιστικές μονάδες προσδοκούν στο μέλλον ευνοϊκές εξελίξεις και βλέπουν να υπάρχουν σημαντικές προοπτικές.

Συνολικά, τα ευρήματα της μελέτης, λαμβανομένου υπόψη και του μικρού χρονικού ορίζοντα άσκησης των επιδράσεων (2017-2019), είναι ικανοποιητικά και δείχνουν σαφή σημάδια ευνοϊκών επιδράσεων από τη λειτουργία των νέων οδικών έργων πάνω στην κινητικότητα που αφορά τις πολιτιστικές δομές και εκδηλώσεις στη δυτική χώρα.

Συμπερασματικά, ο πολιτιστικός τουρισμός αντιπροσωπεύει μια σημαντική διάσταση της τουριστικής βιομηχανίας, καθώς επιτρέπει στους επισκέπτες να ανακαλύψουν και να εμβαθύνουν στον πολιτισμό και την ιστορία διαφόρων περιοχών. Αυτός ο τύπος τουρισμού δεν περιορίζεται απλώς στην επίσκεψη των τουριστών σε μνημεία και μουσεία, αλλά τους επιτρέπει επίσης να εξοικειωθούν με τις τοπικές παραδόσεις, την τοπική γαστρονομία, και τον τρόπο ζωής του τόπου.

Η αυξανόμενη συσχέτιση μεταξύ πολιτισμού και τουρισμού οφείλεται σε πολλούς παράγοντες. Η ευκολότερη πρόσβαση σε διαφορετικές περιοχές λόγω των βελτιωμένων μεταφορικών δικτύων, καθώς και η αυξημένη κινητικότητα των ατόμων, επιτρέπει στους τουρίστες να εξερευνήσουν περισσότερο εύκολα νέες πολιτιστικές εμπειρίες. Η θετική τάση που παρατηρείται στις επισκέψεις σε μουσεία και αρχαιολογικούς χώρους από το 2018 και μετά αποτελεί μια καλή ένδειξη για την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού. Αυτή η αύξηση μπορεί να συνδέεται με βελτιώσεις στις υποδομές και τις μεταφορικές επικοινωνίες, που καθιστούν την επίσκεψη σε πολιτιστικά αξιοθέατα πιο προσιτή και άνετη για τους τουρίστες. Επιπλέον, παρατηρείται αισιοδοξία για το μέλλον του πολιτιστικού τουρισμού, καθώς αναγνωρίζονται οι ευνοϊκές εξελίξεις που προκύπτουν από την υλοποίηση νέων οδικών έργων. Αυτά τα έργα μπορούν να βελτιώσουν την πρόσβαση σε πολιτιστικά μνημεία και να δημιουργήσουν νέες ευκαιρίες για την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού σε περιοχές που μέχρι τώρα ήταν λιγότερο προσβάσιμες.

Συνολικά, ο πολιτιστικός τουρισμός προσφέρει μια ευκαιρία για την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και της τοπικής ταυτότητας, παρέχοντας

ταυτόχρονα οικονομικά οφέλη και ευκαιρίες ανάπτυξης για τις κοινότητες που φιλοξενούν πολιτιστικά αξιοθέατα.

5.2.5.3. Τουριστική Ανάπτυξη δυτικής Ελλάδας με επίκεντρο την Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου

Με βάση τη μελέτη του INΣΕΤΕ «Greece Reputation Tracker», η οποία καλύπτει το δεύτερο τρίμηνο του 2024, με συνολικά 2,076 κριτικές, **παρατηρήθηκε ότι η Δυτική Ελλάδα παρουσιάζει σημαντικές επιδόσεις στον τομέα του τουρισμού**, σύμφωνα με την ανάλυση της φήμης των εμπειριών σε εστιατόρια, μπαρ και αξιοθέατα. Η συνολική βαθμολογία της περιοχής ανέρχεται σε 9.3, ελαφρώς υψηλότερη από τη συνολική βαθμολογία της Ελλάδας, που είναι 9.2, και σημαντικά υψηλότερη από τον μέσο όρο της Ευρώπης, ο οποίος είναι 8.9. Αυτό υποδηλώνει ότι η Δυτική Ελλάδα καταφέρνει να ξεχωρίσει και να προσφέρει ανώτερες εμπειρίες στους επισκέπτες της.

Συγκεκριμένα, στον τομέα του πολιτισμού, η Δυτική Ελλάδα σημειώνει βαθμολογία 9.3, λίγο χαμηλότερη από τη συνολική βαθμολογία της Ελλάδας που είναι 9.5. Ωστόσο, στον τομέα του φαγητού και ποτού, η Δυτική Ελλάδα επιδεικνύει καλύτερη επίδοση με βαθμολογία 9.1, σε σύγκριση με τον μέσο όρο της Ελλάδας που είναι 8.8. Αυτά τα στοιχεία δείχνουν ότι η Δυτική Ελλάδα προσφέρει εξαιρετικές πολιτιστικές εμπειρίες και πολύ καλές επιλογές φαγητού και ποτού.

Οι βαθμολογίες σχετικά με τα συναισθήματα των συμμετεχόντων για την περιοχή είναι ιδιαίτερα υψηλές, με το προσωπικό να λαμβάνει βαθμολογία 9.6 και το ελληνικό προσωπικό να βαθμολογείται με 9.5. Η σχέση ποιότητας/τιμής στη Δυτική Ελλάδα έχει βαθμολογηθεί με 9.4, ενώ η ελληνική σχέση

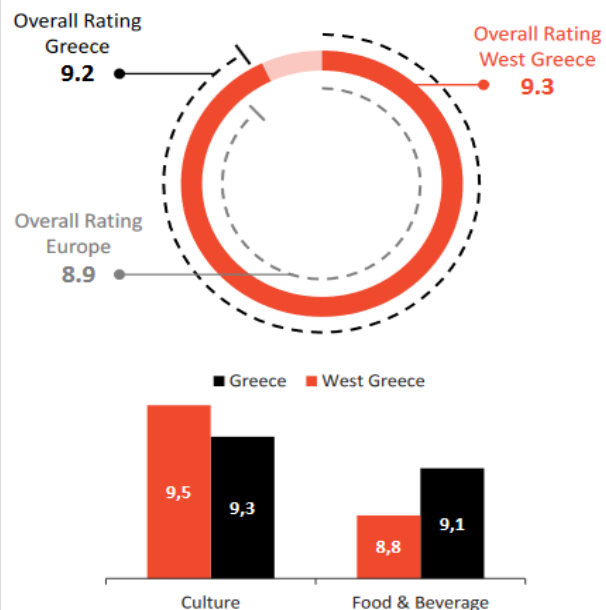
ποιότητας/τιμής έχει βαθμολογία 9.1. Αυτές οι βαθμολογίες υποδεικνύουν ότι οι επισκέπτες είναι πολύ ικανοποιημένοι με την εξυπηρέτηση και την αξία που λαμβάνουν για τα χρήματά τους στην περιοχή.

Όσον αφορά τις διαφορετικές αγορές, οι επισκέπτες από τις Ηνωμένες Πολιτείες έδωσαν στη Δυτική Ελλάδα τη μεγαλύτερη βαθμολογία με 9.7, ακολουθούμενη από τη Γερμανία με 9.4 και τη Γαλλία με 9.2. Αυτό δείχνει ότι η περιοχή είναι δημοφιλής και εκτιμάται πολύ από τους διεθνείς επισκέπτες, ιδιαίτερα από την Αμερική και την Ευρώπη.

Συνολικά, η περιοχή εμφανίζει ισχυρή τουριστική επίδοση, ιδιαίτερα σε τομείς όπως η εξυπηρέτηση, η αξία για τα χρήματα και οι πολιτιστικές εμπειρίες.

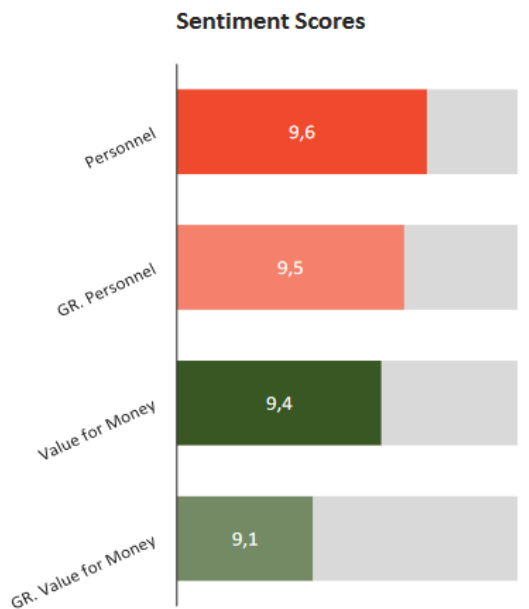
West Greece

EXPERIENCE REPUTATION: RESTAURANTS, BARS & ATTRACTIONS IN WEST GREECE



Note: Data presented here stems from numerical ratings. Sub-categories with no score do not have a large enough base in terms of reviews.

Period of analysis: April 1st, to June 30th, 2024. **Review count:** 2,076



Note: Data presented here stems from written reviews. Sentiment categories with no score do not have a large enough base in terms of mentions.



Rating per Market

Market	Rating	Review Volume
United States	9.7	20
Germany	9.4	21
France	9.2	36

Note: Data presented here stems from numerical ratings. The markets reported are based on review count.

Εικόνα 12: Τουριστική εμπειρία στη Δυτική Ελλάδα

Επιπλέον, σύμφωνα με την Αλεξάνδρα Γκεμιτζή, καθηγήτρια στο Τμήμα Μηχανικών Περιβάλλοντος του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης και επιβλέπουσα της ομάδας γεωπληροφορικής, η οποία εκπόνησε σχετική μελέτη χαρτογραφώντας την ελληνική επικράτεια με μια νέα μέθοδο που συνδυάζει κοινωνικοοικονομικούς και περιβαλλοντικούς δείκτες σχετικά με τον τουριστικό κορεσμό της Ελλάδας, **η Δυτική Ελλάδα φαίνεται να έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την τουριστική ανάπτυξη.** Ειδικότερα, η μελέτη καταδεικνύει ότι ενώ περιοχές όπως η Αττική και τα νησιά του Αιγαίου αντιμετωπίζουν προβλήματα κορεσμού λόγω της μεγάλης τουριστικής κίνησης, η Δυτική Ελλάδα παραμένει λιγότερο επιβαρυνόμενη, παρέχοντας δυνατότητες για βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.

Η Δυτική Ελλάδα διαθέτει αξιοθέατα και φυσική ομορφιά που μπορούν να προσελκύσουν τουρίστες χωρίς να επιβαρύνουν υπερβολικά τις υποδομές και το περιβάλλον. Με την υποστήριξη κατάλληλων πολιτικών και επενδύσεων, μπορεί να αναδειχθεί ως προορισμός που προσφέρει αυθεντικές εμπειρίες και ταυτόχρονα συμβάλλει στην αποσυμφόρηση άλλων υπερκορεσμένων περιοχών.

Αναλύοντας περισσότερο το θέμα στην περιοχή γύρω από την Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, ως βασικό έργο υποδομής, παίζει καθοριστικό ρόλο σε αυτή την ανάπτυξη, διευκολύνοντας την πρόσβαση και την επικοινωνία μεταξύ των περιοχών και ενισχύοντας την οικονομική και τουριστική δραστηριότητα. Με τη γέφυρα, η Δυτική Ελλάδα γίνεται πιο προσβάσιμη στους τουρίστες, καθιστώντας την ελκυστική επιλογή για ταξιδιώτες που αναζητούν νέους και λιγότερο πολυσύχναστους προορισμούς.

Ειδικότερα, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, αποτελεί ένα από τα πιο εντυπωσιακά και σημαντικά έργα υποδομής στην Ελλάδα. Σχεδιάστηκε για να συνδέσει την ηπειρωτική Ελλάδα με την Πελοπόννησο, και συγκεκριμένα την περιοχή του Ρίου (κοντά στην Πάτρα) με το Αντίρριο (στην Αιτωλοακαρνανία), πάνω από τον Πατραϊκό κόλπο.

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου δεν βελτίωσε μόνο την επικοινωνία μεταξύ Αθήνας, Πάτρας, Δυτικής Στερεάς και Ηπείρου, αλλά επηρέασε σημαντικά τις κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις σε μια ευρεία περιοχή, από την Πάτρα και τη βόρεια Ηλεία έως το Μεσολόγγι και τη Ναυπακτία. Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Πατρών και του Παντείου, με επικεφαλής τον Καθηγητή Αθ. Μπέλλα, οι επιδράσεις της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στην ευρύτερη περιοχή έγιναν αισθητές ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '90, όταν ξεκίνησαν οι εργασίες κατασκευής. Μια από τις πρώτες επιδράσεις ήταν η άνοδος των τιμών των ακινήτων, που κυμάνθηκε από 80% στη Ναυπακτία έως 300% σε πολλές παραλιακές περιοχές. Οι οικονομικές επιδράσεις ήταν επίσης σημαντικές σε μια ζώνη 20-30 χιλιομέτρων από τη γέφυρα. Η ανεργία σε αυτές τις περιοχές μειώθηκε, ενώ η κινητικότητα των εργαζομένων προς την Αχαΐα αυξήθηκε. Η Πάτρα επεκτείνεται συνεχώς οικιστικά προς το Ρίο, καθιστώντας τα καταστήματά της πιο εύκολα προσβάσιμα και ελκυστικά στους καταναλωτές της Ναυπάκτου και του Μεσολογγίου. Όσον αφορά τη χρήση της γέφυρας, εκτιμάται ότι αύξησε την κινητικότητα των πολιτών ανάμεσα στις δύο πλευρές κατά 30%.

Επιπλέον, **αποτελεί στρατηγικό κόμβο για την τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας,** διευκολύνοντας την πρόσβαση σε τουριστικούς προορισμούς και ενισχύοντας την τουριστική κίνηση. Πιο συγκεκριμένα, η

Γέφυρα μειώνει σημαντικά το χρόνο ταξιδιού μεταξύ της Πελοποννήσου και της ηπειρωτικής χώρας, καθιστώντας ευκολότερη και ταχύτερη την πρόσβαση σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς όπως η Πάτρα, η Ναύπακτος και τα νησιά του Ιονίου. Επιπλέον, διευκολύνοντας την πρόσβαση σε απομακρυσμένες περιοχές, η Γέφυρα συμβάλλει στη δημιουργία νέων τουριστικών διαδρομών και στην ανακάλυψη νέων προορισμών από τους επισκέπτες. Παράλληλα, η γέφυρα αυξάνει τον εσωτερικό τουρισμό, καθώς επιτρέπει στους κατοίκους των περιοχών γύρω από αυτήν να μετακινούνται πιο εύκολα για ταξίδια αναψυχής ή/και επαγγελματικά. Η μείωση του χρόνου ταξιδιού και η βελτίωση της προσβασιμότητας ενισχύουν την ελκυστικότητα της Δυτικής Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού, προσελκύοντας περισσότερους επισκέπτες τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό. Συνολικά, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα έργο με στρατηγική σημασία για την Ελλάδα, καθώς όχι μόνο διευκολύνει τις μετακινήσεις, αλλά συμβάλλει καθοριστικά στην κοινωνική, οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας. Η ύπαρξή της και η βελτίωση της προσβασιμότητας συνολικά ενισχύει τις τοπικές επιχειρήσεις και τον τουριστικό τομέα, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για επιχειρηματική δραστηριότητα και απασχόληση με δράσεις όπως η κατασκευή νέων ξενοδοχείων, εστιατορίων και κέντρων αναψυχής.

5.2.5.3.1. Ζώνες Επιρροής της Γέφυρας

Με την κατασκευή της, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου έχει δημιουργήσει τρεις κύριες ζώνες επιρροής, οι οποίες παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και δυναμικές ανάπτυξης.

Ζώνη Ευρύτερης Αστικής Ανάπτυξης Πάτρας: Η πρώτη ζώνη περιλαμβάνει τις περιοχές όπως Κάτω Αχαΐα, Πάτρα, Ρίο, Αίγιο, Ναύπακτο και Αντίρριο. Η πόλη της Πάτρας λειτουργεί ως πύλη εισόδου και κόμβος συνδυασμένων μεταφορών, διευκολύνοντας την επικοινωνία και τη μετακίνηση τόσο των κατοίκων όσο και των τουριστών. Η γέφυρα ενισχύει την οικονομική δραστηριότητα, διευκολύνει τις μετακινήσεις και προωθεί την ομογενοποίηση του τουριστικού προϊόντος, καθιστώντας την περιοχή πιο ελκυστική για επενδύσεις και τουριστική ανάπτυξη.

Ζώνη Νότιου Κορινθιακού: Η δεύτερη ζώνη επιρροής περιλαμβάνει περιοχές όπως το Αίγιο και την Κόρινθο, οι οποίες επωφελούνται από τη σύνδεση με τον ΠΑΘΕ και την Ιόνια Οδό. Η ζώνη αυτή παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης του παράκτιου και ορεινού τουρισμού, με την ενίσχυση των πολιτιστικών και επιστημονικών τουριστικών δραστηριοτήτων. Η σύνδεση με τις κύριες οδικές αρτηρίες της χώρας δημιουργεί ευκαιρίες για την προσέλκυση τουριστών που επιθυμούν να εξερευνήσουν την πλούσια πολιτιστική και φυσική κληρονομιά της περιοχής.

Ζώνη Βόρειου Πατραϊκού: Η τρίτη ζώνη επιρροής περιλαμβάνει περιοχές όπως Αστακός, Αιτωλικό, Μεσολόγγι και Αντίρριο. Η ζώνη αυτή συνδέεται άμεσα με την Πάτρα και αναμένεται να επωφεληθεί από την ανάπτυξη του θαλάσσιου διαδρόμου Αδριατικής-Ιονίου. Η βελτίωση των οδικών αρτηριών θα διευκολύνει τη μετακίνηση και θα ενισχύσει τον τουρισμό, καθιστώντας την περιοχή προσίτη και ελκυστική για τουριστικές δραστηριότητες.

Επιπλέον, σημαντική είναι η επιρροή της Γέφυρας στη **«Ζώνη Βορειοδυτικής Πελοποννήσου»** (περιοχές όπως Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος, Ολυμπία) και στη **«Ζώνη Βόρειου Κορινθιακού»** (περιοχές όπως Ναύπακτος, Γαλαξίδι,

Ιτέα, Αμφισσα, Δελφοί). Οι ζώνες αυτές διαθέτουν σημαντικές τουριστικές προοπτικές λόγω της ιστορικής και πολιτιστικής τους αξίας.

5.2.5.3.2. Ζώνη Επιρροής Πάτρα – Ναύπακτος – Μεσολόγγι - Αργίνο

Στην παρούσα ανάλυση θα μελετηθεί η ζώνη επιρροής, που περιλαμβάνει τις πόλεις της Πάτρας, της Ναύπακτου, του Μεσολογγίου και του Αργινίου, ουσιαστικά αφορά στη ζώνη του Βόρειου Πατραϊκού, στην οποία από την λειτουργία της Γέφυρας έχουν διαπιστωθεί σημαντικές αλλαγές. Παράλληλα, παρουσιάζει μεγάλες προοπτικές για τουριστική ανάπτυξη. Ειδικότερα, η Γέφυρα λειτουργεί ως καταλύτης για την τουριστική ανάπτυξη της ζώνης Πάτρα-Ναύπακτος-Μεσολόγγι-Αργίνο, προσφέροντας νέες ευκαιρίες και δυνατότητες. Η εύκολη και γρήγορη πρόσβαση που παρέχει διευκολύνει τη μετακίνηση των τουριστών, προσφέροντας νέες ευκαιρίες για την ανάπτυξη του τουρισμού σε αυτές τις περιοχές.

Η συγκεκριμένη ζώνη επιρροής περιλαμβάνει δύο νομούς και τέσσερις σημαντικές πόλεις με διαφορετικά χαρακτηριστικά και δυνατότητες.

Αναλυτικότερα, οι νομοί Αιτωλοακαρνανίας και Αχαΐας στη Δυτική Ελλάδα αποτελούν δύο σημαντικούς πόλους τουριστικής ανάπτυξης με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά.

Η Αιτωλοακαρνανία διαθέτει μια πλούσια γκάμα φυσικών τοπίων, από τα βουνά και τις λίμνες έως τις παραθαλάσσιες περιοχές. Αυτές οι φυσικές ομορφιές προσφέρουν πλήθος δραστηριοτήτων για τους επισκέπτες, όπως ορειβασία, πεζοπορία, καγιάκ και άλλες δραστηριότητες στη φύση. Επιπλέον, η περιοχή φιλοξενεί σημαντικά αρχαιολογικά μνημεία και παραδοσιακά χωριά που αξίζει να εξερευνήσει κανείς. Ενδεικτικά, οι επισκέψεις σε μουσεία και

αρχαιολογικούς χώρους στην Αιτωλοακαρνανία έχουν σημειώσει αύξηση, με τους επισκέπτες σε αρχαιολογικούς χώρους να φτάνουν τους 31.152 το 2022. Η τουριστική κίνηση στην Αιτωλοακαρνανία έχει δείξει θετική τάση παρά τις δυσκολίες της πανδημίας. Οι αφίξεις ημεδαπών το 2022 έφτασαν τις 104.760, ενώ οι διανυκτερεύσεις ημεδαπών έφτασαν τις 210.020. Αυτά τα στοιχεία υπογραμμίζουν τη δυναμική της περιοχής ως τουριστικού προορισμού, ενώ παράλληλα τονίζουν την ανάγκη για περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επισκεπτών (ΙΝΣΕΤΕ).

Η Αχαΐα συνδυάζει τις όμορφες παραλίες με τους παραδοσιακούς οικισμούς, προσελκύοντας επισκέπτες που ενδιαφέρονται τόσο για χαλάρωση όσο και για πολιτιστική εξερεύνηση. Τα μουσεία και οι αρχαιολογικοί χώροι της Αχαΐας αποτελούν σημαντικά αξιοθέατα. Το 2022, οι επισκέπτες σε αρχαιολογικούς χώρους στην Αχαΐα έφτασαν τους 5.776, ενώ οι επισκέψεις σε μουσεία ανήλθαν στις 22.508. Παρά τις επιπτώσεις της πανδημίας, η τουριστική κίνηση στην Αχαΐα δείχνει ανθεκτικότητα και ανάκαμψη. Οι αφίξεις ημεδαπών το 2022 ήταν 212.196, ενώ οι διανυκτερεύσεις ημεδαπών ήταν 436.222. Επίσης, οι αφίξεις αλλοδαπών το 2022 ήταν 73.782, σημειώνοντας αύξηση σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Αυτά τα δεδομένα καταδεικνύουν την ικανότητα της περιοχής να προσελκύει επισκέπτες από διάφορες περιοχές και να προσφέρει ποικίλες τουριστικές εμπειρίες (ΙΝΣΕΤΕ).

Σε επίπεδο πόλεων, η Πάτρα, ως η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας και σημαντικό λιμάνι, λειτουργεί ως κύριος κόμβος μεταφορών και επικοινωνίας στην περιοχή. Η γέφυρα έχει βελτιώσει την πρόσβαση στην πόλη, καθιστώντας την πιο ελκυστική για τουριστικές και επενδυτικές δραστηριότητες. Η Πάτρα

διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, με μνημεία όπως το Ρωμαϊκό Ωδείο, το Κάστρο της Πάτρας και το Αρχαιολογικό Μουσείο. Επίσης, το Πατρινό Καρναβάλι προσελκύει μεγάλο αριθμό επισκεπτών κάθε χρόνο.

Η Ναύπακτος, με το ιστορικό της κέντρο και το ενετικό κάστρο, αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό. Η Γέφυρα έχει ενισχύσει την τουριστική κίνηση, διευκολύνοντας την πρόσβαση από και προς τη Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο. Επιπλέον, οι πανέμορφες παραλίες και τα γραφικά τοπία της Ναυπάκτου προσελκύουν τουρίστες που αναζητούν φυσικές ομορφιές και χαλάρωση.

Το Μεσολόγγι, γνωστό για την ιστορική του σημασία και τις φυσικές του ομορφιές, αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό. Η λιμνοθάλασσα του Μεσολογγίου, με την πλούσια βιοποικιλότητα και τα μοναδικά τοπία, προσελκύει επισκέπτες που ενδιαφέρονται για οικοτουρισμό και δραστηριότητες στη φύση. Η πρόσβαση είναι πλέον ευκολότερη προς το Μεσολόγγι, καθιστώντας την περιοχή πιο προσίτη και ελκυστική για τους τουρίστες.

Το Αγρίνιο, ως η μεγαλύτερη πόλη της Αιτωλοακαρνανίας, έχει μετατραπεί σε σημαντικό οικονομικό και διοικητικό κέντρο. Η γέφυρα έχει ενισχύσει την προσβασιμότητα της περιοχής, διευκολύνοντας τις μετακινήσεις και προωθώντας την τουριστική ανάπτυξη. Το Αγρίνιο διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και παραδοσιακά χωριά, καθώς και πρόσβαση σε σημαντικούς φυσικούς πόρους, όπως η λίμνη Τριχωνίδα, η μεγαλύτερη λίμνη της Ελλάδας.

Επιπρόσθετα, ο Αστακός, μπορεί να εξελιχθεί σε σημαντικό τουριστικό προορισμό. Η πλούσια ιστορία του, η παραδοσιακή αρχιτεκτονική και το

πανέμορφο φυσικό τοπίο αποτελούν πόλο έλξης για επισκέπτες από όλη την Ελλάδα και το εξωτερικό. Το λιμάνι του Αστακού αποτελεί σημαντικό κόμβο για τη ναυτιλία και το εμπόριο, ενισχύοντας την τοπική οικονομία. Επιπλέον, η πόλη διαθέτει εξαιρετικές παραλίες και προσφέρει πολλές επιλογές για θαλάσσιες δραστηριότητες και περιπατητικές διαδρομές.

Αντίστοιχα, το Αντίρριο, στρατηγικά τοποθετημένο στο δυτικό άκρο της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, η οποία αποτελεί βασικό κόμβο μεταφορών και συνδέει την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα, έχει ενισχύσει την προσβασιμότητα και έχει προωθήσει την οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Το Αντίρριο διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά με αρχαιολογικά ευρήματα και παραδοσιακά χωριά. Η τοποθεσία του προσφέρει εκπληκτική θέα στον Πατραϊκό κόλπο, και οι επισκέπτες μπορούν να απολαύσουν τη φυσική ομορφιά της περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των κοντινών παραλιών και των ορεινών τοπίων. Επιπλέον, στην περιοχή βρίσκεται το Εκθεσιακό Κέντρο της Γέφυρας, το οποίο προσφέρει ενδιαφέρουσες πληροφορίες για την κατασκευή και τη σημασία της γέφυρας.

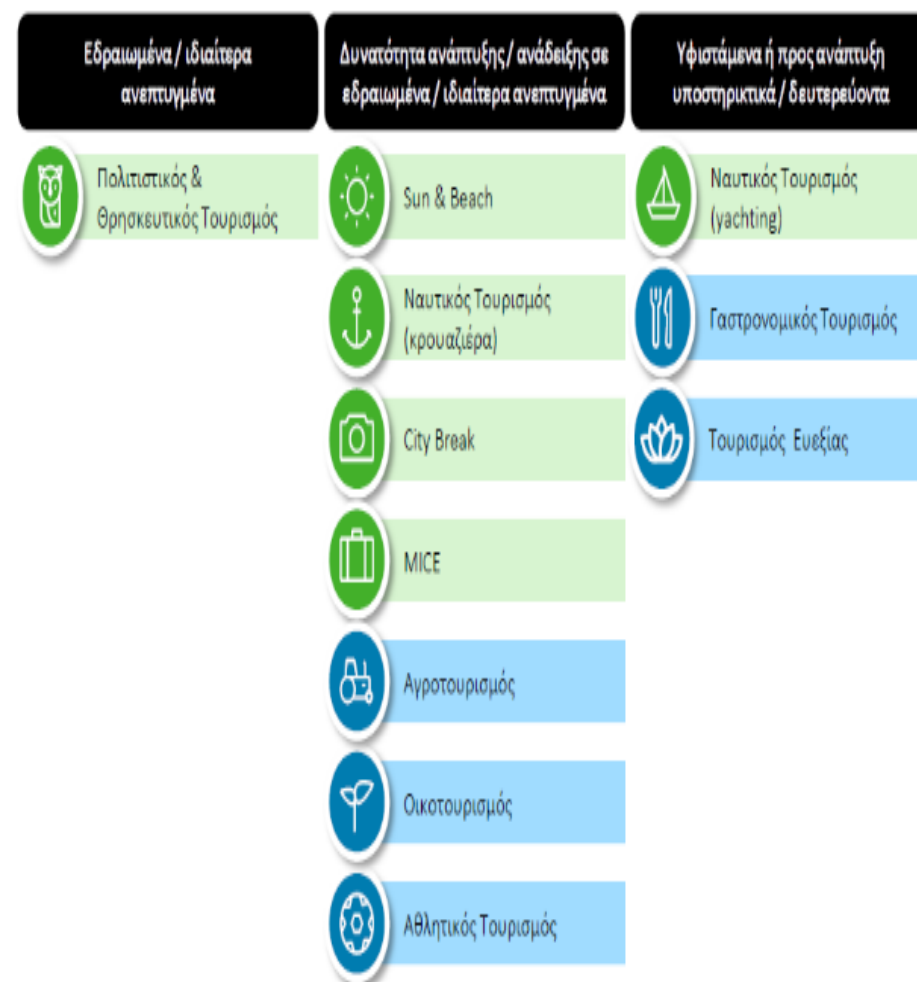
5.2.5.3.3. Δυνατότητες Τουριστικής Ανάπτυξης

Οι περιοχές γύρω από τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου διαθέτουν μεγάλες δυνατότητες για την ανάπτυξη θεματικού τουρισμού, αξιοποιώντας τις φυσικές ομορφιές και την πολιτιστική κληρονομιά της Δυτικής Ελλάδας. Η εύκολη πρόσβαση και οι βελτιωμένες υποδομές διευκολύνουν τις μετακινήσεις και ενισχύουν την τουριστική κίνηση, προσφέροντας στους επισκέπτες τη δυνατότητα να απολαύσουν ποικίλες εμπειρίες σε μικρή απόσταση.

Αναλυτικότερα, μερικά από τα είδη τουρισμού που μπορούν να αναπτυχθούν στην ζώνη επιρροής είναι τα εξής:

Πολιτιστικός Τουρισμός: Η περιοχή διαθέτει πλούσια πολιτιστική κληρονομιά με πλήθος αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών μνημείων και μουσεία που προσελκύουν επισκέπτες. Για παράδειγμα, η Πάτρα, ως τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, διαθέτει σημαντικά αξιοθέατα όπως το Ρωμαϊκό Ωδείο, το Κάστρο της Πάτρας και το Αρχαιολογικό Μουσείο. Η Ναύπακτος με το ενετικό της κάστρο και το ιστορικό της κέντρο, καθώς και το Μεσολόγγι με τη λιμνοθάλασσα και τη μεγάλη ιστορική του σημασία, προσφέρουν μοναδικές πολιτιστικές εμπειρίες. Η Γέφυρα μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο εκκίνησης για θεματικές διαδρομές που περιλαμβάνουν επισκέψεις σε αυτά τα πολιτιστικά αξιοθέατα. Οι τουριστικές διαδρομές μπορούν να προβάλλουν την ιστορική σημασία της περιοχής, συνδυάζοντας επισκέψεις σε μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικά μνημεία με πολιτιστικές εκδηλώσεις και φεστιβάλ, όπως το Πατρινό Καρναβάλι.

Θρησκευτικός Τουρισμός: Η περιοχή έχει επίσης δυνατότητες ανάπτυξης θρησκευτικού τουρισμού, με πολλά μοναστήρια, εκκλησίες και θρησκευτικά μνημεία που προσελκύουν προσκυνητές και επισκέπτες. Οι θρησκευτικές διαδρομές μπορούν να περιλαμβάνουν επισκέψεις σε σημαντικά θρησκευτικά κέντρα, όπως η Μονή Παναγίας της Βλαχέρνας στην Αιτωλοακαρνανία και άλλους θρησκευτικούς χώρους στην Αχαΐα. Η σύνδεση αυτών των χώρων μέσω της γέφυρας διευκολύνει την πρόσβαση και προσφέρει στους επισκέπτες την ευκαιρία να εξερευνήσουν την θρησκευτική κληρονομιά της περιοχής.



Εικόνα 13: Προϊοντική εστίαση στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Οικοτουρισμός: Οι φυσικές ομορφιές της περιοχής, όπως οι λίμνες, τα βουνά, οι παραλίες και οι λιμνοθάλασσες, προσφέρουν ιδανικές συνθήκες για την ανάπτυξη οικοτουρισμού. Η λιμνοθάλασσα του Μεσολογγίου, με την πλούσια βιοποικιλότητα και τα μοναδικά τοπία, προσελκύει επισκέπτες που ενδιαφέρονται για οικοτουριστικές δραστηριότητες όπως παρατήρηση πουλιών, πεζοπορία και καγιάκ. Η σύνδεση παράκτιων με ορεινές περιοχές μέσω της γέφυρας δημιουργεί ευκαιρίες για τη δημιουργία ολοκληρωμένων τουριστικών διαδρομών που συνδυάζουν τις φυσικές ομορφιές με δραστηριότητες στη φύση. Οι επισκέπτες μπορούν να απολαύσουν μια ποικιλία εμπειριών, από τις παραλίες της Ναυπάκτου και της Πάτρας έως τα βουνά και τις λίμνες της Αιτωλοακαρνανίας, όπως η λίμνη Τριχωνίδα.

Συνδυασμός Διαφορετικών Μορφών Τουρισμού: Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου διευκολύνει τον συνδυασμό διαφορετικών μορφών τουρισμού, προσφέροντας στους επισκέπτες την ευκαιρία να απολαύσουν ποικίλες εμπειρίες σε μικρή απόσταση. Οι τουριστικές διαδρομές μπορούν να περιλαμβάνουν πολιτιστικά, θρησκευτικά και οικοτουριστικά στοιχεία, παρέχοντας ολοκληρωμένες προτάσεις για τους επισκέπτες. Για παράδειγμα, μια τουριστική διαδρομή θα μπορούσε να ξεκινά από την Πάτρα, με επίσκεψη στα πολιτιστικά μνημεία της πόλης, να συνεχίζει προς τη Ναύπακτο για περιήγηση στο ιστορικό κέντρο και τις παραλίες, και να καταλήγει στο Μεσολόγγι για οικοτουριστικές δραστηριότητες στη λιμνοθάλασσα.

Συνολικά, οι περιοχές γύρω από τη Γέφυρα έχουν μεγάλες δυνατότητες για την ανάπτυξη θεματικού τουρισμού προσφέροντας στους επισκέπτες την ευκαιρία να απολαύσουν ποικίλες εμπειρίες σε μικρή απόσταση. Οι φυσικές

ομορφιές της περιοχής, σε συνδυασμό με την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, μπορούν να αναδείξουν τη Δυτική Ελλάδα ως προορισμό για ολοκληρωμένες τουριστικές διαδρομές. **Η συνδυασμένη προσέγγιση διαφορετικών μορφών τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός, ο ναυτικός τουρισμός και ο γαστρονομικός τουρισμός, μπορεί να ενισχύσει την τουριστική ανάπτυξη και να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες για την τοπική οικονομία.** Επιπλέον, η συνεχιζόμενη αύξηση των τουριστικών ροών και η ενίσχυση των υποδομών θα συμβάλουν στην περαιτέρω ανάπτυξη και προβολή των περιοχών αυτών, προσελκύοντας ακόμα περισσότερους επισκέπτες τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό.

Στην πρόταση αυτή βασίζεται και η μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ, όπου από τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι τα Σχέδια Δράσης για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της διαρθρωτικής προσαρμογής του τουριστικού τομέα, (2021) στοχεύουν σε αρκετούς κρίσιμους τομείς για την τουριστική ανάπτυξη. Ένας από τους βασικούς στόχους είναι η σημαντική αύξηση του τουριστικού ρεύματος, με στόχο την αύξηση των επισκέψεων κατά 65,9%. Ειδικότερα, η στρατηγική περιλαμβάνει την άμβλυνση της εποχικότητας, με μείωση της συμμετοχής του τρίτου τριμήνου κατά 8,5 ποσοστιαίες μονάδες στις ετήσιες επισκέψεις. Επιπλέον, η στρατηγική προβλέπει αύξηση της Μέσης Δαπάνης ανά Επίσκεψη κατά 29,7%. Αυτή η αύξηση θα προκύψει κυρίως από την αύξηση της Μέσης Δαπάνης ανά Διανυκτέρευση κατά 22,7%, και δευτερευόντως από την αύξηση της Μέσης Διάρκειας Παραμονής κατά 5,7%. Ως αποτέλεσμα αυτών των προσαρμογών, αναμένεται ότι οι διανυκτερεύσεις θα αυξηθούν κατά 75,3%, ενώ οι εισπράξεις θα καταγράψουν μια εντυπωσιακή αύξηση κατά 115,2%. Αυτή η αύξηση θα είναι σημαντικά

μεγαλύτερη από την αύξηση των επισκέψεων, και η εποχικότητα θα αμβλυνθεί και σε αυτά τα μεγέθη, με μείωση κατά 9,0 ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα.

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας							
Ποσοστιαία κατανομή ανά τρίμηνο							
Βασικά Μεγέθη		1 ^ο τρίμηνο	2 ^ο τρίμηνο	3 ^ο τρίμηνο	4 ^ο τρίμηνο	Σύνολο	%Δ Στόχος 2030/2019
Επισκέψεις	2019	7,5%	24,0%	50,3%	18,1%	816.938	65,9%
	Στόχος	9,2%	28,7%	41,8%	20,3%	1.355.000	
Διανυκτερεύσεις	2019	8,5%	24,6%	50,0%	16,9%	4.530.423	75,3%
	Στόχος	10,3%	29,3%	41,0%	19,3%	7.943.354	
Έσοδα (€)	2019	8,6%	24,9%	52,0%	14,6%	257.350.917	115,2%
	Στόχος	10,5%	29,8%	43,0%	16,7%	553.754.134	

Πίνακας 5.51: Ποσοστιαία κατανομή ανά τρίμηνο

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας			
Βασικοί Δείκτες	2019	Στόχος	%Δ Στόχος 2030/2019
ΜΔΕ (€)	315	409	29,7%
ΜΔΔ (€)	57	70	22,7%
ΜΔΠ (σε διανυκτερεύσεις)	5,5	5,9	5,7%

Πίνακας 5.52 : Βασικά Μεγέθη/Δείκτες της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας για το 2019 και οι στόχοι για το 2030. Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Επομένως, με τις κατάλληλες στρατηγικές και επενδύσεις, η Αιτωλοακαρνανία και η Αχαΐα μπορούν να αξιοποιήσουν πλήρως το τουριστικό τους δυναμικό, συμβάλλοντας σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία των τοπικών κοινωνιών.

5.2.5.3.4. Η Στρατηγική Αξιοποίηση της Γέφυρας

Η ύπαρξη της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου δημιουργεί νέες δυνατότητες για την τουριστική ανάπτυξη μέσω της βελτίωσης της πρόσβασης στις γύρω περιοχές. Η Γέφυρα, ως ένα από τα πιο σύγχρονα και εντυπωσιακά έργα υποδομής στην Ελλάδα, **προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για την ενίσχυση του τουρισμού** στη Δυτική Ελλάδα. Η αναγνώριση της στρατηγικής σημασίας αυτής μπορεί να οδηγήσει σε προτάσεις και ενέργειες που θα προωθήσουν περαιτέρω την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Επομένως, για την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής γύρω από τη Γέφυρα, απαιτούνται συντονισμένες και πολυδιάστατες ενέργειες, καθώς και συγκεκριμένες στρατηγικές βελτίωσης των υποδομών που μπορούν να ενισχύσουν την τουριστική προσβασιμότητα και να προσελκύσουν περισσότερους επισκέπτες.

Συγκεκριμένα, η δημιουργία τουριστικών κέντρων πληροφόρησης κοντά στη Γέφυρα θα προσφέρει στους επισκέπτες όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τα αξιοθέατα, τις δραστηριότητες και τις υπηρεσίες της περιοχής. Αυτά τα κέντρα θα παρέχουν χάρτες, φυλλάδια και ηλεκτρονικές πληροφορίες, διευκολύνοντας την οργάνωση των ταξιδιών και τη βελτίωση της εμπειρίας των τουριστών.

Η ανάπτυξη θεματικών διαδρομών που ξεκινούν ή περνούν από τη Γέφυρα θα μπορούσε να προσελκύσει τουρίστες με συγκεκριμένα ενδιαφέροντα. Αυτές οι διαδρομές, που μπορούν να περιλαμβάνουν ιστορικές, γαστρονομικές ή φυσιολατρικές διαδρομές, θα ενσωματώσουν αξιοθέατα όπως αρχαιολογικούς χώρους, παραδοσιακά χωριά, τοπικά οινοποιεία και φυσικά πάρκα, προσφέροντας ποικιλία εμπειριών στους επισκέπτες.

Η διοργάνωση τοπικών εκδηλώσεων και φεστιβάλ κοντά στη Γέφυρα θα μπορούσε να προσελκύσει επιπλέον τουρισμό και να αναδείξει την τοπική κουλτούρα και παράδοση. Πολιτιστικά φεστιβάλ, αθλητικές διοργανώσεις και γαστρονομικές εκθέσεις είναι μόνο μερικές από τις εκδηλώσεις που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ενίσχυση της τουριστικής κίνησης και στη δημιουργία μιας ζωντανής τουριστικής ατμόσφαιρας στην περιοχή.

Ακόμη, **είναι κρίσιμη η υλοποίηση στοχευμένων διαφημιστικών εκστρατειών που θα προβάλουν τη Γέφυρα και τις γύρω περιοχές ως ιδανικούς τουριστικούς προορισμούς.** Αυτές οι εκστρατείες πρέπει να περιλαμβάνουν διαφημίσεις σε διεθνή και εγχώρια μέσα ενημέρωσης, καθώς και τη χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης για τη μεγιστοποίηση της απήχησης τους. Η προώθηση πρέπει να εστιάζει τόσο στη μοναδικότητα της Γέφυρας όσο και στις πλούσιες τουριστικές δυνατότητες που προσφέρει η περιοχή γύρω της.

Παράλληλα, η ανάπτυξη στρατηγικών συνεργασιών με τουριστικούς φορείς, όπως πράκτορες και εταιρείες ταξιδιών, είναι απαραίτητη. Η συνεργασία με αυτούς τους φορείς μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία και προώθηση πακέτων διακοπών που ενσωματώνουν τη Γέφυρα ως κεντρικό στοιχείο. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει οργανωμένες εκδρομές, θεματικές περιηγήσεις και συνδυαστικά ταξίδια που αναδεικνύουν την Γέφυρα και τις γύρω περιοχές.

Με την εφαρμογή αυτών ή/και ανάλογων στρατηγικών και την προώθηση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου ως κεντρικού στοιχείου στο τουριστικό σχέδιο της Δυτικής Ελλάδας, η περιοχή μπορεί να επιτύχει σημαντική αύξηση στην τουριστική κίνηση και την οικονομική της ανάπτυξη. Το αποτέλεσμα θα είναι η δημιουργία ενός βιώσιμου και δυναμικού τουριστικού μέλλοντος, που θα ωφελήσει τόσο την τοπική οικονομία όσο και την ανάπτυξη της περιοχής συνολικά.

5.2.5.3.5. Προκλήσεις και Στρατηγικές

Ωστόσο, παρά τις σημαντικές δυνατότητες που προσφέρει η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου ως κομβικό σημείο για την ανάπτυξη τουρισμού στη Δυτική Ελλάδα, πολλές περιοχές της περιφέρειας παραμένουν τουριστικά μη ανεπτυγμένες. Αυτό αποτελεί εμπόδιο για την πλήρη αξιοποίηση του τουριστικού δυναμικού της περιοχής. Η επένδυση σε τουριστικές υποδομές και η υιοθέτηση στρατηγικών εξωστρέφειας είναι κρίσιμες για την επίλυση αυτού του προβλήματος και για την προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης. Ειδικότερα, η έλλειψη κατάλληλων τουριστικών υποδομών σε πολλές περιοχές της Δυτικής Ελλάδας είναι ένας βασικός παράγοντας που συμβάλλει στην τουριστική απομόνωση. Όπως, άλλωστε αναφέρει ο κ. Αλέξανδρος Αγγελόπουλος, διευθύνων σύμβουλος του ομίλου Aldemar Resorts, «σε σύνολο 272 μονάδων φιλοξενίας που υπάρχουν στην περιοχή, μόνο τα επτά είναι πεντάστερα και τα 48 τετράστερα». Επομένως, η ανάπτυξη υποδομών, όπως ξενοδοχεία, εστιατόρια, κέντρα αναψυχής και τουριστικά κέντρα πληροφόρησης, είναι απαραίτητη για την προσέλκυση και την εξυπηρέτηση

των τουριστών. Επιπλέον, η βελτίωση των οδικών δικτύων και των μέσων μεταφοράς είναι ζωτικής σημασίας για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε απομακρυσμένες περιοχές με τουριστικό ενδιαφέρον.

Ακόμη, η υιοθέτηση στρατηγικών εξωστρέφειας είναι εξίσου σημαντική για την προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης στη Δυτική Ελλάδα. Οι στρατηγικές αυτές περιλαμβάνουν την ενίσχυση της προβολής της περιοχής σε διεθνείς και εθνικές τουριστικές εκθέσεις, τη συνεργασία με τουριστικούς πράκτορες και την ανάπτυξη ψηφιακών καμπανιών προώθησης μέσω των κοινωνικών δικτύων και άλλων διαδικτυακών πλατφορμών. Η συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς και φορείς τουρισμού μπορεί επίσης να συμβάλει στην προσέλκυση τουριστών από το εξωτερικό.

Επιπλέον, η προώθηση των τοπικών αξιοθέατων είναι κρίσιμη για την ενίσχυση της επισκεψιμότητας. Οι τοπικές αρχές και οι φορείς τουρισμού πρέπει να αναδείξουν τις φυσικές ομορφιές, την ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά, και τις παραδοσιακές εκδηλώσεις της περιοχής. Δημιουργία θεματικών διαδρομών, που να συνδυάζουν διαφορετικές μορφές τουρισμού, όπως πολιτιστικό, θρησκευτικό και οικοτουρισμό, μπορεί να προσφέρει ολοκληρωμένες τουριστικές εμπειρίες και να προσελκύσει μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών.

Η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι επίσης κρίσιμη για την προσέλκυση και την ικανοποίηση των τουριστών. Η εκπαίδευση του προσωπικού στον τομέα της φιλοξενίας, η παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών εξυπηρέτησης και η δημιουργία ενός φιλόξενου και φιλικού περιβάλλοντος για τους επισκέπτες μπορούν να συμβάλουν στην ενίσχυση της τουριστικής εμπειρίας. Η δημιουργία εφαρμογών και ψηφιακών

πλατφορμών που παρέχουν πληροφορίες για τα αξιοθέατα, τις δραστηριότητες και τις υπηρεσίες της περιοχής μπορεί να διευκολύνει τους τουρίστες και να ενισχύσει την ικανοποίησή τους.

Τέλος, η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, η ενσωμάτωση καινοτόμων τεχνολογιών και η ενδυνάμωση της τοπικής επιχειρηματικότητας μέσω της συνεργασίας μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων της περιφέρειας σε όλους τους κλάδους της τουριστικής βιομηχανίας είναι επίσης σημαντική για τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών ανάπτυξης του τουρισμού. Με τις σωστές παρεμβάσεις και τη στρατηγική αξιοποίηση των δυνατοτήτων της, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος μπορεί να γίνει ένας σημαντικός τουριστικός προορισμός, συμβάλλοντας παράλληλα στην περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική ευημερία της περιοχής.

Με βάση τις προκλήσεις αυτές, σημείο αναφοράς αποτελούν οι ενέργειες που πραγματοποιούνται από την Περιφέρεια, όπως η αύξηση της τουριστικής προβολής και η ανάπτυξη νέων δράσεων. Ειδικότερα, ο Αντιπεριφερειάρχης Τουριστικής Ανάπτυξης, Δημήτρης Νικολακόπουλος ανέφερε ότι ο σχεδιασμός για το 2024 έχει ως πυρήνα την ανάδειξη θεματικών αξόνων που αποσκοπούν στην ενίσχυση του τουριστικού προφίλ της Περιφέρειας και στην αύξηση της επισκεψιμότητας, σε τομείς όπως ο συνεδριακός τουρισμός, ο αθλητικός τουρισμός, ο γαστρονομικός τουρισμός, κλπ. με δράσεις όπως η προβολή της Περιφέρειας μέσω ψηφιακών καταχωρήσεων σε εγχώριες και ξένες ιστοσελίδες, καθώς και σε δημοφιλή κοινωνικά δίκτυα, η υλοποίηση βιωματικών δράσεων που αφορούν τον θρησκευτικό και εκπαιδευτικό τουρισμό, κλπ.

Επιπρόσθετα, σημαντικό είναι και το έργο της Αιτωλικής Αναπτυξιακής, η οποία έχει ως σκοπό να συμβάλει στην αξιοποίηση και προστασία των φυσικών πόρων και γενικότερα στην ανάπτυξη της περιοχής παρέμβασής της, που ορίζεται η ευρύτερη περιοχή της αρχαίας Αιτωλίας και σε κάθε περίπτωση η περιοχή των Δήμων – μετόχων της, και εφόσον της ζητηθεί και άλλων περιοχών της Ελλάδας. Ενδεικτικά, η ανάλυση των επενδύσεων για τα τοπικά προγράμματα LEADER, συγκρίνοντας τις περιόδους 2010-2015 και 2019-2024, αποκαλύπτει ενδιαφέροντα στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη των δημόσιων δαπανών και των συνολικών επενδύσεων. Για την περίοδο 2010-2015, το Τοπικό Πρόγραμμα LEADER ΠΑΑ (Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης) παρουσίασε συνολικό κόστος 7.789.540,96 ευρώ, με δημόσια δαπάνη 4.614.865,22 ευρώ. Στην αντίστοιχη περίοδο 2019-2024, το συνολικό κόστος αυξήθηκε σημαντικά στα 25.534.407,06 ευρώ, με τη δημόσια δαπάνη να φτάνει τα 18.257.413,86 ευρώ. Αυτή η αύξηση είναι εντυπωσιακή, με το συνολικό κόστος να έχει αυξηθεί κατά περίπου 228% και η δημόσια δαπάνη κατά 296%, καταδεικνύοντας μια σημαντική ενίσχυση των επενδύσεων στον τομέα της αγροτικής ανάπτυξης. Αντίθετα, για το Τοπικό Πρόγραμμα LEADER ΑΛΙΕΙΑΣ, το συνολικό κόστος μειώθηκε από 3.600.454,24 ευρώ το 2010-2015 σε 3.223.628,30 ευρώ το 2019-2024. Η δημόσια δαπάνη για την ίδια περίοδο μειώθηκε επίσης, από 2.250.599,34 ευρώ σε 1.945.031,19 ευρώ. Η μείωση στον τομέα της αλιείας είναι μικρότερη σε σύγκριση με την αύξηση των επενδύσεων στον τομέα της αγροτικής ανάπτυξης, με την πτώση στο συνολικό κόστος και τη δημόσια δαπάνη να είναι περίπου 10% και 14% αντίστοιχα.

Συνολικά, όταν συνδυάζονται οι επενδύσεις για τα προγράμματα LEADER ΠΑΑ και ΑΛΙΕΙΑΣ, παρατηρείται αύξηση του συνολικού κόστους από 11.389.995,20

ευρώ το 2010-2015 σε 28.758.035,36 ευρώ το 2019-2024, και αύξηση της δημόσιας δαπάνης από 6.865.464,56 ευρώ σε 20.202.445,05 ευρώ. Η αύξηση αυτή είναι επίσης εντυπωσιακή, με το συνολικό κόστος να έχει αυξηθεί περίπου κατά 153% και η δημόσια δαπάνη κατά 194%. Αυτά τα δεδομένα δείχνουν μια σαφή τάση ενίσχυσης των επενδύσεων και της δημόσιας χρηματοδότησης για το πρόγραμμα LEADER ΠΑΑ, αναδεικνύοντας τη στήριξη που δίνεται στην αγροτική ανάπτυξη, ενώ η αλιεία φαίνεται να έχει υποστεί μείωση στον τομέα των επενδύσεων και των δημόσιων δαπανών.

2010-2015			2019-2024	
	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ LEADER ΠΑΑ	7.789.540,96	4.614.865,22	25.534.407,06	18.257.413,86
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ LEADER ΑΛΙΕΙΑΣ	3.600.454,24	2.250.599,34	3.223.628,30	1.945.031,19
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ LEADER ΠΑΑ	11.389.995,20	6.865.464,56	28.758.035,36	20.202.445,05

Πίνακας 5.53: Σύνολο επενδύσεων , Πηγή: Αιτωλική Αναπτυξιακή

Τέλος, ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να αποδοθεί και στις δράσεις της Γέφυρας για την ενίσχυση της τουριστικής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, όπως επισημαίνει ο Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρείας κ. Πάνος Λούκας «(χάρη στο σύγχρονο δίκτυο αυτοκινητόδρομων που ενώνει η Γέφυρα, οι περιηγητές προσεγγίζουν την περιοχή με ασφάλεια σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, ενώ η άνετη προσβασιμότητα καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου έχει αναβαθμίσει δραστικά το επίπεδο της επιλεξιμότητάς της ως προορισμού». Σε αυτά τα δεδομένα προστίθενται και τα εκπαιδευτικά προϊόντα της εταιρείας, που ενισχύουν την επισκεψιμότητα τοπικών πόλων έλξης και στις δύο πλευρές. Συγκεκριμένα, τα σαββατοκύριακα του καλοκαιριού υπάρχει η δυνατότητα εκπαιδευτικής κάρτας 10ωρης διέλευσης, κάνοντας την εμπειρία της τουριστικής ανταλλαγής ακόμα πιο ενδιαφέρουσα και προσβάσιμη. Αυτή η οικονομική ευκολία διευκολύνει τις μετακινήσεις και ενθαρρύνει τους ταξιδιώτες να διατηρήσουν μια βάση και να εξερευνήσουν την περιοχή, απολαμβάνοντας τοπικά αξιοθέατα και δραστηριότητες.

Στο πλαίσιο αυτό η παραχωρησιούχος εταιρεία συνεισφέρει στις δράσεις προβολής της περιοχής με την παράγωγή ειδικού βίντεο που κυκλοφορεί στα ελληνικά και τα αγγλικά, αλλά και της παροχής βιντεοσκοπημένου υλικού από το αρχείο της σε τηλεοπτικά δίκτυα του εξωτερικού, υποβοηθώντας το έργο των οικείων θεσμών και φορέων που υπηρετούν τον τουρισμό.

Ωστόσο, διαπιστώνεται ότι αν και υπάρχουν οργανωμένες δράσεις για την τουριστική ανάπτυξη, η ανάλυση τονίζει την ανάγκη για ένα ολοκληρωμένο και συντονισμένο σχέδιο δράσης που θα περιλαμβάνει

τη βελτίωση της αναγνωρισιμότητας της περιοχής μέσω στοχευμένων προωθητικών ενεργειών, την αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών του τουριστικού τομέα, καθώς και την καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων.

5.2.5.4. Συμπεράσματα

Βάσει των ανωτέρω, παρατηρείται ότι **ο τουρισμός στην Ελλάδα είναι σημαντικός για την οικονομία και τον πολιτισμό της χώρας.**

Ειδικότερα, **η μελέτη των περιοχών που επηρεάζει η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου**, δηλαδή η Ήπειρος, η Λευκάδα, η Αιτωλοακαρνανία και η Αχαΐα, **αναδεικνύονται ως δυναμικοί τουριστικοί προορισμοί λόγω του φυσικού τους κάλλους και του πλούτου τους σε πολιτιστικά και αρχαιολογικά αξιοθέατα.** Πιο αναλυτικά, η Ήπειρος προσφέρει μια μοναδική σύνθεση φυσικής ομορφιάς, με τα βουνά, τους ποταμούς και τις παραλίες της, ενώ ταυτόχρονα διαθέτει σημαντικά αρχαιολογικά μνημεία και μουσεία που αναδεικνύουν τον πολιτισμό και την ιστορία της περιοχής. Η Λευκάδα εντυπωσιάζει με τις υπέροχες παραλίες της και το γαλάζιο του Ιονίου Πελάγους, ενώ παράλληλα διαθέτει αρχαιολογικούς χώρους και παραδοσιακά χωριά που προσελκύουν τους τουρίστες. Η Αιτωλοακαρνανία προσφέρει μια πληθώρα φυσικών ομορφιών, από τα βουνά μέχρι τις λίμνες και τις παραθαλάσσιες περιοχές, ενώ ταυτόχρονα διαθέτει σημαντικά αρχαιολογικά μνημεία και παραδοσιακά χωριά που αξίζει να εξερευνήσει κανείς. Τέλος, η Αχαΐα, με τις παραλίες της και τους παραδοσιακούς οικισμούς της, συνδυάζει τον τουρισμό με τον πολιτισμό, προσελκύοντας επισκέπτες από διάφορες περιοχές. Επομένως, η δημιουργία ενός συνολικού τουριστικού προϊόντος, με τον συνδυασμό του πολιτιστικού τουρισμού με άλλα είδη εναλλακτικού τουρισμού, όπως

αγροτουρισμός, ο ναυτικός τουρισμός, ο γαστρονομικός τουρισμός, κλπ. και οι δραστηριότητες στη φύση μπορούν να δημιουργήσουν ευκαιρίες εισοδήματος για τους ντόπιους παράγοντες ενισχύοντας έτσι την τοπική οικονομία.

Παράλληλα, από την προσέλευση τουριστών σε πολιτιστικά αξιοθέατα και μουσεία μέχρι την αύξηση των διανυκτερεύσεων στις περιοχές της ζώνης επιρροής, ο τουρισμός φαίνεται να δημιουργεί σημαντικές οικονομικές ευκαιρίες. Συγκεκριμένα, η προσέλευση τουριστών σε πολιτιστικά αξιοθέατα και μουσεία αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της τουριστικής εμπειρίας και μπορεί να έχει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Η είσοδος σε αυτούς τους πολιτιστικούς χώρους συνήθως συνοδεύεται από εισιτήρια, προσφέροντας έτσι έναν πηγαίο εισόδημα για τους φορείς που τους διαχειρίζονται, όπως τα μουσεία, οι αρχαιολογικοί χώροι και οι πολιτιστικοί οργανισμοί.

Ταυτόχρονα, η αύξηση των διανυκτερεύσεων στις περιοχές αυτές αναδεικνύει τις οικονομικές θετικές επιπτώσεις, καθώς η αύξηση αυτή σημαίνει αύξηση στη ζήτηση για καταλύματα, εστίαση, καταστήματα τοπικών προϊόντων και άλλες υπηρεσίες, με αποτέλεσμα την αύξηση των εσόδων λόγω τουρισμού, άρα και την αύξηση της συμβολής του τουρισμού των περιοχών αυτών στο ΑΕΠ.

Επομένως, αντιλαμβανόμαστε ότι ο τουρισμός δεν είναι μόνο ένας τομέας που προσφέρει απλώς αυξημένα κέρδη στην οικονομία, αλλά επίσης αποτελεί ένα μέσο για τη διατήρηση και προβολή του πολιτισμού και της κληρονομιάς των περιοχών αυτών, αλλά και της χώρας συνολικά. Συνεπώς, η ανάλυση αυτή υπογραμμίζει τη σημασία του τουρισμού ως κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη και τη δημιουργία βιώσιμων ευκαιριών, καθώς και την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης.

Όσον αφορά στην τουριστική ανάπτυξη στην περιοχή γύρω από τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου παρατηρείται ότι παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές, καθώς η Γέφυρα ενισχύει την προσβασιμότητα και διευκολύνει τις μετακινήσεις. Αυτό προωθεί την τουριστική κίνηση, ενθαρρύνοντας την εξερεύνηση των γειτονικών περιοχών οι οποίες διαθέτουν μοναδικά αξιοθέατα και δραστηριότητες που προσελκύουν τους επισκέπτες.

Η ανάπτυξη του θεματικού τουρισμού, συνδυάζοντας πολιτιστικές, θρησκευτικές και φυσιολατρικές εμπειρίες, μπορεί να ενισχύσει την τουριστική προσφορά της περιοχής, αξιοποιώντας τα παραδοσιακά χωριά, ιστορικούς χώρους και φυσικά τοπία.

Υποστηρικτικά προγράμματα και επενδύσεις σε τοπικές πρωτοβουλίες έχουν ενισχύσει την αγροτική ανάπτυξη και την προστασία των φυσικών πόρων, συμβάλλοντας στη δημιουργία μιας βιώσιμης τουριστικής οικονομίας. Επιπλέον, προωθητικές ενέργειες, και η προβολή μέσω ψηφιακών μέσων, ενισχύουν την τουριστική κίνηση και την αναγνωρισιμότητα της περιοχής, καθιστώντας την ελκυστική για τους επισκέπτες.

Ωστόσο, απαιτείται ολοκληρωμένη και συντονισμένη προσπάθεια για την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της περιοχής. Αυτό σημαίνει ότι οι τοπικές αρχές, οι επιχειρηματίες και οι κάτοικοι πρέπει να συνεργαστούν στενά για την ανάπτυξη και την προώθηση της περιοχής. Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού πλάνου τουριστικής ανάπτυξης είναι απαραίτητη, λαμβάνοντας υπόψη την ενίσχυση των υποδομών, την προστασία του περιβάλλοντος και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Οι δράσεις προβολής και διαφήμισης πρέπει να είναι συντονισμένες και να στοχεύουν τόσο στην εσωτερική όσο και στην εξωτερική αγορά, αξιοποιώντας σύγχρονα ψηφιακά μέσα και κοινωνικά δίκτυα. Επιπλέον, η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας σε τουριστικές δραστηριότητες και εκδηλώσεις μπορεί επίσης να ενισχύσει την αίσθηση του "ανήκειν" και να προωθήσει τον πολιτισμό και τις παραδόσεις της περιοχής.

Τέλος, η συνεχής αξιολόγηση και βελτίωση των στρατηγικών και των δράσεων που υλοποιούνται θα εξασφαλίσει την προσαρμογή στις μεταβαλλόμενες ανάγκες και προτιμήσεις των επισκεπτών, διασφαλίζοντας την βιωσιμότητα και την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος της περιοχής.

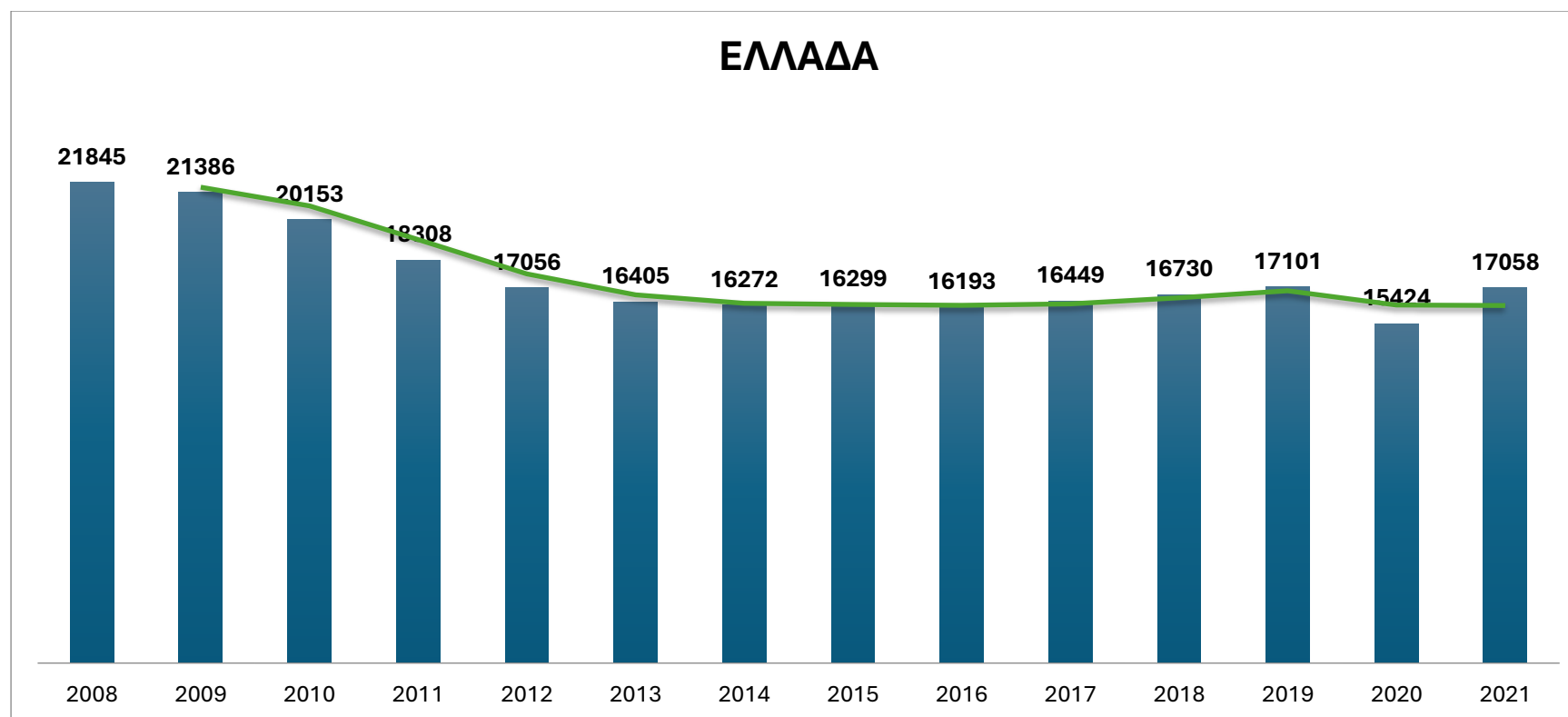
Συνολικά, η περιοχή γύρω από τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου διαθέτει ποικίλες δυνατότητες για την τουριστική ανάπτυξη και την προσέλκυση επισκεπτών, προσφέροντας μια πλούσια και ιδιαίτερη τουριστική εμπειρία.

5.3. ΣΥΝΟΧΗ-ΑΝΑΠΤΥΞΗ

5.3.1. Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ

Ο δείκτης του κατά κεφαλήν ΑΕΠ παρέχει μια εικόνα της οικονομικής κατάστασης μιας χώρας και υπολογίζει το κατά μέσο όρο εισόδημα ή παραγωγή ανά άτομο σε μια χώρα. Ακολουθώντας την ίδια λογική με την ανάλυση του ΑΕΠ, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας από το 2008 έως το 2021 παρατηρείται μια γενική τάση μείωσης του κατά κεφαλήν ΑΕΠ από το 2009 και μετά, με ορισμένες

διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Πιο αναλυτικά, για το σύνολο της Ελλάδας, από το 2009 παρατηρείται μείωση στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, με μια περίοδο ανάκαμψης από το 2015 έως το 2019 όπου το κατά κεφαλήν ΑΕΠ έφτασε στα 17.101€. Το 2020 υπήρξε μείωση της τάξεως του 9,8% με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ να φτάνει στα 15.424€, η οποία οφείλεται στην πανδημία που έπληξε τη χώρα. Ωστόσο, το 2021 παρατηρήθηκε μια θετική τάση, με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ να επανέρχεται στα επίπεδα προ της πανδημίας, φτάνοντας τα 17.058€ και σημειώνοντας αύξηση κατά 10,6%. Αυτή η ανάλυση αναδεικνύει τις επιπτώσεις που είχε η πανδημία στην οικονομία της Ελλάδας και την ικανότητά της να ανακάμψει μετά από αυτήν. Επιμέρους η εικόνα είναι αρνητική, με το σύνολο των περιφερειών της χώρας να σημειώνει μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ από το 2008 έως το 2021. Ενδεικτικά, η περιφέρεια Αττικής σημείωσε μείωση κατά 20,13%, όπου από 29.215€ το 2008 σε 23.335€ το 2021, η περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης από 15.568€ το 2008 σε 12.006€ το 2021 (μείωση 22,88%), η περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας από 17.437€ σε 13.453€ το 2021 με μείωση 22,85%, η περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας από 16.748€ το 2008 σε 14.141€ το 2021 με μείωση της τάξεως του 15,57%. Ακόμη, η περιφέρεια Θεσσαλίας υπέστη μείωση 18,17% (από 16.363€ σε 13.390€ το 2021), η περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας μείωση κατά 13,9% από 19.552€ το 2008 σε 16.834€ το 2021 και η περιφέρεια Πελοποννήσου μείωση κατά 16,36% από 17.224€ το 2008 σε 14.407€ το 2021. Τέλος, στα Ιόνια νησιά το κατά κεφαλήν ΑΕΠ μειώθηκε κατά 33,27% (από 21.759€ σε 14.520€), στο Βόρειο Αιγαίο κατά 39,60% (από 14.647€ σε 10.658€), στο Νότιο Αιγαίο κατά 32,76% (από 24.747€ σε 16.639€) και στην Κρήτη κατά 27,02% (από 19.176€ σε 13.994€).



Διάγραμμα 5.38.: Εξέλιξη κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας

ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ														
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ΑΤΤΙΚΗ	29.215	28.992	27.199	24.796	22.890	22.158	22.023	21.992	21.975	22.453	22.854	23.510	21.294	23.335
ΉΠΕΙΡΟΣ	14.960	14.540	14.285	13.146	12.065	11.823	11.718	11.624	11.583	11.560	11.781	11.870	10.833	11.981
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	16.393	15.722	15.217	13.587	12.798	12.103	11.975	11.977	11.758	11.845	12.091	12.322	11.281	12.429
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	15.568	15.272	14.996	13.094	12.227	11.463	11.218	11.207	11.277	11.308	11.472	11.585	10.723	12.006
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	17.437	16.913	15.666	14.311	13.285	12.561	12.335	12.611	12.649	12.799	13.121	13.372	12.191	13.453
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	16.748	17.583	17.799	17.475	18.908	18.032	17.810	17.102	15.817	15.895	15.513	14.700	12.922	14.141
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	16.363	15.831	14.404	13.012	12.502	12.090	12.089	12.286	12.152	12.318	12.606	13.030	12.075	13.390
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	19.552	18.631	17.881	16.436	15.441	14.594	14.209	14.416	14.639	14.959	15.175	15.411	14.937	16.834
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	17.224	16.862	16.153	14.927	14.190	13.666	13.371	13.693	13.677	13.946	13.995	14.348	13.139	14.407
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	21.759	20.153	19.009	16.358	15.377	14.804	15.204	14.935	14.743	14.877	15.447	15.901	12.497	14.520
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	17.647	16.991	15.834	14.433	13.463	12.903	12.911	12.654	12.154	11.732	11.415	11.222	9.810	10.658
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	24.747	22.872	21.635	19.631	18.165	18.167	18.435	18.182	17.395	17.431	17.911	18.381	14.203	16.639
ΚΡΗΤΗ	19.176	18.542	17.377	15.262	13.866	13.653	13.976	13.972	13.611	13.939	14.212	14.552	12.336	13.994
ΣΥΝΟΛΟ	21.845	21.386	20.153	18.308	17.056	16.405	16.272	16.299	16.193	16.449	16.730	17.101	15.424	17.058

Πίνακας 5.54: Κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά περιφέρεια, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ				
	Μεταβολή % 2008-2016	Μεταβολή % 2017-2019	Μεταβολή % 2020-2021	Συνολική μεταβολή % 2008-2021
ΑΤΤΙΚΗ	-24,78	4,71	9,58	-20,13
ΉΠΕΙΡΟΣ	-22,57	2,68	10,60	-19,91
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	-28,27	4,03	10,18	-24,18
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	-27,56	2,45	11,96	-22,88
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-27,46	4,48	10,35	-22,85
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-5,56	-7,52	9,43	-15,57
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	-25,73	5,78	10,89	-18,17
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	-25,13	3,02	12,70	-13,90
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	-20,59	2,88	9,65	-16,36
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	-32,24	6,88	16,19	-33,27
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-31,13	-4,35	8,64	-39,60
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-29,71	5,45	17,15	-32,76
ΚΡΗΤΗ	-29,02	4,40	13,44	-27,02
ΣΥΝΟΛΟ	-25,87	3,96	10,59	-21,91

Πίνακας 5.55.: Μεταβολή κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά χρονική περίοδο

Η παρατήρηση ότι η αρνητική τάση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα διακρίνεται κυρίως στην περίοδο από το 2008 έως το 2016 αντανάκλα την οικονομική ύφεση που αντιμετώπισε η χώρα. Αυτή η περίοδος χαρακτηρίστηκε από οικονομική αστάθεια και δυσκολίες, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης και των επιπτώσεών της στο εθνικό εισόδημα και την ανεργία.

Ωστόσο, οι θετικές μεταβολές που παρατηρούνται στον κατά κεφαλήν ΑΕΠ από το 2017 και μετά αντικατοπτρίζουν την ανάκαμψη και τη σταθεροποίηση που σημειώθηκε στην ελληνική οικονομία μετά την οικονομική κρίση. Οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν για την οικονομική ανάκαμψη, σε συνδυασμό με τη βελτίωση του επενδυτικού κλίματος και την αύξηση της εμπιστοσύνης των επενδυτών, συνέβαλαν στην θετική

πορεία αυτή. Όσον αφορά τις εξαιρέσεις της Δυτικής Μακεδονίας και του Βορείου Αιγαίου, η μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ τους στις περιόδους από το 2017 έως το 2019 μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, όπως οι επιπτώσεις της οικονομικής δομής της περιοχής, η έλλειψη επενδύσεων ή η ανεργία

Η ανάλυση των μεταβολών στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ για τις περιφέρειες της Ηπείρου και της Δυτικής Ελλάδας προσφέρει μια εικόνα της οικονομικής εξέλιξης σε αυτές τις περιοχές κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαπέντε ετών. Συγκεκριμένα, οι μεταβολές δείχνουν τις οικονομικές τάσεις και τις προκλήσεις που αντιμετώπισαν αυτές οι περιφέρειες κατά αυτήν την περίοδο. Ειδικότερα, για την Ήπειρο, παρατηρείται μια συνολική μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά περίπου 22,57% από 14.960€ το 2008 σε 11.981€ το 2021. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, παρατηρούνται διακυμάνσεις, με απότομη μείωση το 2009, ακολουθούμενη από αύξηση το 2010 και το 2011, και μείωση ξανά το 2012. Ακόμη, από το 2016 έως το 2021 παρατηρείται ξανά μια συνεχής μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ, με εξαίρεση το 2019 όπου παρουσίασε αύξηση. Οι πτωτικές τάσεις καταδεικνύουν τις οικονομικές προκλήσεις που αντιμετώπισε η περιοχή κατά αυτήν την περίοδο, ενδεχομένως λόγω των επιπτώσεων από την οικονομική κρίση και την πανδημία του COVID-19. Για τη Δυτική Ελλάδα, η μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά περίπου 28,27% από 16.393€ το 2008 σε 12.429€ το 2021 αποτυπώνει τις οικονομικές προκλήσεις σε αυτήν την περιοχή. Αν και παρατηρείται απότομη μείωση το 2010 έως το 2016. Ωστόσο, από το 2017 και μετά παρατηρείται αύξηση στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ με εξαίρεση την πτώση του το 2020 λόγω της πανδημίας.

Για την περιφέρεια των Ιονίων Νήσων, παρατηρείται μια συνολική μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά περίπου 33,27% από 21.759€ το 2008 σε 14.520€ το 2021. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, καταγράφονται σημαντικές διακυμάνσεις, με την πτώση να είναι ιδιαίτερα αισθητή κατά την περίοδο 2008-2013, όπου το κατά κεφαλήν ΑΕΠ μειώθηκε από 21.759€ σε 14.804€. Μετά από μια σύντομη περίοδο σταθεροποίησης, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ γνώρισε μια μικρή άνοδο το 2014, φτάνοντας τα 15.204€, για να συνεχίσει να μειώνεται τα επόμενα χρόνια, φτάνοντας τα 12.497€ το 2016. Από το 2016 και μετά, παρατηρείται μια σταδιακή ανάκαμψη, με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ να αυξάνεται σταδιακά, φτάνοντας τα 15.901€ το 2019. Ωστόσο, η πανδημία του COVID-19 φαίνεται να έχει επηρεάσει αρνητικά την περιφέρεια, με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ να μειώνεται ξανά στα 14.520€ το 2021. Αυτές οι διακυμάνσεις αντανakλούν τις οικονομικές προκλήσεις που αντιμετώπισε η περιοχή, καθώς και την εξάρτηση από τον τουρισμό, ο οποίος επηρεάστηκε σημαντικά από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την πανδημία.

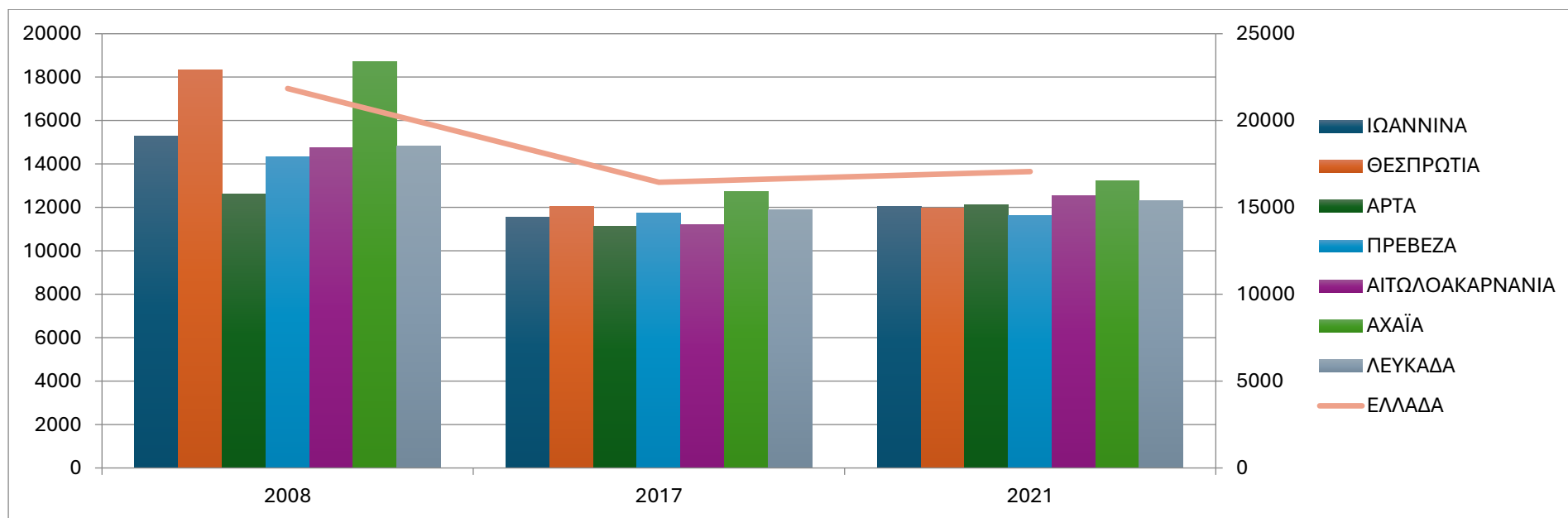
Οι μεταβολές αυτές αποτυπώνουν την οικονομική ανασφάλεια και τις προκλήσεις που αντιμετώπισαν αυτές οι περιφέρειες κατά τη διάρκεια των περιόδων αυτών. Παρόλα αυτά, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τονισθεί ότι από το 2017 (όπου ξεκίνησε η λειτουργία της Ιόνιας Οδού) και μετά παρουσιάζεται αυξητική τάση στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ των περιφερειών ενδιαφέροντος αποδεικνύοντας τη σημασία των υποδομών και των επενδύσεων στην οικονομική ανάπτυξη. **Η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου της Ιόνιας οδού σε συνδυασμό με την ύπαρξη της Γέφυρας, αποτέλεσαν ένα σημαντικό βήμα που ενίσχυσε τη συνδεσιμότητα και την πρόσβαση σε αυτές τις περιοχές.** Η αυξητική τάση αυτή δείχνει ότι η επένδυση σε υποδομές μπορεί να έχει θετική επίδραση

στην οικονομική ανάπτυξη και να αντισταθμίσει τις δυσκολίες που προκύπτουν από εξωτερικούς παράγοντες, όπως η οικονομική κρίση και οι φυσικές καταστροφές. Αν και η πανδημία του COVID-19 αποτέλεσε μια σημαντική εξαίρεση, καθώς επηρέασε αρνητικά την οικονομία γενικότερα, με τους περιορισμούς και την ανησυχία για την υγεία να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομική δραστηριότητα και στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ των περιοχών αυτών, η γενική τάση προς την αύξηση στην περίοδο μετά το 2017 υποδεικνύει τη σημασία της συνεχούς επένδυσης σε υποδομές και της ανάπτυξης οικονομικών πολιτικών που θα ενισχύσουν την ανθεκτικότητα των περιφερειών αυτών σε ανάλογες κρίσεις στο μέλλον. Αναλύοντας τα δεδομένα για το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά νομό για την περίοδο 2008-2021, παρατηρούνται σημαντικές διακυμάνσεις που αντικατοπτρίζουν τις οικονομικές προκλήσεις και τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης και της πανδημίας του COVID-19. Στο νομό Ιωαννίνων, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ μειώθηκε από 15.299€ το 2008 σε 12.055€ το 2021, με μια απότομη πτώση το 2012 και μικρές αυξομειώσεις τα επόμενα χρόνια. Στη Θεσπρωτία, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ μειώθηκε από 18.324€ το 2008 σε 11.977€ το 2021, με σημαντική πτώση το 2009 και 2012 και σταδιακή ανάκαμψη μετά το 2020. Στην Άρτα, παρατηρείται μια μείωση από 12.601€ το 2008 σε 12.111€ το 2021, με μια συνεχή πτώση από το 2010 έως το 2016 και ανάκαμψη τα επόμενα χρόνια. Στην Πρέβεζα, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ μειώθηκε από 14.325€ το 2008 σε 11.634€ το 2021, με σημαντική πτώση το 2012 και σταδιακή ανάκαμψη μετά το 2015. Στην Αιτωλοακαρνανία, παρατηρείται μείωση από 14.761€ το 2008 σε 12.522€ το 2021, με συνεχείς πτώσεις έως το 2016 και μικρές αυξομειώσεις τα επόμενα χρόνια. Στην Αχαΐα, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ μειώθηκε από 18.733€

το 2008 σε 13.239€ το 2021, με σημαντική πτώση το 2012 και 2013 και σταδιακή ανάκαμψη τα επόμενα χρόνια. Τέλος, στη Λευκάδα, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ μειώθηκε από 14.818€ το 2008 σε 12.324€ το 2021, με σημαντική πτώση το 2012 και 2013 και σταδιακή ανάκαμψη τα επόμενα χρόνια. **Συνολικά, όλοι οι νομοί παρουσίασαν μειώσεις στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ, με τις μεγαλύτερες πτώσεις να σημειώνονται κατά την οικονομική κρίση και μερική ανάκαμψη τα τελευταία χρόνια.**

ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ														
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	15.299	14.884	14.335	13.156	11.919	11.661	11.365	11.431	11.636	11.541	11.695	11.941	11.010	12.055
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	18.324	16.414	16.407	14.427	13.423	12.856	12.859	12.127	11.690	12.031	12.347	12.364	10.923	11.977
ΑΡΤΑ	12.601	12.812	13.169	12.296	11.687	11.608	11.406	11.276	11.189	11.114	11.556	11.736	10.794	12.111
ΠΡΕΒΕΖΑ	14.325	14.213	13.869	13.152	11.900	11.752	12.223	12.187	11.791	11.746	11.839	11.427	10.295	11.634
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	14.761	14.358	13.748	12.514	12.143	12.092	11.650	11.560	11.400	11.205	11.697	11.635	10.730	12.522
ΑΧΑΪΑ	18.733	17.776	17.341	15.222	14.134	12.945	12.930	12.838	12.619	12.729	12.927	13.317	12.233	13.239
ΛΕΥΚΑΔΑ	14.818	15.468	16.044	13.901	13.170	12.558	12.477	12.189	11.999	11.876	12.599	12.982	10.351	12.324

Πίνακας 5.56.: Κατά κεφαλήν ΑΕΠ, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ



Διάγραμμα 5.39.: Εξέλιξη κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά νομό

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ				
	Μεταβολή % 2008-2016	Μεταβολή % 2017-2019	Μεταβολή % 2020-2021	Συνολική μεταβολή % 2008-2021
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	-23,94	3,47	9,49	-21,20
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	-36,20	2,77	9,65	-34,64
ΆΡΤΑ	-11,21	5,60	12,20	-3,89
ΠΡΕΒΕΖΑ	-17,69	-2,72	13,01	-18,79
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	-22,77	3,84	16,70	-15,17
ΑΧΑΪΑ	-32,64	4,62	8,22	-29,33
ΛΕΥΚΑΔΑ	-19,02	9,31	19,06	-16,83

Πίνακας 5.57.: Μεταβολή Κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά Νομό , Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Ο νομός Άρτας είχε μια μικρή μείωση από τα 12.601€ το 2008 στα 10.794€ το 2020, αλλά αύξηση το 2021 φτάνοντας στα 12.111€. Γενικώς, ο νομός κατέγραψε μείωση κατά 11,21% την περίοδο 2008-2016, ακολουθούμενη από ανόδους 5,60% την περίοδο 2017-2019 και 12,20% την περίοδο 2020-2021. Η συνολική μείωση κατά τη διάρκεια των ετών είναι -3,89%.

Στην Πρέβεζα παρατηρήθηκε συνολική μείωση 18,79% κατά την περίοδο 2008-2021, με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ από 14.325€ το 2008 να φτάνει στα 11.634€ το 2021. Κατά την περίοδο 2008-2016 υπήρξε μείωση της τάξεως του 17,69%, ενώ ακολούθησε μείωση 2,72% την περίοδο 2017-2019 και άνοδος 13,01% την περίοδο 2020-2021.

Στο νομό Αιτωλοακαρνανίας παρατηρήθηκε μείωση κατά 22,77% την περίοδο 2008-2016, ενώ ακολούθησε άνοδος 3,84% την περίοδο 2017-2019 και 16,70% την περίοδο 2020-2021. Η συνολική μείωση κατά τη διάρκεια των ετών είναι -15,17%, με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ από 14.761€ το 2008 να φτάνει στα 12.522€ το 2021.

Στον νομό Αχαΐας παρατηρήθηκε μείωση κατά 32,64% την περίοδο 2008-2016, ενώ ακολούθησε άνοδος 4,62% την περίοδο 2017-2019 και 8,22% την περίοδο 2020-2021. Η συνολική μείωση κατά την περίοδο 2008-2021 είναι 29,33%, όπου από τα 18.733€ το 2008 έφτασε στα 13.239€ το 2021.

Τέλος, στον νομό Λευκάδας παρατηρείται μια συνολική μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά 16,83% από το 2008 έως το 2021. Κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης (2008-2016), η Λευκάδα κατέγραψε μείωση 19,02%, αντικατοπτρίζοντας τις σοβαρές επιπτώσεις της κρίσης στην οικονομία της περιοχής. Ωστόσο, από το 2017 έως το 2019, με την ανοδική τάση να συνεχίζεται και κατά την περίοδο 2020-2021, με μια αύξηση 19,06%, παρά τις προκλήσεις της πανδημίας του COVID-19.

Η παραπάνω ανάλυση αποκαλύπτει τις διάφορες οικονομικές τάσεις και τις προκλήσεις που αντιμετώπισαν οι νομοί της ζώνης επιρροής κατά τη διάρκεια των διαφορετικών χρονικών περιόδων, με την οικονομική κρίση να πλήττει ιδιαίτερα την οικονομία κάθε νομού ξεχωριστά. Ωστόσο, παρά τη μείωση κατά τη διάρκεια της δεκαετίας, υπάρχει μια ελαφρά ανάκαμψη τα τελευταία χρόνια, η οποία συνέπεσε με την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου της Ιόνιας Οδού και τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Αυτές οι υποδομές ενίσχυσαν τη συνδεσιμότητα και την προσβασιμότητα στις περιοχές, διευκολύνοντας την ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων οικονομικών ευκαιριών.

Η οικονομική κρίση και η πανδημία του COVID-19 άφησαν τα σημάδια τους στην οικονομία των νομών, με πολλούς από αυτούς να καταγράφουν πτώση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ το 2020. Ωστόσο, όλοι οι νομοί παρουσίασαν ανάκαμψη το 2021, δείχνοντας μια ανθεκτικότητα απέναντι στις εξωτερικές πιέσεις και τις οικονομικές προκλήσεις. Η ανάλυση που πραγματοποιήθηκε για την οικονομική εξέλιξη και τις προκλήσεις που αντιμετώπισαν οι περιφέρειες και οι νομοί προσφέρει σημαντικά συμπεράσματα, καθώς κάθε περιοχή ανταποκρίνεται διαφορετικά στις οικονομικές πιέσεις και τις προκλήσεις, έχοντας τα δικά

της μοναδικά χαρακτηριστικά και προτεραιότητες για την οικονομική της ανάπτυξη.

Παρατηρείται ότι τόσο οι περιφέρειες όσο και οι νομοί είναι ευαίσθητοι στις οικονομικές πιέσεις και τις εξωτερικές επιρροές, όπως η οικονομική κρίση και η πανδημία του COVID-19. Παρόλα αυτά, η ισχυρή οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διαφοροποίηση των τομέων και των επενδύσεων. Αυτό υποδεικνύει την ανάγκη για επενδύσεις και ανάπτυξη, καθώς και την ύπαρξη καλών υποδομών. Οι αυτοκινητόδρομοι, όπως η Ολύμπια Οδός, η Ιόνια Οδός και η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, έχουν αποδειχθεί κρίσιμοι παράγοντες για την ανάπτυξη και την οικονομική ευημερία των περιοχών. Η βελτίωση των μεταφορικών δυνατοτήτων μέσω αυτών των υποδομών έχει διευκολύνει την επέκταση και ενίσχυση των οικονομικών ευκαιριών, κάτι που φαίνεται από την πορεία των οικονομικών μεγεθών από το 2017 έως και σήμερα. Οι περιοχές αυτές έχουν δει αύξηση στην οικονομική τους δραστηριότητα και την τουριστική κίνηση, χάρη στην άνετη, ασφαλή και γρήγορη πρόσβαση που παρέχουν οι νέοι αυτοκινητόδρομοι. **Συνολικά, η λειτουργία των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου έχουν συμβάλει σημαντικά στη σταθεροποίηση και την ανάκαμψη της οικονομίας στις περιοχές αυτές, επισημαίνοντας την αξία των σύγχρονων υποδομών για την περιφερειακή ανάπτυξη και ευημερία.**

5.3.2. Επίπεδο Απασχόλησης και Ανεργίας - Σύνθεση της Απασχόλησης

Η απασχόληση και η ανεργία αποτελούν δύο κρίσιμους δείκτες της οικονομικής υγείας μιας χώρας και εκφράζουν την κοινωνική δυναμική και την αγορά εργασίας. **Στην Ελλάδα, η ανεργία έχει εμφανίσει σημαντική αύξηση κατά τη διάρκεια της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2009 και ακόμα περισσότερο μετά την πανδημία του COVID-19.** Παράλληλα, η απασχόληση έχει δείξει σημάδια αστάθειας, με πολλούς εργαζομένους να αντιμετωπίζουν μειωμένες εργασιακές ευκαιρίες και αβεβαιότητα στο εργασιακό περιβάλλον. Η ανεργία συχνά επηρεάζει ιδιαίτερα τους νέους και τα ευάλωτα κοινωνικά στρώματα, ενώ η μακροχρόνια ανεργία μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. **Η αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων απαιτεί στρατηγικές που θα προάγουν τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την επαγγελματική κατάρτιση και την ανάπτυξη της οικονομίας με στόχο τη δημιουργία μιας αειφόρου και δικαιότερης κοινωνίας.**

Πιο αναλυτικά, το επίπεδο απασχόλησης και ανεργίας στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2009-2022 είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2009 και της πανδημίας του COVID-19. Για τον λόγο αυτό, στην παρούσα ενότητα θα εξεταστούν οι δείκτες απασχόλησης και ανεργίας στην Ελλάδα από το 2009 έως το 2022, εστιάζοντας ιδιαίτερα στις περιφέρειες της Ηπείρου και της Δυτικής Ελλάδας. Θα πραγματοποιηθεί ανάλυση της σύνθεσης του εργατικού δυναμικού (απασχολούμενοι, άνεργοι) και θα μελετηθεί πώς επηρέασαν η χρηματοπιστωτική κρίση του 2009 και η πανδημία του COVID-19 τις τάσεις απασχόλησης και ανεργίας. Επιπλέον, θα εξεταστούν

οι τάσεις της μακροχρόνιας ανεργίας, της νεανικής ανεργίας και της μακροχρόνιας νεανικής ανεργίας.

Ξεκινώντας με την ανάλυση της απασχόλησης ανά περιφέρεια και φύλο στην Ελλάδα για την περίοδο 2011-2022, διακρίνεται συνολικά μια θετική τάση αύξησης του ποσοστού απασχόλησης και για τα δύο φύλα σε πολλές περιφέρειες. Παρόλα αυτά, οι άνδρες διατηρούν υψηλότερα ποσοστά απασχόλησης σε σχέση με τις γυναίκες σε όλες τις περιοχές κατά την ανάλυση αυτή.

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΦΥΛΟ 2011-2022										
ΕΤΗ	2011		2016		2020		2021		2022	
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ
Αττική	64,80%	47,40%	60,40%	45,40%	66,50%	51,90%	68,40%	53,50%	71,30%	57,00%
Βόρειο Αιγαίο	65,40%	40,80%	66,90%	41,00%	68,70%	50,00%	66,90%	50,20%	69,10%	51,60%
Νότιο Αιγαίο	69,10%	45,20%	70,00%	45,40%	62,20%	45,00%	62,50%	44,70%	71,90%	46,40%
Κρήτη	68,10%	49,60%	61,80%	45,60%	65,10%	47,80%	66,60%	47,00%	71,50%	52,70%
Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	62,60%	42,30%	60,30%	43,40%	63,20%	45,10%	62,60%	45,10%	66,80%	47,10%
Κεντρική Μακεδονία	63,20%	41,40%	59,50%	42,90%	63,60%	44,10%	63,90%	44,20%	69,00%	46,90%
Δυτική Μακεδονία	59,60%	40,40%	57,50%	34,90%	60,30%	41,00%	60,80%	43,30%	63,30%	41,10%
Ήπειρος	65,30%	43,60%	59,40%	40,90%	62,30%	43,20%	61,40%	39,90%	67,30%	49,10%
Θεσσαλία	67,30%	43,70%	59,20%	41,10%	63,30%	47,30%	65,20%	47,20%	69,10%	49,10%
Ιόνια Νησιά	71,30%	49,70%	65,60%	50,10%	65,20%	46,30%	66,10%	47,70%	70,80%	46,80%
Δυτική Ελλάδα	65,30%	40,30%	57,70%	36,00%	61,00%	39,70%	64,20%	43,40%	67,80%	44,30%
Στερεά Ελλάδα	67,30%	42,00%	63,10%	37,70%	66,90%	41,30%	69,40%	41,30%	74,50%	46,10%
Πελοπόννησος	71,30%	50,00%	67,20%	45,90%	74,80%	51,60%	75,20%	50,20%	75,60%	52,40%

Πίνακας 5.58: Ποσοστά απασχόλησης ανά περιφέρεια και φύλο τη περίοδο 2011-2022, Πηγή: EUROSTAT

Ενδεικτικά, στην Αττική το ποσοστό απασχόλησης των ανδρών αυξήθηκε από 64,8% το 2011 σε 71,3% το 2022, ενώ το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών αυξήθηκε από 47,4% σε 57%. Στην Πελοπόννησο, το ποσοστό απασχόλησης των ανδρών αυξήθηκε από 71,3% το 2011 σε 75,6% το

2022, ενώ το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών αυξήθηκε από 50% σε 52,4% κατά την ίδια περίοδο. Επιπλέον, στην Ήπειρο, το ποσοστό απασχόλησης των ανδρών αυξήθηκε από 65,3% το 2011 σε 67,3% το 2022, ενώ το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών αυξήθηκε από 43,6%

σε 49,1% κατά την ίδια περίοδο. Στα Ιόνια Νησιά το ποσοστό απασχόλησης των ανδρών από 71,30% που ήταν το 2011 μειώθηκε σε 70,80% το 2022, ενώ το ποσοστό των γυναικών από 49,70% το 2011 μειώθηκε σε 46,80% το 2011. Τέλος, στη Δυτική Ελλάδα, το ποσοστό απασχόλησης επίσης αυξήθηκε και για τα δύο φύλα κατά την περίοδο 2011-2022. Αρχικά, το ποσοστό απασχόλησης των ανδρών από 65,3% το 2011 αυξήθηκε σε 67,8% το 2022, ενώ το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών από 40,3% αυξήθηκε σε 44,3% κατά την ίδια περίοδο.

Παρόμοιες τάσεις παρατηρούνται και σε άλλες περιφέρειες, καθιστώντας σαφές ότι η απασχόληση αυξάνεται στην Ελλάδα. Αυτή η αύξηση δείχνει μια θετική τάση στην αγορά εργασίας, αν και παρατηρείται ακόμα μια μικρή ανισορροπία μεταξύ των φύλων, καθώς οι άνδρες συνεχίζουν να έχουν υψηλότερα ποσοστά απασχόλησης σε σύγκριση με τις γυναίκες. Ωστόσο, η αύξηση του ποσοστού απασχόλησης και για τα δύο φύλα αποτελεί θετικό σημάδι για την οικονομική ανάπτυξη και την ενίσχυση της αγοράς εργασίας.

Στην περίπτωση της ανεργίας, κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου από το 2009 έως το 2022 παρατηρείται μια γενική τάση μείωσης του ποσοστού ανεργίας σε όλες τις περιφέρειες.

Για παράδειγμα, στην Αττική, το ποσοστό ανεργίας έχει παρουσιάσει μια γενική μείωση από το 2009 έως το 2022. Αρχικά, το ποσοστό ανεργίας ήταν στο 9,1% το 2009 παρουσιάζοντας αύξηση έως το 2014 όπου έφτασε στο 27,3%, και στη συνέχεια, μειώθηκε ξανά στο 10% το 2022. Ακόμη, στη Δυτική Ελλάδα, το ποσοστό ανεργίας μειώθηκε από 29,8% το 2016 σε 12,6% το 2022. Αυτή η τάση παρατηρείται και σε άλλες περιοχές, όπως στην Κεντρική Μακεδονία και την Ήπειρο, όπου το ποσοστό ανεργίας μειώθηκε σημαντικά κατά την ίδια περίοδο.

Ωστόσο, παρατηρείται ότι ορισμένες περιοχές έχουν πιο υψηλά ποσοστά ανεργίας σε σύγκριση με άλλες. Για παράδειγμα, η Δυτική Μακεδονία και η Θεσσαλία έχουν συνήθως υψηλότερα ποσοστά ανεργίας σε σύγκριση με άλλες περιοχές της χώρας. Αντίθετα, η Αττική και το Νότιο Αιγαίο έχουν συνήθως χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας.

Συνολικά, **παρατηρείται μια θετική τάση μείωσης της ανεργίας** στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια της περιόδου 2009-2022, **αν και ορισμένες περιοχές εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν προκλήσεις** στον τομέα αυτόν.

ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 2009-2022														
ΕΤΗ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	11,1%	14,5%	20,2%	22,8%	26,8%	24,2%	23,4%	22,8%	19,5%	15,9%	16,2%	17,2%	18,5%	14,7%
Κεντρική Μακεδονία	10,1%	13,7%	19,7%	26,2%	30,2%	28,7%	26,0%	24,5%	22,9%	20,7%	19,6%	18,4%	16,1%	14,7%
Δυτική Μακεδονία	12,4%	15,4%	23,1%	29,7%	31,6%	27,6%	30,7%	31,3%	29,1%	27,0%	24,5%	19,7%	19,7%	17,7%
Ήπειρος	11,2%	12,6%	16,5%	22,5%	27,4%	26,8%	24,5%	24,3%	24,8%	20,1%	16,4%	17,8%	15,1%	13,3%
Θεσσαλία	9,2%	12,1%	16,8%	22,6%	25,4%	25,4%	26,9%	25,5%	20,6%	18,3%	18,5%	16,8%	16,6%	16,3%
Ιόνια Νησιά	9,5%	14,6%	14,1%	14,7%	18,1%	21,4%	19,0%	16,0%	19,6%	15,9%	12,3%	15,9%	13,2%	12,9%
Δυτική Ελλάδα	9,7%	11,9%	17,6%	25,6%	28,4%	28,7%	28,5%	29,8%	26,3%	24,1%	24,1%	21,6%	17,4%	12,6%
Στερεά Ελλάδα	10,5%	12,5%	19,0%	27,9%	28,2%	26,8%	25,8%	25,0%	20,8%	18,9%	17,2%	19,3%	17,2%	13,8%
Αττική	9,1%	12,6%	18,0%	25,8%	28,7%	27,3%	25,2%	23,0%	21,6%	19,9%	16,9%	14,0%	11,9%	10,0%
Πελοπόννησος	7,9%	9,6%	13,8%	19,2%	21,9%	23,4%	22,3%	19,2%	16,8%	14,4%	12,0%	11,3%	12,7%	12,6%
Βόρειο Αιγαίο	6,6%	9,4%	15,0%	21,8%	22,0%	22,3%	18,0%	18,3%	22,5%	22,3%	17,6%	16,5%	13,8%	11,5%
Νότιο Αιγαίο	12,3%	14,6%	15,2%	15,4%	21,3%	20,1%	14,9%	17,4%	16,0%	16,9%	13,7%	16,7%	18,8%	10,7%
Κρήτη	9,0%	12,0%	15,8%	22,3%	24,9%	24,0%	24,2%	22,6%	17,7%	13,4%	11,7%	17,3%	16,3%	12,1%
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	9,6%	12,7%	17,9%	24,4%	27,5%	26,5%	24,9%	23,5%	21,5%	19,3%	17,3%	16,3%	14,7%	12,4%

Πίνακας 5.59: Ποσοστά ανεργίας στην Ελλάδα για τη περίοδο 2009-2022, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

5.3.2.1. Ανεργία και Μακροχρόνια Ανεργία Ηλικιών 15-74

Στον πίνακα αποτυπώνεται η εξέλιξη της ανεργίας στην Ελλάδα ανά φύλο, καθώς και τη μακροχρόνια ανεργία, κατά την περίοδο 2009-2022. Είναι εμφανές ότι υπάρχει μια συνολική τάση μείωσης της ανεργίας κατά τη

διάρκεια της περιόδου αυτής, τόσο στις κατηγορίες των ανδρών όσο και των γυναικών.

Ωστόσο, παραμένει ξεκάθαρο ότι το ποσοστό ανεργίας των γυναικών είναι συνήθως υψηλότερο από αυτό των ανδρών κατά τη διάρκεια κάθε

έτους της περιόδου, με τη μεγαλύτερη απόκλιση να παρατηρείται το 2013, με το ποσοστό ανεργίας να φτάνει στο 31,7% για τις γυναίκες και στο 24,8% για τους άνδρες. **Οι αιτίες αυτής της ανισότητας στην ανεργία μεταξύ των φύλων μπορεί να είναι ποικίλες και πολυπαραγοντικές,**

συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών και πολιτισμικών παραγόντων, των διακρίσεων στην αγορά εργασίας και των διαφορών στην πρόσβαση στην εκπαίδευση και την επαγγελματική εξέλιξη.

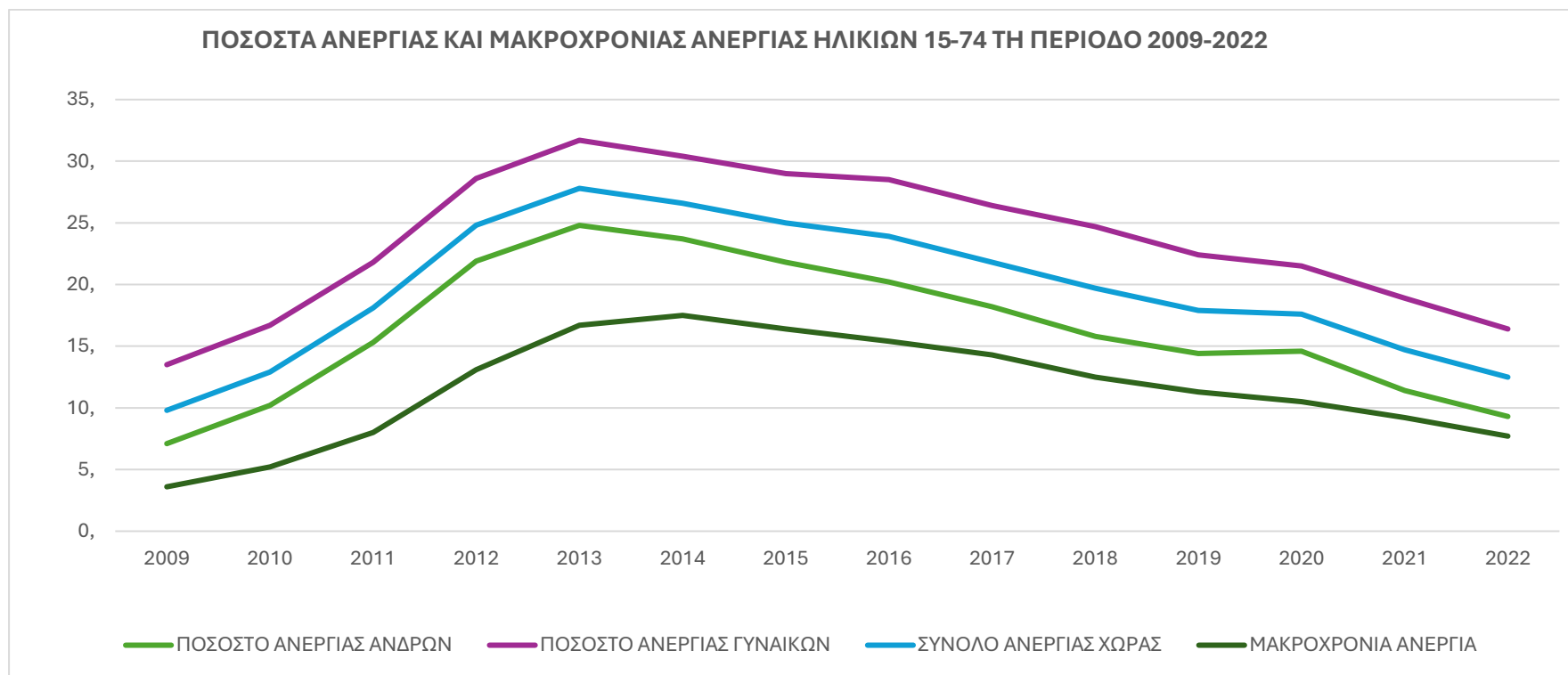
ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΗΛΙΚΙΩΝ 15-74 ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2009-2022														
ΕΤΗ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΑΝΔΡΩΝ	7,1%	10,2%	15,3%	21,9%	24,8%	23,7%	21,8%	20,2%	18,2%	15,8%	14,4%	14,6%	11,4%	9,3%
ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ	13,5%	16,7%	21,8%	28,6%	31,7%	30,4%	29,0%	28,5%	26,4%	24,7%	22,4%	21,5%	18,9%	16,4%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΧΩΡΑΣ	9,8%	12,9%	18,1%	24,8%	27,8%	26,6%	25,0%	23,9%	21,8%	19,7%	17,9	17,6%	14,7%	12,5%
ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΑΝΕΡΓΙΑ	3,6%	5,2%	8,0%	13,1%	16,7%	17,5%	16,4%	15,4%	14,3%	12,5%	11,3	10,5%	9,2%	7,7%

Πίνακας 5.60. : Ανεργία ανά φύλο και μακροχρόνια ανεργία σύνολο χώρας

Επιπρόσθετα, είναι ενδιαφέρον να αναφερθεί ότι το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας παραμένει συνήθως χαμηλότερο από το συνολικό ποσοστό ανεργίας, με μέγιστο το 2014 στο 17,5%, το οποίο ωστόσο μειώνεται τα τελευταία χρόνια. Η σταθερή μείωσή της μπορεί να ερμηνευθεί ως θετικό σημάδι, υποδεικνύοντας μια σταθεροποίηση στις συνθήκες εργασίας και μια ανάκαμψη της οικονομίας.

Παρόλο που υπήρξαν αυξομειώσεις κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, όπως η αύξηση του ποσοστού ανεργίας κατά τα έτη της οικονομικής κρίσης και η μείωση της μακροχρόνιας ανεργίας κατά τα τελευταία έτη, **η γενική τάση παραμένει προς τη μείωση, υποδεικνύοντας τη βελτίωση των οικονομικών συνθηκών και των προοπτικών απασχόλησης στην Ελλάδα.** Γενικώς, μετά την περίοδο της οικονομικής κρίσης του 2008, παρατηρείται μια σημαντική μείωση της ανεργίας, η επαναφορά, όμως, στα προ κρίσης επίπεδα απαιτεί χρόνο, αν και η

σταθερή μείωση της ανεργίας μπορεί να ερμηνευθεί ως θετικό σημάδι για την οικονομική ανάκαμψη και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στη χώρα.



Διάγραμμα 5.40.: Ποσοστά Ανεργίας και Μακροχρόνιας Ανεργίας Ηλικιών 15-74

5.3.2.2. Επίπεδα Ανεργίας και Μακροχρόνιας Ανεργίας στους Νέους

Η ανάλυση των ποσοστών ανεργίας, νεανικής ανεργίας και μακροχρόνιας νεανικής ανεργίας ανά περιφέρεια για τα έτη 2013 και 2022 αναδεικνύει κάποια ενδιαφέροντα στοιχεία. Καταρχάς, **παρατηρείται μια γενική μείωση της ανεργίας σε όλες τις περιφέρειες** κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Ωστόσο, **το ποσοστό της νεανικής ανεργίας παραμένει ακόμα σημαντικά υψηλό**, παρά τη γενικότερη μείωσή του.

Αναλυτικότερα, σε περιφέρειες όπως η Θεσσαλία, η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη, η Δυτική Μακεδονία και η Στερεά Ελλάδα, το ποσοστό νεανικής ανεργίας είναι ακόμα ανησυχητικά υψηλό, και το ίδιο ισχύει και για το ποσοστό μακροχρόνιας νεανικής ανεργίας σε αυτές τις περιοχές. Ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης η διαφοροποίηση στα επίπεδα νεανικής ανεργίας μεταξύ των περιφερειών, με ορισμένες περιφέρειες να έχουν σημαντικά χαμηλότερα ποσοστά σε σύγκριση με άλλες. Γενικά, η μείωση της ανεργίας στη νεολαία παρουσιάζει μια θετική τάση, αλλά παραμένει από τις κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η χώρα.

Ενδεικτικά, στην περιφέρεια Αττικής, η μείωση της ανεργίας κατά 10,8 ποσοστιαίες μονάδες από το 2013 στο 2022 είναι σημαντική και αντικατοπτρίζει τις προσπάθειες ανάκαμψης της οικονομίας της περιοχής. Το ποσοστό νεανικής ανεργίας μειώθηκε επίσης σημαντικά κατά 30,3 ποσοστιαίες. Στη περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας παρατηρείται μείωση 14,4 ποσοστιαίων μονάδων (από 24,1% το 2013 στα 9,7% το 2022). Η νεανική ανεργία μειώθηκε σημαντικά και εδώ στο 28% παρουσιάζει όμως υψηλό ποσοστό κάτι που παρατηρείται και στην υπόλοιπη Ελλάδα με το Νότιο Αιγαίο να κατέχει τη χαμηλότερη θέση στο 12% και την Αττική να βρίσκεται στο 18% το 2022. Οι

μακροχρόνια άνεργοι νέοι έχουν επίσης μειωθεί κατά 19,9 ποσοστιαίες μονάδες (από 36,8% το 2013 στα 16,9% το 2022) ένα ποσοστό υψηλότερο των υπόλοιπων περιφερειών με την Αττική να βρίσκεται στο 7,5% μακροχρόνια ανέργων και τη Κεντρική Μακεδονία στο 13,5%.

Παρά τη μείωση της ανεργίας γενικά, η υψηλή νεανική ανεργία σε περιοχές όπως η Ήπειρος και η Δυτική Ελλάδα αποτελεί ένα σημαντικό κοινωνικό και οικονομικό πρόβλημα. Οι νέοι αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην είσοδο στην αγορά εργασίας και συχνά αναγκάζονται να αντιμετωπίσουν αβέβαιες συνθήκες εργασίας, χαμηλές αμοιβές και έλλειψη επαγγελματικής ασφάλειας. **Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, απαιτούνται περαιτέρω πρωτοβουλίες τόσο από την κυβέρνηση όσο και από τον ιδιωτικό τομέα.**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΕΑΝΙΚΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ		ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΝΕΑΝΙΚΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ	
	2013	2022	2013	2022	2013	2022
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	15,9%	11,1%	50,2%	29,7%	32,2%	18,2%
Κεντρική Μακεδονία	20,7%	10,1%	50,9%	25,5%	31,0%	13,5%
Δυτική Μακεδονία	27,0%	12,4%	62,0%	34,3%	37,1%	19,5%
Ήπειρος	20,1%	11,2%	54,3%	31,6%	30,5%	9,6%
Θεσσαλία	18,3%	9,2%	50,9%	39,8%	30,5%	20,8%
Ιόνια Νησιά	15,9%	9,5%	35,5%	15,8%	13,4%	-
Δυτική Ελλάδα	24,1%	9,7%	54,1%	28,0%	36,8%	16,9%
Στερεά Ελλάδα	18,9%	10,5%	52,9%	36,5%	33,3%	28,8%
Αττική	19,9%	9,1%	48,3%	18,0%	28,5%	7,5%
Πελοπόννησος	14,4%	7,9%	47,6%	19,7%	31,9%	4,8%
Βόρειο Αιγαίο	22,3%	6,6%	35,7%	24,6%	23,5%	-
Νότιο Αιγαίο	16,9%	12,3%	33,1%	12,0%	14,3%	-
Κρήτη	13,4%	9,0%	42,2%	24,2%	21,8%	9,1%

Πίνακας 5.61.: Ποσοστά ανεργίας, νεανικής ανεργίας και μακροχρόνιας νεανικής ανεργίας ανά περιφέρεια και έτος, Πηγή: EUROSTAT

1.Εργατικό δυναμικό περιφέρειας Ηπείρου

Στην περιφέρεια της Ηπείρου, παρατηρείται μια σύνθετη δυναμική στον αριθμό των απασχολούμενων κατά την περίοδο 2009-2022. Αρχικά, παρατηρείται μια συνεχής μείωση του αριθμού των απασχολούμενων με μια γενική πτωτική τάση από το 2009 έως το 2014, όπου ο αριθμός μειώθηκε από 135.179 σε 103.946. Ωστόσο, το 2015 παρατηρείται μια αντιστροφή της τάσης αυτής, καθώς σημειώνεται αύξηση των απασχολούμενων στους 105.271. Κατά την περίοδο 2019-2021, η περιφέρεια επηρεάζεται από την πανδημία COVID-19, με μια σημαντική μείωση του αριθμού των απασχολούμενων κατά 7,8%, από 112.748 σε 103.874. Ωστόσο, το 2022 παρατηρείται η μεγαλύτερη αύξηση στον αριθμό των απασχολούμενων, φτάνοντας τους 121.075. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι η ποσοστιαία κατανομή των απασχολούμενων για το έτος 2022 είναι 3% του συνόλου της Ελλάδας, κατατάσσοντας την περιφέρεια στις 4 τελευταίες. Αυτή η δυναμική αποτυπώνει την επίδραση διαφόρων παραγόντων, όπως οικονομικές συνθήκες, πολιτικές παρεμβάσεις και οι αντιδράσεις σε κρίσεις, καθώς και την ικανότητα προσαρμογής του τοπικού οικονομικού συστήματος.

Η περιοχή της Ηπείρου καταγράφει παρόμοιες τάσεις με την υπόλοιπη Ελλάδα στον τομέα της ανεργίας κατά την περίοδο 2009-2013, με αυξητικούς ρυθμούς που οφείλονταν στην οικονομική κρίση. Από το 2014, όμως, ξεκινά μια σταδιακή μείωση των επιπέδων ανεργίας. Κατά το διάστημα 2018-2022 χαρακτηρίζεται από μια δραματική πτώση, με το ποσοστό να μειώνεται από 20% σε 13,3%, με τον αριθμό των ανέργων να μειώνεται από 22.429 το 2018 σε 18.073 το 2022. Αυτή η σημαντική μείωση αντικατοπτρίζει πιθανώς την ανάκαμψη της τοπικής οικονομίας και τη βελτίωση της αγοράς εργασίας. Ωστόσο, το 2020 παρατηρείται μια μικρή

αύξηση της ανεργίας της τάξεως του 6,8% λόγω της πανδημίας του κορονοϊού, με τον αριθμό των ανέργων να αυξάνεται από 22.100 σε 23.619. Αυτό είναι αναμενόμενο λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις που είχε η πανδημία στην οικονομία και την απασχόληση σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρ' όλα αυτά, **η γενική τάση μείωσης της ανεργίας στην περιοχή** αυτή μπορεί να αντανakλά τις προσπάθειες για οικονομική ανάκαμψη, ενδεχομένως μέσω της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας ή της υποστήριξης της τοπικής επιχειρηματικότητας.

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΗΠΕΙΡΟΥ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ														
ΕΤΗ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Απασχολούμενοι	135,2	133,3	121,1	112,5	103,9	103,9	105,3	106,5	104,6	108,9	112,7	108,8	103,9	117,8
Άνεργοι	17	19,2	23,8	32,7	39,1	38	34,2	34,9	34,5	27,4	22,1	23,6	18,5	18,1
Απασχολούμενοι %	45,4%	44,8%	40,7%	37,8%	35,0%	35,1%	35,6%	36,3%	35,8%	37,5%	39,0%	37,6%	36,0%	40,8%
Άνεργοι%	11,2%	12,6%	16,5%	22,5%	27,4%	26,8%	24,5%	24,3%	24,8%	20,1%	16,4%	17,8%	15,1%	13,3%

Πίνακας 5.62: Σύνθεση εργατικού δυναμικού Ηπείρου (σε χιλιάδες), Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Γενικά, η Ήπειρος φαίνεται να εμφανίζει υψηλότερα ποσοστά ανεργίας σε σύγκριση με τον μέσο όρο της Ελλάδας κατά τα έτη 2020-2022, μια τάση που φαίνεται να επαναλαμβάνεται συχνά στην περιοχή. Η υψηλότερη διαφορά παρατηρείται το 2017, με μια διαφορά της τάξεως του 3,3% σε σχέση με τον μέσο όρο της χώρας.

Όσον αφορά τον αριθμό των ατόμων εκτός εργατικού δυναμικού, παρατηρούνται αυξομειώσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου. Ειδικότερα, παρατηρείται σημαντική αύξηση το 2010-2011 κατά 5,2%, από 144.736 σε 152.336, ενώ το 2022 καταγράφεται μείωση κατά 9,08%, από 161.346 σε 146.684.

Συνολικά, η Ήπειρος φαίνεται να κινείται σε υψηλότερα επίπεδα ανεργίας σε σύγκριση με την Ευρώπη των 27, ειδικότερα κατά την περίοδο 2012-2022, με τη μεγαλύτερη διαφορά να παρατηρείται το 2013, όπου η Ήπειρος παρουσίασε ποσοστό ανεργίας 27,4%, έναντι του 11,6% της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτά τα στοιχεία δείχνουν την ανάγκη για περαιτέρω προσπάθειες για την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων

εργασίας στην περιοχή, πιθανώς μέσω πολιτικών που θα ενισχύουν την τοπική οικονομία και την επιχειρηματικότητα.

Τομείς παραγωγής περιφέρειας Ηπείρου

Ο αριθμός των απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής στην Ήπειρο παρουσιάζει μια ενδιαφέρουσα δυναμική. Όπως και γενικά σε ολόκληρη τη χώρα, οι περισσότεροι απασχολούμενοι εργάζονται στον τριτογενή τομέα, στον οποίο παρατηρείται μια γενική μείωση κατά την περίοδο 2012-2015, αλλά από το 2016 και έπειτα, υπάρχει αύξηση, η οποία φτάνει στη μέγιστη τιμή το 2019 με 83.756 απασχολούμενους.

Παράλληλα, ο δευτερογενής τομέας παρουσιάζει τον χαμηλότερο αριθμό απασχολούμενων, ειδικά κατά την περίοδο 2013-2021, με μια αύξηση 48,8% των απασχολούμενων το 2022 (από 13.285 το 2021 σε 19.760 το 2022).

Ο πρωτογενής τομέας παρουσιάζει, επίσης, χαμηλό αριθμό απασχολούμενων κατά τη διάρκεια της περιόδου 2009-2022, με χαμηλότερο αριθμό το 2020 με 15.040 απασχολούμενους. Ωστόσο, οι

απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα ξεπερνούν αυτούς του δευτερογενή, ειδικά από το 2012 και έπειτα, με τον δευτερογενή τομέα να βρίσκεται σε υψηλότερη θέση μόνο το 2018 (14.520 απασχολούμενοι στον πρωτογενή και 14.645 στον δευτερογενή).

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΗΠΕΙΡΟΣ (σε χιλιάδες)														
Έτη	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Πρωτογενής	26,8	26,9	22,9	22,5	22,3	23,1	21,3	20,8	16,5	14,5	16,8	15	17,7	20,3
Δευτερογενής	28,8	25,8	23,8	21	15,2	15,8	16,6	16,5	16,4	14,6	12,2	14,4	13,3	19,8
Τριτογενής	79,6	80,6	74,4	69	66,4	65	67,4	69,3	71,7	79,8	83,8	79,3	72,9	77,7

Πίνακας 5.63.: Απασχολούμενοι ανά τομέα παραγωγής στην Ήπειρο, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Απασχόληση ανά φύλο στην περιφέρεια Ηπείρου

Η κατανομή των απασχολούμενων ανά φύλο στη χώρα παρουσιάζει μια σημαντική διαφορά στην κατανομή των απασχολούμενων, με τους άνδρες να κατέχουν σταθερά υψηλότερα ποσοστά απασχόλησης σε σχέση με τις γυναίκες. Αυτό το φαινόμενο επισημαίνεται και στην περίπτωση της Ηπείρου, όπου τα ποσοστά απασχόλησης ανά φύλο δείχνουν μια σημαντική ανισορροπία κατά τη διάρκεια των ετών 2011 έως 2022. Αρχικά, τα ποσοστά απασχόλησης των ανδρών ξεκινούν σε υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με αυτά των γυναικών, με το ποσοστό των

ανδρών να κυμαίνεται μεταξύ 55,4% το 2014 και 67,3% το 2022. Αντίθετα, τα ποσοστά απασχόλησης των γυναικών ξεκινούν σε χαμηλότερα επίπεδα, με το ποσοστό να κυμαίνεται μεταξύ 39,9% το 2021 και 49,1% το 2022. Αυτή η ανισορροπία αντικατοπτρίζει τις υφιστάμενες διακυμάνσεις και πιθανότατα αντικειμενικές ή κοινωνικές διακρίσεις στην πρόσβαση στην αγορά εργασίας μεταξύ των δύο φύλων και αποτελεί μια πρόκληση για την προώθηση της ισότητας των φύλων στην αγορά εργασίας της περιοχής.

ΗΠΕΙΡΟΣ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΦΥΛΟ												
Έτη	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Άνδρες	65,3%	60,7%	55,7%	55,4%	57,7%	59,4%	58%	60%	62,9%	62,3%	61,4%	67,3%
Γυναίκες	43,6%	42,1%	40,6%	41,2%	40,4%	40,9%	41,9%	45,5%	47,2%	43,2%	39,9%	49,1%

Πίνακας 5.64. Ποσοστά απασχόλησης στην Ήπειρο ανά φύλο, Πηγή: EUROSTAT

2.Εργατικό δυναμικό περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Τα δεδομένα για τη Δυτική Ελλάδα δείχνουν μια σημαντική δυναμική στον τομέα της απασχόλησης και της ανεργίας. Η ανάλυση των δεδομένων για

τα άτομα εκτός εργατικού δυναμικού στη Δυτική Ελλάδα δείχνει συνεχείς αυξομειώσεις κατά την περίοδο από το 2009 έως το 2017. Ο αριθμός των ατόμων εκτός εργατικού δυναμικού μειώθηκε από το υψηλότερο επίπεδο των 295.568 το 2009 στους 278.513 το 2017.

Όσον αφορά στην απασχόληση, στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας παρατηρούνται παρόμοια μοτίβα με την περιφέρεια Ηπείρου. Αρχικά, παρατηρείται μια μείωση του αριθμού των απασχολούμενων μέχρι το 2014, από 266.177 το 2009 σε 200.886 το 2014. Από το 2015 και έπειτα, παρατηρείται μια αυξητική τάση, με μία μικρή πτώση του ποσοστού απασχόλησης το 2016 από 36,2% σε 35,9%. Κατά την περίοδο 2019-2022, οι απασχολούμενοι αυξήθηκαν σε ποσοστό από 37,8% σε 42,7%, χωρίς ενδιάμεση πτώση παρά την πανδημία του COVID-19. Αυτά τα στοιχεία υποδεικνύουν ότι η περιφέρεια αυτή αντιμετώπισε παρόμοιες προκλήσεις και τάσεις με τη γειτονική περιοχή της Ηπείρου στον τομέα της απασχόλησης. ωστόσο, παρά τις δυσκολίες που προέκυψαν λόγω της οικονομικής κρίσης και της πανδημίας, η περιφέρεια κατάφερε να ανακάμψει και να αυξήσει τον αριθμό των απασχολούμενων τα τελευταία χρόνια.

Όσον αφορά την ανεργία, από τα δεδομένα παρατηρείται μια σημαντική αύξηση του αριθμού των ανέργων μέχρι το 2016, όπου φτάνει τα 87,4 χιλιάδες άτομα, πριν αρχίσει μια σταθερή μείωση προς το 2022, όπου ο αριθμός των ανέργων μειώνεται στα 34,8 χιλιάδες άτομα. Το ποσοστό ανεργίας επίσης μειώνεται σταθερά από το 29,8% το 2016 στο 12,6% το 2022. Και στην περίπτωση αυτή, ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός ότι η

πανδημία του COVID-19 δεν φάνηκε να επηρεάζει την πορεία των ποσοστών ανεργίας στην περιφέρεια, καθώς η τάση μείωσης συνεχίστηκε ακόμη και κατά τη διάρκεια αυτής.

Γενικώς, το ποσοστό ανεργίας στη Δυτική Ελλάδα καταγράφει μια σημαντική πτώση κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, υποδεικνύοντας ίσως την ανάκαμψη της τοπικής οικονομίας και την ευνοϊκή επίδραση ορισμένων πολιτικών και πρωτοβουλιών στην αγορά εργασίας. Ωστόσο, παρατηρείται ότι τα ποσοστά ανεργίας στη Δυτική Ελλάδα είναι υψηλότερα από τον εθνικό μέσο όρο κατά την περίοδο από το 2012 και μετά, παρά τη σταδιακή τους μείωση, καθώς και σε σχέση με την Ευρώπη των 27, όπου η ανεργία βρίσκεται στο 9,3%. Αυτή η παρατήρηση υποδηλώνει τις ιδιαίτερες οικονομικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η περιοχή σε σύγκριση με το συνολικό εθνικό στατιστικό μέσο όρο, ενώ υποδεικνύει την ανάγκη για περαιτέρω προσπάθειες και πολιτικές που θα ενισχύσουν την απασχόληση και θα βελτιώσουν την οικονομική κατάσταση στη Δυτική Ελλάδα.

Συνολικά, φαίνεται ότι η Δυτική Ελλάδα αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις στον τομέα της απασχόλησης και της ανεργίας. Αν και παρουσιάζεται μια θετική τάση στη μείωση του ποσοστού ανεργίας, το ποσοστό παραμένει υψηλότερο από το μέσο όρο της χώρας. Ωστόσο, η αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων δείχνει έναν θετικό δυναμισμό στην αγορά εργασίας, αν και η περιφέρεια αντιμετωπίζει προκλήσεις ως προς την επίτευξη ποσοστών απασχόλησης συγκρίσιμων με το εθνικό μέσο όρο.

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ														
ΕΤΗ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Απασχολούμενοι	266,2	262,3	238,9	211,7	202,7	200,9	206,2	205,4	216,8	218,2	214,7	216,6	230,7	241,1
Άνεργοι	28,8	35,5	50,9	72,8	80,2	81,1	82,1	87,4	77,3	69,2	68,2	59,7	48,7	34,8
Απασχολούμενοι %	45,1%	44,7%	41,0%	36,7%	35,3%	35,0%	36,2%	35,9%	37,9%	38,3%	37,8%	38,3%	40,8%	42,7%
Άνεργοι%	9,7%	11,9%	17,6%	25,6%	28,4%	28,7%	28,5%	29,8%	26,3%	24,1%	24,1%	21,6%	17,4%	12,6%

Πίνακας 5.65.: Σύνθεση εργατικού δυναμικού Δυτικής Ελλάδας (σε χιλιάδες) (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Τομείς παραγωγής περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Σχετικά με τον αριθμό των απασχολούμενων ανά τομέα απασχόλησης στη Δυτική Ελλάδα από τα δεδομένα παρατηρείται ότι ο τριτογενής τομέας καταλαμβάνει την πρώτη θέση με το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων σε σύγκριση με τους άλλους τομείς, με σημαντική διαφορά και με σταθερή τάση αύξησης κατά τη διάρκεια της περιόδου 2009-2022. Ο αριθμός των απασχολούμενων σε αυτόν τον τομέα κορυφώνεται το 2010 με 158.535 άτομα. Παρόλο που παρατηρήθηκε μείωση των απασχολούμενων κατά την περίοδο 2010-2014, με τον ελάχιστο αριθμό το 2014 να φτάνει τους 124.946, από το 2015 και μετά παρατηρείται αυξητική τάση, με μικρές αυξομειώσεις, καταλήγοντας το 2022 σε επίπεδα κοντά σε αυτά προ κρίσης.

Όσον αφορά στον πρωτογενή τομέα, παρατηρείται μια γενική μείωση του αριθμού των απασχολούμενων από το 2009 έως το 2022. Παρόλα αυτά, ο αριθμός των απασχολούμενων φαίνεται να παρουσιάζει αυξομειώσεις, με τον αριθμό των απασχολούμενων να κυμαίνεται από 48.859 το 2015

στους 59.047 το 2018 και στους 57.400 το 2022, που αντιστοιχεί στα επίπεδα πριν την κρίση.

Τέλος, ο δευτερογενής τομέας φέρει τον χαμηλότερο αριθμό απασχολούμενων στην περιφέρεια. Γενικά, παρατηρείται σημαντική μείωση του αριθμού των απασχολούμενων από το 2009 έως το 2015, με ελάχιστο το 2015 κατά το οποίο φτάνει τους 23.392 απασχολούμενους, ακολουθούμενη από μια σταθεροποίηση και μια ελαφρά αύξηση στα επόμενα έτη. Ακόμη, παρόλο που παρουσιάζει μια μικρή αύξηση το 2020 και το 2021, το 2022 φαίνεται να έχει μια μικρή μείωση σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.

Γενικά, ο τριτογενής τομέας φαίνεται να είναι ο κύριος κινητήριος μοχλός της απασχόλησης στην περιοχή, ενώ η βιομηχανία και η γεωργία/αλιεία/δασοκομία επίσης συνεισφέρουν σημαντικά στη δημιουργία θέσεων εργασίας, παρουσιάζοντας ωστόσο διαφορετικά πρότυπα εξέλιξης.

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ (σε χιλιάδες)														
Έτη	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Πρωτογενής	58	57,5	51,5	54,3	52,9	51	48,9	50,2	54,4	59,1	57,9	52,1	56	57,4
Δευτερογενής	50,1	46,3	38,1	29,4	24,6	25	23,4	25,8	29,6	27,3	29,1	31,3	30,3	27,8
Τριτογενής	158,1	158,5	149,3	128	125,2	124,9	133,9	129,5	132,7	131,8	127,6	133,2	144,4	155,8

Πίνακας 5.66.: Απασχολούμενοι ανά τομέα παραγωγής στην Δυτική Ελλάδα, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Απασχόληση ανά φύλο στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Η ανάλυση των δεδομένων αναφορικά με το ποσοστό απασχόλησης ανά φύλο στη Δυτική Ελλάδα αποκαλύπτει μια σειρά αξιοσημείωτων τάσεων. Κατά τη διάρκεια της περιόδου από το 2011 έως το 2022, παρατηρείται συνολική αύξηση του ποσοστού απασχόλησης και για τα δύο φύλα. Παρ' όλα αυτά, το ποσοστό απασχόλησης των ανδρών ήταν σταθερά υψηλότερο από αυτό των γυναικών. Ειδικότερα, παρατηρείται μια συνεχής αύξηση του ποσοστού απασχόλησης για τους άνδρες καθ' όλη τη διάρκεια των ετών, από το 65,3% το 2011 στο υψηλότερο ποσοστό του

67,8% το 2022. Αντίστοιχα, η απασχόληση των γυναικών επίσης αυξήθηκε σημαντικά, από το 40,3% το 2011 στο 44,3% το 2022. Παρόλα αυτά, το 2022, και οι άνδρες και οι γυναίκες κατέγραψαν τα υψηλότερα επίπεδα απασχόλησης σε σύγκριση με όλη την περίοδο από το 2011 έως το 2022. Συνεπώς, παρατηρείται μια συνολική τάση αύξησης της απασχόλησης και για τα δύο φύλα, με τους άνδρες να διατηρούν σταθερά υψηλότερα επίπεδα απασχόλησης σε σύγκριση με τις γυναίκες κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΦΥΛΟ												
Έτη	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Άνδρες	65,3%	58,2%	56,8%	55,8%	56,7%	57,7%	60,6%	61%	60%	61%	64,2%	67,8%
Γυναίκες	40,3%	37,1%	35,2%	36,1%	38,5%	36%	37,6%	38,7%	39%	39,7%	43,4%	44,3%

Πίνακας 5.67.: Ποσοστά απασχόλησης στην Δυτική Ελλάδα ανά φύλο, Πηγή: EUROSTAT

3.Εργατικό δυναμικό περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Τα δεδομένα για τα Ιόνια Νησιά αποκαλύπτουν μια σημαντική δυναμική στον τομέα της απασχόλησης και της ανεργίας, αντανακλώντας τις επιπτώσεις των οικονομικών κρίσεων, των πολιτικών παρεμβάσεων και των διαρθρωτικών αλλαγών στην τοπική οικονομία. Η ανάλυση των δεδομένων για τα άτομα εκτός εργατικού δυναμικού στα Ιόνια Νησιά από το 2009 έως το 2022 δείχνει συνεχείς αυξομειώσεις, αντανακλώντας την αβεβαιότητα και τις μεταβολές στην οικονομική δραστηριότητα της περιοχής.

Συγκεκριμένα, η απασχόληση στην περιφέρεια των Ιονίων Νήσων παρουσίασε μια γενική μείωση του αριθμού των απασχολούμενων από 87,8 χιλιάδες το 2009 σε 71,1 χιλιάδες το 2014. Αυτή η πτώση μπορεί να αποδοθεί στις συνέπειες της οικονομικής κρίσης, η οποία οδήγησε σε απώλεια θέσεων εργασίας και συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας. Ωστόσο, από το 2015 και έπειτα, παρατηρείται μια αυξητική τάση, με τον αριθμό των απασχολούμενων να φτάνει τις 74,7 χιλιάδες το 2022. Αυτή η ανάκαμψη μπορεί να αποδοθεί σε διάφορους παράγοντες, όπως η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης, οι επενδύσεις σε τουριστικές υποδομές και οι αυξημένες τουριστικές ροές.

Όσον αφορά την ανεργία, παρατηρείται μια σημαντική αύξηση του αριθμού των ανέργων μέχρι το 2014, όπου φτάνει τις 19,4 χιλιάδες άτομα, πριν αρχίσει μια σταθερή μείωση προς το 2022, όπου ο αριθμός των ανέργων μειώνεται στα 11,1 χιλιάδες άτομα. Το ποσοστό ανεργίας επίσης μειώνεται σταθερά από το 21.4% το 2014 στο 12.9% το 2022. Αυτή η μείωση του ποσοστού ανεργίας είναι ενδεικτική της βελτίωσης της οικονομικής κατάστασης και της αύξησης των ευκαιριών απασχόλησης στην περιοχή.

Συνολικά, **η ανάλυση δείχνει ότι το ποσοστό ανεργίας στα Ιόνια Νησιά καταγράφει μια σημαντική πτώση κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής,**

υποδεικνύοντας την ανάκαμψη της τοπικής οικονομίας. Οι ευνοϊκές επιδράσεις ορισμένων πολιτικών και πρωτοβουλιών στην αγορά εργασίας φαίνεται να έχουν συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης και στη μείωση της ανεργίας. Επιπλέον, η ανάπτυξη των τουριστικών υποδομών και η αύξηση των τουριστικών ροών έχουν ενισχύσει την οικονομική δραστηριότητα, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας και προωθώντας την οικονομική ευημερία στην περιοχή. Η συνολική βελτίωση της απασχόλησης και η μείωση της ανεργίας στα Ιόνια Νησιά υπογραμμίζουν τη σημασία της στρατηγικής ανάπτυξης και των στοχευμένων πολιτικών που ενισχύουν την τοπική οικονομία.

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ														
ΕΤΗ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Απασχολούμενοι	87,8	82,2	81,3	80,6	75,2	71,1	73,0	75,8	73,2	78,3	77,2	72,1	72,3	74,7
Ανεργοί	9,2	14,0	13,3	13,9	16,6	19,4	17,1	14,4	17,9	14,8	10,9	13,6	11,0	11,1
Απασχολούμενοι %	50,4%	47,3%	46,7%	46,0%	43,0%	40,8%	41,9%	43,8%	42,5%	45,7%	45,2%	42,3%	42,5%	44,0%
Ανεργοί%	9,5%	14,6%	14,1%	14,7%	18,1%	21,4%	19,0%	16,0%	19,6%	15,9%	12,3%	15,9%	13,2%	12,9%

Πίνακας 5.68.: Σύνθεση εργατικού δυναμικού Ιονίων Νήσων (σε χιλιάδες), Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Τομείς παραγωγής περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Η οικονομική δραστηριότητα στα Ιόνια Νησιά παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις στους τρεις βασικούς τομείς παραγωγής: τον πρωτογενή, τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα. Ο τριτογενής τομέας είναι ο κυρίαρχος τομέας απασχόλησης στην περιοχή, ενώ οι άλλοι δύο τομείς έχουν μικρότερη συνεισφορά στην απασχόληση.

Ο πρωτογενής τομέας παρουσιάζει γενική μείωση του αριθμού των απασχολούμενων από το 2009 έως το 2022. Οι απασχολούμενοι στον τομέα αυτό μειώθηκαν από 15,4 χιλιάδες το 2009 σε 7,2 χιλιάδες το 2022. Αν και υπήρξαν αυξομειώσεις κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η γενική τάση είναι πτωτική, υποδεικνύοντας μια συρρίκνωση της αγροτικής οικονομίας στα Ιόνια Νησιά.

Ο δευτερογενής τομέας έχει τον χαμηλότερο αριθμό απασχολούμενων στην περιφέρεια. Από το 2009 έως το 2015, ο αριθμός των απασχολούμενων στον

τομέα αυτό μειώθηκε σημαντικά, από 13,7 χιλιάδες σε 8,6 χιλιάδες. Μετά το 2015, παρατηρείται μια ελαφρά αύξηση, φτάνοντας τις 10,5 χιλιάδες το 2022. Αυτή η αύξηση τα τελευταία χρόνια μπορεί να υποδηλώνει μια ανάκαμψη στη βιομηχανία και την κατασκευαστική δραστηριότητα, αλλά ο τομέας παραμένει μικρός συγκριτικά με τους άλλους.

Ο τριτογενής τομέας είναι ο πιο σημαντικός τομέας απασχόλησης στα Ιόνια Νησιά. Το 2010, κορυφώθηκε με 55,7 χιλιάδες απασχολούμενους. Αν και υπήρξε μια μείωση κατά την περίοδο 2010-2014, από το 2015 και μετά παρατηρείται μια αυξητική τάση, με τον αριθμό των απασχολούμενων να φτάνει τις 57 χιλιάδες το 2022. Η κυριαρχία του τριτογενή τομέα υποδηλώνει την ισχυρή παρουσία του τουρισμού και των υπηρεσιών στην οικονομία των Ιονίων Νησιών, καθώς αυτά τα νησιά αποτελούν δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς.

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ (σε χιλιάδες)														
Έτη	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Πρωτογενής	15,4	13,2	14,1	15,6	14,4	11,8	6,7	5,9	6,7	7,1	7,0	7,3	8,2	7,2
Δευτερογενής	13,7	13,2	11,1	10,3	11,1	9,9	8,6	8,9	8,2	7,6	7,1	8,1	10,0	10,5
Τριτογενής	58,7	55,7	56,1	54,7	49,7	49,4	57,7	61,0	58,3	63,5	63,1	56,7	54,2	57,0

Πίνακας 5.69: Απασχολούμενοι ανά τομέα παραγωγής στα Ιόνια Νησιά, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Απασχόληση ανά φύλο στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

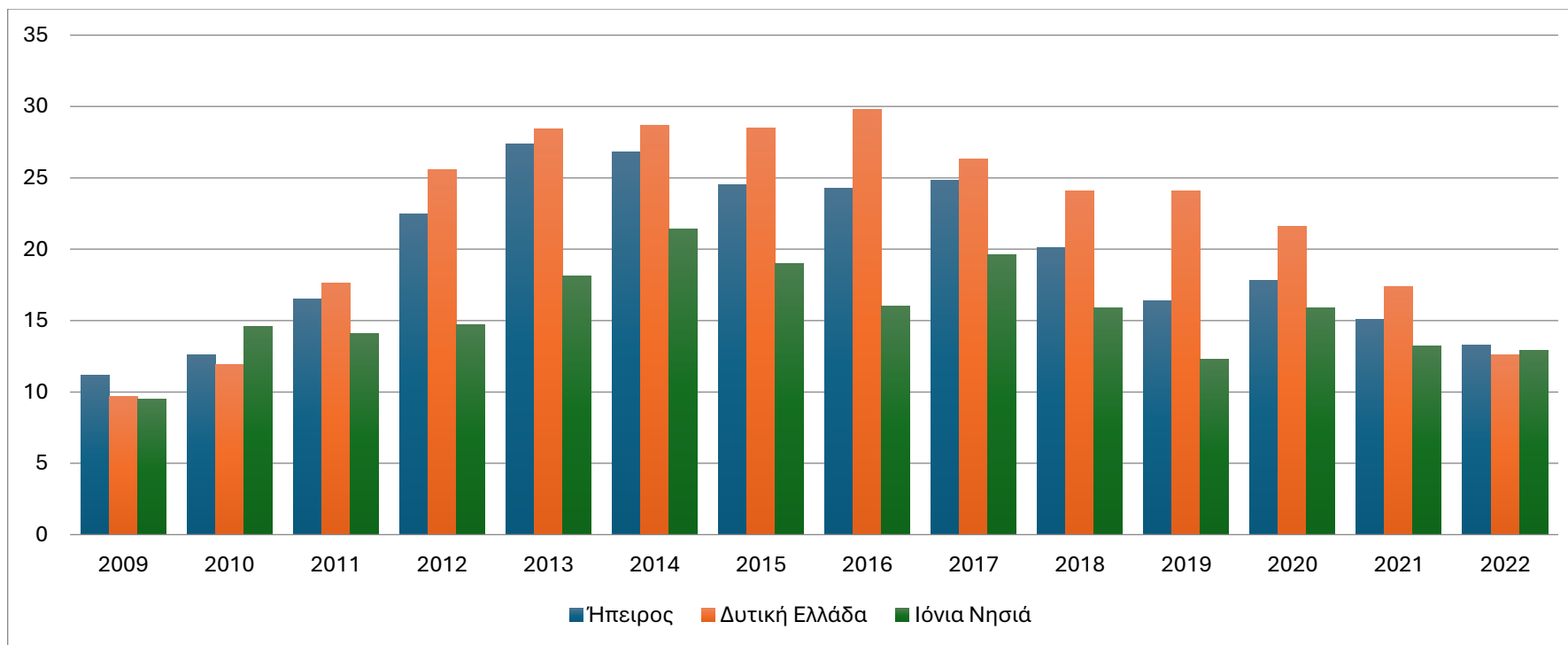
Η ανάλυση των ποσοστών απασχόλησης ανά φύλο για την περιφέρεια των Ιονίων Νήσων από το 2011 έως το 2022 αποκαλύπτει σημαντικές τάσεις και ανισότητες που αντικατοπτρίζουν τις κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες της περιοχής. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, παρατηρείται γενική αύξηση του ποσοστού απασχόλησης και για τα δύο φύλα, ωστόσο, τα ποσοστά των ανδρών είναι σταθερά υψηλότερα σε σύγκριση με εκείνα των γυναικών.

Πιο συγκεκριμένα, το ποσοστό απασχόλησης των ανδρών παρουσίασε μερικές διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου. Από 71% το 2011, το ποσοστό

μειώθηκε ελαφρώς στα 66,6% το 2014. Από το 2015 και μετά, παρατηρείται αύξηση, με το ποσοστό να φτάνει το 70,8% το 2022. Αντίστοιχα, το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών παρουσίασε και αυτό αυξομειώσεις, αλλά παρέμεινε σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με των ανδρών. Το ποσοστό των γυναικών απασχολούμενων μειώθηκε από 49,7% το 2011 σε 42,6% το 2014. Στη συνέχεια, παρατηρείται αύξηση, με το ποσοστό να φτάνει το 50,8% το 2018, αλλά ακολουθεί μια μικρή μείωση στην τελευταία περίοδο, με το ποσοστό να είναι 46,8% το 2022.

ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΦΥΛΟ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ												
Έτη	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Άνδρες	71, %	72,0%	70,5%	66,6%	64,8%	65,6%	63,5%	69,1%	70,3%	65,2%	66,1%	70,8%
Γυναίκες	49,7%	48,4%	44,2%	42,6%	47,1%	50,1%	47,4%	50,8%	49,6%	46,3%	47,7%	46,8%

Πίνακας 5.70: Ποσοστά απασχόλησης στα Ιόνια Νησιά ανά φύλο, Πηγή: EUROSTAT



Διάγραμμα 5.41.: Ποσοστά Ανεργίας Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων 2009-2022

5.3.2.3. Συμπεράσματα

Η ανάλυση των δεδομένων αναφορικά με την ανεργία στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2009-2022 αποκαλύπτει μια σημαντική μείωση του ποσοστού ανεργίας σε πολλές περιοχές και κατηγορίες. Παρά την ύπαρξη υψηλών ποσοστών ανεργίας, ιδιαίτερα στις γυναίκες και τους νέους, παρατηρείται μια θετική τάση μείωσης της ανεργίας συνολικά στη χώρα. Συνολικά, η

μείωση της ανεργίας στην Ελλάδα κατά την περίοδο αυτή αποτελεί θετικό σημάδι για την οικονομική ανάκαμψη της χώρας.

Ωστόσο, η επισήμανση της ανάγκης για περαιτέρω πρωτοβουλίες που θα ενισχύσουν τη δημιουργία θέσεων εργασίας και θα βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας αναδεικνύεται ως κρίσιμη. Η επένδυση σε υποδομές και η εφαρμογή πολιτικών που θα ενισχύουν την εκπαίδευση, την κατάρτιση και την επιχειρηματικότητα αποτελούν κρίσιμα μέτρα για την εξάλειψη της ανεργίας και την προαγωγή της οικονομικής ευημερίας στην Ελλάδα.

Ειδικότερα, για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της ανεργίας απαιτούνται περαιτέρω πρωτοβουλίες τόσο από την κυβέρνηση όσο και από τον ιδιωτικό τομέα. Οι πολιτικοί παράγοντες θα πρέπει να επικεντρωθούν στη δημιουργία πολιτικών που θα προωθήσουν την ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, κυρίως για τους νέους, π.χ. μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων και προγραμμάτων κατάρτισης. Επιπλέον, οι εργοδότες πρέπει να επενδύουν στην προσφορά ευκαιριών για επαγγελματική ανάπτυξη και εξέλιξη. Ακόμη, η ανάπτυξη υποδομών όπως ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος μπορεί να συμβάλει στην ανάκαμψη της αγοράς εργασίας μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας κατά την κατασκευή και την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή, όπως είναι ο τουρισμός.

Συνολικά, η ανάπτυξη της απασχόλησης και η αντιμετώπιση της ανεργίας θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα για τις πολιτικές αρχές, με τη συνεργασία και τη συμμετοχή των επιχειρήσεων και της κοινωνίας, προκειμένου να δημιουργηθούν βιώσιμες λύσεις και να προωθηθεί η οικονομική ανάπτυξη και η κοινωνική ευημερία. Εν κατακλείδι, η σταθερή οικονομική ανάπτυξη και η κοινωνική ευημερία προϋποθέτουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που θα συνδυάζει οικονομική πολιτική, κοινωνική πολιτική και επενδύσεις στο ανθρώπινο κεφάλαιο, προσφέροντας έτσι ευκαιρίες για όλους και ενισχύοντας την ανάπτυξη.

5.3.3. Σύνθεση της Παραγωγής

Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (Α.Π.Α.) είναι ένας σημαντικός δείκτης για την αξιολόγηση της οικονομικής απόδοσης μιας χώρας, μιας περιοχής ή μιας επιχείρησης, ο οποίος μετρά την αξία που δημιουργείται κατά τη διάρκεια της παραγωγικής διαδικασίας σε μια οικονομία ή σε έναν

οικονομικό τομέα. Ουσιαστικά **αναφέρεται στην αξία των αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα**. Η αύξηση της Α.Π.Α. συνήθως υποδεικνύει ανάπτυξη και ευημερία, ενώ η μείωσή της μπορεί να υποδεικνύει οικονομική ύφεση ή προβλήματα στην παραγωγικότητα.

Τα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ του πίνακα παρουσιάζουν τη Συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (Α.Π.Α.) σε εκατομμύρια ευρώ για όλες τις περιφέρειες της Ελλάδας για τα έτη 2008, 2012, 2017 και 2021. **Συνολικά, παρατηρείται μια μείωση στην Α.Π.Α. της Ελλάδας από το 2008 μέχρι το 2021. Αν και υπάρχουν μικρές διακυμάνσεις ανά περιφέρεια κατά τη διάρκεια αυτών των ετών, η γενική τάση είναι μείωση**. Πιο αναλυτικά, η περιφέρεια με τη μεγαλύτερη Συνολική Α.Π.Α. την περίοδο 2008-2021 είναι η Αττική, με αρχική Α.Π.Α. το 2008 στα 103.129 εκατομμύρια ευρώ και τελική το 2021 στα 75.711 εκατομμύρια ευρώ. Αν και υπήρξε μείωση, η Αττική παραμένει η περιφέρεια με τη μεγαλύτερη Α.Π.Α. Από την άλλη πλευρά, η περιφέρεια με τη μικρότερη Α.Π.Α. το 2021 είναι τα Ιόνια Νησιά με 2.550 εκατομμύρια ευρώ, αν και καθ' όλη τη διάρκεια που εξετάζεται παρουσίασαν σταθερή τάση. Ακόμη, κι άλλες περιφέρειες όπως η Ήπειρος και η Κεντρική Μακεδονία παρουσιάζουν, επίσης, μειώσεις αλλά σε μικρότερο βαθμό. Αντίθετα, περιφέρειες όπως η Θεσσαλία και η Στερεά Ελλάδα δείχνουν σταθερότητα ή ακόμη και αύξηση στη Συνολική Α.Π.Α. τους τα τελευταία χρόνια.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ Α.Π.Α. ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	2008	2012	2017	2021
ΗΠΕΙΡΟΣ	4.557	3.739	3.475	3.444
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	10.042	8.080	7.066	6.978
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	8.926	7.265	7.024	7.121
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	4.243	3.796	3.464	3.218
ΑΤΤΙΚΗ	103.129	83.712	74.982	75.711
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	3.104	2.455	2.167	2.120
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	7.230	5.502	5.371	5.025
ΚΡΗΤΗ	10.433	7.994	7.951	7.737
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	8.350	6.747	6.072	6.199
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	29.427	23.018	21.623	21.711
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	10.768	8.380	8.169	8.253
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	3.996	3.001	2.771	2.550
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	9.613	7.533	7.390	8.085
ΕΛΛΑΔΑ	213.819	171.222	157.526	158.160

Πίνακας 5.71.: Συνολική Α.Π.Α., Πηγή: ΒΡΕΧΟΠΟΥΛΟΣ; ΕΛΣΤΑΤ

Η ανάλυση της εξέλιξης της Συνολικής Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (Α.Π.Α.) στην Ήπειρο, τη Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια Νησιά από το 2008 έως το 2021 αποκαλύπτει πτωτικές τάσεις, παρόλο που η ένταση της μείωσης διαφέρει μεταξύ των δύο περιοχών.

Συγκεκριμένα, στην περιφέρεια της Ηπείρου παρατηρείται μια μέτρια μείωση της Α.Π.Α. από το 2008 έως το 2021. Αν και όπως παρατηρείται η πτώση δεν είναι τόσο έντονη όσο σε άλλες περιοχές, από 4.557 εκατομμύρια ευρώ το 2008 μειώθηκε σε 3.444 εκατομμύρια ευρώ το 2021. Αυτή η μείωση μπορεί να αντικατοπτρίζει προβλήματα στην οικονομική δραστηριότητα και την ανάπτυξη της περιοχής, ενδεχομένως λόγω περιορισμένων επενδύσεων και προκλήσεων στον τομέα της ανάπτυξης. Από την άλλη πλευρά, η Δυτική Ελλάδα παρουσιάζει μια συνεχή και σημαντική μείωση της Α.Π.Α. κατά τη διάρκεια των ετών. Από 10.042 εκατομμύρια ευρώ το 2008, η Α.Π.Α. μειώθηκε σε 6.978 εκατομμύρια ευρώ το 2021. Αυτή η συνεχής μείωση υποδεικνύει σοβαρά προβλήματα και πιθανά αναδιαρθρωτικά μέτρα που μπορεί να έχουν επιβληθεί στην περιοχή. Παράγοντες όπως η οικονομική ύφεση, η μείωση των επενδύσεων και η ανεργία μπορεί να έχουν συμβάλει σε αυτή την εξέλιξη. Συνολικά, η μείωση της Α.Π.Α. σε αυτές τις δύο περιοχές υποδεικνύει την ανάγκη για περαιτέρω ανάπτυξη και επενδύσεις που θα στηρίξουν την οικονομική ανάκαμψη και τη βιωσιμότητα των τοπικών κοινοτήτων. Επενδύσεις σε τομείς όπως η εκπαίδευση, η υγεία, η τουριστική ανάπτυξη και οι υποδομές μπορούν να προωθήσουν την οικονομική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των περιφερειακών οικονομιών.

Τέλος, για την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων από το 2008 έως το 2021 αποκαλύπτει μια συνεχή πτωτική πορεία, με τη συνολική Α.Π.Α. να μειώνεται από 3.996 εκατομμύρια ευρώ το 2008 σε 2.550 εκατομμύρια

ευρώ το 2021, καταγράφοντας μια συνολική μείωση περίπου 36.2%. Η πιο έντονη μείωση παρατηρείται κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης (2008-2012), με τη συνεχιζόμενη πτώση να συνεχίζεται μέχρι το 2017. Στη συνέχεια, η περιφέρεια επηρεάζεται αρνητικά από τις συνέπειες της πανδημίας COVID-19, που ενισχύει την πτωτική τάση μέχρι το 2021.

Συνολικά, η μείωση της Α.Π.Α. σε αυτές τις περιοχές υποδεικνύει την ανάγκη για περαιτέρω ανάπτυξη και επενδύσεις που θα στηρίξουν την οικονομική ανάκαμψη και τη βιωσιμότητα των τοπικών κοινοτήτων. Επενδύσεις σε τομείς όπως η εκπαίδευση, η υγεία, η τουριστική ανάπτυξη και η υποδομή μπορούν να προωθήσουν την οικονομική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των περιφερειακών οικονομιών.

Ο δείκτης της τομεακής σύνθεσης Α.Π.Α. προσδιορίζει τη σύνθεση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας ανά περιφέρεια και τομέα παραγωγής, δηλαδή πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή. **Αναλύοντας την Α.Π.Α. ανά περιφέρεια στους τομείς παραγωγής, έχουμε αποτύπωση του παραγωγικού και επιχειρηματικού μοντέλου που ακολουθείται σε κάθε περιφέρεια.** Σύμφωνα με τους παρακάτω πίνακες παρατηρείται μείωση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας στο σύνολο της χώρας από το 2008 στο 2012 για πρωτογενή και δευτερογενή τομέα παραγωγής και αύξηση πάλι το 2017 και το 2021, ενώ ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει μείωση σε όλα τα αναφερόμενα έτη και αύξηση για το 2021, στο σύνολο της χώρας.

Πιο αναλυτικά, **η ανάλυση του πρωτογενούς τομέα για κάθε περιφέρεια της Ελλάδας παρέχει μια σημαντική εικόνα των οικονομικών δυνατοτήτων και των τάσεων ανάπτυξης που διαμορφώνουν την οικονομία της κάθε περιοχής.** Πρώτα απ' όλα, η περιφέρεια με το υψηλότερο ΑΠΑ στον πρωτογενή τομέα το 2021 είναι η Κεντρική

Μακεδονία με 1352 εκατομμύρια ευρώ, ακολουθούμενη από την Θεσσαλία με 1120 εκατομμύρια ευρώ. Στο άλλο άκρο του φάσματος, βρίσκονται περιφέρειες όπως το Βόρειο Αιγαίο με 89 εκατομμύρια ευρώ και τα Ιόνια Νησιά με 95 εκατομμύρια ευρώ. Επιπλέον, περιφέρειες όπως η Θεσσαλία και η Δυτική Μακεδονία εμφανίζουν σημαντική αύξηση από το 2008 έως το 2021, ενώ άλλες όπως η Πελοπόννησος, η Κρήτη και η Στερεά Ελλάδα δείχνουν σταθερότητα ή μικρή μείωση. Οι μεταβολές αυτές μπορεί να αντιπροσωπεύουν θετικές τάσεις στην αγροτική παραγωγή και την ανάπτυξη των επιχειρήσεων σε αυτούς τους τομείς.

Επιπρόσθετα, οι περιοχές της Ηπείρου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων αποτελούν σημαντικούς πρωτογενείς τομείς για την οικονομία της χώρας. Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (Α.Π.Α.) στον πρωτογενή τομέα αντικατοπτρίζει τη συνολική παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών στις περιοχές αυτές.

Στην Ήπειρο, παρατηρείται μια σταθερή αύξηση της ΑΠΑ του πρωτογενούς τομέα κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε παράγοντες, όπως η ανάπτυξη της γεωργίας και του κτηνοτροφικού τομέα και η ενίσχυση των τοπικών επιχειρήσεων.

Από την άλλη πλευρά, η Δυτική Ελλάδα βιώνει μια μείωση της ΑΠΑ του πρωτογενούς τομέα, ιδιαίτερα στην περίοδο μεταξύ των ετών 2017 και 2021. Αυτό μπορεί να συνδέεται με τη μείωση της γεωργικής και κτηνοτροφικής παραγωγής, καθώς και με τη μείωση των επενδύσεων σε τοπικές επιχειρήσεις. Πιθανώς να επηρεάζεται, επίσης, από παράγοντες όπως η δημογραφική μεταβολή και η εξέλιξη της αγοράς εργασίας. Παρομοίως και στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων αποκαλύπτεται μια πτωτική τάση στην παραγωγή κατά την περίοδο 2008-2021. Ειδικότερα, η Α.Π.Α. του πρωτογενούς τομέα μειώθηκε από 107 εκατομμύρια ευρώ το

2008 σε 95 εκατομμύρια ευρώ το 2021, καταγράφοντας μια συνολική μείωση περίπου 11.2%. Αν και η περιοχή παρουσίασε μια μικρή αύξηση μεταξύ του 2008 και του 2017, με την Α.Π.Α. να φτάνει τα 120 εκατομμύρια ευρώ το 2017, ακολούθησε σημαντική πτώση κατά την επόμενη περίοδο. Συνολικά, αυτή η μείωση μπορεί να αποδοθεί σε διάφορους παράγοντες, όπως οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν η γεωργία και η κτηνοτροφία, οι περιορισμένες επενδύσεις στον τομέα και οι δημογραφικές αλλαγές που επηρεάζουν τη δραστηριότητα του πρωτογενούς τομέα. Ενδεχομένως, η μείωση της Α.Π.Α. συνδέεται επίσης με την αυξανόμενη εξάρτηση από άλλους τομείς όπως ο τουρισμός και οι λοιπές υπηρεσίες, οι οποίοι έχουν σημαντική βαρύτητα στην οικονομία της περιοχής. Γενικώς, η μείωση στην Α.Π.Α. του πρωτογενούς τομέα στη Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια Νησιά μπορεί να αποτελεί πρόκληση για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, ενώ η σταθερή αύξηση στην Ήπειρο μπορεί να δείχνει την θετική εξέλιξη της οικονομίας της περιοχής. Ενδεχομένως απαιτούνται περαιτέρω μελέτες για τους παράγοντες που επηρεάζουν αυτές τις τάσεις, προκειμένου να αναπτυχθούν αποτελεσματικές στρατηγικές για την οικονομική ανάπτυξη και τη διατήρηση της βιωσιμότητας των περιοχών αυτών.

Α.Π.Α. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	2008	2012	2017	2021
ΗΠΕΙΡΟΣ	280	278	304	322
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	760	735	793	655
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	664	617	669	672
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	251	239	316	338
ΑΤΤΙΚΗ	373	350	299	298
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	125	125	123	89
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	168	155	143	117
ΚΡΗΤΗ	648	540	577	604
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	499	479	493	485
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.404	1.244	1.259	1.352
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	875	837	994	1.120
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	107	114	120	95
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	641	613	584	525
ΕΛΛΑΔΑ	6.793	6.326	6.673	6.673

Πίνακας 5.72.: ΑΠΑ Πρωτογενούς Τομέα, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Α.Π.Α. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	2008	2012	2017	2021
ΗΠΕΙΡΟΣ	836	523	570	584
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	1.899	1.057	1.122	1.237
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	2.172	1.549	1.833	2.137
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.650	1.558	1.518	1.251
ΑΤΤΙΚΗ	14.905	8.774	10.070	9.420
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	312	212	235	234
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	771	575	568	538
ΚΡΗΤΗ	1.468	885	1.072	1.026
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	1.684	1.043	1.239	1.406
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	6.022	3.536	4.182	4.069
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	2.314	1.396	1.596	1.554
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	393	227	210	187
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	3.469	2.344	2.884	3.722
ΕΛΛΑΔΑ	37.895	23.677	27.101	27.367

Πίνακας 5.73. : ΑΠΑ Δευτερογενούς Τομέα, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (Α.Π.Α.) του δευτερογενούς τομέα παρέχει μια σφαιρική εικόνα της οικονομικής δραστηριότητας και των τάσεων ανάπτυξης σε αυτό τον κλάδο. Συγκεκριμένα, η συνολική τάση της ΑΠΑ του δευτερογενούς τομέα στην Ελλάδα από το 2008 μέχρι το 2021 μαρτυρεί μια μείωση από 37.895 εκατομμύρια ευρώ σε 27.367

εκατομμύρια ευρώ. Παρά την αρχική μείωση από το 2008 έως το 2012, η τάση φαίνεται να είναι σταθερή και ακόμη και αυξητική σε ορισμένες περιπτώσεις.

Σε επίπεδο περιφερειών, παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις. Για παράδειγμα, η Αττική και η Κεντρική Μακεδονία παρουσιάζουν υψηλές τιμές σε σύγκριση με άλλες περιοχές, ενώ άλλες περιφέρειες όπως η Δυτική Μακεδονία, η Ήπειρος, η Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια Νησιά βιώνουν μείωση της ΑΠΑ κατά τη διάρκεια του χρονικού διαστήματος που εξετάζεται.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ΑΠΑ του δευτερογενούς τομέα μπορούν να είναι ποικίλοι, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών πολιτικών, της αγοράς εργασίας, της πρόσβασης σε πόρους και των υποδομών. Μειζονες προκλήσεις περιλαμβάνουν την αντιμετώπιση της οικονομικής ύφεσης, την ανάπτυξη βιώσιμων τομέων και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, ενώ ευκαιρίες προκύπτουν από την εκμετάλλευση φυσικών πόρων, την προώθηση του τουρισμού και την ανάπτυξη των τομέων της τεχνολογίας και της καινοτομίας.

Επικεντρωνόμενοι στις περιφέρειες ενδιαφέροντος, παρατηρείται ότι στην Ήπειρο υπάρχει σημαντική μείωση της ΑΠΑ του δευτερογενούς τομέα κατά τη διάρκεια των ετών, από 836 εκατομμύρια ευρώ το 2008 σε 584 εκατομμύρια ευρώ το 2021. Επιπλέον, και στη Δυτική Ελλάδα παρατηρείται μια μείωση της ΑΠΑ του δευτερογενούς τομέα, από 1.899 εκατομμύρια ευρώ το 2008 σε 1.237 εκατομμύρια ευρώ το 2021.

Επιπλέον, και στη Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια Νησιά παρατηρείται μια μείωση της Α.Π.Α. του δευτερογενούς τομέα, από 1.899 εκατομμύρια ευρώ και 393 εκατομμύρια ευρώ, αντίστοιχα, το 2008, σε 1.237 εκατομμύρια ευρώ και 187 εκατομμύρια ευρώ, αντίστοιχα, το 2021.

Η παρατηρούμενη μείωση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (Α.Π.Α.) του δευτερογενούς τομέα στην Ήπειρο, τη Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια Νησιά μπορεί να οφείλεται σε πολλούς παράγοντες. Σε περιοχές με περιορισμένη βιομηχανική και κατασκευαστική δραστηριότητα, όπως η Ήπειρος και η Δυτική Ελλάδα, οι μειώσεις αυτές μπορεί να αντανακλούν πιέσεις από οικονομικές προκλήσεις ή ακόμη και περιβαλλοντικούς παράγοντες. Η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης σε αυτές τις περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της κατανάλωσης και της ζήτησης για υπηρεσίες, επηρεάζοντας έτσι την ΑΠΑ του δευτερογενούς τομέα. Ακόμη, η έλλειψη επενδύσεων σε βιομηχανικούς και κατασκευαστικούς τομείς μπορεί επίσης να συμβάλει στη μείωση της ΑΠΑ. Τέλος, η εξάπλωση των νέων τεχνολογιών και η αυξανόμενη αυτοματοποίηση σε ορισμένες επιχειρήσεις μπορεί να έχει επιπτώσεις στην απασχόληση και την αξία που προστίθεται από τον δευτερογενή τομέα.

Α.Π.Α. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	2008	2012	2017	2021
ΗΠΕΙΡΟΣ	3.441	2.938	2.601	2.538
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	7.383	6.288	5.151	5.086
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	6.090	5.099	4.522	4.312
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	2.342	1.999	1.630	1.629
ΑΤΤΙΚΗ	87.851	74.588	64.613	65.993
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	2.667	2.118	1.809	1.797
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	6.292	4.772	4.660	4.370

ΚΡΗΤΗ	8.317	6.569	6.302	6.107
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	6.167	5.225	4.340	4.308
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	22.002	18.238	16.182	16.290
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	7.579	6.147	5.579	5.579
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	3.496	2.660	2.441	2.268
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	5.504	4.576	3.922	3.838
ΕΛΛΑΔΑ	169.130	140.611	123.752	124.120

Πίνακας 5.74.: ΑΠΑ Τριτογενούς Τομέα, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Στη συνέχεια, η συνολική ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα στην Ελλάδα μειώθηκε από 169.130 εκατομμύρια ευρώ το 2008 σε 124.120 εκατομμύρια ευρώ το 2021. Η μείωση της στην Ελλάδα αποτελεί ένα σημαντικό οικονομικό φαινόμενο που μπορεί να αντανakλά απλούς οικονομικούς παράγοντες και προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο τομέας των υπηρεσιών στη χώρα.

Ένας από τους παράγοντες που επηρεάζουν την ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα είναι η κατάσταση της αγοράς εργασίας. Η αύξηση της ανεργίας ή η αβεβαιότητα σχετικά με τις επαγγελματικές προοπτικές μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της «κατανάλωσης» υπηρεσιών από τους καταναλωτές. Ακόμη, οι τεχνολογικές εξελίξεις μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση για υπηρεσίες. Η αυτοματοποίηση και η ψηφιακή μετάβαση μπορεί να οδηγήσουν σε αλλαγές στις ανάγκες των καταναλωτών και στη φύση των υπηρεσιών που προσφέρονται. Οι πολιτικές αποφάσεις και τα οικονομικά μέτρα που λαμβάνονται, όπως η φορολογία, οι νομοθετικές

ρυθμίσεις και οι επενδύσεις σε υποδομές, επίσης επηρεάζουν την ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα και έχουν απτό αντίκτυπο στην ανάπτυξη του.

Σε περιφερειακό επίπεδο, παρατηρούνται διαφορές στην ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα μεταξύ των περιφερειών. Ορισμένες περιοχές ενδέχεται να είναι πιο ευάλωτες σε οικονομικές αναταραχές από άλλες, ενώ οι πολιτικές και οικονομικές πρωτοβουλίες μπορούν να έχουν διαφορετική επίδραση σε κάθε περιφέρεια. Οι περιοχές με τη μεγαλύτερη συνεισφορά στην ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα είναι η Αττική και η Κεντρική Μακεδονία, ενώ άλλες περιοχές, όπως η Πελοπόννησος, το Βόρειο Αιγαίο και τα Ιόνια Νησιά παρουσιάζουν χαμηλότερες τιμές.

Επιπρόσθετα, η ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα για την Ήπειρο και τη Δυτική Ελλάδα φαίνεται να μειώνεται κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών.

Στην Ήπειρο, η μείωση ήταν από 3.441 εκατομμύρια ευρώ το 2008 σε 2.538 εκατομμύρια ευρώ το 2021. Παρόλο που η περιοχή έχει πλούσιους φυσικούς πόρους και δυνατότητες για τουρισμό, η οικονομική δραστηριότητα στον τριτογενή τομέα φαίνεται να επηρεάζεται από παράγοντες όπως οικονομικές προκλήσεις και αλλαγές στη δομή της αγοράς.

Στη Δυτική Ελλάδα, παρόμοια, παρατηρείται μια μείωση από 7.383 εκατομμύρια ευρώ το 2008 σε 5.086 εκατομμύρια ευρώ το 2021. Η περιοχή αυτή έχει επίσης σημαντικούς φυσικούς πόρους και αναπτυξιακό δυναμικό, ωστόσο η μείωση της ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα μπορεί να οφείλεται σε παρόμοιους παράγοντες που επηρεάζουν την οικονομία της περιοχής.

Τέλος, στα Ιόνια Νησιά παρουσιάζεται μια συνολική μείωση της οικονομικής δραστηριότητας στον τομέα αυτό κατά την περίοδο 2008-2021. Κατά την αρχική περίοδο της κρίσης, από το 2008 έως το 2012, η

Α.Π.Α. του τριτογενούς τομέα μειώθηκε από 3.496 εκατομμύρια ευρώ σε 2.660 εκατομμύρια ευρώ, μείωση η οποία συνδέεται με τις αρνητικές επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης και τις προκλήσεις που αντιμετώπισε ο τομέας υπηρεσιών. Παρά την ελαφρά αύξηση που παρατηρείται το 2017, η τάση της μείωσης συνεχίζεται, καταλήγοντας σε 2.268 εκατομμύρια ευρώ το 2021.

Συνολικά, η μείωση της ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα απαιτεί δράση από τους αρμόδιους φορείς για την ανάπτυξη νέων τομέων υπηρεσιών που θα προσαρμοστούν στις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς και θα συμβάλουν στην οικονομική ανάκαμψη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας.

Συνεχίζοντας, **σύμφωνα με τα δεδομένα των πινάκων με τα ποσοστά της ΑΠΑ ανά τομέα, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό για όλα τα έτη αντιστοιχεί στον τριτογενή τομέα** ανά περιφέρεια, αλλά και στο σύνολο της Ελλάδας. Η παρατήρηση ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της ΑΠΑ αντιστοιχεί στον τριτογενή τομέα αντανάκλα τη σημαντική συμβολή των υπηρεσιών στην οικονομία.

Ωστόσο, οι αναφορές στη Δυτική Μακεδονία και τη Στερεά Ελλάδα αναδεικνύουν μια ενδιαφέρουσα δυναμική όσον αφορά στη συμμετοχή του δευτερογενούς τομέα. Ειδικότερα, παρατηρείται ότι τα ποσοστά συμμετοχής στον τριτογενή είναι κοντά στα ποσοστά συμμετοχής στον δευτερογενή, με 38,89% και 36,09% στον δευτερογενή και 55,20% και 57,26% στον τριτογενή, αντίστοιχα, για το 2008. Για το 2012 οι τιμές 41,04% και 31,12% για τον δευτερογενή και 52,66% και 60,75%, αντίστοιχα. Ακόμη, το 2017 τα ποσοστά για την Δυτική Μακεδονία διαμορφώνονται σε 43,82% και 47,06% σε τριτογενή και δευτερογενή και για την Στερεά Ελλάδα σε 39,03% και 53,07%, αντίστοιχα. Τέλος, για το 2021 οι αναφερόμενες

περιφέρειες έχουν ποσοστά για τον δευτερογενή τομέα 38,88% και 46,04%, αντίστοιχα, ενώ για τον τριτογενή τομέα 50,62% και 47,47%.

Η παρατήρηση αυτή δίνει ένα περαιτέρω βάθος κατανόησης της οικονομικής δομής των περιφερειών αυτών. Συγκεκριμένα, αυτό μπορεί να υποδεικνύει ένα είδος ισορροπίας μεταξύ των τομέων της παραγωγής και των υπηρεσιών σε αυτές τις περιοχές. Η εν λόγω ισορροπία μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, όπως η δομή της τοπικής οικονομίας, οι επενδύσεις σε κλάδους της βιομηχανίας, και η παρουσία εξειδικευμένων υπηρεσιών.

% ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ							
	2008						
	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ
ΗΠΕΙΡΟΣ	4.557	280	6,14	836	18,35	3.441	75,51
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	10.042	760	7,57	1.899	18,91	7.383	73,52
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	8.926	664	7,44	2.172	24,33	6.090	68,23
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	4.243	251	5,92	1.650	38,89	2.342	55,20
ΑΤΤΙΚΗ	103.129	373	0,36	14.905	14,45	87.851	85,19
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	3.104	125	4,03	312	10,05	2.667	85,92
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	7.230	168	2,32	771	10,66	6.292	87,03
ΚΡΗΤΗ	10.433	648	6,21	1.468	14,07	8.317	79,72
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	8.350	499	5,98	1.684	20,17	6.167	73,86
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	29.427	1.404	4,77	6.022	20,46	22.002	74,77
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	10.768	875	8,13	2.314	21,49	7.579	70,38
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	3.996	107	2,68	393	9,83	3.496	87,49
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	9.613	641	6,67	3.469	36,09	5.504	57,26
ΕΛΛΑΔΑ	213.819	6.793	3,18	37.895	17,72	169.130	79,10

Πίνακας 5.75.: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2008, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

% ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ							
	2012						
	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ
ΗΠΕΙΡΟΣ	3.739	278	7,44	523	13,99	2.938	78,58
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	8.080	735	9,10	1.057	13,08	6.288	77,82
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	7.265	617	8,49	1.549	21,32	5.099	70,19
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3.796	239	6,30	1.558	41,04	1.999	52,66
ΑΤΤΙΚΗ	83.712	350	0,42	8.774	10,48	74.588	89,10
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	2.455	125	5,09	212	8,64	2.118	86,27
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	5.502	155	2,82	575	10,45	4.772	86,73
ΚΡΗΤΗ	7.994	540	6,76	885	11,07	6.569	82,17
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	6.747	479	7,10	1.043	15,46	5.225	77,44
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	23.018	1.244	5,40	3.536	15,36	18.238	79,23
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	8.380	837	9,99	1.396	16,66	6.147	73,35
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	3.001	114	3,80	227	7,56	2.660	88,64
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	7.533	613	8,14	2.344	31,12	4.576	60,75
ΕΛΛΑΔΑ	171.222	6.326	3,69	23.679	13,83	141.217	82,48

Πίνακας 5.76.: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2012, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

% ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ							
	2017						
	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ
ΗΠΕΙΡΟΣ	3.475	304	8,75	570	16,40	2.601	74,85
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	7.066	793	11,22	1.122	15,88	5.151	72,90
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	7.024	669	9,52	1.833	26,10	4.522	64,38
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3.464	316	9,12	1.518	43,82	1.630	47,06
ΑΤΤΙΚΗ	74.982	299	0,40	10.070	13,43	64.613	86,17
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	2.167	123	5,68	235	10,84	1.809	83,48
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	5.371	143	2,66	568	10,58	4.660	86,76
ΚΡΗΤΗ	7.951	577	7,26	1.072	13,48	6.302	79,26
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	6.072	493	8,12	1.239	20,41	4.340	71,48
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	21.623	1.259	5,82	4.182	19,34	16.182	74,84
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	8.169	994	12,17	1.596	19,54	5.579	68,29
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	2.771	120	4,33	210	7,58	2.441	88,09
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	7.390	584	7,90	2.884	39,03	3.922	53,07
ΕΛΛΑΔΑ	157.526	6.673	4,24	27.101	17,20	123.752	78,56

Πίνακας 5.77.: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2017, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

% ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ							
	2021						
	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ
ΗΠΕΙΡΟΣ	3.444	322	9,35	584	16,96	2.538	73,69
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	6.978	655	9,39	1.237	17,73	5.086	72,89
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	7.121	672	9,44	2.137	30,01	4.312	60,55
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3.218	338	10,50	1.251	38,88	1.629	50,62
ΑΤΤΙΚΗ	75.711	298	0,39	9.420	12,44	65.993	87,16
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	2.120	89	4,20	234	11,04	1.797	84,76
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	5.025	117	2,33	538	10,71	4.370	86,97
ΚΡΗΤΗ	7.737	604	7,81	1.026	13,26	6.107	78,93
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	6.199	485	7,82	1.406	22,68	4.308	69,50
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	21.711	1.352	6,23	4.069	18,74	16.290	75,03
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	8.253	1.120	13,57	1.554	18,83	5.579	67,60
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	2.550	95	3,73	187	7,33	2.268	88,94
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	8.085	525	6,49	3.722	46,04	3.838	47,47
ΕΛΛΑΔΑ	158.160	6.673	4,22	27.367	17,30	124.120	78,48

Πίνακας 5.78.: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2021, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

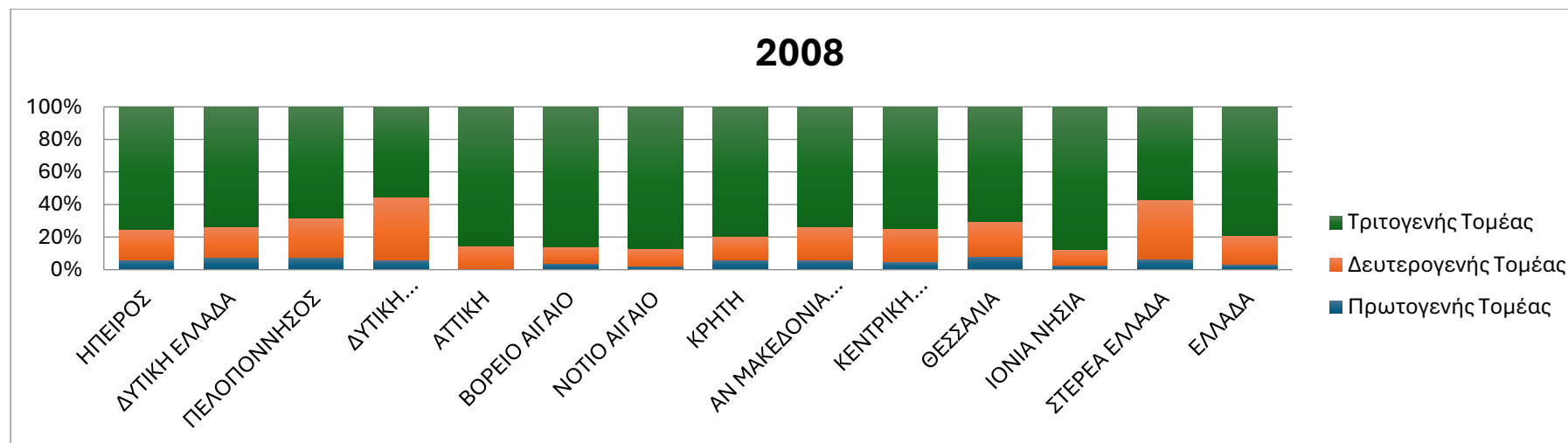
Αντίστοιχα και η ανάλυση των ποσοστών της ΑΠΑ ανά τομέα για τις περιφέρειες της Ηπείρου και της Δυτικής Ελλάδας αποκαλύπτει ενδιαφέρουσες τάσεις στην οικονομική δραστηριότητα αυτών των περιοχών. Και για τις δύο αυτές περιφέρειες αξίζει να σημειωθεί ότι το συνολικό ποσοστό της ΑΠΑ που αντιστοιχεί στον τριτογενή τομέα είναι το υψηλότερο για κάθε έτος.

Στην Ήπειρο, ωστόσο, παρατηρείται μια αύξηση στο ποσοστό του πρωτογενούς τομέα από το 2008 έως το 2021, ενώ παράλληλα σημειώνεται μια μείωση στον τριτογενή τομέα κατά την ίδια περίοδο. Αυτό μπορεί να υποδεικνύει μια μετατόπιση στην οικονομική δομή προς πιο πρωτογενείς τομείς, ενώ ταυτόχρονα αναδεικνύει την πιθανή πρόκληση που αντιμετωπίζει ο τριτογενής τομέας στην περιοχή.

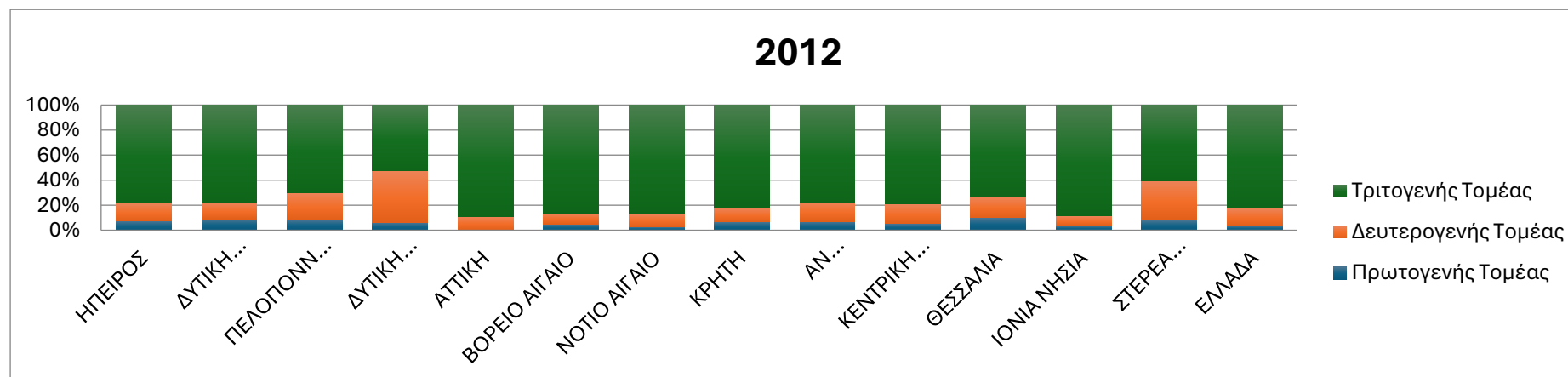
Στη Δυτική Ελλάδα, παρατηρείται επίσης αύξηση στο ποσοστό του πρωτογενούς τομέα από το 2008 έως το 2017, αλλά μείωση το 2021, ενώ παρατηρείται αύξηση στον δευτερογενή τομέα, με μια συγχρόνως μικρή μείωση στον τριτογενή τομέα. Αντίστοιχα, η τάση αυτή μπορεί να ερμηνευθεί ως ένδειξη ανάπτυξης των πρωτογενών τομέων στην περιοχή, ενώ ο τριτογενής τομέας παραμένει σημαντικός αλλά αντιμετωπίζει πιθανές δυσκολίες.

Στα Ιόνια Νησιά, η εικόνα είναι κάπως διαφορετική. Ενώ παρατηρείται αύξηση στην Α.Π.Α. του πρωτογενούς τομέα από το 2008 έως το 2017, αυτή η τάση ανατρέπεται το 2021 με μια μείωση. Αντίθετα, ο δευτερογενής τομέας σημειώνει μια συνεχή μείωση, ενώ ο τριτογενής τομέας εμφανίζει αύξηση κατά την ίδια περίοδο. Αυτό δείχνει μια σχετικά αυξανόμενη σημασία του τομέα των υπηρεσιών για την οικονομία των Ιονίων Νήσων, παρά τις μειώσεις που καταγράφονται σε άλλους τομείς.

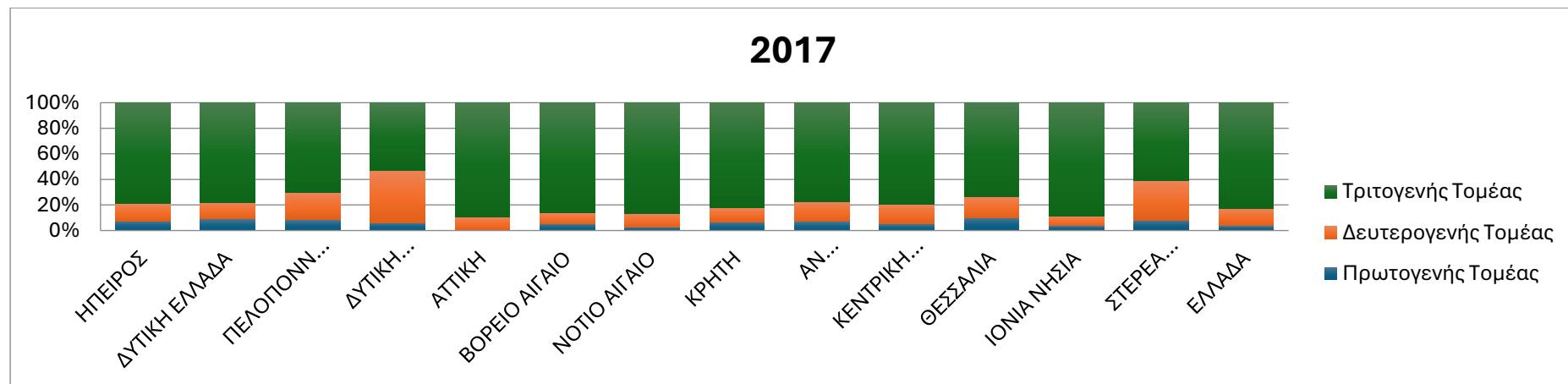
Συνολικά, η ανάλυση των ποσοστών της Α.Π.Α. αναδεικνύει τη συνεχή σημασία του πρωτογενούς τομέα στις περιοχές της Ηπείρου και της Δυτικής Ελλάδας, καθώς και τη σημασία των υπηρεσιών, ιδιαίτερα στα Ιόνια Νησιά. Οι μεταβολές στη σύνθεση των τομέων παραγωγής ενδέχεται να αντικατοπτρίζουν τις οικονομικές προκλήσεις και ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν οι περιοχές αυτές. Η ενίσχυση της οικονομικής βιωσιμότητας και η ανάπτυξη απαιτούν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και πιθανές πολιτικές παρεμβάσεις, προκειμένου να ενισχυθούν οι τοπικοί τομείς και να προωθηθεί η ευημερία των περιοχών.



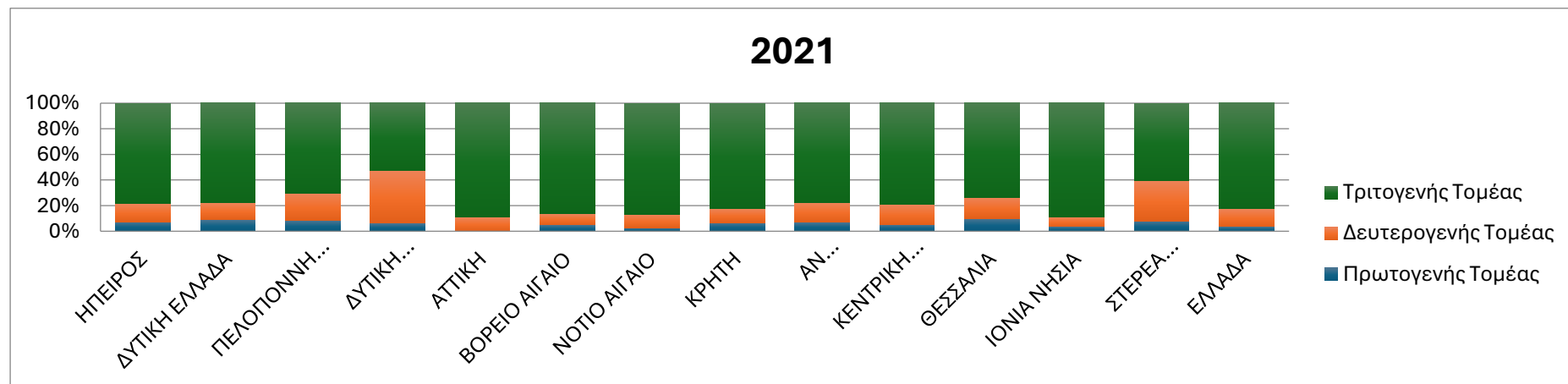
Διάγραμμα 5.42.: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2008, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ



Διάγραμμα 5.43.: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2012, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ



Διάγραμμα 5.44.: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2017, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ



Διάγραμμα 5.45.: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2021, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

% ΜΕΤΑΒΟΛΗ Α.Π.Α. (2008-2021)				
	% ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2008-2021)	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ (2008-2021)	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ (2008-2021)	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ (2008-2021)
ΗΠΕΙΡΟΣ	-24,42	15,00	-30,14	-26,24
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	-30,51	-13,82	-34,86	-31,11
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	-20,22	1,20	-1,61	-29,20
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-24,16	34,66	-24,18	-30,44
ΑΤΤΙΚΗ	-26,59	-20,11	-36,80	-24,88
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-31,70	-28,80	-25,00	-32,62
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-30,50	-30,36	-30,22	-30,55
ΚΡΗΤΗ	-25,84	-6,79	-30,11	-26,57
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, ΘΡΑΚΗ	-25,76	-2,81	-16,51	-30,14
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-26,22	-3,70	-32,43	-25,96
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	-23,36	28,00	-32,84	-26,39
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	-36,19	-11,21	-52,42	-35,13
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	-15,90	-18,10	7,29	-30,27
ΕΛΛΑΔΑ	-26,03	-1,77	-27,78	-26,61

Πίνακας 5.79.: % Μεταβολή ΑΠΑ 2008-2021, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Σχετικά με τις ποσοστιαίες μεταβολές της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) για τις περιφέρειες της Ελλάδας από το 2008 έως το 2021, συνολικά, οι περισσότερες περιφέρειες παρουσιάζουν μείωση κατά περίπου 26%. Η μεταβολή της ΑΠΑ στον πρωτογενή τομέα κυμαίνεται στο εύρος από περίπου -30% έως +35%. Η μεταβολή της ΑΠΑ στον δευτερογενή τομέα επίσης κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα, μεταξύ περίπου -52% έως +7%. Η ΑΠΑ του τριτογενούς τομέα μειώθηκε σημαντικά σε όλες τις περιφέρειες, κυμαινόμενη από περίπου -36% έως -24%.

Αυτές οι τάσεις αντικατοπτρίζουν τις δυσκολίες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η οικονομία της Ελλάδας, με τη μείωση της ΑΠΑ σε όλους τους τομείς να αποτελεί ένδειξη πιθανών δομικών προβλημάτων στην οικονομία.

Συνολικά, ο πρωτογενής και τριτογενής τομέας αντιμετωπίζουν διαφορετικές τάσεις μεταβολής. Ενώ **ο πρωτογενής τομέας εμφανίζει σε ορισμένες περιπτώσεις σταθερότητα ή αύξηση, ο τριτογενής τομέας σε πολλές περιοχές υποφέρει από μείωση**, η οποία μπορεί να οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών προκλήσεων και της τεχνολογικής εξέλιξης.

Συνεχίζοντας, και οι τρεις περιφέρειες αντιμετωπίζουν παρόμοιες τάσεις στην ανάπτυξη των τομέων κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών.

Η Ήπειρος με τις επιφανειακά περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης σε κλασικούς τομείς όπως ο τουρισμός ή η βιομηχανία, παρουσιάζει μείωση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ) στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα της οικονομίας. Αυτή η πτωτική τάση μπορεί να αντανakλά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η περιοχή σε θέματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Ωστόσο, η αύξηση του πρωτογενούς τομέα κατά 15% αποτελεί θετική εξέλιξη που μπορεί να

υποδηλώνει ανάκαμψη και ανάπτυξη στον γεωργικό και κτηνοτροφικό τομέα της περιοχής. Μια τέτοια αύξηση θα μπορούσε να έχει θετικό αντίκτυπο στην οικονομία της Ηπείρου, προσφέροντας ευκαιρίες απασχόλησης και εισοδήματος για τους αγρότες και τους παραγωγούς της περιοχής.

Η Δυτική Ελλάδα, αντίστοιχα, παρουσιάζει μείωση της ΑΠΑ σε όλους τους τομείς. Η περιοχή αντιμετωπίζει προκλήσεις στην ανάπτυξη βιώσιμων οικονομικών δραστηριοτήτων που θα διασφαλίσουν την ευημερία και την ανάπτυξη των τοπικών κοινοτήτων. Η μείωση στους τομείς της οικονομίας μπορεί να οφείλονται σε πολλούς παράγοντες, όπως η οικονομική ύφεση, οι αλλαγές στη δομή της αγοράς, και η μείωση της βιομηχανικής και κατασκευαστικής δραστηριότητας στην περιοχή, γεγονός που αποτελεί ανησυχητική τάση. Η μείωση αυτή μπορεί να ενθαρρύνει την ανάγκη για αναδιοργάνωση και ανανέωση, καθώς και για τη δημιουργία νέων υπηρεσιών που θα μπορούν να στηρίξουν την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στη Δυτική Ελλάδα.

Τα Ιόνια Νησιά παρουσιάζουν σημαντικές μεταβολές στους διάφορους τομείς. Τόσο ο πρωτογενής, όσο και ο δευτερογενής τομέας καταγράφουν σημαντικές πτώσεις, οι οποίες υποδεικνύουν σοβαρές προκλήσεις στην γεωργία, την κτηνοτροφία, την βιομηχανία και τη μεταποίηση της περιφέρειας. Παράλληλα, ο τριτογενής τομέας, ο οποίος περιλαμβάνει τις υπηρεσίες, παρουσιάζει μια μείωση, αλλά η μείωση είναι λιγότερη σε σύγκριση με τους άλλους τομείς. Αυτές οι τάσεις υποδεικνύουν την ανάγκη για στρατηγικές ενίσχυσης των υπηρεσιών και δημιουργίας νέων ευκαιριών στον τομέα του τουρισμού και των υπηρεσιών, καθώς και την ανάγκη για αναδιάρθρωση και ενίσχυση της τοπικής οικονομίας.

Συνολικά, η πτωτική τάση που παρατηρείται αναδεικνύει την ανάγκη για επενδύσεις και πρακτικές που θα βελτιώσουν την απόδοση και τη βιωσιμότητα των περιοχών αυτών. Η μείωση αυτή μπορεί να ενθαρρύνει την ανάγκη για αναδιοργάνωση και ανανέωση, καθώς και για τη δημιουργία νέων υπηρεσιών που θα μπορούν να στηρίξουν την

οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Γενικά, και οι τρεις περιοχές θα πρέπει να αντιμετωπίσουν την πρόκληση να προσαρμοστούν σε μια εποχή όπου οι οικονομικές και κοινωνικές δομές υφίστανται σημαντικές μεταβολές, στοχεύοντας στην οικονομική τους ευημερία και τη διασφάλιση βιώσιμης ανάπτυξης για το μέλλον.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
ΕΛΛΑΔΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Αττική	47,8%	47,4%	47,6%	47,8%	47,7%	48,0%	48,2%	47,9%
Βόρειο Αιγαίο	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,4%	1,3%
Νότιο Αιγαίο	3,5%	3,5%	3,4%	3,3%	3,4%	3,5%	3,0%	3,2%
Κρήτη	5,0%	5,0%	4,9%	5,0%	5,0%	5,0%	4,8%	4,9%
Ανατολική Μακεδονία, Θράκη	3,8%	3,8%	3,9%	3,8%	3,8%	3,8%	3,9%	3,9%
Κεντρική Μακεδονία	13,2%	13,5%	13,6%	13,6%	13,7%	13,7%	13,8%	13,7%
Δυτική Μακεδονία	2,8%	2,7%	2,5%	2,4%	2,3%	2,1%	2,1%	2,0%
Ήπειρος	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%
Θεσσαλία	5,0%	5,1%	5,1%	5,0%	5,1%	5,1%	5,2%	5,2%
Ιόνια Νησιά	1,8%	1,7%	1,7%	1,7%	1,8%	1,8%	1,5%	1,6%
Δυτική Ελλάδα	4,6%	4,6%	4,5%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%
Στερεά Ελλάδα	4,5%	4,6%	4,7%	4,7%	4,7%	4,7%	5,0%	5,1%
Πελοπόννησος	4,4%	4,5%	4,5%	4,6%	4,5%	4,5%	4,5%	4,5%

Πίνακας 5.80.: Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία σε εκατ. ευρώ και η κατανομή της σε επίπεδο Περιφέρειας, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι οι περιφέρειες με την υψηλότερη συμμετοχή στην ΑΠΑ της χώρας είναι η Αττική, ακολουθούμενη από την Κεντρική Μακεδονία.

Πιο αναλυτικά, η Αττική συνεισφέρει σημαντικά στην ΑΠΑ καθώς αποτελεί τον κύριο οικονομικό και εμπορικό κόμβο της χώρας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι φιλοξενεί την πρωτεύουσα της χώρας, την Αθήνα, και τη μεγαλύτερη αστική περιοχή της Ελλάδας. Επιπλέον, στην Αττική βρίσκεται το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, ο Πειραιάς, που αποτελεί σημαντικό εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο.

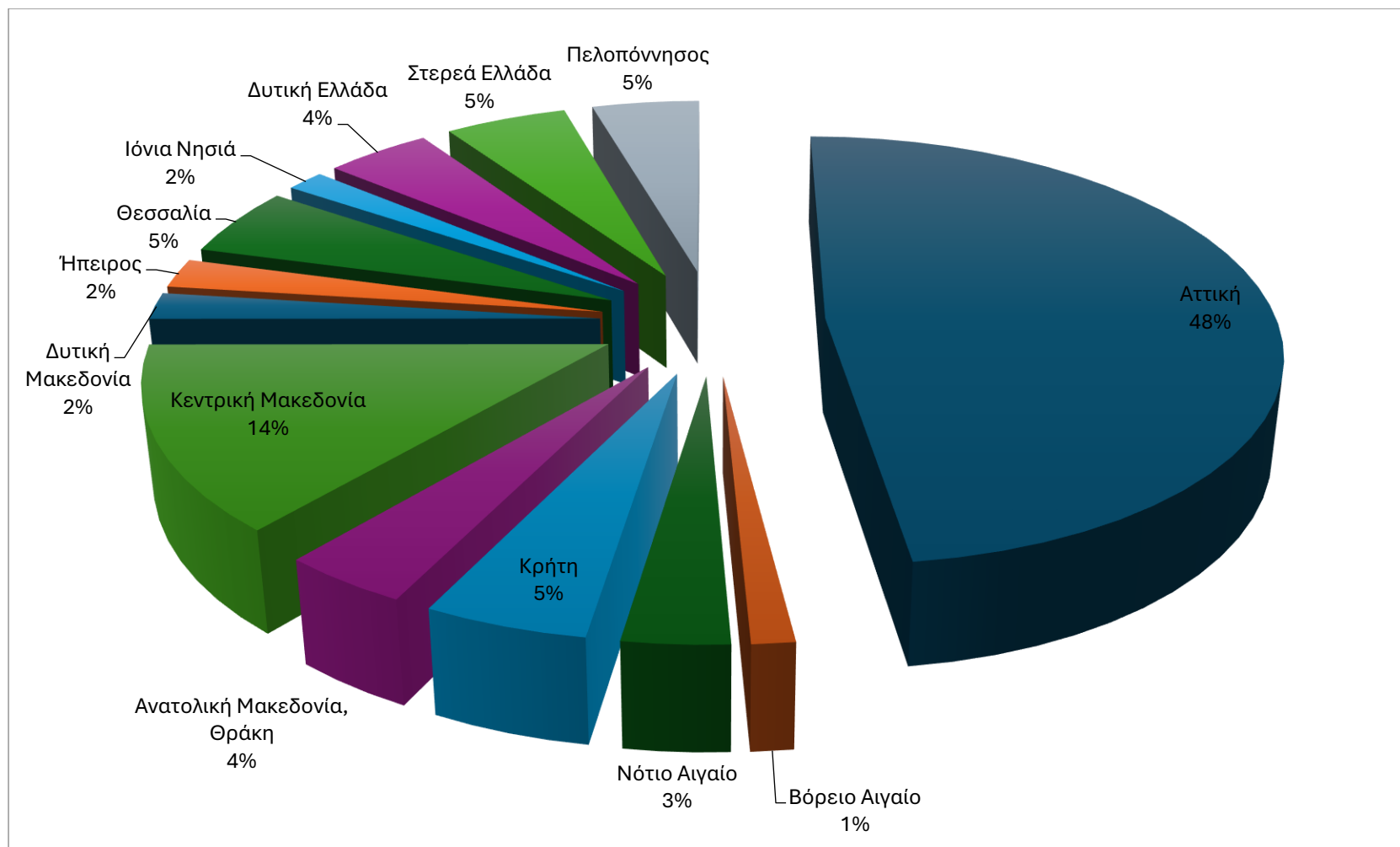
Η Κεντρική Μακεδονία επίσης έχει σημαντική συνεισφορά στην ΑΠΑ της Ελλάδας. Στην περιοχή αυτή βρίσκεται η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της χώρας, η Θεσσαλονίκη, η οποία είναι κύριο εμπορικό, βιομηχανικό και πολιτιστικό κέντρο της βορειοελλαδικής περιοχής.

Οι υπόλοιπες περιφέρειες έχουν μικρότερη συνεισφορά στη συνολική ΑΠΑ της Ελλάδας. Ωστόσο, παρά τη χαμηλή τους συνεισφορά, η πολυμορφία και το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό τους κεφάλαιο δεν πρέπει να παραβλέπονται. Κάθε περιοχή συμβάλλει στην οικονομία της χώρας με τον τρόπο της, ενισχύοντας την πολυμορφία και την ανάπτυξη του εθνικού οικονομικού συστήματος.

Ειδικότερα, η Ήπειρος, παρά το χαμηλό ποσοστό συνεισφοράς της στην ΑΠΑ της Ελλάδας (2,2%), διαθέτει πλούσιους φυσικούς πόρους, εκθαμβωτικά τοπία και πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, που αποτελούν πόλο έλξης για τον τουρισμό και άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Επιπλέον, η περιοχή αναπτύσσει το γεωργικό και κτηνοτροφικό της δυναμικό, ενώ υπάρχει και δυνατότητα για την ανάπτυξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Επιπρόσθετα, η Δυτική Ελλάδα, με ποσοστό συνεισφοράς στην ΑΠΑ 4,4%, διαθέτει επίσης μοναδικά χαρακτηριστικά και πλούσιο φυσικό περιβάλλον που προσφέρει πολλές ευκαιρίες για ανάπτυξη και επένδυση. Επιπλέον, η περιοχή διαθέτει σημαντικές βιομηχανικές ζώνες, με επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους τομείς της ναυπηγικής, της τροφοδοσίας και της ενέργειας, καθώς και πλούσιο πολιτισμό και ιστορία. Τέλος, τα Ιόνια Νησιά, με ποσοστό συνεισφοράς στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (Α.Π.Α.) της Ελλάδας που κυμαίνεται γύρω στο 1,6% το 2021, η περιοχή παρουσιάζει ενδιαφέροντα οικονομικά χαρακτηριστικά. Αν και η συνεισφορά της περιοχής στην εθνική Α.Π.Α. είναι σχετικά μικρή, το τοπίο των Ιονίων Νήσων είναι πλούσιο σε φυσικούς πόρους και πολιτιστική κληρονομιά. Το φυσικό κάλλος και οι παραλίες της περιοχής αποτελούν σημαντικά πλεονεκτήματα για την τουριστική ανάπτυξη.

Κατά συνέπεια, **η ποικιλομορφία και η πλούσια κουλτούρα αυτών των περιφερειών συμβάλλει στη συνολική οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας, διαμορφώνοντας ένα πλούσιο και διαφοροποιημένο οικονομικό τοπίο.**



Διάγραμμα 5.46.: Κατανομή ΑΠΑ σε επίπεδο Περιφέρειας 2021

5.3.3.1. Συμπεράσματα

Συμπερασματικά, η Ελλάδα, με την ποικιλία των περιφερειών της, παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά και οικονομικά προφίλ που συμβάλλουν στη συνολική οικονομία της χώρας. Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) αποτελεί ένα κρίσιμο μέτρο για την οικονομική δραστηριότητα και την ανάπτυξη μιας περιφέρειας ή μιας χώρας.

Γενικά, **υπάρχουν σημαντικές περιφερειακές διαφορές στα επίπεδα ΑΠΑ, με ορισμένες περιοχές να έχουν υψηλότερες συνεισφορές από άλλες.** Ωστόσο, παρά την υψηλή συνεισφορά ορισμένων περιφερειών όπως η Αττική και η Κεντρική Μακεδονία, δεν πρέπει να παραβλέπουμε τη σημασία της οικονομικής δραστηριότητας σε λιγότερο πλούσιες περιοχές όπως η Ήπειρος και η Δυτική Ελλάδα. **Η πολυμορφία των περιφερειών συμβάλλει στη συνολική οικονομική ευημερία της χώρας, ενώ η ανομοιομορφία στις τιμές αναδεικνύει την ανάγκη για πολιτικές που θα ενισχύσουν και θα προωθήσουν την ισορροπία στην ανάπτυξη.**

Μέρος των πολιτικών αυτών αποτελεί και η βελτίωση των οδικών υποδομών στην περιφέρεια, καθώς η λειτουργία σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων συνιστά έναν σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της ΑΠΑ. Οι συνέπειές της επεκτείνονται σε διάφορους τομείς της οικονομίας και της κοινωνίας. Καταρχάς, η βελτίωση της οδικής υποδομής διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων στην περιοχή. Αυτό οδηγεί σε μεγαλύτερη συνδεσιμότητα με όλες τις περιοχές της Ελλάδας και της Ευρώπης, ενισχύοντας τις εμπορικές σχέσεις και την ανταλλαγή προϊόντων και υπηρεσιών. Επίσης, η προσβασιμότητα των τουριστικών περιοχών αυξάνεται, καθώς οι επισκέπτες έχουν πιο εύκολη πρόσβαση σε εναλλακτικούς προορισμούς, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Επιπλέον, η

βελτίωση των μεταφορικών υποδομών ενθαρρύνει την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και την ανάπτυξη του επιχειρηματικού περιβάλλοντος στην περιοχή. Αυτό οδηγεί σε αύξηση των επενδύσεων και της απασχόλησης, συμβάλλοντας στη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη.

Στην περίπτωση των περιοχών ενδιαφέροντος, αυτό αποτυπώνεται στις μεταβολές τις Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας. Η πτωτική τάση του τριτογενούς τομέα, δείχνει μια συνολική στροφή προς άλλους τομείς της οικονομίας, οι οποίοι ενδέχεται να αντιπροσωπεύουν πηγές νέας ανάπτυξης ή ευκαιρίες για οικονομική διαφοροποίηση. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε εκ νέου εστίαση στην παραγωγή και την παροχή υπηρεσιών που να ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες και τις δυνατότητες της περιοχής.

Πιο συγκεκριμένα, η λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου (Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης) έχει, μεταξύ άλλων, σημαντική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη των περιοχών της Δυτικής Ελλάδας, των Ιονίων Νήσων και της Ηπείρου. Η Γέφυρα, που συνδέει τη δυτική Ελλάδα με την Πελοπόννησο, βελτιώνει την οδική συνδεσιμότητα και διευκολύνει τη μεταφορά αγαθών και υπηρεσιών, μειώνοντας σημαντικά τα κόστη μεταφοράς και την απαιτούμενη χρονική διάρκεια για τις διαδρομές. Αυτή η ενίσχυση της συνδεσιμότητας έχει αντίκτυπο στην επιχειρηματική δραστηριότητα, διευκολύνοντας την πρόσβαση των τοπικών επιχειρήσεων σε εθνικές και διεθνείς αγορές, ενώ ταυτόχρονα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων και υπηρεσιών που παρέχονται από τις περιοχές αυτές. Επιπλέον, η Γέφυρα συμβάλλει στην ανάπτυξη του τουρισμού στις περιοχές που εξυπηρετεί, διευκολύνοντας τη μετακίνηση των τουριστών και αυξάνοντας την προσβασιμότητα των τουριστικών προορισμών. Αυτή η βελτίωση στη μεταφορική υποδομή δημιουργεί νέες

ευκαιρίες για τον τουριστικό τομέα, ενισχύει την τοπική οικονομία και συμβάλλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας. Η ευκολότερη πρόσβαση προσελκύει περισσότερους επισκέπτες, συμβάλλοντας στην οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία των τοπικών κοινοτήτων. Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, ακόμη, ενισχύει τη συνολική πρόσβαση στις περιοχές αυτές, ευνοώντας την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και προωθώντας την ανάπτυξη υποδομών. Γενικώς, η βελτίωση της προσβασιμότητας ενθαρρύνει επενδύσεις, υποστηρίζει την επιχειρηματική δραστηριότητα και συμβάλλει στη γενικότερη οικονομική ευημερία των περιοχών, ενισχύοντας έτσι την κοινωνική και οικονομική βιωσιμότητα της περιοχής. **Συνολικά, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, σε συνδυασμό με τους σύγχρονους αυτοκινητοδρόμους, αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη, παρέχοντας υποδομές που ενισχύουν τη συνδεσιμότητα και διευκολύνουν τις οικονομικές δραστηριότητες στις περιοχές της Δυτικής Ελλάδας, των Ιονίων Νήσων και της Ηπείρου.**

5.3.4. Ο Θεσμός των Επιχειρηματικών Πάρκων στην Ελλάδα

Όπως έχει αναφερθεί και σε άλλο σημείο της μελέτης το θέμα των επιδράσεων των αυτοκινητοδρόμων είναι μέρος μιας πολύπλευρης και μακροχρόνιας διαδικασίας και είναι θέμα πολυπαραγοντικό. Με σχεδόν απόλυτη ασφάλεια μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι τα σύγχρονα οδικά δίκτυα συμβάλλουν στην ανάπτυξη, αλλά είναι εξίσου βέβαιο ότι, χωρίς παράλληλα μέτρα και πλαίσια ανάπτυξης, η συμβολή τους περιορίζεται ή/και καθυστερεί. Σε αυτή τη κατεύθυνση επιλέγεται, να γίνει αναφορά, στην παρούσα ενότητα, στα επιχειρηματικά πάρκα, ένα θεσμό άμεσα συνδεδεμένο με το θέμα της ανάπτυξης του δευτερογενούς τομέα.

Όπως φάνηκε στις ενότητες της αγοράς και της κλαδικής ανάλυσης, ο δευτερογενής τομέας συρρικνώνεται γενικότερα τα τελευταία χρόνια τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη εις όφελος του τομέα των υπηρεσιών. Η εξέλιξη αυτή ήδη αποτελεί σημαντική απειλή στις χώρες της δυτικής Ευρώπης, όμως η οικονομία των χωρών αυτών διαθέτει πολλές αντιστάσεις λόγω της υψηλής παραγωγικής και βιομηχανικής της βάσης, καθώς και της υψηλής τεχνολογίας. **Αντίστοιχα, η ελληνική οικονομία έχει να χάσει πολλά περισσότερα, όταν η δική της βιομηχανική συρρίκνωση ξεκινά από ένα σημαντικά χαμηλότερο επίπεδο ανάπτυξης.** Στην ελληνική περιφέρεια τα πράγματα είναι πολύ χειρότερα, το ίδιο δε ισχύει για τις δυο υπό μελέτη περιφέρειες, της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και των Ιονίων Νήσων, όπου η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα είναι από τις χαμηλότερες της χώρας.

Η ανάπτυξη των επιχειρηματικών πάρκων, σύμφωνα και με την ευρωπαϊκή πρακτική, είναι δυνατό να καλύψει άμεσες ανάγκες για οργανωμένη εγκατάσταση μικρομεσαίων μεταποιητικών μονάδων στις επαρχιακές πόλεις όπως την Πάτρα, το Αργίριο, την Άρτα, την Πρέβεζα

κοκ. Μια τέτοια εξέλιξη θα τονώσει την παραγωγή και την απασχόληση στις περιοχές αυτές και θα ωφελήσει ταυτόχρονα τον κλάδο των μεταφορών αυξάνοντας και την κινητικότητα στα οδικά δίκτυα της χώρας **και ιδιαίτερα στην Ολύμπια Οδό, στην Ιόνια Οδό και φυσικά και στην Γέφυρα.**

5.3.4.1. Ιστορικό πλαίσιο

Ιστορικά, οι τέσσερις πρώτες Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ) στην Ελλάδα ιδρύθηκαν στη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, τον Βόλο και το Ηράκλειο και ακολούθως σταδιακά άρχισαν να ιδρύονται ΒΙΠΕ στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Σημειώνεται ότι η σημερινή ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε., μετεξέλιξη της «Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Αναπτύξεως», έχει συμβάλει στην ανάπτυξη 37.000 στρεμμάτων βιομηχανικών οικοπέδων και έχει υπό διαχείριση 27 βιομηχανικές περιοχές όπου βρίσκονται εγκατεστημένες 2.285 επιχειρήσεις, στις οποίες απασχολούνται πάνω από 30.000 εργαζόμενοι. Μετά τις Βιομηχανικές Περιοχές ή «πάρκα 1ης γενιάς» ακολούθησαν τα Βιομηχανικά και Βιοτεχνικά Πάρκα ή «πάρκα 2ης γενιάς» και τέλος τα σημερινά Επιχειρηματικά Πάρκα ή «πάρκα 3ης γενιάς» (Πάρκα Εξυγίανσης, Logistics Parks κ.ά.), δηλαδή ειδικά χαρακτηρισμένοι χώροι σε περιοχές με ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, υπηρεσιών και υποδομών που ιδρύεται και λειτουργεί για την υποστήριξη δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα. Τα περισσότερα από αυτά τα Επιχειρηματικά Πάρκα (34 από 53 συνολικά) χωροθετήθηκαν σύμφωνα με το Ν. 4458/1965 και την τροποποίησή του, με τα 7 από αυτά να έχουν ξεκινήσει τη λειτουργία τους τη δεκαετία του 1970, 12 τη δεκαετία του 1980, στη δεκαετία του 1990 και άλλα 7 μετά το 2000. Με το Ν. 2545/1997, ο οποίος επέτρεψε τη δραστηριότητα

κατασκευής και λειτουργίας επιχειρηματικών πάρκων και στους ιδιώτες, υλοποιήθηκαν άλλα 14 Επιχειρηματικά Πάρκα, με συνολική έκταση 4.476 στρέμματα. Τέλος, με τον πρόσφατο Ν. 3982/2011, εν μέσω οικονομικής κρίσης, έχουν αδειοδοτηθεί 5 νέα επιχειρηματικά πάρκα, η κατασκευή των οποίων όμως δεν έχει ακόμη ξεκινήσει. Ως εκ τούτου, το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρηματικών πάρκων στην Ελλάδα, εφόσον δεν έχουν προχωρήσει σε αναβάθμιση των υποδομών τους και των υπηρεσιών που παρέχουν, είναι των προηγούμενων δεκαετιών και ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τις δυνατότητες της βιομηχανίας και της παραγωγής άλλων εποχών. Αξίζει να αναφερθεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις εξακολουθούν να υπολείπονται βασικών υποδομών όπως το ευρυζωνικό δίκτυο κλπ.

Περιφέρεια	Οργανωμένοι Υποδοχείς	Έκταση (σε στρέμματα)
Αν. Μακεδονίας & Θράκης	8	12.226
Κεντρ. Μακεδονίας	9	14.280
Δυτ. Μακεδονίας	4	2.171
Ηπείρου	3	4.300
Ιονίων Νήσων	1	120
Θεσσαλίας	5	8.155
Δυτ. Ελλάδας	3	6.422
Στ. Ελλάδας	5	7.977
Αττικής	5	5.708
Πελοποννήσου	3	2.912
Βορ. Αιγαίου	0	0
Νοτ. Αιγαίου	0	0
Κρήτης	7	3.523
Σύνολο	53	67.794

Πίνακας 5.81.: Οργανωμένοι Υποδοχείς και εκτάσεις ανά Περιφέρεια

Οργανωμένοι Υποδοχείς	Περιφέρεια	Έκταση (σε στρέμματα)	Κατηγορία	Πληρότητα (%)	Έτος χωροθέτησης	Έτος έναρξης
ΒΙΟΠΑ Θεσπρωτίας	Ήπειρος	230	ΒΙΟΠΑ	20	1999	2009
ΒΙΠΕ Ιωαννίνων	Ήπειρος	2.058	ΒΙΠΕ	82	1976	1981
ΒΙΠΕ Πρέβεζας	Ήπειρος	2.012	ΒΙΠΕ	53	1978	1981
ΒΙΟΠΑ Ε. Πατρών	Δυτ. Ελλάδα	596	ΒΙΟΠΑ	40	2005	2009
ΒΙΠΕ Πάτρας	Δυτ. Ελλάδα	4.104	ΒΙΠΕ	89	1972	1979
ΒΙΠΕ Αστακού	Δυτ. Ελλάδα	1.722	ΒΙΠΕ	0	1984	2008

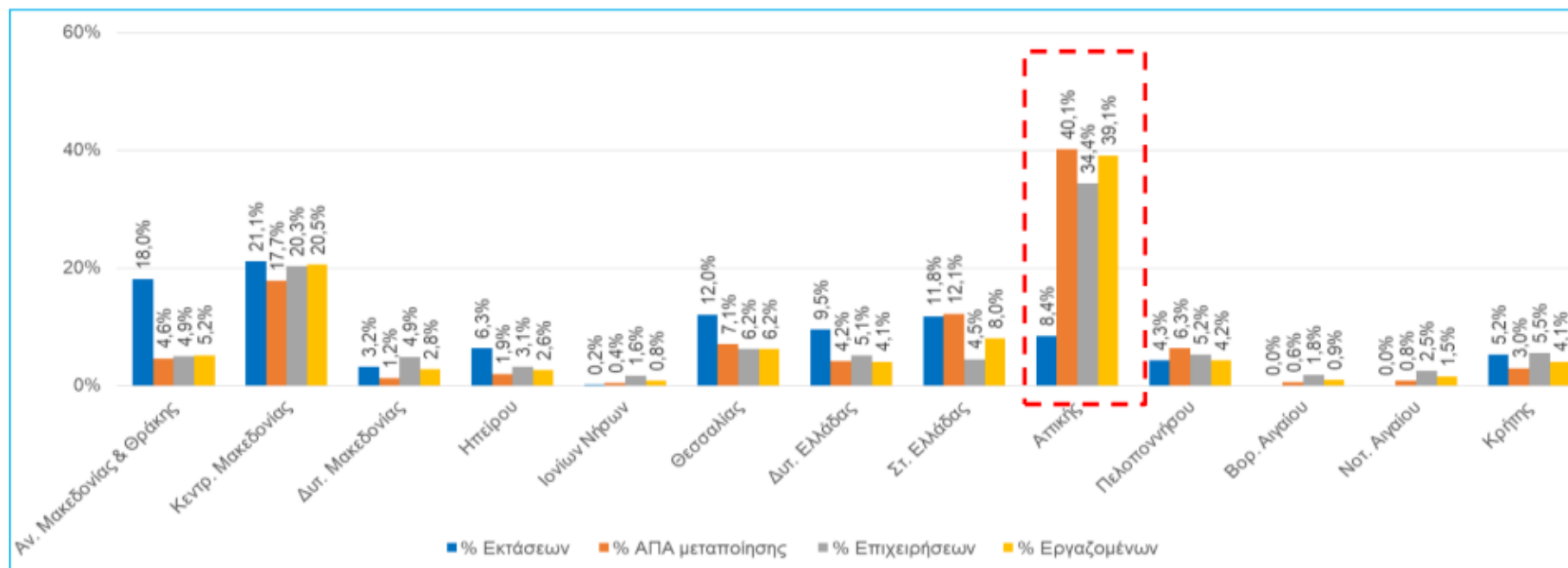
Πίνακας 5.82.: Οργανωμένοι Υποδοχείς Μεταποιητικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων στην Ήπειρο και τη Δυτική Ελλάδα

5.3.4.2. Η Κατάσταση Σήμερα

Σήμερα στην ελληνική επικράτεια λειτουργούν **53 οργανωμένοι υποδοχείς**, καλύπτοντας συνολική έκταση σχεδόν **68 χιλ. στρεμμάτων**, εντός των οποίων εκτιμάται ότι είναι εγκατεστημένο λιγότερο από το **13% των μεταποιητικών επιχειρήσεων της χώρας**.

Από τα στοιχεία του **πίνακα 5.61** διαπιστώνεται ότι το μερίδιο κάθε Περιφέρειας στη συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) του τομέα της μεταποίησης δεν συσχετίζεται με το μέγεθος των βιομηχανικών οικοπέδων εντός οργανωμένων υποδοχών. Δηλαδή η όποια παραγωγική δραστηριότητα δεν φαίνεται να συσχετίζεται με την ύπαρξη επιχειρηματικών πάρκων.

Συγκεκριμένα στη **Περιφέρεια Ηπείρου** και **Δυτικής Ελλάδας** παρατηρούνται μεγάλες εκτάσεις σε οργανωμένους υποδοχείς με **10.722** (6.422 στη Δυτική Ελλάδα και 4.300 στην Ήπειρο) στρέμματα συνολικά, δηλαδή το **15,8%** του εθνικού συνόλου. Μπορεί να γίνει αντιληπτό πως οι εκτάσεις αυτές δεν συμβαδίζουν με το ΑΕΠ των 2 περιφερειών οι οποίες συμβάλλουν σε ποσοστό μόνο **6%** του συνολικού ΑΕΠ της χώρας (**2% για την Ήπειρο και 4% για την Δυτική Ελλάδα**).



Διάγραμμα 5.47.: Βασικά μεγέθη Οργανωμένων Υποδοχέων Μεταποιητικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων ανά Περιφέρεια

Παρατηρείται (διάγραμμα 5.47) πως αυτές οι δύο περιφέρειες παρουσιάζουν χαμηλά ποσοστά μεταποίησης με **1,9%** ΑΠΑ μεταποίησης για την Ήπειρο και **4,2%** για τη Δυτική Ελλάδα. Η Αττική διαθέτει μόλις 5 ολοκληρωμένες περιοχές οργανωμένων υποδοχέων με συνολική έκταση 5.708 στρέμματα (πίνακας 5.63). Αυτή αντιστοιχεί στο **8,4%** της συνολικής έκτασης των οργανωμένων υποδοχέων, στοιχείο που είναι αναντίστοιχο

με το γεγονός ότι στη μεγαλύτερη Περιφέρεια της χώρας παράγεται το **40,1%** της συνολικής ΑΠΑ στον τομέα της μεταποίησης και δραστηριοποιείται το **34,4%** των επιχειρήσεων, απασχολώντας το **39,1%** των εργαζομένων. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ΒΙΠΕ Αστακού η οποία έχει έκταση **1.722** στρέμματα και **0%** πληρότητα.

Η ανάπτυξη των οργανωμένων υποδοχέων, που πραγματοποιήθηκε τις προηγούμενες δεκαετίες, **δεν ακολούθησε έναν οργανωμένο κεντρικό σχεδιασμό**, με βάση τεχνοοικονομικά και αναπτυξιακά κριτήρια, πόσο μάλλον τη ζήτηση των φορέων της βιομηχανίας. Τα κίνητρα που παρείχαν οι βιομηχανικές περιοχές προς τις επιχειρήσεις και η νομοθεσία, όχι μόνο επέτρεπαν την εκτός σχεδίου δόμηση, αλλά δεν ήταν καν επαρκή για να ανακόψουν τη πορεία της εγκατάστασής τους χωρίς σχεδιασμό. Έτσι σήμερα παρατηρείται από τη μία πλευρά να υπάρχουν οργανωμένοι υποδοχείς με πολύ χαμηλή (ή και μηδενική) πληρότητα στις περισσότερες περιφέρειες της χώρας, λόγω απουσίας ζήτησης, -πρόβλημα που προκύπτει από την «άστοχη» χωροθέτησή τους- και από την άλλη να υπάρχουν περιοχές με σημαντική μεταποιητική δραστηριότητα, όπως η Αττική, εκτός σχεδίου και δίχως ανάλογες περιοχές οργανωμένης υποδοχής.

5.3.4.3. Οφέλη των Πάρκων

Σύμφωνα με τη Μελέτη επιπτώσεων του Παρατηρητηρίου Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος του ΣΕΒ, οι επιχειρήσεις που λειτουργούν εντός οργανωμένων επιχειρηματικών υποδομών εξασφαλίζουν **χαμηλότερο κόστος εγκατάστασης έως και 25%, εξοικονόμηση στο κόστος οδοφωτισμού και καθαριότητας κοινοχρήστων χώρων έως 42%, σημαντικότερη μείωση στο φόρο ακίνητης περιουσίας έως και €54 χιλ. ανά επιχείρηση, σημαντική μείωση του διοικητικού κόστους καθώς απαλλάσσονται από την υποχρέωση άδειας εγκατάστασης και ανανέωσης αυτής, ενώ ενθαρρύνονται να εξαγουν και να καινοτομούν.** Είναι προφανές πως τα σημαντικότερα οφέλη, που αποδεδειγμένα τα επιχειρηματικά πάρκα μπορούν να διασφαλίσουν για την περιφερειακή

ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα, δεν μπορούν να αγνοηθούν από τον όποιο σκεπτικισμό που εκφράζεται, κυρίως ως προς τη σχέση δευτερογενούς και πρωτογενούς τομέα, τη σωρευτική περιβαλλοντική επιβάρυνση περιοχών, τις εργασιακές σχέσεις και το ύψος των μισθών, τις περιφερειακές ανισότητες, τη νόθευση του ανταγωνισμού κ.ά., αν και γίνεται κατανοητός ιδίως στις περιπτώσεις όπου τα επιχειρηματικά πάρκα διαθέτουν χαρακτηριστικά ελεύθερης οικονομικής ζώνης (δεν ισχύει αυτή η περίπτωση στην Ελλάδα).

Τα επιχειρηματικά πάρκα είναι το τέλειο περιβάλλον για να αναπτυχθούν οι επιθυμητές συνεργασίες που θα οδηγήσουν σε οικονομίες κλίμακας, μεταφορά καινοτομίας, περισσότερη εξωστρέφεια και άρα πιο ανταγωνιστική μεταποίηση για όλα τα μεγέθη επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς που περιλαμβάνονται στη Μελέτη του Παρατηρητηρίου Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος του ΣΕΒ τα οφέλη είναι πολλαπλά και μετρήσιμα:

1. Πλήρης απαλλαγή από την υποχρέωση άδειας εγκατάστασης και των ανανεώσεων αυτής
2. Ταχύτερη περιβαλλοντική αδειοδότηση
3. Χαμηλότερο κόστος εγκατάστασης έως και 25,5%
4. Χαμηλότερο φόρο ακίνητης περιουσίας έως και €54 χιλ.
5. Απαλλαγή από φόρο μεταβίβασης ή δωρεάς
6. Χαμηλότερο κόστος λειτουργίας
7. Εξοικονόμηση στο κόστος οδοφωτισμού και καθαριότητας κοινοχρήστων χώρων έως 49%
8. Υψηλότερους συντελεστές δόμησης και κάλυψης έως και 1,6 και 0,7 αντίστοιχα

9. Ταχύτερες διαδικασίες σε επιμέρους συμπληρωματικές αδειοδοτήσεις
10. Ταχύτερες διαδικασίες επέκτασης δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων
11. Δίκτυο σύγχρονων και αναπτυγμένων υποδομών (δίκτυα αποχέτευσης ακαθάρτων και όμβριων, ύδρευσης, πυρόσβεσης, εγκατάσταση επεξεργασίας αποβλήτων, δίκτυα ηλεκτροδότησης, επικοινωνιών, οδοφωτισμού και οδικό δίκτυο)
12. Ξεκάθαροι τίτλοι ιδιοκτησίας και χρήσεις γης
13. Ευκαιρίες ανάπτυξης συνεργασιών και “clustering”

Στο πίνακα 5.80 παρατηρείται πως μία επιχείρηση η οποία εγκαθίσταται σε ένα επιχειρηματικό πάρκο έχει όφελος **25,5%** στο κόστος εγκατάστασης της με τα έργα υποδομής και το φόρο μεταβίβασης οικοπέδου να είναι μηδενικά και το κόστος οικοπέδου, τα συμβολαιογραφικά και λοιπά έξοδα και τις αδειοδοτήσεις να είναι χαμηλότερα σε κόστος. Το τελικό κόστος εγκατάστασης ανέρχεται στα **1.732.831€** έναντι των **2.326.357** που είναι εκτός ΕΠ.

	Εντός ΕΠ	Εκτός ΕΠ (εκτός σχεδίου δόμησης)
Οικόπεδο	514.260	667.000
Έργα υποδομής	0	227.000
Κατασκευή	1.600.000	1.600.000
Φόρος Μεταβίβασης Οικοπέδου	0	40.020
Συμβολαιογραφικά και λοιπά έξοδα	6.428	8.337
Εφάπαξ Εισφορά	5.143	0
Αδειοδοτήσεις	87.000	104.000
Σύνολο	2.212.831	2.646.357
Μείον Επιδότηση	480.000	320.000
Τελικό Κόστος Εγκατάστασης	1.732.831	2.326.357
Όφελος	25,50%	

Πίνακας 5.83.: Σύγκριση κόστους εγκατάστασης εντός και εκτός Επιχειρηματικού Πάρκου (σε ευρώ)

5.3.4.4. Δυσκολίες στο Εγχείρημα

Σήμερα, η δομή της βιομηχανίας δεν εξυπηρετεί τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες της βιομηχανικής πολιτικής και του νέου παραγωγικού μοντέλου, και δεν δημιουργεί προστιθέμενη αξία για τις επιχειρήσεις. Αυτό εμποδίζει την καινοτομία και δεν συμβάλλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, ούτε της ίδιας της οικονομίας. **Η ανάγκη επαναδιάταξης των Άτυπων Βιομηχανικών Συγκεντρώσεων (ΑΒΣ) και η κατάλληλη χωροθέτηση βιομηχανικής γης είναι βασικές προϋποθέσεις** για την αποκατάσταση της αναπτυξιακής δυναμικής της οικονομίας και του νέου παραγωγικού μοντέλου. Η συνεργασία μεταξύ της πολιτείας (τόσο σε κεντρικό όσο και σε τοπικό επίπεδο) και των επιχειρηματικών κύκλων είναι ουσιώδης για τη δημιουργία σύγχρονων βιομηχανικών πάρκων.

Για να μετατραπουν οι Άτυπες Βιομηχανικές Συγκεντρώσεις (ΑΒΣ) σε λειτουργικές και βιώσιμες υποδομές και δίκτυα, απαιτείται βελτίωση του θεσμικού πλαισίου και δημιουργία ενός πλαισίου συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων, δημόσιας διοίκησης, τοπικών αρχών και φορέων διαχείρισης. Αυτό απαιτεί την κοινή χρηματοδότηση, καθώς το κόστος είναι υψηλό. Σημαντικές επενδύσεις απαιτούνται τόσο από τις επιχειρήσεις (σε γη και χρήματα, περιβαλλοντικές υποδομές, οδοποιία), όσο και από το κράτος (κυρίως σε υποστηρικτικές υποδομές), αλλά και τα δύο μέρη πρέπει να δεσμευτούν για την υλοποίηση αυτών των επενδύσεων. Εκτός από τους άλλους παράγοντες που εμποδίζουν την ανάπτυξη, το θεσμικό πλαίσιο για τα "επιχειρηματικά πάρκα 3ης γενιάς" παρουσιάζει συγκεκριμένες αδυναμίες που πρέπει να διορθωθούν:

1. Ασυμβατότητα μεταξύ των προβλέψεων της ειδικής νομοθεσίας για τα επιχειρηματικά πάρκα και του λοιπού θεσμικού πλαισίου

αλλά και της πολιτικής για τις χρήσεις γης, με αποτέλεσμα να μην καθίσταται εφικτή η ανάπτυξη σχεδίων Οργανωμένων Υποδοχέων για όλες τις κατηγορίες επαγγελματικών δραστηριοτήτων, εφόσον υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον.

2. Διατήρηση των κανονιστικών εμποδίων και του διοικητικού βάρους της αδειοδοτικής διαδικασίας (παρά τις θετικές παρεμβάσεις του Ν. 3982/2011), καθώς διαιωνίζονται οι υπερβάσεις των θεσμικών χρόνων, διατηρούνται υψηλές αβεβαιότητες και υψηλό κόστος για την πραγματοποίηση της επένδυσης, καθώς και θύλακες διαφθοράς.
3. Περιορισμοί στην εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων μέσης όχλησης σε περιοχές υψηλής ζήτησης (συγκεκριμένα στην Αττική και στα μεγάλα αστικά κέντρα ακόμη και μέσα στα επιχειρηματικά πάρκα).
4. Έλλειμμα χρηματοδοτικών ενισχύσεων, εργαλείων και κινήτρων για την εγκατάσταση και μετεγκατάσταση επιχειρήσεων εντός επιχειρηματικών πάρκων, καθώς και για την εξυγίανση των ΑΒΣ.
5. Χαμηλή ποιότητα προσφερόμενων υπηρεσιών και απαρχαιωμένες υποδομές, κυρίως για τα επιχειρηματικά πάρκα «1ης γενιάς» που δεν έχουν εκσυγχρονιστεί.
6. Αδυναμία προσαρμογής της τιμολογιακής πολιτικής για τις προσφερόμενες υπηρεσίες από τους φορείς διαχείρισης.
7. Αδυναμία είσπραξης κοινοχρήστων και άλλων ανταποδοτικών υπηρεσιών και τελών και εμφάνιση φαινομένων επιχειρήσεων-στρατηγικών κακοπληρωτών.

Η πορεία των επιχειρηματικών πάρκων στη χώρα κινείται με αργούς ρυθμούς σχετικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Η ύπαρξη εκτάσεων για τη στέγαση επιχειρήσεων δεν συνεπάγεται αναγκαστικά αυξημένη μεταποιητική δραστηριότητα. Περιοχές με σπουδαία μεταποιητική δραστηριότητα διαθέτουν λιγότερο χώρο εγκαταστάσεων από περιοχές με ελάχιστη δραστηριότητα. Ο δευτερογενής τομέας είναι ο τελευταίος σε επίπεδα απασχόλησης της Ελλάδας. Είναι ιδιαίτερα σημαντική η ενθάρρυνση ανάπτυξης τέτοιων δομών αφού τα επιχειρηματικά πάρκα μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην παραγωγική ανασυγκρότηση της οικονομίας.

Παρακάτω γίνεται αναφορά σε σχετικές προτάσεις σύμφωνα με έκθεση της Redeplan A.E. 2021 για τα επιχειρηματικά πάρκα της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

Στην Αιτωλοακαρνανία στη περιοχή του Αγγελόκαστρου υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης ενός πάρκου με ευκαιρία και για μελλοντικές επεκτάσεις πέραν της αρχικής εκτίμησης των 265 στρεμμάτων τα οποία κρίνονται αρκετά ως πρώτο βήμα ανάπτυξης του πάρκου. Ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης και η ανάπτυξη ενός πάρκου στο Χαλίκι Αγρινίου όπου συγκεντρώνεται πυκνή και ενδιαφέρουσα οικονομική δραστηριότητα εγκατεστημένων επιχειρήσεων.

Στο νομό Αχαΐας προτείνεται η ανάπτυξη πάρκων στον Άγιο Βασίλειο, στο Μεγανίτη Αιγίου και στα Κάτω Αραχωβίτικα. Στον Άγιο Βασίλειο και στο Μεγανίτη υπάρχουν άτυπες βιομηχανικές συγκεντρώσεις και προτείνεται οργάνωση τους. Στα Κάτω Αραχωβίτικα υπάρχει μόνο η μεμονωμένη μονάδα της TITAN.

Στο νόμο Ηλείας στη περιοχή Τραγανού και στα Λεχαινά υπάρχουν ιδιωτικές εκτάσεις και συγκεκριμένα αδόμητη στα Λεχαινά. Στη περιοχή του Τραγανού οι δύο άτυπες βιομηχανικές συγκεντρώσεις φιλοξενούν οικονομικές δραστηριότητες τοπικών επιχειρήσεων.

Ειδικά όσον αφορά τη πόλη του Αγρινίου, διαπιστώνεται ότι υπάρχει πολύ μεγάλη καθυστέρηση ως προς τη δημιουργία βιοτεχνικού πάρκου (ΒΙΟΠΑ), η οποία συνδέεται με την αντίστοιχη επι χρόνια καθυστέρηση της σύνδεσης το Αγρινίου με την Ιόνια οδό, παρά το γεγονός ότι αυτό το έργο είναι τεχνικά εύκολο λόγω της πεδινής γεωμορφολογίας της χάραξης του και του μικρού μήκους του (13,3 χλμ). Ο σχεδιασμός του ΒΙΟΠΑ έχει προχωρήσει σημαντικά από πλευράς Δήμου Αγρινίου, Επιμελητηρίου Αιτωλοακαρνανίας και επιχειρηματικών φορέων. Η χωροθέτηση αυτού του ΒΙΟΠΑ έχει σχεδιαστεί να υλοποιηθεί στο σημείο σύνδεσης της συνδετήριας οδού του Αγρινίου με την Ιόνια Οδό. Τέτοιου είδους καθυστερήσεις έχουν υψηλό κόστος για την τοπική ανάπτυξη και αποδεικνύουν τις χρόνιες και εγγενείς αδυναμίες των θεσμικών φορέων και του κρατικού μηχανισμού. Όπως αναφέρεται σε άλλο σημείο της παρούσας μελέτης, η εκκρεμούσα επι πολλά έτη σύνδεση του Αγρινίου με τον άξονα της Ιόνιας οδού έχει πολλαπλά αρνητικά αποτελέσματα και είναι αναγκαίος ο τερματισμός αυτής της καθυστέρησης, καθόσον αυτή επιβαρύνει, μεταξύ άλλων, και την συνολική αποδοτικότητα του έργου αυτού του σημαντικού συγκοινωνιακού έργου.

5.3.5. Υδάτινοι Πόροι

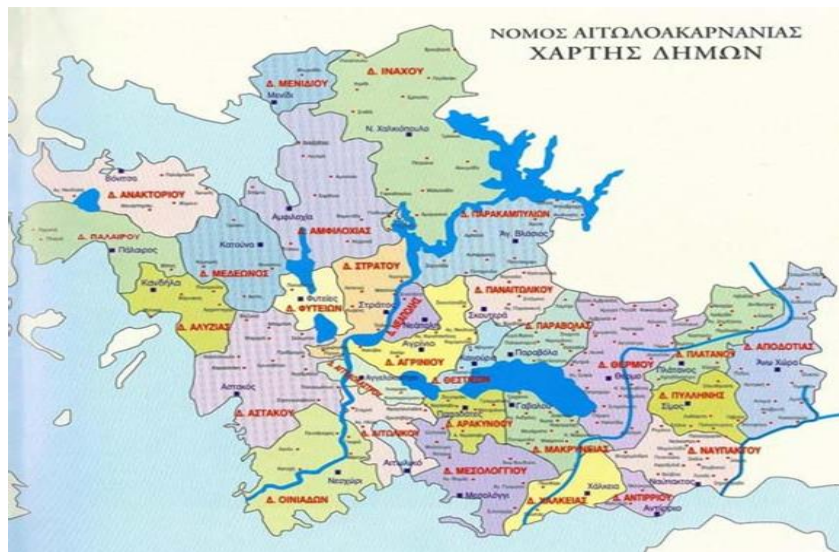
Στην ενότητα αυτή γίνεται αναφορά στον υδάτινο πλούτο των περιοχών της Ζώνης Επιρροής. Ειδικότερα, **η περιοχή διαθέτει μοναδικά υδάτινα οικοσυστήματα τα οποία προστατεύονται από διεθνείς συμβάσεις, εκτείνονται σε πολλές χιλιάδες τετραγωνικά χιλιόμετρα και αποτελούν ένα ιδιαίτερο πλούτο για την περιοχή αυτή.** Θα γίνει αναφορά στο πως οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες και παρεμβάσεις έχουν υποβαθμίσει σε σημαντικό βαθμό αυτά τα οικοσυστήματα με αποτέλεσμα να απειλούνται με σημαντική διάβρωση της ζωής σε αυτά έως και καταστροφή. Πέρα από αυτό από την όλη αξιολόγηση αυτού του θέματος προκύπτει ότι οι υδάτινοι αυτοί πόροι θα μπορούσαν δυνητικά να συνεισφέρουν ευρύτερα στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, την ενίσχυση της απασχόλησης και τις εξαγωγές, κάτι ο οποίο όμως δεν έχει επιτευχθεί λόγω της έλλειψης κατάλληλου σχεδιασμού και των ποικίλων ανθρωπογενών παρεμβάσεων που απειλούν τη συνέχεια και την ακεραιότητα αυτών των οικοσυστημάτων. Λόγω του μεγάλου μεγέθους αυτού του υδάτινου και αλιευτικού πλούτου, αβίαστα προκύπτει το συμπέρασμα ότι αν υπήρχαν οι κατάλληλες συνθήκες η συμβολή τους στο τοπικό ΑΕΠ θα ήταν σημαντική και θα μπορούσε να ενισχύσει αναπτυξιακά ολόκληρη την περιοχή. Τέλος, γίνεται αναφορά στις υπάρχουσες θεσμικές αποφάσεις για τη προστασία τους και διατυπώνονται μερικές βασικές προτάσεις για τη διατήρηση αυτών των οικοσυστημάτων.

Λόγω της μεγάλης σημασίας αυτού του θέματος, παρατίθεται στο τέλος της μελέτης εκτενής ανάλυση για τον τομέα των υδάτινων πόρων, καθώς και σχετική βιβλιογραφία.

5.3.5.1. Ο Υδάτινος Πλούτος της Περιοχής

Τα κυριότερα υδάτινα οικοσυστήματα της περιοχής είναι οι ποταμοί **Αχελώος, Εύηνος, Μόρνος και Λούρος, οι λίμνες Ιωαννίνων (Παμβώτις), Τριχωνίδα και Λυσιμαχίας, οι λιμνοθάλασσες Μεσολογγίου και Αιτωλικού και ο Αμβρακικός Κόλπος.** Ιδιαίτερη θέση κατέχει η περιφερειακή ενότητα Αιτωλοακαρνανίας που είναι ο πιο πλούσιος νομός της χώρας σε υδάτινο πλούτο. Ειδικότερα, **η Αιτωλοακαρνανία, διαθέτει υδάτινο δυναμικό οκτώ λιμνών, οι πέντε από αυτές είναι φυσικές (Τριχωνίδα, Λυσιμαχία, Οζερός, Αμβρακία, Βουλκαρία) και οι τρεις τεχνητές (φράγματα Κρεμαστών, Καστρακίου, Στράτου), δύο λιμνοθαλασσών (Μεσολογγίου και Αιτωλικού), τριών ποταμών (Αχελώος, Έυηνος και Μόρνος), καθώς και τους μοναδικούς υδροβιότοπους της λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου-Αιτωλικού και του Αμβρακικού κόλπου** στα οποία θα γίνει εκτενής αναφορά των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν λόγω ανθρωπογενών επιπτώσεων. Πολλοί από αυτούς προστατεύονται από διεθνείς συμβάσεις NATURA και RAMSAR.

1.Η Λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου Αιτωλικού



Εικόνα 11: Υδάτινοι πόροι Ν. Αιτωλοακαρνανίας

Γενικά το Μεσολόγγι είναι ένας κυρίως αγροτικός τόπος. Ο πρωτογενής τομέας συμμετέχει στο 35% του ΑΕΠ του νομού περίπου, ο δευτερογενής τομέας παραγωγής συμμετέχει με 20% περίπου, και ο τριτογενής τομέας συμμετέχει με 45%. Έχει ιδιαίτερα αναπτυγμένη γεωργία, κτηνοτροφία αλιεία και δενδροκομία.

Έρευνες έχουν δείξει πως μόνο από τα κλαδέματα της δενδροκομίας θα μπορούσαν να εξασφαλιστούν ένα εκατομμύριο τόνοι φυτική βιομάζα, ικανή να τροφοδοτήσει αντίστοιχες μονάδες με παραγωγική δυναμικότητα ηλεκτρικής και θερμικής ενέργειας 100 Μεγαβάτ. Αντίστοιχες

μεγάλες δυνατότητες έχει και ο κλάδος των κτηνοτροφικών μονάδων ολόκληρης της ζώνης τα απόβλητα των οποίων, αντί να αξιοποιούνται για την παραγωγή ενέργειας επιβαρύνουν το περιβάλλον. Έτσι χάνονται επενδύσεις μηδενικού ρίσκου και ταχείας απόδοσης, ύψους τουλάχιστον μισού δις ευρώ και ετήσια εισοδήματα ύψους 200 εκατ. ευρώ. Προκύπτει μια εκτιμώμενη συνολική απώλεια βιοτικού επιπέδου (ΑΕΠ), μόνο από αυτή την αιτία, άνω του **8%** ετησίως.

Η λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου-Αιτωλικού αποτελεί έναν σύνθετο υδροβιότοπο χιλιάδων χρόνων με μεγάλη ποικιλία σε χλωρίδα και πανίδα και τεράστια σημασία για τη περιοχή. Έχει περίπου έκταση 135 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Το οικοσύστημα της λιμνοθάλασσας προστατεύεται από τη διεθνή Συνθήκη Ramsar και την Οδηγία Natura.

Χάρτης του θαλάσσιου τμήματος της λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου

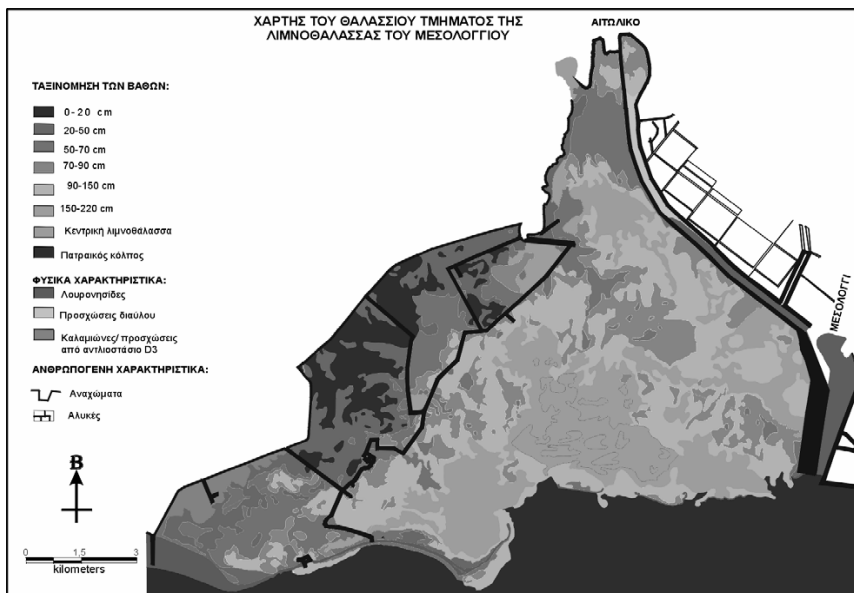
Αποτελεί έναν σύνθετο υδροβιότοπο χιλιάδων χρόνων **με μεγάλη ποικιλία σε χλωρίδα και πανίδα (πουλιά, θηλαστικά, αμφίβια, ψάρια) και τεράστια σημασία για τη περιοχή**. Παρά το πλούσιο οικοσύστημα της όμως η λιμνοθάλασσα αντιμετωπίζει σοβαρούς κινδύνους ανθρωπογενούς προέλευσης οι οποίοι προέρχονται από το γειτονικό περιβάλλον αλλά και την ίδια τη περιοχή. Αυτοί εντοπίζονται ως:

- Διαταραχές στη φυσική δομή και λειτουργία του υδροτοπικού και γειτονικού χερσαίου και θαλάσσιου οικοσυστήματος.
- Κακές εφαρμογές και διεξαγωγή πρωτογενών παραγωγικών δραστηριοτήτων σε περιοχές που η αλιεία είχε πρωτοστατήσει.
- Αρνητικές επιδράσεις μεταξύ παραγωγικών τομέων, με αποτέλεσμα τη μείωση και υποβάθμιση της παραγωγής.

- Άστοχες επιλογές στον τριτογενή τομέα ή εφαρμογή αδόκιμων τρόπων.

Η περιοχή γενικότερα παρουσιάζει διάφορους κινδύνους όπως :

- Αυθαίρετη καταπάτηση δημόσιας γης, όπως οι «Πελάδες», που αντιπροσωπεύουν νόμιμα άδειες χρήσης και εκμετάλλευσης.



Εικόνα 12: Χάρτης θαλάσσιου τμήματος λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου

- Απόβλητα, που αποτελούν πρόβλημα περιβαλλοντικής ρύπανσης και διαχείρισης απορριμμάτων.
- Παράνομες αμμοληψίες με αμφιβόλου νομιμότητας άδειες, που επιφέρουν αρνητικές επιπτώσεις στον φυσικό και ανθρωπογενή περιβαλλοντικό χώρο.

- Υπέρμετρη χρήση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων, η οποία οδηγεί σε ρύπανση του περιβάλλοντος και απειλεί την υγεία των καταναλωτών μέσω των προϊόντων καλλιέργειας.

Υπολογίζεται ότι αν υπήρχε ορθολογική και συνεπής προστασία όλου αυτού του μοναδικού οικοσυστήματος θα μπορούσε να υπάρξει, μεταξύ άλλων βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων κατά **10-15%** του τοπικού ΑΕΠ. Αυτό θα είχε πολύ ευεργετικά αποτελέσματα στην απασχόληση, τη συγκράτηση του διαχρονικά μειούμενου πληθυσμού, στην επέκταση της βιομηχανικής παραγωγής, το εμπόριο, τις μεταφορές και τον τουρισμό-πολιτισμό.

2.Ο Αμβρακικός Κόλπος

Ο Αμβρακικός αντιμετωπίζει αντίστοιχα προβλήματα με τη λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου. Με βάση την περιβαλλοντική αξιολόγηση, προκύπτει ότι το σημαντικότερο πρόβλημα της περιοχής μελέτης από περιβαλλοντικής σκοπιάς είναι η οργανική ρύπανση και η διατάραξη της υδρολογικής ισορροπίας του οικοσυστήματος. Πηγές της είναι κατά κύριο λόγο οι μονάδες επεξεργασίας γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων, τα χοιροτροφία και οι εντατικά καλλιεργούμενες εκτάσεις, καθώς και τα αστικά λύματα και απορρίμματα των οικισμών που περιβάλλουν τον Αμβρακικό. Κυρίως η κλειστή θάλασσα του Αμβρακικού κόλπου στην οποία καταλήγουν άμεσα ή έμμεσα μεγάλες ποσότητες οργανικών φορτίων επιβαρύνεται σημαντικά και φαινόμενα ευτροφισμού είναι ιδιαίτερα εμφανή με σημαντική έξαρση τα τελευταία χρόνια. **Βασική παράμετρος που συντείνει σε μια ιδιαίτερα αρνητική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης περιβάλλοντος στον Αμβρακικό κόλπο είναι**

οι εκτεταμένες ανοξικές συνθήκες που επικρατούν ακόμη και σε μικρά βάθη στον κόλπο. Εκτιμάται ότι εάν δεν εφαρμοστούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και συνεχιστεί η υφιστάμενη κατάσταση, σε διάστημα 10 ετών θα ανακύψουν ιδιαίτερα εμφανή προβλήματα οικολογικής απορρύθμισης του οικοσυστήματος της περιοχής με επίκεντρο τον Αμβρακικό κόλπο.

Η λίμνη Παμβώτιδα

Αντίστοιχη δυσμενή εικόνα από πλευράς οικολογικής υποβάθμισης παρουσιάζει και η Λίμνη των Ιωαννίνων, ως αποτέλεσμα των ανθρωπογενών παρεμβάσεων και δραστηριοτήτων. Η λίμνη της Παμβώτιδας βρίσκεται στην πόλη των Ιωαννίνων και η ηλικία της ξεπερνά το 1 εκατομμύριο χρόνια. Στο παρελθόν υπήρξε πόλος έλξης για τους ανθρώπους, αλλά η ρύπανση της που προκλήθηκε από την ραγδαία αύξηση του ρυθμού παραγωγής, η οποία έγινε αγνοώντας τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούνται σε υδάτινα οικοσυστήματα έπειτα από την αλόγιστη ρίψη ακατέργαστων αποβλήτων. **Δυστυχώς η λίμνη στις μέρες μας χαρακτηρίζεται ως ευτροφική με ορατά προβλήματα ρύπανσης όπως τη χαρακτηριστική οσμή της, το θάνατο των ψαριών, τον αφρισμό της επιφανείας της κ.α.**

Τα κύρια προβλήματα της λίμνης είναι τα εξής:

- Στην περιοχή των Ιωαννίνων, οι περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες είναι γεωργικές, πτηνοτροφικές και κτηνοτροφικές και με συνδυασμό της αλόγιστης χρήσης λιπασμάτων από τους αγρότες, έχει ως αποτέλεσμα τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων αζωτούχων ενώσεων και φωσφορικών αλάτων (που περιέχονται στα λιπάσματα) στη λίμνη. Αυτό έχει

σαν αποτέλεσμα την υπερανάπτυξη φυτοπλαγκτόν στη λίμνη και οι αποικοδομητές πολλαπλασιάζονται και καταναλώνουν το περισσότερο από το οξυγόνο που είναι διαλυμένο στο νερό, με αποτέλεσμα να περιορίζουν το οξυγόνο που χρειάζονται τα ψάρια για την αναπνοή τους.

- Η βιοσυσσώρευση αναφέρεται στη συσσώρευση μη βιοδιασπώμενων ουσιών, όπως τα βαρέα μέταλλα, σε έμβιους οργανισμούς. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω των αποβλήτων που παράγονται από εργοστάσια και άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες. Μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στην υγεία των ανθρώπων, καθώς η κατανάλωση οργανισμών που έχουν προσβληθεί από αυτές τις ουσίες μπορεί να αποτελέσει απειλή. Πολλά ψάρια στα νερά τη Παμβώτιδας έχουν βρεθεί με πληθώρα μετάλλων στους ιστούς τους.



Εικόνα 13: Απεικόνιση της αφρισμένης επιφάνειας της λίμνης

5.3.5.2. Μέτρα για την Αντιμετώπιση των Προβλημάτων στα Οικοσυστήματα της Ζώνης Επιρροής

Η υπάρχουσα βιβλιογραφία προτείνει τα ακόλουθα μέτρα για την αντιμετώπιση επιβλαβών ανθρωπογενών παρεμβάσεων και αυθαιρεσιών:

- **Αυθαίρετη και Παράνομη Καταπάτηση Δημόσιας Γης:**

Ενίσχυση της τοπικής εποπτείας και δράσης για την κάλυψη της απόστασης μεταξύ των τοπικών φορέων και των περιοχών που αφορούν, ενίσχυση οικονομικών και ανθρώπινων πόρων για αποτελεσματική δράση και δίωξη των παραβατών για προστασία της δημόσιας περιουσίας.

- **Τα Απόβλητα:**

Βελτίωση της διαχείρισης των αποβλήτων μέσω ενίσχυσης του διοικητικού μηχανισμού, προώθησης του κοινωνικού διαλόγου και επένδυσης σε υποδομές.

- **Οι Παράνομες Αμμοληψίες:**

Ενίσχυση της άσκησης των καθηκόντων των επιφορτισμένων με την εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και επένδυση σε εξειδικευμένο προσωπικό και υποδομές για αποτελεσματική επίλυση των προβλημάτων.

- **Φυτοφάρμακα – Λιπάσματα, Κίνδυνοι Για Ανθρώπινους Εδαφικούς Και Υδάτινους Πόρους:**

Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων μέσω ενημέρωσης και εκπαίδευσης και προώθησης πρακτικών που σέβονται την ποιότητα του εδάφους και των υδάτινων πόρων.

Χρειάζεται, επομένως, αυξημένη προσοχή ως προς την εφαρμογή της νομοθεσίας και επιβάλλεται να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα για το συντονισμό όλων εκείνων των φορέων που εμπλέκονται στα μέτρα ανάσχεσης της. Οι ειδικότερες δράσεις όπου δείχνουν να επικεντρώνονται οι σχετικές προσπάθειες τείνουν να εναρμονιστούν προς τις βασικές επιλογές του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης – Τομέας Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη. Ενδεικτικά αναφέρονται, μεταξύ άλλων τα εξής αναγκαία μέτρα:

- Αειφορική χρήση γεωργικών φαρμάκων.
- Τήρηση κριτηρίων νομοθεσίας για τους δείκτες και τις τοξικές ουσίες.
- Ελέγχους νιτρορύπανσης και μείωσή της σε ευαίσθητες περιοχές.
- Εφαρμογή φιλοπεριβαλλοντικών πρακτικών σε γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία και δασοπονία. Επέκταση των βιολογικών καλλιεργειών και των μηχανισμών πιστοποίησης βιολογικών προϊόντων (π.χ. βιολογικής γεωργίας και βιολογικής κτηνοτροφίας).

Για να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι, απαιτούνται σημαντικές διοικητικές παρεμβάσεις όπως:

- Διάχυση ευθύνης για έλεγχο και εφαρμογή περιβαλλοντικής νομοθεσίας.
- Καταπολέμηση αδράνειας και καθυστερήσεων μέσω βελτίωσης στελέχωσης, υποδομών και εξοπλισμού.
- Αντιμετώπιση παραβατικότητας όλων των νομικών προσώπων.

- Αποτροπή καταπάτησης νόμων που υπονομεύει την ευαισθησία των πολιτών.
- Ενίσχυση κοινωνικού διαλόγου και συμμετοχής στη διαμόρφωση πολιτικών.
- Συντονισμένη δράση τοπικών φορέων και αρχών, συμπεριλαμβανομένης ακόμα και της δικαιοσύνης ως επιλογής.

Συμπερασματικά, από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει εύλογα ότι **ο υδάτινος πλούτος της Αιτωλοακαρνανίας και της Ηπείρου θα μπορούσε να αποτελέσει ένα επιπλέον μοχλό ανάπτυξης όλης της περιοχής, να συμβάλει εντονότερα στην αναπτυξιακή της εξέλιξη, στη συγκράτηση του πληθυσμού και γενικότερα στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων.**

5.3.6. Συμπεράσματα ΕΠ και Υδάτινων Πόρων

Η συνολική εικόνα από τις αναφορές στα επιχειρηματικά πάρκα και τους υδάτινους πόρους διαμορφώνει μια κατάσταση που απαιτεί στοχευμένες πολιτικές και μέτρα. Μέρος αυτών αποτελεί η οδική συνδεσιμότητα των περιοχών με τους σύγχρονους αυτοκινητοδρόμους, όπως η Ολυμπία Οδός και η Ιόνια Οδός, καθώς και η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, που αποτελούν κρίσιμα έργα υποδομής. Αυτά τα έργα επηρεάζουν σημαντικά τους υδάτινους πόρους και τα επιχειρηματικά πάρκα, βελτιώνοντας την πρόσβαση και τη συνδεσιμότητα, ενώ παράλληλα επιφέρουν περιβαλλοντικές πιέσεις που απαιτούν συνεχή παρακολούθηση και διαχείριση. **Η βελτίωση της οδικής συνδεσιμότητας ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, ενώ**

ταυτόχρονα χρειάζεται προσοχή για τη διατήρηση της περιβαλλοντικής ισορροπίας και της βιωσιμότητας των υδάτινων πόρων.

Ειδικότερα, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τα επιχειρηματικά πάρκα στην περιοχή. Η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών έχει ενισχύσει την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα των επιχειρηματικών πάρκων, όπως αυτών στην Πάτρα, το Αργίριο, την Άρτα και την Πρέβεζα. Η γρήγορη και αξιόπιστη μεταφορά αγαθών και υπηρεσιών που προσφέρει η γέφυρα αυξάνει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που βρίσκονται στα πάρκα, προσελκύοντας νέες επενδύσεις και ενισχύοντας την τοπική οικονομία. Επιπλέον, η Γέφυρα διευκολύνει τη δημιουργία συνεργασιών και clusters μεταξύ των επιχειρήσεων, προωθώντας την καινοτομία και την οικονομική ανάπτυξη. Σχετικά με τους υδάτινους πόρους, η Γέφυρα έχει διευκολύνει την πρόσβαση και τη διαχείριση τους, ιδιαίτερα στην περιοχή της Αιτωλοακαρνανίας, η οποία είναι πλούσια σε φυσικές και τεχνητές λίμνες, λιμνοθάλασσες και ποτάμια. Η αυξημένη πρόσβαση συμβάλλει στη βελτίωση της αποδοτικότητας στη χρήση αυτών των πόρων για γεωργία, βιομηχανία και οικιακή κατανάλωση. Ωστόσο, η αυξημένη ανθρώπινη δραστηριότητα μπορεί να επιφέρει περιβαλλοντικές πιέσεις, όπως η ρύπανση και η διατάραξη των οικοσυστημάτων, απαιτώντας μέτρα προστασίας και συνεχή παρακολούθηση.

Επιπρόσθετα, η Γέφυρα συμβάλλει στην ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, μειώνοντας την απομόνωση της δυτικής Ελλάδας και ενισχύοντας τη διασύνδεσή της με την υπόλοιπη χώρα. Αυτό έχει θετικές επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση, καθώς οι επιχειρήσεις στην περιοχή αποκτούν μεγαλύτερη πρόσβαση σε αγορές και πρώτες ύλες. Ταυτόχρονα, η βελτιωμένη υποδομή μειώνει το

περιβαλλοντικό αποτύπωμα των μεταφορών, καθώς μειώνονται οι ανάγκες για μακρύτερες και πιο ρυπογόνες διαδρομές.

Συμπερασματικά, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αναδεικνύεται σε έναν κρίσιμο παράγοντα για την ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα της ευρύτερης περιοχής. Η θετική της επιρροή στους υδάτινους πόρους και τα επιχειρηματικά πάρκα αναδεικνύει την ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση και διαχείριση, ώστε να διασφαλιστεί η περιβαλλοντική ισορροπία και να μεγιστοποιηθούν τα οικονομικά οφέλη. Με την κατάλληλη στρατηγική και υποστήριξη, οι δυνατότητες αυτές μπορούν να αξιοποιηθούν πλήρως, προσφέροντας σημαντικά οφέλη για την ελληνική οικονομία και την κοινωνία συνολικά.

5.3.7. Φτώχεια και Κοινωνικός Αποκλεισμός

Στην ενότητα αυτή μελετάται η εξέλιξη των δεικτών της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού, η φτώχεια ανά ηλικιακή ομάδα, καθώς και τα ποσοστά σοβαρής κοινωνικής αποστέρησης, στην Ελλάδα αλλά και ειδικότερα στις δυο υπό μελέτη περιφέρειες που επηρεάζει η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Οι σχετικοί δείκτες δίνονται στη μορφή ποσοστών επί της αντίστοιχης κατηγορίας πληθυσμού (άνδρες, γυναίκες, σύνολο κοκ). Επισημαίνεται ότι με στόχο την καλύτερη προσέγγιση του θέματος, χρησιμοποιούνται οι παραπάνω τρεις διαφορετικοί δείκτες με διαφορετικό περιεχόμενο, επομένως οι οποιεσδήποτε χρονικές ή άλλες συγκρίσεις (ανά κατηγορία γεωγραφική, ηλικίας κλπ) πρέπει να γίνονται στο πλαίσιο του ίδιου δείκτη.

ΠΟΣΟΣΤΟ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ									
ΕΤΗ	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ΑΝΔΡΕΣ	31,6%	31,7%	31,6%	29,2%	28,0%	26,1%	27,3%	25,2%	24,8%
ΓΥΝΑΙΚΕΣ	33,1%	33,4%	32,9%	31,3%	30,1%	28,6%	29,2%	27,4%	27,3%
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	32,4%	32,6%	32,2%	30,3%	29,0%	27,4%	28,3%	26,3%	26,1%

Πίνακας 5.84.: Φτώχεια και κοινωνικός αποκλεισμός ανά φύλο σε ποσοστά,

Πηγή: Eurostat

ΠΟΣΟΣΤΟ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ					
ΕΤΗ	2015	2019	2023	Μεταβολές 2015-2019	Μεταβολές 2019-2023
ΑΝΔΡΕΣ	31,6%	28,0%	24,8%	-3,6%	-3,2%
ΓΥΝΑΙΚΕΣ	33,1%	30,1%	27,3%	-3,0%	-2,8%
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	32,4%	29,0%	26,1%	-3,4%	-2,9%

Πίνακας 5.85.: Μεταβολή φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού

Ο **δείκτης φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού** καταρτίζεται σύμφωνα με μια σύνθετη διαδικασία μέτρησης. Ακολουθώντας τον ορισμό της Eurostat, ο δείκτης αναφέρεται στον αριθμό των ατόμων που είτε βρίσκονται σε κίνδυνο φτώχειας, είτε ζουν υπό συνθήκες σοβαρής υλικής και κοινωνικής αποστέρησης, διαμένοντας σε νοικοκυριά χαμηλής εργασιακής έντασης.

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα τα ποσοστά φτώχειας τη περίοδο 2015-2023 ακολουθούν μια γενικά πτωτική πορεία στο σύνολο της χώρας, τόσο στους άντρες, όσο και στις γυναίκες, με ελαφρά αύξηση το 2021, ενδεχομένως λόγω της πανδημίας του COVID-19.

Εάν από τον παραπάνω πίνακα ληφθούν τα στοιχεία για τα έτη 2015, 2019 και 2023 και γίνουν οι σχετικές συγκρίσεις για τις τετραετίες 2015-2019 και 2019-2023 προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα.

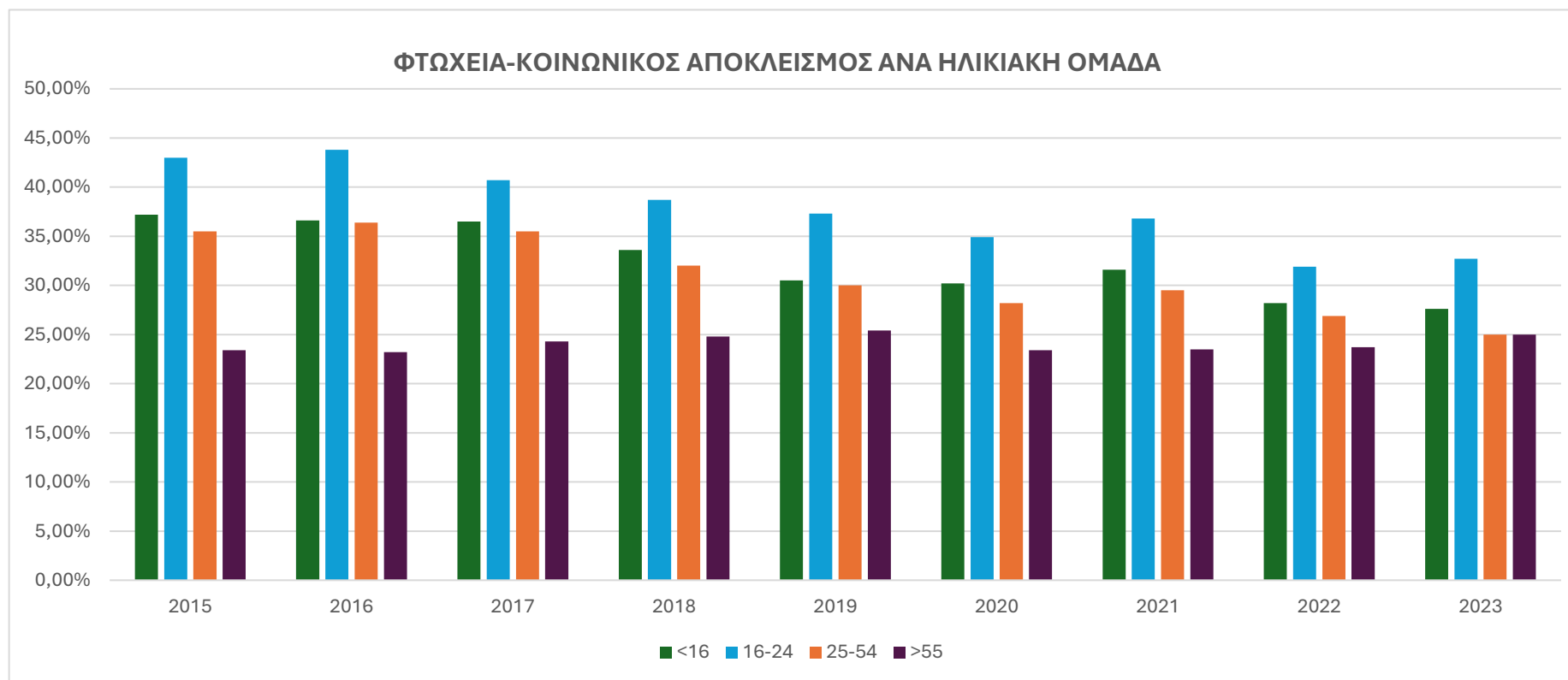
Καταρχήν, όσον αφορά το συνολικό πληθυσμό της χώρας, προκύπτει ότι το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού

αποκλεισμού μειώθηκε την περίοδο 2015-2019 κατά **3,4** ποσοστιαίες μονάδες, η οποία συνεχίστηκε και την επόμενη περίοδο 2019-2023 με μείωση κατά **2,9** ποσοστιαίες μονάδες.

Αντίστοιχα κινούνται τα ποσοστά φτώχειας ανά φύλο. Οι άνδρες την περίοδο 2015-2019 σημείωσαν μείωση του ποσοστού φτώχειας κατά 3,6 ποσοστιαίες μονάδες (από **31,6%** στο **28%**) και 3,2 μονάδες για την περίοδο 2019-2023 (από **28,0%** σε **24,8%**). Στις γυναίκες παρατηρείται ίδια τάση, με τις μειώσεις όμως στα ποσοστά να είναι μικρότερες από αυτές των αντρών. Συγκεκριμένα, την περίοδο 2015-2019 σημειώθηκε πτώση κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες (από **33,1%** στο **30,1%**) και την περίοδο 2019-2023 μείωση 2,9 ποσοστιαίων μονάδων (από **30,1%** σε **27,3%**).

Συμπερασματικά, η φτώχεια στη χώρα έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, αυτό όμως συντελέστηκε **όχι μέσω της αναπτυξιακής διαδικασίας και ανόδου του βιοτικού επιπέδου, αλλά χάρη στην επιδοματική πολιτική**

του κράτους στις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, ιδιαίτερα μετά την πανδημία του COVID-19 και την οικονομική κρίση του 2009.



Διάγραμμα 5.48: Φτώχεια και Κοινωνικός Αποκλεισμός ανά ηλικιακή ομάδα

5.3.7.1. Φτώχεια και Κοινωνικός Αποκλεισμός ανά ηλικιακή ομάδα στη Χώρα

Η ανάλυση των ποσοστών φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού ανά ηλικιακή ομάδα στη χώρα αποκαλύπτει σημαντικές διαφορές και τάσεις που απαιτούν προσεκτική εξέταση και παρέμβαση.

Οι ηλικίες 16-24 ετών καταγράφουν τα υψηλότερα ποσοστά φτώχειας, με τη μέγιστη τιμή να φτάνει το 44% το 2016. Αυτή η ηλικιακή ομάδα αποτελείται κυρίως από νέους που είτε σπουδάζουν είτε αναζητούν την πρώτη τους εργασία, γεγονός που συχνά συνεπάγεται ασταθείς και χαμηλά αμειβόμενες θέσεις εργασίας, ή ακόμα και ανεργία. Η δυσκολία εύρεσης σταθερής απασχόλησης και η έλλειψη επαγγελματικής εμπειρίας καθιστούν τους νέους αυτούς ευάλωτους στην οικονομική αβεβαιότητα και τον κοινωνικό αποκλεισμό.

Αμέσως μετά, τα άτομα κάτω των 16 ετών εμφανίζουν επίσης υψηλά ποσοστά φτώχειας. Η κατάσταση των παιδιών συνδέεται άμεσα με την οικονομική κατάσταση των οικογενειών τους. Οικογένειες με χαμηλό εισόδημα αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην κάλυψη βασικών αναγκών, όπως η διατροφή, η εκπαίδευση και η υγειονομική περίθαλψη, γεγονός που επηρεάζει άμεσα τα παιδιά και τις μελλοντικές τους προοπτικές.

Η ομάδα ηλικίας 25-54 ετών εμφανίζει ελαφρώς χαμηλότερα ποσοστά φτώχειας σε σύγκριση με τις νεότερες ηλικίες, αλλά παραμένει ευάλωτη. Αυτή η ηλικιακή ομάδα περιλαμβάνει άτομα σε παραγωγικές ηλικίες, τα οποία συχνά επωμίζονται το βάρος της οικονομικής υποστήριξης των οικογενειών τους. Οι οικονομικές δυσκολίες, η ανεργία και η επισφαλής εργασία μπορούν να επηρεάσουν την οικονομική τους σταθερότητα και την κοινωνική τους ενσωμάτωση.

Όσον αφορά τα άτομα άνω των 55 ετών, παρατηρούνται ελάχιστες αυξομειώσεις στα ποσοστά φτώχειας, τα οποία διατηρούνται σχετικά

σταθερά γύρω στο 25% κατά τη διάρκεια της περιόδου 2015-2023. Αυτή η σταθερότητα μπορεί να οφείλεται στην ύπαρξη συνταξιοδοτικών παροχών και κοινωνικών επιδομάτων που παρέχουν ένα ελάχιστο επίπεδο οικονομικής ασφάλειας σε αυτή την ηλικιακή ομάδα. Ωστόσο, η σταθερότητα αυτή δεν σημαίνει ότι οι ηλικιωμένοι είναι πλήρως προστατευμένοι από τη φτώχεια, καθώς πολλοί εξ αυτών ζουν με χαμηλά εισοδήματα και αντιμετωπίζουν αυξημένα κόστη υγείας.

Συνοψίζοντας, η κατανομή της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού ανά ηλικιακή ομάδα δείχνει ότι οι νέοι και τα παιδιά είναι οι πιο ευάλωτες ομάδες, με τα υψηλότερα ποσοστά φτώχειας. Οι ενήλικες σε παραγωγική ηλικία και οι ηλικιωμένοι επίσης αντιμετωπίζουν προκλήσεις, αν και σε μικρότερο βαθμό. Αυτά τα δεδομένα υπογραμμίζουν την ανάγκη για στοχευμένες πολιτικές και μέτρα που θα στηρίζουν τις ευάλωτες ομάδες, θα ενισχύουν την οικονομική σταθερότητα και θα προάγουν την κοινωνική ενσωμάτωση.

5.3.7.2. Φτώχεια και Κοινωνικός Αποκλεισμός στην Ήπειρο, τη Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια Νησιά

1. Κίνδυνος Φτώχειας στις Περιφέρειες Μελέτης

Η περιφέρεια της Ηπείρου εμφανίζει ποσοστά πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας που κυμαίνονται από 15,8% έως 21,1% κατά την περίοδο 2018-2023. Παρατηρείται μια σημαντική πτώση στο ποσοστό το 2022, φτάνοντας το 15,8%, αλλά το 2023 καταγράφηκε ελαφρά άνοδος στο 16,9%. Η οικονομία της Ηπείρου παραμένει αρκετά εξαρτημένη από τον πρωτογενή τομέα και τη μικρομεσαία επιχειρηματικότητα. Οι βελτιώσεις στην οδική υποδομή, όπως η Ιόνια Οδός, έχουν ενισχύσει την πρόσβαση στην περιοχή, διευκολύνοντας τη μεταφορά προϊόντων και υπηρεσιών και ενθαρρύνοντας την τουριστική ανάπτυξη. Ωστόσο, η περιοχή εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προκλήσεις στη βιομηχανική ανάπτυξη και την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στα ποσοστά φτώχειας.

Η Δυτική Ελλάδα καταγράφει σταθερά υψηλά ποσοστά πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας, με τα ποσοστά να κυμαίνονται από 23,8% έως 28,5% κατά την ίδια περίοδο. Το υψηλότερο ποσοστό παρατηρήθηκε το 2021 με 28,5%, ενώ το 2023 σημειώθηκε μικρή μείωση στο 26,8%. Παρά τη βελτίωση της οδικής σύνδεσης μέσω της Ιονίας Οδού, η Δυτική Ελλάδα αντιμετωπίζει σοβαρές οικονομικές δυσκολίες. Η περιφέρεια αυτή επηρεάζεται από την περιορισμένη βιομηχανική δραστηριότητα και τις

χαμηλές επενδύσεις σε υποδομές. Η ανεργία και η έλλειψη ευκαιριών απασχόλησης, ειδικά για τους νέους, συμβάλλουν στη διατήρηση υψηλών επιπέδων φτώχειας.

Τα Ιόνια Νησιά παρουσιάζουν αρκετές διακυμάνσεις στα ποσοστά πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας, με το χαμηλότερο ποσοστό να καταγράφεται το 2020 με 10% και το υψηλότερο το 2021 με 20,1%. Το 2023, το ποσοστό διαμορφώθηκε στο 18,1%. Η οικονομία των Ιονίων Νήσων είναι ιδιαίτερα εξαρτημένη από τον τουρισμό, γεγονός που καθιστά την περιφέρεια ευάλωτη σε εξωτερικούς παράγοντες όπως οι οικονομικές κρίσεις και οι υγειονομικές πανδημίες. Η τουριστική βιομηχανία μπορεί να προσφέρει εποχιακή απασχόληση, αλλά η αβεβαιότητα και η εξάρτηση από τις τουριστικές ροές συμβάλλουν στη διακύμανση των ποσοστών φτώχειας.

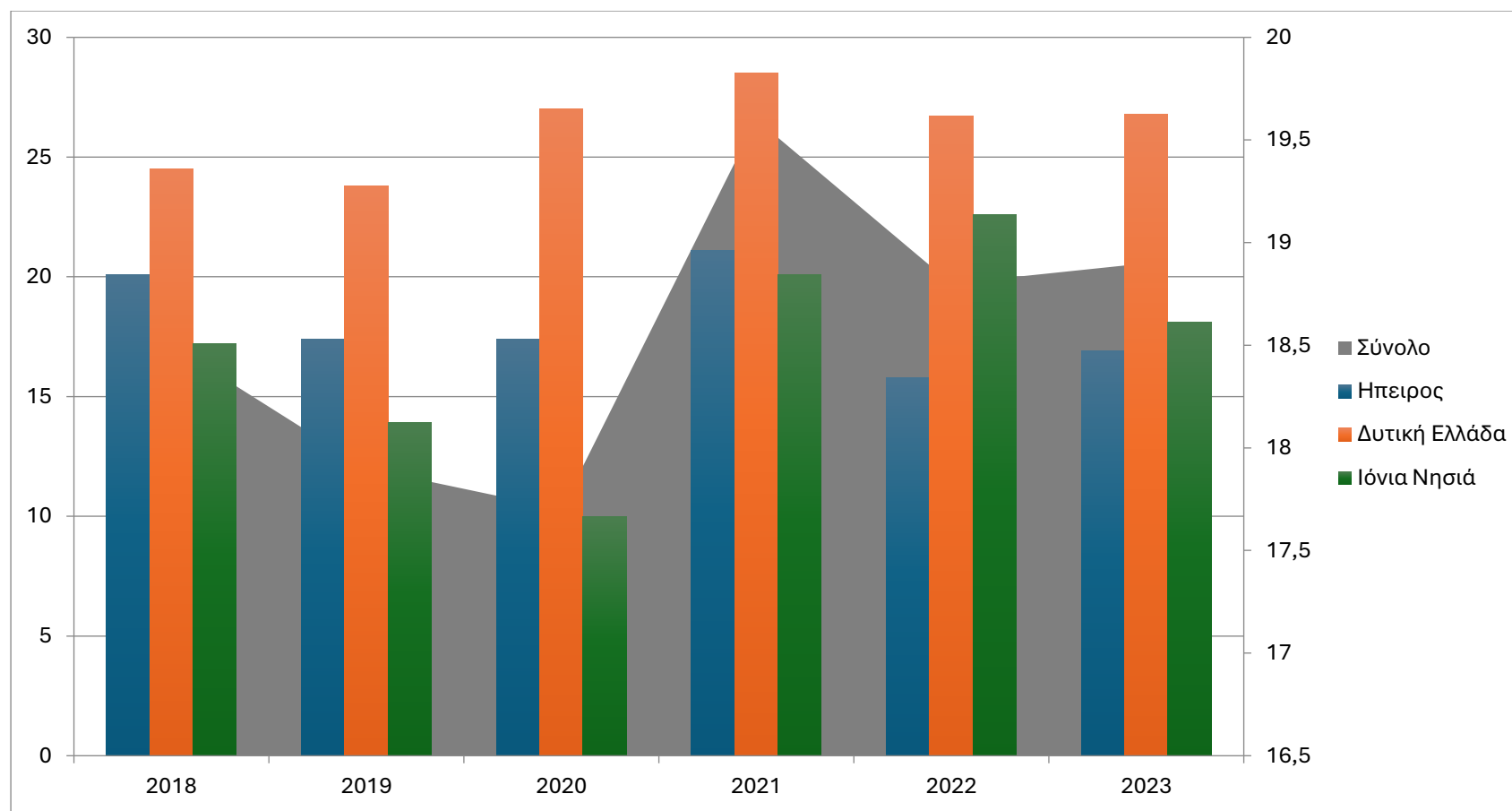
Συνολικά, η ανάλυση των ποσοστών φτώχειας στις περιφέρειες της Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων αποκαλύπτει διαφορετικές προκλήσεις και ευκαιρίες για κάθε περιοχή. Η διαρκής βελτίωση των υποδομών μπορεί να ενισχύσει την οικονομική ανάπτυξη, αλλά οι προσπάθειες πρέπει να επικεντρωθούν και σε άλλους τομείς, όπως η βιομηχανία, η εκπαίδευση και η δημιουργία σταθερών θέσεων εργασίας, για να μειωθούν τα επίπεδα φτώχειας και να προωθηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη.

Ποσοστά πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας ανά περιφέρεια						
ΕΤΗ	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Αττική	15,4%	13,7%	12,1%	12,9%	13,8%	14,2%
Βόρειο Αιγαίο	20,8%	20,7%	21,4%	22,7%	24,6%	26,9%
Νότιο Αιγαίο	17,5%	16,9%	14%	17,5%	15,8%	14,8%
Κρήτη	20,4%	15,2%	14,1%	14,9%	10,1%	11,1%
Ανατολική Μακεδονία & Θράκη	21,8%	24,3%	26,1%	29%	26,1%	25,9%
Κεντρική Μακεδονία	18,9%	20,6%	21,7%	25,5%	23,8%	23,2%
Δυτική Μακεδονία	24,8%	21,6%	25,3%	21,5%	25,4%	25%
Ήπειρος	20,1%	17,4%	17,4%	21,1%	15,8%	16,9%
Θεσσαλία	21,6%	19%	19,1%	19,7%	18,7%	20,7%
Ιόνια Νησιά	17,2%	13,9%	10%	20,1%	22,6%	18,1%
Δυτική Ελλάδα	24,5%	23,8%	27%	28,5%	26,7%	26,8%
Στερεά Ελλάδα	19,1%	20,3%	19,9%	24,2%	25,4%	18,7%
Πελοπόννησος	19%	19,7%	20,4%	24,2%	23,4%	26,8%
Ελλάδα	18,5%	17,9%	17,7%	19,6%	18,8%	18,9%

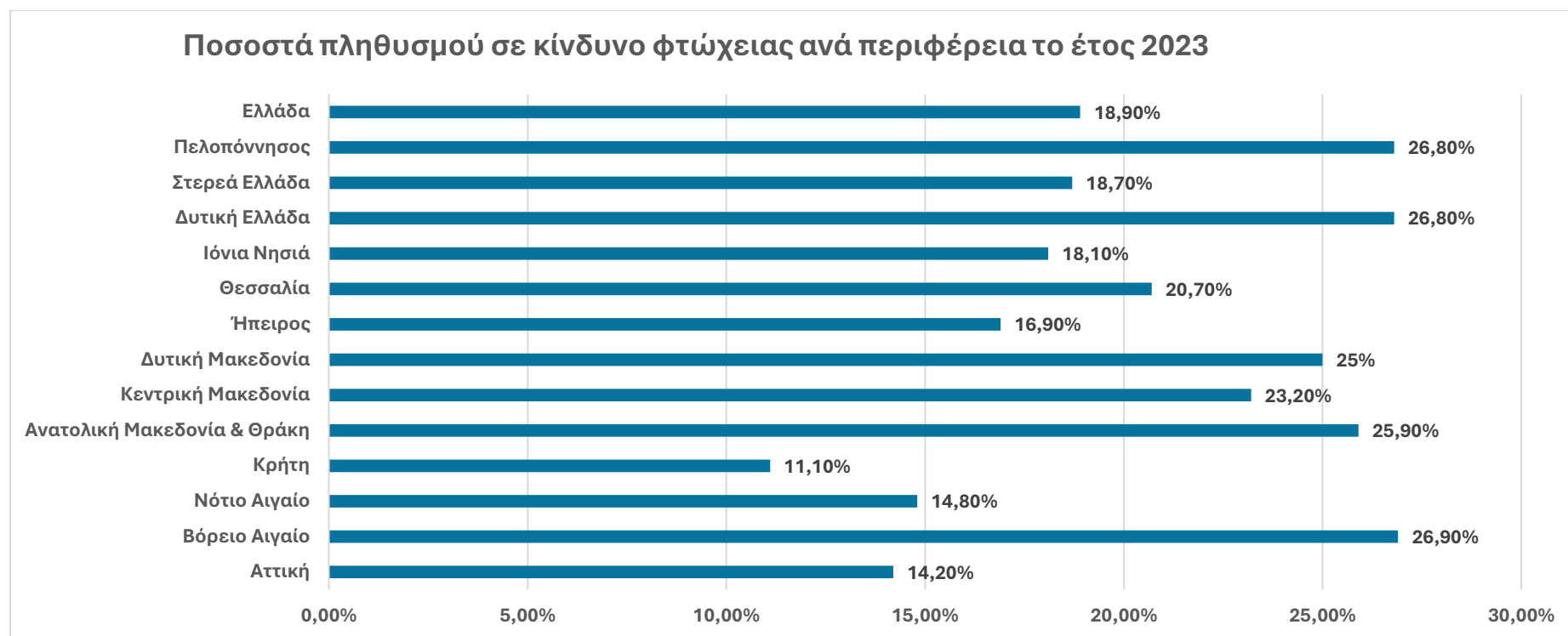
Πίνακας 5.86.: Ποσοστά φτώχειας ανά περιφέρεια τη περίοδο 2018-2023, Πηγή: Eurostat

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι η Ήπειρος σημείωσε σημαντική πρόοδο στην περίοδο 2018-2023 ως προς το συγκεκριμένο δείκτη με μείωση του κινδύνου φτώχειας από 20,1% σε 16,9% με αποτέλεσμα να καταλάβει θέση πιο ευνοϊκή από το μέσο όρο της χώρας που ήταν το 2023 στο 18,9%. Αντίθετα, στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ο κίνδυνος φτώχειας παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα και μάλιστα χειροτέρεψε, αφού αυξήθηκε από 24,5% το 2018 σε 26,8% το 2023, παραμένοντας, μαζί με τις

περιφέρειες Πελοποννήσου και Βόρειου Αιγαίου, στις τρεις χειρότερες θέσεις της κατάταξης στη χώρα, δέκα ποσοστιαίες μονάδες πάνω από τον αντίστοιχο δείκτη της Ηπείρου. Αυτό είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό και αναδεικνύει τις χρόνιες παθογένειες της οικονομίας αυτής της περιφέρειας και την αδυναμία της να αντιρροπήσει τις πτωτικές συνέπειες της ραγδαίας αποβιομηχάνισης που υπέστη στις δεκαετίες 1970 και 1980.



Διάγραμμα 5.49.: Άτομα σε κίνδυνο φτώχειας για τις περιφέρειες Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων
Πηγή: Eurostat



Διάγραμμα 5.50.: Ποσοστά φτώχειας ανά περιφέρεια το 2023, Πηγή: Eurostat

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης του κινδύνου φτώχειας στις περιφέρειες **Ήπειρος, Δυτική Ελλάδα και Ιόνια Νησιά** είναι ιδιαίτερα ανησυχητικά, ειδικά όταν εξετάζουμε την ιστορική τους εξέλιξη. Είκοσι χρόνια πριν, οι τρεις αυτές περιφέρειες βρίσκονταν στις χειρότερες θέσεις της χώρας όσον αφορά τα επίπεδα φτώχειας, σύμφωνα με έρευνα του Μπαλούρδου (2003). Συγκεκριμένα, τα επίπεδα κινδύνου φτώχειας ήταν 37,3% για την Ήπειρο, 31% για τη Δυτική Ελλάδα και 28,7% για τα Ιόνια Νησιά. Αυτά τα στοιχεία καταδεικνύουν την βαθιά ριζωμένη οικονομική ανισότητα και τις

μακροχρόνιες προκλήσεις που αντιμετωπίσαν και συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν οι περιφέρειες αυτές. Παρά τις βελτιώσεις στις υποδομές και τις επενδύσεις, τα επίπεδα φτώχειας παραμένουν υψηλά και η οικονομική ανάπτυξη αργή. Είναι απαραίτητο να συνεχιστούν οι προσπάθειες για την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, την αύξηση της απασχόλησης και την παροχή ευκαιριών εκπαίδευσης και κατάρτισης για τους κατοίκους των περιοχών αυτών. Η συνεργασία μεταξύ κυβερνητικών φορέων, τοπικών αρχών και ιδιωτικού τομέα είναι κρίσιμη

για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων και τη δημιουργία ενός βιώσιμου και ευημερούντος μέλλοντος για τις περιφέρειες της Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων.

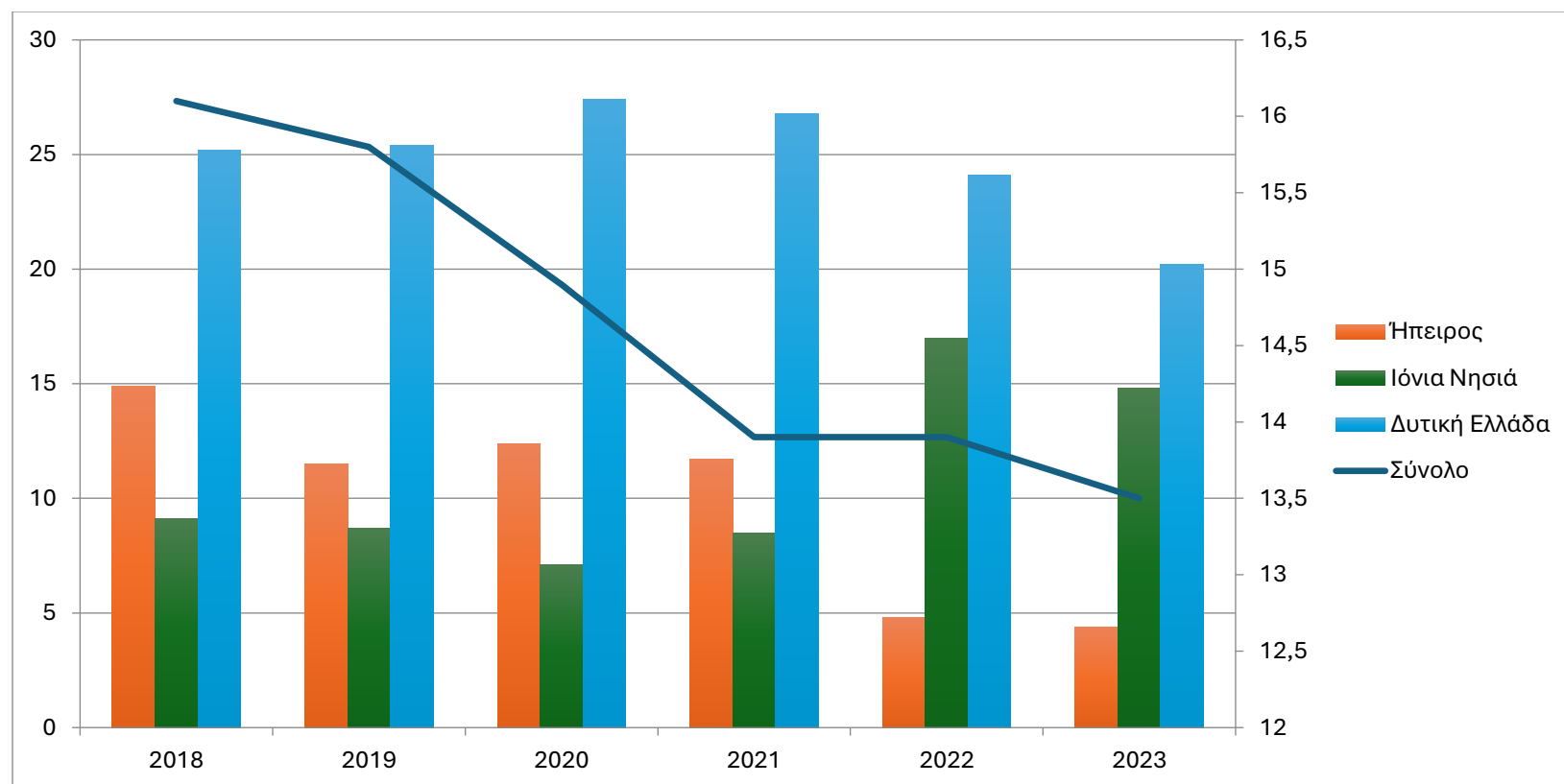
2. Δείκτης Σοβαρής Υλικής Αποστέρησης στις Περιφέρειες Μελέτης

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στο δείκτη σοβαρής υλικής αποστέρησης για τις περιφέρειες και πραγματοποιείται σύγκριση με τα αντίστοιχα επίπεδα της χώρας συνολικά. Ο δείκτης σοβαρής υλικής αποστέρησης (ΔΣΥΑ) είναι ένας σημαντικός δείκτης που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση των επιπέδων φτώχειας και κοινωνικής αποστέρησης σε μια περιοχή. Ο συγκεκριμένος δείκτης καταγράφει το ποσοστό του πληθυσμού που στερείται βασικών αγαθών και υπηρεσιών, όπως η διατροφή, η θέρμανση, τα ρούχα και άλλες βασικές ανάγκες. Από τα δεδομένα που παρέχονται, παρατηρούμε ότι για την περίοδο 2018-2023, τα συνολικά ποσοστά για την Ελλάδα είναι σταδιακά πτωτικά, μειούμενα από 16,1% το 2018 σε 13,5% το 2023. Αυτό υποδηλώνει μια γενική βελτίωση στην υλική αποστέρηση του πληθυσμού σε εθνικό επίπεδο.

Ωστόσο, αναλύοντας τα δεδομένα για τις επιμέρους περιοχές, παρατηρούνται σημαντικές διαφορές. Στην Ήπειρο, το ποσοστό υλικής αποστέρησης μειώνεται από 14,9% το 2018 σε 4,4% το 2023, δείχνοντας μια σημαντική βελτίωση κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Στα Ιόνια Νησιά, υπάρχουν διακυμάνσεις, με το ποσοστό να αυξάνεται από 9,1% το 2018 σε 17% το 2022 και στη συνέχεια να μειώνεται ελαφρά σε 14,8% το 2023. Η Δυτική Ελλάδα παρουσιάζει τα υψηλότερα ποσοστά υλικής αποστέρησης, φθάνοντας στο μέγιστο το 2020 με 27,4%. Από το 2021 και έπειτα, παρατηρείται μια σταδιακή μείωση, φτάνοντας στο 20,2% το 2023.

Ειδικά για τη Δυτική Ελλάδα, τα ποσοστά σοβαρής υλικής αποστέρησης είναι σημαντικά υψηλότερα από τα εθνικά επίπεδα, κυμαινόμενα μεταξύ 7-13 ποσοστιαίων μονάδων πάνω από τον εθνικό μέσο όρο. Αυτή η διαφορά υποδεικνύει έντονα προβλήματα φτώχειας και κοινωνικής αποστέρησης στην περιοχή. Οι θετικές επιδράσεις της επιδοματικής πολιτικής του κράτους και των δράσεων των φορέων κοινωνικής αλληλεγγύης φαίνονται να έχουν συμβάλει στη μείωση των ποσοστών υλικής αποστέρησης, ιδιαίτερα από το 2021 και μετά. Οι πολιτικές αυτές περιλαμβάνουν μέτρα όπως οικονομική ενίσχυση, παροχή βασικών αγαθών και υπηρεσιών, καθώς και υποστήριξη ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων. Η σύνθεση του δείκτη, η οποία περιλαμβάνει κατηγορίες βασικών καταναλωτικών προϊόντων, υπογραμμίζει τη σημασία της πρόσβασης σε αυτά τα προϊόντα για την ευημερία των κατοίκων.

Συνοψίζοντας, **η γενική βελτίωση στον δείκτη σοβαρής υλικής αποστέρησης σε εθνικό επίπεδο είναι ενθαρρυντική, αλλά οι μεγάλες διαφορές ανάμεσα στις περιφέρειες υπογραμμίζουν την ανάγκη για συνεχείς και στοχευμένες προσπάθειες**, προκειμένου να μειωθούν οι ανισότητες και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής σε περιοχές με υψηλά ποσοστά αποστέρησης, όπως η Δυτική Ελλάδα.



Διάγραμμα 5.51.: Σοβαρή υλική αποστέρηση στην Ήπειρο, στη Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια Νησιά Πηγή: Eurostat

5.3.7.3. Συμπεράσματα

Από την προηγούμενη ανάλυση, γίνεται φανερό ότι τα ποσοστά φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού γενικά στη χώρα εμφάνισαν αξιόλογη βελτίωση σημειώνοντας σημαντική πτώση και απειλώντας τελικά μικρότερο αριθμό πληθυσμού, ιδιαίτερα από τις ευαίσθητες

κοινωνικές ομάδες. Οι βελτιώσεις των δεικτών οφείλονται κυρίως στην παρεμβατική πολιτική του δημόσιου τομέα και δεν είναι αποτέλεσμα αναπτυξιακής διαδικασίας ούτε ανακατανομής εισοδημάτων με πάγιου χαρακτήρα δημοσιονομικά και άλλα μέτρα.

Ωστόσο, σε επίπεδο περιφέρειας, οι αποκλίσεις είναι σημαντικές και σε μεμονωμένες περιπτώσεις (Δυτική Ελλάδα, Πελοπόννησος, Βόρειο Αιγαίο) κινούνται, από πλευράς κοινωνικοοικονομικής συνοχής, σε μη αποδεκτά επίπεδα. Η περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας και ειδικά ο νομός Αιτωλοακαρνανίας κινήθηκαν, ως προς τους συγκεκριμένους δείκτες, σε επίπεδα χειρότερα από το μέσο επίπεδο της χώρας, καταλαμβάνοντας μια από τις χειρότερες θέσεις στη συνολική κατάταξη όλων των περιφερειών, παρά την επιτευχθείσα βελτίωση έναντι προγενέστερων ετών (αρχές δεκαετίας του 2000). Αυτό που είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι τα υψηλά επίπεδα των σχετικών δεικτών και η μεγάλη απόστασή τους από τον εθνικό μέσο όρο.

Η αρνητική εικόνα της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας συνδέεται φυσικά και με την αντίστοιχη κατάσταση που αυτή εμφανίζει από πλευράς ΑΕΠ και κατά κεφαλή ΑΕΠ, ιδιαίτερα με τις μεγάλες ενδοπεριφερειακές αποκλίσεις - προς τα κάτω - που επιδεικνύουν οι νομοί της Ηλείας, αλλά και της Αιτωλοακαρνανίας. Στην περίπτωση αυτή, δεν μπορεί να μη συνδέεται το γεγονός της μέχρι πριν λίγα χρόνια συγκοινωνιακής αποκοπής αυτής της περιφέρειας, λόγω της επί χρόνια παραμονής της Κορίνθου-Πατρών σε καθεστώς εργοταξίου και της μεγάλης χρονικής καθυστέρησης ολοκλήρωσής της λόγω της οικονομικής κρίσης.

Η κατασκευή της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου είχε ως στόχο τη βελτίωση της διασύνδεσης της Πελοποννήσου με τη Δυτική Ελλάδα και την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Παρά τα αρχικά οφέλη και τις προσδοκίες, τα στοιχεία δείχνουν ότι η Δυτική Ελλάδα εξακολουθεί να αντιμετωπίζει υψηλά ποσοστά υλικής αποστέρησης. Η Γέφυρα, ενώ έχει βελτιώσει την κινητικότητα και την πρόσβαση, δεν ήταν

αρκετή, από μόνη της, για να αντισταθμίσει πλήρως τα βαθύτερα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα της περιοχής.

Επιπλέον, τα Ιόνια Νησιά παρουσιάζουν διακυμάνσεις στα ποσοστά υλικής αποστέρησης, με αξιοσημείωτη αύξηση το 2022. Η βελτίωση της διασύνδεσης της περιοχής μέσω της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων αναμένεται να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη, ωστόσο οι τοπικές κοινωνίες εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν προκλήσεις.

Τέλος, από γενικότερη άποψη, η σημαντική πτώση της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού την τελευταία εικοσαετία σε επίπεδο χώρας (γύρω στις 10 ποσοστιαίες μονάδες περίπου) δεν μπορεί να είναι άσχετη με την προσθήκη στο οδικό δίκτυο της χώρας σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων συνολικού μήκους άνω των 1500 χιλιομέτρων και τη λειτουργία, μετά το 2017, για πρώτη φορά στην ιστορία της Ελλάδας, ενός ολοκληρωμένου, συνεχούς και ολικής κάλυψης σύγχρονου οδικού δικτύου. Αυτό συμβάλλει στην ασφαλή μεταφορά των κατοίκων και των επισκεπτών της χώρας και στην ανάπτυξη των εμπορευματικών συναλλαγών, του τουρισμού και του πολιτισμού.

5.3.8. Εξωτερικό Εμπόριο

Το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας την περίοδο 2018-2022 παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Παρατηρείται ανοδική πορεία τόσο στις εισαγωγές, όσο και τις εξαγωγές με μικρή πτώση και στα δυο μεγέθη το 2020 λόγω της πανδημίας COVID-19 (οι εισαγωγές με πετρελαιοειδή μειώθηκαν από **53.116,2** το 2019 σε **46.601,2 εκατ. ευρώ** το 2020 και οι εξαγωγές από **32.307,8** το 2019 σε **29.317,3 εκατ.** το 2020).

Κατά τη διάρκεια της περιόδου, οι εισαγωγές υπερέχουν σταθερά των εξαγωγών με το ελλειμματικό ισοζύγιο να κυμαίνεται από - **19.516,5** το 2018 σε **-36.927,8 εκατ. ευρώ** το 2022. Κύριες εξαγωγές της χώρας στη περίοδο αυτή αποτελούν τα πετρελαιοειδή με συμμετοχή **37,1%** και τα τρόφιμα με **14,7%** στο σύνολο. Οι εισαγωγές αποτελούν το 36,5% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ οι εξαγωγές το **21,7%**.

Εξωτερικό εμπόριο Ελλάδας (με πετρελαιοειδή)

(ποσά σε εκατ. €)	2022	2021	2020	2019	2018
Εξαγωγές	54.090,8	39.423,5	29.317,3	32.307,8	31.980,1
Εισαγωγές	91.018,6	63.840,0	46.601,2	53.116,2	51.496,6
Εμπορικό Ισοζύγιο	-36.927,8	-24.416,4	-17.283,9	-20.808,5	-19.516,5
Εξαγωγές/Εισαγωγές	59,4%	61,8%	62,9%	60,8%	62,1%

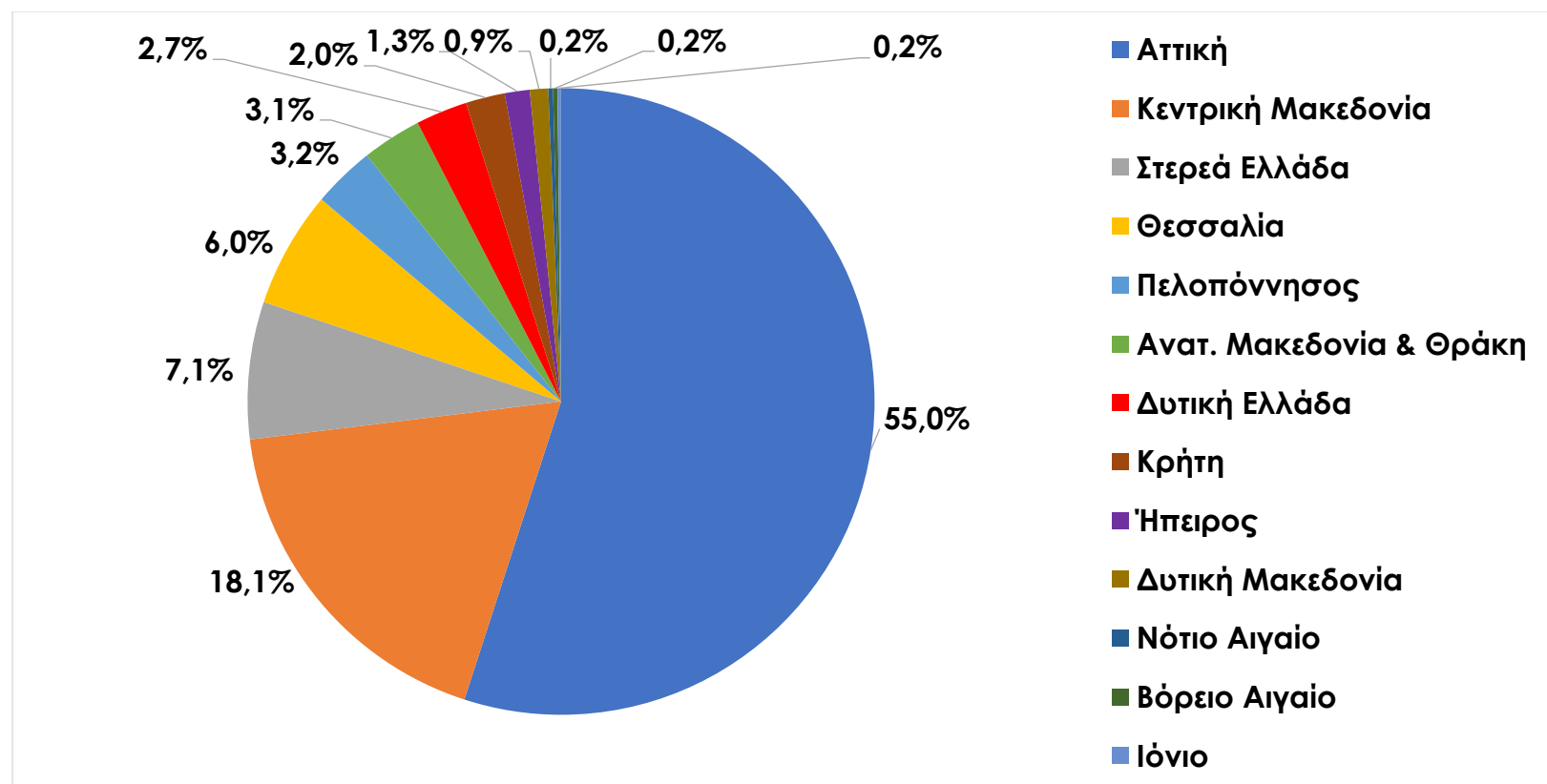
Πίνακας 5.87.: Εξωτερικό εμπόριο Ελλάδας Πηγή: ΣΕΒΕ

Το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας και η σταθερή παραμονή του επί δεκαετίες ως ενός βασικού χαρακτηριστικού της εθνικής οικονομίας, αναδεικνύει το μεγάλο πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας της, τη χαμηλή παραγωγική βάση και την αδυναμία προσαρμογής της στις νέες συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού. Είναι αξιοσημείωτο ότι αυτό το πρόβλημα έχει πολλαπλές αναγνώσεις δεδομένου ότι οι αιτίες του δεν οφείλονται μονοσήμαντα σε μία κατηγορία παραγόντων, όπως για παράδειγμα στο γεγονός του χαμηλού κόστους εργασίας σε ανταγωνίστριες χώρες που καθιστά φθηνότερες τις εισαγωγές από αυτές. Στην Ελλάδα η μεταβολή των αμοιβών της εργασίας τα τελευταία χρόνια είχε από τις χαμηλότερες αυξήσεις στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ωστόσο δεν βελτιώθηκε η ανταγωνιστικότητα της. Στην τελευταία εικοσαετία οι εισαγωγές αυξήθηκαν όχι μόνο στα βιομηχανικά προϊόντα, αλλά και στα αγροτικά, με αποτέλεσμα να χάσει η χώρα την αυτάρκεια της σε μια μεγάλη γκάμα φυτικών και ζωικών προϊόντων που επηρεάζουν την καθημερινή κατανάλωση των νοικοκυριών. Σαν να μην έφθανε αυτό, παρατηρείται τα τελευταία χρόνια έλλειψη εργατικών χεριών, μεταξύ άλλων, στην αγροτική παραγωγή, εξέλιξη που επιτείνει περαιτέρω το πρόβλημα της πρωτογενούς παραγωγής και πιέζει και το σχετικό κόστος παραγωγής.

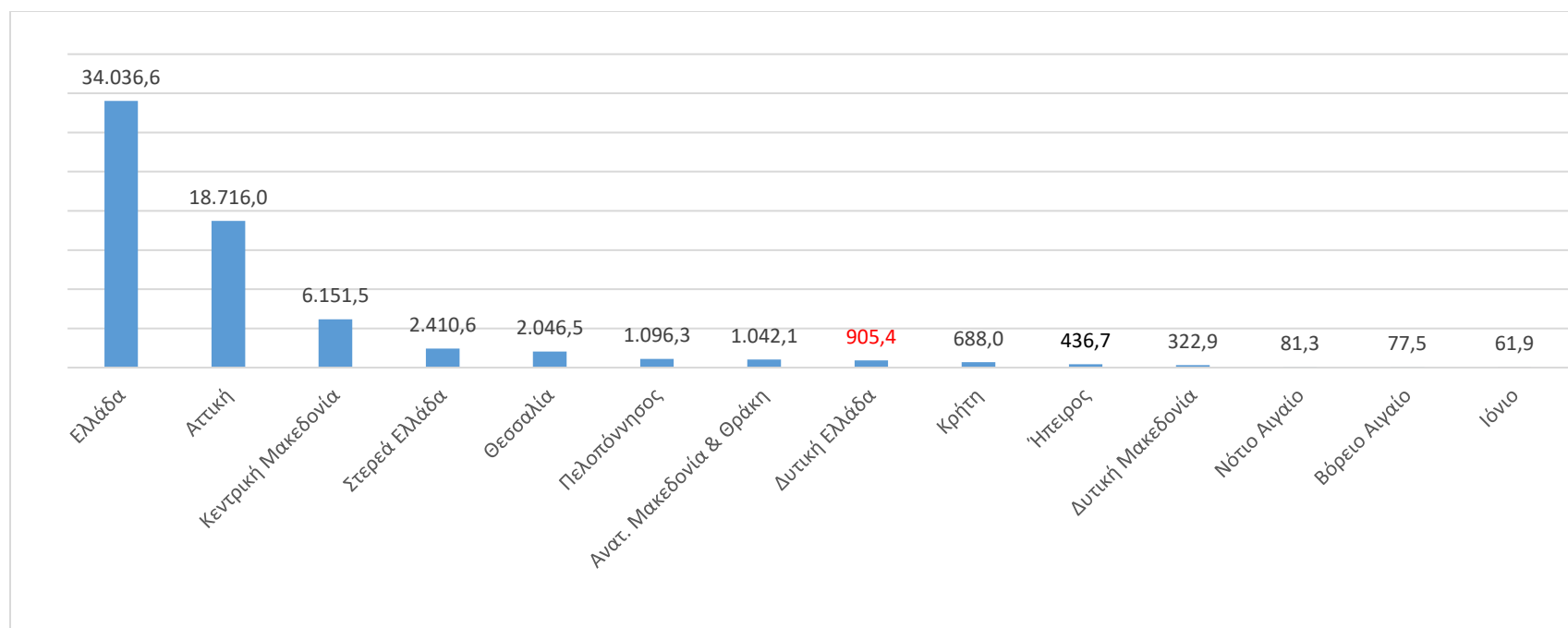
Σχετικά με τη γεωγραφική προέλευση των εξαγωγών παρατηρείται πως στις εξαγωγές της χώρας κυριαρχεί η Αττική με ποσοστό **55%** και αμέσως μετά η Κεντρική Μακεδονία με **18,1%** στο σύνολο της χώρας. Ο έντονος αυτός συγκεντρωτισμός των εξαγωγών από πλευράς γεωγραφικής κατανομής συνδέεται με τη διαφορετικότητα

της μορφολογίας των περιφερειακών οικονομιών στη χώρα και την υπερσυγκέντρωση της δευτερογενούς παραγωγής στις δύο αυτές μεγάλες περιφέρειες.

Κύριοι εξαγωγικοί προορισμοί της χώρας αποτελούν η Ιταλία, η Βουλγαρία και η Γερμανία. Οι εξαγωγές ανά περιφέρεια, σε αξία και ως ποσοστό επί του συνόλου, δίνονται από τα δύο διαγράμματα που ακολουθούν.



Διάγραμμα 5.52. :Ελληνικές εξαγωγές ανά περιφέρεια (χωρίς πετρελαιοειδή) - μερίδιο 2022 (%), Πηγή: ΣΕΒΕ



Διάγραμμα 5.53.: Ελληνικές Εξαγωγές ανά περιφέρεια 2022 (χωρίς πετρελαιοειδή) - σε αξία (εκατ. Ευρώ), Πηγή: ΣΕΒΕ

Η ανάλυση των εξαγωγών στις περιφέρειες της Ελλάδας δείχνει σημαντικές διαφορές στις οικονομικές επιδόσεις μεταξύ των περιοχών. Ειδικότερα, η Δυτική Ελλάδα, η Ήπειρος και τα Ιόνια Νησιά καταγράφουν χαμηλές επιδόσεις στις εξαγωγές, σε αντίθεση με την πρωτοπόρο περιφέρεια Αττικής, θέση που οφείλεται στην οικονομική της δύναμη, τη βιομηχανική βάση και τις εξαιρετικές υποδομές, που διευκολύνουν την πρόσβαση στις διεθνείς αγορές. . Πιο αναλυτικά, η Δυτική Ελλάδα κατέχει την 7^η θέση με συνολική αξία εξαγωγών 905,4 εκατομμύρια ευρώ. Παρά το γεγονός ότι κατατάσσεται στη μέση του πίνακα, οι εξαγωγές της εξακολουθούν να βρίσκονται κάτω από το 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Αυτό δείχνει μια σχετικά

μέτρια εξαγωγική δραστηριότητα, που μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως η βιομηχανική παραγωγή, η πρόσβαση στις αγορές και οι υποδομές. Επιπλέον, η Ήπειρος, που βρίσκεται στην 9^η θέση, παρουσιάζει ακόμα χαμηλότερες επιδόσεις με εξαγωγές αξίας 436,7 εκατομμυρίων ευρώ. Η περιφέρεια αυτή είναι γνωστή για τη γεωγραφική της απομόνωση και την περιορισμένη βιομηχανική ανάπτυξη, γεγονός που πιθανώς επηρεάζει αρνητικά τις εξαγωγικές της δυνατότητες. Παρά τις προσπάθειες βελτίωσης της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας, οι εξαγωγές παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα. Τέλος, τα Ιόνια Νησιά κατέχουν την τελευταία θέση στις εξαγωγές με μόλις 61,9 εκατομμύρια ευρώ. Αυτή η

περιφέρεια, αν και τουριστικά αναπτυγμένη, φαίνεται να μην έχει αναπτύξει ισχυρή εξαγωγική βάση. Οι εξαγωγές είναι περιορισμένες και πιθανώς συνίστανται κυρίως σε αγροτικά προϊόντα και μικρές βιοτεχνίες.

Οι διαφορές στις εξαγωγικές επιδόσεις μεταξύ των περιφερειών υποδεικνύουν την ανισότητα στην οικονομική ανάπτυξη και την ανάγκη για στοχευμένες πολιτικές που θα ενισχύσουν τις εξαγωγές και την ανταγωνιστικότητα των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών. Οι προσπάθειες για βελτίωση των εξαγωγών στις περιοχές της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και των Ιονίων Νήσων θα μπορούσαν να επικεντρωθούν στη βελτίωση των υποδομών, την εκπαίδευση και κατάρτιση του εργατικού δυναμικού, την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και την παροχή κινήτρων για επενδύσεις. Με την κατάλληλη υποστήριξη και στρατηγική, αυτές οι περιοχές μπορούν να αυξήσουν τις εξαγωγές τους και να συμβάλουν περισσότερο στην εθνική οικονομία.

5.3.8.1. Εξωτερικό Εμπόριο Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Στη Δυτική Ελλάδα το 2022 οι εξαγωγές της αποτελούν το **2,7%** του συνόλου των εξαγωγών της χώρας. Οι εξαγωγές υπερέχουν των εισαγωγών κατά τη διάρκεια της περιόδου 2018-2022. Η Περιφέρεια βρίσκεται σε μια ενδιάμεση θέση στο τομέα των εξαγωγών σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες, με τις εξαγωγές της να βρίσκονται κάτω του 1 δις στα **905,4€** εκατομμύρια το 2022.

Το 2022 οι εξαγωγές της Δυτικής Ελλάδας ανήλθαν σε €905,4 εκατ., παρουσιάζοντας σημαντική αύξηση σε σύγκριση με τα €722,9 εκατ. του 2021. Το 2020 οι εξαγωγές ήταν €542,1 εκατ., ενώ το 2019 και το 2018 ήταν €535,5 εκατ. και €546,4 εκατ. αντίστοιχα. Από το 2019 μέχρι το 2022, παρατηρείται σταθερή αύξηση στις εξαγωγές, με εξαίρεση μια μικρή πτώση το 2019 σε σύγκριση με το 2018.

Οι εισαγωγές το 2022 ήταν €765,9 εκατ., αυξημένες από τα €560,6 εκατ. του 2021. Το 2020 οι εισαγωγές ανήλθαν σε €397,6 εκατ., ενώ το 2019 και το 2018 ήταν €408,0 εκατ. και €437,3 εκατ. αντίστοιχα. Οι εισαγωγές παρουσίασαν σταθερή αύξηση από το 2019 έως το 2022, εκτός από μια μείωση το 2019 σε σύγκριση με το 2018.

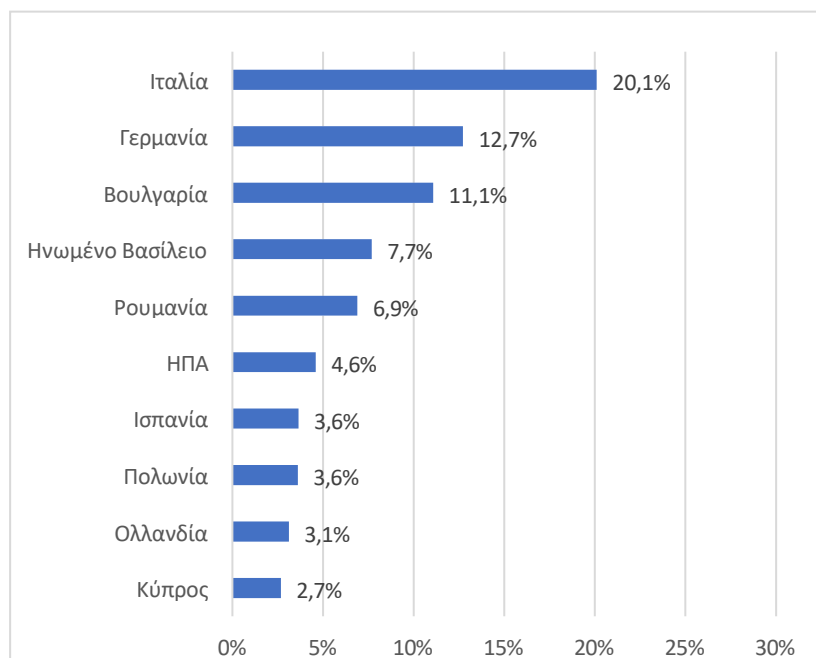
(ποσά σε εκατ. €)	2022	2021	2020	2019	2018
Εξαγωγές	905,4	722,9	542,1	535,5	546,4
Εισαγωγές	765,9	560,6	397,6	408,0	437,3
Εμπορικό Ισοζύγιο	139,5	162,3	144,6	127,6	109,0
Εξαγωγές/Εισαγωγές	118,2%	128,9%	136,4%	131,3%	124,9%

Πίνακας 5.88.: Εξωτερικό εμπόριο Δυτικής Ελλάδας τη περίοδο 2018-2022, Πηγή: ΣΕΒΕ

Το εμπορικό ισοζύγιο το 2022 ήταν €139,5 εκατ., μειωμένο από τα €162,3 εκατ. του 2021. Το 2020 το εμπορικό ισοζύγιο ήταν €144,6 εκατ., ενώ το 2019 και το 2018 ήταν €127,6 εκατ. και €109,0 εκατ. αντίστοιχα. Παρόλο που το εμπορικό ισοζύγιο σημείωσε μια αύξηση από το 2018 έως το 2021, το 2022 σημειώθηκε μείωση σε σύγκριση με το 2021.

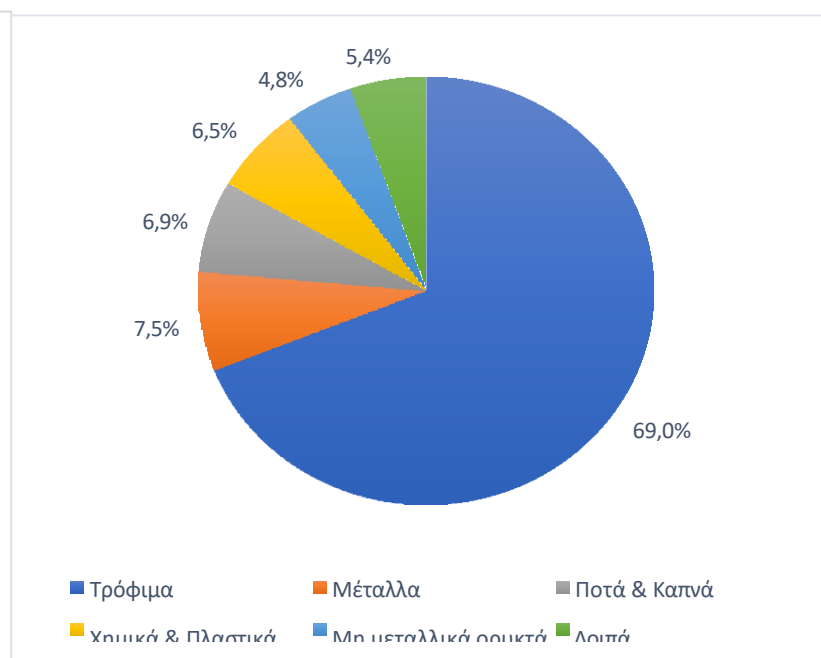
Η αναλογία εξαγωγών προς εισαγωγές το 2022 ήταν 118,2%, ενώ το 2021 ήταν 128,9%. Το 2020 η αναλογία ήταν 136,4%, ενώ το 2019 και το 2018 ήταν 131,3% και 124,9% αντίστοιχα. Η αναλογία αυτή παρουσιάζει μια καθοδική τάση από το 2020 έως το 2022, με τη μέγιστη τιμή να σημειώνεται το 2020.

Εξαγωγές ανά κυριότερο προορισμό



Διάγραμμα 5.54.: Εξαγωγές ανά προορισμό Δυτικής Ελλάδας Πηγή: ΣΕΒΕ

Εξαγωγές ανά κυριότερο κλάδο



Διάγραμμα 5.55.: Εξαγωγές ανά κυριότερο κλάδο Δυτικής Ελλάδας

Η Ιταλία αποτελεί τον κύριο προορισμό για τις εξαγωγές της Δυτικής Ελλάδας, καταλαμβάνοντας το μεγαλύτερο μερίδιο με ποσοστό 20,1%. Αυτό δείχνει την ισχυρή εμπορική σχέση μεταξύ των δύο περιοχών, με την Ιταλία να απορροφά σημαντικό μέρος των εξαγωγών.

Η Γερμανία ακολουθεί ως δεύτερος μεγαλύτερος προορισμός εξαγωγών με ποσοστό 12,7%. Η ισχυρή βιομηχανική βάση και η οικονομική δύναμη της Γερμανίας την καθιστούν σημαντικό εμπορικό εταίρο. Η Βουλγαρία βρίσκεται στην τρίτη θέση με ποσοστό 11,1%. Η γεωγραφική εγγύτητα και οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας ενισχύουν τις εμπορικές συναλλαγές.

Το Ηνωμένο Βασίλειο αποτελεί έναν σημαντικό προορισμό για τις εξαγωγές της Δυτικής Ελλάδας, καταλαμβάνοντας ποσοστό 7,7%. Παρά το Brexit, οι εμπορικές σχέσεις παραμένουν σημαντικές. Η Ρουμανία με ποσοστό 6,9% στις εξαγωγές της Δυτικής Ελλάδας καταδεικνύει την ανάπτυξη των εμπορικών δεσμών μεταξύ των δύο χωρών.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες απορροφούν το 4,6% των εξαγωγών της Δυτικής Ελλάδας. Αυτό υποδηλώνει τη σημασία της αμερικανικής αγοράς για την περιοχή, παρά την απόσταση και τις διαφοροποιήσεις στις αγορές. Η Ισπανία, μαζί με την Πολωνία, καταλαμβάνει ποσοστό 3,6% στις εξαγωγές. Η κοινή ευρωπαϊκή αγορά και οι παρόμοιες οικονομικές δομές ενισχύουν τις εμπορικές συναλλαγές. Η Πολωνία, με το ίδιο ποσοστό όπως η Ισπανία, δείχνει ότι αποτελεί έναν σημαντικό εμπορικό εταίρο για τη Δυτική Ελλάδα.

Η Ολλανδία καταλαμβάνει ποσοστό 3,1%, γεγονός που αναδεικνύει τη σημασία των εμπορικών συναλλαγών με τις Κάτω Χώρες. Τέλος, η Κύπρος με ποσοστό 2,7% δείχνει την στενή εμπορική σχέση που διατηρεί η Δυτική Ελλάδα με την Κύπρο, ενισχύοντας την οικονομική συνεργασία εντός του ελληνικού κόσμου.

Συνοψίζοντας, οι κύριοι προορισμοί εξαγωγών της Δυτικής Ελλάδας περιλαμβάνουν κυρίως χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπογραμμίζοντας τη σημασία της ευρωπαϊκής αγοράς για την περιοχή. Παράλληλα, οι εμπορικές σχέσεις με τις Ηνωμένες Πολιτείες καταδεικνύουν τη διευρυμένη προσέγγιση της Δυτικής Ελλάδας σε διεθνείς αγορές.

Η μεγαλύτερη κατηγορία εξαγωγών αφορά τα τρόφιμα, τα οποία καταλαμβάνουν το 69% του συνόλου. Αυτό υποδηλώνει ότι η περιοχή έχει μια ισχυρή παραγωγική βάση στον τομέα της αγροτικής παραγωγής και των μεταποιημένων τροφίμων, τα οποία αποτελούν τη ραχοκοκαλιά των εξαγωγών της.

Τα μέταλλα έρχονται στη δεύτερη θέση, με ποσοστό 7,5%. Η παρουσία των μεταλλουργικών βιομηχανιών στη Δυτική Ελλάδα συμβάλλει σημαντικά στην εξαγωγική δραστηριότητα της περιοχής, προωθώντας προϊόντα μετάλλου σε διεθνείς αγορές. Τα ποτά και τα καπνά ακολουθούν με ποσοστό 6,9%. Η παραδοσιακή παραγωγή κρασιών, αλκοολούχων ποτών και καπνού έχει ισχυρή παρουσία στις εξαγωγές της Δυτικής Ελλάδας.

Τα χημικά και τα πλαστικά καταλαμβάνουν ποσοστό 6,5%. Αυτό δείχνει την ανάπτυξη της χημικής βιομηχανίας στην περιοχή, που περιλαμβάνει την παραγωγή πλαστικών προϊόντων και άλλων χημικών υλικών. Τα μη μεταλλικά ορυκτά συνεισφέρουν το 5,4% των εξαγωγών, δείχνοντας την εκμετάλλευση και επεξεργασία φυσικών πόρων της περιοχής.

Τέλος, η κατηγορία "λοιπά" περιλαμβάνει διάφορα άλλα προϊόντα και καταλαμβάνει το 4,8% των εξαγωγών. Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει προϊόντα που δεν εμπίπτουν στις προηγούμενες κατηγορίες αλλά εξακολουθούν να έχουν εμπορική αξία και συμβάλλουν στην εξαγωγική δραστηριότητα της Δυτικής Ελλάδας.

Συνολικά, η ανάλυση της κατανομής των εξαγωγών ανά κατηγορία προϊόντων αναδεικνύει την ποικιλομορφία της παραγωγής και των εξαγωγικών δραστηριοτήτων της Δυτικής Ελλάδας, με τα τρόφιμα να κατέχουν κυρίαρχη θέση, ακολουθούμενα από σημαντικές συνεισφορές από τους τομείς των μετάλλων, των ποτών και καπνών, των χημικών και πλαστικών, και των μη μεταλλικών ορυκτών.

5.3.9. Μεταβολή Χρήσεων Γης

Η μεταβολή των χρήσεων γης και η μετατροπή των μη φυσικών επιφανειών σε τεχνικές επιφάνειες αποτελεί συχνά αιτία απώλειας βιοποικιλότητας, καθώς και μείωσης φυσικών πόρων. Η εκτίμηση της μεταβολής αυτής βασίζεται σε μελέτη μεταβολών των χρήσεων γης στις περιοχές πέριξ της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Το Παρατηρητήριο κατέγραψε τις καταλήψεις των εκτάσεων πέριξ της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου σε ακτίνα 1 Χιλιομέτρου με έτη αναφοράς το 2012 και το 2018 έτσι ώστε μετά την ολοκλήρωση και την λειτουργία της να είναι δυνατή η μελέτη της μεταβολής των χρήσεων γης. Για την καταγραφή αυτή χρησιμοποιήθηκε η βάση δεδομένων Corine για τα έτη 2012 και 2018 η οποία εντάχθηκε στην γεωβάση του ΠΟΑΔΕΠ.

Η Corine (coordination of information on the environment) είναι Ευρωπαϊκό πρόγραμμα που ξεκίνησε το 1985 και πλέον διατίθεται ως ψηφιακό χαρτογραφικό προϊόν σε κλίμακα 1:100.000 όπου περιέχει τις χρήσεις γης για το μεγαλύτερο μέρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρισμένες σε 44 κατηγορίες χρήσεων γης χωρισμένες σε 3 επίπεδα, όπως παρουσιάζονται στον σχετικό πίνακα.

Για την επεξεργασία των μεταβολών χρήσεων γης δημιουργήθηκε Buffer (ζώνη επιρροής) ακτίνας ενός χιλιομέτρου από της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, όπου με περαιτέρω επεξεργασία δεδομένων εντοπίστηκαν οι μεταβολές των χρήσεων γης στο επίπεδο 3 μεταξύ των ετών 2012 και 2018 όπου και υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Η συνολική επιφάνεια της εξεταζόμενης περιοχής (Buffer 1 χιλιομέτρου από της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου) είναι περίπου 393621 στρέμματα (393620.669 στρ.). Από την εξέταση των μεταβολών των χρήσεων γης προέκυψαν, κατά τα χρόνια αναφοράς, οι μεταβολές όπως παρουσιάζονται παρακάτω.

Level 1	Level 2	Level 3
Τεχνητές Επιφάνειες	Αστική Γη	Συνεχής αστικού ιστού Αστική Δομή
	Βιομηχανία, Εμπόριο, Μεταφορές	Βιομηχανικές ή εμπόρικές μονάδες Οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και των συναφών γης Λιμενικές ζώνες Αεροδρομία
	Εργοτάξια, Ορυχεία, Απορρίμματα	Εξόρυξη ορυκτών Σκούπη ιδιοκτησιών Εργοτάξια
	Αστικό Πράσινο, Αθλητισμός	Αστικό Πράσινο Αθλητισμός και εγκαταστάσεις αναψυχής
Καλλιεργούμενες Εκτάσεις	Αροτραίες Καλλιέργειες	Μη αρδευόμενες αροτραίες εκτάσεις Αρδευόμενες εκτάσεις Ορυζώνες
	Μόνιμες Καλλιέργειες Βοσκότοποι	Αμπελώνες Καλλιέργειες Υπογροφικών δένδρων Ελαιώνες Βοσκότοποι
	Ετερογενείς γεωργική γη	Ετήσιες καλλιέργειες Μικτές καλλιέργειες Γεωργική γη, με σημαντικές περιοχές φυσικής βλάστησης
	Δάση	Δασικές και καλλιεργούμενες εκτάσεις Δάσος Ήλατοφυλλων Δάσος κωνοφόρων Μικτά Δάση
Δάση και μη Καλλιεργούμενες Εκτάσεις	Λίγη ή καθόλου βλάστηση	Φυσικοί λειμώνες Άγονες εκτάσεις και ερεικώνας Σκληρόφυλλη βλάστηση Μεταβατικές δασώδεις εκτάσεις θαμνών
	Βραχώδης ή καμένη γη	Παραλίες, αμμοθίνες, άμμοι Βράχη Γεωργικές αραιοκατοικημένες περιοχές Καμένες περιοχές Παγετώνες και με διαρκή χιονιά
	Εσωτερικοί Υγρότοποι	Βάλτοι Τυρφορυχεία
	Παραθαλάσσιοι Υγρότοποι	Αλυκές Λιμνοθάλασσες Διαπαιρροιακές εκτάσεις
Ύδατα	Εσωτερικά ύδατα	Ποταμοί Υδατικά συστήματα
	Θαλάσσια ύδατα	Παράκτιες λιμνοθάλασσες Εκβολές ποταμών Θάλασσα και ωκεανός

Πίνακας 5.89.: Κατηγορίες γαιών

2012		2018			
	Τεχνητές επιφάνειες	Γεωργικές περιοχές	Δάση και ημι-φυσικές περιοχές	Υγρότοποι	Υδάτινες επιφάνειες
Τεχνητές επιφάνειες	18.767	12.304	6.467	0.074	0.034
Γεωργικές περιοχές	0.668	206.875	4.344	0.014	0.150
Δάση και ημι-φυσικές περιοχές	0.103	4.097	122.556	0.000	0.094
Υγρότοποι	0.000	0.033	0.038	2.056	0.274
Υδάτινες επιφάνειες	0.440	1.685	0.058	0.033	6.918

Πίνακας 5.90.: Μεταβολή χρήσεων γης σε χιλιάδες Στρέμματα (επίπεδο 1 κατά Corine)

2012		2018			
	Τεχνητές επιφάνειες	Γεωργικές περιοχές	Δάση και ημι-φυσικές περιοχές	Υγρότοποι	Υδάτινες επιφάνειες
Τεχνητές επιφάνειες	4.84%	3.17%	1.67%	0.02%	0.01%
Γεωργικές περιοχές	0.17%	53.31%	1.12%	0.00%	0.04%
Δάση και ημι-φυσικές περιοχές	0.03%	1.06%	31.58%	0.00%	0.02%
Υγρότοποι	0.00%	0.01%	0.01%	0.53%	0.07%
Υδάτινες επιφάνειες	0.11%	0.43%	0.01%	0.01%	1.78%

Πίνακας 5.91.: Ποσοστιαία μεταβολή χρήσεων γης ως προς την συνολική μεταβολή (επίπεδο 1 κατά Corine).

Στο επίπεδο 1 των χρήσεων γης κατά Corine το μεγαλύτερο ποσοστό από των μεταβολών των χρήσεων γης (53.31%) αφορά μεταβολές που αφορούν γεωργικές περιοχές, ενώ ένα επίσης μεγάλο ποσοστό (31.58%) αφορά τη μετατροπή δασών και ημι-φυσικών περιοχών. Αξίζει

να σημειωθεί πως οι υπόλοιπες χρήσεις γης, στο επίπεδο 1 κατά Corine, δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερα μεγάλες διαφορές.

Για τις εν λόγω χρήσεις γης, αναλύονται περαιτέρω οι μεταβολές τους ως προς το επίπεδο 2 κατά Corine, όπως παρουσιάζονται παρακάτω.

2018							
2012	Αρόσιμη γη	Μόνιμες καλλιέργειες	Λιβάδια	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	Δάση	Συνδυασμοί θαμνώδους ή/και ποώδους βλάστησης	Ανοιχτοί χώροι με λίγη ή καθόλου βλάστηση
Αρόσιμη γη	38.440	0.267	0.000	14.468	0.136	0.146	0.033
Μόνιμες καλλιέργειες	0.591	51.188	0.000	7.490	0.416	0.275	0.021
Λιβάδια	0.000	0.000	2.200	0.066	0.000	0.000	0.000
Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	1.192	2.001	0.000	88.971	0.784	2.439	0.094
Δάση	0.021	0.005	0.000	0.866	22.515	1.287	0.000
Συνδυασμοί θαμνώδους ή/και ποώδους βλάστησης	0.074	0.104	0.824	2.203	2.106	89.543	1.493
Ανοιχτοί χώροι με λίγη ή καθόλου βλάστηση	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.332	5.280

Πίνακας 5.92.: Μεταβολή χρήσεων γης σε χιλιάδες Στρέμματα (επίπεδο 2 κατά Corine)

2012	2018						
	Αρόσιμη γη	Μόνιμες καλλιέργειες	Λιβάδια	Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	Δάση	Συνδυασμοί θαμνώδους ή/και ποώδους βλάστησης	Ανοιχτοί χώροι με λίγη ή καθόλου βλάστηση
Αρόσιμη γη	9.91%	0.07%	0.00%	3.73%	0.04%	0.04%	0.01%
Μόνιμες καλλιέργειες	0.15%	13.19%	0.00%	1.93%	0.11%	0.07%	0.01%
Λιβάδια	0.00%	0.00%	0.57%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%
Ετερογενείς γεωργικές περιοχές	0.31%	0.52%	0.00%	22.93%	0.20%	0.63%	0.02%
Δάση	0.01%	0.00%	0.00%	0.22%	5.80%	0.33%	0.00%
Συνδυασμοί θαμνώδους ή/και ποώδους βλάστησης	0.02%	0.03%	0.21%	0.57%	0.54%	23.07%	0.38%
Ανοιχτοί χώροι με λίγη ή καθόλου βλάστηση	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.09%	1.36%

Πίνακας 5.93.: Ποσοστιαία μεταβολή χρήσεων γης ως προς την συνολική μεταβολή (επίπεδο 2 κατά Corine).

Στο επίπεδο 2 κατά Corine γίνονται περισσότερο κατανοητές οι μεταβολές που προέκυψαν κατά το επίπεδο 1 κατά Corine. Ωστόσο, πέραν ορισμένων εναλλαγών που αφορούν ετερογενείς γεωργικές περιοχές (22.93%), καθώς και συνδυασμών θαμνώδους/ποώδους βλάστησης (23.07%), αξίζει να σημειωθεί πως δεν παρατηρούνται ιδιαίτερες μεταβολές σε ότι αφορά τις χρήσεις γης της περιοχής. Τα εν λόγω αποτελέσματα, έως ένα σημείο, μπορούν να δικαιολογηθούν κυρίως λόγω των ετών αναφοράς στα οποία εξετάζονται οι χρήσεις

γης και πιο συγκεκριμένα στο γεγονός πως όποιες μεταβολές για την δημιουργία τεχνητών επιφανειών είχαν ήδη υλοποιηθεί προ του έτους 2012, βάσει των χρονοδιαγραμμάτων περάτωσης των έργων. Συνεπώς, αν και η παράδοση του έργου στην κυκλοφορία έλαβε χώρα λίγο πριν το έτος αναφοράς 2018, σχετικές μεταβολές στις χρήσεις γης είχαν ήδη συντελεστεί σε μεγάλο βαθμό ήδη από το αρχικό έτος αναφοράς, ήτοι το 2012.

Ως προς τις διαφορές που παρατηρούνται για τις μεταβολές των χρήσεων γης στις κατηγορίες που εξετάστηκαν περισσότερο στο Επίπεδο 2, οι μεγαλύτερες μεταβολές παρουσιάζονται μεταξύ σύνθετων

καλλιεργειών και δασωδών/θαμνωδών εκτάσεων. Οι απόλυτες μεταβολές σε χιλιάδες στρέμματα, παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.91.

2012	2018					
	Οπωροφόρα δένδρα και φυτείες με σαρκώδεις καρπούς	Ελαιώνες	Σύνθετες Καλλιέργειες	Φυσικοί βοσκότοποι	Σκληροφυλλική βλάστηση	Μεταβατικές δασώδεις και θαμνώδεις εκτάσεις
Οπωροφόρα δένδρα και φυτείες με σαρκώδεις καρπούς	1.496	7.728	0.192	0.006	0.025	0.024
Ελαιώνες	0.000	0.031	44.813	4.412	0.076	0.150
Σύνθετες Καλλιέργειες	0.000	0.539	64.173	26.261	0.521	1.918
Φυσικοί βοσκότοποι	0.000	0.000	0.139	0.276	24.199	0.742
Σκληροφυλλική βλάστηση	0.000	0.000	0.480	1.235	0.384	55.660
Μεταβατικές δασώδεις και θαμνώδεις εκτάσεις	0.000	0.000	0.123	0.053	0.100	8.458

Πίνακας 5.94.: Μεταβολή χρήσεων γης σε χιλιάδες Στρέμματα (επίπεδο 3 κατά Corine)

Όπως παρουσιάζεται στον παραπάνω πίνακα, οι διαφορές που παρατηρούνται, λαμβάνοντας υπόψιν την συνολική έκταση και το μεγάλο μήκος της Ιόνιας Οδού, είναι σχετικά μικρές. Για την καλύτερη κατανόησή τους, συγκριτικά με την συνολική μεταβολή χρήσεων γης κατά την περίοδο 2012-2018, η ποσοστιαία μεταβολή των χρήσεων γης αποδίδει με καλύτερο τρόπο την συνολική εικόνα των μεταβολών που

προέκυψαν κατά το διάστημα της χρονικής περιόδου της εξετίας. Στον πίνακα που ακολουθεί, αποτυπώνονται οι ποσοστιαίες αυτές μεταβολές, με τις μεγαλύτερες να παρατηρούνται μεταξύ σύνθετων καλλιεργειών και μεταβατικών δασωδών/θαμνωδών εκτάσεων, όπως προαναφέρθηκε.

2012	2018					
	Οπωροφόρα δένδρα και φυτείες με σαρκώδεις καρπούς	Ελαιώνες	Σύνθετες Καλλιέργειες	Φυσικοί βοσκότοποι	Σκληροφυλλική βλάστηση	Μεταβατικές δασώδεις και θαμνώδεις εκτάσεις
Οπωροφόρα δένδρα και φυτείες με σαρκώδεις καρπούς	0.39%	1.99%	0.05%	0.00%	0.01%	0.01%
Ελαιώνες	0.00%	0.01%	11.55%	1.14%	0.02%	0.04%
Σύνθετες Καλλιέργειες	0.00%	0.14%	16.54%	6.77%	0.13%	0.49%
Φυσικοί βοσκότοποι	0.00%	0.00%	0.04%	0.07%	6.24%	0.19%
Σκληροφυλλική βλάστηση	0.00%	0.00%	0.12%	0.32%	0.10%	14.34%
Μεταβατικές δασώδεις και θαμνώδεις εκτάσεις	0.00%	0.00%	0.03%	0.01%	0.03%	2.18%

Πίνακας 5.95.. Ποσοστιαία μεταβολή χρήσεων γης ως προς την συνολική μεταβολή (επίπεδο 3 κατά Corine).

Όπως προαναφέρθηκε, αν και δεν παρατηρούνται ιδιαίτερες διαφορές μεταξύ κατηγοριών, ιδιαίτερα στα Επίπεδα 1 και 2 κατά Corine, κατά την εξαετή περίοδο αναφοράς (2012 – 2018), υπάρχουν αξιοσημείωτες εναλλαγές ως προς τις γεωργικές περιοχές σε ακτίνα 1km από την Ιόνια Οδό. Ως προς το επίπεδο 3 κατά Corine, οι εναλλαγές αυτές αποτυπώνονται καλύτερα μεταξύ σύνθετων καλλιεργειών και ελαιώνων, αναδεικνύοντας ως έναν βαθμό συνεχή γεωργική απασχόληση και ανάπτυξη.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί πως υπάρχουν ιδιαίτερες μεταβολές μεταξύ φυσικών βοσκοτόπων και σκληροφυλλικής βλάστησης, ταυτόχρονα με αξιοσημείωτη μεταβολή μεταξύ σκληροφυλλικής βλάστησης σε δασώδεις και θαμνώδεις εκτάσεις, υποδεικνύοντας εκτάσεις οι οποίες σε ορίζοντα εξαετίας παραμένουν σε μεγάλο βαθμό ανεκμετάλλευτες. Συνοψίζοντας ως προς τα παραπάνω, αυξημένο ενδιαφέρον θα έχει να μελετηθούν περαιτέρω οι προαναφερθείσες μεταβολές στο νέο έτος αναφοράς (2024), όπου και θα υπάρξουν νέα στοιχεία για τις χρήσεις γης κατά Corine.

5.4. ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ-ΔΙΚΤΥΩΣΗ

5.4.1. Χωρική Κατανομή και Εξέλιξη Πληθυσμού (ανάλυση σε επίπεδο περιφέρειας, ΟΤΑ, νομών)

Η δυναμική του πληθυσμού αποτελεί κρίσιμο στοιχείο για την αντίληψη του μεγέθους και της εξέλιξης της αγοράς μιας χώρας, καθώς επηρεάζει άμεσα την οικονομία μέσω αλλαγών στις δομές της εργατικής δύναμης και τις καταναλωτικές τάσεις. Αναλυτικότερα σχετικά με την **εργατική δύναμη και παραγωγικότητα, η αύξηση του πληθυσμού** συνεπάγεται συνήθως και **αύξηση της διαθέσιμης εργατικής δύναμης**, κάτι που μπορεί να ενισχύσει την οικονομική ανάπτυξη. Ένας μεγαλύτερος πληθυσμός

εργασίας σημαίνει περισσότερα άτομα διαθέσιμα για απασχόληση, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της παραγωγής και της καινοτομίας. **Η γήρανση του πληθυσμού**, από την άλλη πλευρά, μπορεί να **μειώσει το μέγεθος της ενεργής εργατικής δύναμης**, καθώς περισσότεροι άνθρωποι συνταξιοδοτούνται. Αυτό μπορεί να ασκήσει **πίεση στην οικονομία της χώρας** λόγω της αυξημένης ανάγκης για συντάξεις και υγειονομική περίθαλψη. Επίσης, μπορεί να **μειώσει την παραγωγικότητα**, καθώς οι νεότεροι εργαζόμενοι είναι συχνά πιο ευέλικτοι και δεκτικοί σε νέες τεχνολογίες και πρακτικές.

Όσον αφορά στις **καταναλωτικές τάσεις**, είναι σαφές ότι ο πληθυσμός επηρεάζει την κατανάλωση, καθώς η ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες μεταβάλλεται ανάλογα με τον αριθμό και τα χαρακτηριστικά των καταναλωτών. **Ένας αυξανόμενος πληθυσμός μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της συνολικής ζήτησης**, ενισχύοντας την οικονομική ανάπτυξη. Αντίθετα, η μείωση του πληθυσμού μπορεί να περιορίσει την καταναλωτική ζήτηση, με αρνητικές συνέπειες για την οικονομία. Ταυτόχρονα, οι ηλικιωμένοι καταναλωτές τείνουν να έχουν διαφορετικές καταναλωτικές συνήθειες σε σχέση με τους νεότερους. Η γήρανση του πληθυσμού μπορεί να αυξήσει τη ζήτηση για υπηρεσίες υγείας και φροντίδας, ενώ μπορεί να μειώσει τη ζήτηση για αγαθά όπως τα καταναλωτικά ηλεκτρονικά και τα είδη μόδας.

Τέλος, στον τομέα της **ανάπτυξης**, **ένας αυξανόμενος πληθυσμός** μπορεί να **ενθαρρύνει τις επενδύσεις σε υποδομές**, όπως κατοικίες, σχολεία, νοσοκομεία και δίκτυα μεταφορών. Επιπλέον, μπορεί να προσελκύσει επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες και καινοτόμα προϊόντα, καθώς οι επιχειρήσεις προσπαθούν να ανταποκριθούν στις αυξανόμενες ανάγκες της αγοράς. Επιπρόσθετα, δεδομένου ότι οι δημογραφικές τάσεις

επηρεάζουν επίσης την ποιότητα του ανθρώπινου κεφαλαίου, **μια νέα, καλά εκπαιδευμένη και με δεξιότητες εργατική δύναμη μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερη καινοτομία και οικονομική ανάπτυξη**. Αντίθετα, η γήρανση του πληθυσμού μπορεί να απαιτήσει επενδύσεις σε επανεκπαίδευση και προσαρμογή των δεξιοτήτων των εργαζομένων. Κλείνοντας, **η δυναμική του πληθυσμού επιδρά και στη δημοσιονομική πολιτική**, καθώς οι κυβερνήσεις πρέπει να προσαρμόζουν τις δαπάνες τους για να ανταποκριθούν στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της κοινωνίας. Η γήρανση του πληθυσμού, για παράδειγμα, μπορεί να απαιτήσει αύξηση των δαπανών για συντάξεις και υγειονομική περίθαλψη, επιβαρύνοντας την οικονομία.

Ηλικιακή Κατηγορία	2011	2021	Μεταβολή % 2011-2021
0-9	1.049.839	878.491	-16%
10-19	1.072.705	1.068.216	0%
20-29	1.350.868	1.053.304	-22%
30-39	1.635.304	1.256.393	-23%
40-49	1.581.095	1.596.028	1%
50-59	1.391.854	1.543.340	11%
60-69	1.134.045	1.324.635	17%
70-79	1.017.242	996.037	-2%
80+	583.334	766.043	31%
Σύνολο	10.816.286	10.482.487	-3%

Πίνακας 5.96.: Κατανομή του πληθυσμού ανά ηλικιακή κατηγορία, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΙΝΣΕΤΕ

Συνολικά, **η δυναμική του πληθυσμού** αποτελεί έναν από τους πιο **σημαντικούς παράγοντες που διαμορφώνουν την οικονομική ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα μιας χώρας**. Η κατανόηση και η διαχείριση αυτών των δημογραφικών τάσεων είναι κρίσιμη για τη διαμόρφωση πολιτικών που θα εξασφαλίσουν την οικονομική σταθερότητα και την ευημερία στο μέλλον. Όσον αφορά στην Ελλάδα, ο **πληθυσμός** της, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη απογραφή του 2021, εκτιμάται περίπου στα **10,48 εκατομμύρια άτομα**. Αυτός ο αριθμός αντιστοιχεί στο **2,3% του συνολικού πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης**, κατατάσσοντας την Ελλάδα στη 10η θέση ως προς το μέγεθος του πληθυσμού μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ. Από το 1960 έως σήμερα, ο πληθυσμός της Ελλάδας αυξήθηκε σημαντικά. Το 1960, ο πληθυσμός της χώρας ήταν περίπου 8,33 εκατομμύρια άτομα, και μέχρι το 2021, αυξήθηκε κατά περίπου 2,146 εκατομμύρια άτομα. Η αύξηση αυτή μπορεί να αποδοθεί σε διάφορους παράγοντες, όπως η μείωση της βρεφικής θνησιμότητας, η αύξηση του προσδόκιμου ζωής, καθώς και η μεταναστευτική ροή που συνεισέφερε στην πληθυσμιακή αύξηση.

Ωστόσο, **από το 2001 και μετά, παρατηρείται σταδιακή μείωση** του πληθυσμού. Η μείωση αυτή ανέρχεται στο 4,13% τα τελευταία 20 χρόνια. Η μείωση αυτή **οφείλεται σε πολλούς παράγοντες**, όπως η χαμηλή γεννητικότητα, η αύξηση της θνησιμότητας λόγω της γήρανσης του πληθυσμού, καθώς και η μετανάστευση νέων ανθρώπων προς άλλες χώρες αναζητώντας καλύτερες οικονομικές και επαγγελματικές ευκαιρίες. Παράλληλα με τη **μείωση του συνολικού πληθυσμού**, ένα σημαντικό φαινόμενο είναι και η **γήρανση αυτού**. Σύμφωνα με το ΙΝΣΕΤΕ και τις μελέτες του για τις περιφέρειες, παρατηρούνται συγκεκριμένες τάσεις στην κατανομή των ηλικιακών ομάδων που αποκαλύπτουν ανησυχητικά δεδομένα.

Οι ηλικίες 0-39 ετών παρουσιάζουν μείωση, η οποία μπορεί να αποδοθεί σε διάφορους παράγοντες. Αρχικά, η μείωση των γεννήσεων τα τελευταία χρόνια επηρεάζει άμεσα τις νεότερες ηλικιακές ομάδες. Η οικονομική κρίση και οι περιορισμένες επαγγελματικές ευκαιρίες έχουν οδηγήσει πολλούς νέους να αναζητήσουν εργασία και καλύτερες συνθήκες ζωής στο εξωτερικό. Επιπλέον, η καθυστερημένη τεκνοποίηση, λόγω της οικονομικής ανασφάλειας και των αλλαγών στον τρόπο ζωής, συνεισφέρει στη μείωση του πληθυσμού αυτής της ηλικιακής ομάδας.

Αντίθετα, **οι ηλικιακές ομάδες από 40 έως 80+ ετών παρουσιάζουν αύξηση**, με **εξαιρέση τις ηλικίες 70-79 ετών** που σημειώνουν μείωση. Οι λόγοι για αυτή την αύξηση περιλαμβάνουν τη βελτίωση της ιατρικής περίθαλψης και την αυξημένη πρόσβαση σε αυτήν, την πρόληψη ασθενειών και τις καλύτερες συνθήκες διαβίωσης, που έχουν αυξήσει το προσδόκιμο ζωής. Από την άλλη, η μείωση στον πληθυσμό των ηλικιών 70-79 ετών μπορεί να οφείλεται σε φυσικά αίτια, όπως η θνησιμότητα αυτής της ηλικιακής ομάδας, η οποία ενδέχεται να είναι υψηλότερη σε σύγκριση με τις άλλες ομάδες ηλικίας άνω των 40 ετών.

ΕΤΟΣ	2001	2021	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ			
ΑΤΤΙΚΗ	3.894.573	3.814.064	-2,07
ΉΠΕΙΡΟΣ	336.392	319.991	-4,88
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	721.541	648.220	-10,16
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	607.162	562.201	-7,41
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.876.558	1.795.669	-4,31
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	294.317	254.595	-13,50
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	740.115	688.255	-7,01
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	558.144	508.254	-8,94
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	597.622	539.535	-9,72
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	209.608	204.532	-2,42
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	205.235	194.943	-5,01
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	298.462	327.820	9,84
ΚΡΗΤΗ	594.368	624.408	5,05
ΣΥΝΟΛΟ	10.934.097	10.482.487	-4,13

Πίνακας: 5.97 Πληθυσμός ανά περιφέρεια 2001-2021, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Προβλέψεις της Eurostat υποδεικνύουν ότι αυτή η τάση αναμένεται να συνεχιστεί τις επόμενες δεκαετίες. Σύμφωνα με αυτές τις προβλέψεις, ο πληθυσμός της Ελλάδας αναμένεται να μειωθεί στα 9 εκατομμύρια έως το 2050 και περαιτέρω στα 7,8 εκατομμύρια έως το 2100. Αυτή η αναμενόμενη μείωση αντικατοπτρίζει τις δημογραφικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ελλάδα, όπως η χαμηλή γεννητικότητα και η συνεχής μετανάστευση.

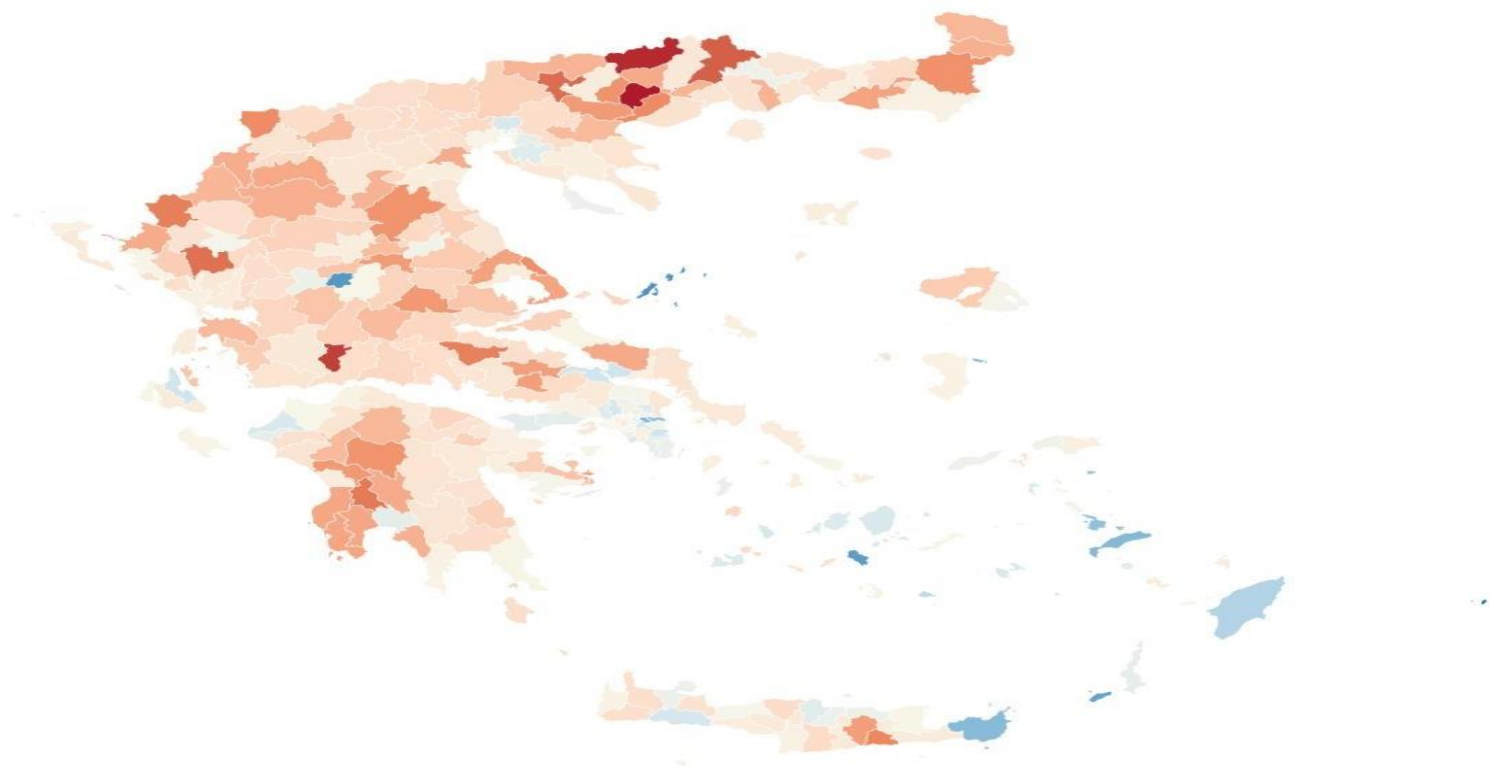
Η μείωση του πληθυσμού έχει σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνία και την οικονομία της χώρας. Μια γηράσκουσα κοινωνία απαιτεί αυξημένη δαπάνη για την υγειονομική περίθαλψη και τις συντάξεις, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται ο ενεργός εργαζόμενος πληθυσμός, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της οικονομικής ανάπτυξης και παραγωγικότητας. Επιπλέον, η μείωση του πληθυσμού μπορεί να επηρεάσει και τη βιωσιμότητα των αγροτικών και απομακρυσμένων περιοχών, οι οποίες μπορεί να αντιμετωπίσουν την εγκατάλειψη και την ερήμωση.

Η Ελλάδα, όπως και πολλές άλλες χώρες στην Ευρώπη, **θα πρέπει να αντιμετωπίσει αυτές τις προκλήσεις** μέσα από πολιτικές που ενθαρρύνουν την αύξηση της γεννητικότητας, την υποστήριξη των οικογενειών, καθώς και την προσέλκυση μεταναστών για να αντισταθμίσει τις δημογραφικές αλλαγές και να διασφαλίσει την κοινωνική και οικονομική βιωσιμότητα της χώρας.

Από το 2001 έως το 2021, η Ελλάδα παρατηρεί μια **γενική τάση μείωσης του πληθυσμού και σε περιφερειακό επίπεδο**, με τις μόνες εξαιρέσεις να είναι οι περιφέρειες του Νοτίου Αιγαίου και της Κρήτης, όπου σημειώνεται αύξηση. Η τάση αυτή αποκαλύπτει σημαντικές ανισότητες που συνδέονται άμεσα με τα οικονομικά χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες ανάπτυξης κάθε περιοχής.

Πληθυσμιακή Μεταβολή ανά Δήμο (%)

Μεταβολή 2011-2021, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή.



Οι δήμοι οριοθετήθηκαν με βάση το πρόγραμμα Κλεισθένης.

Χάρτης: GreeceInFigures • Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ & GreeceInFigures • Δεδομένα χάρτη: © OSM • Δημιουργήθηκε με το Datawrapper

Εικόνα 14: Πληθυσμιακή Μεταβολή ανά Δήμο (%) Πηγή: Χάρτης: GreeceInFigures; Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ & GreeceInFigures

Ειδικότερα, στις περιφέρειες που παρουσιάζουν αύξηση, αυτή οφείλεται κυρίως στην ισχυρή τουριστική ανάπτυξη. Τα νησιά του Νοτίου Αιγαίου και η Κρήτη αποτελούν δημοφιλείς προορισμούς για τουρίστες από όλο τον κόσμο, γεγονός που δημιουργεί πολλές θέσεις εργασίας και ευκαιρίες για επιχειρηματική δραστηριότητα. Επιπλέον, η ανάπτυξη υποδομών και η ποιότητα ζωής προσελκύουν νέους κατοίκους.

Από την άλλη, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον στις περιφέρειες άμεσου ενδιαφέροντος παρατηρείται ότι **η μείωση του πληθυσμού στην περιφέρεια Ηπείρου κατά 4,88%** μπορεί να αποδοθεί σε διάφορους παράγοντες, όπως η ανεργία και οι **περιορισμένες επαγγελματικές ευκαιρίες**, ιδιαίτερα για τους νέους. Αυτό οδηγεί σε μετανάστευση προς μεγαλύτερες αστικές περιοχές ή ακόμα και το εξωτερικό. Η εξάρτηση από τη γεωργία, έναν τομέα που αντιμετωπίζει προκλήσεις όπως η μειωμένη παραγωγικότητα και οι χαμηλές τιμές των προϊόντων, επιδεινώνει το πρόβλημα.

Όσον αφορά **στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, με μια μείωση της τάξης του 10,16%**, η περιοχή αντιμετωπίζει **σοβαρές οικονομικές δυσκολίες**. Η παραδοσιακή εξάρτηση από τη γεωργία και τη βιομηχανία, το κλείσιμο πολλών εργοστασίων και η αδυναμία προσέλκυσης νέων επενδύσεων έχουν οδηγήσει σε υψηλή ανεργία και μετανάστευση. Η έλλειψη υποδομών και ευκαιριών απασχόλησης κάνει δύσκολη την αναστροφή της κατάστασης. Η περιφέρεια των Ιονίων Νήσων, αν και παρουσιάζει μικρότερη μείωση πληθυσμού σε σύγκριση με την Ήπειρο και τη Δυτική Ελλάδα, αντιμετωπίζει επίσης σημαντικές δημογραφικές και οικονομικές προκλήσεις. Συγκεκριμένα, ο πληθυσμός της μειώθηκε κατά 2,42% από το 2001 έως το 2021. Αυτή η μείωση, αν και μικρότερη σε ποσοστό, εξακολουθεί να υποδηλώνει προβλήματα που επηρεάζουν την κοινωνική και οικονομική σταθερότητα της

περιοχής. Η οικονομία των Ιονίων Νήσων βασίζεται κυρίως στον τουρισμό, έναν τομέα που παρέχει σημαντικές ευκαιρίες απασχόλησης αλλά είναι επίσης ευάλωτος σε εξωτερικούς παράγοντες, όπως οι οικονομικές κρίσεις και οι φυσικές καταστροφές. Η εξάρτηση από τον τουρισμό μπορεί να περιορίσει τη διαφοροποίηση της οικονομίας και να καταστήσει την περιοχή ευάλωτη σε περιόδους χαμηλής τουριστικής κίνησης.

Ταυτόχρονα, ανάλυση των ηλικιακών κατηγοριών στις περιφέρειες της Ηπείρου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων από το 2011 έως το 2021 αποκαλύπτει σημαντικές δημογραφικές μεταβολές, οι οποίες, ταυτόχρονα με τη μείωση του πληθυσμού τους, έχουν καθοριστικές επιπτώσεις για την κοινωνική και οικονομική δομή αυτών των περιοχών.

Στην ηλικιακή κατηγορία 0-9 ετών, η Ήπειρος και η Δυτική Ελλάδα παρουσιάζουν σημαντικές μειώσεις, κατά 16% και 18% αντίστοιχα, ενώ στα Ιόνια Νησιά η μείωση είναι λιγότερο έντονη, φθάνοντας το 9%. Η πτώση αυτή στις γεννήσεις μπορεί να οφείλεται στις οικονομικές δυσκολίες και στις μεταναστευτικές τάσεις των νέων ζευγαριών προς άλλες περιοχές ή χώρες.

Για την κατηγορία 10-19 ετών, η Ήπειρος και η Δυτική Ελλάδα καταγράφουν μειώσεις κατά 4% και 6% αντίστοιχα, ενώ στα Ιόνια Νησιά ο πληθυσμός παραμένει σταθερός. Αυτό μπορεί να υποδηλώνει μεταναστεύσεις οικογενειών με παιδιά σε αναζήτηση καλύτερων ευκαιριών.

Στην κατηγορία 20-29 ετών, παρατηρούνται μεγάλες μειώσεις και στις τρεις περιφέρειες: -25% στην Ήπειρο, -23% στη Δυτική Ελλάδα και -23% στα Ιόνια Νησιά. Αυτή η μείωση πιθανόν να συνδέεται με τη μετανάστευση νέων για εκπαίδευση και εργασία.

Στην κατηγορία 30-39 ετών, οι μειώσεις είναι επίσης σημαντικές: -24% στην Ήπειρο, -22% στη Δυτική Ελλάδα και -15% στα Ιόνια Νησιά, υποδεικνύοντας τις δυσκολίες στην εξεύρεση επαγγελματικών ευκαιριών και τη γενική αβεβαιότητα.

Ηλικιακή Κατηγορία	Μεταβολή 2011- 2021 Ηπείρου	%Μεταβολή % 2011- 2021 Δυτικής Ελλάδας	Μεταβολή % 2011- 2021 Ιονίων Νήσων
0-9	-16%	-18%	-9%
10-19	-4%	-6%	0%
20-29	-25%	-23%	-23%
30-39	-24%	-22%	-15%
40-49	1%	-3%	1%
50-59	-1%	8%	9%
60-69	12%	21%	22%
70-79	-2%	-4%	-4%
80+	26%	23%	9%

Πίνακας 5.98.: Κατανομή του πληθυσμού των περιφερειών ανά ηλικιακή κατηγορία, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ; ΙΝΣΕΤΕ

Η ηλικιακή κατηγορία 40-49 ετών παρουσιάζει μια αύξηση 1% στην Ήπειρο και στα Ιόνια Νησιά, ενώ στη Δυτική Ελλάδα υπάρχει μια μικρή μείωση 3%. Αυτό δείχνει μια σχετική σταθερότητα σε αυτήν την ηλικιακή ομάδα. Στην κατηγορία 50-59 ετών, η Ήπειρος παρουσιάζει μικρή μείωση 1%, ενώ η Δυτική Ελλάδα και τα Ιόνια Νησιά καταγράφουν αυξήσεις 8% και 9% αντίστοιχα, πιθανόν λόγω της επιστροφής ατόμων αυτής της ηλικιακής ομάδας στις περιοχές καταγωγής τους.

Στην κατηγορία 60-69 ετών, και οι τρεις περιφέρειες παρουσιάζουν αυξήσεις: 12% στην Ήπειρο, 21% στη Δυτική Ελλάδα και 22% στα Ιόνια Νησιά, υποδηλώνοντας τη γήρανση του πληθυσμού και την αύξηση του προσδόκιμου ζωής.

Στην κατηγορία 70-79 ετών, παρατηρούνται μειώσεις: -2% στην Ήπειρο, -4% στη Δυτική Ελλάδα και -4% στα Ιόνια Νησιά, ενδεχομένως λόγω φυσικής θνησιμότητας.

Τέλος, η ηλικιακή κατηγορία 80+ παρουσιάζει σημαντικές αυξήσεις: 26% στην Ήπειρο, 23% στη Δυτική Ελλάδα και 9% στα Ιόνια Νησιά, καταδεικνύοντας τη βελτίωση των συνθηκών υγείας και τη μακροζωία.

Αυτές οι δημογραφικές τάσεις υπογραμμίζουν την ανάγκη για στοχευμένες πολιτικές που θα στηρίξουν την οικονομική ανάπτυξη, θα βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης και θα αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της γήρανσης του πληθυσμού στις περιφέρειες αυτές.

Συνολικά, **η μείωση του πληθυσμού στις νεότερες ηλικιακές κατηγορίες και η αύξηση στις μεγαλύτερες καταδεικνύουν μια συνολική γήρανση του πληθυσμού** στις περιφέρειες της Ηπείρου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων. **Αυτές οι δημογραφικές αλλαγές έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνική και οικονομική δομή** των περιοχών αυτών, όπως την ανάγκη για προσαρμογές στις υπηρεσίες υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, την πίεση στο συνταξιοδοτικό σύστημα και τις προκλήσεις για την οικονομική ανάπτυξη. **Η αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων απαιτεί στρατηγικές πολιτικές και παρεμβάσεις** που να υποστηρίζουν την ανανέωση του πληθυσμού και τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

Συνεχίζοντας, από την ανάλυση των δεδομένων **για τους νομούς επιρροής της Γέφυρας αποκαλύπτεται μια γενική μείωση ή ελάχιστη αύξηση** του πληθυσμού συνολικά, με διαφορετικά ποσοστά πτώσης ανά περιοχή. Αυτές οι αλλαγές αντικατοπτρίζουν **ευρύτερα οικονομικά και κοινωνικά φαινόμενα**, τα οποία επηρεάζουν την κάθε περιοχή με διαφορετικούς τρόπους.

ΝΟΜΟΣ / ΕΤΟΣ	2001	2021	Μεταβολή %
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	161.027	160.773	-0,16
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	43.601	40.804	-6,41
ΑΡΤΑ	73.620	63.732	-13,43
ΠΡΕΒΕΖΑ	58.144	54.682	-5,95
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	219.092	192.345	-12,21
ΑΧΑΪΑ	318.928	305.979	-4,06
ΛΕΥΚΑΔΑ	21.888	21.900	0,05
ΣΥΝΟΛΟ	896.300	840.215	-6,26

Πίνακας 5.99.: Πληθυσμός ανά νομό, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Πιο αναλυτικά, η ελαφρά μείωση του πληθυσμού στον Νομό Ιωαννίνων κατά 0,16% αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο, δείχνοντας μια σταθερότητα σε σύγκριση με τους άλλους νομούς. Οι λόγοι πίσω από αυτήν τη σταθερότητα είναι πολλαπλοί και αντικατοπτρίζουν τις ευκαιρίες που προσφέρουν τα Ιωάννινα ως πόλη και ως περιοχή. Είναι σημαντικό να

σημειωθεί ότι ο μισός πληθυσμός της περιφέρειας Ηπείρου κατοικεί στον Νομό Ιωαννίνων, κάτι που υποδηλώνει τη σημαντική θέση που κατέχει η περιοχή αυτή στον ευρύτερο περιφερειακό χάρτη. Με βάση αυτά τα στοιχεία, είναι φανερό ότι τα Ιωάννινα αποτελούν μια σημαντική περιοχή που παρέχει ευκαιρίες ανάπτυξης και απασχόλησης, ενώ παράλληλα λειτουργεί ως κεντρικός πόλος έλξης για νέους.

ΝΟΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	19,65%
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑ	4,99%
ΑΡΤΑ	7,79%
ΠΡΕΒΕΖΑ	6,68%
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	23,51%
ΑΧΑΪΑ	37,39%
ΛΕΥΚΑΔΑ	2,68%

Πίνακας 5.100.: Διάρθρωση Πληθυσμού ανά νομό

Η μείωση του πληθυσμού στους νομούς Αχαΐας και Πρεβέζης κατά 4,06% και 5,95% αντίστοιχα είναι ενδεικτική των ευρύτερων δημογραφικών και οικονομικών τάσεων που επηρεάζουν την Ελλάδα. Αν και η μείωση αυτή είναι μικρότερη σε σχέση με άλλους νομούς, αντανakλά τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν αυτές οι περιοχές, όπως η οικονομική κρίση και η ανεργία.

Συγκεκριμένα, ο Νομός Αχαΐας, στον οποίο διαμένει λίγο λιγότερος από τον μισό πληθυσμό της περιφέρειας της Δυτικής Ελλάδας, και έχοντας την Πάτρα ως κύριο αστικό κέντρο, παρουσιάζει μια σειρά από πλεονεκτήματα που βοηθούν στη συγκράτηση του πληθυσμού. Η Πάτρα, η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, είναι ένα σημαντικό οικονομικό, εκπαιδευτικό και πολιτιστικό κέντρο. Παράλληλα, ο Νομός Πρεβέζης βασίζεται κυρίως στον αγροτικό τομέα, στον οποίο κατέχει ισχυρή παράδοση, και τον τουρισμό, ο οποίος αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Παρόλα αυτά, κανένας από τους δύο νομούς δεν έχει μείνει ανεπηρέαστος από την οικονομική κρίση, την οικονομική αβεβαιότητα και τις ελλείψεις υποδομές. Σχετικά με τον Νομό Άρτας, η μείωση του πληθυσμού κατά 13,43% είναι από τις μεγαλύτερες που παρατηρούνται. Στον Νομό Αιτωλοακαρνανίας η μείωση του πληθυσμού είναι της τάξεως του 10,44%. Ακόμη, Νομό Θεσπρωτίας η μείωση του πληθυσμού είναι 6,41%. Η μείωση του πληθυσμού στους νομούς αυτούς αποτελεί ένα ανησυχητικό φαινόμενο που αποκαλύπτει τα διάφορα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν αυτές οι περιοχές. Οι αιτίες πίσω από αυτήν την τάση περιλαμβάνουν την εξάρτηση τους από την γεωργία και την κτηνοτροφία, την έλλειψη βιομηχανικών δραστηριοτήτων, την έλλειψη οικονομικών ευκαιριών, καθώς και την έλλειψη υποδομών, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση των περιοχών αυτών. Οι νέοι συχνά οδηγούνται στην μετανάστευση σε μεγαλύτερα αστικά κέντρα ή στο εξωτερικό, αναζητώντας καλύτερες επαγγελματικές προοπτικές. Από την άλλη, ο νομός Λευκάδας παρουσίασε μικρή αύξηση του πληθυσμού κατά 0,05%, με το ποσοστό του συνολικού πληθυσμού να αυξάνεται από 2,44% σε 2,61%. Η μικρή αυτή αύξηση μπορεί να αποδοθεί

στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής που προσφέρει ευκαιρίες απασχόλησης και βελτιώνει τις συνθήκες διαβίωσης.

Η αντιμετώπιση των δημογραφικών και οικονομικών προκλήσεων απαιτεί μια συντονισμένη και πολυδιάστατη προσέγγιση, με έμφαση στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, την ανάπτυξη υποδομών και την υποστήριξη της επιχειρηματικότητας. Με αυτές τις στρατηγικές, οι περιοχές αυτές μπορούν να ανακάμψουν και να προσελκύσουν νέους κατοίκους, συμβάλλοντας στη συνολική ανάπτυξη της Ελλάδας.

Ειδικότερα, μέσα από **επενδύσεις στην τεχνολογία** και την καινοτομία, την προώθηση της βιολογικής γεωργίας και τη δημιουργία συνεργατικών σχημάτων παραγωγών, η αγροτική οικονομία μπορεί να γίνει πιο βιώσιμη και ανταγωνιστική.

Ακόμη, **η υποστήριξη νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών**, η προσέλκυση επενδύσεων και η ανάπτυξη τομέων όπως η πράσινη ενέργεια και ο τουρισμός μπορούν να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας και να προσελκύσουν νέους κατοίκους.

Σημαντική είναι, επίσης, και **η παροχή κινήτρων για την επιστροφή των νέων και των ειδικευμένων εργαζομένων** από τα αστικά κέντρα ή το εξωτερικό, η οποία μπορεί να συμβάλει στην αναζωογόνηση των περιοχών που πλήττονται από τη μείωση πληθυσμού. Τέλος, απαραίτητη κρίνεται **η βελτίωση των υποδομών μεταφορών, υγείας και εκπαίδευσης** για την αύξηση της ελκυστικότητας των περιοχών. Η ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής και θα προσελκύσει περισσότερους κατοίκους.

Αυτές οι προσεγγίσεις μεμονωμένα, αλλά και συνδυαστικά **μπορούν να δημιουργήσουν ένα πιο βιώσιμο, ανταγωνιστικό και ελκυστικό**

περιβάλλον για τις περιοχές αυτές. Μέσω των προσεγγίσεων αυτών, οι περιοχές άμεσου ενδιαφέροντος μπορούν να αναζωογονηθούν, να γίνουν πιο βιώσιμες και να προσελκύσουν νέους κατοίκους. Με την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων, οι περιφέρειες μπορούν να αντιμετωπίσουν με επιτυχία τις προκλήσεις που προκύπτουν από τη μείωση του πληθυσμού και την οικονομική ανισότητα στις περιοχές τους, **προάγοντας την ισορροπημένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη και την ευημερία.**

5.5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ

Στην ενότητα αυτή εξετάζονται οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής σε διάφορους τομείς και γίνεται αναφορά στην έννοια του ανθρακικού αποτυπώματος αναφορικά με την κινητικότητα των οχημάτων στο υπεραστικό οδικό δίκτυο. Η κλιματική αλλαγή είναι ένα φαινόμενο που επηρεάζει πολλές πτυχές της ανθρώπινης ζωής. Αποτελεί μια σοβαρή απειλή, η οποία αν δεν ληφθεί σοβαρά υπόψη θα έχει ολέθριες συνέπειες για το μέλλον του πλανήτη. Οι επιπτώσεις δεν περιορίζονται μόνο στο φυσικό περιβάλλον, αλλά επεκτείνονται σε κοινωνικό επίπεδο, καθώς και στον τομέα των επιχειρήσεων. Τέλος, εντοπίζονται προτάσεις και πρωτοβουλίες εταιριών για την αντιμετώπιση της, καθώς και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Συνέπειες για τη φύση

Η κλιματική αλλαγή επηρεάζει διάφορους τομείς του περιβάλλοντος. Παρακάτω παρατίθενται οι κυριότερες συνέπειες σε αυτό:

1. Υψηλές θερμοκρασίες: Η κλιματική αλλαγή οδηγεί σε αύξηση των μέσων θερμοκρασιών παγκοσμίως. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις

στην υγεία, τη γεωργία και τις υποδομές.

2. Ξηρασία και δασικές πυρκαγιές: Η αύξηση των θερμοκρασιών συχνά οδηγεί σε επέκταση των περιοχών που επηρεάζονται από ξηρασία. Αυτό μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο δασικών πυρκαγιών και να μειώσει τη διαθεσιμότητα ύδατος για πότισμα και άλλες ανάγκες.
3. Διαθεσιμότητα γλυκού νερού: Η κλιματική αλλαγή μπορεί να επηρεάσει τον κύκλο του νερού, με μείωση των ποσοτήτων γλυκού νερού λόγω μειωμένων βροχοπτώσεων, αυξημένης εξάτμισης και άλλων παραγόντων.
4. Πλημμύρες: Παράλληλα με την αύξηση της ξηρασίας, η κλιματική αλλαγή μπορεί να οδηγήσει και σε αυξημένο κίνδυνο πλημμυρών σε ορισμένες περιοχές λόγω ακραίων και ασταθών καιρικών φαινομένων. Άνοδος της στάθμης της θάλασσας και παράκτιες περιοχές: Η αύξηση της θερμοκρασίας οδηγεί σε λιώσιμο των πάγων και άνοδο της στάθμης της θάλασσας, με αποτέλεσμα την επικίνδυνη προσέγγιση σε παράκτιες περιοχές.
5. Βιοποικιλότητα: Η κλιματική αλλαγή μπορεί να επηρεάσει τα οικοσυστήματα και να οδηγήσει σε απώλεια βιοποικιλότητας λόγω αλλαγών στις συνθήκες διαβίωσης των ειδών.
6. Εδάφη: Οι αλλαγές στα μοτίβα βροχής και θερμοκρασίας μπορούν να επηρεάσουν την ποιότητα του εδάφους και τη γονιμότητά του.
7. Εσωτερικά ύδατα: Η αύξηση της θερμοκρασίας μπορεί να επηρεάσει την ποιότητα και τη διαθεσιμότητα των εσωτερικών υδάτων, επηρεάζοντας τόσο τα ύδατα επιφάνειας όσο και τις υπόγειες πηγές.
8. Θαλάσσιο Περιβάλλον: Η αύξηση της θερμοκρασίας των θαλασσών μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στη θαλάσσια ζωή, συμπεριλαμβανομένων των κοραλλιογενών ύφαλων και άλλων

οικοσυστημάτων.

Συνολικά, η κλιματική αλλαγή προκαλεί πολλαπλές προκλήσεις για το περιβάλλον και η αντιμετώπισή της απαιτεί ολοκληρωμένες και διαφοροποιημένες προσεγγίσεις σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Κοινωνικές απειλές

Οι επιπτώσεις της αφορούν και τη κοινωνία καθώς το φυσικό περιβάλλον είναι αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των ανθρώπων. Οι κυριότερες συνέπειες εντοπίζονται παρακάτω:

1. Υγεία: Η αύξηση των θανάτων λόγω καύσωνα, καθώς και τα ακραία καιρικά φαινόμενα που είναι απειλητικά για την ανθρώπινη ζωή και η μείωση της ποιότητας του αέρα είναι μερικές από τις κυριότερες αρνητικές συνέπειες στην υγεία των ανθρώπων.
2. Ευάλωτος πληθυσμός: Τα άτομα που ζουν σε αστικές περιοχές χαμηλού εισοδήματος με ανεπαρκείς υποδομές και, γενικά, πληθυσμιακές ομάδες με χαμηλότερα εισοδήματα και περιουσιακά στοιχεία είναι περισσότερο εκτεθειμένα στις κλιματικές επιπτώσεις, ενώ έχουν μικρότερη ικανότητα αντιμετώπισης των επιπτώσεων αυτών.
3. Απασχόληση: Αρκετοί οικονομικοί τομείς είναι ιδιαίτερα ευάλωτοι λόγω της εξάρτησής τους από τις κανονικές κλιματικές συνθήκες. Ως συνέπεια της κλιματικής αλλαγής αναμένονται αλλαγές στην τομεακή παραγωγή —π.χ. στη γεωργία και τον τουρισμό.
4. Εκπαίδευση: Η εκπαίδευση και η ευαισθητοποίηση των πολιτών αποτελούν σημαντικό στοιχείο της διαδικασίας προσαρμογής για τη διαχείριση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, την ενίσχυση της προσαρμοστικής ικανότητας και τη μείωση της συνολικής ευπάθειας.

Απειλές στις επιχειρήσεις

Η κλιματική αλλαγή έχει σοβαρές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις. Αρχικά, οι επιπτώσεις της είναι σημαντικές για τις υποδομές και τα κτίρια λόγω του μεγάλου κύκλου ζωής και του υψηλού κόστους τους, καθώς και του ρόλου τους στη λειτουργία των κοινωνιών και των οικονομιών.

Επιπλέον, μπορούν να είναι ευάλωτα στην κλιματική αλλαγή λόγω του σχεδιασμού τους ή της θέσης τους. Για παράδειγμα, κτίρια με χαμηλή αντοχή στις καταιγίδες μπορούν να υποστούν ζημιές από έντονες βροχοπτώσεις και πλημμύρες, ενώ επιχειρήσεις σε περιοχές επιρρεπείς σε πλημμύρες, κατολισθήσεις ή άλλα κλιματικά φαινόμενα μπορεί να αντιμετωπίσουν σοβαρές προκλήσεις.

Τέλος, ακραία καιρικά φαινόμενα όπως η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, έντονες βροχοπτώσεις, υψηλές ή χαμηλές θερμοκρασίες, ισχυρές χιονοπτώσεις και άνεμοι μπορούν να προκαλέσουν σοβαρές ανασταλτικές επιπτώσεις στη λειτουργία των επιχειρήσεων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η **κακοκαιρία Daniel** ένα ακραίο καιρικό φαινόμενο το οποίο προξένησε τεράστιες ζημιές στη χώρα, κυρίως στη Θεσσαλία, και στο γεωργικό τομέα, είχε όμως επιπτώσεις και στο οδικό δίκτυο. Κατά τη διάρκεια του 3,7 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα βρόχινου νερού έπεσαν πάνω από την περιοχή της κοίτης του Πηνειού πλημμυρίζοντάς τη, από τα οποία περίπου τα 3 δις έπεσαν μέσα σε μόλις 48 ώρες (στις 5 και 6 Σεπτεμβρίου 2023). Η αποκατάσταση αυτών των ζημιών, μεταξύ άλλων, στο οδικό δίκτυο θα είναι ιδιαίτερα δαπανηρή και αν ληφθεί υπόψη πως σύμφωνα με ειδικούς τέτοια φαινόμενα θα συμβαίνουν συχνά λόγω της κλιματικής αλλαγής, το εγχείρημα επισκευής τους παρουσιάζει επιπλέον προκλήσεις.

Από την άλλη πλευρά, οι κλιματικές απειλές για το **ευρωπαϊκό ενεργειακό σύστημα** είναι ήδη υπαρκτές και προβλέπεται να αυξηθούν. Η κλιματική αλλαγή προβλέπεται να μειώσει τη ζήτηση για θέρμανση στη βόρεια Ευρώπη και να αυξήσει σημαντικά τη ζήτηση ενέργειας για ψύξη στη νότια Ευρώπη, γεγονός που ενδέχεται να επιδεινώσει περαιτέρω την κορύφωση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας το καλοκαίρι.

Οι πιο έντονοι και συχνοί καύσωνες θα επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό τα πρότυπα προσφοράς και ζήτησης ενέργειας, συχνά προς αντίθετες κατευθύνσεις. Μελλοντικές αυξήσεις της θερμοκρασίας και της ξηρασίας ενδέχεται να περιορίσουν τη διαθεσιμότητα νερού ψύξης για την παραγωγή θερμικής ενέργειας το καλοκαίρι (χαμηλή παροχή ενέργειας), ενώ η ζήτηση για κλιματισμό θα αυξηθεί.

Επιπλέον, η αύξηση της κλίμακας και της συχνότητας των ακραίων καιρικών φαινομένων θα δημιουργήσει απειλές για τις υλικές ενεργειακές υποδομές: εναέρια μεταφορά και διανομή, αλλά και υποσταθμοί ή μετασχηματιστές.

Η κλιματική αλλαγή δημιουργεί επίσης αυξημένη αβεβαιότητα όσον αφορά τις καιρικές συνθήκες σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αυτό έχει άμεσο αρνητικό αντίκτυπο μακροπρόθεσμα στην παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Κάποια άμεσα παραδείγματα είναι η μείωση της ηλιοφάνειας ή του ανέμου σε περιοχές στις οποίες συνήθως έχει περισσότερο ήλιο ή αέρα, ή καύσωνας και ξηρασίες που επηρεάζουν τις καλλιέργειες που προορίζονται για την παραγωγή ενέργειας από βιομάζα.

Επιπλέον, η κλιματική αλλαγή έχει ήδη και θα συνεχίσει να έχει σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στην **ευρωπαϊκή γεωργία** σε όλη τη διάρκεια του τρέχοντος αιώνα, λόγω της αύξησης της θερμότητας, της ξηρασίας, των πλημμυρών, των επιβλαβών οργανισμών, των ασθενειών και της

φθίνουσας υγείας των εδαφών. Τα αποτελέσματα θα είναι σημαντικές απώλειες στη γεωργική παραγωγή (μικρότερες σοδειές) και μείωση των κατάλληλων εκτάσεων για καλλιέργεια.

Οι νότιες περιοχές της Ευρώπης θα πληγούν περισσότερο, λόγω της θερμότητας και της λειψυδρίας. Στη βόρεια Ευρώπη, οι υψηλότερες θερμοκρασίες θα έχουν πιθανώς ως αποτέλεσμα να χρησιμοποιηθούν νέες εκτάσεις για την καλλιέργεια φυτών που προέρχονται από θερμότερα κλίματα. Βέβαια, τα οφέλη αυτά δεν θα αντισταθμίσουν τις απώλειες σε άλλες περιοχές.

Οι οικονομικές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής μπορεί να είναι μεγάλες για τις περιφέρειες στις οποίες ο **τουρισμός** είναι σημαντικός. Η καταλληλότητα της νότιας Ευρώπης ως τουριστικού προορισμού προβλέπεται να μειωθεί σημαντικά κατά τους βασικούς θερινούς μήνες, καθώς οι περιοχές αυτές θα βιώνουν όλο και εντονότερα καλοκαίρια, αλλά να βελτιωθεί σε άλλες εποχές. Η κεντρική Ευρώπη από την άλλη προβλέπεται να αυξήσει την τουριστική της ελκυστικότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Οι προβλεπόμενες μειώσεις της χιονοκάλυψης θα επηρεάσουν αρνητικά τη βιομηχανία των χειμερινών αθλημάτων σε πολλές περιοχές και οι αμιγώς χειμερινοί προορισμοί θα αναγκαστούν να στραφούν σε άλλους τομείς για να στηρίξουν την οικονομία τους καθώς ο τουρισμός σε αυτούς σχεδόν θα εκλείψει.

Η συχνότητα και η ένταση των περισσότερων ειδών ακραίων φαινομένων αναμένεται να μεταβληθούν σημαντικά ως αποτέλεσμα της κλιματικής αλλαγής. Βραχυπρόθεσμα, εφόσον ληφθεί υπόψη η υποκείμενη τάση, τα **ασφάλιστρα** θα αυξηθούν σταδιακά και η ασφαλιστική αγορά θα απορροφήσει αυτές τις αλλαγές χωρίς ιδιαίτερη διαταραχή. Ωστόσο, οι γνώσεις σχετικά με τους κινδύνους συχνά αυξάνονται με άλματα, στοιχείο που

μπορεί να οδηγήσει σε άλματα στην τιμή σε σύντομο χρονικό διάστημα. Μακροπρόθεσμα, ειδικά σε ευάλωτους τομείς ή περιοχές, η κλιματική αλλαγή μπορεί να επιδεινώσει τις **κοινωνικές ανισότητες**, καθώς οι ασφαλιστικές εισφορές γίνονται οικονομικά ανεξίτηλες για ορισμένους.

Η κλιματική αλλαγή απειλεί όλες τις επιχειρήσεις, καθώς όλες αλληλοεπιδρούν με το περιβάλλον. Ωστόσο, ορισμένες είναι πιο ευάλωτες στους κινδύνους της από άλλες. Οι επιπτώσεις αναμένεται να πλήξουν δυσανάλογα τις **μικρομεσαίες επιχειρήσεις**, μεταξύ άλλων προκαλώντας διακοπή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, ζημιές σε περιουσιακά στοιχεία, **διατάραξη των αλυσίδων εφοδιασμού και των υποδομών**. Αυτό θα φέρει αύξηση του κόστους συντήρησης και του κόστους των υλικών και την άνοδο των τιμών. Ωστόσο, η δράση για το κλίμα προσφέρει ευρύ φάσμα νέων ευκαιριών στις επιχειρήσεις για την ανάπτυξη προϊόντων και υπηρεσιών που θα συμβάλουν τόσο στη μείωση των εκπομπών όσο και στην προσαρμογή σε έναν κόσμο που υπερθερμαίνεται.

Περιοχή της Μεσογείου

Συγκεκριμένα η περιοχή της Μεσογείου, στην οποία βρίσκεται η Ελλάδα, έχει υποστεί σοβαρές επιπτώσεις τα τελευταία χρόνια λόγω της μείωσης των κατακρημνίσεων και της ανόδου της θερμοκρασίας, επιπτώσεις όπου αναμένεται να επιδεινωθούν καθώς η κλιματική αλλαγή εξελίσσεται με καλπάζοντα ρυθμό. Οι κύριες συνέπειες της είναι η μείωση της διαθεσιμότητας νερού και της απόδοσης των καλλιεργειών με όλο και χειρότερες σοδειές κάθε χρόνο, οι αυξανόμενοι κίνδυνοι ξηρασίας και απώλειας βιοποικιλότητας, οι δασικές πυρκαγιές και οι καύσωνες. Η αύξηση της αποδοτικότητας της άρδευσης στη γεωργία μπορεί να μειώσει σε κάποιο βαθμό την κατανάλωση ύδατος, αλλά δεν θα είναι

επαρκής για να αντισταθμίσει τις αυξήσεις της υδατικής καταπόνησης που προκαλείται από το κλίμα. Επιπλέον, ο τομέας της υδροηλεκτρικής ενέργειας θα αντιμετωπίσει αυξανόμενες προκλήσεις λόγω της χαμηλότερης διαθεσιμότητας νερού και της αυξανόμενης ζήτησης για ενέργεια. Οι περιβαλλοντικές ροές, οι οποίες είναι σημαντικές για την υγιή διατήρηση των υδάτινων οικοσυστημάτων, απειλούνται από τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και τις κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις.

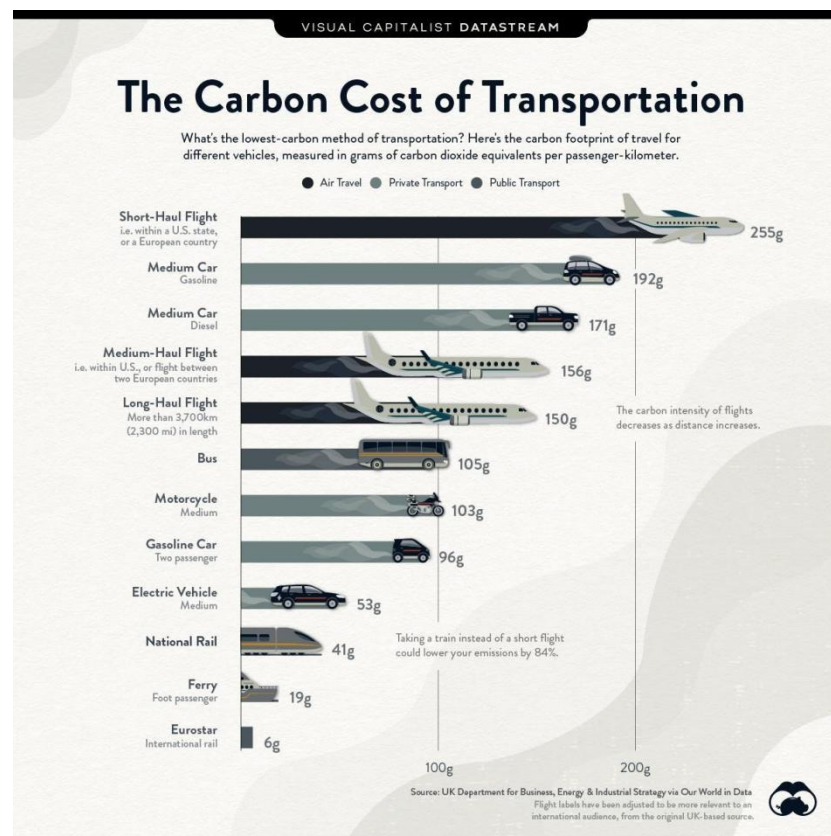
Ανθρακικό αποτύπωμα

Το αποτύπωμα άνθρακα είναι το σύνολο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προκαλούνται από ένα άτομο, γεγονός, οργάνωση, υπηρεσία, τόπο ή προϊόν, εκφρασμένο ως ισοδύναμο διοξειδίου του άνθρακα. Είναι μέρος της ατομικής ευθύνης στα φαινόμενα της κλιματικής αλλαγής και πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη, καθώς μεγάλος αριθμός ατόμων πιστεύουν πως η κλιματική αλλαγή είναι αποκλειστικά αποτέλεσμα των βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

Η τρέχουσα άνοδος της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας είναι πιο γρήγορη από τις προηγούμενες αλλαγές. Προκαλείται κυρίως από τη δραστηριότητα του ανθρώπου που καίει ορυκτά καύσιμα. Η αύξηση των αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα οφείλεται επίσης στην αποψίλωση των δασών και στις γεωργικές και βιομηχανικές πρακτικές όπως η παραγωγή τσιμέντου. Τα δύο κυριότερα αέρια του θερμοκηπίου είναι το διοξείδιο του άνθρακα και το μεθάνιο. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, και ως εκ τούτου το αποτύπωμα άνθρακα της ανθρωπότητας, αυξάνονται ραγδαία τον 21ο αιώνα. Η Συμφωνία του Παρισιού στοχεύει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

αρκετά ώστε να περιορίσει την άνοδο της παγκόσμιας θερμοκρασίας σε όχι περισσότερο από 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα.

Υπάρχουν μεγάλες διακυμάνσεις στις εκπομπές αερίων για τη **μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων**. Αυτό οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως η διάρκεια του ταξιδιού, η πηγή ηλεκτρικής ενέργειας στο τοπικό δίκτυο και η πληρότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς. Στην περίπτωση οδήγησης, ο τύπος του οχήματος και ο αριθμός των επιβατών είναι σημαντικοί παράγοντες. Σε μικρές έως μεσαίες αποστάσεις, το περπάτημα ή το ποδήλατο είναι σχεδόν πάντα ο τρόπος ταξιδιού με τις χαμηλότερες εκπομπές άνθρακα. Για παράδειγμα, το αποτύπωμα άνθρακα της ποδηλασίας ενός χιλιομέτρου είναι συνήθως μεταξύ 16 και 50 γραμμάρια ισοδύναμου CO₂. Για μέτριες ή μεγάλες αποστάσεις, τα τρένα έχουν σχεδόν πάντα χαμηλότερο αποτύπωμα άνθρακα από άλλες επιλογές. Παρατίθεται παρακάτω ενδεικτικός πίνακας επιβάρυνσης σε CO₂ των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, με τεράστιες διαφορές μεταξύ τους, όπως προκύπτει από τα σχετικά στοιχεία.



Εικόνα 15: Ανθρακικό αποτύπωμα διαφόρων μεθόδων μεταφοράς (Πηγή: <https://www.visualcapitalist.com/comparing-the-carbon-footprint-of-transportation-options/>)

Οι ειδικοί συμφωνούν γενικά ότι τα **ηλεκτρικά οχήματα** δημιουργούν χαμηλότερο αποτύπωμα άνθρακα κατά την διάρκεια της ζωής τους από ότι τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά που χρησιμοποιούν παραδοσιακούς κινητήρες εσωτερικής καύσης, γεγονός που καθιστά τα πρώτα καλύτερη επιλογή για το περιβάλλον. Με την ανάπτυξη των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα γίνεται πλέον δυνατή η χρήση αυτών των οχημάτων καθώς αυτά απαιτούν ένα σύγχρονο ομαλό οδικό δίκτυο για τη βέλτιστη κίνησή τους. Παρόλα αυτά, οι μπαταρίες τους φορτίζονται με ισχύ που έρχεται κατευθείαν από το ηλεκτρικό δίκτυο, το οποίο συχνά τροφοδοτείται από ορυκτά καύσιμα, καθώς και η κατασκευή τους γίνεται από την χρήση πρώτων υλών εξόρυξης όπως το κοβάλτιο και το λίθιο, κάνοντας την κατασκευή των ηλεκτρικών οχημάτων ενεργοβόρα και μία από τις μεγαλύτερες πηγές εκπομπών άνθρακα.

Οι νέοι οδικοί άξονες στα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, περιορίζουν επίσης το αποτύπωμα άνθρακα των οδηγών ΙΧ αφού περιορίζουν τις αποστάσεις μεταξύ των προορισμών καθώς και το χρόνο ταξιδιού κάτι που μειώνει σημαντικά την κατανάλωση καυσίμων από τα πετρελαιοκίνητα και βενζινοκίνητα οχήματα. Επιπλέον, βελτιωμένα οδικά δίκτυα μπορούν να μειώσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση, με αποτέλεσμα να περνάνε λιγότερο χρόνο οι άνθρωποι στα αυτοκίνητα, με θετικό αντίκτυπο στην υγεία και το περιβάλλον.

Πέρα από τα παραπάνω, οι **εταιρίες που διαχειρίζονται τους σύγχρονους αυτοκινητόδρομους** της χώρας, **είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένες** στα ζητήματα της κλιματικής αλλαγής και την αναγκαιότητα μείωσης του ανθρακικού αποτυπώματος. Διαθέτουν συστήματα αποτελεσματικού ελέγχου της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων σε 24ωρη βάση, μεθόδους και πρωτοβουλίες ενημέρωσης των οδηγών για άνετη και ασφαλή οδήγηση,

περιορισμό των περιπτώσεων συμφόρησης των οχημάτων στους οδικούς άξονες που είναι πολύ επιβαρυντική για το περιβάλλον και γενικά διαπνέονται, τόσο σε επίπεδο διοικήσεων, όσο και στο επίπεδο του επιστημονικού προσωπικού που διαθέτουν από τις αρχές ορθολογικής διαχείρισης των οχημάτων και των πόρων ώστε να επιτυγχάνεται τελικά μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος στο συγκεκριμένο κλάδο ανθρώπινης δραστηριότητας.

Η κλιματική αλλαγή είναι μια πραγματική απειλή για το μέλλον της ανθρωπότητας και πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα και μεθοδικά έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και η ευημερία της νέας γενιάς. Με τις πρωτοβουλίες των κυβερνήσεων, των επιχειρήσεων αλλά και των πολιτών ατομικά υπάρχει δυνατότητα να προστατευθεί το περιβάλλον από την ανθρωπογενή δραστηριότητα. Αποτελεί χρέος όλων να αναλάβουν τις ευθύνες τους στο ποσοστό που τους αναλογεί και να συνεισφέρουν από μέρους τους στη σωτηρία του περιβάλλοντος.

5.6. ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η παρούσα ενότητα στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό στο θεωρητικό υπόβαθρο της μελέτης με τίτλο “Διατροφικότητα των Μεταφορών: διάγνωση Κατάστασης και Πλαίσιο Αξιολόγησης” της Εγνατίας Οδού, 2015***. Στοχεύει στην καταρχήν διατύπωση βασικών αρχών κατάστρωσης ενός θεωρητικού μοντέλου διατροφικότητας με βάση την προηγούμενη εμπειρία της Εγνατίας Οδού, του μεγαλύτερου σε μήκος ελληνικού αυτοκινητόδρομου.

Επιπλέον, αποβλέπει στον εντοπισμό κάποιων βασικών παραμέτρων και παρατηρήσεων ουσιαστών χαρακτηριστικών διατροφικότητας του

αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας Οδού στις ζώνες επιρροής υπό τη στενή έννοια, δηλ. των επιδράσεων σε εγχώριο επίπεδο.

Μεθοδολογικά, με βάση τα παραπάνω, η συνολική εκτίμηση των επιδράσεων προσεγγίζεται βάσει ενός θεωρητικού μοντέλου αξιολόγησης και ερμηνείας το οποίο ολοκληρώνεται με μια μέθοδο ποσοτικής αποτίμησης. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει αφενός την εκτίμηση μιας συνολικής - τελικής τιμής μεταβολής της εδαφικής συνοχής, απόρροια της σύνθεσης των τριών συνιστωσών εστίασης, αλλά και τη διερεύνηση της ειδικότερης συμβολής των τριών σύνθετων δεικτών. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα μέσω της συσχέτισης των επιμέρους βασικών δεικτών που οδηγούν στους σύνθετους δείκτες, με τα βήματα του θεωρητικού μοντέλου να διατυπώνονται ερμηνευτικές υποθέσεις για τη συμβολή τους στις παρατηρούμενες ποσοτικές και ποιοτικές μεταβολές. Κατά την ποσοτικοποίηση της μεθόδου, λαμβάνονται υπόψη οι βασικοί δείκτες ενώ για την εξαγωγή ποιοτικών και ερμηνευτικών συμπερασμάτων, λαμβάνεται υπόψη το σύνολο των προτεινόμενων δεικτών: βασικών και συμπληρωματικών.

Το **ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ** αναφέρεται σε ένα μοντέλο 7 βημάτων το οποίο ανταποκρίνεται στις συσχετίσεις μεταξύ συγκοινωνιακής υποδομής και χωρικής ανάπτυξης. Το μοντέλο αυτό αποτελεί προσαρμογή ενός μοντέλου που διατυπώθηκε αρχικά από τους Bruinsma κ.ά. (1997) και αναφέρεται στη σχέση μεταφορικής υποδομής και χωροθέτησης των οικονομικών δραστηριοτήτων, με βασική διαφορά ότι στο προτεινόμενο εδώ μοντέλο η προσπελασιμότητα δεν εκφράζεται χωριστά αλλά ενσωματώνεται στο γενικευμένο κόστος μεταφοράς. Συγκεκριμένα, η αλληλουχία των βημάτων του μοντέλου είναι η εξής:

Τα παραπάνω αποτελούν μέρος των παραδοτέων στο πλαίσιο της σύμβασης (Κωδικός αναφοράς 5265): **ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗ ΝΑ ΕΥΡΩΠΗ: ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΕΔΑΦΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ**, που εκπονήθηκε το 2014-2015, για το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδού, ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ

- **Βήμα 1:** η νέα συγκοινωνιακή υποδομή ή η βελτίωση της υπάρχουσας μεταβάλλει (μειώνει)
- **Βήμα 2:** το κόστος μεταφοράς και προκαλεί τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των ζωνών γεγονός που επιδρά
- **Βήμα 3:** στη ζήτηση για μετακινήσεις και οδηγεί
- **Βήμα 4:** σε αύξηση της παραγωγικότητας τόσο των παραγωγών (επιχειρήσεις) όσο και των καταναλωτών (νοικοκυριά) με συνέπεια
- **Βήμα 5:** τη μεταβολή της συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων που με τη σειρά τους οδηγεί σε
- **Βήμα 6:** μεταβολή της ζήτησης για μετακινήσεις προκαλώντας πιέσεις για νέα συγκοινωνιακή υποδομή
- **Βήμα 7 (Βήμα 1):** επιστρέφει στο Βήμα 1 με την κατασκευή νέας συγκοινωνιακής υποδομής.

Η αλληλουχία των βημάτων του γενικού μοντέλου συνδέεται, μέσω της αντιστοίχισής τους με ένα σύστημα προτεινόμενων δεικτών, με τις τρεις βασικές παραμέτρους ανάλυσης: **πολυκεντρικότητα, διατροπικότητα των μεταφορών και διασυνοριακή εδαφική συνεργασία.**

Με βάση αυτές τις παραμέτρους μετρώνται οι παρακάτω δείκτες:

- Πυκνότητα Χερσαίου Δικτύου ανά Επιφάνεια
- Αριθμός Τερματικών Σταθμών

- Χρονο-απόσταση μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών
- Δυνητική Προσπελασιμότητα μεταξύ Πόλεων και Τερματικών Σταθμών
- Επιβατικός Φόρτος σε Τερματικούς Σταθμούς
- Εμπορευματικός Φόρτος σε Τερματικούς Σταθμούς
- Πυκνότητα Αυτοκινητοδρόμων & Φόρτος Τερματικών
- Αποδέσμευση των Εμπορευματικών Μεταφορών από την Οικονομική Ανάπτυξη

Σε αντίθεση με τη μελέτη της Εγνατίας Οδού, η διατροφικότητα στην παρούσα ενότητα προσεγγίζεται -στα περιορισμένα πλαίσια που ήδη τέθηκαν- με βάση τις εξής βασικές παραμέτρους:

-η αντιμετώπιση του θέματος εξετάζεται μόνο από την εσωτερική άποψη (Ελλαδικός χώρος) και όχι σε σχέση με τη ΝΑ Ευρώπη***.

Μια σχετικά πρόσφατη μελέτη του ΠΟΑΔΕΠ ασχολήθηκε με τη διεθνή διατροφικότητα της Ιόνιας Οδού, της Ολυμπίας Οδού και της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου από πλευράς θαλάσσιων συνδέσεων της χώρας με τη Μ. Ανατολή και τη Δυτική Ευρώπη (ΠΟΑΔΕΠ: **“Οι επιδράσεις του νέου οδικού δικτύου του δυτικού άξονα της χώρας στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές- Η πολυτροπική διάσταση των έργων της Ολυμπίας Οδού, της Ιόνιας Οδού και της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου ως προς τη σύνδεση της χώρας με την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή”**, 2020

-η παρούσα πρώτη προσέγγιση είναι πρωτόλεια και όχι υπολογιστικά πλήρης λόγω της μη διαθεσιμότητας, στην παρούσα φάση, των ποσοτικών στοιχείων για τους λοιπούς αυτοκινητόδρομους της χώρας (αριθμός τερματικών σταθμών ανά επιφάνεια κλπ) με το πρόσθετο δεδομένο ότι μια

τέτοια ενδελεχής μελέτη θα έπρεπε να αποτελέσει αυτοτελές έργο. Σταδιακά, το ΠΟΑΔΕΠ θα μπορούσε στην ενασχόληση του με το συνολικό εθνικό οδικό δίκτυο να συγκεντρώνει το απαραίτητο υλικό και να δοθεί η δυνατότητα για τη διεκπεραίωση αυτής της έρευνας. (Οι σχετικές προτάσεις του ΠΟΑΔΕΠ στην τελευταία διετία για τη δημιουργία εθνικού Παρατηρητηρίου των ελληνικών οδικών αξόνων, ενισχύονται, μεταξύ άλλων, και από την αναγκαιότητα της διατροφικής διάστασης του δικτύου).

- το νέο ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο με την Ολυμπία Οδό και την Ιόνια Οδό, που συμπληρώνουν και αξιοποιούν τα παλαιότερα έργα της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, της Εγνατίας Οδού, της Μορέας κλπ, προσφέρουν πλέον ένα οδικό δίκτυο που καλύπτει ολοκληρωμένα τη δυτική χώρα και τη συνδέει με τον ανατολικό και βόρειο οδικό άξονά της, με αποτέλεσμα να εξασφαλίζεται σημαντικά ανετότερη σύνδεση της χώρας με την Ευρώπη

- υπάρχουν πλέον οι συνθήκες, τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο, ώστε να υλοποιηθεί στην πράξη ο χρόνιος ισχυρισμός και η Ελλάδα να γίνει όντως ένας βασικός διαμετακομιστικός κόμβος στη Μεσόγειο συνδέοντας την Ασία με την Ευρώπη.

Με βάση τις παραπάνω παρατηρήσεις, επιχειρείται στη συνέχεια να δοθούν κάποιες ενδιαφέρουσες επισημάνσεις σχετικά με τα διατροφικά χαρακτηριστικά της Ζώνης επιρροής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, ως πρωτογενές υλικό για μια μελλοντική ποσοτική διερεύνηση του θέματος και τον υπολογισμό των κατάλληλων δεικτών διατροφικότητας, όπως προκύπτουν από την προεκτεθείσα θεωρητική παρουσίαση.

- **Αναφορικά με τη χρονο-απόσταση μεταξύ πόλεων και τερματικών σταθμών :**

Οι Ελληνικές πόλεις έχουν τις μικρότερες χρονο-αποστάσεις λόγω της εγγύτητας σε ολοκληρωμένους ή σε προχωρημένο στάδιο ολοκλήρωσης αυτοκινητόδρομους. Όμως, για σημαντικό τμήμα του οδικού δικτύου η εξέλιξη αυτή είναι σχετικά πρόσφατη (Ιόνια οδός, Κορίνθου-Πατρών, Ε65, Πατρών-Πύργου κλπ)

- **Αναφορικά με τη δυνητική προσπελασιμότητα μεταξύ πόλεων και τερματικών σταθμών:**

Η προσπελασιμότητα μεταξύ πόλεων επηρεάζεται κυρίως από τη μεγάλη πληθυσμιακή διαφοροποίηση των πόλεων στη Ζώνη Επιδράσεων (Ιωάννινα, Αγρίνιο, Πάτρα έναντι πχ Άρτας, Πρέβεζας κλπ).

- ο Σε σχέση με την προσπελασιμότητα προς τους διεθνείς αερολιμένες, η λειτουργία στην ευρύτερη περιοχή του διεθνούς αερολιμένα με μεγάλη επιβατική κίνηση, δηλαδή της Αθήνας, αλλά και, δευτερευόντως, η λειτουργία του αερολιμένα της Θεσσαλονίκης, οδηγούν σε συνθήκες υψηλότερης δυνητικής προσπελασιμότητας των εν λόγω πόλεων και των υπόλοιπων πόλεων που βρίσκονται στην περιοχή που περικλείεται από αυτές.
- ο Σχετικά με τη δυνητική προσπελασιμότητα προς τους εμπορευματικούς λιμένες οι καλύτερες συνθήκες διαμορφώνονται στην κεντρική Ελλάδα λόγω της επιρροής των λιμένων στην περιφέρεια Αττικής, και στη βόρεια Ελλάδα λόγω της επιρροής του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Οι λιμένες όμως αυτοί βρίσκονται σε μεγάλη σχετική απόσταση από τη Ζώνη επιρροής του άξονα. Σημαντικότερη θέση κατέχουν από αυτή την άποψη ο

λιμένας της Πάτρας, ο ρόλος του οποίου όμως περιορίζεται δεδομένου ότι δεν έχουν σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική διάγνωση της προσπελασιμότητας αφορούν:

- **Αναφορικά με τον επιβατικό φόρτο σε τερματικούς σταθμούς :**

1. Σχετικά με το φόρτο αερολιμένων, οι αερολιμένες των Αθηνών και της Θεσσαλονίκης που έχουν υψηλή κινητικότητα, βρίσκονται εκτός άμεσης ζώνης επιρροής, ενώ ο αερολιμένας του Ακτίου έχει εποχιακή μόνο λειτουργία.
2. Σχετικά με το φόρτο των επιβατικών λιμένων, σημαντικές τιμές παρουσιάζονται στους λιμένες Ηγουμενίτσας και Πάτρας που περιλαμβάνονται στη ζώνη επιρροής του άξονα. Άλλοι λιμένες, όπως της Πρέβεζας και του Πλατυγιάλιου έχουν περιορισμένη κίνηση με πιθανή αναπτυξιακή δυνατότητα στο μέλλον.
3. Η επιβατική κίνηση μέσω των χερσαίων δικτύων στη Ζώνη Επιδράσεων γίνεται κατά κύριο λόγο μέσω του οδικού δικτύου.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική παρακολούθηση του επιβατικού φόρτου στους τερματικούς σταθμούς αφορούν:

4. Στην επίδραση της οικονομικής κρίσης στην εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στους τερματικούς σταθμούς
5. Στην ιδιαιτερότητα και κρισιμότητα εξυπηρέτησης του δικτύου επιβατικών λιμένων της Ελλάδας.
6. Στην κυριαρχία των οδικών μεταφορών στην επιβατική κινητικότητα στη

Ζώνη Επιδράσεων.

Βάσει αυτών των διαπιστώσεων, παράγοντες που μπορούν να αξιολογηθούν αναφορικά με τη διαχρονική παρακολούθηση εμπορευματικού φόρτου στους τερματικούς σταθμούς αφορούν:

7. Στη περιορισμένη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, ειδικά εκτός των μεγαλύτερων λιμένων της περιοχής.

Τέλος, όσον αφορά τη **διεθνή διατροφικότητα** του άξονα της Εγνατίας Οδού, της Ιόνιας Οδού, της Ολύμπιας οδού και της Γέφυρας, ως συνδετικό μέσο, μολονότι, όπως αναφέρθηκε, ξεφεύγει από τους σκοπούς της παρούσας καταγραφής, μπορούν να γίνουν οι εξής γενικές επισημάνσεις:

-η σύνδεση της Ιόνιας Οδού με την Εγνατία Οδό, η οποία συνδέει την Τουρκία με την Ευρώπη, καθώς και με την Ολυμπία Οδό, μέσω Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, που καταλήγει στην Αθήνα και το λιμάνι του Πειραιά, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την διατροφική σύνδεση της χώρας με τη Βαλκανική, τη Δυτική Ευρώπη και τη Μ. Ανατολή.

-η λειτουργία δυο στρατηγικής σημασίας λιμένων, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, προσδίδει ιδιαίτερο περιεχόμενο στην ποσοτική επίδραση αυτής της διατροφικής σύνδεσης, ιδιαίτερα μάλιστα αν συνοδευτεί στο μέλλον με δημιουργία σταθμού (-ών) εμπορευματοκιβωτίων.

6.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα από τα πιο εμβληματικά έργα υποδομής και έναν από τους πιο σημαντικούς υποδομικούς άξονες της Ελλάδας, που συνδέει την Πελοπόννησο με τη δυτική Ελλάδα. Μετά την ολοκλήρωση των οδικών αξόνων της Ολυμπίας Οδού και της Ιόνιας Οδού, η Γέφυρα μπορεί πλέον να επιτελέσει πλήρως το ρόλο που κατέχει λόγω της στρατηγικής της θέσης. Σήμερα **η Γέφυρα αποτελεί όχι μόνο συνδετικό κρίκο δύο περιφερειακών ενοτήτων αλλά προσφέρει ομοιογενή σύνδεση όλης της δυτικής Ελλάδος με το υπόλοιπο της ηπειρωτικής χώρας.** Τα παραπάνω αποτυπώνονται στους σχετικούς χάρτες παρατηρώντας το μέγεθος της διασποράς των σημείων προέλευσης και προορισμού που εξυπηρετούνται μέσω της Γέφυρας. Παράλληλα μειώνει κατακόρυφα τους χρόνους μετακίνησης από τα βόρειοδυτικά σύνορα μέχρι την Πρωτεύουσα. Κατά συνέπεια, η Γέφυρα έχει συμβάλλει σημαντικά στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών που καλύπτει τη Νότια Βαλκανική. Ειδικότερα, η κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας είχε και συνεχίζει να έχει, ακόμα και μετά από 20 χρόνια λειτουργίας, πολλαπλά οφέλη για την ευρύτερη περιοχή. **Ο ρόλος της στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας, στη μείωση του χρόνου ταξιδιού και στην αύξηση της οδικής ασφάλειας είναι καθοριστικής σημασίας.** Ειδικότερα, η Γέφυρα **έχει βελτιώσει σημαντικά τη ροή της κυκλοφορίας** μεταξύ της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας. Πριν την κατασκευή της, οι μετακινήσεις γίνονταν αποκλειστικά μέσω πλοίων, γεγονός που περιόριζε τις δυνατότητες μεταφοράς, ειδικά σε περιπτώσεις κακών καιρικών συνθηκών. Η Γέφυρα **παρέχει μια σταθερή, αξιόπιστη και συνεχή σύνδεση,** η οποία έχει μειώσει την εξάρτηση από τα πλοία και έχει

εξαλείψει τις καθυστερήσεις που προκαλούνταν από αυτές τις συνθήκες. Η άμεση οδική σύνδεση που παρέχει **έχει μειώσει δραστικά το χρόνο ταξιδιού μεταξύ των δύο περιοχών.** Πριν την ύπαρξη της Γέφυρας, ο χρόνος αναμονής για τη μετάβαση με πλοίο και η ίδια η διάρκεια του ταξιδιού ήταν σημαντικά μεγαλύτερα. Τώρα, οι ταξιδιώτες μπορούν να διασχίσουν τη γέφυρα σε λίγα μόνο λεπτά, εξοικονομώντας πολύτιμο χρόνο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις αλλά και για επαγγελματικές ή τουριστικές δραστηριότητες.

Αυτό αποδεικνύεται και από την διατήρηση των πρόσθετων διελεύσεων σε σχέση με το έτος 2003 (τελευταίο έτος πριν τη λειτουργία της Γέφυρας) σε υψηλά ποσοστά καθ' όλη την διάρκεια της εικοσαετούς λειτουργίας της Γέφυρας. Συγκεκριμένα, **παρά τα γεγονότα** που συνδέονταν με την οικονομική κρίση και την πανδημία, **η διατήρηση των διελεύσεων αποδεικνύει το γεγονός ότι η Γέφυρα συνέβαλλε σε σημαντικό βαθμό στην αύξηση της συνεκτικότητας των περιοχών της Δυτικής Ελλάδας,** ενώ παράλληλα μείωσε καθοριστικά τον χρόνο μετάβασης και βελτίωσε την προσβασιμότητα των επαρχιακών περιοχών από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Παρά τα παρατεταμένα δυσμενή έτη λόγω οικονομικής κρίσης και πανδημίας τα έτη 2022 και 2023 δείχνουν ισχυρή ενίσχυση της κυκλοφορίας σε επίπεδα προ οικονομικής κρίσης αποδεικνύοντας τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει η Γέφυρα στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας. Επιπλέον, **από το 2017, έτος ολοκλήρωσης των οδικών αυτοκινητοδρόμων Ολυμπίας οδού και Ιόνιας οδού, η Γέφυρα αρχίζει να εκπληρώνει τις μέγιστες δυνατότητες της** λειτουργώντας ως **συνδετήριος κρίκος** των κύριων αυτών αξόνων και κατ' επέκταση της Δυτικής Ελλάδας με το σύνολο της ηπειρωτικής Ελλάδας.

Επιπρόσθετα, η Γέφυρα συνεισφέρει σημαντικά στην άρση του κοινωνικού αποκλεισμού παρέχοντας άμεση και ασφαλή σύνδεση μεταξύ των δύο γεωγραφικών περιοχών, που προηγουμένως συνδέονταν μόνο μέσω πλοίων. Αυτό διευκολύνει τις καθημερινές μετακινήσεις και ενισχύει την κοινωνική και οικονομική ενσωμάτωση των περιοχών. **Παράλληλα, η Γέφυρα έχει συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των ατυχημάτων,** ιδιαίτερα των θανατηφόρων, σε σύγκριση με το παρελθόν. Η κατασκευή και η συνεχής συντήρηση της Γέφυρας προσφέρουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας στους οδηγούς. Επιπλέον, η Γέφυρα **έχει αναβαθμίσει τις μεταφορικές υποδομές της περιοχής.** Η παραχωριστούχος εταιρία διαχείρισης της διασφαλίζει την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στους χρήστες, μέσω της κατάλληλης οργάνωσης και του εξειδικευμένου της προσωπικού.

Επιπρόσθετα, **έχει συνεισφέρει ιδιαίτερα στην ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης και της εμπορικής δραστηριότητας,** δεδομένου ότι συνδέεται επίσης με άλλους σημαντικούς οδικούς άξονες, όπως η Ιόνια Οδός και η Ολυμπία Οδός, καθιστώντας τη σημαντικό κόμβο μεταφορών για την Ελλάδα και τη Νότια Ευρώπη. **Η βελτίωση της συνδεσιμότητας διευκόλυνε τη μεταφορά αγαθών και υπηρεσιών, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας.** Με τη λειτουργία της συνέβαλε, ακόμη, στην αύξηση της κινητικότητας των κατοίκων. Οι κάτοικοι έχουν πλέον ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας, εκπαίδευσης και εργασίας, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής τους. **Η βελτίωση της προσβασιμότητας ενθάρρυνε επίσης την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και την αύξηση των επενδύσεων** στην περιοχή. Επομένως, η διευκόλυνση της μετακίνησης αγαθών και ανθρώπων μέσω της Γέφυρας έχει συμβάλει

στην αύξηση του περιφερειακού ΑΕΠ και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Δεν θα πρέπει να παραλειφθεί το γεγονός ότι η βελτίωση των υποδομών μεταφορών καθιστά τη δυτική Ελλάδα πιο ελκυστική για επενδύσεις και τουριστική ανάπτυξη. Με την ύπαρξη της Γέφυρας η πρόσβαση των τουριστών στα αξιοθέατα και τις φυσικές ομορφιές της περιοχής είναι ευκολότερη, συμβάλλοντας, με αυτό τον τρόπο, στην προώθηση του τουρισμού. Η εύκολη και ασφαλής πρόσβαση ενισχύει την ελκυστικότητα της περιοχής και προάγει την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα.

Τέλος, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου **αποτελεί ένα παράδειγμα σύγχρονης τεχνολογίας και μηχανικής,** προσελκύοντας το ενδιαφέρον ειδικών και τουριστών από όλο τον κόσμο. Η κατασκευή της με σεβασμό στο περιβάλλον και η χρήση καινοτόμων τεχνικών αποτελούν πρότυπο για μελλοντικά έργα υποδομής.

Παρά τα θετικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, η Γέφυρα έχει επιφέρει και περιβαλλοντικές προκλήσεις. Η αύξηση της θερμοκρασίας και οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής αποτελούν ανησυχίες για την υγεία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Παρ' όλα αυτά, η Γέφυρα σχεδιάστηκε με σεβασμό στο περιβάλλον, χρησιμοποιώντας καινοτόμες τεχνικές που αποτελούν πρότυπο για μελλοντικά έργα υποδομής. Πιο αναλυτικά, κατά την κατασκευή της, υιοθετήθηκαν πρακτικές που στόχευαν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Χρησιμοποιήθηκαν ειδικές τεχνικές για την ελαχιστοποίηση της διατάραξης του θαλάσσιου πυθμένα και την προστασία της βιοποικιλότητας. Επιπλέον, έγινε προσπάθεια για την ανακύκλωση υλικών και την ελαχιστοποίηση των απορριμμάτων. Ενώ και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας της, εφαρμόζονται μέτρα για τη μείωση των εκπομπών ρύπων και την προστασία του περιβάλλοντος. **Η**

παραχωρησιούχος εταιρεία διαχείρισης εφαρμόζει προγράμματα παρακολούθησης της ποιότητας του αέρα και του νερού, καθώς και μέτρα για την προστασία των τοπικών οικοσυστημάτων. Επίσης, προωθούνται πολιτικές για τη χρήση φιλικότερων προς το περιβάλλον μεταφορικών μέσων (εκπτώσεις σε ηλεκτροκίνητα οχήματα) και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

Συνολικά, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα ζωτικής σημασίας έργο υποδομής για την ανάπτυξη και την ευημερία της περιοχής, προσφέροντας πολυάριθμα οφέλη στην οικονομία, τον τουρισμό και την κοινωνία. Η στρατηγική της σημασία, η συμβολή στην ασφάλεια και η ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας την καθιστούν ένα από τα πιο σημαντικά έργα υποδομής στην Ελλάδα.

Για τους ανωτέρω λόγους είναι σημαντικό να δημιουργούνται και να υλοποιούνται στόχοι που βοηθούν στην διατήρηση και ενίσχυση των θετικών επιπτώσεων της Γέφυρας. Συγκεκριμένα, η τακτική συντήρηση της είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ασφάλειας και της λειτουργικότητάς της. Η εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων παρακολούθησης και ελέγχου της κυκλοφορίας θα επιτρέψει την άμεση ανίχνευση και αντιμετώπιση προβλημάτων, διασφαλίζοντας την ασφαλή χρήση της Γέφυρας.

Επιπλέον, για την ενίσχυση της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης, πρέπει να υποστηριχθούν οι τοπικές επιχειρήσεις με παροχή κινήτρων για την ανάπτυξή τους. Η ενίσχυση της τουριστικής προβολής της περιοχής και η προώθηση των αξιοθέατων και των φυσικών ομορφιών της Δυτικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου θα ενισχύσουν τον τουρισμό. Επίσης, η δημιουργία εκπαιδευτικών προγραμμάτων και εκδηλώσεων που

προβάλλουν τη Γέφυρα ως παράδειγμα σύγχρονης μηχανικής και βιώσιμης ανάπτυξης θα είναι πολύτιμη.

Ακόμη, η συνεχής βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες, όπως η παροχή πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο για την κυκλοφορία και τις συνθήκες οδήγησης, είναι απαραίτητη. Η κατασκευή πρόσθετων υποδομών, όπως χώροι στάθμευσης και σταθμοί εξυπηρέτησης, θα βελτιώσουν την εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών. Παράλληλα, η προώθηση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, όπως τα ηλεκτρικά οχήματα, και η κατασκευή κατάλληλων υποδομών για αυτά, είναι σημαντική.

Επιπρόσθετα, η επένδυση στην έρευνα και την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών θα συμβάλει στη συνεχή βελτίωση της Γέφυρας και στην αντιμετώπιση μελλοντικών προκλήσεων. Η εγκατάσταση, για παράδειγμα, έξυπνων συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και συντήρησης, χρησιμοποιώντας δεδομένα σε πραγματικό χρόνο για τη λήψη αποφάσεων, θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια.

Συμπερασματικά, γίνεται σαφές ότι η συνεχής συντήρηση και βελτίωση της Γέφυρας δεν αποτελούν μόνο προληπτικές πρακτικές, αλλά και στρατηγικές ανάγκες για την διατήρηση και την ενίσχυση της αξίας της. Με την εξασφάλιση της αναγκαίας συντήρησης και προσαρμογής, διασφαλίζεται ότι η Γέφυρα θα παραμείνει λειτουργική, σύγχρονη και ικανή να προσφέρει τα μέγιστα οφέλη στις μελλοντικές γενιές. Αυτή η στρατηγική προσέγγιση συνεισφέρει στη μακροχρόνια βιωσιμότητά της και στη διαρκή εξέλιξη της υποδομής, ενισχύοντας την ασφάλεια, την αποτελεσματικότητα και την αξία της.

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1: ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΥΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΚΑΙ ΕΤΗΣΙΕΣ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ.....	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ.....	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2. ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2023	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3. : ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ.....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ.....	58
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5. ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΑ FERRIES.....	58
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ FERRIES – BRIDGE (ΜΕΡΙΔΙΑ).....	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7.: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ (FERRIES – BRIDGE)	63
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ (FERRIES – BRIDGE)	64
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.9.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΡΥΘΜΟΥ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	65
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.10.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΡΥΘΜΟΥ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ (ΓΕΦΥΡΑ)	68
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΡΥΘΜΟΥ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ (FERRIES).....	69
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.12.: ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΤΟΥΣ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ- ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ HELLASTRON	70
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.13.: ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΤΟΥΣ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ HELLASTRON.....	71
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.14.: ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ – ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ (ΒΑΣΙΚΑ ΖΕΥΓΗ).....	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.15.: ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ – ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ (ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΖΕΥΓΗ).....	74

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.16.: ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ – ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ (ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ RSS 2022 ΣΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑ).....	74
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.17.: ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	79
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.18.: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ (2000 – 2007)	81
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.19.: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ (2008 – 2015)	81
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.20.: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ (2016 – 2023).....	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.21.: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΤΟΥ 2003 (2003-2009).....	84
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.22.: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΤΟΥ 2003 (2010-2016).....	84
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.24.: ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	91
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.25.: ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΔΕΙΚΤΗ ΕΛΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	92
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.26: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2001-2021	97
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.27: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ.....	98
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.28: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2015 ΚΑΙ 2022	100
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.29: ΑΕΠ ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, ΠΗΓΗ.....	103
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.30: ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	105
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.31: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ	107
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.32: ΑΕΠ ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ	108
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.33: ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ	111
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.34 : ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΙΧ, ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	116
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.35 : ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	119
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.36 : ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	121

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.37 : ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	124
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.38 : ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	128
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.39 : ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	129
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.40: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΗ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2023	133
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.41: ΕΠΙΣΚΕΨΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	135
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.42: ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	138
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.42.: ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	140
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.43.: ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ 2023	144
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.44: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΦΙΞΕΩΝ, ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, 2016-2023	145
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.45: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΦΙΞΕΩΝ, ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, 2016-2023	146
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.46: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΦΙΞΕΩΝ, ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, 2016-2023	147
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.47.: ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΑ – ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ	157
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.48.: ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΑ – ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ	157
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.49: ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΑ – ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ,	158
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.50: ΜΕΤΑΒΟΛΗ % ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΑ – ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ 2021-2022	158
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.51: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΤΡΙΜΗΝΟ	171
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.52 : ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ/ΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2019 ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΟ 2030	171
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.53: ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ , ΠΗΓΗ: ΑΙΤΩΛΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ	176
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.54: ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	181
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.55.: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ .	182

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.56.: ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ.....	185
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.57.: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ	186
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.58: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΦΥΛΟ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2011-2022	189
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.59: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2009-2022	191
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.60. : ΑΝΕΡΓΙΑ ΑΝΑ ΦΥΛΟ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΑΝΕΡΓΙΑ ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ.....	192
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.61.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ, ΝΕΑΝΙΚΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΝΕΑΝΙΚΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΕΤΟΣ.....	195
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.62: ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ)	197
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.63.: ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΤΗΝ ΉΠΕΙΡΟ.	198
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.64. ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΉΠΕΙΡΟ ΑΝΑ ΦΥΛΟ	198
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.65.: ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ).....	200
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.66.: ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ.....	201
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.67.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΦΥΛΟ .	201
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.68.: ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ).....	203
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.69: ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΤΑ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	204
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.70: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΑ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ ΑΝΑ ΦΥΛΟ	204
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.71.: ΣΥΝΟΛΙΚΗ Α.Π.Α.	207
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.72.: ΑΠΑ ΠΡΩΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	210
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.73. : ΑΠΑ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	211
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.74.: ΑΠΑ ΤΡΙΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	212

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.75.: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2008.....	215
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.76.: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2012.....	216
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.77.: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2017.....	217
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.78.: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2021.....	218
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.79.: % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑ 2008-2021.....	222
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.80.: ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΣΕ ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	224
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.81.: ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΙ ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	230
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.82.: ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΙ ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΉΠΕΙΡΟ ΚΑΙ ΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	231
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.83.: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ (ΣΕ ΕΥΡΩ).....	234
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.84.: ΦΤΩΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΦΥΛΟ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ.....	243
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.85.: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ	244
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.86.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2018-2023	248
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.87.: ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	254
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.88.: ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2018-2022	258
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.89.: ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΓΑΙΩΝ.....	262
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.90.: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΣΤΡΕΜΜΑΤΑ (ΕΠΙΠΕΔΟ 1 ΚΑΤΑ CORINE)	263
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.91.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (ΕΠΙΠΕΔΟ 1 ΚΑΤΑ CORINE).....	263

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.92.: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΣΤΡΕΜΜΑΤΑ (ΕΠΙΠΕΔΟ 2 ΚΑΤΑ CORINE).....	264
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.93.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (ΕΠΙΠΕΔΟ 2 ΚΑΤΑ CORINE).....	265
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.94.: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΣΤΡΕΜΜΑΤΑ (ΕΠΙΠΕΔΟ 3 ΚΑΤΑ CORINE).....	266
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.95.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (ΕΠΙΠΕΔΟ 3 ΚΑΤΑ CORINE).....	267
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.96.: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ,...	269
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.97 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2001-2021	270
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.98.: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ.....	274
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.99.: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ.....	275
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.100.: ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΝΟΜΟ	275

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1.: ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΠΟΜΠΟΔΕΚΤΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΑΤΕΘΕΙ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2015- 2023	16
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2. : ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΠΟΜΠΟΔΕΚΤΗ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2015 -2023	16
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1 : ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΒΕΝΖΙΝΗΣ & ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ 2000 2021 ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ (ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΟΙ)	29
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2 : ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΡΥΠΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ/ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΕΤΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 2019, 2020, 2025, 2030, 2040	34
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1 : ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΥΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	54
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2 : ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	56
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	50
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.2. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΕΛΑΦΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	56
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.3. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	56
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.4.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΓΕΦΥΡΑ)	59
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.5.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (FERRIES)	59
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.6.:ΠΟΣΟΣΤΑ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ (FERRIES – BRIDGE)	62
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.7.: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ (FERRIES – BRIDGE).....	62
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.8.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ (FERRIES – BRIDGE) (ΕΛΑΦΡΑ – ΒΑΡΕΑ)	64

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.9.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΡΥΘΜΟΥ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΤΕΝΟ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	66
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.10.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΡΥΘΜΟΥ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	66
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.11.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΡΥΘΜΟΥ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΤΟ FERRY	67
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.12.: ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΤΟΥΣ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ HELLASTRON	70
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.13.: ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΤΟΥΣ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ HELLASTRON	71
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.14.: ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟ 2022 ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ ΓΙΑ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ- ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	78
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.15.: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ	80
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.16.: ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΤΟΥ 2013	83
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.17.: ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΡΙΜΗΝΩΝ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ.....	83
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.18: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΤΡΙΜΗΝΟ ΤΟΥ 2003	86
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.19.: ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2001, 2015, 2017 ΚΑΙ 2024	91
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.20: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ 2022	104
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.21: ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΕΠ ΗΠΕΙΡΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	106
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.22: ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΕΠ ΝΟΜΩΝ	108
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.23: ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΗΠΕΙΡΟΥ – ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	114
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.24 : ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΙΧ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	117

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.25 : ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ.....	120
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.26 : ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ.....	122
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.27 : ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	125
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.28: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	127
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.29. : ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	130
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.30: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΣΚΕΨΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2022.....	136
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.31. : ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2022.....	139
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.32.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2022.....	141
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.33.: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ.....	148
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.34: ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ.....	148
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.35: ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ.....	149
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.36: ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ.....	150
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.37: ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ 2022.....	151
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.38.: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	180
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.39.: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ.....	185
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.40.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΗΛΙΚΙΩΝ 15-74.....	193
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.41.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΗΠΕΙΡΟΥ, ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ 2009-2022.....	205
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.42.: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2008.....	220
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.43.: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2012.....	220
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.44.: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2017.....	221

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.45.: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2021.....	221
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.46.: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΠΑ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ 2021.....	226
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.47.: ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΧΕΩΝ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ.....	232
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.48: ΦΤΩΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΟΜΑΔΑ.....	245
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.49.: ΑΤΟΜΑ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΣ ΗΠΕΙΡΟΥ, ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ.....	249
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.50.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΟ 2023.....	250
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.51.: ΣΟΒΑΡΗ ΥΛΙΚΗ ΑΠΟΣΤΕΡΗΣΗ ΣΤΗΝ ΉΠΕΙΡΟ, ΣΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ.....	252
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.52. :ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ (ΧΩΡΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ) - ΜΕΡΙΔΙΟ 2022 (%),.....	256
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.53.: ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2022 (ΧΩΡΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ) - ΣΕ ΑΞΙΑ (ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ),.....	257
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.54.: ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ... ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.55: ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟ ΚΛΑΔΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	259

ΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΜΑΣ



ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ & ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΦΕΙΔΙΟΥ 3, ΡΙΟΝ ΠΑΤΡΩΝ, 26504 email: poadep@gmail.com
www.poadep.gr