

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

ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ «ΜΟΡΕΑΣ»

ΧΟΡΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ: «ΜΟΡΕΑΣ» ΑΕ

Οκτώβριος 2024

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε με στόχο τον εντοπισμό και την αξιολόγηση των κοινωνικο-οικονομικών επιδράσεων του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ, 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 «ΜΟΡΕΑΣ» 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

Ορφέας Καρούντζος, PhD., Αγρονόμος – Τοπογράφος

Βασίλειος Καλαμαράς, Οικονομολόγος

Δημήτριος Σαραντίτης, Πολιτικός Μηχανικός

Επιμέλεια ύλης:

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

• Βασίλειος Βουτσινάς, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πατρών

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ABSTRACT).....	6
--	---

1. Ο ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ «ΜΟΡΕΑΣ»	10
1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
1.1.1. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	11
1.1.2. ΣΗΜΕΡΑ	12
1.2. Ο ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ «ΜΟΡΕΑΣ» ΣΤΟΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ	14
1.3.ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	16
1.4. Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ «ΜΟΡΕΑΣ»	169

2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	20
2.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	20
2.2 ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	21
2.3 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	24
2.4 ΜΕΙΩΣΗ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	26
2.5 ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΕΡΙΩΝ (EMISSIONS)	31
2.6 Η ΧΡΗΣΗ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (INTELLIGENTTRANSPORTSYSTEMS – ITS)	36
2.7 ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	37

2.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	38
-----------------------	----

2.9 ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕ ΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	39
---	----

3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΥ ΤΗΣ	48
--	-----------

3.1 ΓΕΝΙΚΑ	48
3.2 ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ	49
3.3 ΔΕΙΚΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Δ.Χ.Μ.)	50
3.4 ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΥΣ	50
3.5 ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ	51

4. ΤΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΡΕΑΣ	54
--	-----------

4.1 ΤΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΡΕΑΣ	54
4.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΤΟΥ ΜΟΡΕΑΣ	54
4.3 ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΓΕΩΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ	54

5.Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ) ΚΑΙ ΟΙ ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ «ΜΟΡΕΑΣ».....	56
--	-----------

5.1. ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	56
5.1.1. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ.....	56
5.1.2 Τάση κυκλοφορίας μετά την πανδημία	64
5.1.3 Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα	65

5.1.4 Σύνθεση κυκλοφορίας.....	69	5.6.2 Επίπεδο απασχόλησης και ανεργίας – σύνθεση της απασχόλησης	141
5.1.5 Εποχικότητα	71	5.6.3 Σύνθεση της παραγωγής	156
5.1.6 Αριθμός μετακινούμενων προσώπων	74	5.6.4 Φτώχεια και κοινωνικός αποκλεισμός.....	189
5.1.7 Στοιχεία Προέλευσης- Προορισμού	74	5.6.5 Εξωτερικό Εμπόριο	199
5.1.8 Σκοπός μετακίνησης.....	79	5.6.6 Περιβάλλον - Κλιματική αλλαγή.....	211
5.1.9 Στοιχεία χρονοαποστάσεων	79		
5.1.10 Μέγεθος αγοράς	81		
5.1.11 Προσπελάσιμοι τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος (διανυκτερεύσεις σε τουριστικά καταλύματα, κίνηση επισκεπτών σε αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία).....	98	6.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	218
5.2 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΛΚΥΟΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ	119		
5.2.1 Μέτρηση προσβασιμότητας	119		
5.2.2 Μεταβολή της προσβασιμότητας	121		
5.2.3 Εκτίμηση ελκυσόμενης κυκλοφορίας (Induced Traffic)	127		
5.2.4 Ζώνες επιρροής και ισόχρονες αποστάσεις	127		
5.3 ΈΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ.....	129		
5.3.1 Οδική ασφάλεια	129		
5.3.2 Επιδράσεις στους οικισμούς.....	131		
5.4 ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	132		
5.5 ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	132		
5.6 ΣΥΝΟΧΗ-ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	134		
5.6.1 Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ	134		

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (ABSTRACT)

Η χώρα μας, κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, παρουσίαζε σοβαρές ελλείψεις στις οδικές της υποδομές, τόσο σε επίπεδο ποιότητας του οδικού δικτύου όσο και στην οργάνωση και διαχείριση των υφιστάμενων αυτοκινητοδρόμων. Αυτές οι αδυναμίες είχαν σημαντικές αρνητικές συνέπειες, τόσο κοινωνικές όσο και οικονομικές, καθώς οι παλαιοί αυτοκινητόδρομοι χαρακτηρίζονταν από μειωμένη αποδοτικότητα, ενώ τα τροχαία ατυχήματα, ιδιαίτερα τα θανατηφόρα, ήταν πολλά, ξεπερνώντας τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Μόλις στις αρχές του 21ου αιώνα ξεκίνησε ουσιαστικά η κατασκευή νέων οδικών αξόνων και η εφαρμογή ενός εθνικού σχεδίου που προέβλεπε τη δημιουργία και ολοκλήρωση ενός σύγχρονου δικτύου μεγάλων συγκοινωνιακών έργων με ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

Η θετική αυτή εξέλιξη δεν αφορά μόνο την επέκταση του οδικού δικτύου κατά εκατοντάδες χιλιόμετρα, αλλά συνοδεύεται και από μια ριζική αλλαγή στα ζητήματα της οδικής ασφάλειας και της διαχείρισης της κυκλοφορίας. Σε αυτό το πλαίσιο, κινείται και η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία με στοχευμένες πολιτικές και μέτρα προωθεί τη συνδεσιμότητα των οδικών δικτύων της ΕΕ, την πολυτροπικότητα των μεταφορών και την εφαρμογή νέων τεχνολογιών (ITS) που βελτιώνουν την οδική ασφάλεια και παρέχουν επιπλέον υπηρεσίες στους χρήστες.

Η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται στην καταγραφή και αξιολόγηση των επιδράσεων του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ – ενός έργου με σύγχρονες και

ευρωπαϊκές προδιαγραφές – **σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο.** Τα χαρακτηριστικά αυτά, καθώς και η οργανωτική δομή διαχείρισης του από την παραχωρησιούχο εταιρεία, διασφαλίζουν την ορθολογική λειτουργία του, προσφέροντας υψηλά επίπεδα οδικής ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας και νέων υπηρεσιών στους χρήστες. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι σύγχρονες τεχνολογίες τηλεματικής, κινητής τηλεφωνίας και ηλεκτροκίνησης που χρησιμοποιούνται και αναμένεται να αξιοποιηθούν πλήρως για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Αυτά τα χαρακτηριστικά αποτελούν κοινά στοιχεία και άλλων σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων που είτε βρίσκονται σε λειτουργία είτε ολοκληρώνονται αυτήν την περίοδο. Η Ελλάδα, με αυτόν τον τρόπο, εισέρχεται σε μια νέα εποχή, όπου το οδικό της δίκτυο επεκτείνεται και αναβαθμίζεται σημαντικά, πλησιάζοντας τα ευρωπαϊκά πρότυπα λειτουργίας.

Επιπρόσθετα, στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι η σύνδεση του αυτοκινητόδρομου με την Πύλο και ειδικότερα με το συγκρότημα COSTA NAVARINO αναμένεται να προσδώσει νέα δυναμική στην κινητικότητα του οδικού άξονα και να αυξήσει τις σχετικές τουριστικές ροές στην αντίστοιχη περίοδο. Το ίδιο θα συμβεί, σε πιο μακροχρόνια βάση, με τη σύνδεση του άξονα με την Ολυμπία οδό στο νοτιοδυτικό τμήμα της τελευταίας (Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα).

Στο παρελθόν, έχουν γίνει αρκετές μελέτες στην Ελλάδα για τις επιδράσεις νέων μεγάλων συγκοινωνιακών έργων (όπως η Ολυμπία Οδός, η Αττική Οδός και άλλοι αυτοκινητόδρομοι) από διάφορες επιστημονικές ομάδες, συμπεριλαμβανομένης της επιστημονικής ομάδας του Πανεπιστημίου

Πατρών και του ΠΟΑΔΕΠ που συμμετείχαν στη σύνταξη της παρούσας μελέτης.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οργανισμοί όπως τα Ηνωμένα Έθνη (UN), ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (OECD) και η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχουν για δεκαετίες επικεντρωθεί στη μεθοδολογία εντοπισμού των επιδράσεων τέτοιων έργων. Παραδοσιακά, οι μελέτες περιορίζονταν σε κλασικές προσεγγίσεις τύπου ανάλυσης κόστους-οφέλους (cost-benefit) για την τεκμηρίωση της σκοπιμότητας των έργων, χωρίς να υπάρχει επαρκής εκ των υστέρων (ex-post) αξιολόγηση της επίτευξης των στόχων που τέθηκαν κατά την απόφαση υλοποίησης.

Τα τελευταία χρόνια, η ερευνητική βιβλιογραφία έχει στρέψει το ενδιαφέρον της σε απολογιστικές μελέτες, που πραγματοποιούνται κατά τη λειτουργία των έργων. Οι νέες μέθοδοι αξιολόγησης, πέρα από την ανάλυση πραγματικών δεδομένων κινητικότητας, περιλαμβάνουν κοινωνικές μελέτες, δημοσκοπήσεις και έρευνες γνώμης των ενδιαφερόμενων φορέων (stakeholders surveys) για πληρέστερη αξιολόγηση.

Με βάση τις νέες αυτές μεθόδους και την εμπειρία της επιστημονικής ομάδας του ΠΟΑΔΕΠ, η παρούσα μελέτη επαναπροσδιορίζει τη μεθοδολογία της με στόχο την εξαγωγή ασφαλέστερων και πληρέστερων συμπερασμάτων σχετικά με τις επιδράσεις του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ.

Επιγραμματικά, **η μελέτη εξετάζει τις επιδράσεις του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ με τις εξής μεθόδους:**

- **Περιγραφή της ένταξης του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ στο γενικότερο χωροταξικό σχεδιασμό του δικτύου αυτοκινητοδρόμων της χώρας (Κεφάλαιο 1)**

- **Περιγραφική ανάλυση των παραγόντων που επέδρασαν στη διαμόρφωση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της χώρας κατά την περίοδο της πανδημίας (Κεφάλαιο 3)**
- **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 αναφέρεται στην αξιολόγηση των επιδράσεων του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ στην οικονομική, κοινωνική και συγκοινωνιακή ανάπτυξη της Πελοποννήσου και της ευρύτερης νοτιοδυτικής Ελλάδας. Το κείμενο αναλύει πώς ο αυτοκινητόδρομος, με σύγχρονες ευρωπαϊκές προδιαγραφές, έχει βελτιώσει τη συνδεσιμότητα της περιοχής, μειώνοντας τον χρόνο μετακίνησης και αυξάνοντας την ασφάλεια, ενώ παράλληλα ενισχύει την οικονομική δραστηριότητα, τον τουρισμό και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η μελέτη εξετάζει, επίσης, περιβαλλοντικές πιυχές και την εφαρμογή νέων τεχνολογιών για την παρακολούθηση και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, με στόχο την αειφορία και τη βελτιστοποίηση της οδικής ασφάλειας. Αναλύονται διάφοροι κοινωνικοοικονομικοί δείκτες για να αξιολογηθούν οι άμεσες και έμμεσες επιδράσεις του έργου στις περιφερειακές οικονομίες. Η

μεθοδολογία της μελέτης στηρίζεται σε αναλύσεις πραγματικών δεδομένων κυκλοφορίας, κοινωνικές μελέτες, και έρευνες γνώμης, προσαρμόζοντας τις πιο σύγχρονες τάσεις διεθνών οργανισμών (όπως η ΕΕ) για την εκτίμηση των επιπτώσεων συγκοινωνιακών έργων. Το έγγραφο καταλήγει με πορίσματα και προτάσεις για τη βελτίωση της λειτουργίας και την περαιτέρω ανάπτυξη του αυτοκινητόδρομου, με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της συνδεσιμότητας της περιοχής.

Ουσιαστικά, η μελέτη προσφέρει μια ολοκληρωμένη εικόνα για την επίδραση του αυτοκινητοδρόμου «ΜΟΡΕΑΣ» 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 του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ.

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 αυτοκινητοδρόμους. Σε αυτό το κεφάλαιο, πέραν του θεωρητικού πλαισίου, καταγράφονται οι δείκτες του αυτοκινητοδρόμου, όπως προκύπτουν από την ανάλυση στο Κεφάλαιο 5, ώστε να συγκροτούν το Παρατηρητήριο του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ.

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 του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑ 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 του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ, παρέχοντας σημαντικά ευρήματα και προτάσεις για μελλοντικές βελτιώσεις και ανάπτυξη.

1. Ο ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ «ΜΟΡΕΑΣ»

1.1. Εισαγωγή

Ο αυτοκινητόδρομος «ΜΟΡΕΑΣ» είναι ένας από τους σημαντικότερους οδικούς άξονες της Ελλάδας, που συνδέει την Πελοπόννησο με την Αττική και άλλες περιοχές της χώρας. Εκτείνεται από την Κόρινθο μέχρι την Καλαμάτα, συμπεριλαμβάνοντας και το τμήμα προς τη Σπάρτη. Η κατασκευή του ξεκίνησε για να βελτιώσει την προσβασιμότητα και την ασφάλεια των μετακινήσεων, ενισχύοντας παράλληλα την οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Το έργο κατασκευάστηκε και λειτουργεί μέσω σύμβασης παραχώρησης που ανατέθηκε στην κοινοπραξία ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε., αποτελούμενη από ελληνικές και διεθνείς εταιρείες. Η σύμβαση υπογράφηκε το 2007 και περιλαμβάνει την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου για μια προκαθορισμένη περίοδο. Ο αυτοκινητόδρομος περιλαμβάνει περίπου 205 χιλιόμετρα οδικού δικτύου, με τα κύρια τμήματα να συνδέουν την Κόρινθο με την Τρίπολη, την Τρίπολη με την Καλαμάτα, και την Τρίπολη με τη Σπάρτη. Κατά την κατασκευή του υλοποιήθηκαν έργα όπως γέφυρες, τούνελ, ανισόπεδοι κόμβοι και σήραγγες, με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και τη μείωση του χρόνου μετακίνησης.

Παρόλο που η κατασκευή του έργου αντιμετώπισε προκλήσεις λόγω του δύσβατου γεωγραφικού ανάγλυφου της Πελοποννήσου και των οικονομικών

προβλημάτων που προέκυψαν από την οικονομική κρίση, το έργο ολοκληρώθηκε με επιτυχία. Τα τμήματα του αυτοκινητόδρομου δόθηκαν σταδιακά στην κυκλοφορία, με την πλήρη ολοκλήρωση του να πραγματοποιείται γύρω στο 2016.

Ο ΜΟΡΕΑΣ προσφέρει σημαντικά οφέλη, με βασικότερο τη βελτίωση της ασφάλειας και τη μείωση του χρόνου μετακίνησης. Ο νέος αυτοκινητόδρομος αντικατέστησε τον παλιό και επικίνδυνο οδικό άξονα, ενσωματώνοντας υποδομές όπως σήραγγες και ανισόπεδους κόμβους, που μειώνουν τον κίνδυνο ατυχημάτων. Πλέον, το ταξίδι από την Αθήνα στην Καλαμάτα διαρκεί περίπου 2 ώρες, ενώ η πρόσβαση στη Σπάρτη έχει γίνει πιο εύκολη και ασφαλής. Επιπλέον, η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών συνέβαλε στην ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας και του τουρισμού στην Πελοπόννησο. Πόλεις όπως η Καλαμάτα και η Σπάρτη έχουν ωφεληθεί από την αύξηση του τουριστικού ρεύματος, ενώ παράλληλα η αγροτική παραγωγή και οι εμπορικές συναλλαγές έχουν γίνει πιο ανταγωνιστικές λόγω της καλύτερης πρόσβασης. Κατά την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου, λήφθηκαν υπόψη περιβαλλοντικές παράμετροι με σκοπό την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Υλοποιήθηκαν δράσεις όπως η φύτευση δέντρων και η δημιουργία περιβαλλοντικών διαδρόμων για την προστασία της άγριας ζωής.

Συνοψίζοντας, ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομής στην Ελλάδα, βελτιώνοντας τις μεταφορές και την ασφάλεια των οδών και δίνοντας παράλληλα ώθηση στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της Πελοποννήσου.

1.1.1. Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Ο ΜΟΡΕΑΣ είναι ένα από τα **πλέον σύγχρονα και τεχνολογικά προηγμένα οδικά έργα στην Ελλάδα**, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και προδιαγραφές που τον καθιστούν ασφαλή και λειτουργικό. Παρακάτω αναλύονται τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά του:

1. Μήκος και Διάταξη Δικτύου

Ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ εκτείνεται σε συνολικό μήκος περίπου 205 χιλιομέτρων. Το δίκτυο περιλαμβάνει τρία βασικά τμήματα:

- **Κόρινθος - Τρίπολη:** Αποτελεί το πρώτο τμήμα του αυτοκινητόδρομου, το οποίο συνδέει την Κόρινθο με την Τρίπολη. Πρόκειται για ένα σύγχρονο τμήμα με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ).
- **Τρίπολη - Καλαμάτα:** Το δεύτερο τμήμα που ενώνει την Τρίπολη με την Καλαμάτα, διασχίζει ορεινούς όγκους και διαθέτει υποδομές όπως σήραγγες και γέφυρες για να αντιμετωπίσει το δύσβατο γεωγραφικό ανάγλυφο της περιοχής.
- **Τρίπολη - Σπάρτη:** Ένα τρίτο τμήμα που συνδέει την Τρίπολη με τη Σπάρτη, επίσης με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και ΛΕΑ.

2. Διατομή και Λωρίδες Κυκλοφορίας

Ο αυτοκινητόδρομος είναι σχεδιασμένος με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, ενώ διαθέτει και λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (ΛΕΑ) σε όλο του το

μήκος, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια των οχημάτων και η άμεση ανταπόκριση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

3. Γέφυρες και Σήραγγες

Η κατασκευή του ΜΟΡΕΑ περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό γεφυρών και σηράγγων, λόγω της γεωγραφικής και μορφολογικής ποικιλομορφίας της Πελοποννήσου:

- **Γέφυρες:** Έχουν κατασκευαστεί πολυάριθμες γέφυρες διαφόρων μεγεθών, ώστε να επιτρέπουν τη διέλευση οχημάτων πάνω από ποταμούς, χαράδρες και άλλες φυσικές ή τεχνητές δομές.
- **Σήραγγες:** Ο αυτοκινητόδρομος διαθέτει τουλάχιστον 12 σήραγγες, εκ των οποίων οι μεγαλύτερες έχουν μήκος που ξεπερνά τα 1.500 μέτρα. Οι σήραγγες είναι εξοπλισμένες με προηγμένα συστήματα εξαερισμού, φωτισμού, και ασφάλειας (π.χ., πυρανίχνευση και κάμερες παρακολούθησης).

4. Ανισόπεδοι Κόμβοι

Ο ΜΟΡΕΑΣ διαθέτει πολυάριθμους ανισόπεδους κόμβους, οι οποίοι εξασφαλίζουν την ασφαλή σύνδεση του αυτοκινητόδρομου με άλλες εθνικές και τοπικές οδούς. Οι ανισόπεδοι κόμβοι έχουν σχεδιαστεί με τρόπο ώστε να διευκολύνεται η ροή των οχημάτων χωρίς την ανάγκη στάσεων ή παρεμβολών, μειώνοντας έτσι τον χρόνο ταξιδιού και αυξάνοντας την ασφάλεια.

5. Συστήματα Ασφαλείας και Διαχείρισης Κυκλοφορίας

Ο αυτοκινητόδρομος είναι εξοπλισμένος με προηγμένα συστήματα παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας. Αυτά περιλαμβάνουν:

- **Κάμερες παρακολούθησης:** Τοποθετημένες σε διάφορα σημεία του δρόμου, οι κάμερες παρέχουν ζωντανή εικόνα και πληροφορίες στο κέντρο ελέγχου για τη διαχείριση κυκλοφοριακών συμβάντων και την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων.
- **Συστήματα ενημέρωσης οδηγών:** Πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) που ενημερώνουν τους οδηγούς σε πραγματικό χρόνο για την κυκλοφορία, τις καιρικές συνθήκες, και τις πιθανές καθυστερήσεις ή ατυχήματα.
- **Συστήματα ελέγχου ταχύτητας:** Κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου, υπάρχουν σταθεροί και κινητοί έλεγχοι ταχύτητας για τη διασφάλιση της τήρησης των ορίων και την πρόληψη ατυχημάτων.

6. Περιβαλλοντικές Υποδομές

Κατά την κατασκευή του ΜΟΡΕΑ, ελήφθησαν ειδικά περιβαλλοντικά μέτρα για τη μείωση των επιπτώσεων στο φυσικό περιβάλλον. Αυτά περιλαμβάνουν:

- **Περιβαλλοντικοί διάδρομοι:** Κατασκευάστηκαν διάδρομοι για τη διέλευση της άγριας ζωής ώστε να μειωθούν οι κίνδυνοι ατυχημάτων με ζώα.
- **Ειδικές φυτεύσεις:** Έχουν φυτευτεί εκατοντάδες χιλιάδες δέντρα και φυτά κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου, με στόχο την ενσωμάτωση του έργου στο τοπίο και την προστασία από τη διάβρωση.

- **Συστήματα απορροής υδάτων:** Αναπτύχθηκαν συστήματα για την ασφαλή απομάκρυνση των ομβρίων υδάτων, ελαχιστοποιώντας έτσι τις πλημμύρες και την διάβρωση.

7. Σταθμοί Εξυπηρέτησης και Ελέγχου Διοδίων

Ο αυτοκινητόδρομος διαθέτει σταθμούς εξυπηρέτησης οδηγών (ΣΕΑ) και σταθμούς διοδίων, με σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα είσπραξης διοδίων για γρήγορη και εύκολη διέλευση των οχημάτων. Οι σταθμοί αυτοί είναι τοποθετημένοι στρατηγικά κατά μήκος του δικτύου, προσφέροντας στους οδηγούς υπηρεσίες όπως καύσιμα, τροφή, και χώροι ανάπαυσης.

1.1.2. Σήμερα

Σήμερα, ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ **λειτουργεί πλήρως και εξυπηρετεί τις μετακινήσεις στην Πελοπόννησο**, διασφαλίζοντας **υψηλά επίπεδα ασφάλειας και άνεσης**. Ακολουθούν οι βασικές πτυχές της σημερινής λειτουργίας του:

1. Εμπορική Εκμετάλλευση και Λειτουργία

- Ο ΜΟΡΕΑΣ λειτουργεί μέσω σύμβασης παραχώρησης που διαχειρίζεται η κοινοπραξία ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε., η οποία είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση, την ασφάλεια, και τη διαχείριση των σταθμών διοδίων.
- Ο αυτοκινητόδρομος υποστηρίζεται από ένα εκτεταμένο δίκτυο εξυπηρέτησης οδηγών (ΣΕΑ), παρέχοντας καύσιμα, χώρους ανάπαυσης, και σημεία ανεφοδιασμού για τους οδηγούς.

2. Σταθμοί Διοδίων και Ηλεκτρονικά Συστήματα Είσπραξης

- Λειτουργούν πολλαπλοί σταθμοί διοδίων κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου. Οι σταθμοί αυτοί είναι εξοπλισμένοι με ηλεκτρονικά συστήματα εισπράξεων διοδίων, επιτρέποντας την ταχύτερη διέλευση των οχημάτων μέσω ηλεκτρονικών καρτών (e-pass) και άλλων σύγχρονων μέσων πληρωμής.
- Η χρήση ηλεκτρονικών διοδίων βελτιώνει τη ροή της κυκλοφορίας και μειώνει τις καθυστερήσεις, ειδικά τις ώρες αιχμής.

3. Διαχείριση Κυκλοφορίας και Ασφάλεια

- Ο ΜΟΡΕΑΣ διαθέτει σύγχρονα κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας που παρακολουθούν σε πραγματικό χρόνο την κίνηση στον αυτοκινητόδρομο, χρησιμοποιώντας δίκτυο καμερών και αισθητήρων. Αυτά τα κέντρα ελέγχου επιτρέπουν τη γρήγορη αντίδραση σε περίπτωση ατυχήματος, διακοπής κυκλοφορίας ή άλλου έκτακτου συμβάντος.
- Υπάρχουν επίσης ομάδες άμεσης επέμβασης και οδικής βοήθειας που βρίσκονται σε ετοιμότητα για να ανταποκριθούν σε περιστατικά και να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου.

4. Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ)

- Κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου, λειτουργούν σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών, όπου οι οδηγοί μπορούν να

σταματήσουν για καύσιμα, φαγητό ή ανάπαυση. Οι ΣΕΑ είναι τοποθετημένοι σε στρατηγικά σημεία ώστε να εξυπηρετούν τους οδηγούς με άνεση και ασφάλεια.

- Οι σταθμοί προσφέρουν βασικές υπηρεσίες όπως ανεφοδιασμό καυσίμων, μικρομάγαζα, και εστιατόρια.

5. Συντήρηση και Βελτιώσεις Υποδομής

- Η εταιρεία ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε. είναι υπεύθυνη για τη συνεχή συντήρηση του αυτοκινητόδρομου. Διενεργούνται τακτικοί έλεγχοι ασφαλείας και συντήρησης για να διασφαλίζεται ότι οι δρόμοι, οι σήραγγες, οι γέφυρες και τα υπόλοιπα τεχνικά έργα παραμένουν σε άριστη κατάσταση.
- Ανάλογα με τις ανάγκες και τις κυκλοφοριακές συνθήκες, γίνονται και βελτιώσεις ή επεκτάσεις υποδομών ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα και να βελτιωθεί η λειτουργικότητα του δικτύου.

6. Περιβαλλοντικά Μέτρα και Αειφορία

- Ο ΜΟΡΕΑΣ συνεχίζει να εφαρμόζει περιβαλλοντικά μέτρα για τη μείωση των επιπτώσεων της κυκλοφορίας στο φυσικό περιβάλλον. Υπάρχει παρακολούθηση των συστημάτων απορροής και της χλωρίδας που φυτεύτηκε κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου.
- Επιπλέον, εφαρμόζονται πρωτοβουλίες για τη διαχείριση των αποβλήτων και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στους σταθμούς εξυπηρέτησης.

Συνολικά, ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ **σήμερα λειτουργεί με στόχο να παρέχει στους οδηγούς ασφάλεια, ταχύτητα και άνεση, ενώ παράλληλα διασφαλίζει τη βιωσιμότητα και την αειφορία** των μετακινήσεων στην Πελοπόννησο.

1.2. Ο Αυτοκινητόδρομος «ΜΟΡΕΑΣ» στον χωροταξικό σχεδιασμό

Ο οδικός άξονας Κόρινθος- Τρίπολη- Καλαμάτα αποτελεί **βασικό υπεραστικό άξονα του Κύριου Εθνικού Δικτύου της Ελλάδας. Πριν την κατασκευή** του σύγχρονου αυτοκινητόδρομου **είχε αρκετές αδυναμίες** με πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και κατ' επέκταση χαμηλές ταχύτητες **και ιδιαίτερα αυξημένους κινδύνους** πρόκλησης ατυχημάτων. Επίσης, το τμήμα Λεύκτρο - Σπάρτη είχε μόνο μία λωρίδα ανά κατεύθυνση με όχι καλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Ο μέσος χρόνος μετακίνησης Τρίπολη- Σπάρτη μειώθηκε από 50 σε 30 λεπτά. Αντίστοιχα ο μέσος χρόνος μετακίνησης Τρίπολη- Καλαμάτα μειώθηκε από 75 σε 35 λεπτά. Με τη μείωση του χρόνου μετακινήσεων ανοίχτηκαν νέες προοπτικές για την ανάπτυξη των περιφερειών και τη γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση των πολιτών και εμπορευμάτων. Ο αυτοκινητόδρομος «Μορέας» ένωσε οδικά τις περιφερειακές ενότητες της Πελοποννήσου τόσο μεταξύ τους όσο και με την Αθήνα.

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. Στην Περιφέρεια Πελοποννήσου είναι σε ισχύ το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικό. Σχεδιασμού με την Απόφαση 25294 (ΦΕΚ 1485/10-10-2003). Εύκολα γίνεται αντιληπτή από τα προαναφερθέντα η σημαντική θέση του Έργου σε ό,τι αφορά την χωροταξική του 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 πανευρωπαϊκών διαδρόμων. 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. Με 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.

Στην βόρεια πλευρά της Πελοποννήσου διέρχεται το τμήμα «Πάτρα- Κόρινθος» του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, με το οποίο έργο συνδέεται μέσω του Ανισόπεδου Κόμβου Κορίνθου. Την δυτική πλευρά διατρέχει ο υφιστάμενος οδικός άξονας Πάτρα- Πύργος- Κυπαρισσία που πρόκειται να αναβαθμιστεί σε κλειστό αυτοκινητόδρομο Πάτρα- Πύργος- Κυπαρισσία- Τσακώνα (τουλάχιστον κατά

ένα τμήμα του). Η σύνδεση αυτού του οδικού άξονα με τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» θα γίνεται στην Τσακώνα, εφόσον υλοποιηθεί. Με τη σύνδεση αυτή παρακάμπτονται οι ορεινοί όγκοι και συνδέονται όλες οι Περιφερειακές Ενότητες της Πελοποννήσου με ταχύτητα και ασφάλεια και δίνεται διέξοδος όλων των περιοχών της Περιφέρειας Πελοποννήσου προς το λιμάνι της Πάτρας.

Οι αεροπορικές συγκοινωνίες εξυπηρετούνται από το αεροδρόμιο της Καλαμάτας, ενώ στις θαλάσσιες μεταφορές, σημαντικό ρόλο παίζει ο λιμένας Καλαμάτας. Άλλοι λιμένες της Περιφέρειας είναι αυτοί της Πύλου και Κυπαρισσίας, του Ναυπλίου, της Ερμιονίδας, του Πορτοχελίου, του Άστρους, του Λεωνιδίου, της Κορίνθου, του Κιάτου και του Γυθείου. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιφέρειας έχει σοβαρά μειονεκτήματα.

Με το έργο του αυτοκινητόδρομου «Μορέας» βελτιώθηκε ριζικά και αναβαθμίστηκε ο υφιστάμενος αυτοκινητόδρομος Κόρινθος- Τρίπολη, επεκτάθηκε έως την Καλαμάτα και την Σπάρτη με νέα χάραξη και αποτελεί αυτοτελή αυτοκινητόδρομο. Ο νέος κλειστός αυτοκινητόδρομος ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συνολικού μήκους 205 χιλιομέτρων, θέτει σε νέα τροχιά ανάπτυξης τους Νομούς Αρκαδίας, Λακωνίας και Μεσσηνίας και γενικότερα τις περιοχές της Κεντρικής και Νότιας Πελοποννήσου. Το έργο ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (TEN) και είναι ύψιστης σημασίας για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών της Ανατολικής Πελοποννήσου, αφού μειώνει με ασφάλεια και αποτελεσματικά την χρονοαπόσταση των μεταφορών, διευκολύνει τις συνθήκες κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων λόγω των υψηλών προδιαγραφών κατασκευής του και συμβάλλει στην Περιφερειακή Ανάπτυξη των περιοχών που διατρέχει. Επιτυγχάνεται επομένως η προώθηση της

ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της περιοχής ιδιαίτερα μέσω της βελτιωμένης προσβασιμότητας σε περιοχές που δεν εξυπηρετούνται από τον άξονα του ΠΑΘΕ. Ο αυτοκινητόδρομος «Μορέας» αποτελεί βασικό στοιχείο του Κύριου Οδικού Δικτύου της Χώρας και συμβάλλει σημαντικά στα εξής:

- Υποστήριξη του μοντέλου χωροταξικής διάρθρωσης της Χώρας.
- Ανάπτυξη των περιοχών που διατρέχει
- Ενίσχυση της αμοιβαίας προσπελασιμότητας των αστικών συγκεντρώσεων και βελτίωση των συνθηκών διασύνδεσής τους με τα διεθνή μεταφορικά δίκτυα μέσω των διεθνών μεταφορικών πυλών του ελλαδικού χώρου (οδικές πύλες, κύρια λιμάνια διεθνών διασυνδέσεων, διεθνείς αεροπορικοί κόμβοι, σιδηροδρομικοί σταθμοί διεθνούς εμβέλειας)
- Κατά προτεραιότητα υποστήριξη των μετακινήσεων κατά τη διαμήκη διάσταση του ηπειρωτικού κορμού της Χώρας, με επίδωξη τη μείωση της σημαντικής ανισότητας μεταξύ του διαμήκους και εγκάρσιου ηπειρωτικού κορμού της Χώρας.
- Εξυπηρέτηση των επιδιώξεων της Χώρας για τη συγκοινωνιακή σύνδεση της με άλλα κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την υπόλοιπη Ευρώπη και γενικότερα με τον ζωτικό της περίγυρο (Βαλκάνια, Ανατολική Μεσόγειο) όσο και με τη σύνδεσή της με τα διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα και τα δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών (διερχόμενες ροές προς/ από παρευξείνιες χώρες, βαλκανικές χώρες και χώρες της εγγύς Ανατολής).
- Συνύπαρξη και συνδυασμό με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα, για την καλύτερη δυνατή διάρθρωση του Εθνικού Συστήματος

Μεταφορών σε όρους αποδοτικότητας, συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και αειφόρου ανάπτυξης

- Ικανοποιητική εξυπηρέτηση της προβλεπόμενης ζήτησης οδικών μεταφορών (προσώπων και αγαθών) με έμφαση στην εξυπηρέτηση των μεγάλου μήκους μετακινήσεων χωρίς να διέρχονται μέσα από τα μεγάλα αστικά κέντρα
- Εξασφάλιση άμεσης, ευχερούς και ασφαλούς οδικής πρόσβασης σε νομούς του ηπειρωτικού κορμού.

Σημειώνεται ότι τα προαναφερθέντα είχαν αναφερθεί και ληφθεί υπόψη κατά την «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης» του έργου το 2007.

1.3. Σύγχρονη διαχείριση του άξονα και ανάπτυξη

Ο αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα, που συμπληρώνεται από τον κλάδο Λεύκτρο – Σπάρτη, ανήκει στην δεύτερη φάση εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των οδικών αξόνων της χώρας, μέσω συγχρηματοδοτούμενων έργων που δημοπρατήθηκαν μετά το 2000. Σκοπός του έργου, που ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (TEN), είναι να αποτελέσει έναν από τους κύριους παράγοντες περιφερειακής ανάπτυξης των περιοχών της Κεντρικής και Νότιας Πελοποννήσου και ειδικότερα των Νομών Αρκαδίας, Αργολίδας, Μεσσηνίας και Λακωνίας.

Το έργο μειώνει αποφασιστικά το χρόνο διαδρομής μεταξύ των γεωγραφικών θέσεων που εξυπηρετεί. Οι διαδρομές Αθήνα-Καλαμάτα και Αθήνα-Σπάρτη είναι πλέον εφικτές σε λίγο περισσότερο από δύο ώρες, ενώ υπάρχει

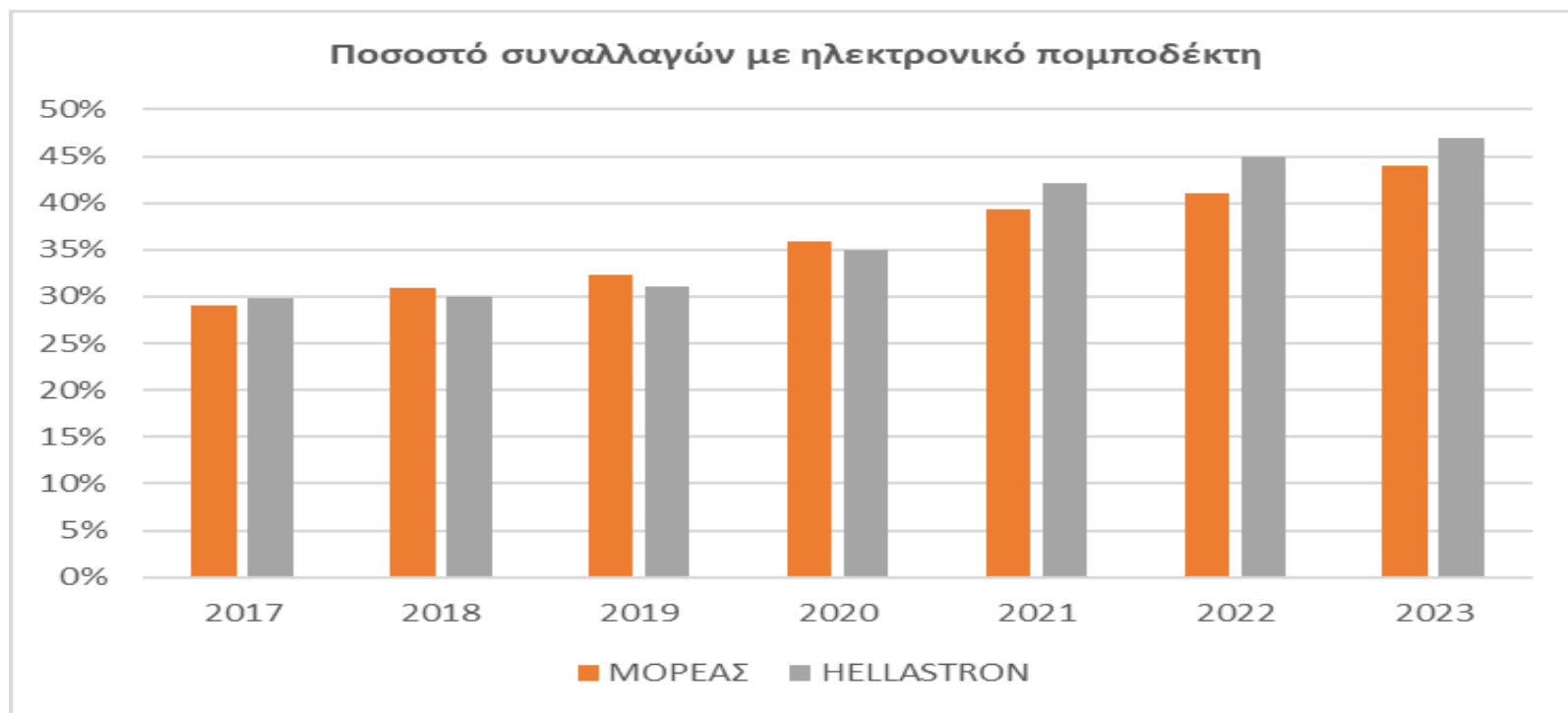
σημαντική εξοικονόμηση χρόνου και στις μετακινήσεις στο εσωτερικό της περιφέρειας Πελοποννήσου (π.χ. μεταξύ Καλαμάτας-Σπάρτης). Εξαιρετικά σημαντική είναι επίσης και η αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στις προαναφερθείσες διαδρομές.

Οι μετακινούμενοι στον αυτοκινητόδρομο ΜΟΡΕΑΣ απολαμβάνουν δωρεάν τις ακόλουθες υψηλής ποιότητας υπηρεσίες:

- **Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας:** Το εξειδικευμένο προσωπικό φροντίζει για την ασφάλεια των μετακινούμενων στον αυτοκινητόδρομο και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, 24 ώρες το 24ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα.
- **1025* – Τηλέφωνο Έκτακτης Ανάγκης:** Οι αυτοκινητόδρομοι της Πελοποννήσου (ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ και ΜΟΡΕΑΣ) διαθέτουν ενιαίο τηλεφωνικό αριθμό έκτακτης ανάγκης, τον τετραψήφιο 1025*. Σε περίπτωση βλάβης ή συμβάντος, ο οδηγός μπορεί καθ' όλο το 24ωρο να καλεί από το κινητό του τηλέφωνο τον αριθμό 1025* και να ενημερώνει τον υπάλληλο του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας για τη θέση που βρίσκεται και το είδος του συμβάντος, έτσι ώστε να αποσταλεί άμεσα σ' αυτό το σημείο το κατάλληλο όχημα οδικής εξυπηρέτησης.
- **Δωρεάν Οδική Βοήθεια:** Η ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε., σε συνεργασία με εξειδικευμένους συνεργάτες, παρέχει στους οδηγούς υπηρεσίες περισυλλογής και απομάκρυνσης των οχημάτων τους από τον αυτοκινητόδρομο.

- **Εξυπηρέτηση πελατών:** Τηλεφωνική Εξυπηρέτηση Πελατών καλώντας στον τηλεφωνικό αριθμό 2710 56 2020 ή επικοινωνία μέσω του e-mail στο customercare@moreas.com.gr. Η τηλεφωνική Εξυπηρέτηση πελατών είναι στη διάθεση των χρηστών του αυτοκινητόδρομου «Μορέας» για κάθε πληροφορία ή θέμα που σχετίζεται με τη λειτουργία του και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, καθώς και για την υποβολή αιτημάτων και παρατηρήσεων.
- **Σημεία Εξυπηρέτησης Συνδρομητών (Σ.Ε.Σ.):** Στους σταθμούς διοδίων της Νεστώνης, του Σπαθοβουνίου και της Καλαμάτας οι χρήστες μπορούν να προμηθευτούν δωρεάν τον πομποδέκτη e-PASS, εξασφαλίζοντας άνετες και γρήγορες διελεύσεις από την Αθήνα μέχρι την Καλαμάτα και την Σπάρτη, αλλά και σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της Ελλάδας.

Επιπλέον, στο έργο η διείσδυση του πομποδέκτη ακολουθεί δυναμική αύξηση καθόλη τη διάρκεια των τελευταίων ετών, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα ακόμα και διανύοντας περιόδους βαθιάς οικονομικής κρίσης και περιορισμού των μετακινήσεων λόγω πανδημίας.



Διάγραμμα 1.1: Ποσοστό συναλλαγών με ηλεκτρονικό πομποδέκτη κατά τα έτη 2017 -2023

Ο σεβασμός και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν, επίσης, μέρος της γενικότερης φιλοσοφίας της ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε., ενώ η συνεχής προσπάθεια βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων είναι ο βασικός άξονας στον οποίο κινείται η περιβαλλοντική πολιτική της εταιρείας. Άμεσος και μακροπρόθεσμος στόχος είναι η συμβολή της ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε. στη βιώσιμη ανάπτυξη την οποία απαιτούν οι καιροί και οι σημερινές παγκόσμιες συνθήκες.

1.4. Η Μελέτη του αυτοκινητόδρομου «ΜΟΡΕΑΣ»

μεθοδολογιών και την εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιδράσεων των μεταφορικών υποδομών στην Ελλάδα.

Η μελέτη του αυτοκινητόδρομου «ΜΟΡΕΑΣ» εξετάζει την επίδραση της συγκεκριμένης υποδομής στα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα της Πελοποννήσου. Ειδικότερα, αναλύεται η συμβολή του αυτοκινητόδρομου στη βελτίωση της συνδεσιμότητας και της προσβασιμότητας στην περιοχή, στην ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας, καθώς και στην ανάπτυξη των κοινωνικών δομών. Επιπλέον, διερευνώνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που συνδέονται με τη λειτουργία και τη συντήρηση του έργου.

Η μελέτη αξιολογεί επίσης τις μακροχρόνιες επιδράσεις του αυτοκινητόδρομου στην ευρύτερη εικόνα της περιοχής, εξετάζοντας τη σύνδεσή του με άλλες συγκοινωνιακές υποδομές της νοτιοδυτικής Ελλάδας, όπως η Ολυμπία Οδός.

Στόχος της είναι να προσφέρει μια ολοκληρωμένη εικόνα των κοινωνικοοικονομικών οφελών και των προκλήσεων που συνδέονται με τον αυτοκινητόδρομο, βασισμένη σε δεδομένα και αναλύσεις από διάφορες φάσεις της λειτουργίας του.

Το ΠΟΑΔΕΠ, με επικεφαλής στελέχη και ακαδημαϊκούς από το Πανεπιστήμιο Πατρών, έχει μακρά παράδοση στη μελέτη των συγκοινωνιακών έργων. Η εμπειρία από τις πρώτες μελέτες (2005) έως και σήμερα, αξιοποιήθηκε με σκοπό τη διαμόρφωση μιας ισχυρής βάσης γνώσης και εμπειρίας, η οποία χρησιμοποιείται για την ανάπτυξη

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

2.1 Γενικές κατευθύνσεις πολιτικής μεταφορών

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 αιφόρο 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 ευφών 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 Εναρμόνιση νομοθεσίας που ισχύει για τις οδικές μεταφορές

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 συγκλείουν 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 στόχους 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/EK** και **2002/7/EK** 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/EK.

Β. Διοικητική Εναρμόνιση στα εξής :

- Νομικές υποχρεώσεις για τους οδηγούς, όπου η **Οδηγία 2006/126/EK** 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/EK** 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 τροποποιήθηκαν 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 εκπώσεων από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης.
- Ταξινόμηση οχημάτων και ενοικίαση αυτοκινήτων, όπου η **Οδηγία 1999/37/EK** (όπως τροποποιήθηκε από την **2003/127/EK** 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/EK**, ο **Κανονισμός 2006/561/EK** (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 Προδιάγραφες μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και στρατηγικές οδικής ασφάλειας

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 δραστηριότητας έως και πλήρους εξάλειψης των θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων, θέσπιση κανόνων περί της τεχνικής κατάστασης των οχημάτων, προδιαγραφές μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χρήση ευφών 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 Επικίνδυνων 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 Μείωση εξάρτησης από το πετρέλαιο

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 πετρελαϊκή 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 Οδηγίων, 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%.

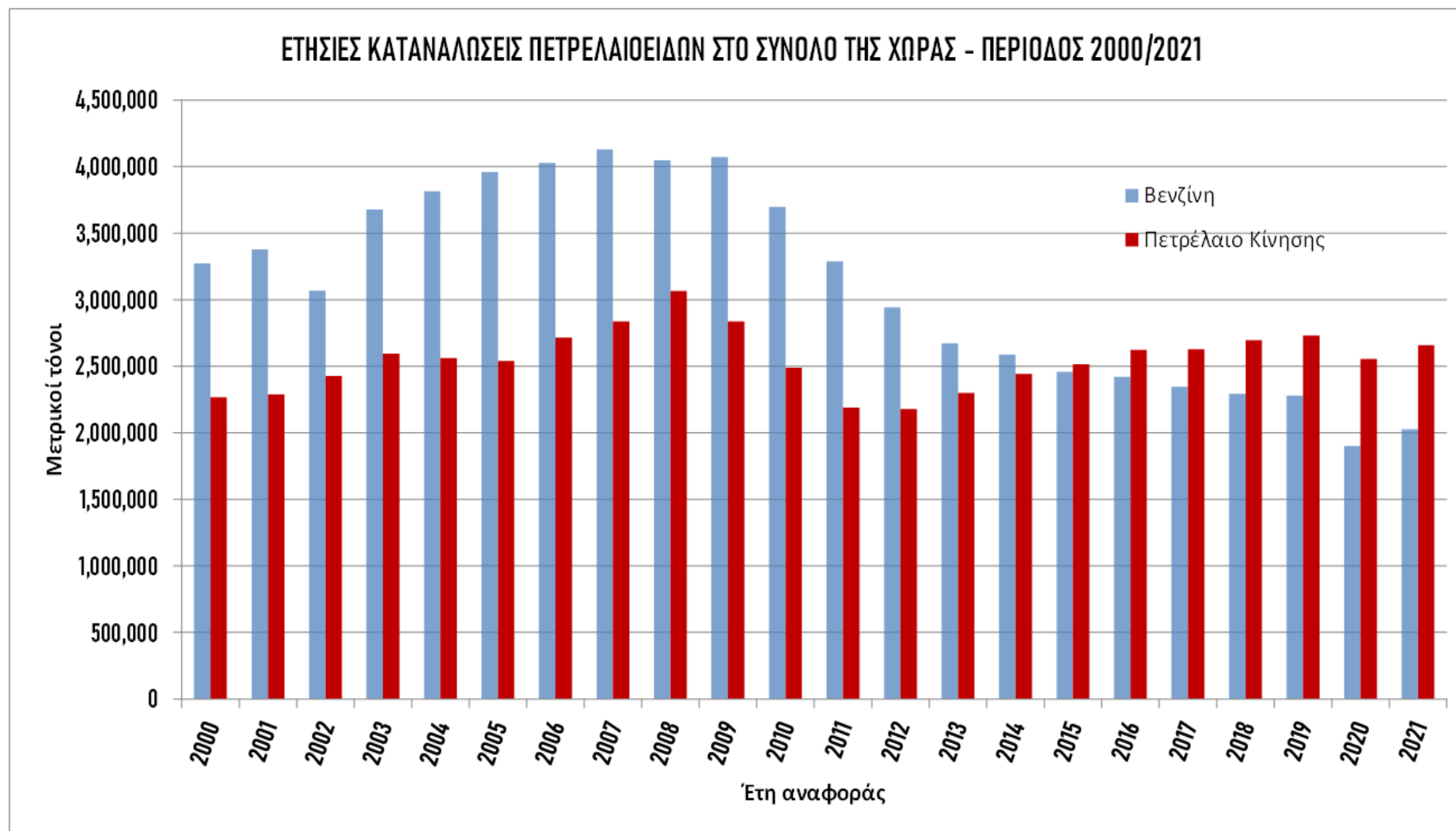
Κατά την τρέχουσα χρονική περίοδο δεν έχουν βρεθεί δημοσιευμένες Εκθέσεις Προόδου του Ε.Σ.Ε.Κ. 2019 από την αρμόδια Διευπουργική Επιτροπή. **Παρολαυτά ήδη κατά την περίοδο σύνταξης της Μελέτης ήδη έχει συνταχθεί το νέο αναθεωρημένο Ε.Σ.Ε.Κ. με επικαιροποιημένους προς τα άνω τους ενεργειακούς στόχους 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 Εκπομπές αερίων (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

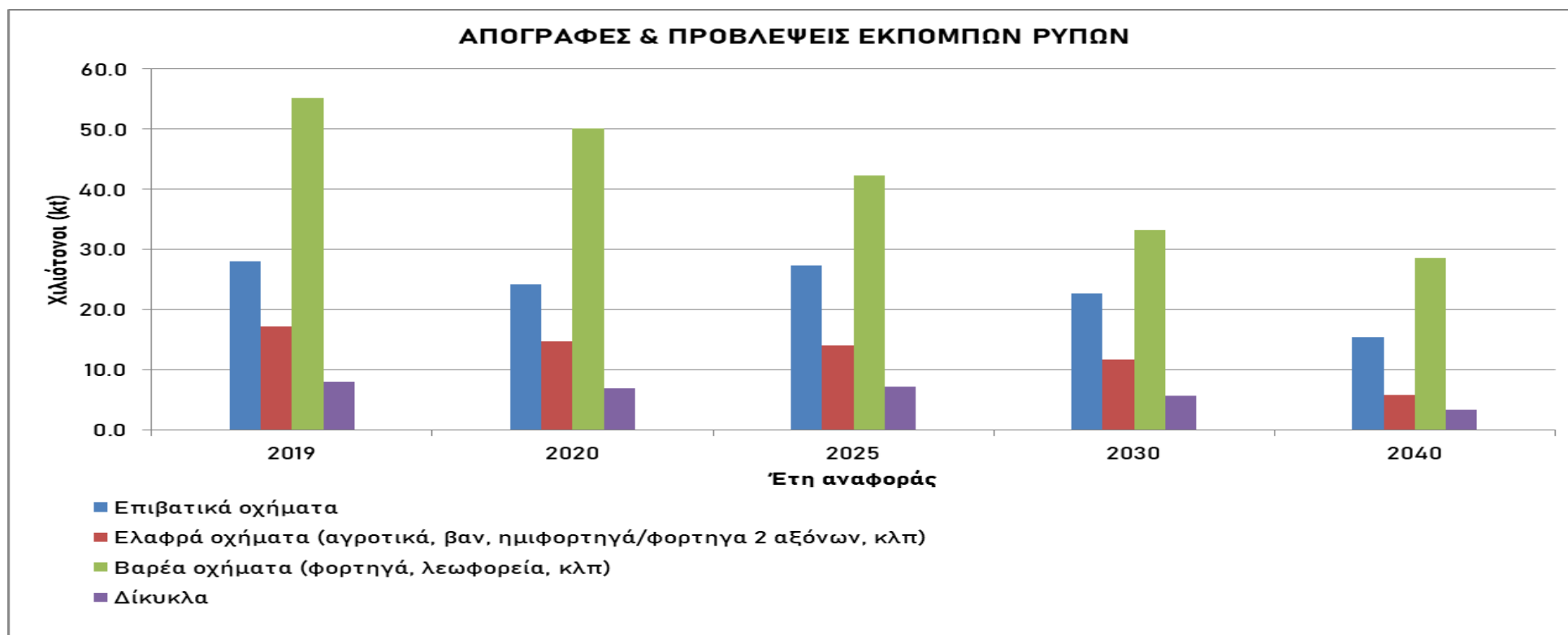
της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχομένων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα

- 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 χρήση ευφυών συστημάτων μεταφορών στην οδική ασφάλεια (intelligent transports 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 συμφόρησης, 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 ευφυών 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 ευφυή 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 Μείωση του κόστους των μεταφορών

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 Συμπεράσματα

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 Εναρμόνιση των παραχωρησιούχων εταιρειών με τη νομοθεσία

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:

- Διασυνорιακές Υποδομές: ανάπτυξη υποδομών που εξυπηρετούν τις διασυνорιακές 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/EK και την Οδηγία 2019/1936, που θέτουν συγκεκριμένες απαιτήσεις για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών δικτύων. Ειδικότερα, η **Οδηγία 2008/96/EK** 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 ασφάλειας, 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 ενδεδειγμένες αξιολογήσεις ασφάλειας 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 αναγνωρίζουν 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 Ευφυών 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.

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

3.1 Γενικά

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 *arriori* 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 οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην περίοδο της πανδημίας

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.

3.3 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% ($\approx$ 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%.

3.4 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 μεταφερόμενων 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

3.5 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 ΜΟΡΕΑΣ

4.1 ΤΟ Παρατηρητήριο του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ

Το Παρατηρητήριο του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ (ΠΟΑΔΕΠ) είναι ένα πολύτιμο εργαλείο που προσφέρει ολοκληρωμένη παρακολούθηση των χωροταξικών, συγκοινωνιακών και οικονομικών παραμέτρων που επηρεάζουν τις περιοχές διέλευσης του Μορεά. Ακολουθεί μια αναλυτική περιγραφή του αντικειμένου και του παραδοτέου του παρατηρητηρίου.

4.2 Αντικείμενο του Παρατηρητηρίου του ΜΟΡΕΑΣ

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.

4.3 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 ΜΟΡΕΑΣ.

Στην παρούσα μελέτη ακολουθήθηκε η λογική της υπάρχουσας Γεωβάσης και των δεικτών για τις ζώνες επιρροής του ΜΟΡΕΑΣ. 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 του ΜΟΡΕΑΣ. 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 του ΜΟΡΕΑΣ, 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 ΜΟΡΕΑΣ.

5.Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ) ΚΑΙ ΟΙ ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ «ΜΟΡΕΑΣ»

5.1. Κινητικότητα

Στην ενότητα αυτή, εξετάζονται τα βασικά στοιχεία κινητικότητας που παρατηρούνται στον αυτοκινητόδρομο Μορέας συμπεριλαμβανομένου του κλάδου «Κόρινθος- Τρίπολη- Καλαμάτα» και του κλάδου «Λεύκτρο- Σπάρτη». Τα στοιχεία της κινητικότητας αναφέρονται στην Μέση Ετήσια Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ), τη διαχρονική της εξέλιξη και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων όπως η σύνθεση της κυκλοφορίας, ο σκοπός μετακίνησης, η εποχικότητα καθώς και τα στοιχεία προέλευσης προορισμού.

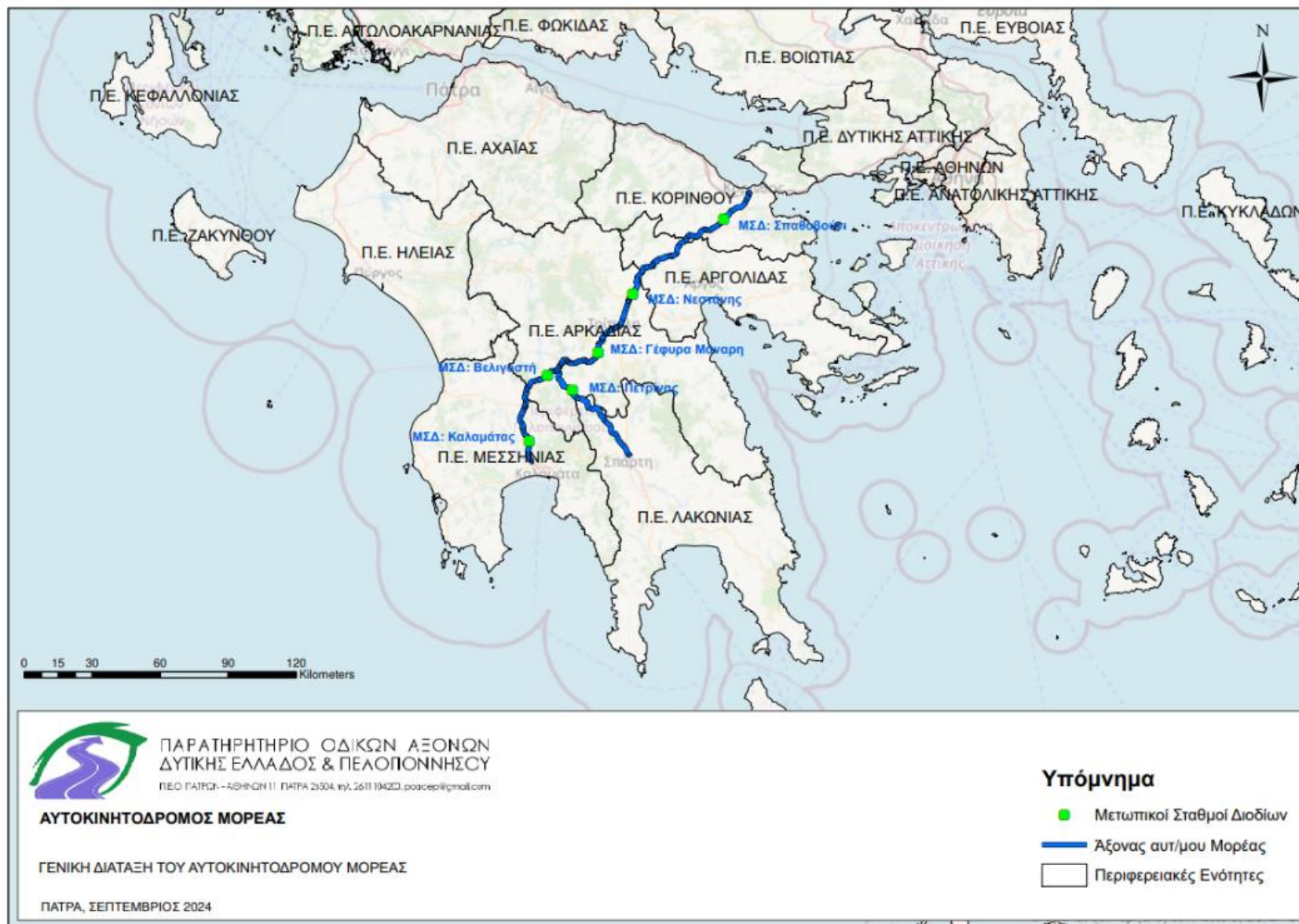
Η λειτουργία του αυτοκινητόδρομου Μορέας μπορεί να χωριστεί σε δύο διακριτές περιόδους.

- **2008- 2016:** Η πρώτη περίοδος διαρκεί από το 2008 έως το 2016 που ολοκληρώθηκε η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Μορέας. Σε αυτήν την περίοδο **λειτουργεί το υφιστάμενο τμήμα Κόρινθος- Τρίπολη μήκους 82.6 km** και το 2016 ολοκληρώνεται η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου «Κόρινθος- Τρίπολη- Καλαμάτα», συμπεριλαμβανομένου του άξονα «Λεύκτρο- Σπάρτη».
- **2017- 2024:** Η δεύτερη περίοδος αφορά την χρονική περίοδο από το 2017 έως το 2024. **Κατά τα έτη αυτά λειτουργεί πλέον το σύνολο του αυτοκινητόδρομου Μορέας.**

5.1.1. Κυκλοφοριακοί φόρτοι

Στην ενότητα αυτή, εξετάζονται τα βασικά κυκλοφοριακά στοιχεία για τον αυτοκινητόδρομο Μορέας. Τα διαθέσιμα δεδομένα για την Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία παραχωρήθηκαν ανά μήνα, ανά κλάδο και ανά κατεύθυνση από την Μορέας Α.Ε για τα έτη 2017- 2023. Στις **18 Μαρτίου 2008** έγινε η έναρξη λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου λειτουργώντας τους υφιστάμενους σταθμούς διοδίων που βρίσκονται στη Νεστάνη του Νομού Αρκαδίας και στο Σπαθοβούνι του Νομού Τριπόλεως.

Πρόκειται για υφιστάμενο τμήμα Κόρινθος- Τρίπολη μήκους 82.6 km. Ο άξονας «Λεύκτρο- Σπάρτη» δόθηκε στην κυκλοφορία στις **18 Απριλίου του 2016**. Στις **26 Δεκεμβρίου 2016** ολοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής του αυτοκινητόδρομου «Κόρινθος- Τρίπολη- Καλαμάτα» και παραδόθηκε στην κυκλοφορία το σύνολο του άξονα, με συνολικό μήκος 205 km (159 km ο κλάδος «Κόρινθος- Καλαμάτα» και 46 km ο κλάδος «Λεύκτρο- Σπάρτη»).



Εικόνα 1: Γενική διάταξη του αυτοκινητόδρομου Μορέας

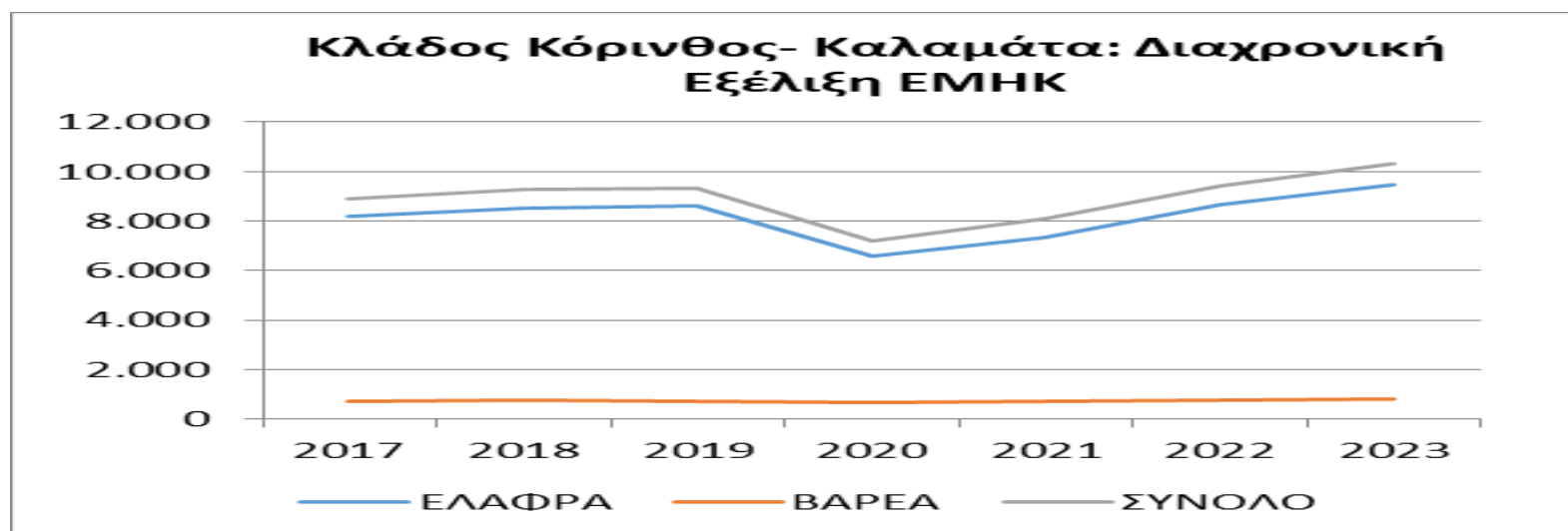
Στη συνέχεια παρουσιάζεται αναλυτικά η εξέλιξη των μετακινήσεων ανά κατηγορία οχήματος με τη διάκριση των οχημάτων στις κατηγορίες ελαφρά (δίκυκλα, επιβατικά, ημιφορτηγά) και βαρέα (φορτηγά, λεωφορεία) οχήματα για τα έτη 2017-2023 που βρίσκεται σε λειτουργία το σύνολο του αυτοκινητόδρομου Μορέας. Τα δεδομένα παρουσιάζονται χωριστά για τον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα» και τον κλάδο «Λεύκτρο - Σπάρτη», αλλά και συνολικά για τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας».

ΚΛΑΔΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ									
	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑ			ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ			ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ		
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2017	4.115	351	4.466	4.086	348	4.434	8.201	699	8.900
2018	4.218	371	4.589	4.305	378	4.683	8.523	749	9.272
2019	4.310	368	4.678	4.300	368	4.668	8.610	736	9.346
2020	3.293	324	3.617	3.274	322	3.596	6.568	645	7.213
2021	3.693	357	4.050	3.668	355	4.023	7.361	712	8.073
2022	4.342	388	4.730	4.319	386	4.705	8.661	774	9.435
2023	4.747	416	5.163	4.721	414	5.135	9.467	831	10.298

Πίνακας 5.1: Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ) στον κλάδο «Κόρινθος – Καλαμάτα» ανά κατεύθυνση για τα έτη 2017- 2023

Κατά τα έτη πλήρους λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου Μορέας διακρίνονται οι εξής διακριτές περίοδοι:

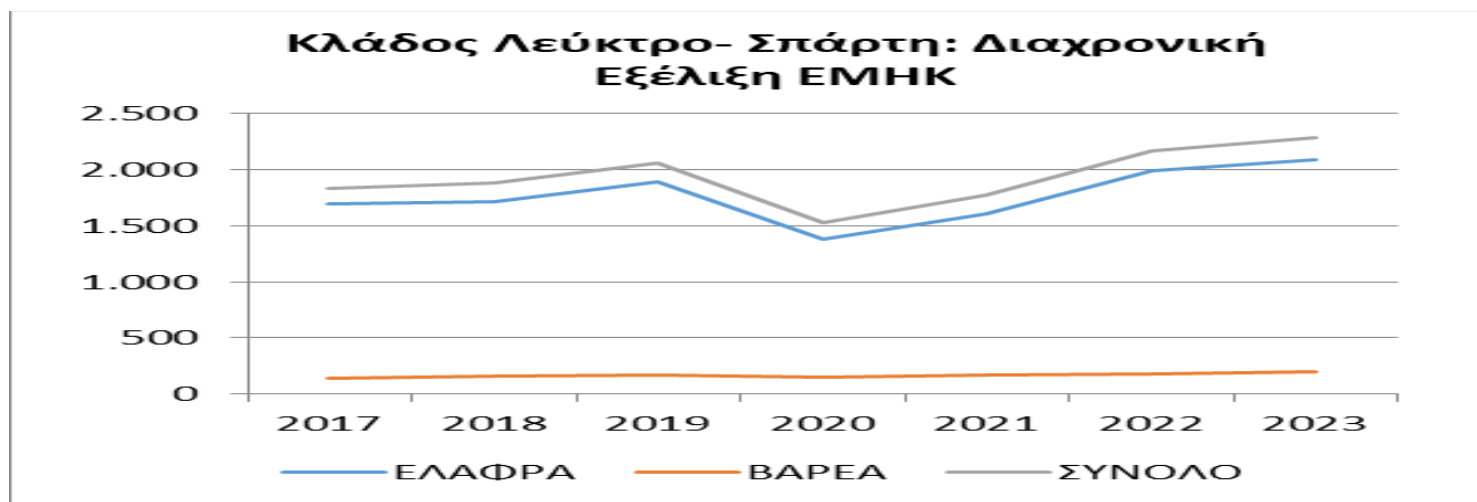
- **2017- 2019:** Μόλις δύο χρόνια μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου Μορέας, το 2018, παρατηρείται μία αύξηση της κυκλοφορίας της τάξης του 4%. Η τάση αυτή αποδίδεται όχι μόνο στην ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Μορέας αλλά επίσης στην ελκυσόμενη κυκλοφορία λόγω ολοκλήρωσης των οδικών αξόνων της Ολυμπίας και της Ιόνιας Οδού κατά το έτος 2017. Το 2019 ακολουθεί μια ηπιότερη αυξητική τάση.
- **2020-2021:** Κατά τα έτη 2020 και 2021, επιβλήθηκαν περιορισμοί μετακίνησης **εξαπτίας της πανδημίας Covid-19**. Οι περιορισμοί αυτοί είχαν μία προφανή αρνητική επίδραση με κατακόρυφη πτώση της συνολικής κυκλοφορίας της τάξης του 23%.
- **2022- 2023:** Από το 2022 και μετά παρατηρείται μία τάση ανόδου της κυκλοφορίας. Η κυκλοφορία επανήλθε σε επίπεδα προ πανδημίας κατά το έτος 2022. Το 2023 παρατηρείται μια αυξητική τάση της τάξης του 9% η οποία συνεχίζεται και στο τρέχον έτος, το 2024, αφήνοντας μια ακτίνα αισιοδοξίας για την μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας.



Διάγραμμα 5.1: Διαχρονική εξέλιξη Ετήσιας Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΕΜΗΚ) στον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα»

ΚΛΑΔΟΣ ΛΕΥΚΤΡΟ - ΣΠΑΡΤΗ									
	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ ΕΥΡΩΤΑ (ΣΠΑΡΤΗ)			ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗ (ΛΕΥΚΤΡΟ)			ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ		
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2017	834	68	902	865	71	936	1.699	139	1.838
2018	847	79	926	872	82	954	1.719	161	1.880
2019	930	82	1.012	962	85	1.047	1.892	167	2.059
2020	677	74	751	700	76	776	1.377	150	1.527
2021	804	83	887	808	83	891	1.611	167	1.778
2022	990	88	1.078	1.004	89	1.093	1.995	176	2.171
2023	1.025	98	1.123	1.066	102	1.168	2.091	200	2.291

Πίνακας 5.2 Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ) στον κλάδο «Λεύκτρο - Σπάρτη» ανά κατεύθυνση για τα έτη 2017- 2023



Διάγραμμα 5.2: Διαχρονική εξέλιξη Ετήσιας Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΕΜΗΚ) στον κλάδο «Λεύκτρο- Σπάρτη»

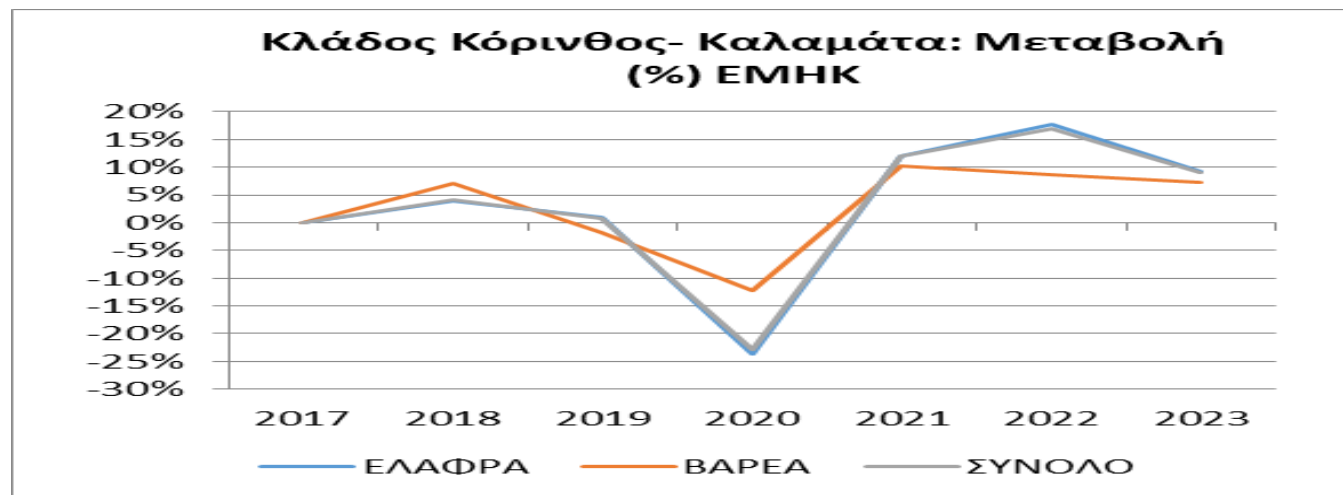
ΑΥΤ/ΔΡΟΜΟΣ ΜΟΡΕΑΣ			
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2017	6.742	574	7.315
2018	6.996	617	7.613
2019	7.103	608	7.711
2020	5.403	534	5.937
2021	6.071	589	6.660
2022	7.165	640	7.805
2023	7.812	689	8.501

Πίνακας 5.3 Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΕΜΗΚ) στον αυτ/δρομο Μορέας για τα έτη 2017- 2023



Διάγραμμα 5.3: Διαχρονική εξέλιξη Ετήσιας Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΕΜΗΚ) στον αυτοκινητόδρομο Μορέας

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή της ΕΜΗΚ ανά κλάδο και συνολικά για τον αυτοκινητόδρομο Μορέας.



Διάγραμμα 5.4: Μεταβολή (%) της Ετήσιας Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΕΜΗΚ) στον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα»



Διάγραμμα 5.5: Μεταβολή (%) της Ετήσιας Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΕΜΗΚ) στον κλάδο «Λεύκτρο- Σπάρτη»



Διάγραμμα 5.6: Μεταβολή (%) της Ετήσιας Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΕΜΗΚ) στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας»

Από την εξέλιξη των μετακινήσεων παρατηρούμε τα εξής:

Α) Κατά τα έτη **2017-2019** παρατηρείται αυξητική τάση της κυκλοφορίας. Το 2017 ολοκληρώθηκε η κατασκευή των οδικών αξόνων του αυτοκινητόδρομου «Μορέας» και της Ολυμπίας Οδού, γεγονός το οποίο συνεπάγεται την αύξηση αυτή.

Β) Τρία μόλις χρόνια μετά την έναρξη της λειτουργίας του συνολικού έργου του αυτοκινητόδρομου «Μορέας» και **ενώ το έργο πιθανόν να μην έχει απορροφήσει όλη την ελκυσόμενη κυκλοφορία που θα μπορούσε**, η πανδημία επέφερε δραματική μείωση της κυκλοφορίας λόγω των περιορισμών που επιβλήθηκαν.

Γ) Κατά τα έτη 2020 και 2021, επιβλήθηκαν περιορισμοί μετακίνησης **εξαιτίας της πανδημίας Covid-19**. Οι περιορισμοί αυτοί είχαν μία προφανή αρνητική επίδραση με κατακόρυφη πτώση της κυκλοφορίας των ελαφρών οχημάτων της τάξης του 24%. Η μείωση για τα βαρέα οχήματα ήταν ηπιότερη (12%) δεδομένου ότι η εφοδιαστική αλυσίδα συνέχισε να λειτουργεί κανονικά.

Δ) Αξίζει να σημειωθεί ότι **το 2023 παρατηρήθηκε η μεγαλύτερη ΕΜΗΚ κατά τα έτη πλήρους λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου «Μορέας» 2017-2023, για ελαφρά και βαρέα οχήματα, τόσο στον άξονα «Κόρινθος- Καλαμάτα» όσο και στον κλάδο «Λεύκτρο-Σπάρτη».**

Ε) **Στα χρόνια μετά την πανδημία παρατηρείται μια αυξητική τάση της κυκλοφορίας της τάξης του 10%.**

ΣΤ) Η εξέλιξη της κυκλοφορίας φαίνεται να ακολουθεί ίδια τάση στον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα» και στον κλάδο «Λεύκτρο- Σπάρτη».

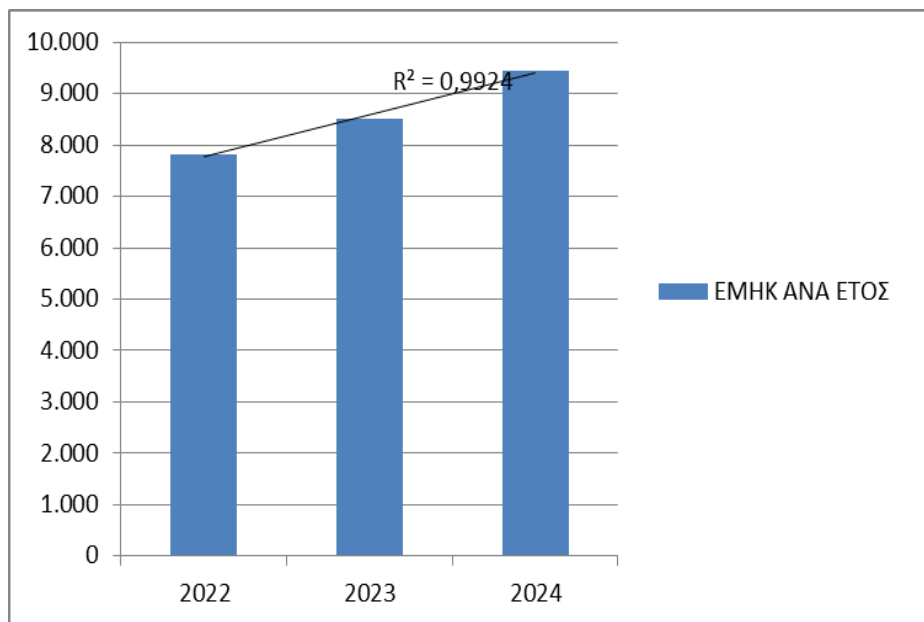
5.1.2 Τάση κυκλοφορίας μετά την πανδημία

Αναλύοντας την κυκλοφορία μετά την πανδημία, παρατηρείται ότι το πρώτο εξάμηνο του έτους αποτελεί 86- 87% της ΕΜΗΚ του έτους. Αντίστοιχα το δεύτερο

εξάμηνο αποτελεί 114- 113% της ΕΜΗΚ του έτους. Για την εκτίμηση της κυκλοφορίας του 2024, γίνεται η παραδοχή ότι το πρώτο εξάμηνο αποτελεί το 86,5 % της κυκλοφορίας του έτους και το δεύτερο εξάμηνο αντιστοιχεί στο 113,5 % της κυκλοφορίας του έτους, θεωρώντας ότι ακολουθεί την τάση των δύο προηγούμενων ετών. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται μια εκτίμηση της ΕΜΗΚ για το δεύτερο εξάμηνο του έτους 2024 σε 10.721, καθώς τα κυκλοφοριακά δεδομένα ήταν διαθέσιμα μέχρι τον Ιούνιο του 2024.

ΕΞΑΜΗΝΟ	ΕΜΗΚ ΑΝΑ ΕΞΑΜΗΝΟ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΜΗΚ ΕΤΟΥΣ
2022-(1)	6.700	86%
2022-(2)	8.910	114%
2023-(1)	7.420	87%
2023-(2)	9.583	113%
2024-(1)	8.171	86,5%*
2024-(2)	10.721	113,5%*

Πίνακας 5.4 Εκτίμηση ΕΜΗΚ έτους 2024



Διάγραμμα 5.7.: Αυξητική τάση κυκλοφορίας μετά την πανδημία (*για το έτος 2024 έχει γίνει εκτίμηση της ΕΜΗΚ του έτους)

Στη συνέχεια εξετάζεται η αυξητική τάση που παρατηρείται κατά τα έτη 2022 έως 2024. Η αυξητική αυτή τάση παρουσιάζει μέσο ρυθμό αύξησης 10%. Η ανάλυση του ρυθμού αύξησης δίνει $R^2=0,9924$ τιμή εξαιρετικά υψηλή που σημαίνει ότι ο μέσος ρυθμός δεν παρουσιάζει σημαντικές αποκλίσεις ανά έτος, χαρακτηρίζοντας την εξέλιξη γραμμική. Ωστόσο, τρία χρόνια αποτελούν πολύ μικρή περίοδο ώστε να μπορεί να γίνει μια πρόβλεψη για τα μετέπειτα χρόνια. Τα δύο εξωγενή γεγονότα της οικονομικής κρίσης και της πανδημίας καθιστούν το κλίμα αρκετά ασταθές.

5.1.3 Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα

Ο δείκτης των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων εκτιμά το συνολικό «κυκλοφοριακό έργο» στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» με βάση τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα και αποσκοπεί στη μελέτη της κινητικότητας επί των κλάδων «Κόρινθος- Τρίπολη- Καλαμάτα» και «Λεύκτρο- Σπάρτη». Το οχηματοχιλιόμετρο που χρησιμοποιείται ως μονάδα μέτρησης ισοδυναμεί με την κίνηση ενός οχήματος για ένα χιλιόμετρο.

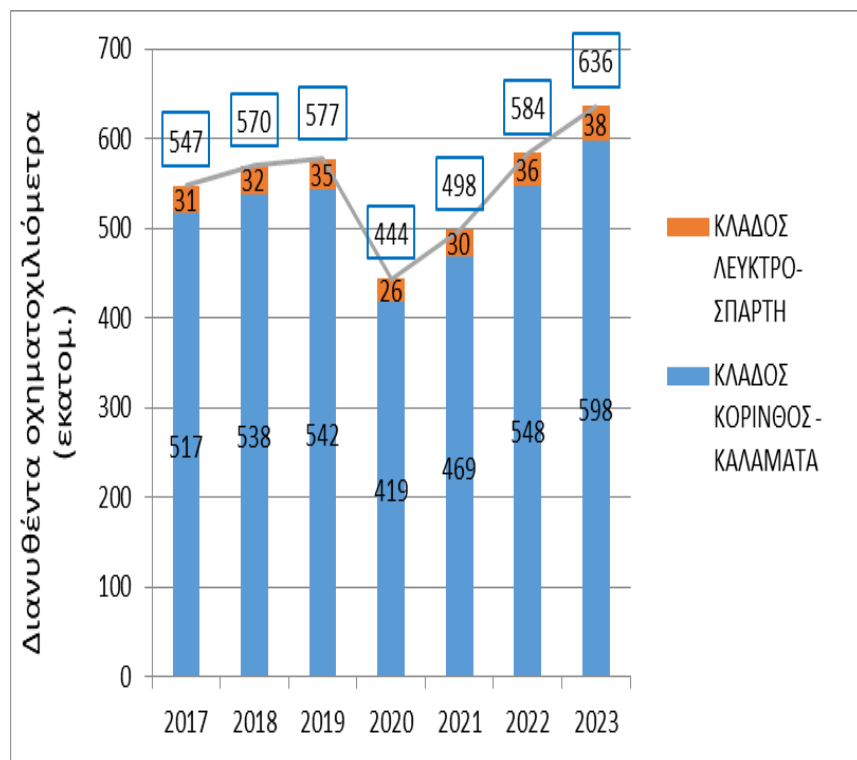
Στον πίνακα και το διάγραμμα που ακολουθούν παρουσιάζονται τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύθηκαν στον αυτοκινητόδρομο Μορέας σε ετήσια βάση από το 2017 έως το 2023 με διάκριση σε ελαφρά και βαρέα οχήματα.

	ΚΛΑΔΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ			ΚΛΑΔΟΣ ΛΕΥΚΤΡΟ - ΣΠΑΡΤΗ			ΑΥΤ/ΔΡΟΜΟΣ ΜΟΡΕΑΣ		
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ
2017	476	41	517	29	2	31	504	43	547
2018	495	43	538	29	3	32	524	46	570
2019	500	43	542	32	3	35	531	46	577
2020	381	37	419	23	3	26	404	40	444
2021	427	41	469	27	3	30	454	44	498
2022	503	45	548	33	3	36	536	48	584
2023	549	48	598	35	3	38	585	52	636

Πίνακας 5.5 Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια) ανά κλάδο και συνολικά για τα έτη 2017- 2023

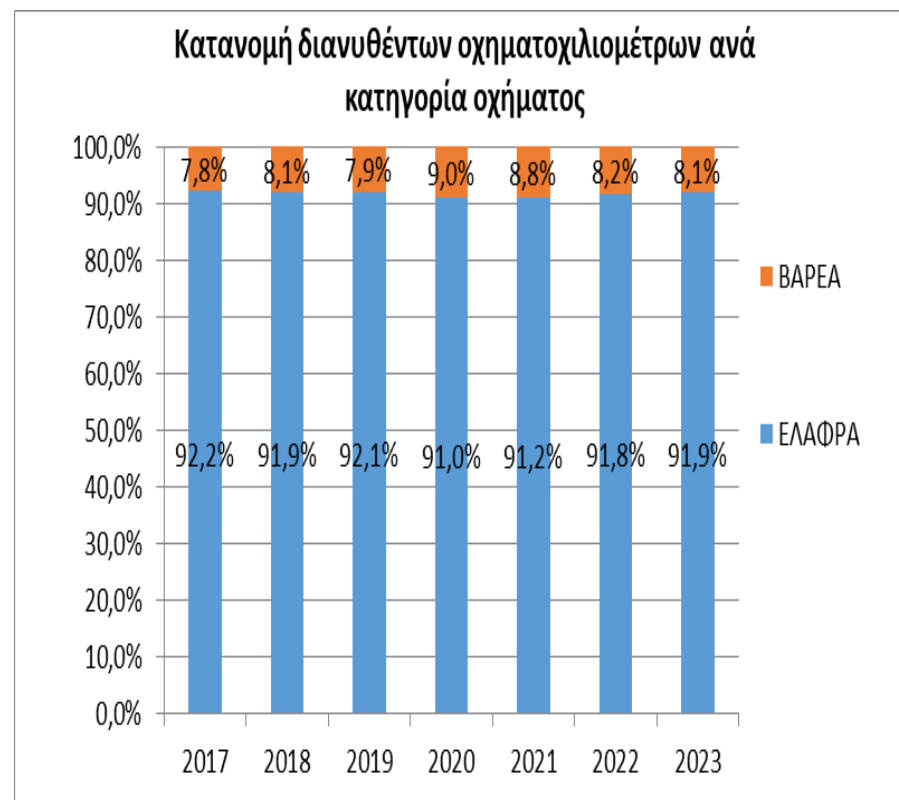
Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται ο καταμερισμός των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων στους δύο βασικούς κλάδους που διαχειρίζεται η Μορέας ΑΕ για τα έτη 2017-2023. Όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, η πλειοψηφία

των οχηματοχιλιομέτρων διανύεται στον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα». Αυτό ήταν αναμενόμενο δεδομένου ότι ο κλάδος αυτός περιλαμβάνει τα 159 km από τα 205 km του συνολικού μήκους του έργου.



Διάγραμμα 5.7: Διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα (σε εκατομμύρια) στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας»

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων για τις δυο γενικές κατηγορίες οχημάτων (ελαφρά και βαρέα) κατά τα έτη 2017-2023.

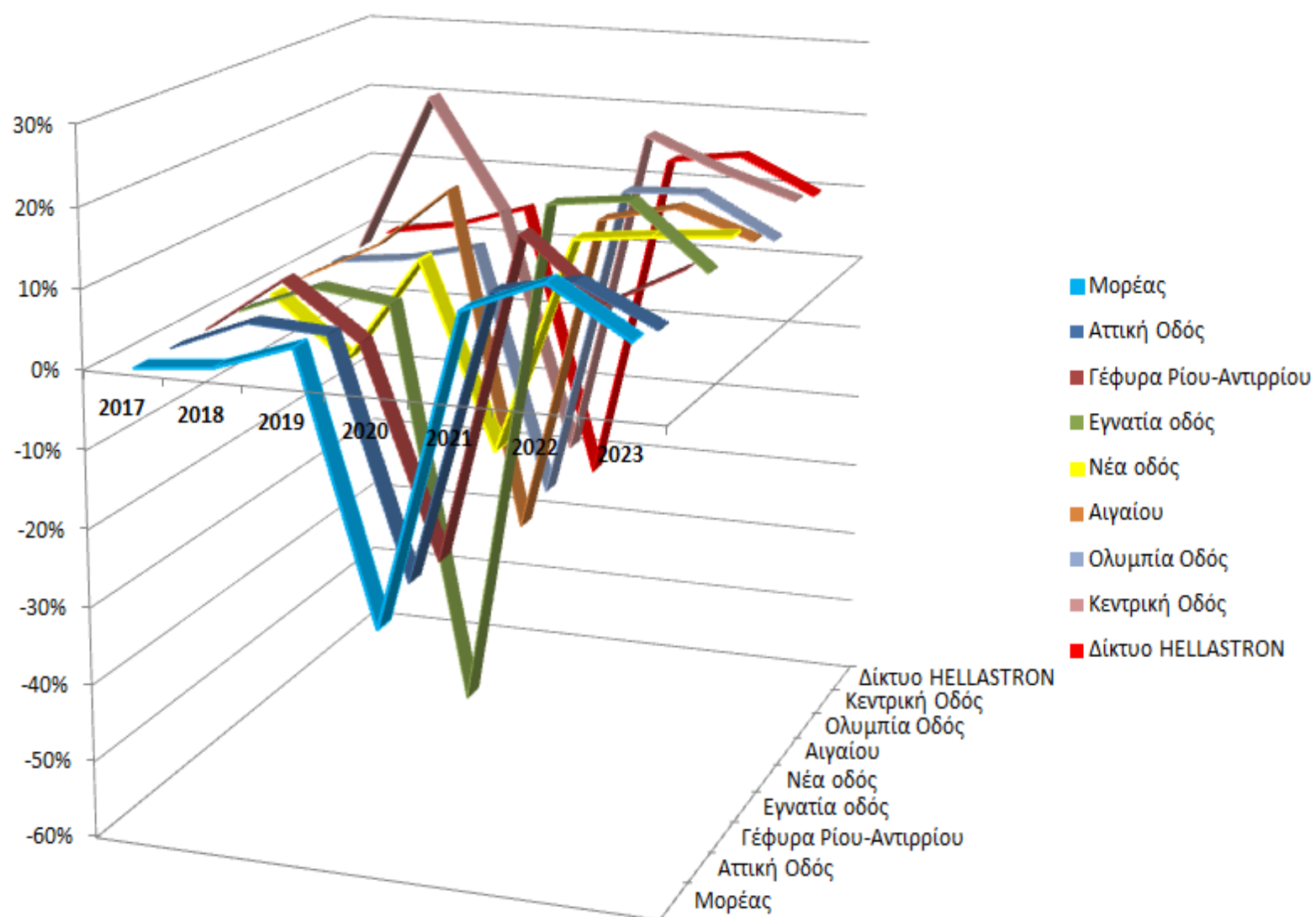


Διάγραμμα 5.8: Ποσοστιαία κατανομή διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων ανά κατηγορία οχήματος στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας»

Στη συνέχεια στον παρακάτω πίνακα και διάγραμμα, παρουσιάζονται οι μεταβολές των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων για το σύνολο των αυτοκινητοδρόμων που απαρτίζουν το δίκτυο Hellasstron, καθώς επίσης για καθέναν χωριστά. Η ετήσια μεταβολή που παρουσιάζει ο αυτοκινητόδρομος Μορέας έχει την ίδια τάση με αυτή που παρατηρείται στο δίκτυο Hellasstron.

	Μεταβολή διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων								
	Αττική Οδός	Γέφυρα Ρίου- Αντιρρίου	Εγνατία οδός	Νέα οδός	Μορέας	Αιγαίου	Ολυμπία Οδός	Κεντρική Οδός	Δίκτυο HELLASTRON
2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2018	4%	7%	4%	-8%	1%	5%	1%	22%	2%
2019	3%	0%	2%	6%	4%	13%	3%	6%	5%
2020	-27%	-27%	-49%	-19%	-30%	-32%	-30%	-26%	-33%
2021	10%	15%	17%	10%	10%	11%	13%	18%	13%
2022	12%	7%	18%	12%	15%	13%	13%	14%	14%
2023	7%	13%	10%	12%	9%	10%	8%	11%	10%

Πίνακας 5.6 Μεταβολή διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων για το δίκτυο Hellastron για τα έτη 2017- 2023



Διάγραμμα 5.9: Μεταβολή διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων για το δίκτυο Hellastron για τα έτη 2017- 2023

5.1.4 Σύνθεση κυκλοφορίας

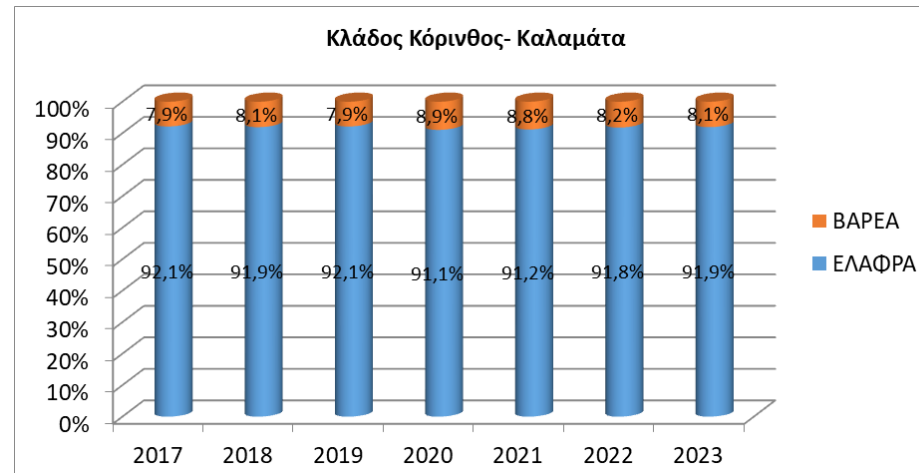
Η σύνθεση της κυκλοφορίας κατά κατηγορία οχήματος, γίνεται με τη διάκριση των οχημάτων στις κατηγορίες ελαφρά (δίκυκλα, επιβατικά, ημιφορτηγά) και βαρέα (φορτηγά, λεωφορεία) οχήματα.

Στους επόμενους πίνακες και διαγράμματα παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη της σύνθεσης της κυκλοφορίας σε ελαφρά και βαρέα οχήματα. Στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» τα βαρέα απαρτίζουν κατά μέσο όρο το 8,3% της κυκλοφορίας, ενώ τα ελαφρά οχήματα το 91,7%. Το ίδιο ποσοστό βαρέων οχημάτων ισχύει για τον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα», ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τον κλάδο «Λεύκτρο- Σπάρτη είναι κατά μέσο όρο 8,6%.

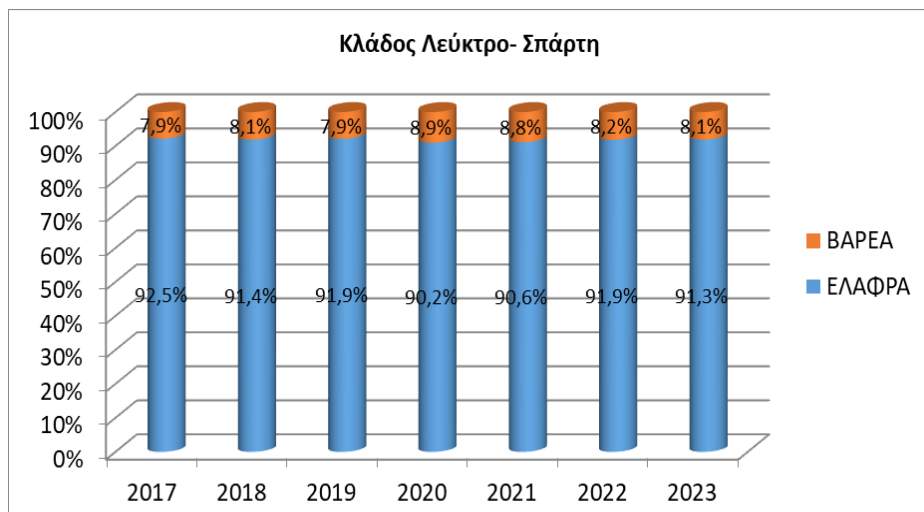
Όσον αφορά τα βαρέα οχήματα, η κίνηση τους εξαρτάται από πολλούς παράγοντες με κύριους τις οικονομικές συνθήκες, την κατασκευή υποδομών αλλά και τις διεθνείς συνθήκες που καθορίζουν τις επιλογές των εμπορευματικών ροών. Το ποσοστό βαρέων κατά τα έτη της πανδημίας (2020-2021) αυξήθηκε καθώς τα ελαφρά οχήματα μειώθηκαν αισθητά ενώ η μείωση των βαρέων ήταν ηπιότερη, αφού η εφοδιαστική αλυσίδα συνέχισε να λειτουργεί.

	ΚΛΑΔΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ		ΚΛΑΔΟΣ ΛΕΥΚΤΡΟ- ΣΠΑΡΤΗ		ΑΥΤ/ΜΟΣ ΜΟΡΕΑΣ	
	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ	ΕΛΑΦΡΑ	ΒΑΡΕΑ
2017	92,1%	7,9%	92,5%	7,5%	92,2%	7,8%
2018	91,9%	8,1%	91,4%	8,6%	91,9%	8,1%
2019	92,1%	7,9%	91,9%	8,1%	92,1%	7,9%
2020	91,1%	8,9%	90,2%	9,8%	91,0%	9,0%
2021	91,2%	8,8%	90,6%	9,4%	91,2%	8,8%
2022	91,8%	8,2%	91,9%	8,1%	91,8%	8,2%
2023	91,9%	8,1%	91,3%	8,7%	91,9%	8,1%

Πίνακας 5.7 Ποσοστιαία σύνθεση σε ελαφρά και βαρέα ανά κλάδο και συνολικά για τα έτη 2017- 2023



Διάγραμμα 5.10: Ποσοστιαία κατανομή σε ελαφρά και βαρέα στον κλάδο Κόρινθος-Καλαμάτα για τα έτη 2017-2023



Διάγραμμα 5.11: Ποσοστιαία κατανομή σε ελαφρά και βαρέα στον κλάδο Λεύκτρο-Σπάρτη για τα έτη 2017-2023



Διάγραμμα 5.12: Ποσοστιαία κατανομή σε ελαφρά και βαρέα στον αυτοκινητόδρομο Μορέας για τα έτη 2017-2023

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 Βαρέων (%)
	Συνολικά οχήματα	Ελαφρά	Βαρέα	
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 5.8 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 %.**, σταθμισμένο με το μήκος του κάθε αυτοκινητόδρομου. Ο αυτοκινητόδρομος «Μορέας» έχει ποσοστό βαρέων μόλις **8,5%**. Ο δείκτης αυτός συνδέεται με τη βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής, η οποία είναι περιορισμένη στις περιοχές που εξυπηρετεί ο αυτοκινητόδρομος «Μορέας» και συγκεντρώνεται κατά κύριο λόγο στη Μεγαλόπολη (θερμοηλεκτρικά εργοστάσια της ΔΕΗ).

5.1.5 Εποχικότητα

Στον παρακάτω πίνακα, τα υπολογισμένα ποσοστά υποδεικνύουν την αναλογία της ΕΜΗΚ κάθε τριμήνου σε σχέση με την ΕΜΗΚ του εκάστοτε έτους. Όπως φαίνεται, η ΕΜΗΚ στα τρίμηνα του έτους παρουσιάζει μία σχετική σταθερότητα με το τρίτο τρίμηνο να εμφανίζει την μεγαλύτερη εποχικότητα.

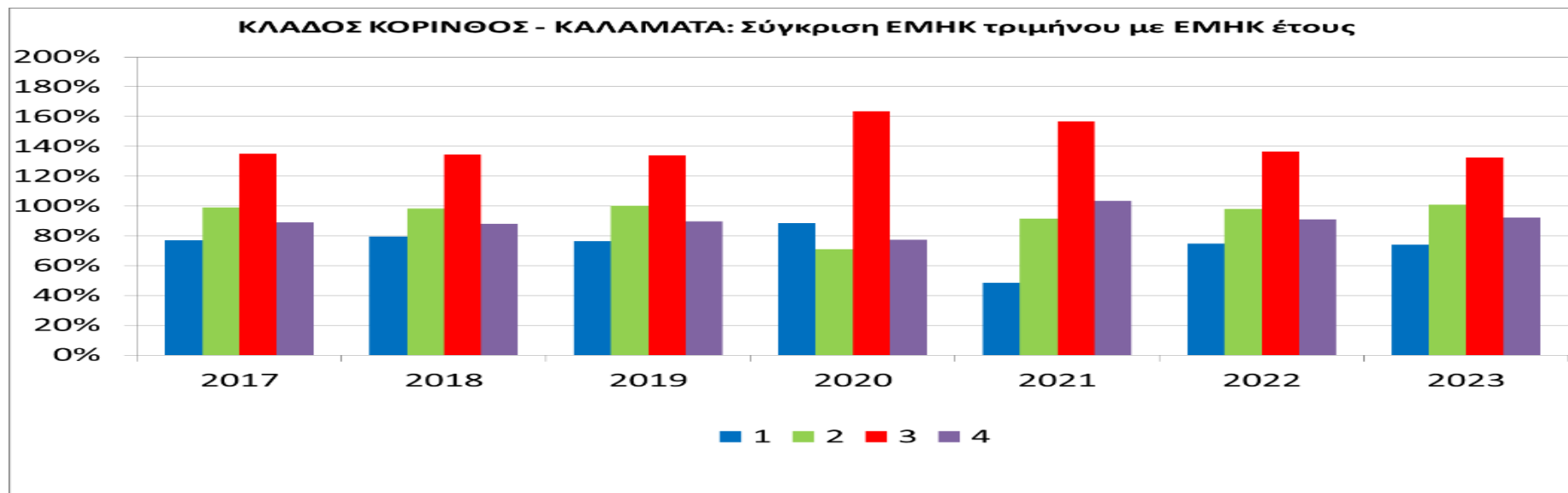
Το πρώτο τρίμηνο φαίνεται να έχει τη μικρότερη συνεισφορά στην κυκλοφορία του έτους, ενώ το τρίτο τρίμηνο έχει τη μεγαλύτερη συνεισφορά αφού περιλαμβάνει την αιχμή της τουριστικής περιόδου.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα αντίστοιχα διαγράμματα ανά κλάδο και συνολικά για τον αυτοκινητόδρομο Μορέας. Αξιοσημείωτο είναι ότι **ο κλάδος Λεύκτρο-Σπάρτη παρουσιάζει εντονότερη εποχικότητα κατά το τρίτο τρίμηνο σε σχέση με τον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα».** Πιο συγκεκριμένα, η ΕΜΗΚ του τρίτου τριμήνου τόσο στον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα», όσο και συνολικά στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας», είναι περίπου 35% μεγαλύτερη από την ΕΜΗΚ κάθε έτους, με εξαίρεση τα έτη της πανδημίας 2020 και 2021. Αντίστοιχα, η ΕΜΗΚ του

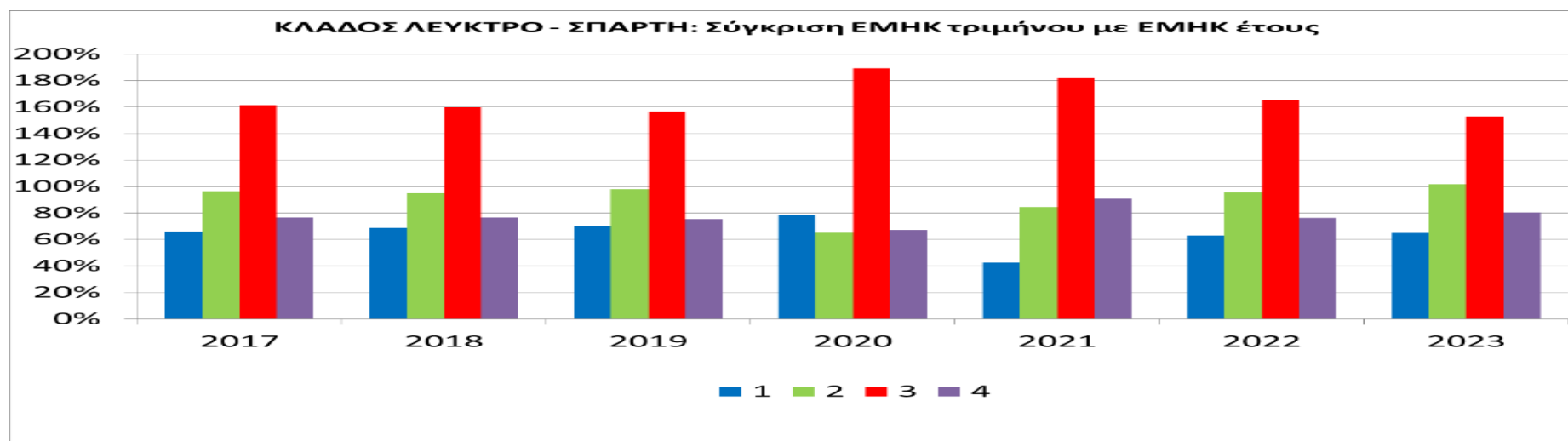
τρίτου τριμήνου στον κλάδο «Λεύκτρο- Σπάρτη» είναι περίπου 60% μεγαλύτερη από την ΕΜΗΚ κάθε έτους του κλάδου αυτού.

ΤΡΙΜΗΝΟ	ΚΛΑΔΟΣ ΚΟΡΙΝΘΟΣ-ΚΑΛΑΜΑΤΑ		ΚΛΑΔΟΣ ΛΕΥΚΤΡΟ-ΣΠΑΡΤΗ		ΑΥΤ/ΜΟΣ ΜΟΡΕΑΣ	
	ΕΜΗΚ ΑΝΑ ΤΡΙΜΗΝΟ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΜΗΚ ΕΤΟΥΣ	ΕΜΗΚ ΑΝΑ ΤΡΙΜΗΝΟ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΜΗΚ ΕΤΟΥΣ	ΕΜΗΚ ΑΝΑ ΤΡΙΜΗΝΟ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΜΗΚ ΕΤΟΥΣ
2017-(1)	6.848	77%	1.209	66%	5.583	76%
2017-(2)	8.807	99%	1.769	96%	7.228	99%
2017-(3)	12.027	135%	2.965	161%	9.993	137%
2017-(4)	7.919	89%	1.409	77%	6.458	88%
2018-(1)	7.359	79%	1.289	69%	5.997	79%
2018-(2)	9.100	98%	1.786	95%	7.459	98%
2018-(3)	12.462	134%	3.004	160%	10.340	136%
2018-(4)	8.167	88%	1.440	77%	6.657	87%
2019-(1)	7.125	76%	1.448	70%	5.851	76%
2019-(2)	9.355	100%	2.013	98%	7.708	100%
2019-(3)	12.511	134%	3.224	157%	10.427	135%
2019-(4)	8.392	90%	1.550	75%	6.857	89%
2020-(1)	6.383	88%	1.200	79%	5.220	88%
2020-(2)	5.118	71%	994	65%	4.193	71%
2020-(3)	11.784	163%	2.891	189%	9.788	165%
2020-(4)	5.568	77%	1.023	67%	4.548	77%
2021-(1)	3.892	48%	759	43%	3.189	48%
2021-(2)	7.395	92%	1.506	85%	6.074	91%
2021-(3)	12.657	157%	3.230	182%	10.542	158%
2021-(4)	8.348	103%	1.618	91%	6.838	103%
2022-(1)	7.040	75%	1.367	63%	5.767	74%
2022-(2)	9.241	98%	2.078	96%	7.634	98%
2022-(3)	12.875	136%	3.584	165%	10.790	138%
2022-(4)	8.584	91%	1.654	76%	7.029	90%
2023-(1)	7.644	74%	1.485	65%	6.262	74%
2023-(2)	10.385	101%	2.328	102%	8.577	101%
2023-(3)	13.651	133%	3.504	153%	11.374	134%
2023-(4)	9.512	92%	1.847	81%	7.792	92%

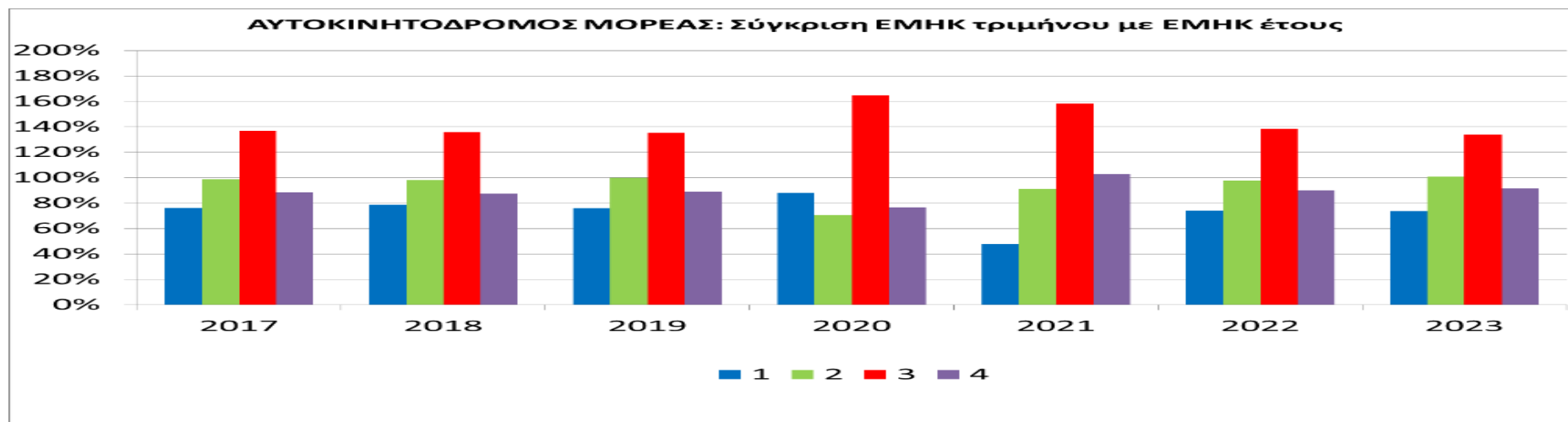
Πίνακας 5.9 Εποχικότητα- Σύγκριση ΕΜΗΚ τριμήνων με ΕΜΗΚ έτους



Διάγραμμα 5.13: Εποχικότητα για τον κλάδο «Κόρινθος- Καλαμάτα»

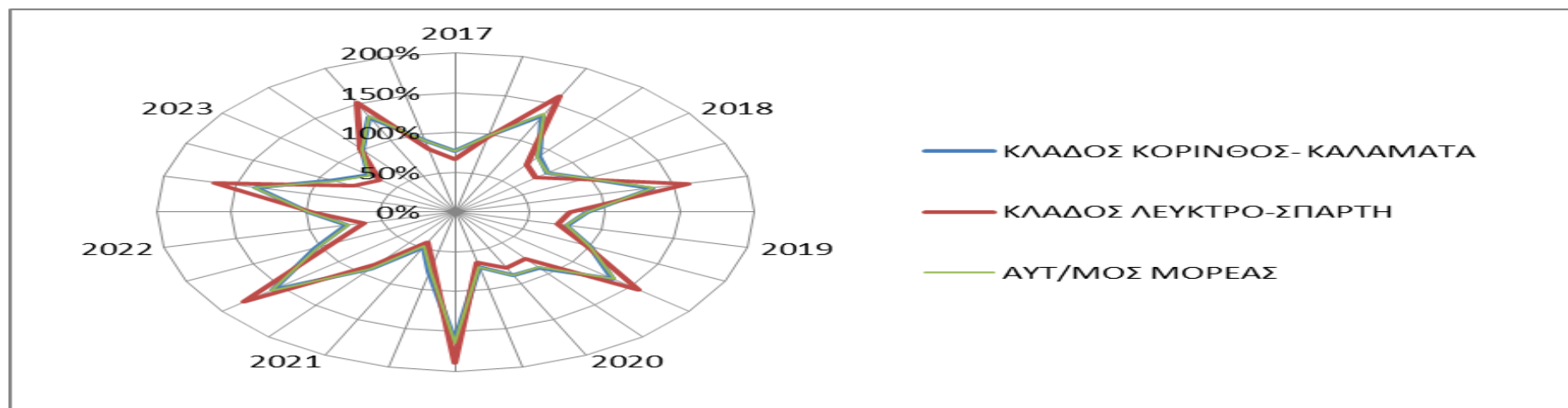


Διάγραμμα 5.14: Εποχικότητα για τον κλάδο «Λεύκτρο- Σπάρτη»



Διάγραμμα 5.15: Εποχικότητα για τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας»

Η εποχικότητα αποτυπώνεται με πολύ παραστατικό τρόπο στο σχετικό διάγραμμα (Spider) όπου το συνολικό διάγραμμα τείνει σε αστέρι, με τις αιχμές να αποτελούν το τρίτο τρίμηνο κάθε έτους.

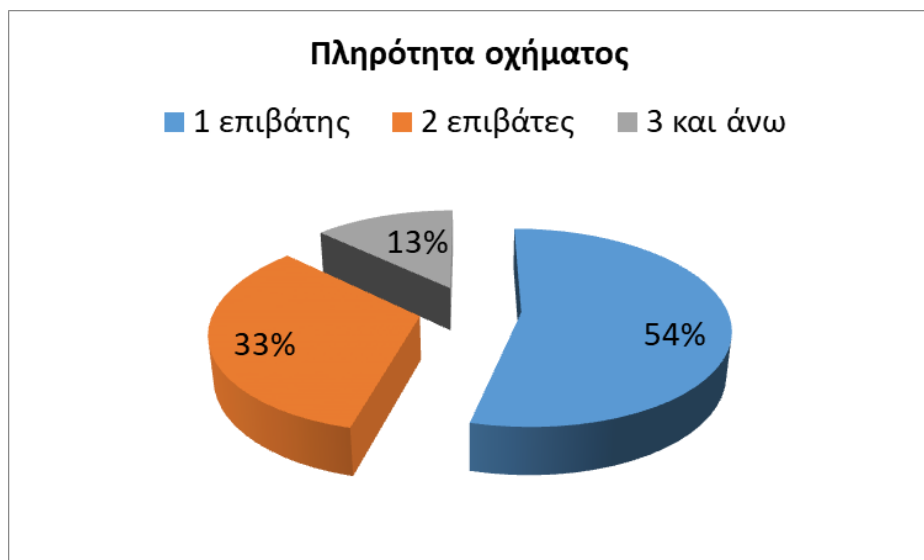


Διάγραμμα 5.16: Εποχικότητα ανά κλάδο και συνολικά για τον αυτοκινητόδρομο Μορέας

5.1.6 Αριθμός μετακινούμενων προσώπων

Για την εκτίμηση του αριθμού μετακινούμενων προσώπων που χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας», χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα σχετικά με την πληρότητα του οχήματος από την έρευνα RSS που πραγματοποίησε η εταιρεία «Μορέας Α.Ε.» το 2020. Οι μετρήσεις RSS πραγματοποιήθηκαν τον Μάρτιο του 2020 στον αυτοκινητόδρομο Μορέας όπου συγκεντρώθηκαν 1206 ερωτηματολόγια.

Η πληρότητα του οχήματος συμπεριλαμβανομένου του οδηγού περιγράφεται στο παρακάτω διάγραμμα και στον παρακάτω πίνακα:



Διάγραμμα 5.17: Πληρότητα οχήματος (συμπεριλαμβανομένου του οδηγού) στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» σύμφωνα με την έρευνα RSS του 2020

ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
1 επιβάτης	54
2 επιβάτες	33
3 και άνω	13

Πίνακας 5.10 Πληρότητα οχήματος σύμφωνα με το RSS 2020

Από τον παραπάνω πίνακα μπορεί να εκτιμηθεί μία μέση τιμή της πληρότητας των οχημάτων ~1,6 επιβάτες. Λαμβάνοντας υπόψη την ΕΜΗΚ σε 8.501 οχήματα, όπως υπολογίστηκε παραπάνω για το έτος 2023, το πλήθος των μετακινούμενων προσώπων στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» που προκύπτει ανά ημέρα είναι της τάξης των 13.600 μετακινούμενων.

Χαρακτηριστικά αυτοκινητόδρομου "Μορέας"	Τιμές
Μέση πληρότητα οχήματος (επιβάτες)	~1,6
ΕΜΗΚ 2023	8.501
Μέσο πλήθος μετακινούμενων προσώπων ανά ημέρα	~13.600

Πίνακας 5.11 Εκτίμηση μετακινούμενων προσώπων ανά ημέρα στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας»

5.1.7 Στοιχεία Προέλευσης- Προορισμού

Τα στοιχεία Προέλευσης – Προορισμού των Οχημάτων που χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» προέκυψαν από στοιχεία της έρευνας RSS του 2020. Όλα τα σημεία προέλευσης και προορισμού έχουν αναχθεί σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας για λόγους ομαδοποίησης και καλύτερης διαχείρισης των αποτελεσμάτων. Στα αποτελέσματα επισημαίνονται τα βασικά ζεύγη προέλευσης- προορισμού, αυτά δηλαδή που συγκεντρώνουν ποσοστό >0.5%.

Βασικές προελεύσεις μετακινήσεων	Ποσοστό (%)
ΑΤΤΙΚΗ	30
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	26
ΑΡΚΑΔΙΑ	18
ΛΑΚΩΝΙΑ	9
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	6
ΑΡΓΟΛΙΔΑ	6
ΗΛΕΙΑ	2
ΑΧΑΪΑ	1

Πίνακας 5.12 Βασικές προελεύσεις σύμφωνα με το RSS 2020

* Οι υπόλοιπες αναφορές έχουν ποσοστό <0.5%.

Βασικοί προορισμοί μετακινήσεων	Ποσοστό (%)
ΑΤΤΙΚΗ	31
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	26
ΑΡΚΑΔΙΑ	17
ΛΑΚΩΝΙΑ	9
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	6
ΑΡΓΟΛΙΔΑ	4
ΗΛΕΙΑ	3
ΑΧΑΪΑ	2

Πίνακας 5.13 Βασικές προελεύσεις σύμφωνα με το RSS 2020

* Οι υπόλοιπες αναφορές έχουν ποσοστό <0.5%.

Όπως φαίνεται από τους σχετικούς πίνακες:

- Το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» που αποτελεί το 28,5% αφορά μετακινήσεις μεταξύ Μεσσηνίας και Αττικής
- Το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων αφορά το ζεύγος Αττική- Αρκαδία (11,8%)
- Από την ανάλυση επίσης των στοιχείων προκύπτει ότι τουλάχιστον 7 στους 10 χρήστες έχουν προέλευση ή προορισμό την Αττική ή τη Μεσσηνία ή την Αρκαδία.
- * Οι διαδρομές συμπεριλαμβάνουν και τις δύο κατευθύνσεις μεταξύ των νομών που αναφέρονται σε κάθε περίπτωση.

Τα αποτελέσματα σχετικά με τα στοιχεία προέλευσης- προορισμού που παρουσιάστηκαν στους σχετικούς πίνακες, παρουσιάζονται στους παρακάτω χάρτες για καλύτερη κατανόηση.

Βασικά ζεύγη προέλευσης- προορισμού		Ποσοστό (%)
Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Π.Ε. ΑΘΗΝΩΝ	28,5%
Π.Ε. ΑΘΗΝΩΝ	Π.Ε. ΑΡΚΑΔΙΑΣ	11,8%
Π.Ε. ΑΘΗΝΩΝ	Π.Ε. ΛΑΚΩΝΙΑΣ	11,0%
Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Π.Ε. ΑΡΚΑΔΙΑΣ	9,7%
Π.Ε. ΑΡΚΑΔΙΑΣ	Π.Ε. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	4,4%
Π.Ε. ΑΘΗΝΩΝ	Π.Ε. ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	4,0%
Π.Ε. ΑΘΗΝΩΝ	Π.Ε. ΗΛΕΙΑΣ	3,2%
Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	2,9%
Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Π.Ε. ΛΑΚΩΝΙΑΣ	2,5%
Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Π.Ε. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	2,0%
Π.Ε. ΑΡΚΑΔΙΑΣ	Π.Ε. ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	2,0%
Π.Ε. ΑΡΚΑΔΙΑΣ	Π.Ε. ΑΡΚΑΔΙΑΣ	1,8%
Π.Ε. ΑΡΚΑΔΙΑΣ	Π.Ε. ΛΑΚΩΝΙΑΣ	1,5%
Π.Ε. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	Π.Ε. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	1,4%
Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Π.Ε. ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	1,2%
Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Π.Ε. ΑΧΑΪΑΣ	1,1%
Π.Ε. ΑΘΗΝΩΝ	Π.Ε. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	1,1%
Π.Ε. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	Π.Ε. ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	1,1%
Π.Ε. ΛΑΚΩΝΙΑΣ	Π.Ε. ΚΟΡΙΝΘΟΥ	1,0%

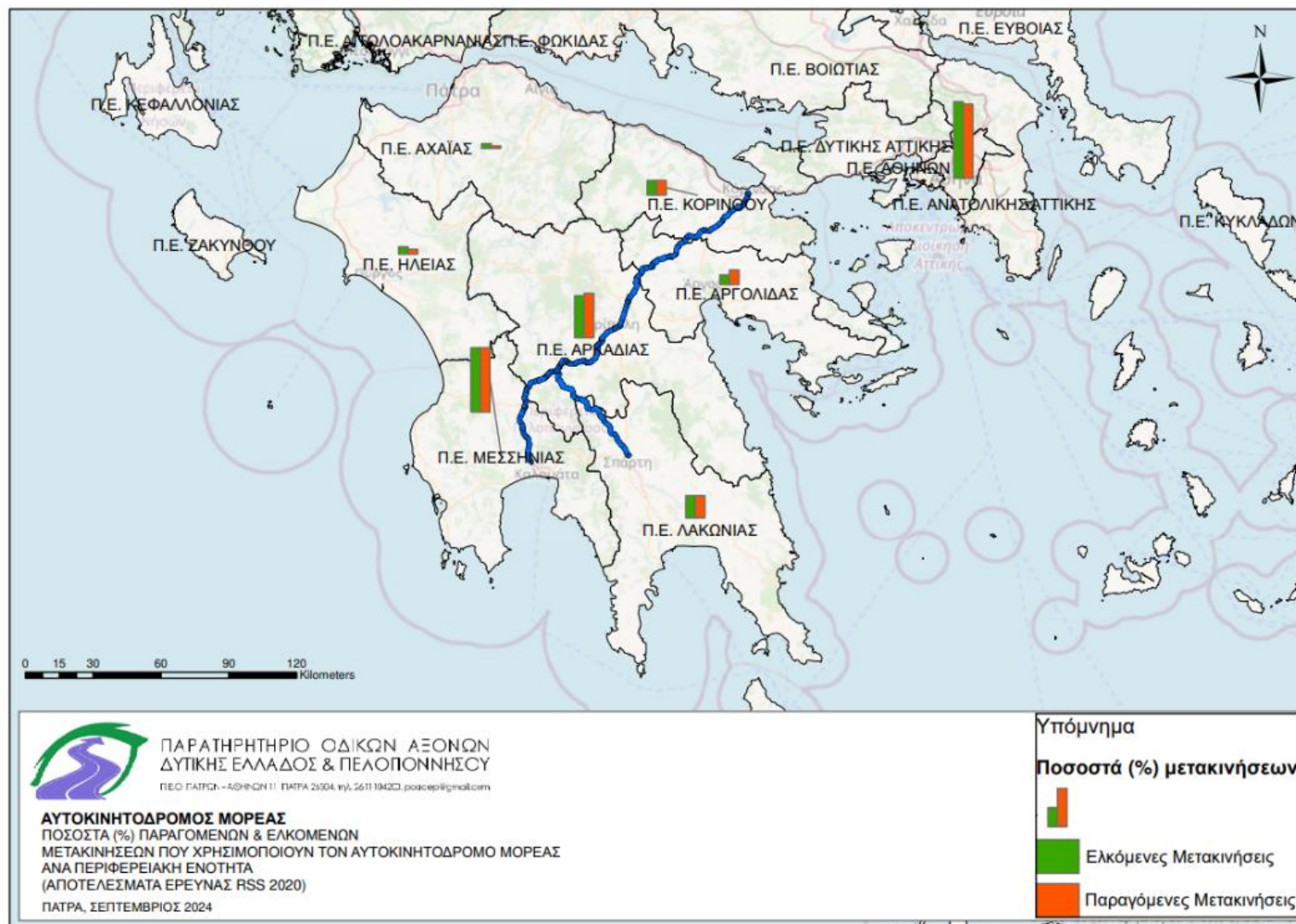
Πίνακας 5.14 Βασικά ζεύγη προέλευσης- προορισμού σύμφωνα με το RSS 2020



Εικόνα 2: Ελκόμενες μετακινήσεις ανά περιφερειακή ενότητα μέσω του αυτοκινητόδρομου Μορέας



Εικόνα 3: Παραγόμενες μετακινήσεις ανά περιφερειακή ενότητα μέσω του αυτοκινητόδρομου Μορέας



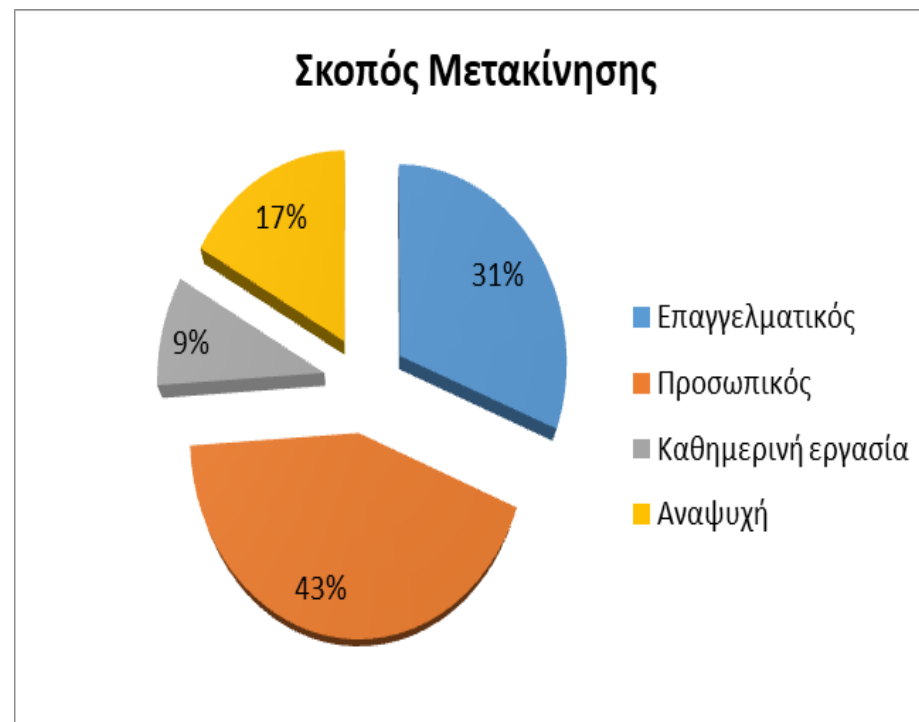
Εικόνα 4: Γένεση Μετακινήσεων (παραγόμενες και ελκόμενες μετακινήσεις μέσω του αυτοκινητόδρομου Μορέας)

5.1.8 Σκοπός μετακίνησης

Όσον αφορά τους σκοπούς των μετακινήσεων, το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων αφορούν προσωπικούς και επαγγελματικούς λόγους.

Σκοπός Μετακίνησης	Ποσοστό (%)
Άλλος Προσωπικός (Ψώνια, Ιατρικός, Εκπαίδευση κλπ.)	43%
Άλλος επαγγελματικός λόγος	31%
Κοινωνικός/Ψυχαγωγία	17%
Από/Προς την καθημερινή εργασία μου	9%

Πίνακας 5.15 Σκοπός μετακίνησης στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» σύμφωνα με στοιχεία της έρευνας RSS 2020



Διάγραμμα 5.18: Σκοπός μετακίνησης στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» σύμφωνα με την έρευνα RSS του 2020

5.1.9 Στοιχεία χρονοαποστάσεων

Ο αυτοκινητόδρομος «Μορέας» μειώνει αποτελεσματικά τους χρόνους μετακίνησης και μεταφοράς. Συγκεκριμένα μειώνεται η χρονοαπόσταση της διαδρομής Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα από 2 ώρες πριν την ολοκλήρωση

των έργων σε 1ώρα και 20' μετά την ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου.
Ανάλογες βελτιώσεις συναντώνται στο τμήμα Τρίπολη – Σπάρτη από 50' σε 30'. Η μεγαλύτερη εξοικονόμηση χρόνου επιτυγχάνεται στη διαδρομή Τρίπολη-Καλαμάτα και είναι της τάξης του 53%.

ΑΠΟ	ΠΡΟΣ	ΧΡΟΝΟΣ (min) ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤ/ΜΟΥ ΜΟΡΕΑΣ	ΧΡΟΝΟΣ (min) ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤ/ΜΟΥ ΜΟΡΕΑΣ	ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ (min)	ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ (%)
ΚΟΡΙΝΘΟ	ΤΡΙΠΟΛΗ	45	45	0	0%
ΚΟΡΙΝΘΟ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	120	80	40	33%
ΚΟΡΙΝΘΟ	ΣΠΑΡΤΗ	95	75	20	21%
ΤΡΙΠΟΛΗ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	75	35	40	53%
ΤΡΙΠΟΛΗ	ΣΠΑΡΤΗ	50	30	20	40%
ΑΘΗΝΑ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	165	125	40	24%
ΑΘΗΝΑ	ΣΠΑΡΤΗ	140	120	20	14%

Πίνακας 5.16 Στοιχεία χρονοαποστάσεων στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας»

5.1.10 Μέγεθος αγοράς

Πληθυσμός

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.

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.

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 5.17: Κατανομή του πληθυσμού ανά ηλικιακή κατηγορία (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΙΝΣΕΤΕ)

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.

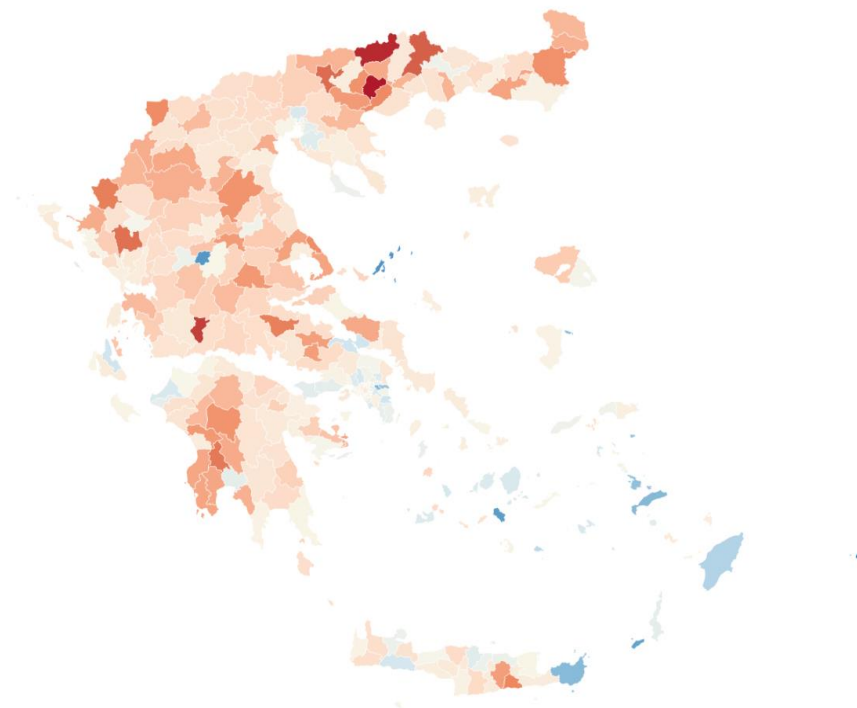
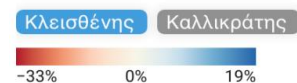
ΕΤΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %		
	2001	2021	
ΑΤΤΙΚΗ	3.894.573	3.814.064	-2,07
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	740.115	688.255	-7,01
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	294.317	254.595	-13,50
ΉΠΕΙΡΟΣ	336.392	319.991	-4,88
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	721.541	648.220	-10,16
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	607.162	562.201	-7,41
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.876.558	1.795.669	-4,31
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 5.18: Πληθυσμός ανά περιφέρεια 2001-2021 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

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 5: 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.

Αναλύοντας περαιτέρω τις περιοχές άμεσου ενδιαφέροντος, οι οποίες σχετίζονται με την επίδραση του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ, παρατηρείται ότι η μείωση του πληθυσμού στη περιφέρεια Πελοποννήσου είναι αποτέλεσμα διαφόρων κοινωνικοοικονομικών παραγόντων που επηρεάζουν τις περιοχές αυτές. Ταυτόχρονα, και η **ανάλυση της κατανομής του πληθυσμού ανά ηλικιακή κατηγορία** στις περιφέρειες αυτές **αποκαλύπτει σημαντικές δημογραφικές τάσεις και μεταβολές**, οι οποίες, ταυτόχρονα με τη μείωση του πληθυσμού τους, έχουν **καθοριστικές επιπτώσεις** για την κοινωνική και οικονομική δομή αυτών των περιοχών.

Στη Πελοπόννησο, η πληθυσμιακή **μείωση κατά 9,72%** από 597.622 σε 539.535 κατοίκους **μπορεί να αποδοθεί στην αυξημένη αστικοποίηση και την εσωτερική μετανάστευση**. Πολλοί νέοι μετακινούνται προς τα μεγάλα αστικά κέντρα όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, αναζητώντας καλύτερες επαγγελματικές και εκπαιδευτικές ευκαιρίες. Η οικονομική κρίση της τελευταίας δεκαετίας επιδείνωσε την κατάσταση, επηρεάζοντας αρνητικά την αγροτική και βιομηχανική παραγωγή, με αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας. Επιπλέον, η γήρανση του πληθυσμού και η χαμηλή γεννητικότητα συμβάλλουν στη φυσική μείωση του πληθυσμού.

Συνεχίζοντας, από την ανάλυση των δεδομένων **για τους νομούς που επηρεάζονται άμεσα από τον αυτοκινητόδρομο αποκαλύπτεται μια γενική μείωση** 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	2001	2021	ΜΕΤΑΒΟΛΗ %
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	166.566	146.082	-12,30%
ΛΑΚΩΝΙΑ	92.811	84.337	-9,13%
ΑΡΓΟΛΙΔΑ	102.392	93.217	-8,96%
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	91.326	77.594	-15,04%
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	144.527	138.308	-4,30%

Πίνακας 5.19 : Πληθυσμός ανά νομό (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Η πληθυσμιακή μεταβολή σε πέντε νομούς της Πελοποννήσου κατά την περίοδο 2001-2021, όπως φαίνεται παραπάνω, παρουσιάζει σημαντική μείωση. Αυτή η φθίνουσα πορεία αντικατοπτρίζει βαθιές κοινωνικοοικονομικές αλλαγές που συμβαίνουν στις αγροτικές και ημιαστικές περιοχές της Ελλάδας. Ο νομός Μεσσηνίας το 2001 είχε πληθυσμό 166.566, ενώ το 2021 ο πληθυσμός μειώθηκε στους 146.082, παρουσιάζοντας μια μείωση της τάξης του 12,30%. Αυτή η πτώση μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, όπως η εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση, η γήρανση του πληθυσμού και οι χαμηλές γεννήσεις. Η Μεσσηνία παραμένει μια αγροτική περιοχή με

σημαντική ελαιοπαραγωγή και άλλες καλλιέργειες, αλλά η μείωση των οικονομικών ευκαιριών, ειδικά στον πρωτογενή τομέα, οδηγεί στη φυγή των νεότερων γενιών προς μεγαλύτερες πόλεις ή και το εξωτερικό. Παρά την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής (με τη μεγάλη ανάπτυξη της περιοχής της Πύλου, για παράδειγμα, και της Costa Navarino), η οικονομική δραστηριότητα δεν φαίνεται να είναι αρκετά δυναμική ώστε να ανακόψει αυτή την πληθυσμιακή πτώση.

Ο νομός Λακωνίας παρουσίασε μικρότερη πτώση συγκριτικά με τη Μεσσηνία, με μείωση του πληθυσμού κατά 9,13% από το 2001 έως το 2021. Ο πληθυσμός της Λακωνίας το 2001 ήταν 92.811 και το 2021 μειώθηκε σε 84.337. Η Λακωνία, όπως και η Μεσσηνία, είναι κυρίως αγροτική περιοχή, με γνωστές καλλιέργειες, όπως αυτές του ελαιόλαδου. Ωστόσο, παρά τις φυσικές ομορφιές και τον ιστορικό της πλούτο, η περιοχή δεν έχει καταφέρει να συγκρατήσει τους νέους, οι οποίοι φεύγουν για αναζήτηση εργασίας σε μεγαλύτερα αστικά κέντρα ή στο εξωτερικό. Επιπλέον, η γήρανση του πληθυσμού είναι ένας σημαντικός παράγοντας που οδηγεί σε αυτή την πληθυσμιακή μείωση. Παρά το γεγονός ότι περιοχές όπως η Μονεμβασιά και το Γύθειο έχουν αναπτύξει τον τουρισμό, αυτό δεν έχει αποτρέψει τη συνολική μείωση του πληθυσμού.

Ο νομός Αργολίδας το 2001 είχε πληθυσμό 102.392, ενώ το 2021 ο πληθυσμός μειώθηκε στους 93.217, μια μείωση της τάξης του 8,96%. Παρά τη σχετικά μικρότερη μείωση σε σύγκριση με άλλους νομούς, η Αργολίδα, η οποία περιλαμβάνει ιστορικά και τουριστικά σημαντικά μέρη όπως το Ναύπλιο και οι Μυκήνες, αντιμετωπίζει παρόμοια προβλήματα με τις υπόλοιπες περιοχές. Η οικονομική δραστηριότητα παραμένει σχετικά συγκεντρωμένη στον τουρισμό και τη γεωργία, ενώ η ανάπτυξη άλλων τομέων παραμένει περιορισμένη. Αυτή

η αδυναμία διαφοροποίησης της οικονομίας οδηγεί πολλούς νέους σε μετανάστευση. Το Ναύπλιο έχει δει κάποια ανάπτυξη, ειδικά στον τουρισμό και τις υπηρεσίες, όμως οι αγροτικές περιοχές του νομού αντιμετωπίζουν μεγαλύτερες δυσκολίες.

Ο νομός Αρκαδίας παρουσίασε τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μείωση πληθυσμού από τους υπόλοιπους νομούς, με μείωση 15,04% μεταξύ 2001 και 2021. Ο πληθυσμός του νομού ήταν 91.326 το 2001 και μειώθηκε στους 77.594 το 2021. Η Αρκαδία, παρά τον ιστορικό της ρόλο ως κεντρικός νομός της Πελοποννήσου, αντιμετωπίζει σοβαρές προκλήσεις στην οικονομική ανάπτυξη. Η γεωγραφία του νομού, με την ορεινή μορφολογία και τις απομακρυσμένες κοινότητες, έχει δυσκολέψει την ανάπτυξη υποδομών και οικονομικών δραστηριοτήτων πέραν της γεωργίας και της κτηνοτροφίας. Αυτό έχει οδηγήσει σε μαζική φυγή των νέων προς τις πόλεις, τόσο εντός όσο και εκτός Ελλάδας, γεγονός που επιδεινώνεται από τη γήρανση του εναπομείναντος πληθυσμού. Αν και υπάρχουν προσπάθειες για την ανάπτυξη του τουρισμού σε ορεινές περιοχές, όπως η Βυτίνα και η Δημητσάνα, δεν έχουν καταφέρει να ανατρέψουν την πτωτική τάση.

Η Κορινθία παρουσιάζει τη μικρότερη μείωση πληθυσμού, μόλις 4,30%, με τον πληθυσμό να μειώνεται από 144.527 το 2001 σε 138.308 το 2021. Η Κορινθία είναι σχετικά πιο ανεπτυγμένη σε σύγκριση με τους υπόλοιπους νομούς, κυρίως λόγω της εγγύτητάς της στην Αθήνα και του Κορινθιακού κόλπου. Η περιοχή έχει ωφεληθεί από την ανάπτυξη του τουρισμού, της βιομηχανίας και των υποδομών, ενώ είναι πιο προσβάσιμη από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Ωστόσο, παρά την οικονομική της δραστηριότητα, η Κορινθία δεν έχει μείνει αλώβητη από τις γενικότερες τάσεις πληθυσμιακής μείωσης, αν και φαίνεται

να έχει καλύτερη αντοχή σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς. Η μείωση αυτή μπορεί να οφείλεται περισσότερο σε παράγοντες όπως η υπογεννητικότητα και η γήρανση του πληθυσμού, παρά σε μαζική μετανάστευση.

Η πληθυσμιακή μείωση που παρατηρείται στους νομούς της Πελοποννήσου μπορεί να αποδοθεί σε έναν συνδυασμό δημογραφικών, οικονομικών και κοινωνικών παραγόντων:

1. Γήρανση του πληθυσμού: Ένας από τους βασικούς λόγους για τη μείωση του πληθυσμού είναι η γήρανση. Τα δημογραφικά στοιχεία της Ελλάδας δείχνουν ότι οι γεννήσεις έχουν μειωθεί δραστικά τις τελευταίες δεκαετίες, ενώ το προσδόκιμο ζωής έχει αυξηθεί. Αυτό έχει οδηγήσει σε μια αναλογία ηλικιωμένων-νέων που επιβαρύνει την πληθυσμιακή σταθερότητα.

2. Μετανάστευση: Η φυγή των νέων προς τα αστικά κέντρα ή το εξωτερικό σε αναζήτηση εργασίας είναι ένας ακόμη βασικός παράγοντας. Οι νομοί της Πελοποννήσου, ως κυρίως αγροτικές περιοχές, δεν έχουν καταφέρει να αναπτύξουν αρκετές οικονομικές δραστηριότητες που να συγκρατούν τον νεανικό πληθυσμό.

3. Οικονομική κρίση: Η οικονομική κρίση της Ελλάδας, που ξεκίνησε το 2009, επηρέασε βαθύτατα τις περιφερειακές περιοχές, εντείνοντας τη μετανάστευση και μειώνοντας τις οικονομικές ευκαιρίες. Αν και ο τουρισμός και ορισμένες επενδύσεις έχουν δώσει ανακούφιση, δεν έχουν καταφέρει να ανατρέψουν τις πληθυσμιακές τάσεις.

4. Υπογεννητικότητα: Η υπογεννητικότητα είναι ιδιαίτερα εμφανής στις αγροτικές περιοχές, όπου η οικονομική αστάθεια και η έλλειψη υπηρεσιών, όπως σχολεία και υγειονομική περίθαλψη, επιδεινώνουν την κατάσταση. Σε

συνδυασμό με την αύξηση του κόστους ζωής, οι νέες οικογένειες αποφεύγουν να κάνουν πολλά παιδιά.

Η περιφερειακή ανάπτυξη και η δημιουργία βιώσιμων οικονομικών προοπτικών είναι κρίσιμες για να ανατραπεί αυτή η πτωτική πορεία και να εξισορροπηθεί ο πληθυσμός της Πελοποννήσου τα επόμενα χρόνια.

ΝΟΜΟΣ / ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	27%
ΛΑΚΩΝΙΑ	16%
ΑΡΓΟΛΙΔΑ	17%
ΑΡΚΑΔΙΑ	14%
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	26%

Πίνακας 5.20 : Διάρθρωση Πληθυσμού ανά νομό 2021

Συνολικά, οι περιοχές που παρουσιάζουν μείωση του πληθυσμού **αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις** στον τομέα της οικονομίας και της απασχόλησης. **Οι αιτίες** πίσω από αυτήν την τάση **περιλαμβάνουν την οικονομική ύφεση και την μείωση των επιχειρηματικών ευκαιριών**, οι οποίες είναι πιθανό να οδηγήσουν σε απώλεια θέσεων εργασίας και εκρηκτική ανεργία, κυρίως μεταξύ των νέων. Αυτό μπορεί να ενθαρρύνει τη

μετανάστευση προς περιοχές με καλύτερες οικονομικές ευκαιρίες, μειώνοντας τον πληθυσμό των εν λόγω περιοχών περαιτέρω.

Επιπλέον, η έλλειψη επαγγελματικών ευκαιριών και η μειωμένη πρόσβαση σε υψηλής ποιότητας εκπαίδευση και κατάρτιση μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία μιας καθολικής κρίσης ανάπτυξης στην περιοχή. Αυτή η κρίση μπορεί να επιδεινωθεί με τη μαζική αποχώρηση των νέων και των επαγγελματιών, οδηγώντας σε μια καθολική απώλεια δυναμικών και πόρων για την περιοχή. Αυτό μπορεί να έχει επιπτώσεις σε διάφορους τομείς της κοινωνίας, συμπεριλαμβανομένης της υγείας, της εκπαίδευσης και της κοινωνικής συνοχής.

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 συμβάλλει 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 άμεσα 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.**

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%
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	85%	51%	7%	85%	52%	7%
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	86%	49%	2%	85%	47%	3%
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%
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 5.21: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανά Περιφέρεια 2015 και 2022 (Πηγή: INSETE)

Το 2015, το 86% του συνολικού πληθυσμού της Πελοποννήσου ήταν ηλικίας 15 ετών και άνω. Το ποσοστό αυτό μειώθηκε ελαφρώς στο 85% το 2022. Η μείωση αυτή, αν και μικρή, μπορεί να υποδηλώνει είτε μια αύξηση του νεότερου πληθυσμού είτε μια τάση δημογραφικής γήρανσης, με περισσότερα άτομα να περνούν σε ηλικιακές κατηγορίες άνω των 15, αλλά όχι ενεργά οικονομικά.

Σχετικά με τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, το ποσοστό παρέμεινε σταθερό στο 53% για τα δύο χρόνια. Αυτό σημαίνει ότι, παρά την παραπάνω μείωση του συνολικού πληθυσμού ηλικίας 15+, η συμμετοχή του ενεργού πληθυσμού στην οικονομία δεν επηρεάστηκε. Σταθερότητα σε αυτό το ποσοστό δείχνει ότι η περιοχή δεν παρουσίασε σημαντικές αλλαγές στην απασχόληση ή την ανεργία μεταξύ των δύο ετών.

Όσον αφορά την κατανομή του ενεργού πληθυσμού, αυτή διατηρήθηκε επίσης σταθερή στο 5%. Το ποσοστό αυτό αντανakλά το μερίδιο της Πελοποννήσου στον συνολικό ενεργό πληθυσμό της χώρας. Το γεγονός ότι το ποσοστό παρέμεινε το ίδιο δείχνει ότι η συμμετοχή της Πελοποννήσου στη συνολική οικονομική δραστηριότητα της Ελλάδας δεν μεταβλήθηκε σημαντικά. Συνολικά, τα δεδομένα για την Πελοπόννησο παρουσιάζουν μια εικόνα σταθερότητας, τόσο στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό όσο και στη συμμετοχή της περιοχής στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας, παρά την ελαφρά μείωση του πληθυσμού ηλικίας 15 ετών και άνω.

Η συνεχής πτωτική τάση του πληθυσμού στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τις προβλέψεις για περαιτέρω μείωση στο μέλλον, καθώς και η μείωση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, επιβάλλουν την άμεση ανάγκη για ανάληψη δράσης. Η μείωση του πληθυσμού, ειδικά σε παραγωγικές ηλικίες, μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την οικονομική ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα των

κοινωνικών δομών. Για να αντιμετωπιστούν αυτές οι προκλήσεις, είναι κρίσιμο να αναπτυχθούν και να εφαρμοστούν ισορροπημένες πολιτικές που θα ενισχύσουν τη βιωσιμότητα και την ευημερία του πληθυσμού. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει μέτρα για την ενίσχυση της υπογεννητικότητας, την υποστήριξη των νέων οικογενειών και την ενίσχυση της ένταξης των ανέργων και των μεταναστών στην αγορά εργασίας. Επιπλέον, είναι ζωτικής σημασίας να δοθεί έμφαση στην προσέλκυση πληθυσμού στις περιφέρειες της χώρας, προωθώντας την ανάπτυξη και βελτιώνοντας την πρόσβαση σε υπηρεσίες και ευκαιρίες σε αυτές τις περιοχές. Η περιφερειακή ανάπτυξη μπορεί να επιτευχθεί μέσω της ενίσχυσης των τοπικών οικονομιών, της βελτίωσης των υποδομών και της παροχής κινήτρων για νέες επενδύσεις. Παράλληλα, η βελτίωση της ποιότητας ζωής στις περιφέρειες, με την παροχή καλύτερων εκπαιδευτικών και υγειονομικών υπηρεσιών, καθώς και η δημιουργία πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, μπορεί να βοηθήσει στην αντιστροφή της τάσης αστυφιλίας και να συμβάλει στην ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας. Ένας σημαντικός τομέας που μπορεί να συμβάλει στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι η δημιουργία και η βελτίωση των αυτοκινητοδρόμων. Οι σύγχρονοι και αποτελεσματικοί αυτοκινητόδρομοι μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά την πρόσβαση στις περιφέρειες, διευκολύνοντας τη μετακίνηση αγαθών και ανθρώπων. Αυτό μπορεί να ενισχύσει τις τοπικές οικονομίες, να προσελκύσει νέες επενδύσεις και να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας. Επιπλέον, η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών μπορεί να ενθαρρύνει τους ανθρώπους να εγκατασταθούν σε πιο απομακρυσμένες περιοχές, προσφέροντας καλύτερη ποιότητα ζωής και ευκολότερη πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες όπως η υγεία και η εκπαίδευση.

Με αυτόν τον τρόπο η ανάπτυξη των αυτοκινητοδρόμων μπορεί να αποτελέσει κλειδί για την αναζωογόνηση των περιφερειών και την ενίσχυση της συνολικής ευημερίας.

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 μετράται τόσο σε περιφερειακό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο νομών, οι οποίοι διατρέχουν τον αυτοκινητόδρομο ΜΟΡΕΑΣ. Τα δεδομένα που παρουσιάζονται **αφορούν στην χρονική περίοδο από το 2008 έως το 2022** με την ανάλυση να χωρίζεται σε δύο περιόδους. Κατά τη διάρκεια της περιόδου 2008-2016, περιλαμβάνεται η οικονομική κρίση που έπληξε τη χώρα, ενώ η επόμενη περίοδος αφορά στο έτος 2017 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 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

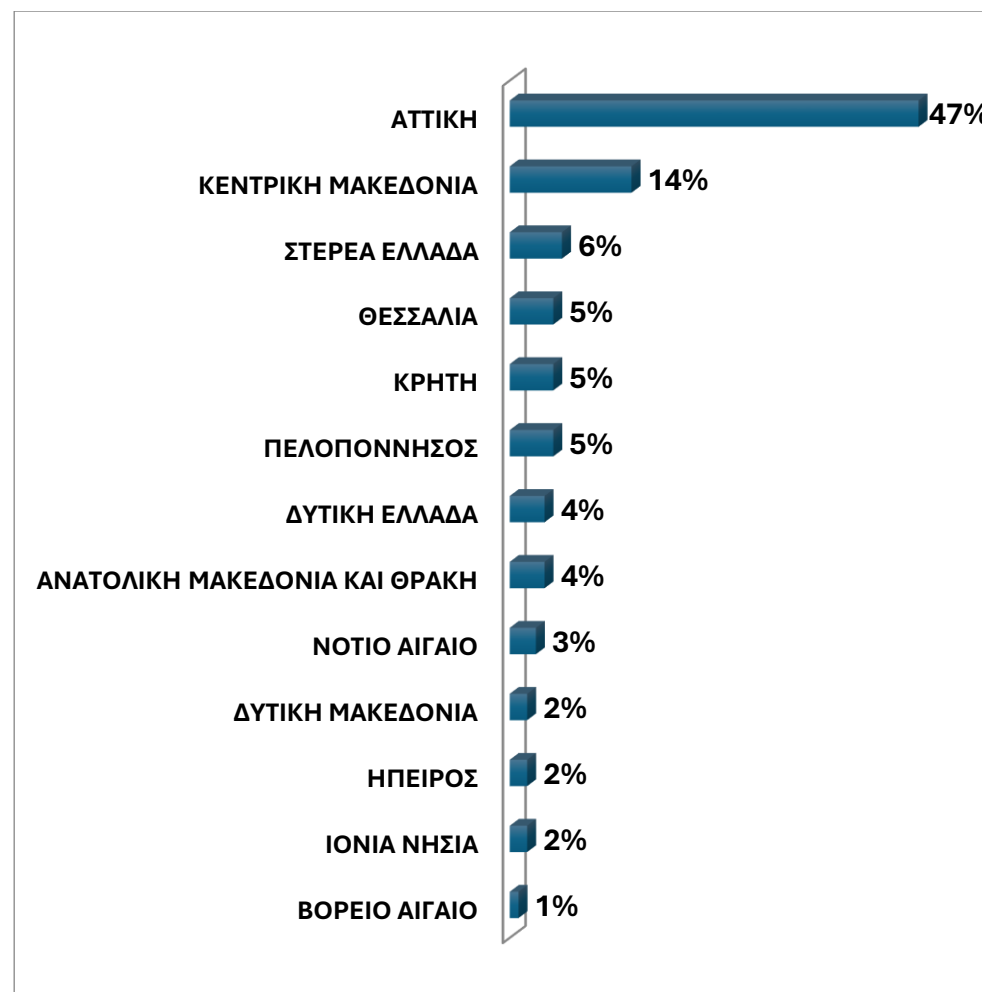
περίοδο αυτή. Κατά την περίοδο 2017-2022, ορισμένες περιφέρειες ξεκίνησαν να εμφανίζουν ανάκαμψη. Αυτή η ανάκαμψη μπορεί να ερμηνευτεί ως απόκριση σε οικονομικά μέτρα ή επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν σε αυτές τις περιοχές. Μοναδική εξαίρεση, ωστόσο, αποτελεί το έτος 2020 όπου οι περιφέρειες εμφανίζουν μείωση, λόγω της πανδημίας του COVID-19, και στη συνέχεια έρχεται και πάλι 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
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
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
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
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 5.22 : 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. **Η περιφέρεια Πελοποννήσου καταλαμβάνει την έκτη θέση στην κατανομή του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) για το 2022, συνεισφέροντας το 5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας.** Αυτή η συμβολή είναι αξιοσημείωτη και αντανakλά την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής σε διάφορους τομείς. **Παρόλο που αυτό τα ποσοστό μπορεί να φαίνεται χαμηλό,** πρέπει να αναγνωριστεί το δυναμικό ανάπτυξης της περιφέρειας. Οι επενδύσεις σε υποδομές και η ανάπτυξη νέων τομέων μπορούν να ενισχύσουν την οικονομική τους δραστηριότητα και να αυξήσουν τη συνολική συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας.



Διάγραμμα 5.19: Ποσοστιαία κατανομή ΑΕΠ ανά περιφέρεια για το 2022

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ			
	Μεταβολή % 2008-2016	Μεταβολή % 2017-2022	Συνολική μεταβολή % 2008- 2022
ΑΤΤΙΚΗ	-28,88	14,78	-16,87
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	-27,43	19,54	-12,51
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-10,18	5,91	-5,21
ΉΠΕΙΡΟΣ	-24,54	14,52	-14,08
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	-31,09	16,01	-19,99
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	-27,96	19,24	-14,11
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-28,53	18,23	-14,67
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	-25,21	38,04	5,48
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	-21,46	20,71	-3,69
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	-32,91	9,61	-26,07
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-30,76	11,14	-23,05
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-28,45	13,80	-17,67
ΚΡΗΤΗ	-27,12	17,07	-12,52
ΣΥΝΟΛΟ	-27,89	16,80	-14,62

Πίνακας 5.23 : Ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ ανά Περιφέρεια

Εστιάζοντας περισσότερο στη περιφέρεια ενδιαφέροντος, αρχικά, **η περιφέρεια Πελοποννήσου παρουσίασε μια σημαντική μείωση** του ΑΕΠ κατά την περίοδο 2008-2016, με ποσοστό -21,46%. Αυτή **η πτώση αντανάκλα την ευρύτερη οικονομική κρίση** που έπληξε την Ελλάδα, επηρεάζοντας αρνητικά όλους τους τομείς της οικονομίας της περιφέρειας, από τη γεωργία και τη βιομηχανία μέχρι τον τουρισμό. Παρ' όλα αυτά, **η Πελοπόννησος κατάφερε να ανακάμψει εντυπωσιακά** την περίοδο 2017-2022, με αύξηση του ΑΕΠ κατά 20,71%. Αυτή η ανάκαμψη οφείλεται **σε στοχευμένες επενδύσεις, βελτιώσεις στις υποδομές και την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα**. Συνολικά, η μεταβολή του ΑΕΠ για την περίοδο 2008-2022 στην Θεσσαλία είναι -3,69%, καταδεικνύοντας τις προκλήσεις που αντιμετώπισε αλλά και την ικανότητά της **Κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης**, όλες οι περιφέρειες υπέστησαν **σημαντική πτώση** στο ΑΕΠ. **Ωστόσο**, αν και όλες οι περιφέρειες παρουσίασαν **αύξηση**, οι επιδόσεις τους στην περίοδο **μετά την κρίση** διαφέρουν σημαντικά. Αυτή η **διαφοροποίηση αναδεικνύει τις διαφορετικές προκλήσεις** και ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν οι περιοχές της Ελλάδας. Η συνέχιση των επενδύσεων σε υποδομές, η διαφοροποίηση της οικονομίας και η ενίσχυση των τοπικών πλεονεκτημάτων είναι κρίσιμες για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την οικονομική ευημερία αυτών των περιοχών.

Στη συνέχεια, αναλύοντας τα δεδομένα σε επίπεδο νομών, παρατηρείται ότι **οι νομοί αυτοί έχουν βιώσει διαφορετικές τάσεις στη μεταβολή του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ)** κατά τις περιόδους που εξετάζονται. Ειδικότερα, παρατηρείται ότι **η πλειονότητα των περιοχών βίωσε αρνητικές τάσεις κατά την περίοδο 2008-2016**, η οποία συμπίπτει με την οικονομική

κρίση. Στην Αργολίδα, το ΑΕΠ μειώθηκε σταθερά από τα 1.953 εκατ. ευρώ το 2008, φτάνοντας στα 1.440 εκατ. ευρώ το 2013. Στη συνέχεια, υπήρξε στασιμότητα με μικρές αυξομειώσεις μέχρι το 2019, ενώ το 2020 σημειώθηκε νέα πτώση στα 1.353 εκατ. ευρώ, πριν ανακάμψει στα 1.422 εκατ. ευρώ το 2021.

Στην Αρκαδία, το ΑΕΠ παρουσίασε ελαφρά αύξηση το 2009, αλλά στη συνέχεια μειώθηκε έως το 2013, φτάνοντας τα 1.487 εκατ. ευρώ. Από το 2014 έως το 2017 το ΑΕΠ παρέμεινε σχεδόν σταθερό, ενώ το 2020 κατέγραψε πτώση στα 1.407 εκατ. ευρώ. Ωστόσο, το 2021 σημειώθηκε σημαντική ανάκαμψη στα 1.694 εκατ. ευρώ, που αποτελεί και την υψηλότερη τιμή της τελευταίας δεκαετίας.

Η Κορινθία παρουσίασε σταθερή πτώση του ΑΕΠ από τα 2.632 εκατ. ευρώ το 2008 στα 2.018 εκατ. ευρώ το 2013. Κατά την περίοδο 2014-2019 υπήρξαν μικρές αυξομειώσεις, αλλά το 2020 σημειώθηκε σημαντική πτώση στα 1.943 εκατ. ευρώ, πριν ανακάμψει στα 2.065 εκατ. ευρώ το 2021. Στη Λακωνία, το ΑΕΠ κινήθηκε σε χαμηλότερα επίπεδα, με σταθερή πτωτική τάση από το 2008 έως το 2012, όπου έφτασε τα 1.143 εκατ. ευρώ. Κατά την περίοδο 2013-2019 το ΑΕΠ κυμάνθηκε γύρω από τα 1.100 εκατ. ευρώ, ενώ το 2020 έπεσε στα 1.046 εκατ. ευρώ, με ελαφρά ανάκαμψη στα 1.114 εκατ. ευρώ το 2021.

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ			
	Μεταβολή 2008- 2016 %	Μεταβολή 2017- 2021 %	Συνολική μεταβολή %
Αργολίδα	-27%	-2%	-27%
Αρκαδία	-11%	13%	3%
Κορινθία	-24%	3%	-22%
Λακωνία	-20%	-1%	-18%
Μεσσηνία	-22%	-5%	-25%

Πίνακας 5.24 : Μεταβολή ΑΕΠ ανά νομό

ΑΕΠ ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ														
ΕΤΟΣ	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Αργολίδα	1.953	1.908	1.821	1.622	1.508	1.440	1.418	1.446	1.424	1.444	1.451	1.463	1.353	1.422
Αρκαδία	1.645	1.677	1.612	1.513	1.480	1.487	1.441	1.476	1.470	1.506	1.474	1.520	1.407	1.694
Κορινθία	2.632	2.491	2.380	2.205	2.095	2.018	1.878	1.937	2.000	1.998	2.019	2.093	1.943	2.065
Λακωνία	1.357	1.367	1.295	1.212	1.143	1.115	1.107	1.132	1.080	1.129	1.133	1.171	1.046	1.114
Μεσσηνία	2.515	2.469	2.407	2.244	2.117	1.950	1.969	1.981	1.960	1.983	1.979	1.979	1.750	1.877

Πίνακας 5.25: ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές ανά νομό (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Η Μεσσηνία ξεκίνησε το 2008 με ΑΕΠ 2.515 εκατ. ευρώ, αλλά σημείωσε σταθερή μείωση έως το 2013, όπου το ΑΕΠ έφτασε τα 1.950 εκατ. ευρώ. Από το 2014 έως το 2019, υπήρξαν μικρές αυξομειώσεις, ενώ το 2020 σημειώθηκε σημαντική πτώση στα 1.750 εκατ. ευρώ. Το 2021 παρατηρήθηκε μικρή ανάκαμψη στα 1.877 εκατ. ευρώ.

Συνολικά, παρατηρείται ότι η οικονομική κρίση επέφερε μείωση του ΑΕΠ σε όλους τους νομούς της Πελοποννήσου κατά την περίοδο 2008-2013, με μικρή σταθεροποίηση στη συνέχεια. Η πανδημία το 2020 επιδείνωσε περαιτέρω την οικονομική κατάσταση, αλλά το 2021 φαίνεται να υπάρχουν σημάδια ανάκαμψης σε αρκετούς νομούς.

Η περίοδος 2008-2021 χαρακτηρίζεται από δύο βασικές φάσεις: την ύφεση που προκάλεσε η οικονομική κρίση από το 2008 έως το 2013, και τις επιπτώσεις της πανδημίας το 2020, που ήρθε μετά από μια περίοδο σταθεροποίησης.

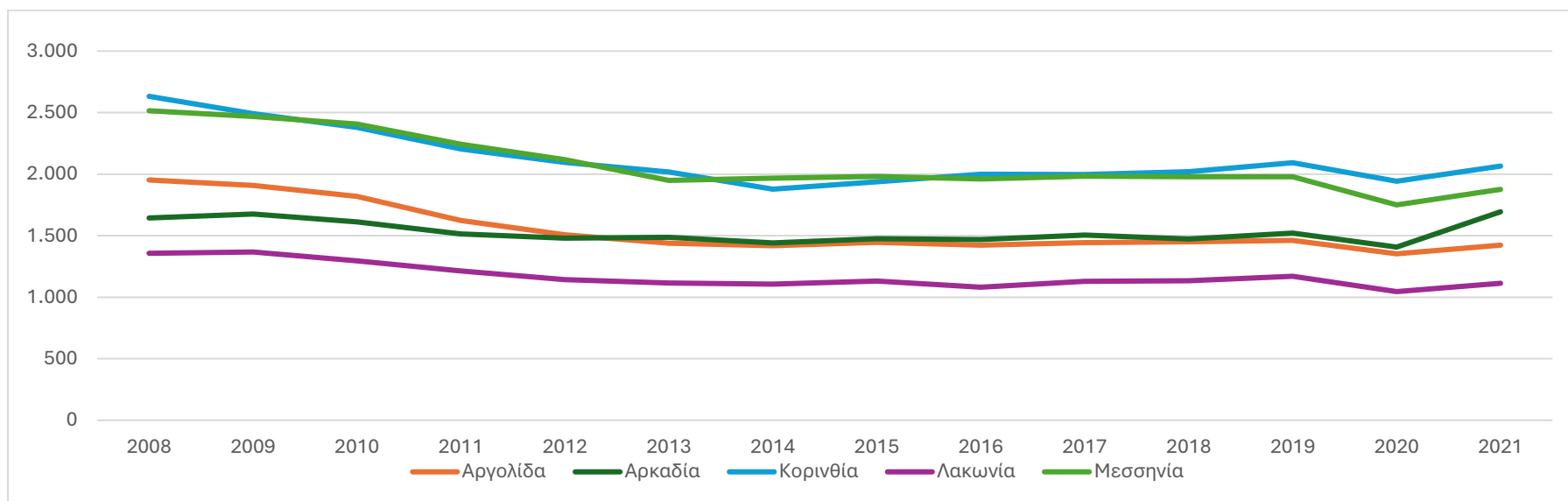
Αρχικά, από το 2008 έως το 2013 παρατηρείται γενική πτώση του ΑΕΠ σε όλους τους νομούς, αντανakλώντας τη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας και τη συρρίκνωση του εισοδήματος σε εθνικό επίπεδο. Η πτώση αυτή είναι πιο έντονη στους νομούς με μεγαλύτερο ΑΕΠ, όπως η Κορινθία και η Μεσσηνία. Μετά το 2013, παρατηρείται σταθεροποίηση ή

ελαφρά άνοδος σε ορισμένες περιπτώσεις, υποδηλώνοντας προσπάθειες ανάκαμψης.

Η πανδημία το 2020 προκάλεσε νέα μείωση του ΑΕΠ στους περισσότερους νομούς, γεγονός που δείχνει την ευπάθεια της περιφερειακής οικονομίας σε εξωτερικούς κραδασμούς. Παρ' όλα αυτά, το 2021 φαίνεται να σηματοδοτεί

μια αρχική ανάκαμψη, με αρκετούς νομούς να εμφανίζουν βελτίωση του ΑΕΠ, αν και οι τιμές παραμένουν χαμηλότερες σε σχέση με τα προ κρίσης επίπεδα. Συνολικά, η εικόνα που διαμορφώνεται είναι ότι οι νομοί της Πελοποννήσου ακολούθησαν τη γενική πορεία της ελληνικής οικονομίας, με την οικονομική κρίση να προκαλεί μακροχρόνιες αρνητικές επιπτώσεις και την πανδημία να ενισχύει προσωρινά αυτή την τάση, αλλά με ενδείξεις ανάκαμψης στο τέλος της περιόδου.

Ταυτόχρονα, η σημασία του αυτοκινητοδρόμου ΜΟΡΕΑΣ στην οικονομία των περιοχών που διασχίζει είναι σημαντική και πολυδιάστατη. Ο ΜΟΡΕΑΣ ασκεί σημαντική επίδραση στο ΑΕΠ των περιοχών αυτών, συνεισφέροντας στη συνολική οικονομική δραστηριότητα, την απασχόληση και την ανάπτυξη. **Η συνεχής βελτίωση και η συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου είναι ουσιώδης** για τη διασφάλιση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών αυτών, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο τη συνεχή ροή των εμπορευμάτων, τουριστών και επενδύσεων.



Διάγραμμα 5.20: Εξέλιξη ΑΕΠ νομών Ζώνης II

Κλείνοντας, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι 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 ενός νέου και σύγχρονου αυτοκινητόδρομου αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την ανάπτυξη του ΑΕΠ μέσω της ενίσχυσης της οικονομικής δραστηριότητας και της επιχειρηματικότητας στις περιοχές που διασχίζει**.

Η ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης οδικής υποδομής 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 ολοκληρωμένη οδική υποδομή ενισχύει την οικονομική δυναμική των περιοχών και συμβάλλει στην ευημερία των κοινοτήτων που διασχίζει.

5.1.11 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 την 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 καίρια την οικονομική ζωή των τουριστικών περιοχών αλλά και την οικονομία ευρύτερα. **Η ταχύτατη ανάκαμψη του τουρισμού το 2021 και το 2022 στην Ελλάδα αφενός οδήγησε σε ταχύτατη ανάκαμψη του ΑΕΠ και της οικονομικής δραστηριότητας στις τουριστικές περιοχές αλλά και ανέδειξαν την χώρα ως 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 την 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.

Η Πελοπόννησος αποτελεί μια από τις λιγότερο τουριστικές περιφέρειες της Ελλάδας με βάση τα έσοδα από τον εισερχόμενο τουρισμό το 2023, τα οποία αντιστοιχούν μόλις στο 2% του συνόλου της χώρας. Η άμεση τουριστική δαπάνη στην περιοχή ανέρχεται σε 554 εκατομμύρια ευρώ, ποσοστό που, αν και μικρό

συγκριτικά με άλλες περιφέρειες, αποτελεί το 6% του ΑΕΠ της Πελοποννήσου. Αυτό υποδηλώνει ότι, ενώ ο τουρισμός συμβάλλει στην τοπική οικονομία, δεν αποτελεί τον κυρίαρχο κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή.

Το ΑΕΠ της Πελοποννήσου για το 2023 ανέρχεται σε 9,92 δισεκατομμύρια ευρώ, γεγονός που την κατατάσσει σε μια μεσαία θέση συγκριτικά με τις υπόλοιπες περιφέρειες της Ελλάδας. Παρά την μικρή αναλογία της τουριστικής δαπάνης, η Πελοπόννησος παρουσιάζει έναν σχετικά ισχυρό οικονομικό ιστό, ο οποίος φαίνεται να στηρίζεται και σε άλλους τομείς, όπως η γεωργία, η βιομηχανία και οι υπηρεσίες.

Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της περιφέρειας για το 2021 ανέρχεται σε 14.407 ευρώ, το οποίο είναι συγκριτικά χαμηλότερο από τον μέσο όρο της χώρας (17.058 ευρώ). Αυτό μπορεί να υποδηλώνει ένα χαμηλότερο βιοτικό επίπεδο σε σχέση με τις πιο ανεπτυγμένες περιοχές όπως η Αττική, ωστόσο είναι υψηλότερο από κάποιες άλλες περιφέρειες, όπως το Βόρειο Αιγαίο και η Ήπειρος.

Συνολικά, η Πελοπόννησος εμφανίζει μια σχετική οικονομική σταθερότητα, με τη συμβολή του τουρισμού να είναι περιορισμένη σε σύγκριση με άλλες περιοχές της Ελλάδας, όπως το Νότιο Αιγαίο και η Κρήτη, όπου η τουριστική δαπάνη υπερβαίνει ακόμη και το 100% του ΑΕΠ τους. Αυτό σημαίνει ότι ενώ ο τουρισμός παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Πελοποννήσου, η περιφέρεια διατηρεί μια διαφοροποιημένη οικονομική βάση που της επιτρέπει να στηρίζεται και σε άλλους παραγωγικούς τομείς. **Η προώθηση της περιφέρειας ως τουριστικού προορισμού μέσω καλύτερου μάρκετινγκ και παρουσίασης των τοπικών**

πλεονεκτημάτων μπορεί 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 αυτή τη περιοχή θα μπορούσε να έχει μακροπρόθεσμα θετικές επιπτώσεις** στην οικονομική της ανάπτυξη και βιωσιμότητα.

Τουριστικά Μεγέθη

Επισκέψεις στην Ελλάδα

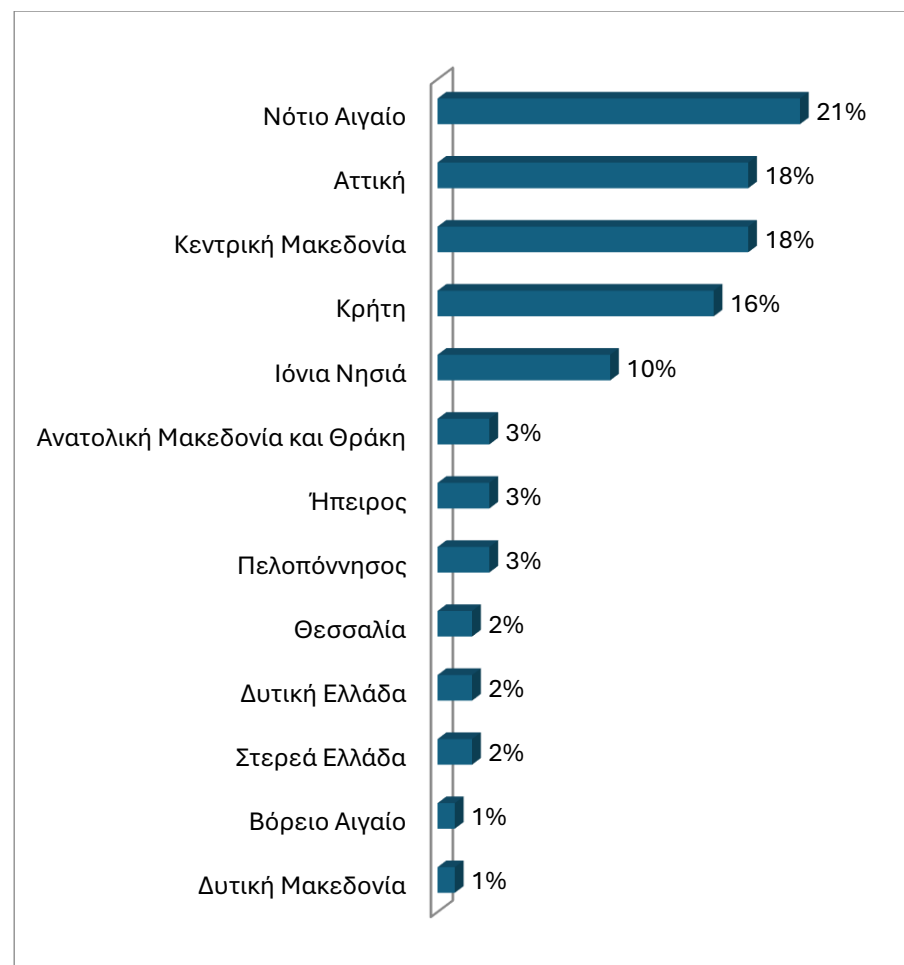
Η συνολική εικόνα των επισκέψεων στην Ελλάδα από το 2016 έως το 2022 αναδεικνύει μια ποικιλόμορφη πραγματικότητα. Παρόλο που πολλές περιοχές της χώρας ανέφεραν συνεχόμενη αύξηση στον τουρισμό μέχρι το 2019, η πανδημία του COVID-19 επηρέασε σημαντικά τον τουριστικό τομέα το 2020, με τις επισκέψεις να μειώνονται δραματικά σε πολλές περιοχές. Αυτή η μείωση ήταν ιδιαίτερα έντονη σε περιοχές που εξαρτιόνταν σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό. Παρά τις προκλήσεις, ο τουρισμός ανακάμφθηκε 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	% Μεταβολή 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 5.26 : Επισκέψεις ανά Περιφέρεια (Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)

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 πτώση στον αριθμό των επισκέψεων 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 5.21: 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 αντανακλά την πολυμορφία και την ομορφιά της ελληνικής γης και την ικανότητά της να προσελκύει τουρίστες από όλο τον κόσμο.

Διανυκτερεύσεις στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια

Ο αριθμός των διανυκτερεύσεων στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2016-2022 σημείωσε συνολική αύξηση. Πιο αναλυτικά, οι διανυκτερεύσεις αυξήθηκαν σημαντικά σε περιοχές όπως το Νότιο Αιγαίο, η Κρήτη, η Αττική και η Κεντρική Μακεδονία. Ενδεικτικά, το Νότιο Αιγαίο αυξήθηκε από 39.996 διανυκτερεύσεις το 2016 σε 51.371 το 2022, ενώ η 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 είχε αύξηση από 190.403 σε 216.949 διανυκτερεύσεις ανά την περίοδο αυτή.

Πιο αναλυτικά, 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

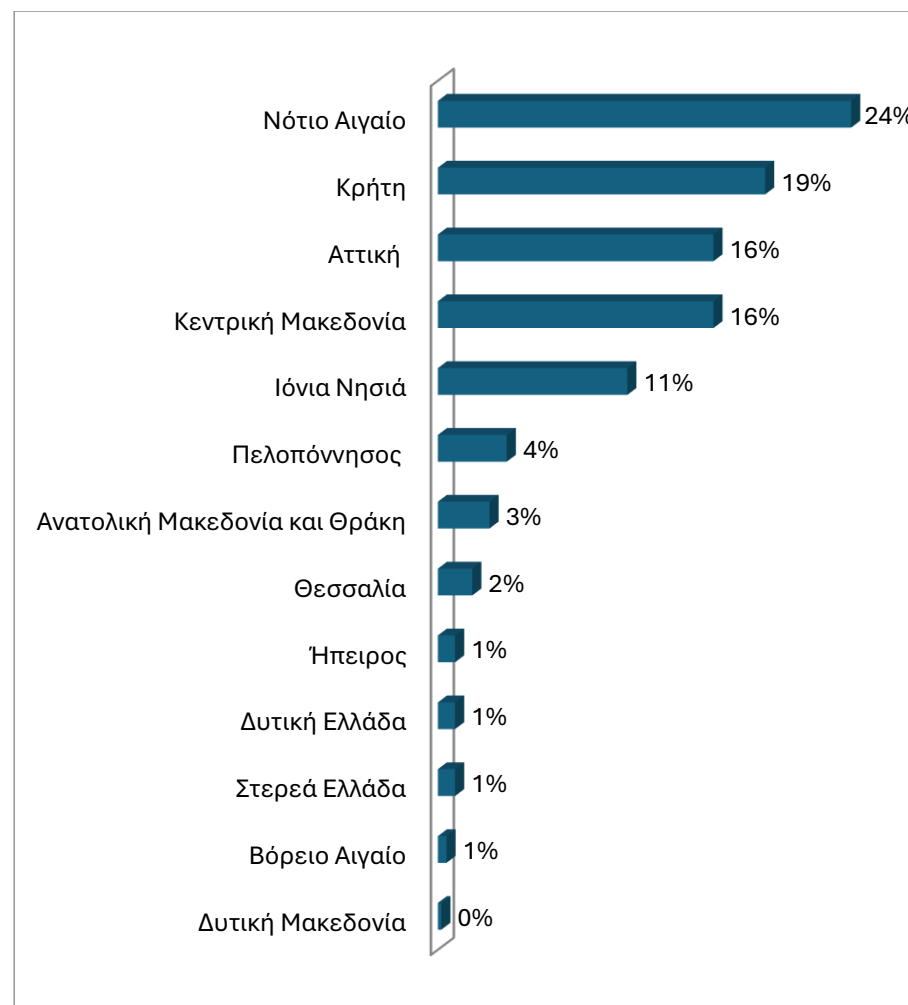
εξαιρέσεις σε αυτήν την τάση, καθώς κατέγραψαν αύξηση στον αριθμό των διανυκτερεύσεων τους. Ενδεικτικά, η Αττική αύξησε τις διανυκτερεύσεις της κατά 3%, από 34,0 εκατομμύρια το 2019 σε 35,1 εκατομμύρια το 2022, ενώ τα Ιόνια Νησιά και η Πελοπόννησος σημείωσαν αντίστοιχα αύξηση 1% και 24%. Ωστόσο, άλλες περιφέρειες όπως το Νότιο Αιγαίο, η Κρήτη και η Κεντρική Μακεδονία, κατέγραψαν μείωση των διανυκτερεύσεών τους κατά ποσοστά -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 διανυκτερεύσεών 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 διανυκτερεύσεών της κατά 65,2% κατά την ίδια περίοδο.

Περιφέρειες	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Μεταβολή 2019-2022	% Μεταβολή 2021-2022
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 5.27 : 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 5.22: Ποσοστιαία κατανομή διανυκτερεύσεων στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια, 2022 (Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)

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

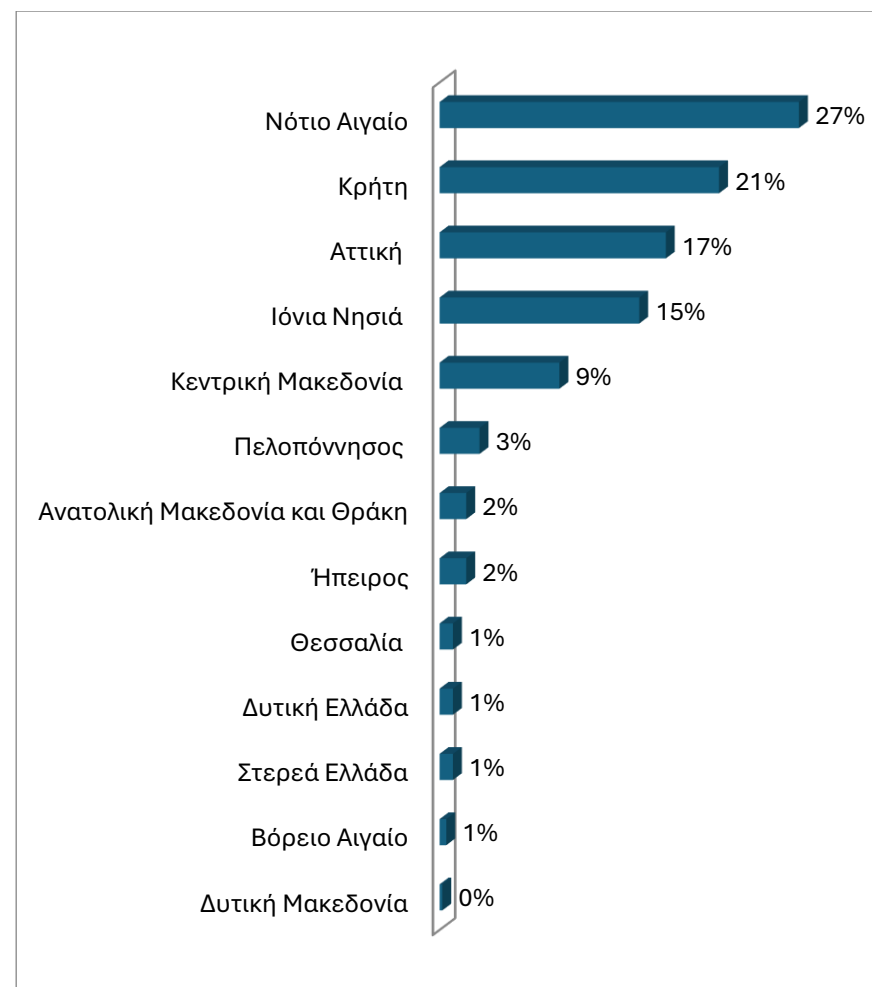
εισπράξεις στη Δυτική Μακεδονία μειώθηκαν κατά 36%, από €76 εκατ. το 2019 σε €49 εκατ. το 2022.

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 Νότιου 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 αντανάκλασε την ανάκαμψη 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	% 2019-2022	Μεταβολή 2021-2022	% 2021-2022
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		
Ανατολική Μακεδονία 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 5.28: 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. Αυτό 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 5.23: Ποσοστιαία κατανομή εισπράξεων στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια, 2022 (Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)

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.

Ανάλυση Τουριστικών Μεγεθών στη περιφέρεια ενδιαφέροντος

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

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς της Ελλάδας, λόγω της πλούσιας ιστορίας, των μοναδικών φυσικών τοπίων και της πολιτιστικής κληρονομιάς της. Περιλαμβάνει πέντε νομούς: Αργολίδα, Αρκαδία, Κορινθία, Λακωνία και Μεσσηνία, οι οποίοι προσφέρουν μια ποικιλία από τουριστικές εμπειρίες, από ιστορικά μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους μέχρι εκπληκτικές παραλίες και γραφικά ορεινά χωριά.

Ο πολιτιστικός τουρισμός είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος, χάρη στους αρχαιολογικούς χώρους παγκόσμιας φήμης, όπως οι Μυκήνες, η Επίδαυρος,

η αρχαία Κόρινθος και η Αρχαία Μεσσήνη. Αυτά τα σημεία προσελκύουν επισκέπτες που ενδιαφέρονται για την αρχαία ελληνική ιστορία και τη μυθολογία, καθώς και λάτρεις του θεάτρου που επισκέπτονται το Αρχαίο Θέατρο της Επιδαύρου για τις θεατρικές παραστάσεις του καλοκαιριού. Επιπλέον, οι βυζαντινές και μεσαιωνικές καστροπολιτείες, όπως το κάστρο του Μυστρά και η Μονεμβασιά, προσθέτουν βάθος στον ιστορικό πλούτο της περιοχής.

Από την άλλη πλευρά, η Πελοπόννησος διαθέτει μοναδικά φυσικά τοπία, όπως το φαράγγι του Λούσιου, το σπήλαιο του Δυρού και το όρος Ταΰγετος, τα οποία προσφέρουν ευκαιρίες για οικοτουρισμό και δραστηριότητες στη φύση, όπως πεζοπορία, αναρρίχηση και εξερεύνηση σπηλαίων. Οι παραλίες της Μεσσηνίας και της Λακωνίας, όπως η διάσημη Βοΐδοκοιλιά και η παραλία του Σίμου, αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς για θαλάσσιο τουρισμό, προσελκύοντας παραθεριστές από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Ο αγροτουρισμός αναπτύσσεται επίσης δυναμικά, με τη γαστρονομία της Πελοποννήσου να παίζει καθοριστικό ρόλο στην τουριστική της ταυτότητα. Το ελαιόλαδο, τα κρασιά και τα παραδοσιακά προϊόντα, όπως οι ελιές Καλαμών και το ΠΟΠ τυρί της περιοχής, αποτελούν βασικούς πόλους έλξης για επισκέπτες που αναζητούν αυθεντικές γεύσεις και εμπειρίες σχετικές με την τοπική παραγωγή.

Η τουριστική δυναμική της περιοχής ενισχύεται επίσης από τις σύγχρονες υποδομές. Οι βελτιωμένοι οδικοί άξονες του ΜΟΡΕΑΣ, όπως ο

αυτοκινητόδρομος προς την Καλαμάτα, έχουν διευκολύνει την πρόσβαση, ενώ το αεροδρόμιο της Καλαμάτας συνδέει τη νότια Πελοπόννησο με σημαντικούς ευρωπαϊκούς προορισμούς. Το τουριστικό προϊόν της περιφέρειας διαρκώς εξελίσσεται, με νέες επενδύσεις σε ξενοδοχειακές μονάδες και υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών να προσελκύουν επισκέπτες που αναζητούν πολυτελείς διακοπές, αλλά και εκείνους που προτιμούν πιο εναλλακτικές και βιώσιμες μορφές τουρισμού.

Συνολικά, η Περιφέρεια Πελοποννήσου συνδυάζει πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά, εντυπωσιακά φυσικά τοπία, ανεπτυγμένες υποδομές και ποικιλία τουριστικών εμπειριών, καθιστώντας την έναν ολοκληρωμένο προορισμό για όλες τις κατηγορίες τουριστών.

Συνολικά, ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί έναν βασικό άξονα που συνδέει και ενισχύει τον τουρισμό της περιφέρειας. Βελτιώνει την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα των τουριστικών προορισμών, διευκολύνει τις μετακινήσεις των επισκεπτών και ενισχύει τις τοπικές οικονομίες μέσω της αύξησης της τουριστικής κίνησης. Αυτή η **βελτίωση στις υποδομές δημιουργεί προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη και προβολή** των φυσικών και πολιτιστικών πλεονεκτημάτων των περιοχών αυτών.

Όπως γίνεται αντιληπτό, **η ολοκλήρωση και η λειτουργία του ΜΟΡΕΑΣ διευκολύνει τη μετακίνηση των τουριστών από και προς τις περιοχές αυτές βοηθώντας στην αύξηση των επισκέψεων και των εισπράξεων.** Επιπλέον, η έγκαιρη και αποτελεσματική συντήρηση της οδού είναι ουσιώδους σημασίας για την εξασφάλιση ομαλής κυκλοφορίας και ασφάλειας των ταξιδιωτών,

προσελκύοντας έτσι περισσότερους επισκέπτες από το υπόλοιπο τμήμα της χώρας και το εξωτερικό.

Επομένως, αναλύοντας περισσότερο τις περιοχές όπου διατρέχει ο ΜΟΡΕΑΣ, από το 2016 έως το 2022, ο τουρισμός εμφάνισε σημαντικές μεταβολές σε επισκέψεις, διανυκτερεύσεις και εισπράξεις. Η ανάλυση αυτή αποκαλύπτει την πολυπλοκότητα του τουριστικού τομέα και την επίδραση διαφόρων παραγόντων στην ανάπτυξή του. Αυτές οι 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 περιοχές.**

Το 2023, η Περιφέρεια Πελοποννήσου προσέλκυσε σημαντικό αριθμό τουριστών από διάφορες χώρες, με συνολικά 731,8 χιλιάδες επισκέψεις, οι οποίες απέφεραν 383,2 εκατομμύρια ευρώ σε εισπράξεις και 5.539,9 χιλιάδες διανυκτερεύσεις. Αναλυτικότερα, η μεγαλύτερη πηγή εισερχόμενου τουρισμού ήταν η Γερμανία, με 84,2 χιλιάδες επισκέψεις. Οι Γερμανοί τουρίστες συνεισέφεραν 46,5 εκατομμύρια ευρώ σε εισπράξεις και 920,4 χιλιάδες διανυκτερεύσεις, γεγονός που τους καθιστά μια από τις πιο σημαντικές

αγορές για την περιοχή, όχι μόνο σε απόλυτο αριθμό επισκέψεων αλλά και σε οικονομική συμβολή και διάρκεια παραμονής.

Οι τουρίστες από τη Γαλλία ακολούθησαν με 74,1 χιλιάδες επισκέψεις, δημιουργώντας έσοδα 33,7 εκατομμυρίων ευρώ και καταγράφοντας 582,9 χιλιάδες διανυκτερεύσεις. Παρά τον μικρότερο αριθμό επισκεπτών σε σύγκριση με τους Γερμανούς, η παρουσία τους είναι επίσης σημαντική, ιδιαίτερα λόγω των δαπανών τους, που είναι σημαντικές για την τοπική οικονομία.

Από το Ηνωμένο Βασίλειο, η Πελοπόννησος υποδέχθηκε 50,3 χιλιάδες τουρίστες, οι οποίοι ξόδεψαν 22,8 εκατομμύρια ευρώ και πραγματοποίησαν 348,3 χιλιάδες διανυκτερεύσεις. Αν και οι Βρετανοί κατατάσσονται χαμηλότερα από τους Γερμανούς και τους Γάλλους, αποτελούν επίσης μια σημαντική αγορά για την περιοχή, συμβάλλοντας στην τουριστική κίνηση και στις σχετικές εισπράξεις.

Από τις Ηνωμένες Πολιτείες, επισκέφθηκαν την Πελοπόννησο 80,6 χιλιάδες τουρίστες, οι οποίοι δημιούργησαν έσοδα 31,1 εκατομμυρίων ευρώ και πραγματοποίησαν 491,3 χιλιάδες διανυκτερεύσεις. Οι Αμερικανοί τουρίστες, παρά την γεωγραφική τους απόσταση, έχουν σημαντική παρουσία, με υψηλή μέση δαπάνη ανά επίσκεψη και παραμονή.

Στην κατηγορία των λοιπών χωρών, οι επισκέψεις έφτασαν τις 442,7 χιλιάδες, με τις εισπράξεις να ανέρχονται σε 249,1 εκατομμύρια ευρώ και τις διανυκτερεύσεις σε 3.196,9 χιλιάδες. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επισκέπτες από ένα μεγάλο εύρος χωρών, και η οικονομική τους συνεισφορά είναι πολύ σημαντική, καθώς αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή εισοδήματος και διανυκτερεύσεων για την περιοχή.

Συνολικά, η τουριστική κίνηση στην Πελοπόννησο το 2023 χαρακτηρίστηκε από μια πολυποίκιλη γεωγραφική προέλευση των επισκεπτών και σημαντική οικονομική απόδοση. Η Περιφέρεια φαίνεται να προσελκύει τουρίστες τόσο από την Ευρώπη όσο και από τις ΗΠΑ, συμβάλλοντας έτσι στην οικονομική της ανάπτυξη και στην εδραίωση της ως προορισμού με υψηλές τουριστικές προοπτικές.

Βασικά Μεγέθη Εισερχόμενου Τουρισμού της Περιφέρειας Πελοποννήσου 2023				
Περιφέρειες	Χώρες Προέλευσης	Επισκέψεις (σε χιλ.)	Εισπράξεις (σε εκ. €)	Διανυκτερεύσεις (σε χιλ.)
Πελοπόννησος	Γερμανία	84,2	46,5	920,4
	Γαλλία	74,1	33,7	582,9
	Ην. Βασίλειο	50,3	22,8	348,3
	ΗΠΑ	80,6	31,1	491,3
	Λοιπές	442,7	249,1	3.196,9
	Σύνολο	731,8	383,2	5.539,9

Πίνακας 5.29 : Βασικά μεγέθη εισερχόμενου τουρισμού 2023 (Πηγή: INΣΕΤΕ)

Εμβραθύνοντας στις περιφερειακές ενότητες της υπό εξέταση Περιφέρειας και τα τουριστικά μεγέθη της Πελοποννήσου αποκαλύπτει αρκετά ενδιαφέροντα σημεία, καθώς παρουσιάζει τις αφίξεις, τις διανυκτερεύσεις και την πληρότητα σε ξενοδοχειακά καταλύματα ανά Περιφερειακή Ενότητα από το 2016 έως το

2023. Η πορεία του τουρισμού στην περιοχή χαρακτηρίζεται από ανοδική τάση μέχρι το 2019, κατακόρυφη πτώση το 2020 λόγω της πανδημίας και σταδιακή ανάκαμψη τα επόμενα χρόνια. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις ανάλογα με την Περιφερειακή Ενότητα, που σχετίζονται με τη δυναμική κάθε περιοχής, τη γεωγραφική της θέση και την τουριστική της προσφορά.

Η Αργολίδα, που είναι από τους πιο αναγνωρίσιμους τουριστικούς προορισμούς στην Πελοπόννησο, καταγράφει μια σημαντική αύξηση στις αφίξεις αλλοδαπών μέχρι το 2018, με τις διανυκτερεύσεις να ακολουθούν την ίδια θετική πορεία. Η πανδημία το 2020 επέφερε απότομη πτώση, αλλά η γρήγορη ανάκαμψη από το 2021 και μετά, τόσο στις αφίξεις όσο και στις διανυκτερεύσεις, δείχνει ότι η περιοχή επανήλθε σχετικά γρήγορα στις προ πανδημίας επιδόσεις της. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στην πλούσια ιστορική κληρονομιά και στα δημοφιλή αξιοθέατα της περιοχής, όπως το Ναύπλιο και οι Μυκήνες, που εξακολουθούν να προσελκύουν επισκέπτες, ιδιαίτερα από το εξωτερικό.

Η Αρκαδία, αντίθετα, έχει πιο περιορισμένη τουριστική κίνηση, κυρίως από ημεδαπούς τουρίστες. Παρά την αύξηση των αφίξεων και των διανυκτερεύσεων από το 2016 έως το 2019, η πληρότητα των καταλυμάτων παραμένει χαμηλή. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι η περιοχή είναι λιγότερο γνωστή για παραλιακό τουρισμό και περισσότερο για ορεινές δραστηριότητες, γεγονός που την καθιστά προορισμό ειδικού ενδιαφέροντος. Το 2020 οι επιδόσεις της έπεσαν δραματικά, αλλά παρατηρείται σταδιακή αύξηση στη συνέχεια, γεγονός που υποδεικνύει ότι οι εσωτερικοί ταξιδιώτες

άρχισαν να την επιλέγουν ξανά, πιθανόν αναζητώντας πιο ήσυχους προορισμούς με λιγότερο συνωστισμό.

Η Κορινθία, λόγω της εγγύτητάς της στην Αθήνα, αποτελεί έναν προσβάσιμο προορισμό για σύντομες αποδράσεις. Παρουσίασε εντυπωσιακή αύξηση στις αφίξεις και τις διανυκτερεύσεις μέχρι το 2018, με την πληρότητα να φτάνει στο υψηλότερο σημείο της. Η πανδημία μείωσε σημαντικά τις επιδόσεις της περιοχής, ειδικά όσον αφορά τις αφίξεις αλλοδαπών. Ωστόσο, η ανάκαμψη ήταν ταχύτερη, ιδιαίτερα λόγω των ημεδαπών ταξιδιωτών, οι οποίοι επέλεξαν την Κορινθία ως εύκολα προσβάσιμο προορισμό για σύντομες διακοπές. Αυτό δείχνει τη μεγάλη σημασία της εγχώριας αγοράς για την περιοχή.

Η Λακωνία, με προορισμούς όπως η Μονεμβασία και το Γύθειο, κατέγραψε επίσης σταδιακή αύξηση μέχρι το 2019, ειδικά στις αφίξεις αλλοδαπών, που διπλασιάστηκαν σε σχέση με το 2016. Το 2020 επλήγη σοβαρά, όμως η ανάκαμψη ήταν εντυπωσιακή το 2023, ξεπερνώντας ακόμη και τα επίπεδα του 2019. Οι ημεδαποί τουρίστες αποτέλεσαν τη ραχοκοκαλιά της τουριστικής κίνησης κατά τη διάρκεια της πανδημίας και συνέχισαν να υποστηρίζουν την περιοχή και στη συνέχεια, με τις διανυκτερεύσεις να αυξάνονται σταθερά. Η πληρότητα παρέμεινε σε σχετικά χαμηλά επίπεδα, αλλά η γενική εικόνα δείχνει ότι η Λακωνία σταθεροποιήθηκε ως προορισμός με ισορροπημένη τουριστική κίνηση.

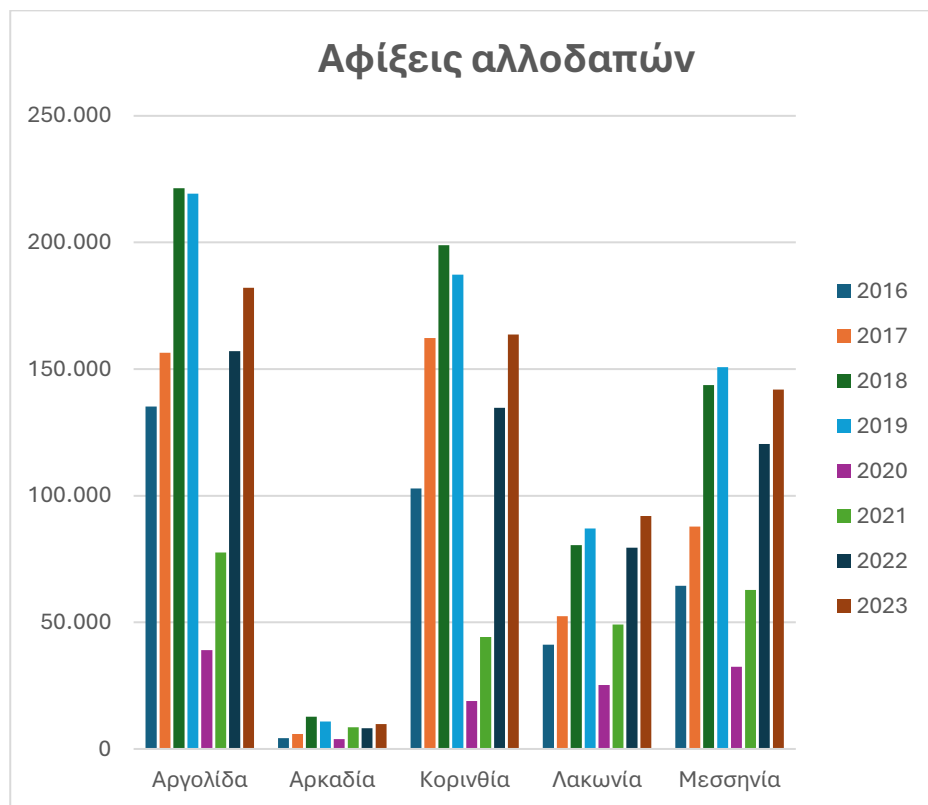
Η Μεσσηνία, ένας από τους πιο δυναμικά αναπτυσσόμενους τουριστικούς προορισμούς της Πελοποννήσου, παρουσίασε εντυπωσιακή αύξηση στις αφίξεις αλλοδαπών και ημεδαπών μέχρι το 2019. Η πανδημία προκάλεσε κατακόρυφη πτώση το 2020, ωστόσο η περιοχή επανήλθε δυναμικά,

ξεπερνώντας τα προ κρίσης επίπεδα. Η πληρότητα αυξήθηκε σταθερά, φτάνοντας το 44,2% το 2023, ένδειξη ότι η περιοχή κατάφερε να διατηρήσει την ελκυστικότητά της. Η ανάπτυξη μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων και η προβολή της περιοχής ως πολυτελούς προορισμού συνέβαλαν στην επιτυχία αυτή.

Συνολικά, ο τουρισμός στην Πελοπόννησο δείχνει ότι η περιοχή έχει τις δυνατότητες να προσελκύσει μεγάλο αριθμό επισκεπτών, με διαφορετικές ανάγκες και προτιμήσεις. Παρά την κρίση του 2020, η δυναμική της επανήλθε, με την εσωτερική αγορά να παίζει καθοριστικό ρόλο στην ανάκαμψη. Το μέλλον θα εξαρτηθεί από την ικανότητα της περιοχής να προσαρμοστεί στις νέες τάσεις και να διατηρήσει την ποιοτική βελτίωση των υπηρεσιών και των υποδομών της.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ: στοιχεία αφίξεων, διανυκτερεύσεων και πληρότητας σε ξενοδοχειακά καταλύματα, 2010-2023									
Περιφερειακές Ενότητες		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Αργολίδος	Αφίξεις αλλοδαπών	135.166	156.481	221.398	219.285	39.004	77.564	157.123	182.077
	Αφίξεις ημεδαπών	176.620	192.173	216.092	224.334	120.475	161.810	197.098	227.216
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	539.136	554.242	758.153	705.603	108.394	238.976	537.870	603.192
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	429.544	474.394	501.107	522.140	272.344	409.818	460.836	517.542
	Πληρότητα	38,80%	39,70%	40,90%	39,00%	24,90%	36,70%	43,60%	43,40%
Αρκαδίας	Αφίξεις αλλοδαπών	4.260	5.860	12.688	10.904	3.953	8.558	8.165	9.873
	Αφίξεις ημεδαπών	46.567	53.099	63.025	66.123	30.205	38.794	60.804	70.472
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	11.414	14.548	28.994	22.970	8.864	18.642	18.795	22.362
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	98.355	97.834	113.040	126.952	59.371	72.185	115.275	131.758
	Πληρότητα	12,40%	12,60%	12,20%	12,10%	10,80%	16,70%	16,70%	18,50%
Κορινθίας	Αφίξεις αλλοδαπών	102.867	162.213	198.977	187.297	18.987	44.165	134.717	163.650
	Αφίξεις ημεδαπών	153.593	149.151	155.982	163.984	90.162	105.273	154.483	179.253
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	342.615	476.426	564.390	529.453	44.526	137.099	383.658	436.156
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	322.588	292.921	311.584	339.586	188.820	242.068	334.486	386.888
	Πληρότητα	26,90%	30,50%	35,10%	34,90%	18,40%	29,50%	42,40%	43,70%
Λακωνίας	Αφίξεις αλλοδαπών	41.121	52.464	80.485	87.005	25.274	49.168	79.497	91.928
	Αφίξεις ημεδαπών	106.307	107.820	140.175	141.500	105.527	109.942	137.709	160.578
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	89.487	111.021	178.040	184.930	53.222	103.808	162.827	214.560
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	230.404	233.875	307.212	285.912	222.035	229.047	279.629	320.592
	Πληρότητα	24,60%	24,80%	24,20%	22,10%	22,10%	26,80%	26,90%	30,70%
Μεσσηνίας	Αφίξεις αλλοδαπών	64.429	87.762	143.699	150.798	32.429	62.853	120.389	141.858
	Αφίξεις ημεδαπών	152.865	166.853	312.502	241.511	136.418	147.350	202.749	244.539
	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	360.676	441.721	599.316	637.545	135.741	305.700	626.510	716.323
	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	380.033	394.955	694.189	581.777	364.690	393.775	521.939	610.211
	Πληρότητα	36,50%	38,20%	40,50%	36,10%	24,90%	33,80%	41,30%	44,20%

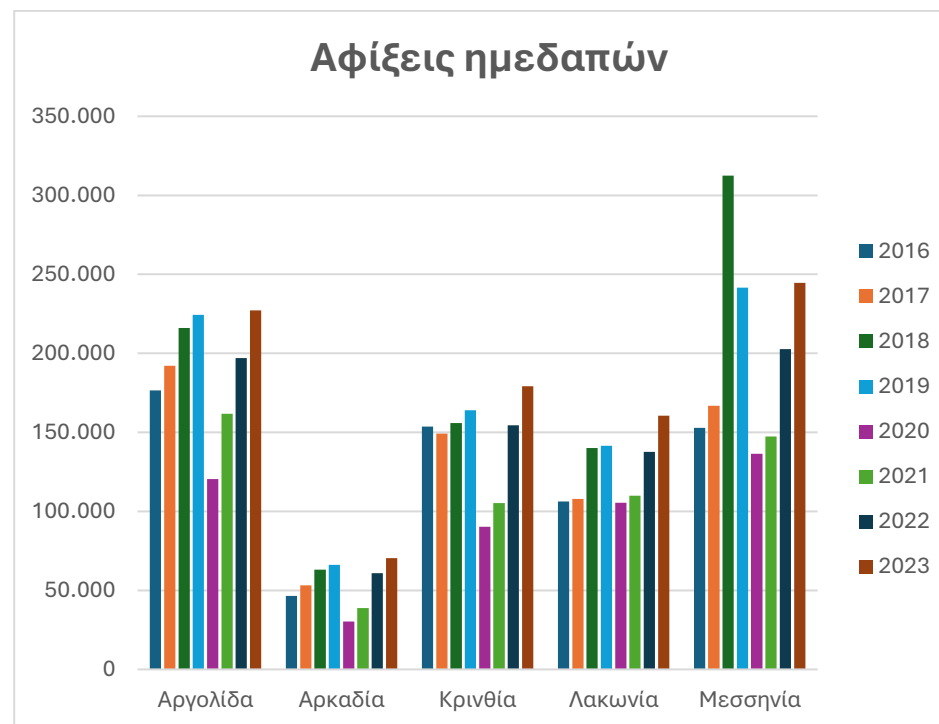
Πίνακας 5.30 : Στοιχεία αφίξεων, διανυκτερεύσεων και πληρότητας σε ξενοδοχειακά καταλύματα, 2016-2023 (Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)



Διάγραμμα 5.24: Αφίξεις Αλλοδαπών (Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)

Πιο αναλυτικά όσον αφορά τις αφίξεις αλλοδαπών, από το 2016 έως το 2019, η Πελοπόννησος κατέγραψε συνεχή αύξηση του αριθμού των ξένων επισκεπτών, με τον τουρισμό να φτάνει σε ιστορικά υψηλά επίπεδα το 2018 και το 2019. Η πανδημία του 2020, όμως, οδήγησε σε κατακόρυφη πτώση, με τις αφίξεις να μειώνονται δραστικά λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών και της αβεβαιότητας που επικρατούσε. Το 2021 ξεκίνησε η σταδιακή ανάκαμψη, με τον αριθμό των αφίξεων να αυξάνεται, και το 2023 οι αφίξεις των αλλοδαπών πλησίασαν ή και

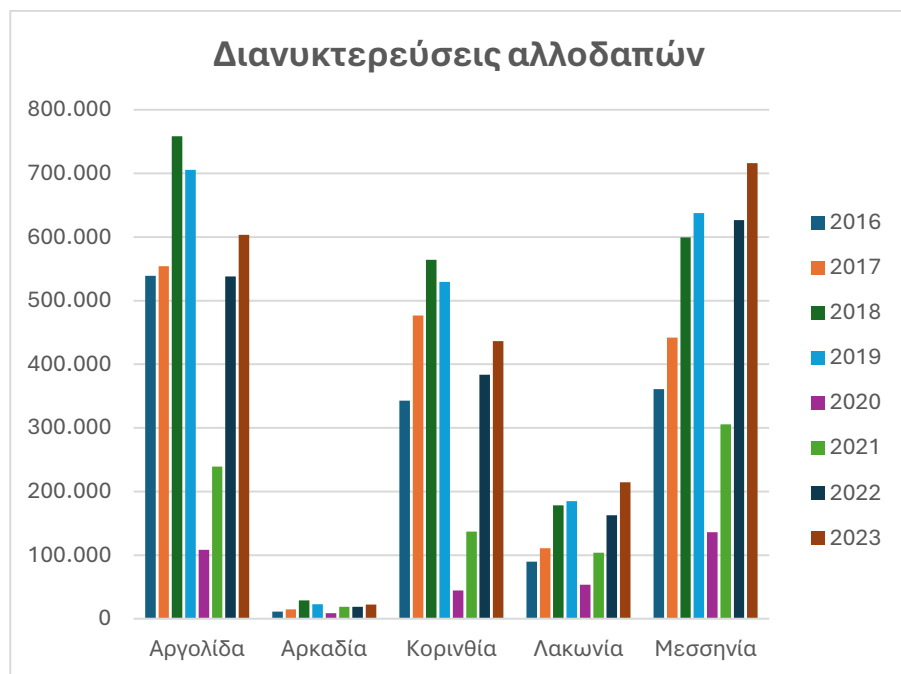
ξεπέρασαν τα προ πανδημίας επίπεδα στις περισσότερες περιφερειακές ενότητες, υποδηλώνοντας την επανάκαμψη της εμπιστοσύνης των ξένων τουριστών στην περιοχή.



Διάγραμμα 5.25: Αφίξεις Ημεδαπών (Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ)

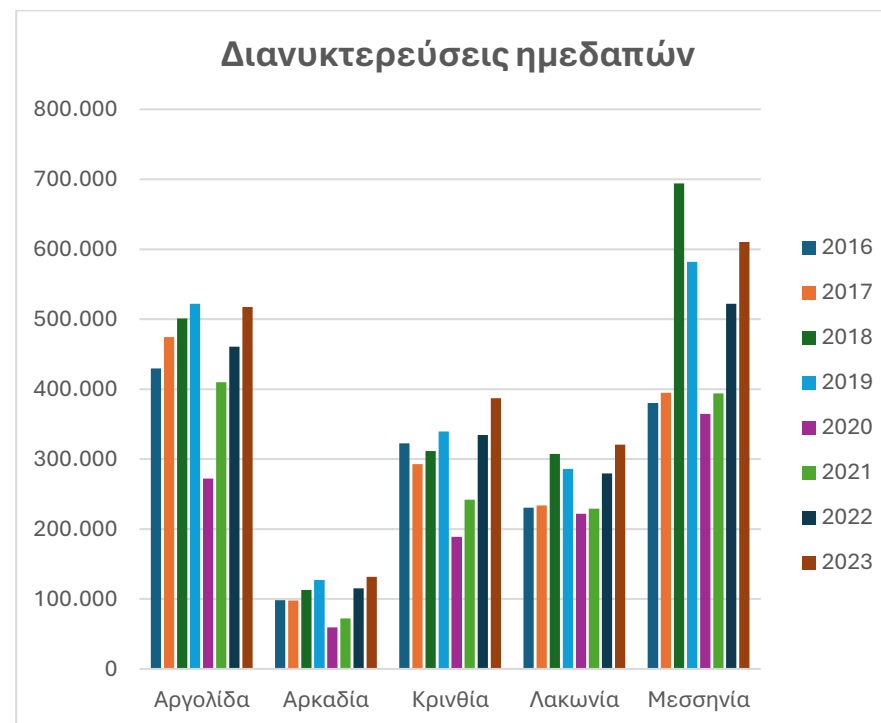
Στις αφίξεις των ημεδαπών η εικόνα είναι διαφορετική. Παρουσίασαν μια συνεχή ανοδική τάση από το 2016 έως το 2019, φτάνοντας στο αποκορύφωμά τους το 2019, όταν οι ημεδαποί τουρίστες επέλεξαν την περιοχή για τις διακοπές τους. Ωστόσο, το 2020, λόγω της πανδημίας, υπήρξε αισθητή πτώση, καθώς τα περιοριστικά μέτρα επηρέασαν τη μετακίνηση εντός της χώρας. Παρά τη μείωση, οι ημεδαποί τουρίστες επανήλθαν δυναμικά το 2021 και το 2022, με τις αφίξεις να

αυξάνονται σημαντικά. Το 2023, οι αφίξεις ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2019, δείχνοντας ότι η Πελοπόννησος παραμένει ένας δημοφιλής προορισμός για τους Έλληνες, που προτίμησαν πιο κοντινές και ασφαλείς διακοπές.



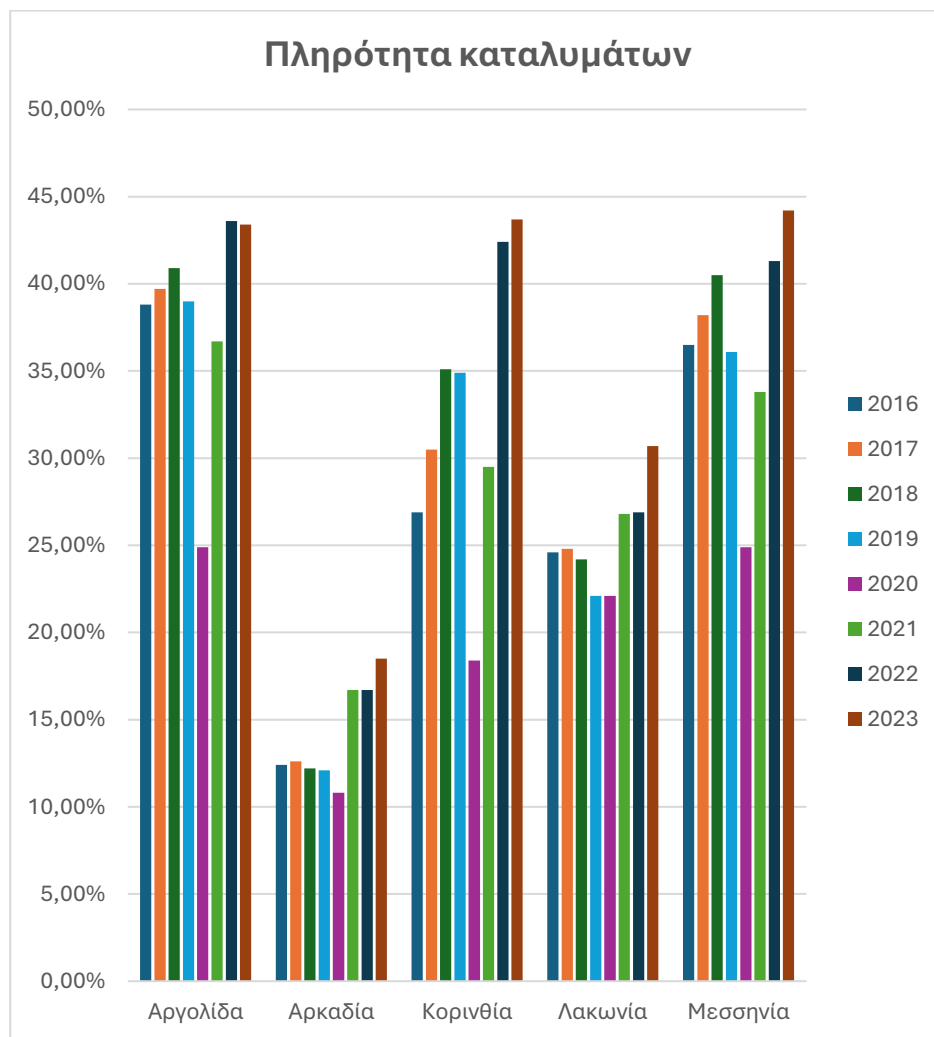
Διάγραμμα 5.26: Διανυκτερεύσεις Αλλοδαπών (Πηγή: INΣΕΤΕ)

Οι διανυκτερεύσεις των αλλοδαπών ακολούθησαν έντονη άνοδο μέχρι το 2019, με πολλές περιοχές της Πελοποννήσου να καταγράφουν εντυπωσιακή αύξηση. Το 2020, η πτώση ήταν ιδιαίτερα αισθητή, καθώς οι περιορισμοί στις διεθνείς μετακινήσεις και η αβεβαιότητα επηρέασαν άμεσα τις διανυκτερεύσεις. Η ανάκαμψη ξεκίνησε δειλά το 2021, αλλά το 2022 και το 2023 οι αριθμοί επέστρεψαν στα επίπεδα του 2019 ή και τα ξεπέρασαν, δείχνοντας ότι οι ξένοι τουρίστες επέλεξαν και πάλι την Πελοπόννησο για πολυήμερες διακοπές.



Διάγραμμα 5.27: Διανυκτερεύσεις Ημεδαπών (Πηγή: INΣΕΤΕ)

Οι διανυκτερεύσεις ημεδαπών παρουσίασαν παρόμοια τάση με τις αφίξεις, σημειώνοντας αύξηση μέχρι το 2019. Η πτώση το 2020 ήταν αναμενόμενη λόγω των συνθηκών, αλλά η ανάκαμψη το 2021 και το 2022 ήταν εντυπωσιακή. Οι ημεδαποί τουρίστες φαίνεται να επιλέγουν τη διαμονή για περισσότερες ημέρες σε περιοχές της Πελοποννήσου, κάτι που αποδεικνύεται από την αύξηση της μέσης διάρκειας παραμονής. Το 2023, οι διανυκτερεύσεις επέστρεψαν σε υψηλά επίπεδα, αντανακλώντας τη γενικότερη τάση για εσωτερικό τουρισμό και την αναζήτηση ποιοτικών διακοπών σε κοντινούς προορισμούς.



Διάγραμμα 5.28: Πληρότητα Ξενοδοχειακών καταλυμάτων 2022 (Πηγή: INΣΕΤΕ)

Η πληρότητα στα ξενοδοχειακά καταλύματα της Πελοποννήσου ακολούθησε μια πορεία αντίστοιχη με τις αφίξεις και τις διανυκτερεύσεις. Μέχρι το 2019, η πληρότητα ήταν σταθερά αυξανόμενη, φτάνοντας σε πολύ υψηλά επίπεδα στις περισσότερες περιφερειακές ενότητες. Το 2020 η πληρότητα κατέρρευσε λόγω της μειωμένης ζήτησης και των αυστηρών υγειονομικών πρωτοκόλλων. Από το 2021 όμως, η πληρότητα άρχισε να ανακάμπτει σταδιακά, και το 2023 έφτασε και πάλι σε ικανοποιητικά επίπεδα. Η αύξηση αυτή αντανάκλα την επάνοδο του τουριστικού ρεύματος τόσο από ημεδαπούς όσο και από αλλοδαπούς τουρίστες, καθώς και την προσαρμογή των καταλυμάτων στις νέες συνθήκες της αγοράς.

Τουριστική Ανάπτυξη κατά μήκος τους ΜΟΡΕΑΣ

Η τουριστική ανάπτυξη κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την ενίσχυση της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας, καθώς συνδέει άμεσα περιοχές με πλούσιο πολιτιστικό, φυσικό και ιστορικό ενδιαφέρον στην Πελοπόννησο. **Ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ διασχίζει διάφορες περιφερειακές ενότητες** στην Ελλάδα, τουριστικά ενδιαφέροντες, **καθεμία από τις οποίες μοναδικές ευκαιρίες για την ανάπτυξη διάφορων μορφών τουρισμού που απευθύνονται σε ένα ευρύ φάσμα επισκεπτών.** Στη συνέχεια παρουσιάζονται μερικά από τα κύρια είδη τουρισμού που αναπτύσσονται ή μπορούν να αναπτυχθούν στις περιφερειακές ενότητες που διασχίζει ο ΜΟΡΕΑΣ.

Πολιτιστικός Τουρισμός

Ο πολιτιστικός τουρισμός ανθεί στην Πελοπόννησο, καθώς η περιοχή φιλοξενεί μερικά από τα πιο σημαντικά μνημεία της αρχαίας Ελλάδας. Ο αυτοκινητόδρομος διευκολύνει την πρόσβαση σε κορυφαίους αρχαιολογικούς χώρους, όπως οι Μυκήνες με τα Κυκλώπεια τείχη και τον Θησαυρό του Ατρέα, η Αρχαία Ολυμπία, το σημείο αναφοράς των Ολυμπιακών Αγώνων, το Θέατρο της Επιδαύρου, διάσημο για τις αρχιτεκτονικές του και τις παραστάσεις του, και η καστροπολιτεία του Μυστρά που αναδεικνύει το βυζαντινό μεγαλείο. Εξίσου σημαντική είναι η

Αρχαία Μεσσήνη, ένας από τους πιο καλοδιατηρημένους αρχαιολογικούς χώρους της Ελλάδας. Η εύκολη πρόσβαση σε αυτούς τους πολιτιστικούς θησαυρούς μέσω του ΜΟΡΕΑΣ ενισχύει την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού, προσελκύοντας πλήθη τουριστών.

Θαλάσσιος Τουρισμός

Ο ΜΟΡΕΑΣ συνδέει επίσης περιοχές με εξαιρετικές παραλίες που αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για θαλάσσιο τουρισμό. Οι παραλίες της Βοϊδοκοιλιάς, της Στούπας και της Φοινικούντας στη Μεσσηνία είναι γνωστές για τα κρυστάλλινα νερά και την φυσική ομορφιά τους, ενώ η Μονεμβασιά συνδυάζει το μεσαιωνικό της κάστρο με παραθαλάσσιες ζώνες, προσελκύοντας επισκέπτες για ιστορικές και χαλαρωτικές διακοπές. Στην Κορινθία, το Λουτράκι φημίζεται για τις ακτές του αλλά και τα ιαματικά λουτρά, προσφέροντας έναν συνδυασμό υγείας και θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Ο θαλάσσιος τουρισμός ενισχύεται σημαντικά από την άμεση και εύκολη πρόσβαση που προσφέρει ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ.

Ορεινός και Εναλλακτικός Τουρισμός

Η Πελοπόννησος είναι επίσης γνωστή για τις ορεινές της διαδρομές και τις εναλλακτικές τουριστικές δραστηριότητες. Ο ΜΟΡΕΑΣ συνδέει ορεινά χωριά όπως η Δημητσάνα και η Βυτίνα στην Αρκαδία, όπου οι επισκέπτες απολαμβάνουν δραστηριότητες όπως πεζοπορία, ράφτινγκ και ποδηλασία. Ο Ταΰγετος, το ψηλότερο βουνό της Πελοποννήσου, αποτελεί προορισμό για ορειβάτες, ενώ η περιοχή της λίμνης Στυμφαλίας στην Κορινθία προσελκύει φυσιολάτρες και περιπατητές. Η ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού, που περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως οικοτουρισμό και αγροτουρισμό, προσφέρει στους επισκέπτες την ευκαιρία να βιώσουν τη φύση και την αυθεντικότητα της περιοχής, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Γαστρονομικός Τουρισμός

Η γαστρονομία της Πελοποννήσου είναι άμεσα συνδεδεμένη με την παράδοση και την τοπική παραγωγή. Η Μεσσηνία είναι γνωστή για το παγκοσμίως φημισμένο ελαιόλαδο Καλαμάτας, ενώ περιοχές όπως η Νεμέα στην Κορινθία ξεχωρίζουν για τα εξαιρετικά τους κρασιά. Η περιοχή προσφέρει μοναδικές γαστρονομικές διαδρομές, ενώ οινοποιεία και αγροτουριστικές μονάδες ανοίγουν τις πόρτες τους σε επισκέπτες, προωθώντας το τοπικό προϊόν και ενισχύοντας τον οινοτουρισμό. Ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ καθιστά αυτές τις γαστρονομικές εμπειρίες πιο προσίτες, ενισχύοντας τη σύνδεση των επισκεπτών με τις τοπικές γεύσεις.

Θρησκευτικός Τουρισμός

Η Πελοπόννησος έχει βαθιά θρησκευτική παράδοση, και πολλά μοναστήρια και εκκλησίες προσελκύουν θρησκευτικούς τουρίστες και προσκυνητές. Μοναστήρια όπως αυτό του Οσίου Λουκά στην Αρκαδία και τα μοναστήρια του Ταΰγετου στη Λακωνία είναι σημαντικά κέντρα προσκυνηματικού τουρισμού. Η Μονή Παναγίας Ελεούσας στην Αργολίδα και οι ιερές μονές της Μάνης συνδυάζουν την πνευματικότητα με την άγρια φυσική ομορφιά της περιοχής, προσελκύοντας πιστούς από όλη την Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό. Ο ΜΟΡΕΑΣ συμβάλλει στην ευκολότερη πρόσβαση σε αυτούς τους προορισμούς, ενισχύοντας τον θρησκευτικό τουρισμό.

Συνολική Ανάπτυξη και Προοπτικές

Βάσει των ανωτέρω, παρατηρείται ότι ο τουρισμός στην Ελλάδα είναι σημαντικός για την οικονομία της χώρας. Ειδικότερα, η μελέτη των περιοχών που διαπερνάει ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ. Η διασύνδεση μέσω του αυτοκινητοδρόμου όχι μόνο διευκολύνει την πρόσβαση σε τουριστικά αξιοθέατα, αλλά ενισχύει και την οικονομία των περιοχών αυτών, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες ανάπτυξης και εισοδήματος για τους τοπικούς πληθυσμούς. Η ποικιλία των μορφών τουρισμού

που μπορεί να αναπτυχθεί, από τον πολιτιστικό και θαλάσσιο τουρισμό έως τον ορεινό και γαστρονομικό, προσφέρει έναν πλούτο εμπειριών που ανταποκρίνεται σε κάθε ενδιαφέρον και ανάγκη των επισκεπτών.

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου τουριστικού προϊόντος, που θα συνδυάζει τις διαφορετικές μορφές τουρισμού, μπορεί να ενισχύσει τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη και την τοπική ευημερία. Η συνεχής βελτίωση και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑΣ είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της ομαλής πρόσβασης στις περιοχές αυτές, ενισχύοντας την περιφερειακή ανάπτυξη και συμβάλλοντας στην ανάδειξη της τουριστικής κληρονομιάς της Πελοποννήσου.

Με βάση τα παραπάνω, ο ΜΟΡΕΑΣ διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην ενίσχυση του τουρισμού και στην προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας των τοπικών κοινοτήτων, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην προβολή της Πελοποννήσου ως ένας από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς της Ελλάδας.

5.2 Προσβασιμότητα και ελκυσόμενη κυκλοφορία

Στην ενότητα αυτή, εξετάζεται πώς μεταβλήθηκε η προσβασιμότητα μεγάλων ελληνικών πόλεων μετά την ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Μορέας καθώς και των υπόλοιπων μεγάλων οδικών έργων (Ολυμπία Οδός, Γέφυρα, Ιόνια Οδός). Επιπλέον, εκτιμάται η ελκυσόμενη κυκλοφορία από τα έργα αυτά.

5.2.1 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 Περιφερειακών Ενοτήτων.

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 (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.

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 δυνητική Προσπελασιμότητα ή προσπελασιμότητα κατά Hansen (Hansen accessibility):

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

Όπου

A_i = Δυνητική 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 α=1 και β=-0.01 (χαμηλή επίδραση του πληθυσμού, υψηλή επίδραση της χρονοαπόστασης) για όλους τους υπολογισμούς στις διάφορες χρονικές περιόδους.

5.2.2 Μεταβολή της προσβασιμότητας

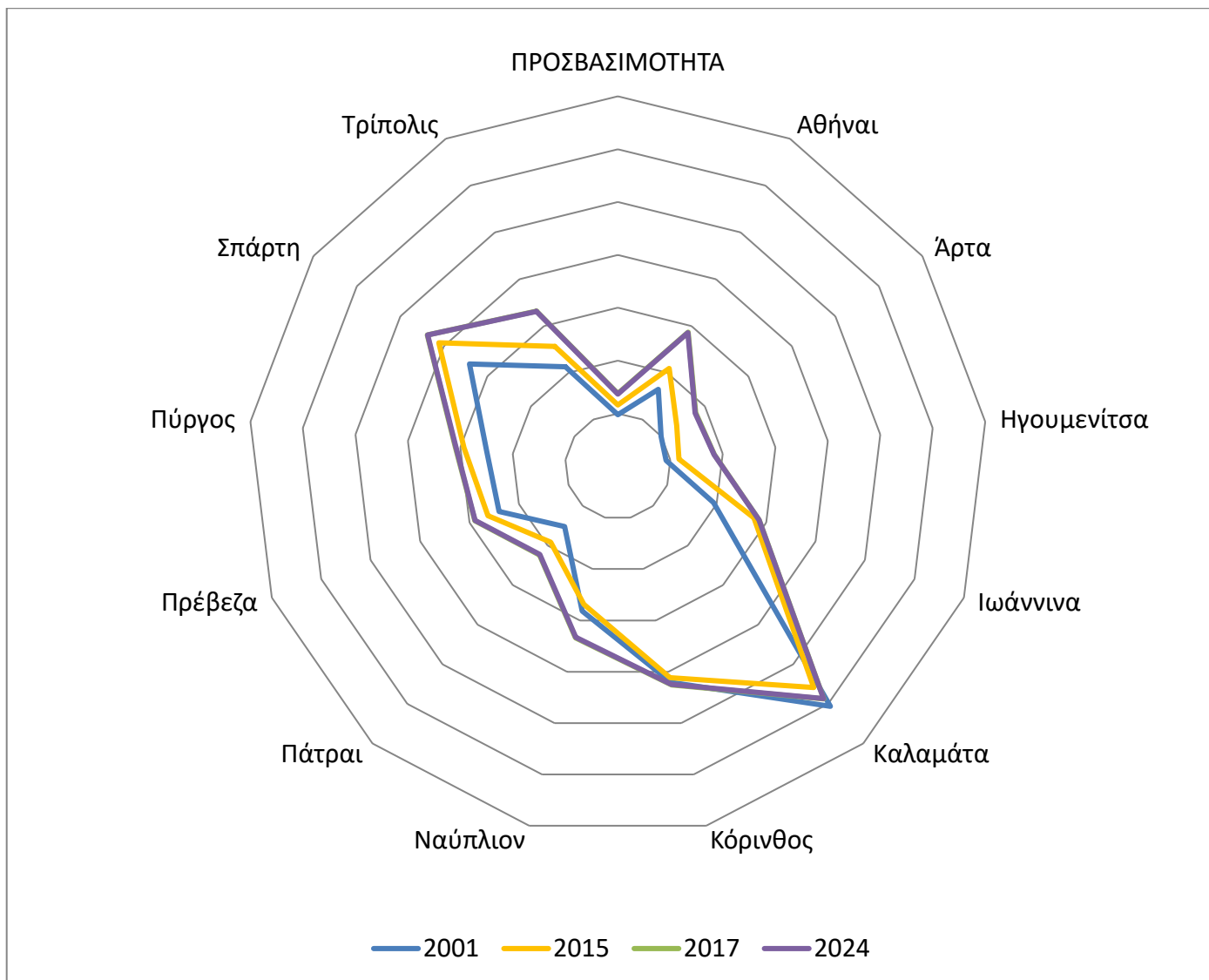
Παρακάτω ακολουθεί ο πίνακας των μεταβολών της προσβασιμότητας. Όπως φαίνεται από τον πίνακα οι πόλεις όσον αφορά την μεταβολή της δυνητικής προσπελασιμότητας μπορούν να χωριστούν σε 2 μεγάλες ομάδες. Αυτές που επωφελήθηκαν αύξηση της προσβασιμότητας πάνω από 50% κατά την περίοδο 2001-2024 και σε αυτές 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 Ολυμπία Οδού, του αυτοκινητόδρομου Μορέα αλλά και της Εγνατίας.

Όσον αφορά τον δείκτη δυνητικής 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 σημαντικά σε πόλεις που εξυπηρετεί ο αυτοκινητόδρομος «Μορέας», όπως Καλαμάτα, Τρίπολη, Σπάρτη, Ναύπλιο. Την μεγαλύτερη αύξηση της προσβασιμότητας από αυτές τις πόλεις παρουσίασε η Καλαμάτα (αύξηση της τάξης του 48%).

	ΕΤΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)			
ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	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 5.31 Μεταβολές προσβασιμότητας



Διάγραμμα 5.29: Προσβασιμότητα για τα έτη 2001, 2015, 2017 και 2024

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 (Pi) επί το άθροισμα των λόγων του πληθυσμού των πόλεων Pj δια του τετραγώνου της χρονοαπόστασης τους Dij

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

Όπου

E_i = Δυννητική 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.

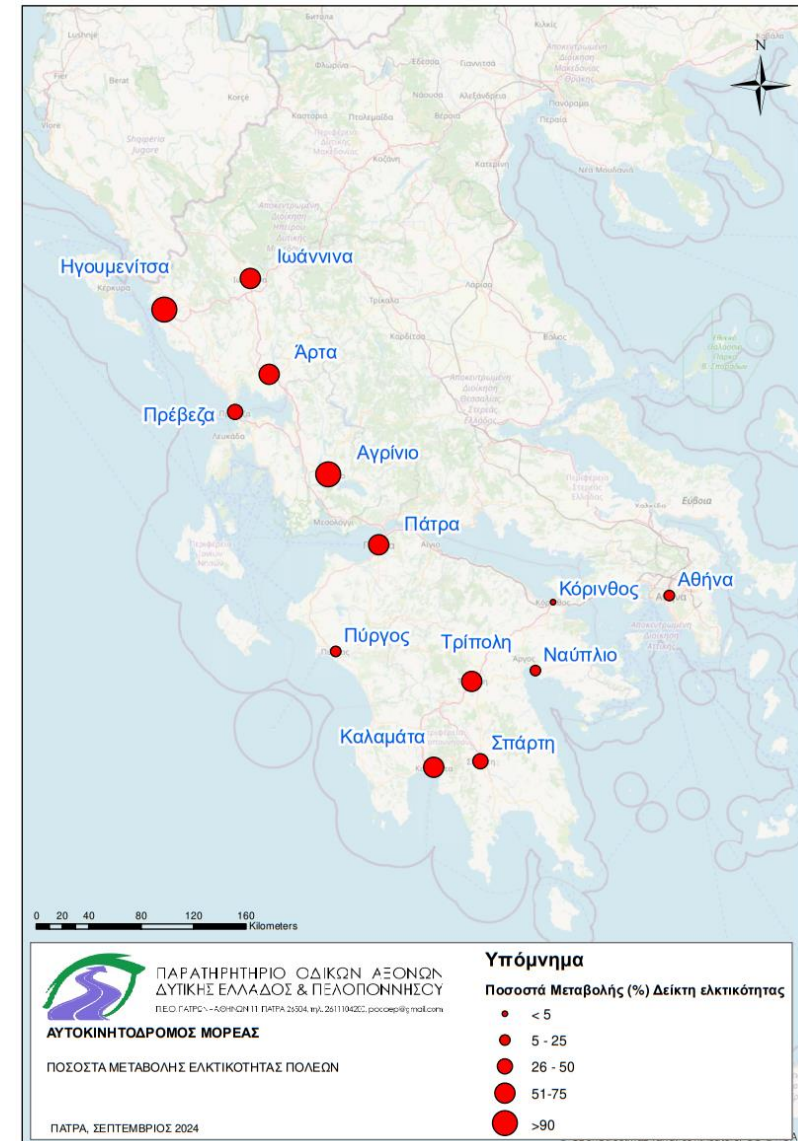
Τα αποτελέσματα φαίνονται αναλυτικά στον πίνακα.

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
Αργίριο	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

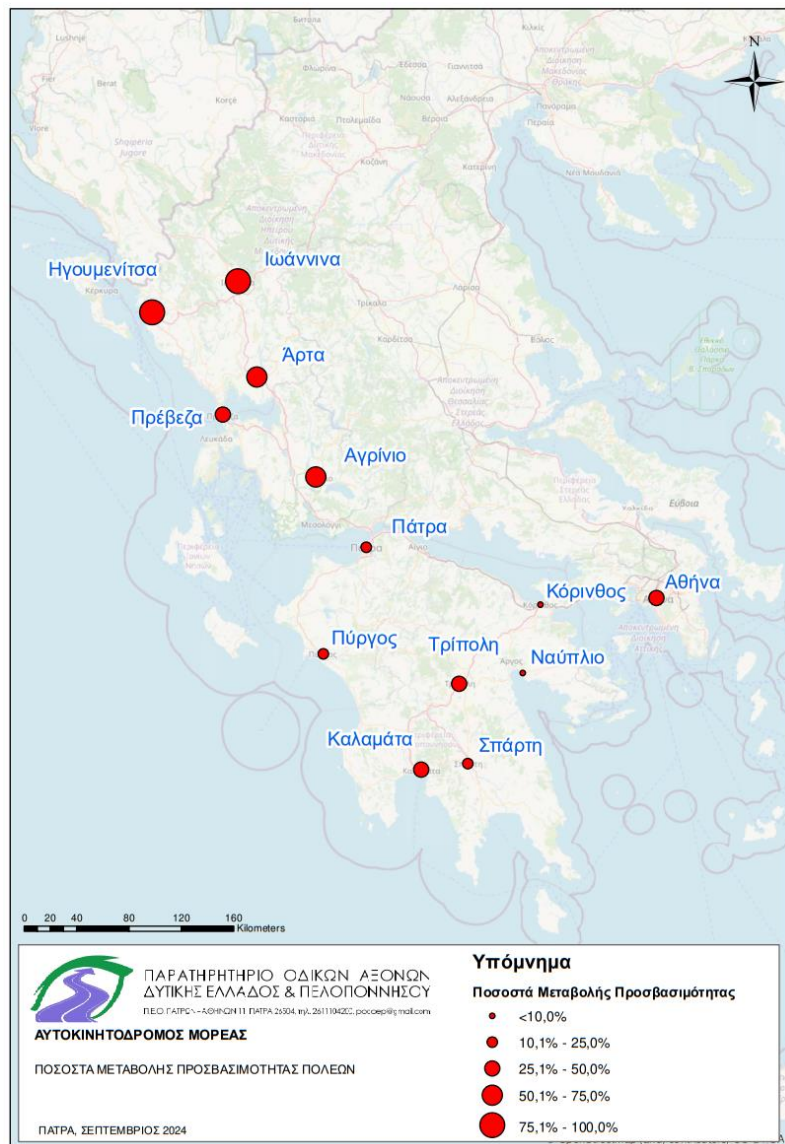
Πίνακας 5.32 Μεταβολές Δείκτη ελκτικότητας

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. Σε πόλεις όπως η Τρίπολη, η Καλαμάτα, η Σπάρτη και το Ναύπλιο η αύξηση της ελκτικότητας που παρατηρήθηκε αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου «Μορέας».

Οι μεταβολές των δεικτών της ελκτικότητας και της προσβασιμότητας των πόλεων παρουσιάζονται στους παρακάτω χάρτες.



Εικόνα 6: Μεταβολή Δείκτη ελκτικότητας πόλεων 2001- 2024



Εικόνα 7: Μεταβολή προσβασιμότητας πόλεων 2001- 2024

Η λειτουργία του αυτοκινητόδρομου «Μορέας», καθώς επίσης η ολοκλήρωση της Γέφυρας και η λειτουργία των έργων του 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 λειτουργούσε τμήμα του αυτοκινητόδρομου «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 Ηγουμενίτσας οφείλεται πολύ περισσότερο στην ολοκλήρωση της Εγνατίας και ειδικότερα του τμήματος Ιωαννίνων Ηγουμενίτσας.

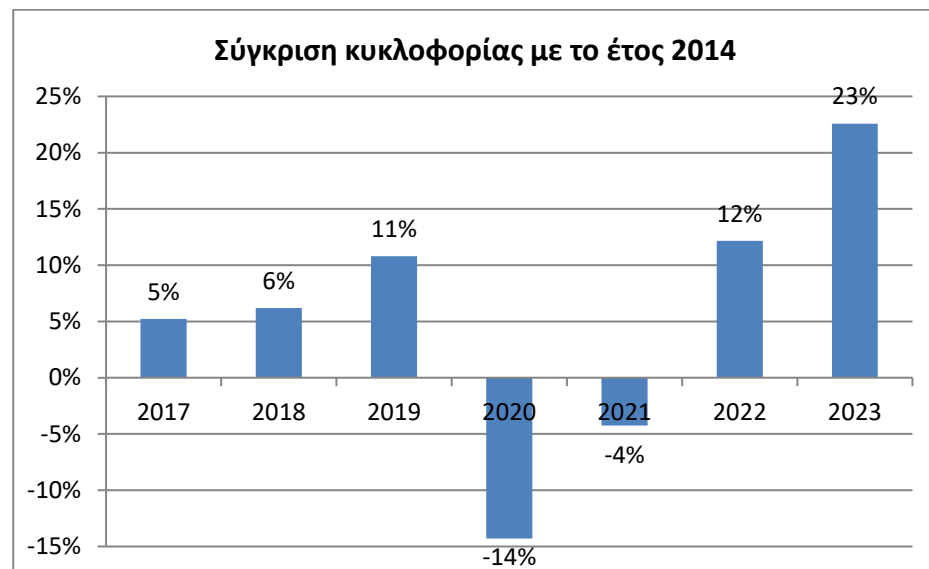
Από το 2017 έως το 2024 δεν υπήρξαν ουσιαστικές μεταβολές στα οδικά δίκτυα. Από την μεταβολή της προσβασιμότητας στο διάστημα 2015-2017 και κατά αντίστοιχα στο διάστημα 2015-2024 φαίνεται η επίδραση των μεγάλων οδικών έργων, μεταξύ αυτών και του αυτοκινητόδρομου «Μορέας».

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.

5.2.3 Εκτίμηση ελκυσόμενης κυκλοφορίας (Induced Traffic)

Για την εκτίμηση της ελκυσόμενης κυκλοφορίας πρέπει να γίνει σύγκριση της κυκλοφορίας πριν και μετά την ολοκλήρωση των έργων του αυτοκινητόδρομου. Αν και το 2015 είναι το έτος πριν την ολοκλήρωση των έργων που θα έπρεπε να χρησιμοποιηθεί ως έτος αναφοράς για τη σύγκριση, λόγω των capital control που επιβλήθηκαν στην Ελλάδα, προτιμήθηκε το 2014. Επίσης, επειδή οι μετρήσεις της κυκλοφορίας αναφέρονται σε διαφορετικό μήκος λειτουργούντος δικτύου, επιλέχθηκε η παράμετρος των οχηματοχιλιόμετρων. Κατά συνέπεια για τη σύγκριση της κυκλοφορίας πριν και μετά την ολοκλήρωση των έργων, συγκρίνονται τα οχηματοχιλιόμετρα κάθε έτους από το 2017 και μετά με το έτος αναφοράς 2014.



Διάγραμμα 5.30: Σύγκριση κυκλοφορίας με το έτος αναφοράς 2014

Όπως ήταν αναμενόμενο μετά την ολοκλήρωση των έργων, η κυκλοφορία αυξήθηκε, καθώς ο νέος αυτοκινητόδρομος μείωσε τους χρόνους διαδρομής, αύξησε σημαντικά την ασφάλεια των μετακινήσεων και κατά συνέπεια βελτίωσε την προσβασιμότητα των περιοχών που εξυπηρετεί. Ωστόσο, ένα μέρος της αύξησης της κυκλοφορίας μπορεί να χαρακτηριστεί ως ελκυσόμενη κυκλοφορία και να αποδοθεί στην ολοκλήρωση των έργων. Η υπόλοιπη αύξηση αποδίδεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του ΑΕΠ.

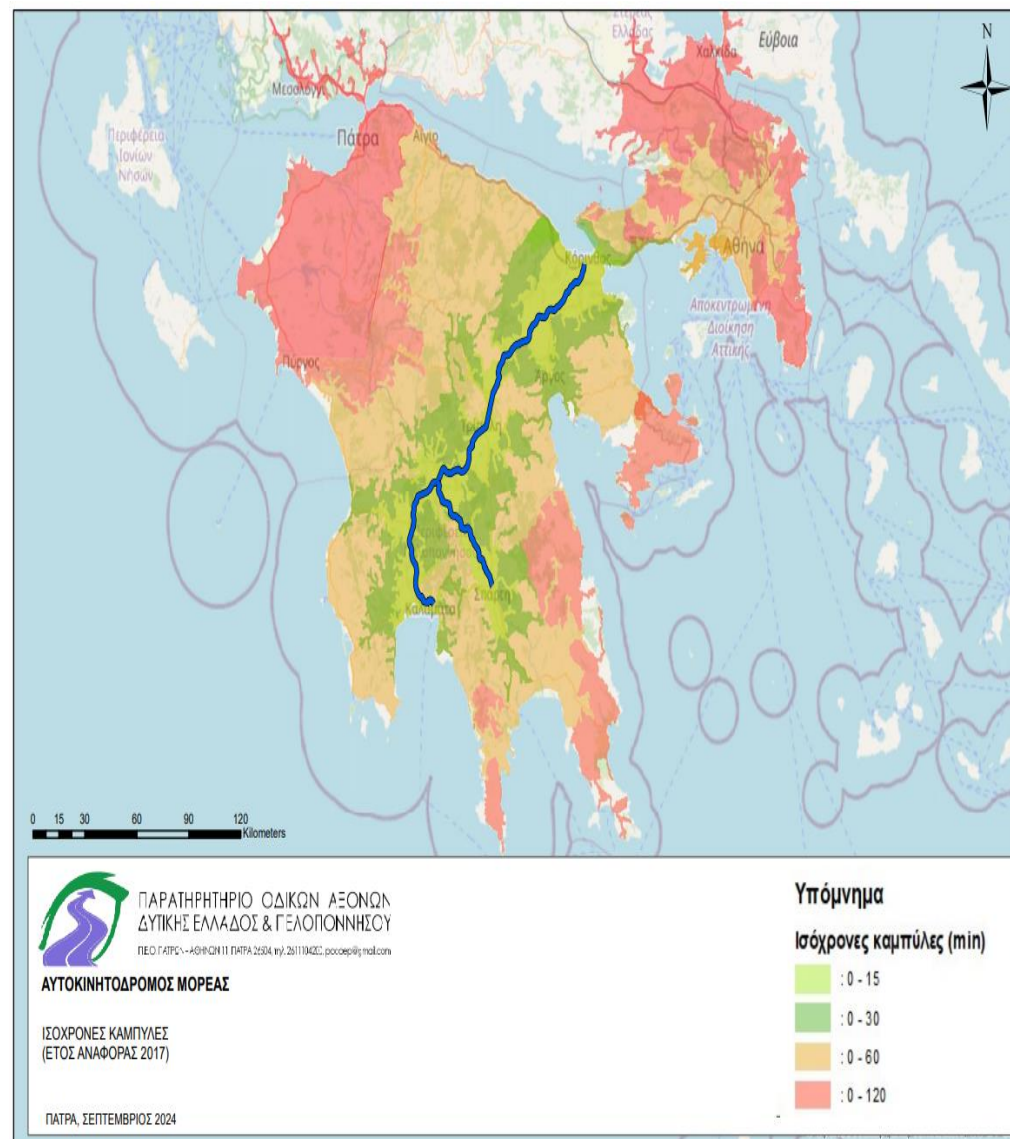
5.2.4 Ζώνες επιρροής και ισόχρονες αποστάσεις

Η λειτουργία του αυτοκινητόδρομου «Μορέας» έχει μειώσει δραματικά τους χρόνους μετακίνησης και μεταφοράς. Συγκεκριμένα μειώθηκε η χρονοαπόσταση της διαδρομής Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα από 2 ώρες και 30' σήμερα σε 1 ώρα και 52'. Ανάλογες βελτιώσεις επιτεύχθηκαν στο τμήμα Τρίπολη – Σπάρτη από 1 ώρα σήμερα, σε 45'.

Ο αυτοκινητόδρομος «Μορέας» αποτελεί όχι μόνο συνδετικό κρίκο των περιφερειακών ενοτήτων της Πελοποννήσου με την Αθήνα αλλά διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο και στη μεταξύ τους σύνδεση.

Στη συνέχεια παρατίθενται σχετικός χάρτης με ισόχρονες αποστάσεις των 15', 30', 60' και 120' από τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» για το έτος αναφοράς 2017 και έπειτα, δηλαδή κατόπιν της ολοκλήρωσης των οδικών αξόνων του αυτοκινητόδρομου «Μορέας», καθώς επίσης και της Ολυμπίας Οδού. Τα νέα έργα επηρέασαν σημαντικά τη ζώνη επιρροής του αυτοκινητόδρομου «Μορέας».

Σημειώνεται ότι η ζώνη επιρροής του αυτοκινητόδρομου «Μορέας» αναμένεται να επεκταθεί με την πιθανή ολοκλήρωση του έργου Πύργος- Καλό Νερό-Τσακώνα, καθώς επίσης και του οδικού άξονα Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη.



Εικόνα 8: Ισόχρονες καμπύλες αυτοκινητόδρομου Μορέα (έτος αναφοράς 2017)

5.3 Έμμεσες επιδράσεις

Ο νέος κλειστός αυτοκινητόδρομος ευρωπαϊκών προδιαγραφών αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του οδικού δικτύου της Πελοποννήσου: Συνδέει μεταξύ τους τα αστικά κέντρα της περιοχής (Τρίπολη, Καλαμάτα, και Σπάρτη) αλλά και με τη βασική βορειοανατολική πόλη της Κορίνθου, όπου συναντά τον Αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα. Ως εκ τούτου, θέτει σε νέα τροχιά ανάπτυξης τους Νομούς Αργολίδος, Κορινθίας, Αρκαδίας, Λακωνίας και Μεσσηνίας. Παρακάτω επισημαίνονται κάποιες από τις βασικότερες επιδράσεις του αυτοκινητόδρομου «Μορέας»:

- Ταχύτερη οδική σύνδεση των νομών της Πελοποννήσου με την Αθήνα, αλλά και μεταξύ τους
- Σεβασμός στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον σε όλα τα στάδια (μελέτη, κατασκευή και λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου)
- Απασχόληση (άμεσες και έμμεσες θετικές συνέπειες κατά τη διάρκεια της κατασκευής και καθ' όλη τη διάρκεια της Παραχώρησης)
- Διαλειτουργικότητα ηλεκτρονικών διοδίων
- Ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης, της εσωτερικής συνεκτικότητας αλλά και της διαπεριφερειακής συνεργασίας των επηρεαζόμενων περιφερειών – Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδας.
- Ενίσχυση των αστικών κέντρων των περιοχών αυτών, περιλαμβανομένης της περαιτέρω ενδυνάμωσης των αστικών κέντρων της Τρίπολης, της Καλαμάτας και της Σπάρτης
- Ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών – κυρίως της συνδυασμένης οδικής-θαλάσσιας μεταφοράς μέσω των λιμένων της Πάτρας (και του οδικού έργου Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα), Καλαμάτας και Γυθείου.

- Ενίσχυση της προσπελασιμότητας προς περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος της κεντρικής Πελοποννήσου.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εξ αυτής προκύπτουσα σημαντική κοινωνική ωφέλεια.
- Εξοικονόμηση κόστους χρόνου διαδρομής
- Παράλληλη εξοικονόμηση ποσού σε κόστος ατυχημάτων και ανυπολόγιστα οφέλη σε διάσωση ανθρώπινων ζωών στον άξονα, όπου καταγράφονται από τις μεγαλύτερες συχνότητες ατυχημάτων
- Αντίστοιχες εξοικονομήσεις ύψους σε κόστος λειτουργίας οδικών οχημάτων περιβαλλοντικού κόστους

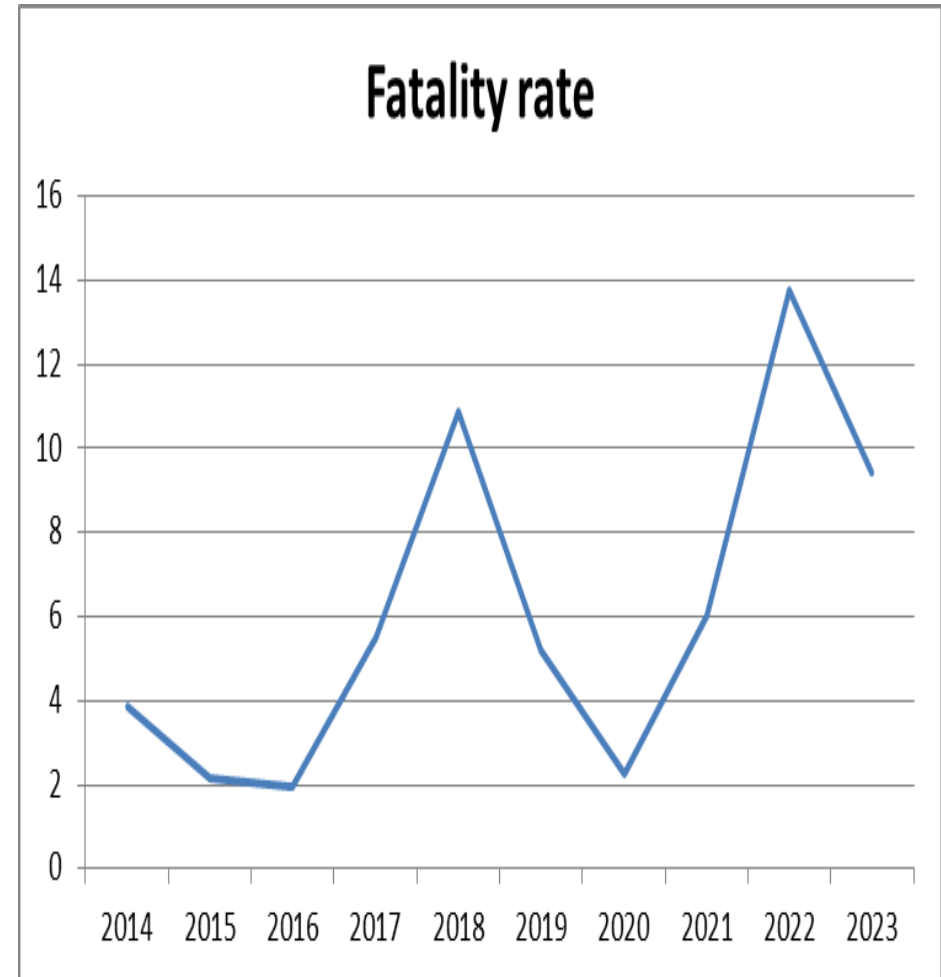
5.3.1 Οδική ασφάλεια

Πέραν όλων των άλλων επιδράσεων, το νέο έργο έχει επιφέρει ανυπολόγιστα οφέλη στη διάσωση ανθρώπινων ζωών, καθώς πριν την ολοκλήρωση του κλειστού αυτοκινητόδρομου, ήταν ένας από τους άξονες που καταγράφονταν τα υψηλότερα ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων. Με την ολοκλήρωση του έργου θωρακίζεται η οδική ασφάλεια των διερχόμενων οχημάτων μέσω των παρακάτω:

- Εγγενής ασφάλεια αυτοκινητοδρόμων - Υψηλή ταχύτητα μελέτης - Ανισόπεδοι κόμβοι - Διαχωρισμένες κατευθύνσεις
- Ειδικές βελτιώσεις σε επικίνδυνες θέσεις - Έλεγχοι Οδικής Ασφάλειας
- Υψηλές προδιαγραφές ασφάλειας στις σήραγγες - Ενσωμάτωση απαιτήσεων Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2004/54
- Σύγχρονη διαχείριση κυκλοφορίας - Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας στο ΚΕΣ Νεστάνης - Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης & πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων - Περιπολίες, οδική βοήθεια & τηλεφωνική επικοινωνία με χρήστες

Από τα δεδομένα των αρχείων ατυχημάτων διαπιστώθηκε ότι τα ατυχήματα που συνέβησαν την περίοδο 2001- 2005, δηλαδή πριν την κατασκευή του σύγχρονου αυτοκινητόδρομου, ανέρχονται σε 109 θανόντες. Κατά την περίοδο 2017- 2023 στον σύγχρονο αυτοκινητόδρομο «Μορέας», το σύνολο των θανόντων δεν ξεπερνάει τους 30. Είναι εμφανές ότι το έργο έχει μειώσει αισθητά τους νεκρούς των οδικών ατυχημάτων, συμβάλλοντας ευεργετικά στο κοινωνικό σύνολο.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται ο ρυθμός θνησιμότητας (fatality rate) για τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» κατά τα έτη 2014- 2023. Ο δείκτης αυτός περιγράφει το πλήθος των νεκρών ανά δισεκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα. Τα δεδομένα προέρχονται από την HellasTron με την επιφύλαξη τροποποιήσεων από την τροχαία. Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2021 και μετά παρατηρείται μία αύξηση του δείκτη αυτού, η οποία διορθώθηκε ελαφρώς το 2023. Η τάση αυτή θα πρέπει να διερευνηθεί προκειμένου να εντοπιστούν τα αίτια της. Μία πιθανή αιτία είναι οι οδηγοί να ανέπτυξαν μία εξοικείωση με το δίκτυο, η οποία να τους επέτρεψε την αύξηση της μέσης ταχύτητας και την μείωση της απαραίτητης οδηγικής προσοχής.



Διάγραμμα 5.31: Νεκροί ανά δισεκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα για τον αυτοκινητόδρομο «Μορέας»

5.3.2 Επιδράσεις στους οικισμούς

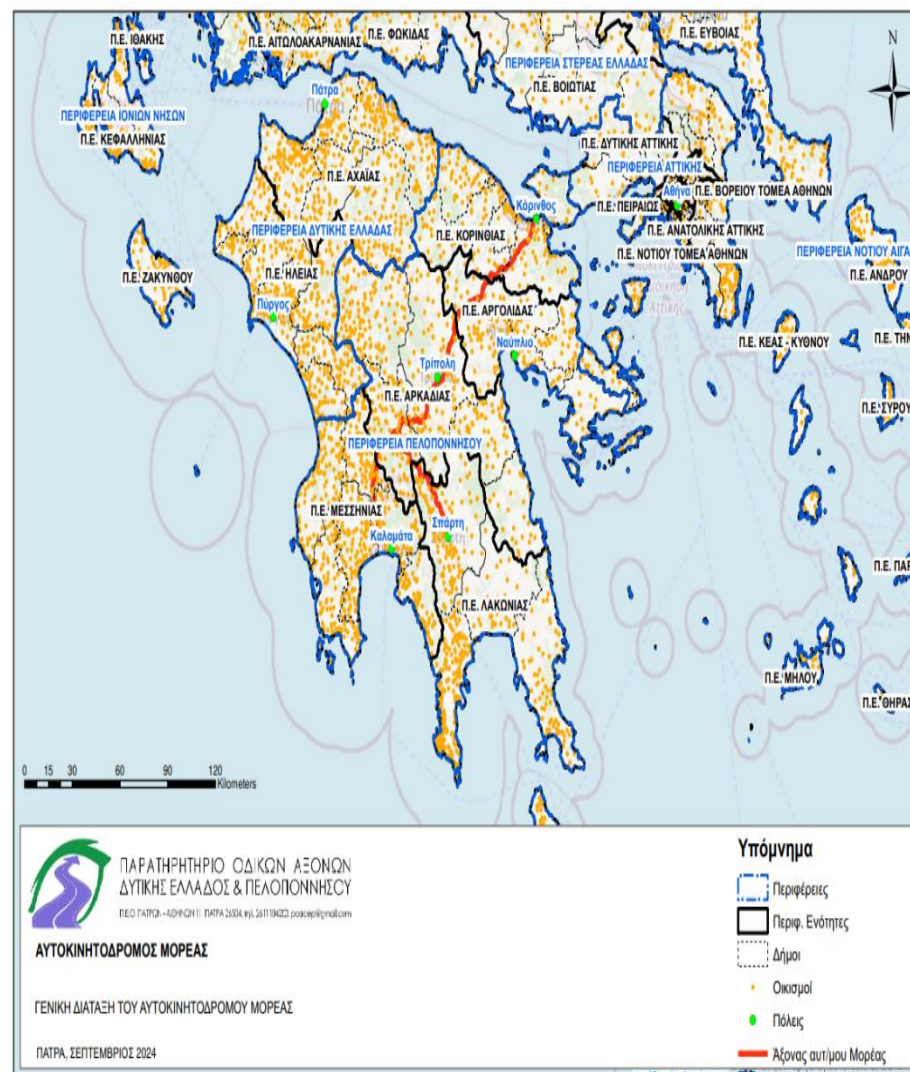
Ως έργο, είναι ενταγμένο στο διευρωπαϊκό Δίκτυο (TEN), αποτελεί ένα αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής των μεταφορών της χώρας η οποία αποσκοπεί στην ομοιόμορφη ανάπτυξη των επιμέρους περιφερειών της. Ως εκ τούτου, και στη διασύνδεση της κεντρικής και νότιας Πελοποννήσου με την υπόλοιπη χώρα και την Ε.Ε

Όσον αφορά την Περιμετρική Οδό Καλαμάτας, (μήκους 12 χιλιομέτρων), που αποτέλεσε και το τελευταίο τμήμα των κατασκευαστικών έργων του αυτοκινητοδρόμου, είναι ένα έργο το οποίο βελτίωσε σημαντικά την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης. Κι αυτό γιατί εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τις υπερτοπικές μετακινήσεις από και προς την Μεσσηνιακή και Λακωνική Μάνη (Καρδαμύλη, Στούπα, Αρεόπολη κλπ) που μέχρι πρότινος διέρχονταν από τον αστικό ιστό της Καλαμάτας. Παράλληλα αναβαθμίσε και τις εσωτερικές μετακινήσεις στην πόλη της Καλαμάτας, συμβάλλοντας στην αύξηση της οδικής ασφάλειας, στη μείωση του χρόνου μετακίνησης αλλά και στην περιβαλλοντική προστασία εξ αιτίας της μείωσης των ρύπων.

Η ταχύτερη οδική σύνδεση των περιφερειακών ενοτήτων της Πελοποννήσου με την Αθήνα και μεταξύ τους συνεπάγεται:

- Αποδοτικότερη & ορθολογικότερη λειτουργία της τοπικής οικονομίας
- Προσέλκυση επενδύσεων σε όλους τους τομείς της οικονομίας: παραγωγή, μεταποίηση και υπηρεσίες
- Προσέλκυση επισκεπτών – παραθεριστών – τουριστών και συνεπώς: Πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη

Τα οφέλη αναμένεται να είναι εντονότερα στο νότιο τμήμα της Πελοποννήσου που έως σήμερα στερείται αξιόπιστων οδικών συνδέσεων.



Εικόνα 9: Γενική διάταξη του αυτοκινητόδρομου Μορέα

5.4 Ανθεκτικότητα και τρωτότητα δικτύου

Η επίδραση της κλιματικής αλλαγής είναι προφανής τα τελευταία χρόνια και οι προκλήσεις που τη συνοδεύουν είναι καθημερινές και ιδιαίτερα δύσκολες. Στο πλαίσιο ενός φαύλου κύκλου, οι πλυμμήρες του χειμώνα ακολουθούν τις πυρκαγιές του καλοκαιριού. Στην προσπάθεια αντιμετώπισης των προκλήσεων αυτών, ο αυτοκινητόδρομος «Μορέας» εντός του έτους 2023 εκκίνησε την κατασκευή του Αντιπλημμυρικού Έργου διευθέτησης των ρεμάτων Πολιτῆικο Ι & ΙΙ και Κερεζένια στο πλαίσιο των Συμπληρωματικών Εργασιών του Άρθρου 18.6 της Σύμβασης Παραχώρησης δυνάμει της με αρ. πρωτ. Β/Ε21/Φ2.4/111716/12-04-2022 Απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει. Κατά το 2023 πραγματοποιήθηκαν οι κάτωθι εργασίες:

- Πλήρης εκσκαφή σε μήκος 705 μέτρων.
- Κατασκευή πασσάλων αντιστήριξης αμφίπλευρα σε μήκος 855 μέτρων.
- Κατασκευή κεφαλόμεσμων αμφίπλευρα σε μήκος 600 μέτρων
- Πλήρης κατασκευή κι επανεπίχωση του κιβωτοειδούς οχετού διαστάσεων 3,50μ. Χ 2,50μ. σε μήκος 270 μέτρων.
- Πλήρης κατασκευή του κιβωτοειδούς οχετού διαστάσεων 6,00μ. Χ 2,50μ. σε μήκος 50 μέτρων.
- Πλήρης κατασκευή του κιβωτοειδούς οχετού διαστάσεων 6,00μ. Χ 2,20μ. σε μήκος 289 μέτρων.
- Μερική κατασκευή (πλάκα δαπέδου) του κιβωτοειδούς οχετού διαστάσεων 6,00μ. Χ 3,00μ. σε μήκος 26 μέτρων.
- Μερική κατασκευή (πλάκα δαπέδου) του κιβωτοειδούς οχετού διαστάσεων 6,00μ. Χ 2,20μ. σε μήκος 13 μέτρων.
- Μερική κατασκευή (πλάκα δαπέδου και τοιχεία αμφίπλευρα) του κιβωτοειδούς οχετού διαστάσεων 6,00μ. Χ 2,20μ. σε μήκος 26 μέτρων.

5.5 Προκλήσεις στην εξέλιξη της κινητικότητας

Ευκαιρίες για μελλοντική αύξηση της κυκλοφορίας στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» μπορούν να προκύψουν από τα παρακάτω:

- **Επενδύσεις στην ευρύτερη περιοχή του Costa Navarino.** Σήμερα, η Costa Navarino που έχει απορροφήσει συνολικές επενδύσεις άνω των 1,25 δισ. ευρώ, περιλαμβάνει τέσσερα πολυτελή ξενοδοχεία γήπεδα γκολφ αλλά και μια σειρά κατοικιών ιδιόκτητων και προς ενοικίαση. Παράλληλα, βρίσκεται σε εξέλιξη η τρίτη φάση ανάπτυξης του συγκροτήματος που περιλαμβάνει την πλήρη ανάπτυξη των περιοχών Navarino Bay, Navarino Hills καθώς και το Navarino Blue, με στόχο να δημιουργηθούν ξεχωριστές περιοχές που συμπληρώνουν η μία την άλλη και προσελκύουν ταξιδιώτες διαφορετικού προφίλ. Η μαρίνα της Πύλου καθώς και το αεροδρόμιο της Καλαμάτας αποτελούν συμπληρωματικές επενδύσεις στην Costa Navarino.
- **Ολοκλήρωση αυτοκινητόδρομου Πάτρα- Πύργος** μήκους 75 χλμ. το 2025 Η ολοκλήρωσή της Πατρών-Πύργου θα προκαλέσει μια σειρά ευεργετικών επιδράσεων στην οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική ανάπτυξη ολόκληρης της Δυτικής Πελοποννήσου. Ο σύγχρονος αυτοκινητόδρομος θα έρθει να δώσει στην περιοχή την ευκολία της οδικής πρόσβασης και σε ολόκληρη την περιφέρεια τη δυνατότητα να αναδιατάξει το τουριστικό και το αναπτυξιακό περιβάλλον της με βιώσιμες δραστηριότητες οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά.
- **Αναβάθμιση του οδικού άξονα Καλαμάτα– Ριζόμυλος– Πύλος– Μεθώνη** μήκους περίπου 49 χιλιομέτρων, το οποίο θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα τρία διακριτά τμήματα: Καλαμάτα – Ριζόμυλος μήκους 16,4 χλμ., Ριζόμυλος – Πύλος μήκους 24,4 χλμ., Πύλος – Μεθώνη μήκους 7,9 χλμ.».

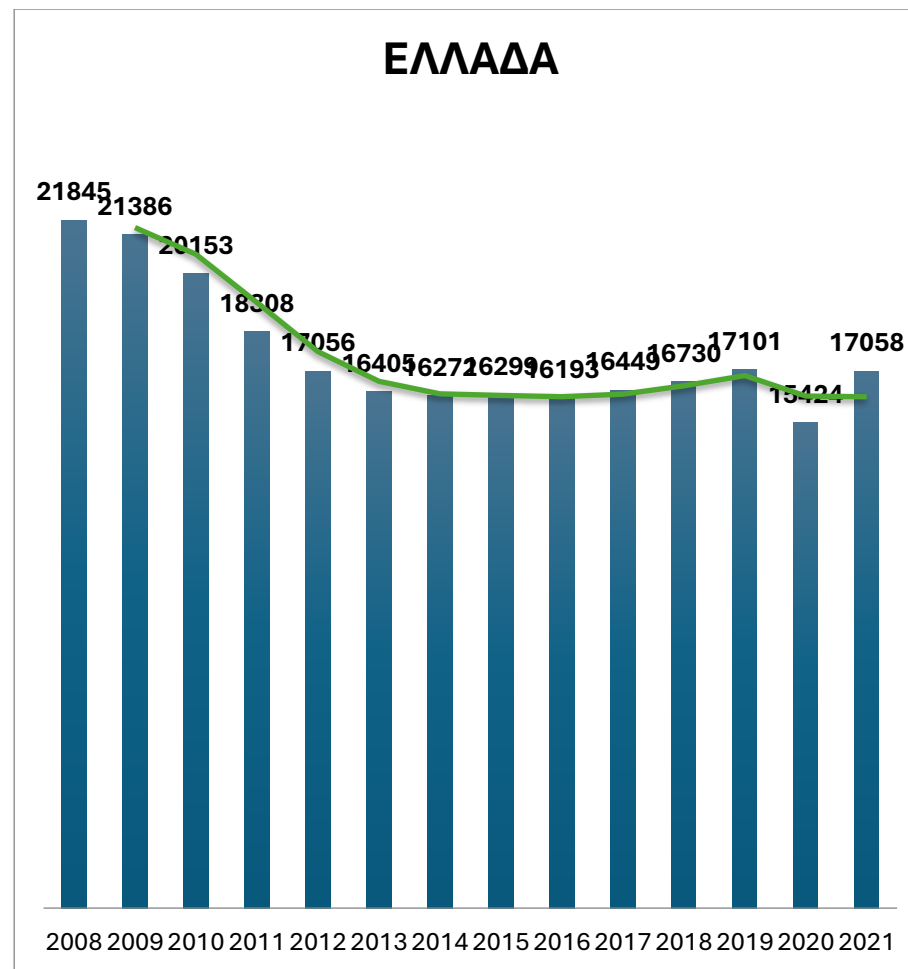
Το έργο αυτό αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 4 χρόνια και θα διευκολύνει την προσβασιμότητα της Δυτικής και Νοτιοδυτικής Μεσσηνίας σε σχέση με τη πρωτεύουσα Καλαμάτα, τον Διευρωπαϊκό Άξονα Μεταφορών Αθήνας – Κορίνθου – Τρίπολης – Καλαμάτας – Σπάρτης, και το Αεροδρόμιο “Βασίλης Κωνσταντακόπουλος. Λόγω της αύξησης της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας κατά μέσο όρο 35 χλμ/ ώρα, μειώνονται οι χρονοαποστάσεις μεταξύ των τουριστικών περιοχών και του αεροδρομίου της Καλαμάτας.

- **Πιθανή μελλοντική υλοποίηση του οδικού έργου Πύργος- Καλό Νερό- Τσακώνα.** Έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί οι προμελέτες για το τμήμα αυτό. Η μελέτη περιλαμβάνει τρεις εναλλακτικές χαράξεις για τη διέλευση στο τμήμα του Καϊάφα, η λύση που προκρίνεται είναι αυτή της ήπιας παρέμβασης και όχι της ανατολικής χάραξης που είναι σαφώς πιο κοστοβόρα και ιδιαίτερα επίφοβη (αν όχι απαγορευτική) για χρηματοδότηση. Η περιοχή του Καϊάφα είναι χαρακτηρισμένη ως Natura και αυτό αποτελεί εμπόδιο για την κατασκευή του εν λόγω οδικού άξονα.

5.6 Συνοχή-Ανάπτυξη

5.6.1 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.



Διάγραμμα 5.32: Εξέλιξη κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας

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 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€).

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
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
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
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
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 5.33 : Κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά περιφέρεια (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ			
	Μεταβολή % 2008-2016	Μεταβολή % 2017-2021	Συνολική μεταβολή % 2008-2021
ΑΤΤΙΚΗ	-24,78	3,93	-20,13
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	-25,73	8,70	-19,91
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-5,56	-11,03	-24,18
ΉΠΕΙΡΟΣ	-22,57	3,64	-22,88
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	-28,27	4,93	-22,85
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	-27,56	6,17	-15,57
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-27,46	5,11	-18,17
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	-25,13	12,53	-13,90
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	-20,59	3,31	-16,36
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	-32,24	-2,40	-33,27
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-31,13	-9,15	-39,60
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	-29,71	-4,54	-32,76
ΚΡΗΤΗ	-29,02	0,39	-27,02
ΣΥΝΟΛΟ	-25,87	3,70	-21,91

Πίνακας 5.34 : 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 αντανakλά 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, των Ιόνιων Νησιών και του Βορείου Αιγαίου, η μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ τους από το 2017 μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, όπως οι επιπτώσεις της οικονομικής δομής της περιοχής, η έλλειψη επενδύσεων ή η ανεργία

Η περιφέρεια Πελοποννήσου, κατά την περίοδο 2008-2021, υπέστη σημαντικές οικονομικές προκλήσεις, όπως φαίνεται από την πτώση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης, η οποία ξεκίνησε το 2008, η περιοχή παρουσίασε πτώση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά 20,59%, καταδεικνύοντας τις έντονες επιπτώσεις της ύφεσης στην παραγωγικότητα και την οικονομική δραστηριότητα. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από μια ευρύτερη αποδιοργάνωση της οικονομίας σε εθνικό επίπεδο, με την Πελοπόννησο να είναι ιδιαίτερα ευάλωτη λόγω της εξάρτησής της από παραδοσιακούς τομείς, όπως η γεωργία και ο τουρισμός, που επλήγησαν σοβαρά από την κρίση.

Παρά τη μικρή ανάκαμψη της περιφέρειας από το 2017 έως το 2021, με αύξηση κατά 3,31%, αυτή η πρόοδος ήταν αρκετά περιορισμένη σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες της χώρας. Οι λόγοι πίσω από αυτήν τη συγκρατημένη ανάπτυξη εντοπίζονται σε διαρθρωτικές αδυναμίες της τοπικής οικονομίας, οι οποίες περιλαμβάνουν τη δυσκολία προσέλκυσης επενδύσεων και την έλλειψη ανάπτυξης σε κρίσιμους τομείς, όπως η βιομηχανία και η τεχνολογία. Παράλληλα, η εξάρτηση από παραδοσιακές οικονομικές δραστηριότητες, όπως ο αγροτικός τομέας, οι οποίες δεν έχουν επαρκώς εκσυγχρονιστεί, εμπόδισε την περιοχή να επωφεληθεί από τις τεχνολογικές καινοτομίες που θα μπορούσαν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη.

Η ανάλυση των δεδομένων καταδεικνύει ότι οι εξωτερικές κρίσεις, όπως η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 και η πανδημία COVID-19, είχαν μακροχρόνιες επιπτώσεις στην οικονομία της Πελοποννήσου, ενώ η ανάκαμψη υπήρξε άνιση και ανεπαρκής. Οι περιφερειακές οικονομίες, που εξαρτώνται σε

μεγάλο βαθμό από έναν ή δύο τομείς, είναι πιο ευάλωτες σε οικονομικούς κραδασμούς, και αυτό ακριβώς αντικατοπτρίζεται στην περίπτωση της Πελοποννήσου. Επιπλέον, η περιορισμένη διαφοροποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων και η ανεπαρκής καινοτομία καθυστέρησαν την ανάκαμψη της περιοχής.

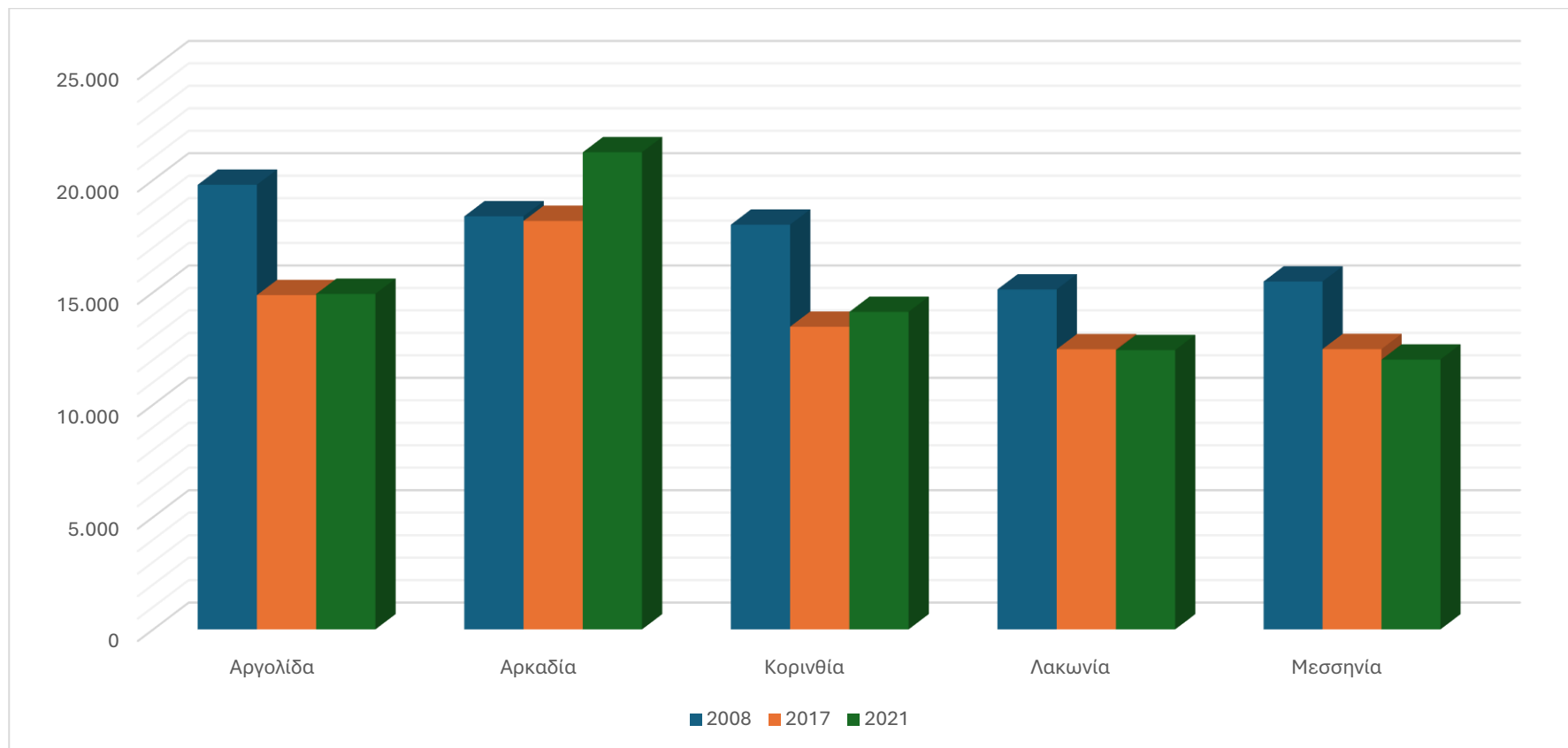
Για να αντιμετωπιστούν αυτές οι προκλήσεις, είναι κρίσιμο να υιοθετηθούν πολιτικές που θα ενισχύσουν την ανθεκτικότητα της τοπικής οικονομίας, προωθώντας την καινοτομία, τη διαφοροποίηση και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Επενδύσεις σε υποδομές, εκπαίδευση και νέες τεχνολογίες θα μπορούσαν να αποτελέσουν θεμέλιο για την οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής. Η ανάπτυξη ενός πιο φιλικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος, με κίνητρα για επενδύσεις και την ενίσχυση της μικρομεσαίας επιχειρηματικότητας, θα μπορούσε

να προσελκύσει νέες επενδύσεις και να τονώσει την οικονομία. Η ενίσχυση του τουριστικού προϊόντος με έμφαση στον εναλλακτικό τουρισμό, καθώς και η προώθηση του πρωτογενούς τομέα μέσω καινοτομιών, μπορεί επίσης να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ανάκαμψη.

Τέλος, η ανάγκη για βιώσιμη ανάπτυξη είναι ιδιαίτερα επιτακτική. Η βιώσιμη ανάπτυξη μπορεί να μειώσει τις περιφερειακές ανισότητες και να ενισχύσει την τοπική ευημερία, ενώ ταυτόχρονα προστατεύει το φυσικό και πολιτιστικό κεφάλαιο της Πελοποννήσου. Συνολικά, η πορεία της περιφέρειας δείχνει ότι απαιτούνται μακροπρόθεσμες στρατηγικές και συνεχείς επενδύσεις για την επίτευξη μιας πιο ανθεκτικής και δυναμικής οικονομίας.

ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ														
ΕΤΟΣ	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Αργολίδα	19.787	19.309	18.404	16.394	15.275	14.636	14.464	14.796	14.616	14.873	14.993	15.180	14.109	14.928
Αρκαδία	18.382	18.805	18.158	17.150	16.944	17.218	16.865	17.456	17.560	18.177	17.962	18.700	17.483	21.234
Κορινθία	18.011	16.944	16.097	14.862	14.101	13.572	12.621	13.026	13.461	13.465	13.648	14.190	13.218	14.127
Λακωνία	15.125	15.158	14.285	13.333	12.559	12.248	12.167	12.450	11.903	12.462	12.525	12.964	11.604	12.423
Μεσσηνία	15.480	15.182	14.783	13.779	13.044	12.064	12.224	12.359	12.278	12.469	12.495	12.539	11.129	12.004

Πίνακας 5.35 : Κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά Νομό (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 5.33: Εξέλιξη κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανά νομό

Επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον στους νομούς που διατρέχει ο αυτοκινητόδρομος, αρχικά, η Αργολίδα κατέγραψε σημαντική μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά 26,1% από το 2008 έως το 2016, μια πτώση που αντανάκλα τις σοβαρές επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στην περιοχή. Η ανάκαμψη ήταν ελάχιστη από το 2017 έως το 2021, με μόλις 0,4% αύξηση, οδηγώντας σε συνολική μείωση 24,6% για την περίοδο 2008-

2021. Αυτό δείχνει ότι η οικονομία της Αργολίδας δεν κατάφερε να ανακάμψει ουσιαστικά από την κρίση, παραμένοντας σε χαμηλά επίπεδα.

Η Αρκαδία είναι η μοναδική περιοχή που παρουσίασε συνολική θετική μεταβολή στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά την περίοδο 2008-2021, με αύξηση 15,5%. Αν και σημειώθηκε μικρή πτώση κατά 4,5% μέχρι το 2016, η περιοχή κατέγραψε σημαντική ανάκαμψη από το 2017 έως το 2021 με αύξηση

16,8%. Η θετική αυτή εξέλιξη πιθανώς σχετίζεται με τη βιομηχανική δραστηριότητα και τις ενεργειακές επενδύσεις στην περιοχή, γεγονός που την κατέστησε πιο ανθεκτική στην κρίση.

Η Κορινθία παρουσίασε παρόμοια τάση με την Αργολίδα, με σημαντική μείωση 25,3% από το 2008 έως το 2016, λόγω της οικονομικής κρίσης. Ωστόσο, από το 2017 έως το 2021 σημείωσε μια πιο αξιοσημείωτη ανάκαμψη με αύξηση 4,9%. Παρά την προσπάθεια ανάκαμψης, η συνολική μείωση για την περίοδο 2008-2021 ήταν 21,6%, υποδεικνύοντας ότι η περιοχή δυσκολεύτηκε να επιστρέψει στα επίπεδα προ κρίσης.

Η Λακωνία κατέγραψε μείωση 21,3% από το 2008 έως το 2016, ενώ στη συνέχεια, από το 2017 έως το 2021, παρουσίασε στασιμότητα με μικρή πτώση 0,3%. Η συνολική μείωση 17,9% για την περίοδο 2008-2021 δείχνει ότι η περιοχή βίωσε μεγάλες οικονομικές πιέσεις, με ελάχιστη ή καθόλου ανάκαμψη κατά τη μεταγενέστερη περίοδο.

Η Μεσσηνία ακολούθησε μια ανάλογη πορεία με άλλες περιοχές, σημειώνοντας πτώση 20,7% έως το 2016 και περαιτέρω μείωση 3,7% κατά την περίοδο 2017-2021. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα συνολική μείωση 22,5% στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ για την περίοδο 2008-2021. Η αρνητική πορεία, ειδικά μετά το 2017, υποδηλώνει ότι η περιοχή δεν κατάφερε να ανακάμψει επαρκώς, πιθανώς λόγω περιορισμένης ανάπτυξης σε τομείς όπως ο τουρισμός και η γεωργία.

Συνολικά, οι νομοί της Πελοποννήσου παρουσιάζουν μειώσεις στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ για την περίοδο 2008-2021, με την Αρκαδία να ξεχωρίζει ως η μόνη περιοχή που σημείωσε σημαντική αύξηση. Αντίθετα, η Αργολίδα, η Κορινθία, η Λακωνία και η Μεσσηνία αντιμετώπισαν σοβαρές προκλήσεις και δεν μπόρεσαν να επανέλθουν στα επίπεδα πριν την κρίση, με τη συνολική τους ανάκαμψη να είναι υποτονική ή ανύπαρκτη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάπτυξης αποτελεί η κατασκευή και η λειτουργία του αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑΣ, ο οποίος αφορά σε μια σημαντική υποδομή που έχει τη δυνατότητα να επηρεάσει θετικά την οικονομική δραστηριότητα και την ανάπτυξη στις περιοχές που διασχίζει. Ο ΜΟΡΕΑΣ συνδέει σημαντικές πόλεις της Πελοποννήσου με άλλες περιοχές της Ελλάδας, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στη μείωση του κόστους μεταφορών και στον περιορισμό των αποστάσεων μεταξύ των αγορών και των παραγωγικών μονάδων και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα των τοπικών επιχειρήσεων. Επιπλέον, η αύξηση της προσβασιμότητας μπορεί να προσελκύσει νέες επενδύσεις, τόσο εγχώριες όσο και διεθνείς, και να ενισχύσει τον τουρισμό, συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στην ενίσχυση του τοπικού εισοδήματος. Η επίδραση του ΜΟΡΕΑΣ μπορεί επίσης να φανεί στην αύξηση των ευκαιριών για εκμετάλλευση τοπικών πόρων, όπως η αγροτική παραγωγή και οι φυσικοί πόροι, καθώς και στην ανάπτυξη νέων τομέων όπως η βιομηχανία και οι υπηρεσίες. Η συνεχής βελτίωση και συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου είναι ουσιώδης για τη διασφάλιση της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών αυτών.

Συνοψίζοντας, κρίσιμη θεωρείται η ανάπτυξη ολοκληρωμένων στρατηγικών που θα εστιάζουν στη στήριξη των τοπικών οικονομιών μέσω της αξιοποίησης των τοπικών πλεονεκτημάτων, της προώθησης της καινοτομίας και της διαφοροποίησης των οικονομικών δραστηριοτήτων. Η συνεργασία μεταξύ των περιφερειακών και τοπικών αρχών, της κεντρικής κυβέρνησης και του ιδιωτικού τομέα είναι ουσιώδης για τη δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για βιώσιμη ανάπτυξη και ευημερία

5.6.2 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 5.36: 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 5.37: Ποσοστά ανεργίας στην Ελλάδα για τη περίοδο 2009-2022, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

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.

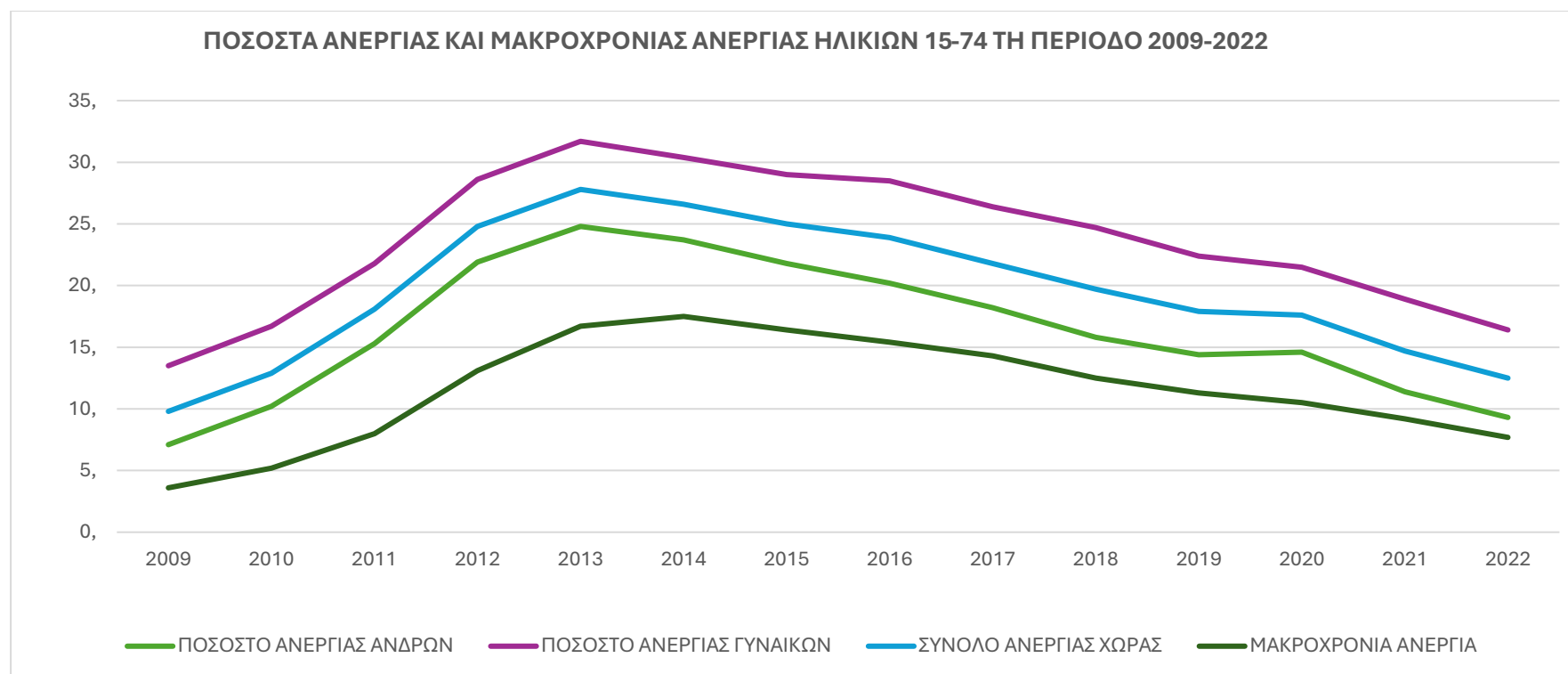
Ωστόσο, παραμένει ξεκάθαρο ότι το ποσοστό ανεργίας των γυναικών είναι συνήθως υψηλότερο από αυτό των ανδρών κατά τη διάρκεια κάθε έτους της περιόδου, με τη μεγαλύτερη απόκλιση να παρατηρείται το 2013, με το ποσοστό ανεργίας να φτάνει στο 31,7% για τις γυναίκες και στο 24,8% για τους άνδρες. Οι αιτίες 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 5.38. : 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 5.34.: Ποσοστά Ανεργίας και Μακροχρόνιας Ανεργίας Ηλικιών 15-74

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 άνεργων 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
	2013	2022	2013	2022	ΑΝΕΡΓΙΑΣ	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 5.39: Ποσοστά ανεργίας, νεανικής ανεργίας και μακροχρόνιας νεανικής ανεργίας ανά περιφέρεια και έτος, Πηγή: EUROSTAT

Ο πίνακας που παρουσιάζεται περιέχει δεδομένα για την απασχόληση και την ανεργία στην Περιφέρεια Πελοποννήσου από το 2009 έως το 2022. Αναλύοντας τα δεδομένα, παρατηρείται μια διαχρονική μεταβολή τόσο στον

αριθμό των απασχολούμενων όσο και των ανέργων, αλλά και στα αντίστοιχα ποσοστά τους στον ενεργό πληθυσμό.

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ														
ΕΤΗ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Απασχολούμενοι (σε χιλιάδες)	238,7	228,8	214,1	197,2	191,3	188,7	193,2	196,3	205	208,2	211,4	213,9	212	216,4
Άνεργοι (σε χιλιάδες)	20,5	24,4	34,1	46,9	53,8	57,5	55,4	46,7	41,5	34,9	28,8	27,4	30,8	31,1
Ποσοστό απασχολούμενων	50,60%	48,70%	45,40%	41,70%	40,50%	40%	41%	41,80%	43,80%	44,60%	45,40%	46,10%	45,70%	46,70%
Ποσοστό ανέργων	7,90%	9,60%	13,80%	19,20%	21,90%	23,40%	22,30%	19,20%	16,80%	14,40%	12,00%	11,30%	12,70%	12,60%

Πίνακας 5.40 : Απασχολούμενοι και άνεργοι περιφέρειας Πελοποννήσου σε αριθμού και ποσοστά

Ξεκινώντας με τους απασχολούμενους, το 2009 ο αριθμός τους ανέρχεται σε 238,7 χιλιάδες, ένα από τα υψηλότερα επίπεδα της περιόδου που εξετάζεται. Ωστόσο, τα επόμενα χρόνια παρατηρείται μια σταδιακή μείωση, με το 2013 να καταγράφει τον χαμηλότερο αριθμό απασχολούμενων, που φτάνει τις 191,3 χιλιάδες. Αυτή η μείωση αποδίδεται στην οικονομική κρίση και τα μέτρα

λιτότητας που υιοθετήθηκαν στην Ελλάδα, επηρεάζοντας σημαντικά την απασχόληση. Μετά το 2013, ξεκινάει μια αργή, αλλά σταθερή ανάκαμψη, με τον αριθμό των απασχολούμενων να αυξάνεται σταδιακά. Το 2022 καταγράφονται 216,4 χιλιάδες απασχολούμενοι, μια θετική τάση που, παρότι δεν έχει επανέλθει στα προ κρίσης επίπεδα, δείχνει σημάδια βελτίωσης.

Από την άλλη πλευρά, ο αριθμός των ανέργων ακολουθεί την αντίστροφη πορεία. Το 2009, οι άνεργοι ανέρχονται σε 20,5 χιλιάδες, αλλά με την επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης, ο αριθμός αυτός αυξάνεται σημαντικά, φτάνοντας το ανώτατο επίπεδο το 2014 με 57,5 χιλιάδες άνεργους. Η οικονομική κρίση και η ύφεση που έπληξαν την Ελλάδα οδήγησαν σε αυξημένη ανεργία, καθώς πολλές επιχειρήσεις έκλεισαν ή μείωσαν το προσωπικό τους. Από το 2014 και μετά, παρατηρείται μια σταδιακή μείωση της ανεργίας, η οποία όμως δεν είναι τόσο γρήγορη όσο η αύξηση της. Το 2022, οι άνεργοι ανέρχονται σε 31,1 χιλιάδες, αριθμός που παραμένει υψηλός, αν και μειωμένος σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη.

Όσον αφορά τα ποσοστά απασχόλησης και ανεργίας, το 2009 το ποσοστό απασχολούμενων ήταν 50,6%, ενώ το ποσοστό ανεργίας ήταν 7,9%. Αυτά τα ποσοστά αρχίζουν να επιδεινώνονται μετά το 2010, με το ποσοστό απασχόλησης να μειώνεται συνεχώς και το ποσοστό ανεργίας να αυξάνεται. Το 2013, το ποσοστό απασχόλησης μειώνεται στο 40,5%, ενώ το ποσοστό ανεργίας φτάνει στο υψηλότερο επίπεδο της περιόδου με 23,4%. Τα δεδομένα αυτά αποτυπώνουν τη σφοδρή επίδραση της κρίσης στην Περιφέρεια Πελοποννήσου.

Η ανάκαμψη ξεκινάει από το 2014, με το ποσοστό απασχόλησης να αυξάνεται σταδιακά και το ποσοστό ανεργίας να μειώνεται. Το 2022, το ποσοστό απασχόλησης φτάνει στο 46,7%, ενώ το ποσοστό ανεργίας υποχωρεί στο 12,6%. Παρά την ανάκαμψη, τα επίπεδα αυτά δεν πλησιάζουν τα προ κρίσης δεδομένα, ενώ το ποσοστό ανεργίας παραμένει διπλάσιο σε σχέση με το 2009. Συνοψίζοντας, η οικονομική κρίση επηρέασε δραματικά την απασχόληση και την ανεργία στην Πελοπόννησο, με σημαντική πτώση στον αριθμό των

απασχολούμενων και εκτίναξη της ανεργίας την περίοδο 2010-2013. Η κατάσταση άρχισε να βελτιώνεται σταδιακά από το 2014 και έπειτα, με αργή αύξηση της απασχόλησης και μείωση της ανεργίας. Ωστόσο, το 2022 η περιοχή δεν έχει επανέλθει πλήρως στα επίπεδα προ κρίσης, δείχνοντας ότι η οικονομική ανάκαμψη παραμένει μια πρόκληση για την Πελοπόννησο.

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ)			
Έτος	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
2022	52,4	31,9	132,0
2021	59,3	29,1	123,6
2020	52,9	26,3	134,7
2019	53,0	25,9	132,5
2018	54,6	28,8	124,7
2017	52,9	27,8	124,3
2016	56,0	26,9	113,4
2015	60,7	24,9	107,6
2014	62,8	23,1	102,8
2013	62,7	26,1	102,5
2012	59,6	32,0	105,6
2011	64,4	35,6	114,1
2010	68,2	40,1	120,4
2009	75,1	42,0	121,7

Πίνακα 5.41: Απασχολούμενοι ανά τομέα απασχόλησης Πελοποννήσου (σε χιλιάδες)

Η απασχόληση στην Πελοπόννησο, όπως και σε όλη την Ελλάδα, έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές κατά την περίοδο 2009-2022, οι οποίες αντανakλούν τη βαθιά οικονομική μεταμόρφωση που συντελείται στη χώρα. Η δομή της απασχόλησης έχει μετατοπιστεί από τον παραδοσιακό πρωτογενή τομέα, ο οποίος είχε ισχυρή παρουσία λόγω της γεωργίας και της κτηνοτροφίας, προς

τους τομείς των υπηρεσιών, με τον τριτογενή τομέα να κυριαρχεί πλέον στην περιφέρεια.

Ο πρωτογενής τομέας, ο οποίος ιστορικά αποτελούσε τη βάση της τοπικής οικονομίας, παρουσιάζει μια σταθερή μείωση στη συμμετοχή του εργατικού δυναμικού. Από το 2009 έως το 2022, η απασχόληση στον τομέα αυτόν μειώθηκε κατά 22,7 χιλιάδες θέσεις εργασίας, γεγονός που οφείλεται σε

πολλούς παράγοντες. Η τεχνολογική εξέλιξη που απαιτεί λιγότερο ανθρώπινο δυναμικό, οι μετακινήσεις του πληθυσμού προς τα αστικά κέντρα, καθώς και οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι αγρότες λόγω χαμηλών εισοδημάτων και μειωμένων επενδύσεων, συνέβαλαν στην υποχώρηση της γεωργικής δραστηριότητας. Αυτή η εξέλιξη δείχνει τη μακροπρόθεσμη μείωση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα, ο οποίος δεν καταφέρνει να ανταγωνιστεί άλλους κλάδους.

Παράλληλα, ο δευτερογενής τομέας (βιομηχανία και κατασκευές) βίωσε μια βαθιά κρίση λόγω της οικονομικής ύφεσης που ξεκίνησε το 2009. Η μείωση της κατασκευαστικής δραστηριότητας ήταν ιδιαίτερα έντονη, καθώς η οικονομική κρίση περιόρισε τις επενδύσεις σε υποδομές και ακίνητα, με αποτέλεσμα να μειωθεί δραματικά ο αριθμός των απασχολούμενων στον τομέα αυτό. Το 2020 σημειώθηκε η χαμηλότερη καταγραφή, με 26,3 χιλιάδες εργαζόμενους, ωστόσο, από το 2021 παρατηρείται μια αργή ανάκαμψη, κυρίως στον τομέα των κατασκευών, καθώς η οικονομία άρχισε να ανακάμπτει μετά την πανδημία COVID-19. Ο δευτερογενής τομέας εξακολουθεί να είναι ευάλωτος σε εξωτερικούς παράγοντες, όπως η ζήτηση και οι επενδύσεις, αλλά η βελτίωση των οικονομικών συνθηκών μετά την πανδημία δείχνει κάποια σημάδια ανάπτυξης.

Σε αντίθεση με τους δύο πρώτους τομείς, ο τριτογενής τομέας, που περιλαμβάνει υπηρεσίες όπως ο τουρισμός, το εμπόριο, οι μεταφορές, η εκπαίδευση και η υγεία, γνώρισε εντυπωσιακή ανάπτυξη κατά την ίδια περίοδο. Από το 2013 έως το 2022, ο αριθμός των απασχολούμενων στον τομέα αυτόν αυξήθηκε από 102,5 χιλιάδες σε 132,0 χιλιάδες, καθιστώντας τον τριτογενή τομέα τον κύριο πυλώνα της απασχόλησης στην Πελοπόννησο. Η ανάπτυξη

αυτή ευνοήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό, ο οποίος αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας. Η Πελοπόννησος, με την πλούσια ιστορία, τα φυσικά τοπία και τις τουριστικές υποδομές, προσελκύει χιλιάδες τουρίστες, γεγονός που τονώνει τη ζήτηση για υπηρεσίες στους τομείς της φιλοξενίας, της εστίασης και των μεταφορών. Η ανάπτυξη των υπηρεσιών δεν περιορίζεται μόνο στον τουρισμό, αλλά και σε άλλους τομείς, όπως η υγεία και η πληροφορική, οι οποίοι συνεισφέρουν στη διατήρηση της απασχόλησης και στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας.

Ωστόσο, η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στην απασχόληση στον τομέα των υπηρεσιών, ιδίως στους τομείς του τουρισμού και της φιλοξενίας, που επλήγησαν από τα περιοριστικά μέτρα και τη μείωση των ταξιδιών. Παρά την προσωρινή πτώση το 2021, ο τριτογενής τομέας επανήλθε δυναμικά το 2022, υποδεικνύοντας την ανθεκτικότητα του τομέα των υπηρεσιών και τη σημασία του για τη σταθερότητα της οικονομίας στην Πελοπόννησο.

Συνολικά, η απασχόληση στην Πελοπόννησο αντικατοπτρίζει τη μετάβαση από την παραδοσιακή οικονομία, που στηριζόταν στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα, σε μια οικονομία που επικεντρώνεται στις υπηρεσίες. Αυτή η αλλαγή, αν και αναμενόμενη, αναδεικνύει τις προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Οι επενδύσεις σε καινοτόμες τεχνολογίες, υποδομές και εκπαίδευση, καθώς και η στήριξη της τοπικής επιχειρηματικότητας, είναι κρίσιμες για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών οικονομιών και τη δημιουργία νέων ευκαιριών απασχόλησης. Επιπλέον, η ανάγκη για διαφοροποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων και η προώθηση του εναλλακτικού τουρισμού και της αγροτικής ανάπτυξης θα

μπορούσαν να συμβάλουν στη μείωση της ανεργίας και την ενίσχυση της περιφερειακής οικονομίας, καθιστώντας την Πελοπόννησο πιο ανθεκτική σε μελλοντικές κρίσεις.

Ποσοστά απασχόλησης ανά φύλο Πελοπόννησος												
ΕΤΗ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Άνδρες	71,3%	68,0%	66,0%	64,9%	64,9%	67,2%	71,3%	73,3%	73,8%	74,8%	75,2%	75,6%
Γυναίκες	50,0%	44,7%	44,0%	44,3%	45,7%	45,9%	47,9%	48,4%	50,5%	51,6%	50,2%	52,4%

Πίνακας 5.42: Ποσοστά απασχόλησης ανά φύλο στη περιφέρεια Πελοποννήσου

Η απασχόληση στην Πελοπόννησο παρουσιάζει ενδιαφέροντα μοτίβα διαφοροποίησης μεταξύ των δύο φύλων κατά την περίοδο 2011-2022. Συγκεκριμένα, η απασχόληση των ανδρών και των γυναικών εξελίχθηκε με διαφορετικούς ρυθμούς, αντανακλώντας πιθανές κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές επιδράσεις.

Για τους άνδρες, το ποσοστό απασχόλησης ξεκίνησε το 2011 από το 71,3%. Ωστόσο, κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης, παρατηρήθηκε μια πτώση που συνεχίστηκε έως το 2014. Από το 2011 έως το 2014, το ποσοστό

απασχόλησης μειώθηκε από το 71,3% στο 64,9%. Η μείωση αυτή αντανάκλα τις συνέπειες της κρίσης και των μέτρων λιτότητας που εφαρμόστηκαν στην Ελλάδα, επηρεάζοντας σημαντικά την αγορά εργασίας. Μετά το 2014, παρατηρείται σταθεροποίηση και μια σταδιακή ανάκαμψη, με το ποσοστό να ανεβαίνει στο 67,2% το 2016 και να φτάνει στο 73,8% το 2019, προ της πανδημίας. Το 2020, με την εμφάνιση της πανδημίας του COVID-19, παρατηρείται μια μικρή αύξηση της απασχόλησης στο 74,8%, ενώ το 2021 και το 2022 η τάση παραμένει θετική, με το ποσοστό να φτάνει στο 75,6% το 2022. Η ανάκαμψη αυτή πιθανόν συνδέεται με

τη σταθεροποίηση της οικονομίας και τις προσαρμογές στην αγορά εργασίας που επέτρεψαν στους άνδρες να επανέλθουν σε υψηλότερα επίπεδα απασχόλησης.

Για τις γυναίκες, η εικόνα είναι διαφορετική. Το 2011, το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών ήταν 50%, σημαντικά χαμηλότερο από αυτό των ανδρών. Η κρίση επηρέασε έντονα τις γυναίκες, με το ποσοστό να μειώνεται στο 44,0% το 2013, ενώ το 2014 παρατηρείται μια μικρή άνοδος στο 44,3%. Το 2015 και 2016 παρατηρείται σταδιακή αύξηση στο 45,7% και 45,9%, αντίστοιχα. Στη συνέχεια, καταγράφεται μια θετική δυναμική, με το ποσοστό να φτάνει στο 48,4% το 2018 και να υπερβαίνει το 50% το 2019, όταν έφτασε στο 50,5%. Παρά την πανδημία του COVID-19, το ποσοστό των γυναικών συνέχισε να αυξάνεται, φτάνοντας το 52,4% το 2022. Αυτό υποδεικνύει πως, παρά τις προκλήσεις, οι γυναίκες στην Πελοπόννησο κατάφεραν να ενισχύσουν την παρουσία τους στην αγορά εργασίας, με μια πιο σταθερή αύξηση από το 2017 και μετά.

Συγκρίνοντας τα δύο φύλα, η διαφορά στην απασχόληση παρέμεινε σημαντική καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου, με τους άνδρες να έχουν σταθερά υψηλότερα ποσοστά απασχόλησης από τις γυναίκες. Το χάσμα ήταν μεγαλύτερο κατά τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας, αλλά φαίνεται πως από το 2015 και μετά η απόσταση μεταξύ των ποσοστών ανδρών και γυναικών μειώνεται, κυρίως λόγω της αυξητικής τάσης στην απασχόληση των γυναικών. Αυτό πιθανόν συνδέεται με την αυξανόμενη συμμετοχή των γυναικών σε διάφορους τομείς της οικονομίας, καθώς και με τις κοινωνικές και θεσμικές αλλαγές που προωθούν την ισότητα των φύλων στην εργασία.

Η περίοδος 2011-2022 χαρακτηρίζεται από μεγάλες διακυμάνσεις λόγω της οικονομικής κρίσης και της πανδημίας, αλλά παρατηρείται συνολικά μια θετική τάση στην απασχόληση, ιδιαίτερα μετά το 2017, και για τα δύο φύλα.

5.6.3 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
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	10.768	8.380	8.169	8.253
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	4.243	3.796	3.464	3.218
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
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
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 5.43 : Συνολική Α.Π.Α. (Πηγή: ΒΡΕΧΟΠΟΥΛΟΣ, ΕΛΣΤΑΤ)

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου παρουσίασε μείωση του Ακαθάριστου Προϊόντος Αγοράς (Α.Π.Α.) από το 2008 έως το 2021. Συγκεκριμένα, το 2008 το Α.Π.Α. ανήλθε στα 8.926 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το 2012 μειώθηκε στα 7.265 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας σημαντική πτώση κατά 1.661 εκατομμύρια ευρώ. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί σε πτώση περίπου 18,6%, πιθανότατα λόγω της οικονομικής κρίσης που επηρέασε ολόκληρη τη χώρα εκείνη την περίοδο.

Το 2017, το Α.Π.Α. της Πελοποννήσου συνέχισε να μειώνεται, φτάνοντας στα 7.024 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μικρότερη πτώση σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο (κατά 241 εκατομμύρια ευρώ ή περίπου 3,3%). Η σταθεροποίηση αυτής της μείωσης υποδηλώνει ίσως μια πιο αργή επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της περιφέρειας.

Το 2021 παρατηρείται μια μικρή αύξηση του Α.Π.Α., στα 7.121 εκατομμύρια ευρώ, η οποία αντιπροσωπεύει μια άνοδο κατά 97 εκατομμύρια ευρώ σε σχέση με το 2017 (αύξηση περίπου 1,4%). Αυτή η μικρή άνοδος ενδέχεται να οφείλεται σε κάποιες βελτιώσεις στην οικονομική δραστηριότητα ή σε επιτυχή διαχείριση πόρων και προγραμμάτων ανάπτυξης στην περιφέρεια.

Συνολικά, η Πελοπόννησος υπέστη σημαντικές οικονομικές απώλειες την περίοδο 2008-2017, με μια μικρή ανάκαμψη το 2021, αλλά παραμένει σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτά του 2008.

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.

Ο πρωτογενής τομέας της Περιφέρειας Πελοποννήσου κατέγραψε μικρές διακυμάνσεις στην αξία του Ακαθάριστου Προϊόντος Αγοράς (Α.Π.Α.) κατά την περίοδο 2008-2021. Συγκεκριμένα, το 2008 το Α.Π.Α. του πρωτογενούς τομέα ανήλθε στα 664 εκατομμύρια ευρώ. Το 2012 σημειώθηκε μια μείωση στα 617 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή μείωση περίπου 7% σε σχέση με το 2008. Η πτώση αυτή πιθανότατα αντικατοπτρίζει τις δυσκολίες που αντιμετώπισε ο αγροτικός τομέας λόγω της γενικότερης οικονομικής κρίσης που επηρέασε τη χώρα.

Το 2017, το Α.Π.Α. αυξήθηκε ελαφρώς στα 669 εκατομμύρια ευρώ, δείχνοντας σημάδια ανάκαμψης και υποδηλώνοντας μια μικρή βελτίωση στις αποδόσεις του πρωτογενούς τομέα της Πελοποννήσου. Η αύξηση αυτή, αν και μικρή (περίπου 8% σε σχέση με το 2012), είναι σημαντική καθώς παρουσιάζει μια τάση ανάκαμψης σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.

Το 2021, το Α.Π.Α. παρέμεινε σχεδόν σταθερό στα 672 εκατομμύρια ευρώ, με ελάχιστη αύξηση κατά 3 εκατομμύρια ευρώ ή 0,4% σε σχέση με το 2017. Η σταθερότητα αυτή μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, όπως καλύτερη διαχείριση των γεωργικών και κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων,

εφαρμογή προγραμμάτων ανάπτυξης και σταθεροποίηση της ζήτησης για προϊόντα του πρωτογενούς τομέα.

Συνολικά, ο πρωτογενής τομέας στην Πελοπόννησο παρέμεινε σχετικά σταθερός κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, χωρίς μεγάλες αυξομειώσεις, γεγονός που υποδηλώνει μια ανθεκτικότητα του τομέα απέναντι στις ευρύτερες οικονομικές προκλήσεις.

Συνοπτικά, **ο πρωτογενής τομέας και στη περιφέρεια δείχνει σημάδια ανάκαμψης και ανάπτυξης.**

Α.Π.Α. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	2008	2012	2017	2021
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	875	837	994	1.120
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	251	239	316	338
ΗΠΕΙΡΟΣ	280	278	304	322
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	760	735	793	655
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	664	617	669	672
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
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	107	114	120	95
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	641	613	584	525
ΕΛΛΑΔΑ	6.793	6.326	6.673	6.673

Πίνακας 5.44: ΑΠΑ Πρωτογενούς Τομέα (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Α.Π.Α. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ)				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	2008	2012	2017	2021
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	2.314	1.396	1.596	1.554
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.650	1.558	1.518	1.251
ΗΠΕΙΡΟΣ	836	523	570	584
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	1.899	1.057	1.122	1.237
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	2.172	1.549	1.833	2.137
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
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 5.45 : 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.** Μείζονες 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.

Ο δευτερογενής τομέας της Περιφέρειας Πελοποννήσου παρουσίασε διακυμάνσεις στο Ακαθάριστο Προϊόν Αγοράς (Α.Π.Α.) από το 2008 έως το 2021. Το 2008 το Α.Π.Α. του δευτερογενούς τομέα ανήλθε στα 2.172 εκατομμύρια ευρώ. Το 2012 παρατηρήθηκε σημαντική μείωση, φτάνοντας στα 1.549 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας πτώση περίπου 28,7%. Αυτή η πτώση μπορεί να αποδοθεί στη σοβαρή οικονομική κρίση που επηρέασε τη βιομηχανική και κατασκευαστική δραστηριότητα της περιοχής.

Το 2017 υπήρξε ανάκαμψη του δευτερογενούς τομέα, με το Α.Π.Α. να αυξάνεται στα 1.833 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 18,3% σε σχέση με το 2012. Αυτή η άνοδος ενδεχομένως αντανακλά την αποκατάσταση της βιομηχανικής παραγωγής και την ενίσχυση της κατασκευαστικής δραστηριότητας στην Πελοπόννησο.

Το 2021, το Α.Π.Α. του δευτερογενούς τομέα αυξήθηκε σημαντικά στα 2.137 εκατομμύρια ευρώ, πλησιάζοντας τα επίπεδα του 2008. Η αύξηση αυτή (περίπου 16,6% σε σχέση με το 2017) δείχνει σημαντική ανάκαμψη και αναζωογόνηση του

τομέα, πιθανότατα λόγω βελτιώσεων στην παραγωγική διαδικασία, της επενδυτικής δραστηριότητας και της ανάπτυξης υποδομών.

Συνολικά, ο δευτερογενής τομέας της Πελοποννήσου παρουσίασε σοβαρή κάμψη κατά την περίοδο της κρίσης, αλλά σημείωσε αξιόλογη ανάκαμψη την περίοδο 2017-2021, επανερχόμενος σε επίπεδα αντίστοιχα με αυτά του 2008.

Γενικώς, **σε περιοχές, όπως οι αναφερόμενες, με περιορισμένη βιομηχανική και κατασκευαστική δραστηριότητα, 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 Α.Π.Α. του δευτερογενούς τομέα. Ακόμη, η έλλειψη επενδύσεων σε βιομηχανικούς και κατασκευαστικούς τομείς μπορεί επίσης να συμβάλει στη μείωση της Α.Π.Α. 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
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	7.579	6.147	5.579	5.579
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	2.342	1.999	1.630	1.629
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
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
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 5.46: ΑΠΑ Τριτογενούς Τομέα (Πηγή: ΕΛΣΤΑ)

Στη συνέχεια, η συνολική Α.Π.Α. 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 από αντίκτυπο στην ανάπτυξη του.

Σε περιφερειακό επίπεδο, παρατηρούνται διαφορές στην Α.Π.Α. του τριτογενούς τομέα. 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.

Ο τριτογενής τομέας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου παρουσίασε σημαντική πτώση του Ακαθάριστου Προϊόντος Αγοράς (Α.Π.Α.) από το 2008 έως το 2021. Το 2008 το Α.Π.Α. του τριτογενούς τομέα ανήλθε στα 6.090 εκατομμύρια ευρώ. Το 2012 καταγράφηκε μείωση, φτάνοντας στα 5.099 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή μείωση περίπου 16,3%. Αυτή η μείωση αντανakλά τις δυσκολίες που αντιμετώπισε ο τομέας των υπηρεσιών κατά την οικονομική κρίση, καθώς η συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας επηρέασε τη ζήτηση και την προσφορά υπηρεσιών στην περιοχή.

Το 2017 συνεχίστηκε η πτωτική τάση, με το Α.Π.Α. να υποχωρεί στα 4.522 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας περαιτέρω μείωση κατά 11,3% σε σχέση με το 2012. Η κάμψη αυτή πιθανώς οφείλεται στην περιορισμένη ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, τη μειωμένη κατανάλωση και τις περιορισμένες επενδύσεις στις υπηρεσίες, με αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη υποχώρηση της οικονομικής δραστηριότητας.

Το 2021 το Α.Π.Α. του τριτογενούς τομέα ανήλθε στα 4.312 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας νέα μείωση κατά 4,7% σε σχέση με το 2017. Παρά την ύφεση, ο ρυθμός της μείωσης φαίνεται να έχει επιβραδυνθεί, γεγονός που μπορεί να υποδηλώνει ότι ο τομέας των υπηρεσιών της περιφέρειας πλησιάζει σε ένα σημείο σταθεροποίησης, ενδεχομένως λόγω της προσαρμογής σε νέες συνθήκες και περιορισμών.

Συνολικά, ο τριτογενής τομέας της Πελοποννήσου παρουσίασε συνεχή μείωση του Α.Π.Α. από το 2008 έως το 2021, χωρίς να έχει εμφανίσει σημάδια ουσιαστικής ανάκαμψης. Η περιφέρεια βίωσε σοβαρές απώλειες στον τομέα των υπηρεσιών, γεγονός που επηρέασε συνολικά την οικονομική της δραστηριότητα, καθώς οι υπηρεσίες αποτελούν σημαντικό κομμάτι της τοπικής οικονομίας.

Συνεχίζοντας, σύμφωνα με τα δεδομένα των πινάκων με τα ποσοστά της Α.Π.Α. 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 Α.Π.Α. αντιστοιχεί στον τριτογενή τομέα **αντανακλά 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
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	10.768	875	8,13	2.314	21,49	7.579	70,38
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	4.243	251	5,92	1.650	38,89	2.342	55,20
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
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
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 5.47 : % 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
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	8.380	837	9,99	1.396	16,66	6.147	73,35
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3.796	239	6,30	1.558	41,04	1.999	52,66
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
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
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 5.48: % 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
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	8.169	994	12,17	1.596	19,54	5.579	68,29
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3.464	316	9,12	1.518	43,82	1.630	47,06
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
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
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 5.49: % 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
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	8.253	1.120	13,57	1.554	18,83	5.579	67,60
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3.218	338	10,50	1.251	38,88	1.629	50,62
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
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
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 5.50 : % Ποσοστό Α.Π.Α. 2021 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Η περιφέρεια Πελοποννήσου έχει παρουσιάσει σημαντικές μεταβολές στη σύνθεση του Ακαθάριστου Προϊόντος Ανά Τομέα (Α.Π.Α.) κατά την περίοδο 2008-2021, όπως καταδεικνύεται στους διαθέσιμους πίνακες. Το 2008, το σύνολο του Α.Π.Α. της περιφέρειας ανερχόταν σε 8.926 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων το 7,44% προερχόταν από τον πρωτογενή τομέα, το 24,33% από τον δευτερογενή και το 68,23% από τον τριτογενή τομέα. Αυτό υποδηλώνει ότι η Πελοπόννησος είχε έναν αρκετά σημαντικό δευτερογενή τομέα, με σχεδόν το ένα τέταρτο της συνολικής παραγωγής να προέρχεται από αυτόν.

Το 2012, η οικονομική κρίση είχε ήδη αρχίσει να επηρεάζει έντονα την περιφέρεια. Το συνολικό Α.Π.Α. μειώθηκε σε 7.265 εκατομμύρια ευρώ. Η μείωση ήταν ιδιαίτερα αισθητή στον τριτογενή τομέα, ο οποίος αν και συνέχισε να αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή Α.Π.Α. με 70,19%, είχε μειωθεί κατά 2 ποσοστιαίες μονάδες. Ο δευτερογενής τομέας παρουσίασε επίσης μείωση, φτάνοντας στο 21,32%. Ωστόσο, το ποσοστό συμμετοχής του πρωτογενούς τομέα αυξήθηκε ελαφρώς στο 8,49%, ενδεχομένως λόγω στροφής προς τη γεωργία και την κτηνοτροφία ως απάντηση στην οικονομική πίεση.

Μέχρι το 2017, το Α.Π.Α. της Πελοποννήσου συνέχισε να μειώνεται, φτάνοντας τα 7.024 εκατομμύρια ευρώ. Ο πρωτογενής τομέας σημείωσε αύξηση στο 9,52%, ενώ ο δευτερογενής τομέας κατέγραψε άνοδο, φτάνοντας στο 26,10%, πιθανώς λόγω αύξησης της βιομηχανικής παραγωγής ή επενδύσεων σε τομείς όπως η μεταποίηση. Ο τριτογενής τομέας, αν και παραμένει ο κυρίαρχος τομέας, μειώθηκε στο 64,38%, καταδεικνύοντας μία μεταστροφή της οικονομικής δραστηριότητας προς τους άλλους δύο τομείς.

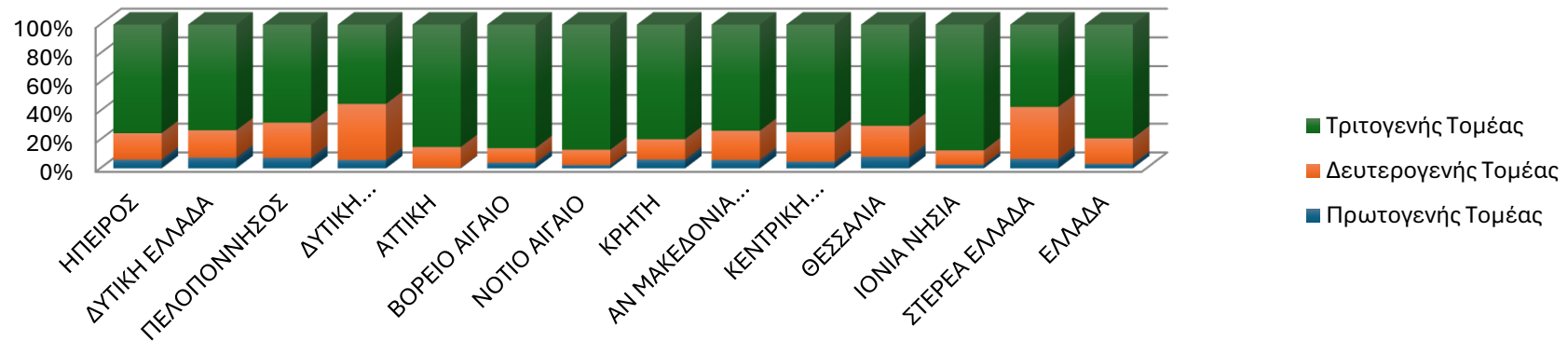
Το 2021, η Πελοπόννησος φαίνεται να ανακάμπτει με ένα ελαφρώς αυξημένο Α.Π.Α. στα 7.121 εκατομμύρια ευρώ. Ο πρωτογενής τομέας παραμένει σταθερός στο 9,44%, επιβεβαιώνοντας την ανθεκτικότητα της αγροτικής παραγωγής στην περιοχή. Ο δευτερογενής τομέας σημείωσε αξιοσημείωτη αύξηση φτάνοντας το

30,01% του συνολικού Α.Π.Α., ίσως λόγω αναβάθμισης των υποδομών ή αύξησης της παραγωγικότητας στη μεταποίηση και στις κατασκευές. Ο τριτογενής τομέας συνέχισε την πτώση του, κατεβαίνοντας στο 60,55%, αν και παραμένει η κυρίαρχη πηγή Α.Π.Α. για την περιοχή.

Συνολικά, η Πελοπόννησος φαίνεται να έχει αντέξει τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης με στροφή σε πιο ισορροπημένη κατανομή των πόρων ανάμεσα στους τρεις τομείς της οικονομίας. Η αύξηση της συνεισφοράς του δευτερογενούς τομέα υποδεικνύει μία πιθανή προσπάθεια αναδιάρθρωσης της τοπικής οικονομίας με έμφαση στη βιομηχανία και τη μεταποίηση, ενώ ο πρωτογενής τομέας παραμένει ισχυρός, παρέχοντας σταθερότητα σε περιόδους αβεβαιότητας.

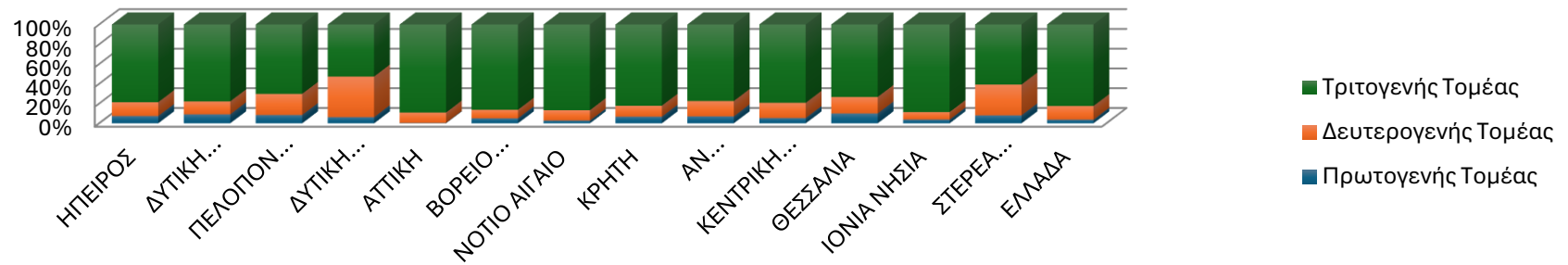
Γενικά, η ανάλυση των ποσοστών της Α.Π.Α. παρουσίασε πτώση κατά την περίοδο από το 2008 έως το 2021. Ο πρωτογενής τομέας αυξήθηκε σταθερά σε ποσοστό και στις τρεις περιφέρειες, δείχνοντας μια μεταστροφή προς τη γεωργία, την κτηνοτροφία και τις άλλες πρωτογενείς δραστηριότητες. Ο δευτερογενής τομέας παρουσίασε μειώσεις και αυξήσεις, με μια τάση σταθεροποίησης σε χαμηλότερα επίπεδα από το 2008. Ο τριτογενής τομέας, αν και παραμένει ο κυρίαρχος τομέας στις τρεις περιφέρειες, έχει μειώσει το ποσοστό του σε όλες τις περιφέρειες, υποδεικνύοντας τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι υπηρεσίες και ο τουρισμός σε αυτές τις περιοχές.

2008



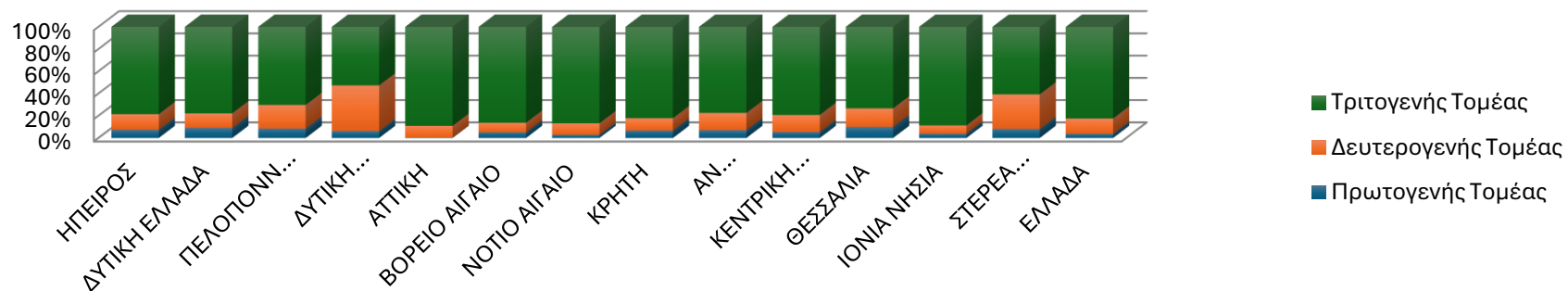
Διάγραμμα 5.35 : % Ποσοστό Α.Π.Α. 2008 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

2012



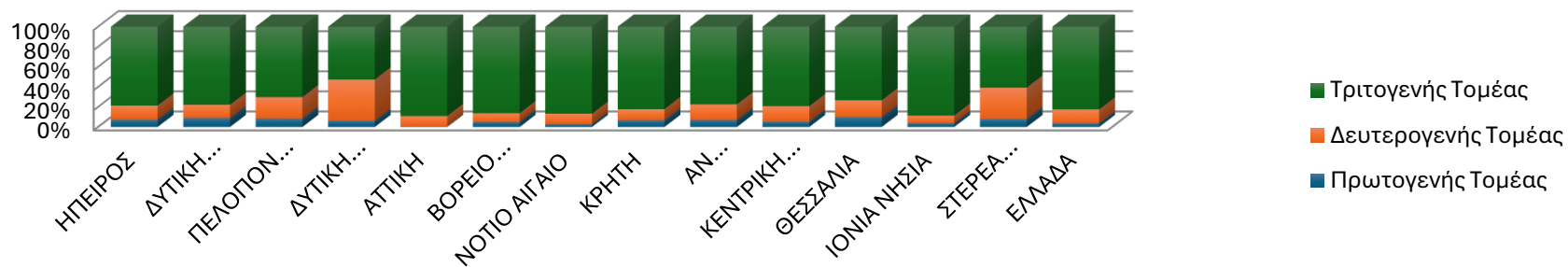
Διάγραμμα 5.36: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2012 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

2017



Διάγραμμα 5.37: % Ποσοστό Α.Π.Α. 2017 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

2021



Διάγραμμα 5.38: % 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)
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	-23,36	28,00	-32,84	-26,39
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	-24,16	34,66	-24,18	-30,44
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
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
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 5.51: % Μεταβολή ΑΠΑ 2008-2021 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Σχετικά με τις ποσοστιαίες μεταβολές της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας (Α.Π.Α.) για τις περιφέρειες της Ελλάδας από το 2008 έως το 2021, συνολικά, **οι περισσότερες περιφέρειες παρουσιάζουν μείωση** κατά περίπου 26%. Η μεταβολή της Α.Π.Α. στον πρωτογενή τομέα κυμαίνεται στο εύρος από περίπου -30% έως +35%. Η μεταβολή της Α.Π.Α. στον δευτερογενή τομέα επίσης κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα, μεταξύ περίπου -52% έως +7%. Η Α.Π.Α. 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 Α.Π.Α. σε όλους τους τομείς να αποτελεί ένδειξη πιθανών δομικών προβλημάτων στην οικονομία.

Συνολικά, οι τάσεις αυτές αναδεικνύουν τις δυσκολίες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει και συνεχίζει να αντιμετωπίζει η ελληνική οικονομία. Η μείωση της Α.Π.Α. σε όλους τους τομείς δείχνει την ύπαρξη δομικών προβλημάτων και την ανάγκη για αναδιάρθρωση και ενίσχυση των παραγωγικών δυνατοτήτων. Η διαφοροποίηση των επιπτώσεων μεταξύ των τομέων και των περιφερειών καταδεικνύει την ανάγκη για πολιτικές που θα υποστηρίξουν την αναζωογόνηση της οικονομίας σε τοπικό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε περιφέρειας.

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου παρουσίασε συνολική μείωση του Ακαθάριστου Προϊόντος Αγοράς (Α.Π.Α.) κατά 20,22% την περίοδο 2008-2021. Αυτή η πτώση ήταν μικρότερη σε σύγκριση με τον εθνικό μέσο όρο της χώρας, που ανήλθε στο -26,03%. Η σχετική ανθεκτικότητα της Πελοποννήσου μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως η ποικιλία της οικονομικής της δραστηριότητας και η διαχείριση των πόρων της.

Ο πρωτογενής τομέας σημείωσε μικρή θετική μεταβολή, με αύξηση κατά 1,20%. Παρόλο που η αύξηση αυτή είναι σχετικά μικρή, είναι αξιοσημείωτη σε σύγκριση με τις περισσότερες άλλες περιφέρειες της χώρας, οι οποίες παρουσίασαν πτώση στον πρωτογενή τομέα. Αυτή η ανθεκτικότητα μπορεί να οφείλεται στη σταθερότητα της γεωργίας και της κτηνοτροφίας στην περιοχή, καθώς και στην πιθανή βελτίωση των γεωργικών πρακτικών και της παραγωγικότητας.

Ο δευτερογενής τομέας υπέστη μια ελαφρά μείωση κατά 1,61%, κάτι που δείχνει ότι παρά την κρίση, ο τομέας της μεταποίησης και των κατασκευών κατάφερε να διατηρήσει σχετικά σταθερή απόδοση. Αυτό μπορεί να αποδοθεί σε επενδύσεις σε υποδομές και βιομηχανικές δραστηριότητες, καθώς και στην αξιοποίηση πόρων και προγραμμάτων ανάπτυξης. Η μικρή πτώση υποδηλώνει ότι υπήρξε κάποια ανθεκτικότητα σε αυτόν τον τομέα, με περιθώρια για περαιτέρω ανάκαμψη.

Ο τριτογενής τομέας, ωστόσο, σημείωσε σημαντική πτώση κατά 29,20%, αντανakλώντας τη σοβαρή επίδραση της οικονομικής κρίσης στον τομέα των υπηρεσιών. Η μείωση αυτή πιθανώς οφείλεται στην πτώση της τουριστικής κίνησης, τη μείωση της ζήτησης για υπηρεσίες και την αποδυνάμωση της αγοραστικής δύναμης του πληθυσμού. Η πτώση του τριτογενούς τομέα υποδεικνύει την ανάγκη για επενδύσεις και στήριξη στις υπηρεσίες, καθώς και την ανάγκη διαφοροποίησης της οικονομίας της περιοχής για να μειωθεί η εξάρτηση από τις υπηρεσίες.

Συνολικά, η Πελοπόννησος κατάφερε να διαχειριστεί καλύτερα την κρίση σε σχέση με άλλες περιφέρειες, ειδικά στους τομείς της πρωτογενούς παραγωγής και της μεταποίησης. Ωστόσο, ο τριτογενής τομέας χρειάζεται περισσότερη

υποστήριξη και ανάπτυξη για να ανακάμψει πλήρως και να συμβάλει στη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας.

Ωστόσο, ο πρωτογενής τομέας παρουσίασε αυξήσεις σε όλες τις περιφέρειες, υποδεικνύοντας ότι η γεωργία και η κτηνοτροφία μπορούν να αποτελέσουν σημαντικούς παράγοντες ανάπτυξης. Παρόλα αυτά, η σημαντική μείωση στον δευτερογενή τομέα σε όλες τις περιφέρειες καταδεικνύει την ανάγκη για ενίσχυση της βιομηχανικής παραγωγής και της μεταποίησης μέσω

στρατηγικών επενδύσεων και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας. Τέλος, η μείωση του τριτογενούς τομέα υποδεικνύει τις σοβαρές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι υπηρεσίες και ο τουρισμός, τομείς που είναι ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Συνολικά, απαιτείται μια συντονισμένη προσέγγιση για την ενίσχυση όλων των τομέων και την αναζωογόνηση της οικονομικής δραστηριότητας στις περιφέρειες.

	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 5.52: 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 Α.Π.Α. της χώρας είναι η Αττική, ακολουθούμενη από την Κεντρική Μακεδονία.

Πιο αναλυτικά, η Αττική συνεισφέρει σημαντικά στην Α.Π.Α. 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 Α.Π.Α. 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 Α.Π.Α. 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.

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου διατηρεί σχετικά σταθερή συμμετοχή στο συνολικό Α.Π.Α. της χώρας, με ποσοστό που κυμαίνεται μεταξύ 4,4% και 4,6% καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αυτής. Αυτό δείχνει ότι η οικονομική δραστηριότητα της περιφέρειας δεν παρουσίασε σημαντικές διακυμάνσεις σε σχέση με το σύνολο της χώρας, παραμένοντας σταθερά στο ίδιο επίπεδο.

Η σταθερότητα αυτή μπορεί να ερμηνευτεί ως ένδειξη μίας σχετικά ώριμης και σταθερής οικονομίας στην Πελοπόννησο, χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις ή σημαντικές αλλαγές στους βασικούς τομείς παραγωγής. Ωστόσο, δεν υπήρξε και κάποια αξιοσημείωτη αύξηση στην αναλογία της Α.Π.Α., κάτι που δείχνει ότι η περιφέρεια δεν κατάφερε να αυξήσει το μερίδιό της στην εθνική οικονομία σε αυτήν την περίοδο.

Σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες, η Πελοπόννησος διατηρεί μία μεσαία θέση ως προς την οικονομική της συμβολή. Για παράδειγμα, η Αττική διατηρεί το υψηλότερο ποσοστό της συνολικής Α.Π.Α., κοντά στο 48%, ενώ η Κεντρική Μακεδονία είναι η δεύτερη σε συμβολή με περίπου 13,7%. Αυτό υπογραμμίζει τη μεγάλη ανισότητα στην οικονομική ισχύ των ελληνικών περιφερειών, με την Αττική να συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μερίδιο.

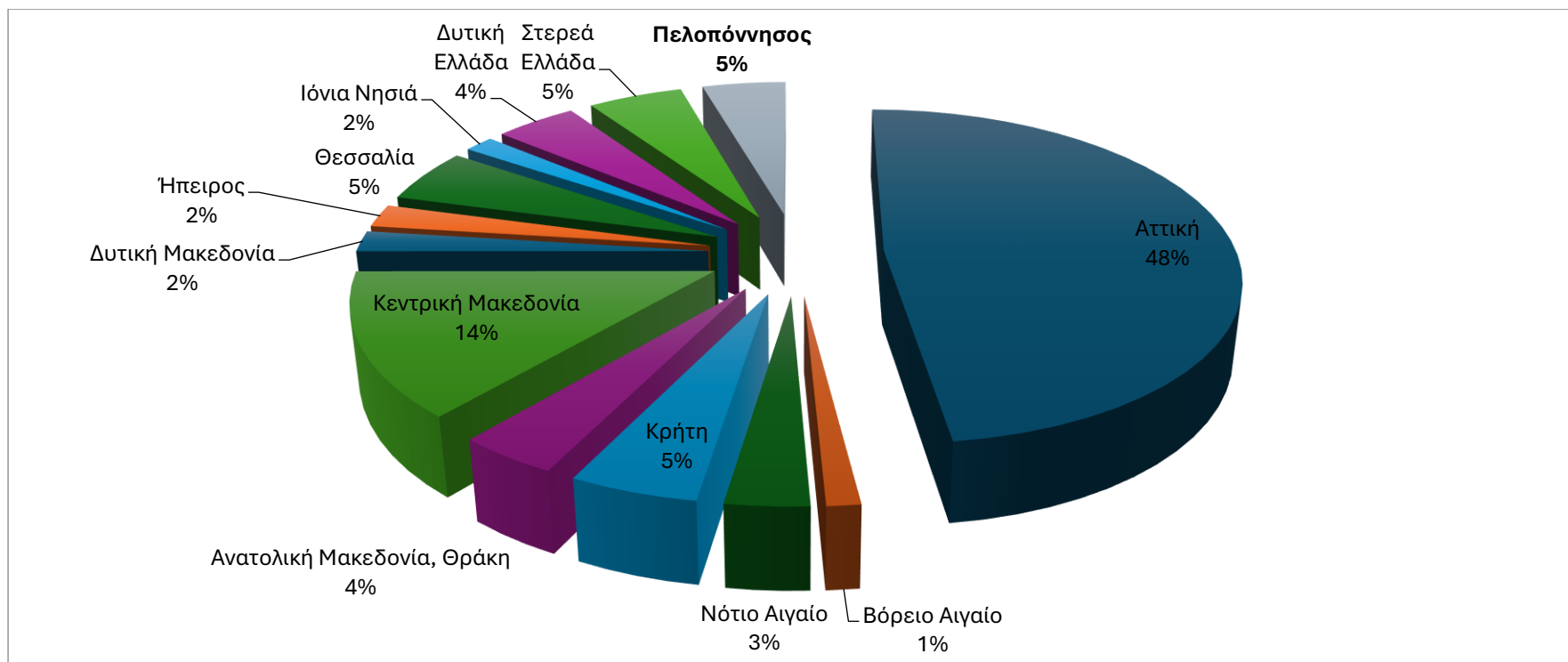
Η μικρή μεταβολή στο ποσοστό συμμετοχής της Πελοποννήσου (από 4,4% το 2014 σε 4,5% το 2021) μπορεί να αντικατοπτρίζει μια σταδιακή ανάπτυξη και προσαρμογή της τοπικής οικονομίας, ωστόσο, δεν είναι αρκετή για να αλλάξει σημαντικά τη θέση της στην εθνική οικονομία. Οι επενδύσεις σε νέους τομείς ή η βελτίωση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των υπάρχοντων τομέων θα μπορούσαν να ενισχύσουν την οικονομική θέση της περιφέρειας στο μέλλον.

Σε γενικές γραμμές, η Περιφέρεια Πελοποννήσου καταφέρνει να διατηρήσει μια σταθερή οικονομική πορεία παρά τις δυσκολίες που αντιμετώπισε η χώρα κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης και της πανδημίας. Ωστόσο, η πρόκληση παραμένει να ενισχύσει την ανάπτυξή της και να αυξήσει το μερίδιό της στο συνολικό Α.Π.Α. της χώρας, ενδεχομένως μέσω της βελτίωσης της

παραγωγικότητας, της προώθησης της καινοτομίας και της προσέλκυσης νέων επενδύσεων.

Οι αλλαγές στη συμβολή της περιφέρειας στην Α.Π.Α. της Ελλάδας κατά την περίοδο 2014-2021 αντικατοπτρίζουν την οικονομική τους ανάπτυξη και τη συνολική δυναμική της οικονομίας τους. Παρά τις μικρές αυξομειώσεις ή μειώσεις σε ορισμένες περιφέρειες, η σταθερότητα στις περισσότερες

παραμένει ένδειξη της συνολικής αντοχής τους στην οικονομική πίεση και των εξωτερικών παραγόντων.



Διάγραμμα 5.39: Κατανομή ΑΠΑ σε επίπεδο Περιφέρειας 2021

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 (Α.Π.Α.) αποτελεί ένα κρίσιμο μέτρο για την οικονομική δραστηριότητα και την **ανάπτυξη** μιας περιφέρειας ή μιας χώρας.

Γενικά, υπάρχουν σημαντικές περιφερειακές διαφορές στα επίπεδα Α.Π.Α., 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 οι εξεταζόμενες. 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 ενός σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου συνιστά έναν σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της Α.Π.Α. 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.

Συνοψίζοντας, η λειτουργία του αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί αναμφισβήτητο ένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομής της Πελοποννήσου, με άμεση και θετική επίδραση στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ως ένα από τα πιο σύγχρονα και καλά σχεδιασμένα δίκτυα οδικών υποδομών στην Ελλάδα, ο ΜΟΡΕΑΣ βελτίωσε ουσιαστικά τη συνδεσιμότητα μεταξύ σημαντικών αστικών και αγροτικών περιοχών, προσφέροντας πολλαπλά οφέλη στην τοπική και εθνική οικονομία.

Ενίσχυση των Οικονομικών Δραστηριοτήτων και Ανταγωνιστικότητα

Ο ΜΟΡΕΑΣ συνέβαλε στη μείωση των χρόνων μεταφοράς και των κόστους μετακίνησης αγαθών και πρώτων υλών, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα και να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής τους αλυσίδας. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τις περιοχές που βασίζονται στον πρωτογενή τομέα, όπως η γεωργία και η κτηνοτροφία, καθώς τα προϊόντα τους μπορούν πλέον να μεταφέρονται γρηγορότερα και με μεγαλύτερη ευκολία σε εθνικές και διεθνείς αγορές. Επίσης, η βιομηχανία και ο τομέας των κατασκευών επωφελούνται άμεσα από την αύξηση της συνδεσιμότητας, αφού οι επενδύσεις σε υποδομές δημιουργούν νέες ευκαιρίες ανάπτυξης και απασχόλησης.

Η βελτίωση των υποδομών αυξάνει την ελκυστικότητα της Πελοποννήσου για νέες επενδύσεις, καθώς οι επιχειρήσεις αναζητούν περιοχές με καλές συνδέσεις για να εγκαταστήσουν τις εγκαταστάσεις τους. Ο ΜΟΡΕΑΣ συμβάλλει έτσι στη δημιουργία ενός πιο ευνοϊκού επιχειρηματικού κλίματος, διευκολύνοντας την εισροή κεφαλαίων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Επιπλέον, οι βελτιωμένες υποδομές βοηθούν τις τοπικές επιχειρήσεις να ανταγωνιστούν πιο αποτελεσματικά, τόσο στην εγχώρια όσο και στην παγκόσμια αγορά, ενισχύοντας τη συνολική ανταγωνιστικότητα της περιοχής.

Ενίσχυση του Τουρισμού

Ένα από τα πιο εμφανή οφέλη του αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑΣ είναι η ενίσχυση του τουρισμού στην Πελοπόννησο. Με τη βελτίωση της πρόσβασης σε απομακρυσμένες και δυσπρόσιτες περιοχές, ο αυτοκινητόδρομος καθιστά ελκυστικότερους τους τουριστικούς προορισμούς της περιοχής. Οι επισκέπτες έχουν πλέον τη δυνατότητα να φτάνουν γρηγορότερα και πιο άνετα σε δημοφιλείς περιοχές όπως η Μονεμβασία, η Καλαμάτα, η Σπάρτη και τα βουνά της Αρκαδίας. Αυτό οδηγεί σε αύξηση της επισκεψιμότητας και συμβάλλει στην ανάπτυξη των τοπικών τουριστικών επιχειρήσεων, όπως ξενοδοχεία, εστιατόρια και πολιτιστικοί χώροι. Η αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας έχει ευρύτερες θετικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία, δημιουργώντας περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης και αυξάνοντας τα έσοδα για τις τοπικές κοινότητες. Ο τουρισμός συνδέεται επίσης με άλλους τομείς της οικονομίας, όπως η γεωργία και οι τοπικές βιοτεχνίες, ενισχύοντας έτσι τη ζήτηση για τοπικά προϊόντα και υπηρεσίες.

Κινητικότητα Εργατικού Δυναμικού και Περιφερειακή Ανάπτυξη

Ο ΜΟΡΕΑΣ βελτίωσε την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, επιτρέποντας στους κατοίκους των απομακρυσμένων περιοχών να μετακινούνται γρηγορότερα προς τα αστικά κέντρα για εργασία. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε περιοχές με περιορισμένες τοπικές ευκαιρίες απασχόλησης, καθώς οι εργαζόμενοι έχουν πλέον πρόσβαση σε ευρύτερες αγορές εργασίας. Η μεγαλύτερη κινητικότητα ενισχύει επίσης τη δυνατότητα μετακίνησης ειδικευμένου προσωπικού, το οποίο μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της τοπικής αγοράς, και προάγει τη γεωγραφική ευελιξία των επιχειρήσεων. Επιπλέον, η μείωση του χρόνου μετακίνησης ενθαρρύνει την ανάπτυξη περιφερειακών περιοχών, μειώνοντας την αστικοκεντρική εξάρτηση και ενισχύοντας την ισόρροπη ανάπτυξη σε ολόκληρη την περιφέρεια. Οι βελτιωμένες συνδέσεις μειώνουν την απομόνωση των αγροτικών περιοχών και συμβάλλουν στη βελτίωση των τοπικών υποδομών και υπηρεσιών, προσελκύοντας νέους κατοίκους και επιχειρήσεις.

Συνολική Συνεισφορά στην Περιφερειακή Ισότητα και Κοινωνική Ευημερία

Ο ΜΟΡΕΑΣ συμβάλλει επίσης στην ενίσχυση της περιφερειακής ισότητας, μειώνοντας το χάσμα μεταξύ απομακρυσμένων και αστικών περιοχών. Η εύκολη πρόσβαση σε υπηρεσίες και υποδομές ενισχύει την ποιότητα ζωής των κατοίκων, βελτιώνοντας την υγεία, την εκπαίδευση και τη διαθεσιμότητα βασικών αγαθών. Αυτό βοηθά στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και στη στήριξη των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών, που συχνά αντιμετωπίζουν προβλήματα υποαπασχόλησης και οικονομικής στασιμότητας.

Τέλος, οι οδικές υποδομές, όπως ο ΜΟΡΕΑΣ, έχουν μακροχρόνια οφέλη για την κοινωνική ευημερία και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων μειώνει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς μειώνονται οι χρόνοι μετακίνησης και η χρήση καυσίμων. Παράλληλα, η ενίσχυση των τοπικών οικονομιών και η δημιουργία νέων ευκαιριών απασχόλησης συμβάλλουν στην κοινωνική συνοχή και τη μακροπρόθεσμη ευημερία των τοπικών κοινοτήτων.

Συμπερασματικά, η δημιουργία του ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα της θετικής επίδρασης των οδικών υποδομών στην περιφερειακή ανάπτυξη. Με τη βελτίωση της συνδεσιμότητας και τη μείωση του κόστους μεταφοράς, ενισχύει την τοπική ανταγωνιστικότητα, προωθεί τον τουρισμό, βελτιώνει την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού και ενισχύει την περιφερειακή ισότητα. Με αυτές τις πολυεπίπεδες συνέπειες, ο ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί έναν από τους κύριους καταλύτες για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Πελοποννήσου, συμβάλλοντας στη γενικότερη ευημερία της περιοχής και της χώρας.

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 και της Ηπείρου, 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 Αγρίνιο, την Άρτα, την Πρέβεζα κ.ο.κ. 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.

Ιστορικό πλαίσιο

Ιστορικά, οι τέσσερις πρώτες Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ) στην Ελλάδα ιδρύθηκαν στη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, τον Βόλο και το Ηράκλειο και

ακολουθώντας 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, 8 τη 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. Ελλάδα	3	6.422
Στ. Ελλάδα	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

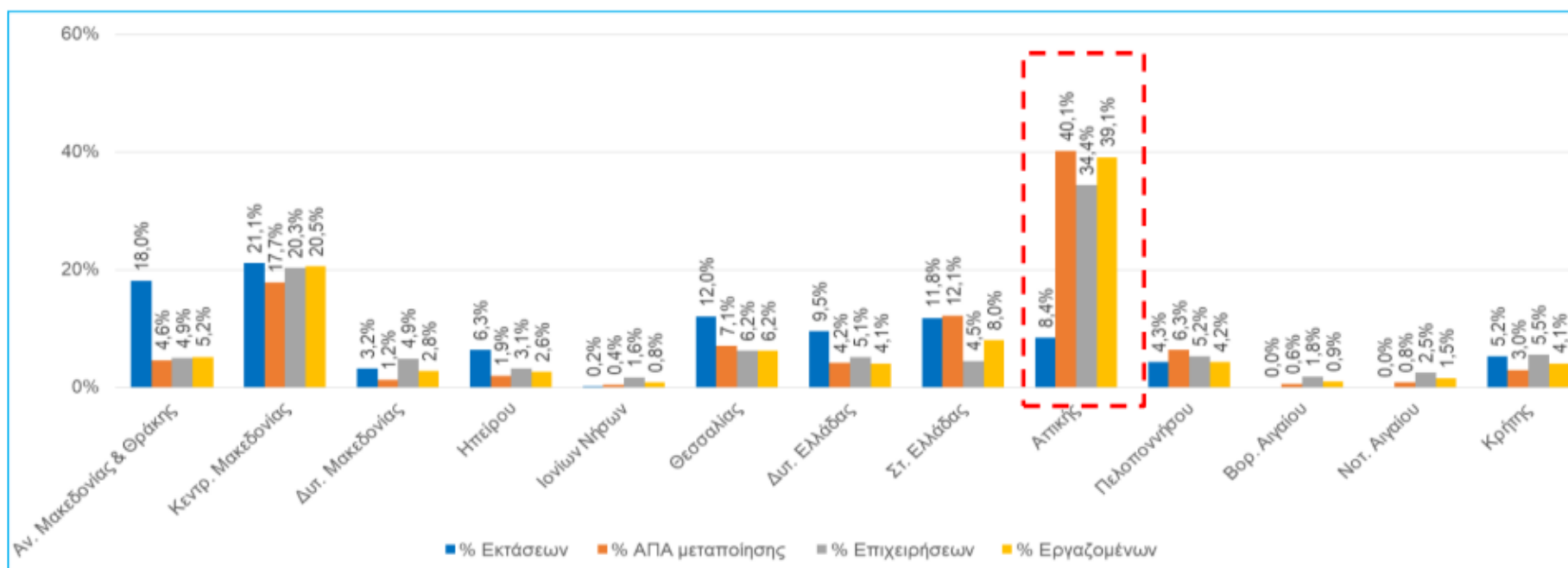
Πίνακας 5.53: Οργανωμένοι Υποδοχείς και εκτάσεις ανά Περιφέρεια

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 5.71** 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 υποδοχέων. Δηλαδή η όποια παραγωγική δραστηριότητα δεν φαίνεται να συσχετίζεται με την ύπαρξη επιχειρηματικών πάρκων.



Διάγραμμα 5.40: Βασικά μεγέθη Οργανωμένων Υποδοχέων Μεταποιητικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων ανά Περιφέρει

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.

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%, σημαντικότετη 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 εξάγουν 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"

	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 5.54: Σύγκριση κόστους εγκατάστασης εντός και εκτός Επιχειρηματικού Πάρκου (σε ευρώ)

Στο πίνακα 5.54 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.

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 μετατραπούν 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.

Περιφέρεια Πελοποννήσου

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. και του οργανισμού ΔιαΝΕΟσις (2023) για τα επιχειρηματικά πάρκα, με την παρούσα ανάλυση να εστιάζει στις δυνατότητες της Περιφέρειας Πελοποννήσου.

Η ανάπτυξη των επιχειρηματικών πάρκων απαιτεί έναν καλά σχεδιασμένο και οργανωμένο τρόπο προσέγγισης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η

μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά τους. Ο **χωροταξικός σχεδιασμός** αποτελεί τον πρώτο και σημαντικότερο παράγοντα, καθώς κάθε επιχειρηματικό πάρκο πρέπει να εντάσσεται σε ένα γενικότερο χωροταξικό πλαίσιο. Αυτό το πλαίσιο καθορίζει τις κατάλληλες περιοχές για τη χωροθέτηση του πάρκου, λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα γης, τις υφιστάμενες υποδομές και τις δυνατότητες πρόσβασης σε εθνικά και διεθνή δίκτυα μεταφορών.

Εξίσου σημαντικό είναι το **νομοθετικό πλαίσιο**, το οποίο ρυθμίζει τη δημιουργία και λειτουργία των επιχειρηματικών πάρκων. Η νομοθεσία καθορίζει τους όρους λειτουργίας, τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές και τις διαδικασίες αδειοδότησης. Στην Ελλάδα, ο Νόμος 3982/2011 αποτελεί τη βάση για τη δημιουργία οργανωμένων βιομηχανικών περιοχών, διασφαλίζοντας ότι τα επιχειρηματικά πάρκα θα λειτουργούν σύμφωνα με τα καθορισμένα πρότυπα και κανονισμούς.

Τέλος, η **συνεργασία μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα** είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη των επιχειρηματικών πάρκων. Η συνεργασία αυτή συχνά απαιτεί τη σύμπραξη τοπικών αρχών και ιδιωτών επενδυτών, προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για την υλοποίηση τέτοιων έργων. Μέσω αυτής της συνεργασίας, εξασφαλίζονται τα απαραίτητα κεφάλαια και οι αδειοδοτήσεις, επιτρέποντας την επιτυχή ανάπτυξη των επιχειρηματικών πάρκων και τη δημιουργία υποδομών που στηρίζουν την τοπική και εθνική οικονομία.

Εστιάζοντας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, η ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων παρουσιάζει σημαντικές ευκαιρίες για την ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας, τη βελτίωση των υποδομών και την προστασία του περιβάλλοντος. Τα επιχειρηματικά πάρκα λειτουργούν ως οργανωμένοι

υποδοχείς που παρέχουν κατάλληλες συνθήκες για τη βιομηχανία, το χονδρεμπόριο και τη διαχείριση εφοδιαστικών αλυσίδων. Η θεσμοθέτησή τους συνδέεται στενά με τη βιώσιμη ανάπτυξη και τη χωροταξική οργάνωση, προσφέροντας ένα πλαίσιο που επιτρέπει την ορθολογική χρήση των φυσικών πόρων και την περιβαλλοντική προστασία.

Μια βασική πρόκληση στην Πελοπόννησο, όπως και στην υπόλοιπη Ελλάδα, είναι η επικράτηση της άτυπης βιομηχανικής δόμησης, χωρίς επαρκείς υποδομές και περιβαλλοντικούς ελέγχους. Τα επιχειρηματικά πάρκα έρχονται να αντιμετωπίσουν αυτό το πρόβλημα, προσφέροντας έναν οργανωμένο και κανονιστικά κατοχυρωμένο χώρο για τις επιχειρήσεις, μειώνοντας έτσι την άτυπη εγκατάσταση βιομηχανιών σε περιοχές εκτός σχεδίου.

Η περιφέρεια Πελοποννήσου διαθέτει τα χαρακτηριστικά για την ανάπτυξη αυτών των πάρκων, καθώς υπάρχουν σημαντικές ανάγκες για βελτίωση των υποδομών και προσέλκυση επενδύσεων. αποτελεί μια περιοχή με σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης επιχειρηματικών πάρκων. Η γεωγραφική της θέση, με εύκολη πρόσβαση σε εθνικούς και διεθνείς άξονες, την καθιστά ιδανική για τη φιλοξενία βιομηχανικών και εφοδιαστικών δραστηριοτήτων. Επιπλέον, η Πελοπόννησος διαθέτει πλούσιο φυσικό και παραγωγικό περιβάλλον, γεγονός που προσφέρει ευκαιρίες για την ανάπτυξη τόσο του δευτερογενούς τομέα όσο και του τριτογενούς τομέα.

Οι προτάσεις για τη δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων στην Πελοπόννησο περιλαμβάνουν και τη δυνατότητα εξυγίανσης των άτυπων βιομηχανικών συγκεντρώσεων, προσφέροντας οφέλη όπως καλύτερη πρόσβαση σε πόρους και υποδομές, προστασία του περιβάλλοντος και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων.

Συνολικά, η ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων στην Πελοπόννησο μπορεί να αποτελέσει καταλυτικό παράγοντα για τη βιομηχανική και οικονομική ανάκαμψη της περιοχής, ενώ παράλληλα θα συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος και την ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων. Ειδικότερα, στην περιφέρεια παρουσιάζονται σημαντικές ευκαιρίες για την ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων, ειδικά σε περιοχές όπως η Κορινθία, η Αργολίδα, η Αρκαδία και η Μεσσηνία. Η οργάνωση αυτών των περιοχών σε οργανωμένα επιχειρηματικά πάρκα θα ενισχύσει τη βιομηχανική και οικονομική τους ανάπτυξη, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλει στη βελτίωση των υποδομών και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Προτεινόμενα Μέρη για τη δημιουργία Επιχειρηματικών Πάρκων

Κορινθία

Η ΠΕ Κορινθίας, χάρη στην απόστασή της με την Αθήνα και την άμεση πρόσβαση μέσω της εθνικής οδού, αποτελεί ιδανική τοποθεσία για την ανάπτυξη βιομηχανικών μονάδων και υποστηρικτικών υποδομών μεγάλης κλίμακας. Η ήδη υπάρχουσα βιομηχανική δραστηριότητα στην περιοχή μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω μέσω της δημιουργίας οργανωμένων επιχειρηματικών υποδοχέων, προσφέροντας ένα πλαίσιο οργανωμένης και βιώσιμης ανάπτυξης για τη βιομηχανία και το εμπόριο. Η στρατηγική γεωγραφική θέση της, την καθιστά βασικό σημείο ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων. Στην περιοχή έχει προταθεί η δημιουργία ενός **Επιχειρηματικού Πάρκου Τύπου Α** με συνολική έκταση 1.600 στρεμμάτων. Η επιλογή της Κορινθίας για την ανάπτυξη του πάρκου προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για τη φιλοξενία βιομηχανικών δραστηριοτήτων μεγάλης κλίμακας

και κέντρων logistics, ενισχύοντας ταυτόχρονα την προστασία του περιβάλλοντος και την αποσυμφόρηση της άτυπης βιομηχανικής δόμησης.

Αρκαδία

Η ΠΕ Αρκαδίας αναδεικνύεται ως ένα δυναμικό σημείο ανάπτυξης, με προτεινόμενη έκταση 300 στρεμμάτων για τη δημιουργία ενός **Επιχειρηματικού Πάρκου Τύπου Β**. Η περιοχή αυτή είναι κατάλληλη για τη φιλοξενία βιομηχανικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων μικρής και μεσαίας κλίμακας, συμβάλλοντας σημαντικά στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας. Παρά τις δυνατότητες της Αρκαδίας, η έλλειψη υποδομών για οργανωμένη βιομηχανική ανάπτυξη αποτελεί μια σημαντική πρόκληση. Ωστόσο, οι προτάσεις για τη δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων στην περιοχή θα μπορούσαν να προσελκύσουν νέες επενδύσεις, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα των τοπικών επιχειρήσεων και προωθώντας τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη.

Μεσσηνία

Η ΠΕ Μεσσηνίας, με ποσοστό συμμετοχής της μεταποίησης στο 12,2%, αναδεικνύεται ως ένας σημαντικός κόμβος βιομηχανικής δραστηριότητας στην περιοχή. Η ύπαρξη δύο οργανωμένων υποδοχέων βιομηχανικής ανάπτυξης ήδη υποδεικνύει ένα επίπεδο ανάπτυξης και ενδιαφέροντος για την ενίσχυση της τοπικής βιομηχανίας. Οι υποδομές αυτές αποτελούν βάση για την περαιτέρω προσέλκυση επενδύσεων και τη στήριξη της τοπικής οικονομίας, συμβάλλοντας στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της περιοχής. Μια πρόταση για τη δημιουργία ενός **Επιχειρηματικού Πάρκου**

Τύπου Β στη Μεσσηνία θα μπορούσε να ενισχύσει ακόμη περισσότερο τη βιομηχανική ανάπτυξη. Το πάρκο αυτό, σχεδιασμένο για τη φιλοξενία βιομηχανικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων μικρής και μεσαίας κλίμακας, θα παρέχει οργανωμένες υποδομές στις επιχειρήσεις, διευκολύνοντας τη λειτουργία τους και προσελκύοντας νέες επενδύσεις. Ταυτόχρονα, θα συμβάλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και θα προωθήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη, προστατεύοντας το περιβάλλον και βελτιώνοντας τη συνολική βιομηχανική εικόνα της περιοχής.

Αργολίδα

Στην Αργολίδα έχει προταθεί η δημιουργία ενός επιχειρηματικού πάρκου με προτεινόμενη έκταση 400 στρεμμάτων, το οποίο αναμένεται να προσελκύσει επενδύσεις στον τομέα της μεταποίησης και του χονδρεμπορίου. Η στρατηγική θέση της περιοχής, με την εγγύτητά της σε τουριστικές και αγροτικές ζώνες, προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη της βιομηχανίας και του εμπορίου. Η ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων στην Αργολίδα μπορεί να καλύψει τις ανάγκες του αγροτικού τομέα και της τοπικής βιομηχανίας. Ιδιαίτερα η δημιουργία πάρκων **Τύπου Β**, που προορίζονται για μικρότερες επιχειρήσεις, θα συμβάλει στη βελτίωση της τοπικής οικονομίας, προωθώντας την ανάπτυξη του εμπορίου, της βιοτεχνίας και της μεταποίησης, και παράλληλα θα ενισχύσει τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.

Στο σημείο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφερθεί ότι τα Επιχειρηματικά Πάρκα Τύπου Α και Τύπου Β αποτελούν δύο διαφορετικές κατηγορίες επιχειρηματικών πάρκων, οι οποίες διαφέρουν ως προς τον σκοπό, τις

χρήσεις και τις υποδομές τους, προσαρμοσμένες στις ανάγκες των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς της βιομηχανίας και του εμπορίου.

Επιχειρηματικά Πάρκα Τύπου Α

Τα Επιχειρηματικά Πάρκα Τύπου Α είναι πλήρως οργανωμένες βιομηχανικές περιοχές, εξοπλισμένες με όλες τις απαραίτητες υποδομές για τη φιλοξενία βαριών βιομηχανικών δραστηριοτήτων, βιοτεχνικών μονάδων, logistics και άλλων σχετικών υπηρεσιών. Προσφέρουν υψηλές προδιαγραφές εγκαταστάσεων, όπως σύγχρονα δίκτυα ηλεκτροδότησης, ύδρευσης, αποχέτευσης, καθώς και εξειδικευμένες υπηρεσίες περιβαλλοντικής διαχείρισης. Αυτά τα πάρκα είναι σχεδιασμένα για επιχειρήσεις που απαιτούν μεγάλες εκτάσεις και ισχυρές υποδομές. Ο βασικός στόχος των πάρκων Τύπου Α είναι η προσέλκυση μεγάλων επιχειρήσεων και επενδύσεων που έχουν υψηλές απαιτήσεις σε υποδομές και χρειάζονται ένα οργανωμένο και ρυθμιζόμενο περιβάλλον για τη λειτουργία τους.

Επιχειρηματικά Πάρκα Τύπου Β

Τα Επιχειρηματικά Πάρκα Τύπου Β απευθύνονται σε μικρότερες και μεσαίες επιχειρήσεις, κυρίως βιοτεχνικές μονάδες, που δεν έχουν τόσο μεγάλες ανάγκες σε υποδομές όσο οι βιομηχανίες βαριάς μορφής. Αυτά τα πάρκα παρέχουν βασικές υποδομές, όπως πρόσβαση σε κοινές υπηρεσίες (ύδρευση, ηλεκτροδότηση κ.λπ.), αλλά σε μικρότερη κλίμακα σε σύγκριση με τα πάρκα Τύπου Α. Περιλαμβάνουν μονάδες παραγωγής μικρής και μεσαίας κλίμακας, καθώς και επιχειρήσεις χονδρεμπορίου και ελαφριάς βιομηχανίας,

που δεν απαιτούν εκτεταμένες εκτάσεις ή προηγμένες υποδομές. Ο στόχος των πάρκων Τύπου Β είναι η στήριξη της τοπικής οικονομίας, διευκολύνοντας τη μετεγκατάσταση μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε οργανωμένα και περιβαλλοντικά ελεγχόμενα πλαίσια.

Συνολικά, τα Πάρκα Τύπου Α είναι ιδανικά για βαριά βιομηχανία και επιχειρήσεις με μεγάλες απαιτήσεις σε υποδομές, ενώ τα Πάρκα Τύπου Β επικεντρώνονται σε μικρότερες και μεσαίες επιχειρήσεις, προσφέροντας τις βασικές υποδομές που χρειάζονται για την καθημερινή λειτουργία τους.

Συμπεράσματα

Η ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων στην Πελοπόννησο προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα για την τοπική οικονομία, την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και την προστασία του περιβάλλοντος. Τα επιχειρηματικά πάρκα παρέχουν οργανωμένες και πλήρως εξοπλισμένες υποδομές, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να λειτουργούν υπό καλύτερες συνθήκες, μειώνοντας το λειτουργικό κόστος και αυξάνοντας την παραγωγικότητά τους. Με τη δημιουργία αυτών των πάρκων, οι επιχειρήσεις αποκτούν πρόσβαση σε σύγχρονες υποδομές και ενεργειακά δίκτυα, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητά τους τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Επιπλέον, τα επιχειρηματικά πάρκα συμβάλλουν σημαντικά στην προστασία του περιβάλλοντος, καθώς αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της άτυπης βιομηχανικής δόμησης, η οποία στερείται επαρκών υποδομών για σωστή περιβαλλοντική διαχείριση. Μέσω της οργανωμένης χωροθέτησης,

βελτιώνεται η διαχείριση αποβλήτων, μειώνεται η ρύπανση και προστατεύονται οι φυσικοί πόροι, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη δημόσια υγεία.

Στα επιχειρηματικά πάρκα της Πελοποννήσου, ένας κύριος στόχος είναι η αντιμετώπιση των άτυπων βιομηχανικών συγκεντρώσεων, προσφέροντας στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα μετεγκατάστασης σε οργανωμένους χώρους με βελτιωμένες υποδομές. Αυτή η διαδικασία θα ενισχύσει τη βιομηχανική βάση της περιοχής, προσελκύοντας νέες επενδύσεις και δημιουργώντας συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης. Ταυτόχρονα, θα δοθούν κίνητρα για τη μετακίνηση επιχειρήσεων από άτυπες βιομηχανικές ζώνες, ενισχύοντας την αποτελεσματικότητα και τη συμμόρφωσή τους με περιβαλλοντικά πρότυπα.

Παράλληλα, η σύνδεση των επιχειρηματικών πάρκων της Πελοποννήσου με τον αυτοκινητόδρομο ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί στρατηγικό πλεονέκτημα για την επιτυχία και τη βιωσιμότητα των επενδύσεων. Ο ΜΟΡΕΑΣ διασχίζει σημαντικές περιοχές της Πελοποννήσου, συνδέοντας μεγάλα αστικά και βιομηχανικά κέντρα με την Αθήνα, την Πάτρα και το υπόλοιπο εθνικό οδικό δίκτυο, παρέχοντας άμεση και αποτελεσματική πρόσβαση στα επιχειρηματικά πάρκα. Αυτή η σύνδεση διευκολύνει τις μεταφορές, προσφέροντας γρήγορη και ασφαλή πρόσβαση σε κεντρικά λιμάνια και μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, ενισχύοντας τη διακίνηση εμπορευμάτων και καθιστώντας τις περιοχές ελκυστικές για επενδύσεις, ειδικά για επιχειρήσεις που εξαρτώνται από τα logistics και τις μεταφορές.

Ακόμη, το ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο αυξάνει την ελκυστικότητα των επιχειρηματικών πάρκων για επενδυτές, καθώς οι σύγχρονες υποδομές μειώνουν το λειτουργικό κόστος και αυξάνουν την αποτελεσματικότητα των

επιχειρήσεων. Επιπλέον, οι περιοχές που είναι προσβάσιμες μέσω του ΜΟΡΕΑ έχουν άμεση πρόσβαση σε μεγάλες αστικές αγορές, όπως η Αθήνα και η Πάτρα, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να εξυπηρετούν μεγάλες καταναλωτικές βάσεις με μειωμένα έξοδα μεταφοράς και χρόνους παράδοσης.

Συγκεκριμένα, η Κορινθία, με την σύνδεσή της με την Αθήνα και την άμεση σύνδεση με τον ΜΟΡΕΑ, παρουσιάζει μεγάλες δυνατότητες για την ανάπτυξη βιομηχανικών πάρκων. Η Αργολίδα και η Μεσσηνία επωφελούνται επίσης από τη σύνδεση με τον ΜΟΡΕΑ, βελτιώνοντας την πρόσβαση σε αγορές και εξασφαλίζοντας γρήγορες και οικονομικές μεταφορές πρώτων υλών και προϊόντων.

Συμπερασματικά, η ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων στην Πελοπόννησο, σε συνδυασμό με τη στρατηγική σύνδεση με τον αυτοκινητόδρομο ΜΟΡΕΑΣ, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την επιτυχή λειτουργία και βιώσιμη ανάπτυξη των επιχειρήσεων στην περιοχή. Η ενίσχυση της εφοδιαστικής αλυσίδας, η βελτίωση των μεταφορών και η σύνδεση με ευρύτερες αγορές θα συμβάλουν ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη της Πελοποννήσου, καθιστώντας την περιοχή πιο ελκυστική για επενδύσεις και επιχειρήσεις.

5.6.4 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 και ειδικά τη Ζώνη Ι. 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.

1. ΔΕΙΚΤΗΣ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ

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.

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 5.55: Φτώχεια και κοινωνικός αποκλεισμός ανά φύλο σε ποσοστά Πηγή: Eurostat

Σύμφωνα με τα δεδομένα για την περίοδο 2015-2023, τα ποσοστά φτώχειας στην Ελλάδα ακολούθησαν μια γενικά πτωτική πορεία. Αυτή η τάση παρατηρείται τόσο στο συνολικό πληθυσμό όσο και στους άντρες και τις γυναίκες ξεχωριστά, με μια ελαφρά αύξηση το 2021, πιθανώς λόγω των οικονομικών επιπτώσεων της πανδημίας του COVID-19.

Η σύγκριση των δεδομένων για τα έτη 2015, 2019 και 2023 μας επιτρέπει να εξάγουμε σημαντικά συμπεράσματα σχετικά με τις μεταβολές στα ποσοστά φτώχειας κατά τις τετραετίες 2015-2019 και 2019-2023

Όσον αφορά το συνολικό πληθυσμό της χώρας, το ποσοστό του πληθυσμού που βρισκόταν σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού μειώθηκε κατά 3,4 ποσοστιαίες μονάδες την περίοδο 2015-2019. Η μείωση αυτή συνεχίστηκε την περίοδο 2019-2023 με επιπλέον μείωση κατά 2,9 ποσοστιαίες μονάδες.

Το ποσοστό φτώχειας στους άντρες μειώθηκε κατά 3,6 ποσοστιαίες μονάδες την περίοδο 2015-2019 (από 31,6% στο 28%). Την επόμενη τετραετία (2019-2023) παρατηρήθηκε περαιτέρω μείωση κατά 3,2 ποσοστιαίες μονάδες (από 28% σε 24,8%).

Στις γυναίκες, το ποσοστό φτώχειας μειώθηκε κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες την περίοδο 2015-2019 (από 33,1% στο 30,1%). Την περίοδο 2019-2023, η μείωση ήταν 2,9 ποσοστιαίες μονάδες (από 30,1% σε 27,3%).

Αυτά τα δεδομένα αναδεικνύουν τη σημαντική πρόοδο που έχει γίνει στην καταπολέμηση της φτώχειας στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, παρά τις σημαντικές προκλήσεις που έχει αντιμετωπίσει η χώρα. Η τάση μείωσης των ποσοστών φτώχειας στο σύνολο της χώρας είναι εμφανής από το 2015 έως το 2023, παρά τις αναταραχές που προκάλεσε η πανδημία. Αν και η τάση μείωσης είναι παρόμοια για άντρες και γυναίκες, οι μειώσεις στα ποσοστά

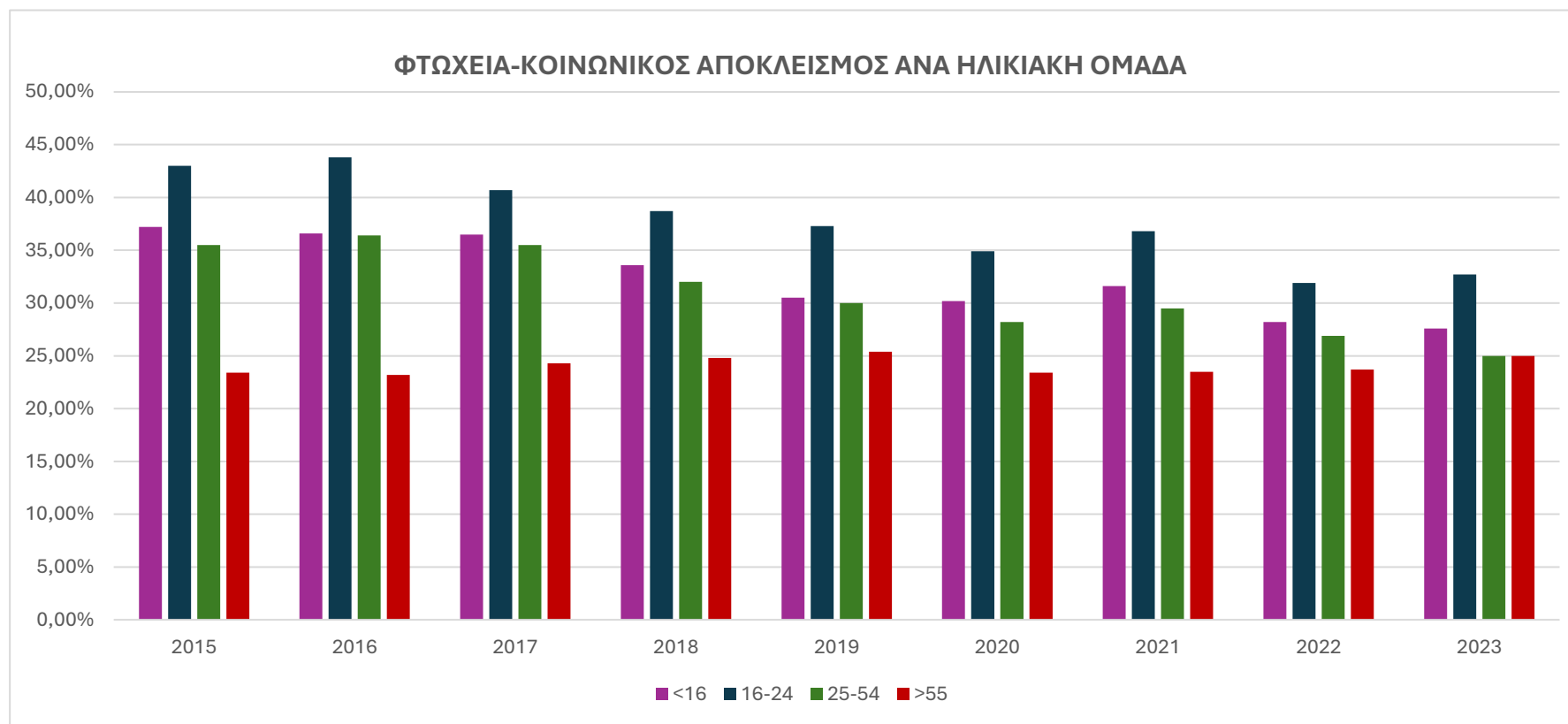
φτώχειας στους άντρες ήταν ελαφρώς μεγαλύτερες σε σύγκριση με τις γυναίκες και στις δύο τετραετίες.

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 5.56: Μεταβολές φτώχειας και κοινωνικός αποκλεισμός ανά φύλο (σε ποσοστά) Πηγή: Eurostat

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 5.41: Φτώχεια ανά ηλικιακή ομάδα σε ποσοστά Πηγή: Eurostat

Φτώχεια και κοινωνικός αποκλεισμός ανά ηλικιακή ομάδα στη χώρα

Τα δεδομένα στον πίνακα δείχνουν τα ποσοστά φτώχειας ανά ηλικιακή ομάδα στην Ελλάδα από το 2015 έως το 2023. Εδώ είναι μια ανάλυση των τάσεων που παρατηρούνται:

Το ποσοστό φτώχειας μειώθηκε σταθερά στα άτομα κάτω των 16 ετών από το 37,20% το 2015 στο 27,60% το 2023, με κάποιες μικρές αυξομειώσεις κατά τη διάρκεια των ετών με την πιο σημαντική μείωση να έχει συμβεί μεταξύ 2018 και 2019, με το ποσοστό να πέφτει από 33,60% σε 30,50%.

Η ηλικιακή ομάδα των 16-24 ετών είχε αρχικά τα υψηλότερα ποσοστά φτώχειας, με το 43% το 2015 υπάρχει όμως μια σταδιακή μείωση έως το 2020 όπου το ποσοστό φτάνει στο 34,90%, αλλά παρατηρείται μια αύξηση το 2023 στο 32,70%. Συνολικά, η τάση είναι προς μείωση, αν και με μικρές διακυμάνσεις.

Στους 25-54 μειώθηκε επίσης από 35,50% το 2015 στο 25% το 2023. Η μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται μεταξύ 2017 και 2018, όπου το ποσοστό πέφτει από 35,50% σε 32% με την τάση να είναι γενικά πτωτική, με εξαίρεση μια μικρή αύξηση το 2021.

Τέλος για τους 55 και άνω τα ποσοστά φτώχειας είναι τα πιο σταθερά από όλες τις ηλικιακές ομάδες με τη παρουσία μιας μικρής αύξησης το 2023 στο 25%, αλλά κατά τα άλλα τα ποσοστά κυμαίνονται γύρω από το 23-25% σε όλη την περίοδο.

Συμπερασματικά οι ηλικιακές ομάδες <16 και 25-54 ετών έχουν δει τη μεγαλύτερη μείωση στα ποσοστά φτώχειας την περίοδο 2015-2023, η ηλικιακή

ομάδα 16-24 ετών, αν και έχει μειώσει τα ποσοστά φτώχειας, παραμένει με τα υψηλότερα ποσοστά φτώχειας συγκριτικά με τις άλλες ομάδες και η ηλικιακή ομάδα άνω των 55 ετών εμφανίζει μεγαλύτερη σταθερότητα στα ποσοστά φτώχειας, με μικρές αυξομειώσεις.

2. ΔΕΙΚΤΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΦΤΩΧΕΙΑΣ

Κίνδυνος φτώχειας στη περιφέρεια μελέτης

Η Πελοπόννησος παρουσιάζει μια ανησυχητική εικόνα σε ό,τι αφορά τα ποσοστά του πληθυσμού που βρίσκεται σε κίνδυνο φτώχειας μεταξύ 2018 και 2023, καθώς τα δεδομένα δείχνουν μια συνεχή τάση αύξησης με λίγες εξαιρέσεις.

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 5.57: Ποσοστά φτώχειας ανά περιφέρεια τη περίοδο 2018-2023 Πηγή: Eurostat

Το 2018, το ποσοστό του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας στην Πελοπόννησο ήταν 19%. Αυτή η τιμή δείχνει έναν σχετικά μέτριο κίνδυνο, ελαφρώς πάνω από το εθνικό μέσο όρο (18,5%). Το επόμενο έτος, το 2019, υπήρξε μια μικρή

αύξηση στο 19,7%, κάτι που δείχνει επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης στην περιοχή.

Το 2020 παρατηρείται περαιτέρω άνοδος του ποσοστού στο 20,4%, επιβεβαιώνοντας ότι η Πελοπόννησος δεν κατάφερε να αναστρέψει τις τάσεις

αύξησης του κινδύνου φτώχειας. Αυτή η αύξηση, αν και όχι πολύ μεγάλη, πιθανόν σχετίζεται με γενικότερες οικονομικές πιέσεις, καθώς και με τις

συνέπειες της οικονομικής κρίσης της προηγούμενης δεκαετίας που επηρέασαν την αγροτική και τουριστική οικονομία της περιοχής.

Το 2021, το ποσοστό αυξάνεται σημαντικά, φτάνοντας στο 24,2%, μια από τις μεγαλύτερες αυξήσεις κατά την περίοδο. Αυτή η άνοδος μπορεί να εξηγηθεί σε μεγάλο βαθμό από τις επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19, η οποία έπληξε ιδιαίτερα τις τοπικές οικονομίες που βασίζονται στον τουρισμό, την αγροτική παραγωγή και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Η οικονομική αβεβαιότητα, η μείωση των εισοδημάτων και η ανεργία συνέβαλαν σε αυτήν την αύξηση.

Το 2022, υπάρχει μια ελαφρά βελτίωση με το ποσοστό να μειώνεται στο 23,4%. Παρόλο που αυτή η μείωση είναι μικρή, δείχνει κάποια σημάδια σταθεροποίησης της οικονομικής κατάστασης, καθώς πιθανώς οι τοπικές οικονομίες άρχισαν να ανακάμπτουν μετά την πανδημία.

Ωστόσο, το 2023, η κατάσταση επιδεινώνεται εκ νέου, με το ποσοστό να εκτοξεύεται στο 26,8%, την υψηλότερη τιμή της εξαετίας. Αυτή η αύξηση μπορεί να συνδέεται με συνεχιζόμενες οικονομικές προκλήσεις, όπως η ενεργειακή κρίση, ο πληθωρισμός και οι δυσκολίες ανάκαμψης των επιχειρήσεων. Η Πελοπόννησος, με την εξάρτηση από την αγροτική παραγωγή και τον τουρισμό, φαίνεται να είναι ευάλωτη στις οικονομικές κρίσεις, γεγονός που εξηγεί τη σταθερή αύξηση των ποσοστών φτώχειας.

Συνολικά, η Πελοπόννησος παρουσιάζει μια ασταθή εικόνα, με μια σαφή τάση αύξησης του ποσοστού του πληθυσμού σε κίνδυνο φτώχειας, ειδικά τα

τελευταία χρόνια, κάτι που δείχνει ότι η περιοχή δυσκολεύεται να αντιμετωπίσει τις μακροοικονομικές πιέσεις.

3. ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΟΒΑΡΗΣ ΥΛΙΚΗΣ ΑΠΟΣΤΕΡΗΣΗΣ

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στο **δείκτη σοβαρής υλικής αποστέρησης** για τις τρεις περιφέρειες και πραγματοποιείται σύγκριση με τα αντίστοιχα επίπεδα της χώρας συνολικά.

Αυτός ο δείκτης μετρά το ποσοστό του πληθυσμού που στερείται τουλάχιστον 4 από έναν κατάλογο 9 αγαθών και υπηρεσιών (δηλαδή ο δείκτης που υπολογίζει το “ποσοστό του πληθυσμού με σοβαρές υλικές στερήσεις-Ευρώπη 2020”)

Στο διάγραμμα 5.42 φαίνεται καθαρά πως οι άνεργοι είναι αυτοί οι οποίοι βιώνουν τη σοβαρότερη υλική αποστέρηση με το ποσοστό να αγγίζει το 66,1% το 2014, το οποίο βέβαια παρουσιάζει μειώσεις κατά τα επόμενα εννιά έτη.

Η ανάλυση των δεδομένων για την υλική αποστέρηση στην Ελλάδα από το 2014 έως το 2023 αποκαλύπτει σημαντικές τάσεις και μεταβολές σε διάφορες κατηγορίες του πληθυσμού.

Για το σύνολο του πληθυσμού υπάρχει μια συνεχιζόμενη πτωτική τάση στην υλική αποστέρηση από το 2014 (37,6%) έως το 2023 (28,2%). Αυτό υποδηλώνει μια γενική βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Οι εργαζόμενοι έχουν επίσης δει μια μείωση στην υλική αποστέρηση, από 29,8% το 2014 σε 20,7% το 2023. Αυτή η βελτίωση μπορεί να αποδοθεί σε μια πιθανή ανάκαμψη της οικονομίας και βελτίωση των εργασιακών συνθηκών.

Οι μισθωτοί έχουν βιώσει σημαντική μείωση της υλικής αποστέρησης από 26,2% το 2014 σε 19,9% το 2023, δείχνοντας ότι οι εργαζόμενοι με σταθερές θέσεις εργασίας είναι σε καλύτερη θέση από πλευράς υλικών συνθηκών. Η μείωση της υλικής αποστέρησης στους αυτοαπασχολούμενους είναι αξιοσημείωτη, από 36,9% το 2014 σε 23% το 2023, αν και παρουσιάζουν μεγαλύτερη διακύμανση συγκριτικά με άλλες κατηγορίες, ιδιαίτερα μεταξύ 2021 και 2022.

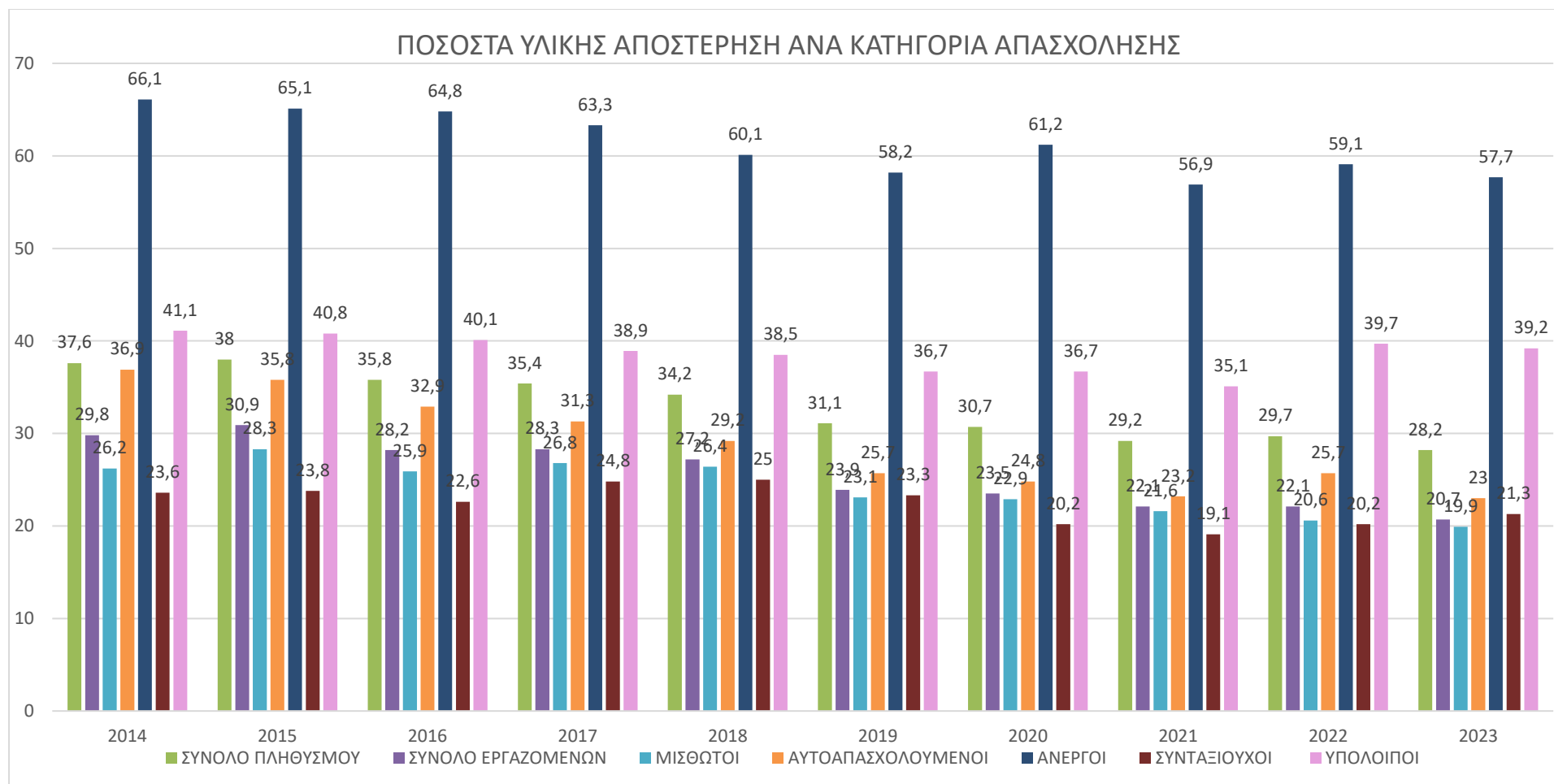
Παρά τη μείωση της υλικής αποστέρησης από 66,1% το 2014 σε 57,7% το 2023, οι άνεργοι παραμένουν η κατηγορία με την υψηλότερη υλική αποστέρηση, υποδεικνύοντας την επίμονη δυσκολία που αντιμετωπίζουν στην εξασφάλιση των βασικών τους αναγκών. Είναι ένα ποσοστό ωστόσο που είναι αναμενόμενο να βρίσκεται στη ψηλότερη θέση καθώς οι άνεργοί συνήθως δεν έχουν κανένα εισόδημα.

Οι συνταξιούχοι δείχνουν μια σταδιακή βελτίωση με την υλική αποστέρηση να μειώνεται από 23,6% το 2014 σε 21,3% το 2023, αν και με κάποιες αυξομειώσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής.

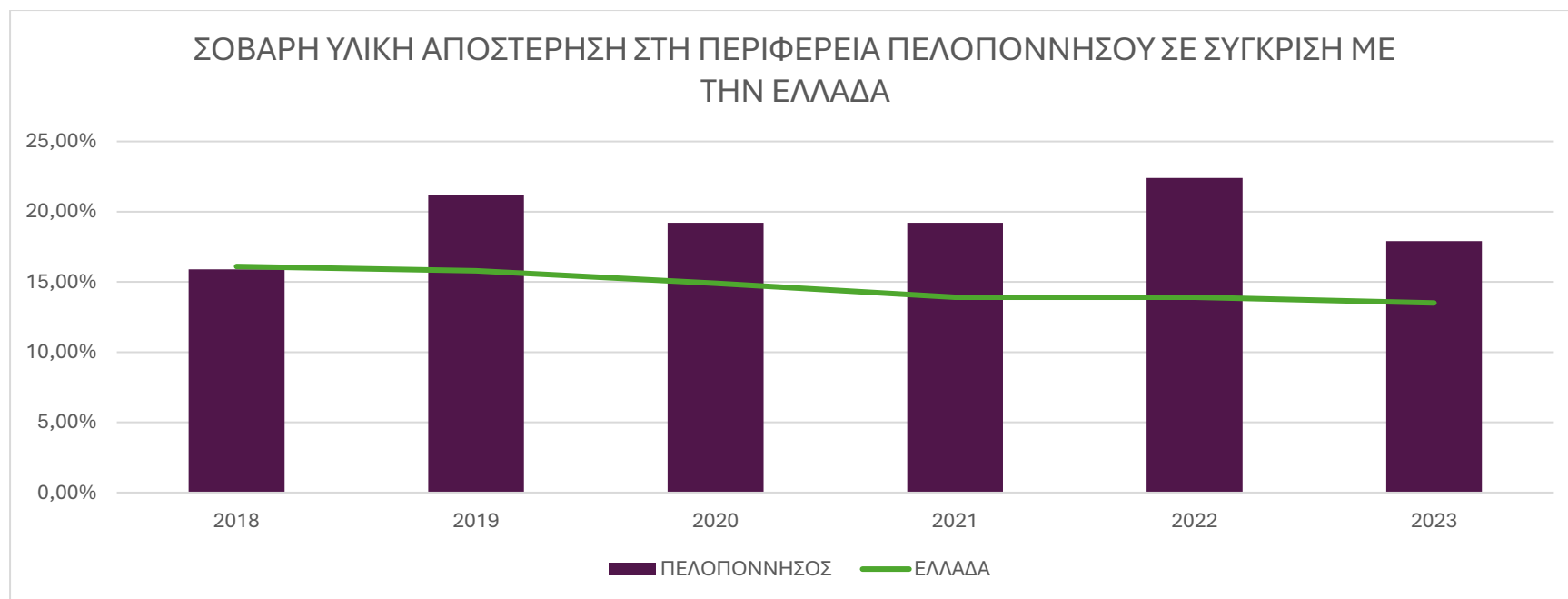
Η γενική τάση δείχνει μια βελτίωση των υλικών συνθηκών διαβίωσης για το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2014-2023.

Οι κατηγορία που συνεχίζει να αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα υλικής αποστέρησης είναι οι άνεργοι, αν και η κατάσταση τους έχει βελτιωθεί σε κάποιο βαθμό.

Η βελτίωση στους δείκτες υλικής αποστέρησης μπορεί να αποδοθεί σε οικονομικές και κοινωνικές πολιτικές που στοχεύουν στη μείωση της φτώχειας και της ανεργίας.



Διάγραμμα 5.42: Ποσοστά υλικής αποστέρησης ανά κατηγορία απασχόλησης
 Πηγή: Eurostat



Διάγραμμα 5.43: Υλική αποστέρηση στη περιφέρεια Πελοποννήσου σε σύγκριση με την Ελλάδα

Το διάγραμμα που παρουσιάζει τη σοβαρή υλική αποστέρηση στην Πελοπόννησο από το 2018 έως το 2023 δείχνει σημαντικές διακυμάνσεις στα ποσοστά της περιοχής.

Το 2018, το ποσοστό σοβαρής υλικής αποστέρησης ήταν 15,9%, το οποίο, παρόλο που δεν ήταν ιδιαίτερα υψηλό, υποδηλώνει ότι ένα μέρος του πληθυσμού δεν μπορούσε να καλύψει βασικές ανάγκες, όπως θέρμανση ή πληρωμές λογαριασμών.

Το 2019, παρατηρείται απότομη άνοδος στο 21,2%, υποδηλώνοντας επιδείνωση των συνθηκών διαβίωσης για πολλούς κατοίκους της περιοχής. Αυτή η αύξηση μπορεί να αποδοθεί σε διάφορους παράγοντες, όπως η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση που είχε πλήξει την Ελλάδα την προηγούμενη δεκαετία, αλλά και ενδεχομένως σε τοπικές οικονομικές προκλήσεις, που οδήγησαν περισσότερους ανθρώπους σε δυσχερείς συνθήκες.

Το 2020, παρατηρείται μικρή μείωση στο 19,2%, αλλά το ποσοστό παραμένει σημαντικά υψηλό. Η χρονιά αυτή συνέπεσε με την πανδημία COVID-19, η οποία αναμφίβολα επηρέασε τις τοπικές οικονομίες, παρόλο που φαίνεται ότι δεν οδήγησε σε επιπλέον αύξηση της αποστέρησης. Είναι πιθανό ότι μέτρα στήριξης που έλαβε η κυβέρνηση εκείνη την περίοδο να βοήθησαν να σταθεροποιηθεί η κατάσταση.

Το 2021, το ποσοστό παραμένει σταθερό στο 19,2%, δείχνοντας ότι η κρίση της πανδημίας είχε ακόμη έντονο αντίκτυπο, με τους κατοίκους να δυσκολεύονται να ανακάμψουν οικονομικά. Οι επιχειρήσεις που εξαρτώνται από τον τουρισμό και την αγροτική παραγωγή μπορεί να συνέβαλαν στη διατήρηση αυτών των υψηλών ποσοστών, καθώς χρειαζόνταν χρόνο για να επιστρέψουν σε κανονική λειτουργία.

Το 2022, παρατηρείται νέα αύξηση στο 22,4%, δείχνοντας ότι παρά τις προσπάθειες ανάκαμψης, η οικονομική κατάσταση πολλών νοικοκυριών στην Πελοπόννησο επιδεινώθηκε ξανά. Η ενεργειακή κρίση και ο πληθωρισμός που επηρεάστηκαν από τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις ενδέχεται να επιδείνωσαν την υλική αποστέρηση στην περιοχή.

Το 2023, υπάρχει σημαντική βελτίωση, με το ποσοστό να πέφτει στο 17,9%. Αυτή η μείωση είναι σημαντική, υποδηλώνοντας πιθανώς κάποια σταθεροποίηση των οικονομικών συνθηκών, καθώς η τουριστική κίνηση και οι τοπικές επιχειρήσεις πιθανώς επανήλθαν σε φυσιολογικά επίπεδα. Παρά τη μείωση, το ποσοστό παραμένει υψηλό και δείχνει ότι εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρά κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα στην περιοχή.

Συνολικά, τα δεδομένα δείχνουν ότι η Πελοπόννησος έχει βιώσει έντονες διακυμάνσεις σε ό,τι αφορά τη σοβαρή υλική αποστέρηση, με σημαντικές

αυξήσεις κατά την περίοδο της πανδημίας και την ενεργειακή κρίση, ενώ η βελτίωση του 2023 μπορεί να δείχνει κάποιες ενδείξεις σταθεροποίησης.

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.

Όσον αφορά τη περιφέρεια μελέτης, παρατηρείται πως παρουσιάζει αυξανόμενα ποσοστά κινδύνου φτώχειας, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια και είναι από τις λίγες περιφέρειες με ποσοστό άνω του 25%. Επιπλέον η περιφέρεια παρουσιάζει και υψηλά ποσοστά σοβαρής υλικής αποστέρησης, πάνω από τον εθνικό μέσο όρο από το 2019 και μετά.

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.

5.6.5 Εξωτερικό Εμπόριο

Στη παρούσα ενότητα θα αναλυθεί το εξωτερικό εμπόριο της χώρας κατά τη πενταετία 2018-2022 και ειδικότερα της περιφέρειας Πελοποννήσου.

Η Ελλάδα συνολικά προσφέρει μια ποικιλία προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων γεωργικών προϊόντων όπως ελαιόλαδο, φρούτα, λαχανικά και καπνό. Σημαντικό ρόλο παίζει και ο τομέας τροφίμων και ποτών, με εξαγωγές κρασιού, ψαριών και γαλακτοκομικών προϊόντων. Τα φαρμακευτικά προϊόντα αντιπροσωπεύουν μια άλλη κρίσιμη κατηγορία εξαγωγών, μαζί με τα ορυκτά και τα μέταλλα, ιδίως το αλουμίνιο. Η ελληνική βιομηχανία διύλισης πετρελαίου της επιτρέπει να εξάγει πετρελαιοειδή σε όλο το κόσμο, ενώ ο κλάδος μηχανημάτων και εξοπλισμού συνεισφέρει με ηλεκτρικά μηχανήματα, λέβητες και άλλες μηχανικές συσκευές. Επιπλέον, τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και η ένδυση αποτελούν αξιοσημείωτες εξαγωγές της χώρας. Οι κύριοι προορισμοί για ελληνικές εξαγωγές περιλαμβάνουν την Ιταλία, τη Γερμανία, την Τουρκία, την Κύπρο και τη Βουλγαρία.

Από την πλευρά των εισαγωγών, η Ελλάδα εισάγει ένα ευρύ φάσμα αγαθών για τη στήριξη της εγχώριας αγοράς της. Η χώρα εισάγει σημαντικές ποσότητες αργού πετρελαίου για τα διυλιστήρια και τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων αυτοκινήτων και βιομηχανικών μηχανημάτων. Τα χημικά και τα φαρμακευτικά προϊόντα αποτελούν επίσης σημαντικές εισαγωγές, όπως και τα τρόφιμα και τα ποτά όπως το κρέας και τα γαλακτοκομικά προϊόντα. Οι εισαγωγικές ανάγκες της

Ελλάδας επεκτείνονται σε ηλεκτρονικό εξοπλισμό όπως υπολογιστές και συσκευές τηλεπικοινωνιών, καθώς και μέταλλα, συμπεριλαμβανομένου του σιδήρου και του χάλυβα, για κατασκευαστικούς και κατασκευαστικούς σκοπούς. Οι κύριες πηγές εισαγωγών της Ελλάδας είναι η Γερμανία, η Ιταλία, η Κίνα, η Ρωσία το Ιράκ και η Ολλανδία.

Τυπικά, η Ελλάδα παρουσιάζει εμπορικό έλλειμμα, εισάγοντας περισσότερα από όσα εξάγει. Αυτή η κατάσταση είναι συνηθισμένη σε χώρες που εξαρτώνται από εισαγόμενη ενέργεια και μηχανήματα, ωστόσο ο ελληνικός εξαγωγικός τομέας αναπτύσσεται, συμβάλλοντας στον μετριασμό της εμπορικής ανισορροπίας. Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2009 επηρέασε σημαντικά το ελληνικό εμπόριο, μειώνοντας τόσο τις εισαγωγές όσο και τις εξαγωγές, αν και τα τελευταία χρόνια σημειώθηκε ανάκαμψη. Η ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση προσέφερε οφέλη, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε εμπορικές συμφωνίες και στην ενιαία αγορά, που διευκολύνει το εμπόριο με άλλες χώρες της ΕΕ.

Παρά την οικονομική αστάθεια, τη γραφειοκρατία και τις προκλήσεις στις υποδομές, η στρατηγική θέση της Ελλάδας ως πύλη μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής παρέχει σημαντικές ευκαιρίες για επέκταση του εμπορίου. Η κατανόηση αυτών των εμπορικών δυναμικών είναι ζωτικής σημασίας για την κατανόηση του ευρύτερου οικονομικού τοπίου της Ελλάδας και των ευκαιριών και προκλήσεων που αντιμετωπίζει στην παγκόσμια αγορά.

Τα δεδομένα για το εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας με πετρελαιοειδή από το 2018 έως το 2022 δείχνουν σημαντικές αυξήσεις τόσο στις εξαγωγές όσο και στις εισαγωγές. Οι εξαγωγές ξεκινούν από 31.980,1 εκατ. € το 2018, αυξάνονται ελαφρώς το 2019 στα 32.307,8 εκατ. €, μειώνονται το 2020 στα 29.317,3 εκατ. € πιθανώς λόγω της πανδημίας COVID-19, και στη συνέχεια αυξάνονται σημαντικά το 2021 στα 39.423,5 εκατ. € και το 2022 στα 54.090,8 εκατ. €. Οι εισαγωγές ακολουθούν μια παρόμοια αυξητική πορεία, ξεκινώντας από 51.496,6 εκατ. € το 2018 και φτάνοντας τα 91.018,6 εκατ. € το 2022, με μια μικρή μείωση το 2020 στα 46.601,2 εκατ. €. Οι εξαγωγές αποτελούν το **21,7%** του ΑΕΠ της χώρας.

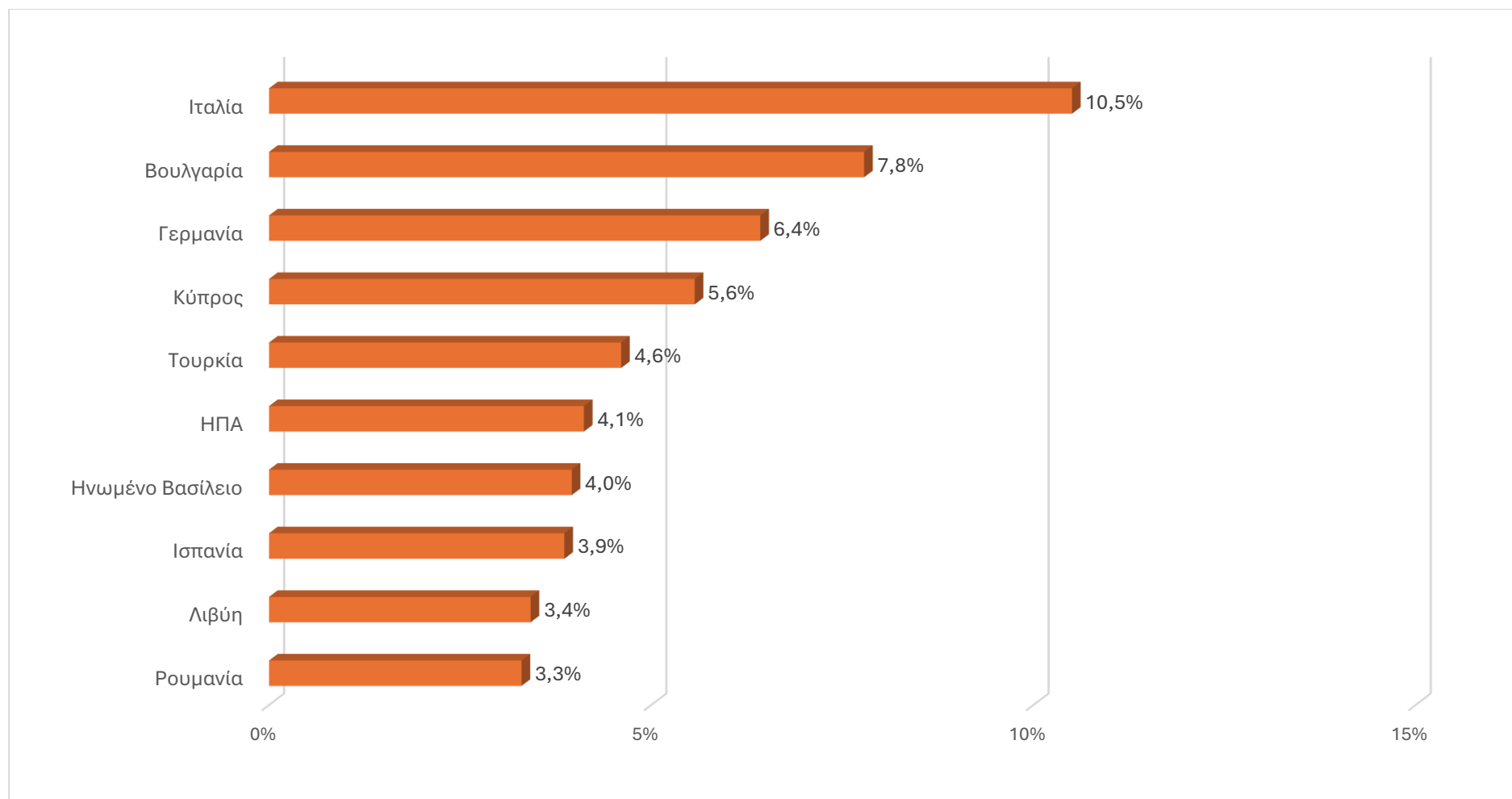
Το εμπορικό ισοζύγιο παραμένει σταθερά αρνητικό κατά την εξεταζόμενη περίοδο, δείχνοντας ότι η Ελλάδα εισάγει περισσότερο πετρέλαιο από ό,τι εξαγει. Το έλλειμμα αυξάνεται από τα -19.516,5 εκατ. € το 2018 στα -36.927,8 εκατ. € το 2022, με την μόνη εξαίρεση το 2020, όταν μειώνεται στα -17.283,9 εκατ. €. Αυτό δείχνει ότι η αύξηση των εισαγωγών υπερβαίνει την αύξηση των εξαγωγών, επιδεινώνοντας το εμπορικό ισοζύγιο.

Ο λόγος εξαγωγών προς εισαγωγές (σε ποσοστό) δείχνει πόσο καλύπτονται οι εισαγωγές από τις εξαγωγές. Από το 2018 έως το 2022, ο λόγος αυτός κυμαίνεται γύρω στο 60%, με μικρές διακυμάνσεις. Το 2022, ωστόσο, ο λόγος

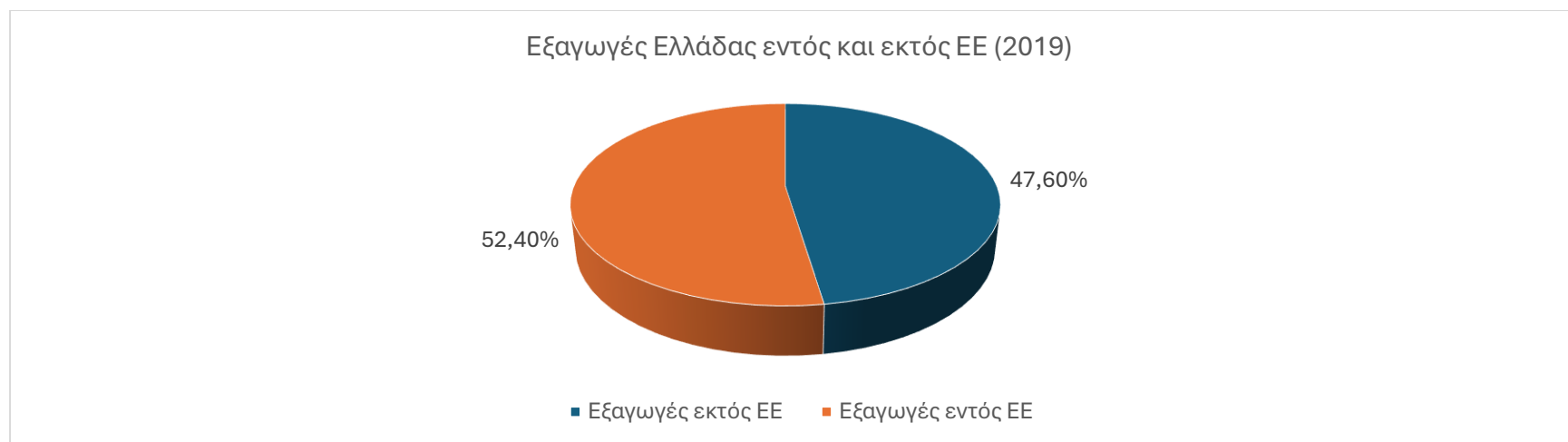
Εξωτερικό εμπόριο Ελλάδας με πετρελαιοειδή					
(ποσά σε εκατ. €)	2022	2021	2020	2019	2018
Εξαγωγές	54.090,8	39.423,5	29.317,3	32.307,8	31.980,1
Εισαγωγές	91.018,6	63.840,0	46.601,2	53.116,2	51.496,6
Εμπορικό Ισοζύγιο	-36.927,8	-24.416,4	-17.283,9	-20.808,5	-19.516,5
Εξαγωγές/Εισαγωγές	59,4%	61,8%	62,9%	60,8%	62,1%

Πίνακας 5.58: Εξωτερικό εμπόριο Ελλάδας με πετρελαιοειδή Πηγή: ΣΕΒΕ

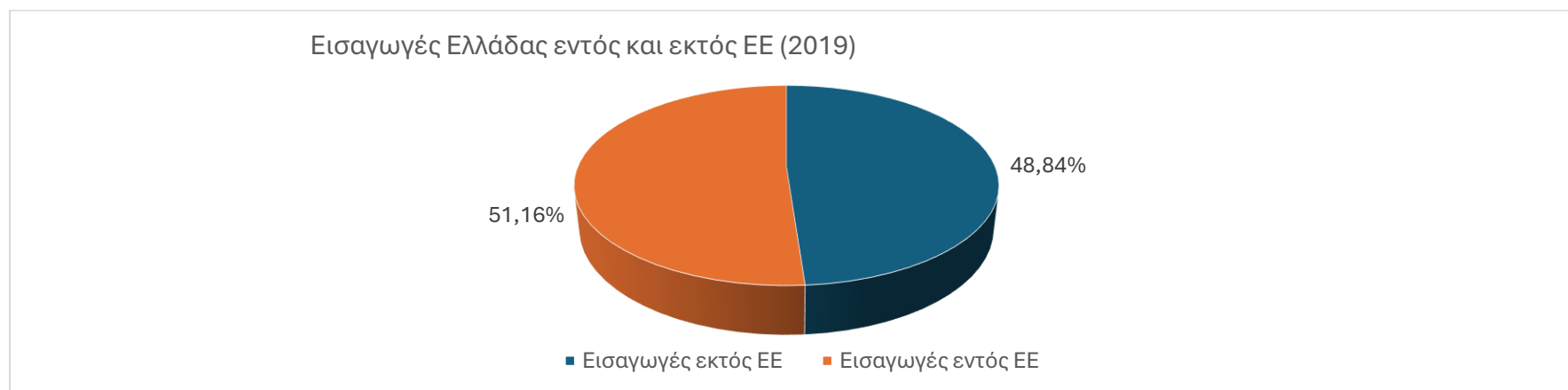
πέφτει στο χαμηλότερο σημείο της περιόδου, φτάνοντας το 59,4%. Αυτό υποδεικνύει ότι, αν και οι εξαγωγές αυξάνονται, δεν επαρκούν για να καλύψουν την αύξηση των εισαγωγών, οδηγώντας σε μεγαλύτερη εξάρτηση από εισαγόμενα προϊόντα.



Διάγραμμα 5.44: Κύριοι εξαγωγικοί προορισμοί της Ελλάδας Πηγή: ΣΕΒΕ



Διάγραμμα 5.45: Εξαγωγές Ελλάδας εντός και εκτός ΕΕ, Πηγή: Μπαστούνη 2022

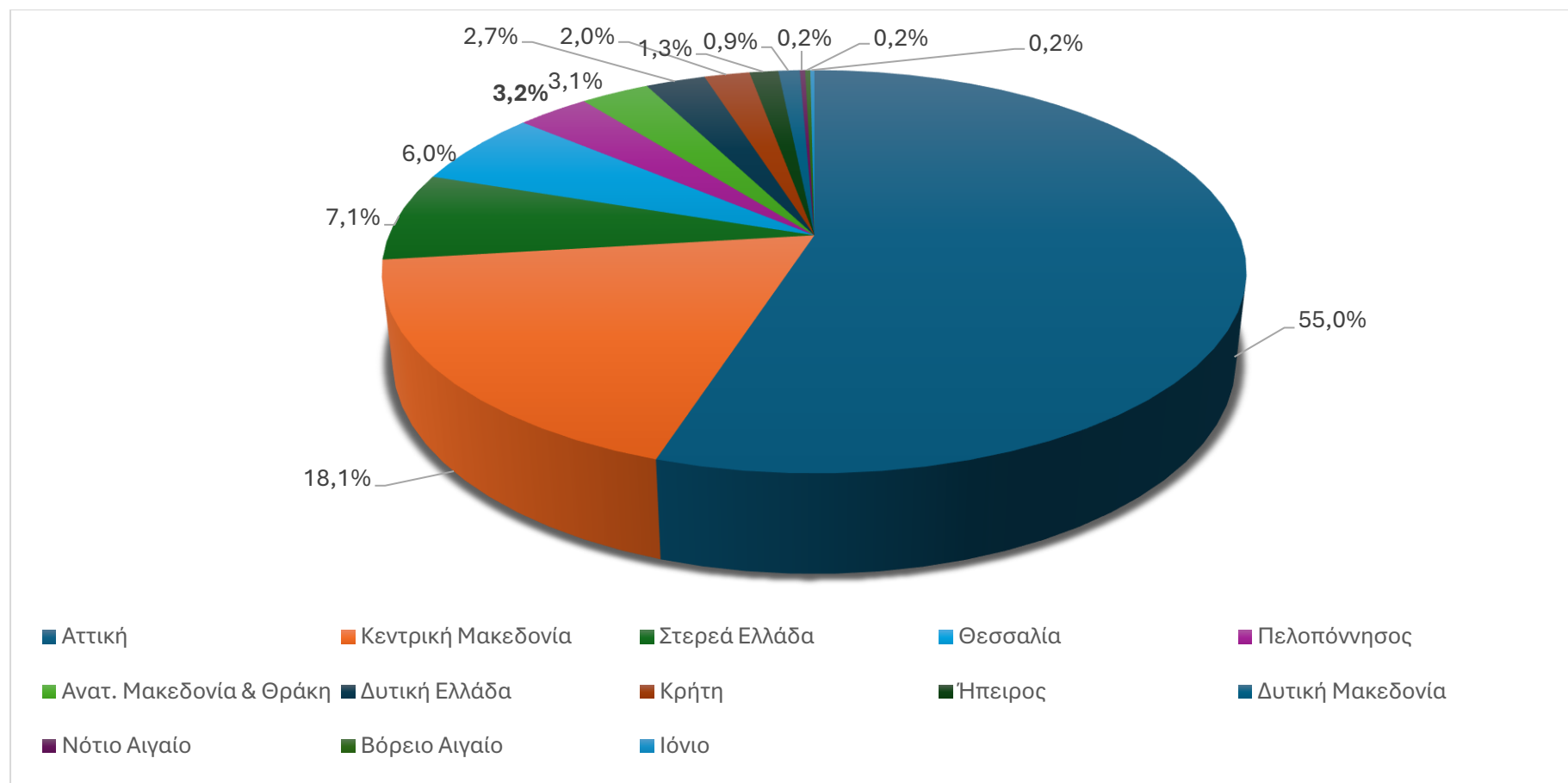


Διάγραμμα 5.46: Εισαγωγές Ελλάδας εντός και εκτός ΕΕ, Πηγή: Μπαστούνη 2022

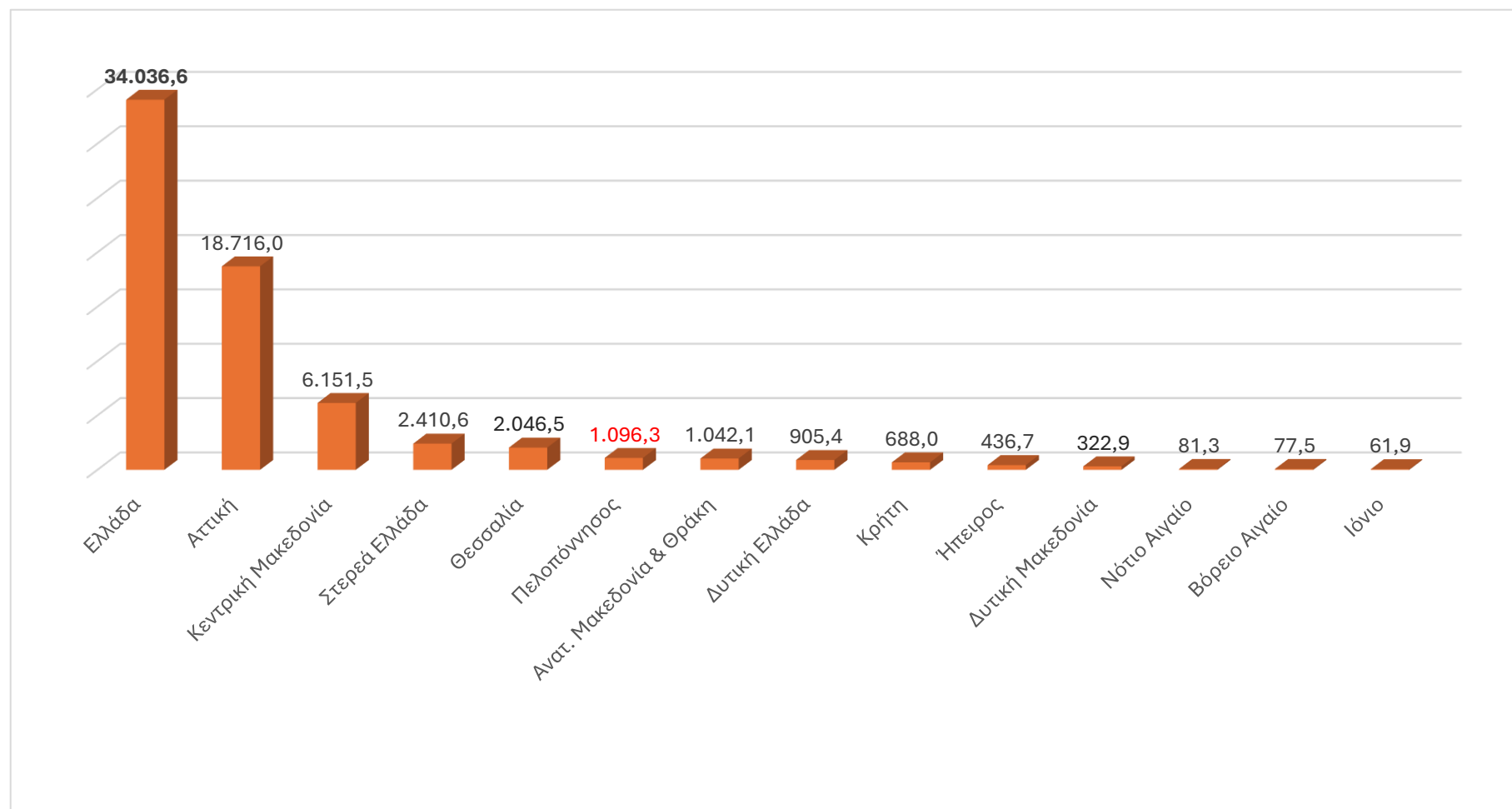
Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει δημιουργήσει ένα μοναδικό οικονομικό και εμπορικό πλαίσιο που προωθεί τη ροή αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών της. Αυτό το πλαίσιο περιλαμβάνει την ενιαία αγορά, η οποία εξασφαλίζει την ελεύθερη διακίνηση αγαθών, υπηρεσιών, κεφαλαίων και ανθρώπων. Ως αποτέλεσμα, το ενδοκοινοτικό εμπόριο στην ΕΕ είναι εξαιρετικά ανεπτυγμένο.

Η κατάργηση των δασμών και η ενοποίηση των τελωνειακών διαδικασιών έχουν μειώσει σημαντικά το κόστος και την πολυπλοκότητα του εμπορίου εντός της ΕΕ. Επιπλέον, η τυποποίηση των κανονισμών και προτύπων μεταξύ των κρατών μελών έχει διευκολύνει τη διακίνηση προϊόντων και υπηρεσιών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση των εμπορικών σχέσεων και την αύξηση του εμπορικού όγκου εντός της Ένωσης.

Όπως φαίνεται και στα διαγράμματα οι εξαγωγές αλλά και οι εισαγωγές της χώρας είναι κυρίως σε χώρες εντός της ΕΕ με τις εξαγωγές να υπερέχουν των εισαγωγών.



Διάγραμμα 5.47: Ελληνικές εξαγωγές ανά περιφέρεια άνευ πετρελαιοειδών - μερίδιο 2022 (%) Πηγή: ΣΕΒΕ



διάγραμμα 5.48: Ελληνικές εξαγωγές ανά περιφέρεια 2022 άνευ πετρελαιοειδών - σε αξία (εκατ. ευρώ)Πηγή: ΣΕΒΕ

Εξωτερικό εμπόριο περιφέρειας Πελοποννήσου

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου αποτελεί μια από τις πιο δυναμικές περιοχές της Ελλάδας σε ό,τι αφορά την παραγωγή και τις εξαγωγές γεωργικών προϊόντων. Τα πλούσια εδάφη, το μεσογειακό κλίμα και η μακρά παράδοση στην αγροτική παραγωγή συντελούν στην παραγωγή προϊόντων υψηλής ποιότητας, τα οποία κατακτούν τις διεθνείς αγορές.

Το πιο διάσημο εξαγωγίμο προϊόν της Πελοποννήσου είναι το ελαιόλαδο. Οι ελαιώνες της περιοχής παράγουν εξαιρετικής ποιότητας ελαιόλαδο, το οποίο αποτελεί κύριο προϊόν εξαγωγής σε χώρες της Ευρώπης, της Βόρειας Αμερικής και της Ασίας. Ιδιαίτερα γνωστές είναι οι ελιές Καλαμών, που κατέχουν σημαντική θέση στις διεθνείς αγορές λόγω της ξεχωριστής γεύσης και ποιότητάς τους.

Η Πελοπόννησος έχει παράδοση στην παραγωγή κρασιού και διαθέτει αρκετές ΠΟΠ (Προστατευόμενη Ονομασία Προέλευσης) περιοχές. Οι τοπικές ποικιλίες, όπως η Μοσχοφίλερο και ο Αγιωργίτικος, έχουν κερδίσει την αναγνώριση στις διεθνείς αγορές, και η ζήτηση για κρασί από την Πελοπόννησο αυξάνεται συνεχώς.

Η παραγωγή φρούτων, κυρίως πορτοκαλιών, μανταρινιών, και λεμονιών, είναι επίσης σημαντικός τομέας για τις εξαγωγές της Πελοποννήσου. Η Αργολίδα, ειδικότερα, είναι γνωστή για την παραγωγή πορτοκαλιών που εξάγονται σε ευρωπαϊκές χώρες, ενώ οι πελοποννησιακές φράουλες και καρπούζια είναι επίσης δημοφιλή προϊόντα.

(ποσά σε εκατ. €)	2022	2021	2020	2019	2018
Εξαγωγές	7.339,3	5.383,9	3.002,3	4.522,7	5.241,6
Εισαγωγές	10.634,8	6.431,3	3.751,5	5.580,8	6.038,4
Εμπορικό Ισοζύγιο	-3.295,5	-1.047,4	-749,2	-1.058,1	-796,9
Εξαγωγές/Εισαγωγές	69,0%	83,7%	80,0%	81,0%	86,8%

Πίνακας 5.59 : Εξωτερικό εμπόριο περιφέρειας Πελοποννήσου

Η Πελοπόννησος είναι γνωστή και για τα αποξηραμένα προϊόντα της, με τα σύκα και τη σταφίδα να κατέχουν σημαντική θέση στις εξαγωγές. Η κορινθιακή σταφίδα είναι εξαιρετικής ποιότητας και εξάγεται σε πολλές χώρες, αποτελώντας βασικό προϊόν για τη βιομηχανία τροφίμων.

Η μελισσοκομία στην Πελοπόννησο παράγει μεγάλες ποσότητες μελιού υψηλής ποιότητας, το οποίο εξάγεται κυρίως στην Ευρώπη. Το μέλι της περιοχής, γνωστό για την καθαρότητά του και την έντονη γεύση του, έχει κερδίσει τη φήμη του σε διεθνές επίπεδο.

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην αγροτική οικονομία της Ελλάδας, με τα προϊόντα της να συμβάλλουν σημαντικά στις εξαγωγές της χώρας. Η ποιότητα, η παράδοση και η καινοτομία στην παραγωγή προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις διεθνείς αγορές, καθιστώντας τα πελοποννησιακά προϊόντα περιζήτητα παγκοσμίως.

Το εξωτερικό εμπόριο της Περιφέρειας Πελοποννήσου κατά την περίοδο 2018-2022 παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις, αντανakλώντας τις

ευρύτερες τάσεις της οικονομικής δραστηριότητας τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Τα στοιχεία δείχνουν πως η Περιφέρεια Πελοποννήσου αντιμετώπισε αρκετές προκλήσεις, ειδικά στον τομέα των εισαγωγών και των εξαγωγών, με ενδείξεις ανάκαμψης, αλλά και πιέσεις λόγω των παγκόσμιων οικονομικών συνθηκών.

Το 2022 παρατηρείται μια αξιοσημείωτη άνοδος στις εξαγωγές, οι οποίες ανήλθαν στα 7.339,3 εκατομμύρια ευρώ, καταγράφοντας αύξηση άνω των 2 δισ. ευρώ σε σύγκριση με το 2021, όπου οι εξαγωγές ήταν 5.383,9 εκατ. ευρώ. Αυτή η εντυπωσιακή άνοδος πιθανότατα σχετίζεται με την ανάκαμψη της παγκόσμιας ζήτησης μετά τα προβλήματα που προκλήθηκαν από την πανδημία του COVID-19 και την προσαρμογή της παραγωγικής ικανότητας σε διάφορους τομείς της Περιφέρειας. Παρόμοια αυξητική τάση παρατηρείται και στις εισαγωγές, που έφτασαν τα 10.634,8 εκατ. ευρώ το 2022, από τα 6.431,3 εκατ. ευρώ το 2021. Αυτή η αύξηση αντικατοπτρίζει ενδεχομένως την αύξηση των τιμών των πρώτων υλών και των καταναλωτικών αγαθών, καθώς και τη γενική άνοδο της ζήτησης.

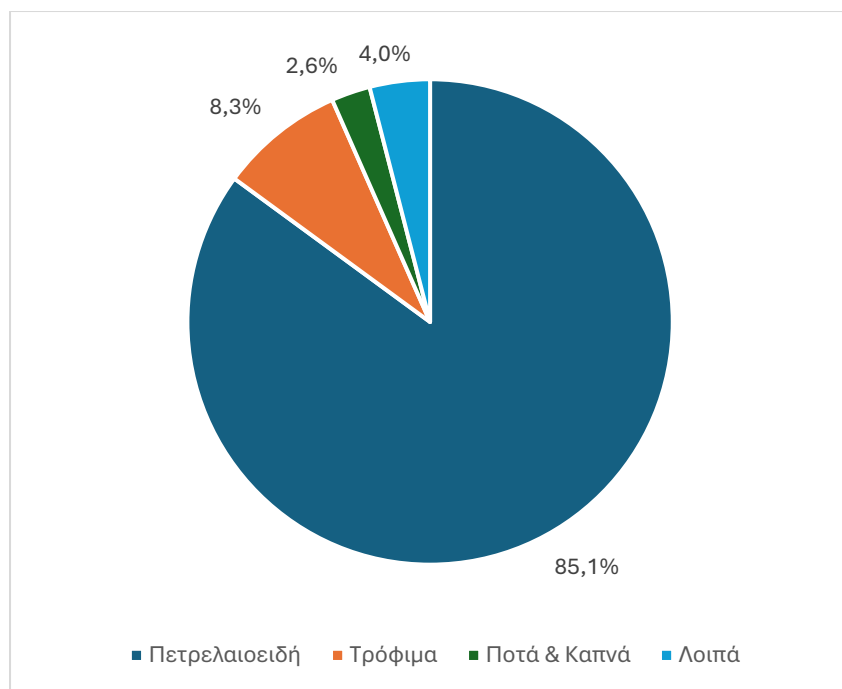
Το εμπορικό ισοζύγιο, που παραδοσιακά παρουσιάζει αρνητικό πρόσημο, σημείωσε το 2022 το υψηλότερο έλλειμμα της πενταετίας, φτάνοντας στα -3.295,5 εκατ. ευρώ. Το 2021, το έλλειμμα ήταν πολύ χαμηλότερο, στα -1.047,4 εκατ. ευρώ, ενώ το 2020 ήταν -749,2 εκατ. ευρώ, το χαμηλότερο έλλειμμα της περιόδου. Αυτά τα στοιχεία δείχνουν ότι, παρά την αύξηση των εξαγωγών, οι εισαγωγές αυξήθηκαν με ταχύτερο ρυθμό, δημιουργώντας μεγαλύτερο άνοιγμα στο εμπορικό ισοζύγιο. Η περίοδος της πανδημίας φαίνεται να συνέβαλε σε αυτήν τη μείωση του ελλείμματος το 2020, καθώς η παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα μείωσε τόσο την εισαγωγική όσο και την εξαγωγική δραστηριότητα.

Εξετάζοντας την αναλογία εξαγωγών προς εισαγωγές (Εξαγωγές/Εισαγωγές), παρατηρείται σταθερά φθίνουσα πορεία. Το 2022, η αναλογία αυτή διαμορφώθηκε στο 69%, που αποτελεί τη χαμηλότερη τιμή της πενταετίας. Το 2021, η αναλογία ήταν 83,7%, και το 2020 έφτασε το 80%. Το 2019 και το 2018, οι αναλογίες ήταν 81% και 86,8% αντίστοιχα. Αυτή η μείωση της αναλογίας υποδηλώνει ότι, ενώ οι εξαγωγές αυξάνονται, η αύξηση των εισαγωγών είναι πιο έντονη, με αποτέλεσμα την επιδείνωση του εμπορικού ισοζυγίου.

Συγκριτικά με τις προηγούμενες χρονιές, η περίοδος 2020-2021 χαρακτηρίζεται από μειωμένη οικονομική δραστηριότητα, κάτι που αποτυπώνεται στα χαμηλότερα επίπεδα τόσο των εξαγωγών όσο και των εισαγωγών. Η ανάκαμψη που σημειώνεται το 2022 ενδέχεται να οφείλεται στην έξοδο από τις περιοριστικές πολιτικές λόγω της πανδημίας, αλλά και στην επανεκκίνηση της ζήτησης σε διάφορους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας.

Συμπερασματικά, το εξωτερικό εμπόριο της Περιφέρειας Πελοποννήσου καταδεικνύει έντονες μεταβολές, με την πιο χαρακτηριστική τάση να είναι η απότομη αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων το 2022 μετά την ύφεση της πανδημίας. Ωστόσο, η συνεχιζόμενη αύξηση των εισαγωγών σε συνδυασμό με τη μειωμένη αναλογία εξαγωγών-εισαγωγών αποτελεί ένα σημαντικό σημείο προβληματισμού για το εμπορικό ισοζύγιο της περιφέρειας.

Εξαγωγές ανά κυριότερο κλάδο

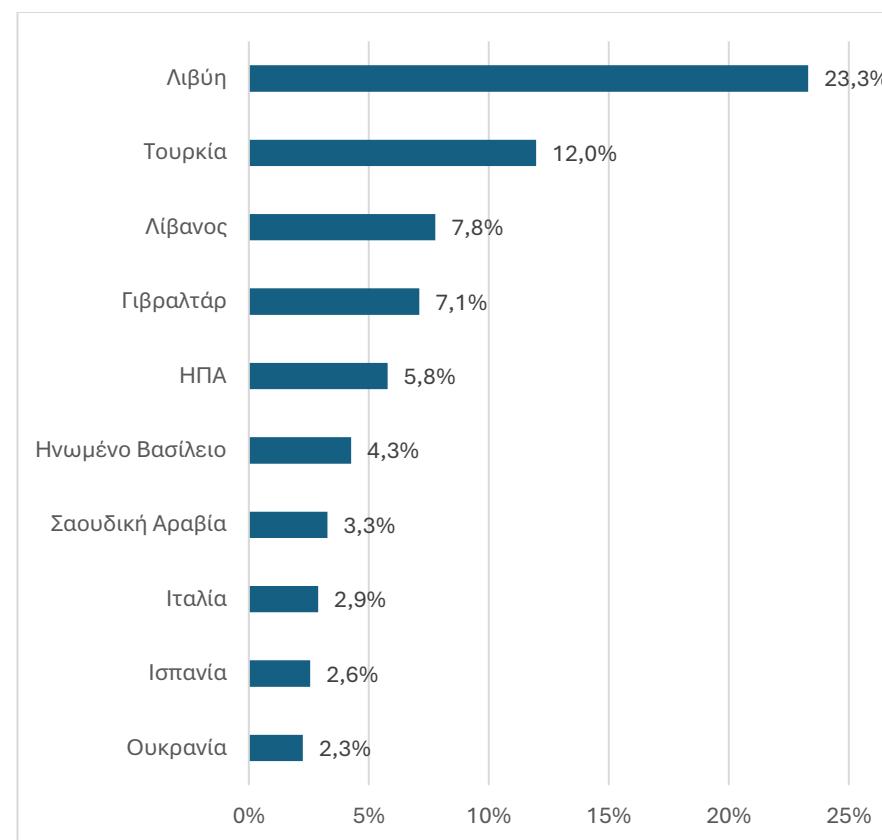


Διάγραμμα 5.49 : Εξαγωγές περιφέρειας Πελοποννήσου ανά κυριότερο κλάδο

Εξαγωγές ανά κυριότερο προορισμό

Η ανάλυση των εξαγωγών της Περιφέρειας Πελοποννήσου για το έτος 2022 αποκαλύπτει μια έντονη εξάρτηση από τον κλάδο των πετρελαιοειδών. Συγκεκριμένα, τα πετρελαιοειδή καταλαμβάνουν το 85,1% του συνόλου των εξαγωγών, γεγονός που υποδηλώνει ότι αυτός ο τομέας κυριαρχεί στην εξαγωγική δραστηριότητα της περιφέρειας. Ακολουθούν τα τρόφιμα, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 8,3%, αποτελώντας τον δεύτερο μεγαλύτερο εξαγωγικό κλάδο, αλλά σε αρκετά

μικρότερη κλίμακα σε σύγκριση με τα πετρελαιοειδή. Τα ποτά και καπνά συνεισφέρουν το 4% των συνολικών εξαγωγών, δείχνοντας ότι και αυτοί οι τομείς έχουν κάποια εξαγωγική σημασία, αν και αρκετά περιορισμένη. Η κατηγορία των λοιπών προϊόντων καλύπτει το 2,6%, αναφέροντας τις εξαγωγές που δεν εμπίπτουν στους κύριους κλάδους.



Διάγραμμα 5.50: Εξαγωγές περιφέρειας Πελοποννήσου ανά κυριότερο προορισμό

Συνολικά, η κατανομή δείχνει ότι η περιφέρεια βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις εξαγωγές πετρελαιοειδών, με άλλους τομείς να ακολουθούν σε σημαντικά μικρότερα ποσοστά. Η εικόνα αποτυπώνει τους κύριους εξαγωγικούς προορισμούς της Περιφέρειας Πελοποννήσου, καταδεικνύοντας τη γεωγραφική κατανομή των εξαγωγών της για το έτος 2022. Η Λιβύη αποτελεί τον μεγαλύτερο εξαγωγικό προορισμό, απορροφώντας το 23,3% των εξαγωγών της περιφέρειας, γεγονός που υποδηλώνει σημαντικές εμπορικές σχέσεις μεταξύ των δύο περιοχών, πιθανώς με έμφαση στα πετρελαιοειδή. Ακολουθεί η Τουρκία, η οποία λαμβάνει το 12% των εξαγωγών, δείχνοντας τη γεωγραφική εγγύτητα και τις ισχυρές εμπορικές συνδέσεις.

Ο Λίβανος αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο εξαγωγικό προορισμό, με μερίδιο 7,8%, ενώ το Γιβραλτάρ αντιπροσωπεύει το 7,1%, γεγονός που μπορεί να σχετίζεται με τη στρατηγική του θέση στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι Ηνωμένες Πολιτείες ακολουθούν με 5,8%, αντανακλώντας την παρουσία εξαγωγών από την Πελοπόννησο σε μεγαλύτερες αγορές εκτός Ευρώπης και Μέσης Ανατολής. Το Ηνωμένο Βασίλειο αντιπροσωπεύει το 4,3%, ενώ η Σαουδική Αραβία συγκεντρώνει το 3,3%, κάτι που υποδηλώνει την εμπορική της σημασία για την περιφέρεια.

Η Ιταλία, με 2,9%, και η Ισπανία, με 2,6%, αντιπροσωπεύουν σημαντικούς ευρωπαϊκούς προορισμούς για τα εξαγωγίμα προϊόντα της Πελοποννήσου. Τέλος, η Ουκρανία απορροφά το 2,3%.

Η ανάλυση αυτών των στοιχείων δείχνει ότι η Περιφέρεια Πελοποννήσου διατηρεί σημαντικές εμπορικές σχέσεις με χώρες της Μεσογείου, της Μέσης Ανατολής και ορισμένες ευρωπαϊκές και διεθνείς αγορές.

Ο αυτοκινητόδρομος Μορέας

Ο αυτοκινητόδρομος Μορέας έχει αποδειχθεί καταλυτικός για την ενίσχυση του εξωτερικού εμπορίου της Περιφέρειας Πελοποννήσου, προσφέροντας σημαντικά πλεονεκτήματα στις τοπικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε διεθνείς αγορές. Η βελτίωση των οδικών υποδομών έχει ενισχύσει τη συνδεσιμότητα της περιοχής με σημαντικά εμπορικά λιμάνια της χώρας, όπως η Καλαμάτα, η Πάτρα και ο Πειραιάς. Αυτή η άμεση πρόσβαση στα λιμάνια διευκολύνει τη διακίνηση των εξαγωγικών προϊόντων, καθιστώντας την Πελοπόννησο ένα σημαντικό κόμβο για το εξωτερικό εμπόριο.

Ένα από τα βασικά οφέλη που προκύπτουν από τη χρήση του αυτοκινητόδρομου Μορέας είναι η σημαντική μείωση των χρόνων μεταφοράς, η οποία επιτρέπει στις επιχειρήσεις να αποστέλλουν τα προϊόντα τους γρηγορότερα στις διεθνείς αγορές. Αυτή η ταχύτητα και ευκολία μεταφοράς είναι κρίσιμη για ευπαθή προϊόντα όπως τα αγροτικά και τα τρόφιμα, τα οποία αποτελούν κύρια εξαγωγικά προϊόντα της Πελοποννήσου. Τα αγροτικά προϊόντα, όπως το ελαιόλαδο και τα φρούτα, φτάνουν πλέον στους προορισμούς τους σε συντομότερο χρονικό διάστημα και με μικρότερο κόστος, καθιστώντας τα πιο ανταγωνιστικά σε παγκόσμια κλίμακα.

Εκτός από τα αγροτικά προϊόντα, τα πετρελαιοειδή, που αποτελούν επίσης σημαντικό κομμάτι των εξαγωγών της Πελοποννήσου, επωφελούνται από τη βελτίωση των οδικών μεταφορών. Οι ασφαλέστερες και ταχύτερες διαδρομές μέσω του αυτοκινητόδρομου Μορέας διευκολύνουν τη μεταφορά αυτών των προϊόντων σε διεθνείς αγορές, αυξάνοντας την αξιοπιστία των τοπικών εξαγωγικών επιχειρήσεων.

Ένα ακόμη σημαντικό πλεονέκτημα του αυτοκινητόδρομου είναι η ενίσχυση της παραγωγικής ικανότητας της περιοχής μέσω της ταχύτερης και αποδοτικότερης μεταφοράς πρώτων υλών. Ο Μορέας συνδέει τις τοπικές βιομηχανίες με εθνικά και διεθνή δίκτυα μεταφορών, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να διασφαλίσουν τη συνεχή ροή πρώτων υλών για την παραγωγή τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερη προσαρμογή των επιχειρήσεων στις απαιτήσεις της αγοράς, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη παραγωγή και προώθηση των προϊόντων τους.

Η βελτιωμένη ασφάλεια στις μεταφορές μέσω του αυτοκινητόδρομου Μορέας, σε συνδυασμό με τις μειωμένες καθυστερήσεις και τα κόστη, ενισχύει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της Πελοποννήσου. Οι ξένοι εμπορικοί εταίροι αντιλαμβάνονται την περιοχή ως έναν αξιόπιστο συνεργάτη, που μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς με αποτελεσματικότητα και συνέπεια. Η εμπιστοσύνη αυτή ενισχύει την εικόνα της Πελοποννήσου ως εμπορικού κόμβου, καθιστώντας την έναν προορισμό για επενδύσεις και συνεργασίες.

Επιπλέον, ο αυτοκινητόδρομος ενισχύει τις συνδέσεις της Πελοποννήσου με άλλους εθνικούς οδικούς άξονες, καθιστώντας ευκολότερη τη μεταφορά προϊόντων τόσο σε άλλες περιοχές της Ελλάδας όσο και στις διεθνείς αγορές. Αυτή η δικτύωση προσφέρει στις επιχειρήσεις της περιοχής τη δυνατότητα να εξάγουν τα προϊόντα τους πιο αποτελεσματικά, ενισχύοντας τον ρόλο της περιφέρειας στο εθνικό και διεθνές εμπόριο.

Συνοψίζοντας, ο αυτοκινητόδρομος Μορέας έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην αναβάθμιση του εξωτερικού εμπορίου της Πελοποννήσου. Η βελτιωμένη πρόσβαση στα λιμάνια, η μείωση του

κόστους και του χρόνου μεταφοράς, καθώς και η αύξηση της ασφάλειας στις μεταφορές, έχουν ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των εξαγωγικών προϊόντων της περιοχής. Ο Μορέας έχει βοηθήσει τις τοπικές επιχειρήσεις να ενταχθούν πιο αποτελεσματικά στα εθνικά και διεθνή εμπορικά δίκτυα, ενισχύοντας την οικονομική δραστηριότητα και ανοίγοντας νέες προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη.

Συμπεράσματα

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Περιφέρεια Πελοποννήσου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο εξωτερικό εμπόριο της Ελλάδας, με ιδιαίτερη έμφαση στα πετρελαιοειδή. Ο κλάδος αυτός κυριαρχεί στις εξαγωγές της περιφέρειας, κάτι που την καθιστά εξαρτημένη από τις διεθνείς αγορές ενέργειας και τις μεταβολές τους. Παράλληλα, τα αγροδιατροφικά προϊόντα, αν και με μικρότερο μερίδιο στις εξαγωγές, συμβάλλουν στη διαφοροποίηση του εξαγωγικού προφίλ της περιοχής, με το ελαιόλαδο, τις ελιές και τα τρόφιμα να κατέχουν σημαντική θέση στις διεθνείς αγορές.

Η γεωγραφική θέση της Πελοποννήσου, σε συνδυασμό με τη βελτίωση των υποδομών, όπως ο αυτοκινητόδρομος Μορέας, έχει ενισχύσει την πρόσβαση της περιφέρειας σε βασικές εθνικές και διεθνείς εμπορικές διαδρομές. Αυτό έχει μειώσει το κόστος και το χρόνο μεταφοράς, αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητα των εξαγωγικών προϊόντων και ενισχύοντας τις εμπορικές σχέσεις με χώρες όπως η Λιβύη, η Τουρκία και ο Λίβανος. Η ύπαρξη αξιόπιστου οδικού δικτύου έχει επίσης διευκολύνει την εισροή πρώτων υλών και την εξαγωγή βιομηχανικών προϊόντων, ενισχύοντας τη συνολική παραγωγική δυναμική της περιοχής.

Ωστόσο, παρατηρείται μια σημαντική εξάρτηση από συγκεκριμένους κλάδους και προορισμούς, κυρίως στα πετρελαιοειδή και τις αγορές της Μεσογείου, κάτι που ενδέχεται να δημιουργήσει ευαισθησίες σε περιπτώσεις γεωπολιτικών ή οικονομικών κρίσεων. Η ποικιλομορφία των εξαγωγίμων προϊόντων θα μπορούσε να ενισχυθεί περαιτέρω, ώστε να μειωθεί η εξάρτηση από συγκεκριμένους τομείς και να αυξηθεί η ανθεκτικότητα της τοπικής οικονομίας σε μεταβολές της διεθνούς αγοράς. Συνολικά, η Περιφέρεια Πελοποννήσου παρουσιάζει μια δυναμική εξαγωγική δραστηριότητα, με προοπτικές ανάπτυξης μέσω της περαιτέρω ενίσχυσης της διαφοροποίησης των εξαγωγίμων προϊόντων και της αξιοποίησης των αναβαθμισμένων υποδομών για την προσέγγιση νέων αγορών.

5.6.6 Περιβάλλον - Κλιματική αλλαγή

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 διάρκειά 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 υπόψιν 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 επιδενώσει 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 αιμιγώς 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.

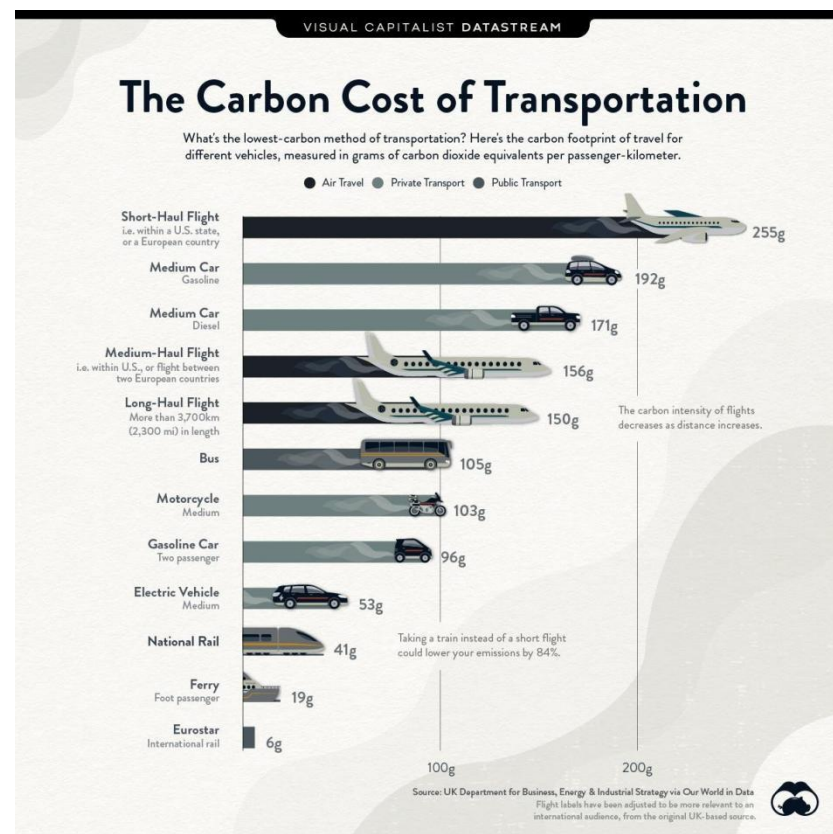
Ανθρακικό αποτύπωμα

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 χιλιόμετρου 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 10: 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 ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ, 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.

6.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί ένα από τα πλέον σημαντικά έργα υποδομής στην Ελλάδα, συνδέοντας την κεντρική και νότια Πελοπόννησο με το εθνικό δίκτυο και άλλες κύριες οδικές αρτηρίες, όπως η Ολυμπία Οδός. Από την ολοκλήρωσή του, ο ΜΟΡΕΑΣ έχει συμβάλλει καθοριστικά στην αναβάθμιση της συνδεσιμότητας και της προσβασιμότητας στην περιοχή, προσφέροντας ασφαλή και σύγχρονη οδική μετακίνηση. Σήμερα, ο αυτοκινητόδρομος λειτουργεί ως κύριος συνδετήριος άξονας, διευκολύνοντας τη σύνδεση της Πελοποννήσου με το υπόλοιπο ηπειρωτικό κομμάτι της χώρας, επιτρέποντας την ταχύτερη και ασφαλέστερη μετακίνηση μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων και της επαρχίας.

Η κατασκευή και η λειτουργία του αυτοκινητόδρομου είχε πολλαπλά οφέλη για την ευρύτερη περιοχή. Ο ΜΟΡΕΑΣ βελτίωσε δραστικά τη ροή της κυκλοφορίας, μείωσε τους χρόνους ταξιδιού και ενίσχυσε την οδική ασφάλεια. Πριν την ολοκλήρωσή του, οι μετακινήσεις γίνονταν μέσω παλαιών, στενών δρόμων που παρουσίαζαν αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων και καθυστερήσεις. Με την ύπαρξη του αυτοκινητοδρόμου, οι ταξιδιώτες μπορούν πλέον να διανύουν μεγάλες αποστάσεις σε μικρότερο χρόνο, εξοικονομώντας πολύτιμο χρόνο για τις επαγγελματικές, καθημερινές και τουριστικές τους δραστηριότητες.

Παρά τις δυσκολίες που προέκυψαν από την οικονομική κρίση και την πανδημία, η κυκλοφορία στον ΜΟΡΕΑ διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα, αποδεικνύοντας τη σημασία του στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας της Πελοποννήσου και τη διευκόλυνση της μετακίνησης αγαθών και ανθρώπων. **Ο αυτοκινητόδρομος συνεισέφερε καθοριστικά στη μείωση**

των χρόνων μετακίνησης και στη βελτίωση της προσβασιμότητας των επαρχιακών περιοχών, συμβάλλοντας σημαντικά στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Η βελτίωση της οδικής υποδομής και η παροχή ασφαλούς σύνδεσης σε περιοχές που προηγουμένως ήταν δυσπρόσιτες **ενίσχυσε την κοινωνική και οικονομική ενσωμάτωση.** Παράλληλα, **ο ΜΟΡΕΑΣ συνέβαλε στη σημαντική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων,** ιδιαίτερα των θανατηφόρων, προσφέροντας ένα ασφαλές και αξιόπιστο δίκτυο. **Η εταιρεία παραχώρησης διασφαλίζει την υψηλή ποιότητα συντήρησης και παροχής υπηρεσιών, προσφέροντας στους χρήστες βελτιωμένη εμπειρία οδήγησης μέσω εξειδικευμένου προσωπικού και σύγχρονου εξοπλισμού διαχείρισης κυκλοφορίας.**

Ο αυτοκινητόδρομος συνέβαλε επίσης στην ενίσχυση της εμπορικής δραστηριότητας και της οικονομικής ανάπτυξης, καθώς συνδέεται με κύριους οδικούς άξονες όπως η Ολυμπία Οδός, καθιστώντας τον κομβικό σημείο για τη διακίνηση αγαθών και υπηρεσιών στην Ελλάδα και τη νότια Ευρώπη. Η βελτίωση της συνδεσιμότητας διευκόλυνε την πρόσβαση σε σημαντικά εμπορικά κέντρα και λιμάνια, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα της τοπικής οικονομίας.

Επιπρόσθετα, στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι η σύνδεση του αυτοκινητόδρομου με την Πύλο και ειδικότερα με το συγκρότημα COSTA NAVARINO (σελ. 133-134) αναμένεται να προσδώσει νέα δυναμική στην κινητικότητα του οδικού άξονα και να αυξήσει τις σχετικές τουριστικές ροές στην αντίστοιχη περίοδο. Το ίδιο θα συμβεί, σε πιο μακροχρόνια βάση, με τη σύνδεση του άξονα με την Ολυμπία οδό στο νοτιοδυτικό τμήμα της τελευταίας (Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών καθιστά την Πελοπόννησο πιο ελκυστική για επενδύσεις και τουριστική ανάπτυξη.

Με την ύπαρξη του ΜΟΡΕΑΣ, η πρόσβαση σε τουριστικούς προορισμούς της περιοχής γίνεται πιο εύκολη και ασφαλής, προωθώντας την τουριστική δραστηριότητα και συμβάλλοντας στην ανάπτυξη του τομέα. Η ενίσχυση του τουρισμού υποστηρίζει την τοπική οικονομία, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας και αυξάνοντας το ΑΕΠ της περιοχής.

Συνολικά, ο αυτοκινητόδρομος ΜΟΡΕΑΣ αποτελεί ένα κρίσιμο έργο για την ανάπτυξη της Πελοποννήσου και της ευρύτερης περιοχής, προσφέροντας πολυάριθμα οφέλη στην οικονομία, τον τουρισμό και την κοινωνία. Η στρατηγική του σημασία, η συμβολή του στην οδική ασφάλεια και η ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας τον καθιστούν έναν από τους πιο σημαντικούς αυτοκινητόδρομους στην Ελλάδα.

Για τη διατήρηση και την ενίσχυση των θετικών επιδράσεων του έργου, απαιτούνται συνεχείς προσπάθειες συντήρησης και βελτίωσης. Συγκεκριμένα, η τακτική συντήρηση του αυτοκινητόδρομου είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της λειτουργικότητάς του. Η εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας θα επιτρέψει την άμεση ανίχνευση προβλημάτων, βελτιώνοντας περαιτέρω την ασφάλεια.

Επιπλέον, η υποστήριξη της τοπικής επιχειρηματικότητας και η ενίσχυση της τουριστικής προβολής της Πελοποννήσου θα συμβάλουν στην ανάπτυξη της περιοχής. Η προώθηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και εκδηλώσεων που προβάλλουν τον αυτοκινητόδρομο ως παράδειγμα

σύγχρονης μηχανικής και βιώσιμης ανάπτυξης είναι κρίσιμης σημασίας.

Η βελτίωση των υπηρεσιών προς τους χρήστες, η προώθηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, και η ενίσχυση των υποδομών ηλεκτροκίνησης είναι επίσης απαραίτητα βήματα.

Η συνεχής επένδυση σε έρευνα και νέες τεχνολογίες θα συμβάλει στη βελτίωση του αυτοκινητόδρομου και την προσαρμογή του σε μελλοντικές προκλήσεις. Η ανάπτυξη «έξυπνων» συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας και συντήρησης, με χρήση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, θα βελτιώσει την αποδοτικότητα και την ασφάλεια του αυτοκινητόδρομου.

Συμπερασματικά, γίνεται σαφές ότι η συνεχής συντήρηση και βελτίωση του αυτοκινητόδρομου ΜΟΡΕΑΣ 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 Μορεάς 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,	51
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 :ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ «ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΚΑΛΑΜΑΤΑ» ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017- 2023....	58
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ «ΛΕΥΚΤΡΟ – ΣΠΑΡΤΗ» ΑΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017- 2023	60
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΜΟΡΕΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017- 2023.....	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΜΗΚ ΕΤΟΥΣ 2024	64
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ) ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017- 2023.....	65
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6 ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ HELLASTRON ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017- 2023	67
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7 ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΣΕ ΕΛΑΦΡΑ ΚΑΙ ΒΑΡΕΑ ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017- 2023	69
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8 ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2023.....	70
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.9 ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ- ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΜΗΚ ΤΡΙΜΗΝΩΝ ΜΕ ΕΜΗΚ ΕΤΟΥΣ	71
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.10 ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ RSS 2020	74
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑΣ».....	74
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.12 ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ RSS 2020	75
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.14 ΒΑΣΙΚΑ ΖΕΥΓΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ- ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ RSS 2020.....	76

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.15 ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑΣ» ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ RSS 2020.....	79
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.16 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑΣ».....	80
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.17: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	83
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.18: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2001-2021	83
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.19 : ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ	85
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.20 : ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΝΟΜΟ 2021	87
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.21 : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2015 ΚΑΙ 2022	89
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.22 : ΑΕΠ ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	92
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.23 : ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	94
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.24 : ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ	95
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.25: ΑΕΠ ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ	96
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.26 : ΕΠΙΣΚΕΨΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	101
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.27 : ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	104
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.28: ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	107
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.29 : ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ 2023	111
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.30 : ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΦΙΞΕΩΝ, ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ, 2016-2023.....	114
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.31 ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	122
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.32 ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΔΕΙΚΤΗ ΕΛΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	124
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.33 : ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ.....	136
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.34 : ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ	137

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.35 : ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ.....	138
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.36: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΦΥΛΟ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2011-2022,.....	142
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.37: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2009-2022,.....	144
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.38. : ΑΝΕΡΓΙΑ ΑΝΑ ΦΥΛΟ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΑΝΕΡΓΙΑ ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ.....	145
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.39: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ, ΝΕΑΝΙΚΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΝΕΑΝΙΚΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΕΤΟΣ,.....	149
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.40 : ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ.....	150
ΠΙΝΑΚΑ 5.41: ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ).....	152
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.42: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΑΝΑ ΦΥΛΟ ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ.....	154
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.43 : ΣΥΝΟΛΙΚΗ Α.Π.Α.	157
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.44: ΑΠΑ ΠΡΩΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	159
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.45 : ΑΠΑ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	159
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.46: ΑΠΑ ΤΡΙΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ	161
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.47 : % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2008.....	163
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.48: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2012.....	164
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.49: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2017.....	165
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.50 : % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2021	166
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.51: % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑ 2008-2021	170
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.52: ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΣΕ ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ).....	172

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.53: ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΙ ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	179
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.54: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ (ΣΕ ΕΥΡΩ)	182
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.55: ΦΤΩΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΦΥΛΟ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ	189
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.56: ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΦΥΛΟ (ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ)	190
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.57: ΠΟΣΟΣΤΑ ΦΤΩΧΕΙΑΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2018-2023.....	193
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.58: ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ.....	200
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.59 : ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ..	206

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1: ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΠΟΜΠΟΔΕΚΤΗ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017 -2023.....	18
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.1 : ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΙΣ ΒΕΝΖΙΝΗΣ & ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ 2000 2021 ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ (ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΟΙ	30
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2 : ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΡΥΠΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ/ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΕΤΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 2019, 2020, 2025, 2030, 2040) , ΠΗΓΗ : Υ.Π.ΕΝ., ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ.....	35
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1 : ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΟΝΟΥΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ, ΠΗΓΗ : EUROSTAT, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ	51
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2 : ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ,	52

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΗΣΙΑΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ «ΚΟΡΙΝΘΟΣ- ΚΑΛΑΜΑΤΑ».....	60
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.2: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΗΣΙΑΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ «ΛΕΥΚΤΡΟ- ΣΠΑΡΤΗ»	61
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.3: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΗΣΙΑΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΜΟΡΕΑΣ	62
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.4: ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ «ΚΟΡΙΝΘΟΣ- ΚΑΛΑΜΑΤΑ».....	62
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.5: ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ «ΛΕΥΚΤΡΟ- ΣΠΑΡΤΗ»	63
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.6: ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΜΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΕΜΗΚ) ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑΣ».....	63
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.7.: ΑΥΞΗΤΙΚΗ ΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΑΝΔΗΜΙΑ (*ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2024 ΕΧΕΙ ΠΙΝΕΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΜΗΚ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ)	65
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.7:ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ) ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑΣ».....	66
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.8: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑΣ».....	66
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.9: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ HELLASTRON ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017- 2023	68
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.10: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΕ ΕΛΑΦΡΑ ΚΑΙ ΒΑΡΕΑ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΚΟΡΙΝΘΟΣ- ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017-2023.....	69
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.11: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΕ ΕΛΑΦΡΑ ΚΑΙ ΒΑΡΕΑ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΛΕΥΚΤΡΟ- ΣΠΑΡΤΗ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017-2023	70
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.12: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΕ ΕΛΑΦΡΑ ΚΑΙ ΒΑΡΕΑ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΜΟΡΕΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017-2023.....	70
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.13: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ «ΚΟΡΙΝΘΟΣ- ΚΑΛΑΜΑΤΑ»	72

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.14: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ «ΛΕΥΚΤΡΟ- ΣΠΑΡΤΗ» .	72
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.15: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑΣ».....	73
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.16: ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΜΟΡΕΑΣ	73
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.17: ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ) ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑ» ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ RSS ΤΟΥ 2020.....	74
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.18: ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑ» ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ RSS ΤΟΥ 2020	79
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.19: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΕΠ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ 2022.....	93
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.20: ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΕΠ ΝΟΜΩΝ ΖΩΝΗΣ II.....	97
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.21: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΠΙΣΚΕΨΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2022 (ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ)	102
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.22: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2022 (ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ)	105
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.23: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2022 (ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ)	108
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.24: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ (ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ)	115
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.25: ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ (ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ)	115
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.26: ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ (ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ)	116
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.27: ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ (ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ)	116
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.28: ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ 2022 (ΠΗΓΗ: ΙΝΣΕΤΕ)	117
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.29: ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2001, 2015, 2017 ΚΑΙ 2024	123

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.30: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 2014	127
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.31: ΝΕΚΡΟΙ ΑΝΑ ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙ ΟΧΗΜΑΤΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ «ΜΟΡΕΑΣ»	130
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.32: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	134
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.33: ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗΝ ΑΕΠ ΑΝΑ ΝΟΜΟ.....	139
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.34.: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΗΛΙΚΙΩΝ 15-74	147
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.35 : % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2008 (ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ).....	168
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.36: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2012 (ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ).....	168
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.37: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2017 (ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ).....	169
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.38: % ΠΟΣΟΣΤΟ Α.Π.Α. 2021 (ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ).....	169
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.40: ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΧΕΩΝ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑ	180
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.42: ΠΟΣΟΣΤΑ ΥΛΙΚΗΣ ΑΠΟΣΤΕΡΗΣΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΠΗΓΗ : EUROSTAT	196
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.43: ΥΛΙΚΗ ΑΠΟΣΤΕΡΗΣΗ ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	197
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.45: ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΕ, ΠΗΓΗ: ΜΠΑΣΤΟΥΝΗ 2022	202
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.46: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΕ, ΠΗΓΗ: ΜΠΑΣΤΟΥΝΗ 2022	202
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.47: ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΝΕΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ - ΜΕΡΙΔΙΟ 2022 (%) ΠΗΓΗ: ΣΕΒΕ	204
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.48: ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ 2022 ΑΝΕΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ - ΣΕ ΑΞΙΑ (ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ) ΠΗΓΗ: ΣΕΒΕ	205
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.49 : ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΑΝΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟ ΚΛΑΔΟ	208

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.50: ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΑΝΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ.....	208
--	-----

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1: ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΡΕΑΣ	57
ΕΙΚΟΝΑ 2: ΕΛΚΟΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΡΕΑΣ.....	77
ΕΙΚΟΝΑ 3: ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΡΕΑΣ.....	77
ΕΙΚΟΝΑ 4: ΓΕΝΕΣΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΕΛΚΟΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΡΕΑΣ).....	78
ΕΙΚΟΝΑ 5: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΝΑ ΔΗΜΟ (%) ΠΗΓΗ: ΧΑΡΤΗΣ: GREECEINFIGURES; ΠΗΓΗ: ΕΛΣΤΑΤ & GREECEINFIGURES.....	84
ΕΙΚΟΝΑ 6: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΕΙΚΤΗ ΕΛΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΕΩΝ 2001- 2024.....	125
ΕΙΚΟΝΑ 7: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΕΩΝ 2001- 2024	126
ΕΙΚΟΝΑ 8: ΙΣΟΧΡΟΝΕΣ ΚΑΜΠΥΛΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΡΕΑ (ΕΤΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 2017).....	128
ΕΙΚΟΝΑ 9: ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΡΕΑ	131
ΕΙΚΟΝΑ 10: ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΠΗΓΗ: HTTPS://WWW.VISUALCAPITALIST.COM/COMPARING-THE-CARBON-FOOTPRINT-OF-TRANSPORTATION- OPTIONS/)	215

ΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΜΑΣ



ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ & ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΦΕΙΔΙΟΥ 3, ΡΙΟΝ ΠΑΤΡΩΝ, 26504 email: poadep@gmail.com

www.poadep.gr