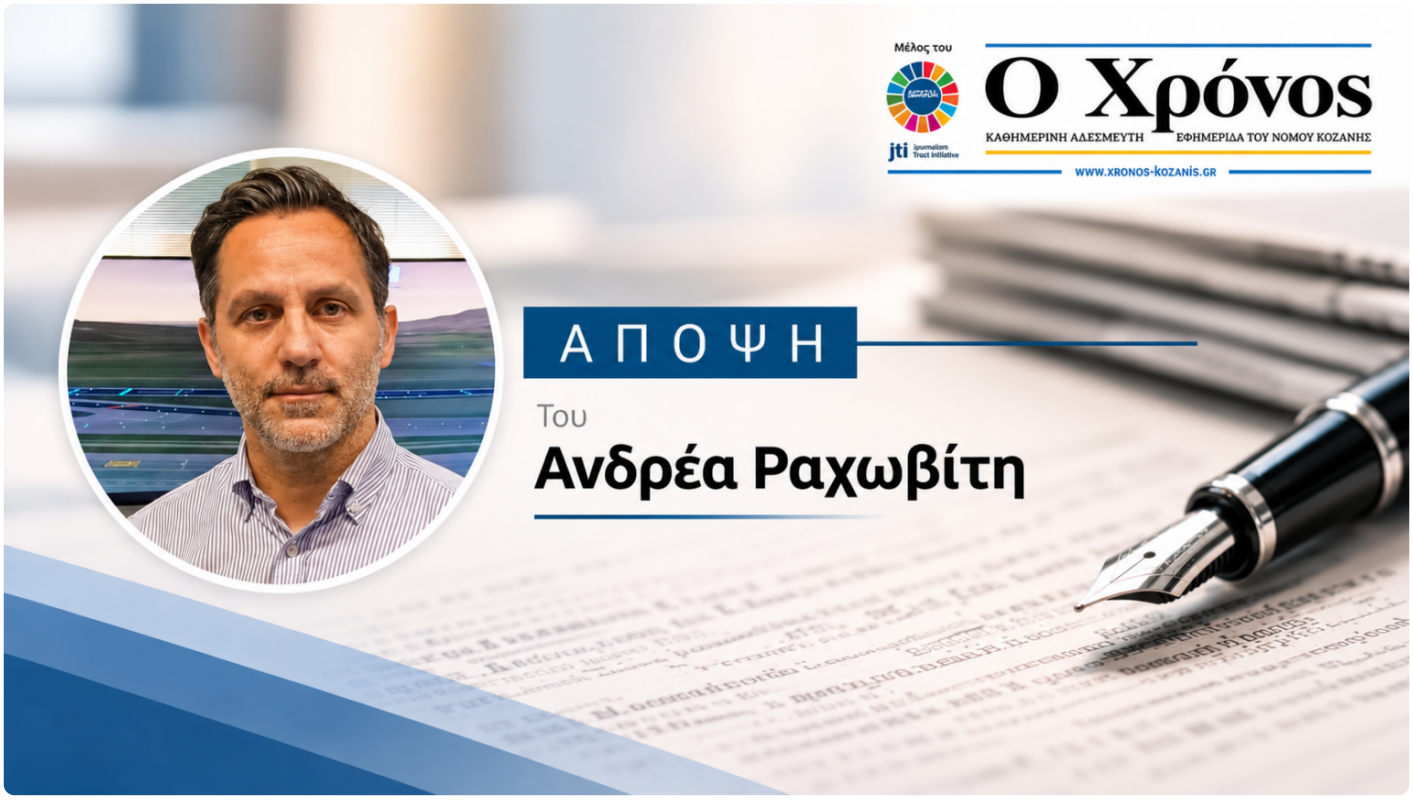
Αεροδρόμιο Κοζάνης: Ποια θέση μπορεί να έχει στη μεταλιγνιτική Δυτική Μακεδονία;

από **Χρόνος Κοζάνης**

Τελευταία ενημέρωση: 10 Νοεμβρίου 2026 16:30



Αεροπορική συνδεσιμότητα, περιφερειακή προσβασιμότητα και αναπτυξιακός σχεδιασμός

***Του Ανδρέα Ραχωβίτη** για το "Χ"*

Καθώς η Δυτική Μακεδονία αναζητά τη θέση της στη μεταλιγνιτική εποχή, ένα ουσιαστικό ερώτημα ανακύπτει: αξιολογούμε τις υφιστάμενες μεταφορικές υποδομές αποκλειστικά με

βάση τη σημερινή τους δραστηριότητα ή και με γνώμονα τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν στον μελλοντικό αναπτυξιακό σχεδιασμό της περιοχής;

Η σταδιακή απολιγνιτοποίηση και η μετάβαση σε ένα διαφοροποιημένο παραγωγικό μοντέλο συνιστούν μια σύνθετη οικονομική και κοινωνική διαδικασία. Η προσέλκυση επενδύσεων, η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και η ανάπτυξη εξωστρεφών δραστηριοτήτων προϋποθέτουν, μεταξύ άλλων, ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών και επικοινωνιών.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης αποτελεί μια υφιστάμενη δημόσια υποδομή, της οποίας η θέση στον ευρύτερο αναπτυξιακό σχεδιασμό της Δυτικής Μακεδονίας αξίζει να εξεταστεί με όρους περιφερειακής προσβασιμότητας, κοινωνικοοικονομικής χρησιμότητας και μακροπρόθεσμης προοπτικής.

Η αεροπορική συνδεσιμότητα ως παράμετρος ανάπτυξης

Η διεθνής επιστημονική βιβλιογραφία αναγνωρίζει τη συνδεσιμότητα και την προσβασιμότητα ως σημαντικές παραμέτρους της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας. Η αεροπορική συνδεσιμότητα αφορά τις διαθέσιμες συνδέσεις, τη συχνότητά τους και τις δυνατότητες πρόσβασης σε ευρύτερα αεροπορικά δίκτυα. Η προσβασιμότητα αποτελεί ευρύτερη έννοια, καθώς περιλαμβάνει τον χρόνο, το κόστος και την ευκολία μετακίνησης προς έναν προορισμό.

Ωστόσο, η ύπαρξη αεροδρομικής υποδομής δεν συνεπάγεται αυτομάτως οικονομική ανάπτυξη. Η δυνητική συμβολή της εξαρτάται από τη ζήτηση μετακινήσεων, τη διασύνδεση με άλλες μορφές μεταφοράς και τη δυνατότητα υποστήριξης πραγματικών οικονομικών και κοινωνικών αναγκών.

Στη Δυτική Μακεδονία, η γεωγραφική εγγύτητα με το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης διαμορφώνει ένα ιδιαίτερο περιβάλλον μεταφορικών επιλογών. Η σχέση των δύο αεροδρομίων δεν είναι απαραίτητο να εξετάζεται αποκλειστικά με ανταγωνιστικούς όρους. Μπορεί να αξιολογείται και υπό το πρίσμα της συμπληρωματικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις οδικές συνδέσεις, τις ανάγκες των κατοίκων και τα διαφορετικά χαρακτηριστικά της μεταφορικής ζήτησης.

Το ζητούμενο, επομένως, δεν είναι η απομονωμένη εξέταση μιας υποδομής, αλλά η κατανόηση της θέσης της μέσα στο συνολικό μεταφορικό σύστημα της περιφέρειας.

Η μεταλιγνιτική μετάβαση και οι νέες ανάγκες κινητικότητας

Ο παραγωγικός μετασχηματισμός της Δυτικής Μακεδονίας δημιουργεί προϋποθέσεις επαναξιολόγησης των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας. Η ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, η ερευνητική συνεργασία, η προσέλκυση επενδυτικών πρωτοβουλιών και η ενίσχυση της εξωστρέφειας ενδέχεται να διαφοροποιήσουν σταδιακά τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων.

Οι εξελίξεις αυτές δεν συνεπάγονται κατ' ανάγκη αύξηση της αεροπορικής ζήτησης. Αναδεικνύουν, όμως, την ανάγκη συστηματικής παρακολούθησης των μεταφορικών αναγκών, ώστε ο σχεδιασμός των υποδομών να ανταποκρίνεται στις πραγματικές οικονομικές και κοινωνικές μεταβολές.

Ιδιαίτερη θέση σε αυτή τη διαδικασία κατέχει ο τουρισμός. Η Δυτική Μακεδονία διαθέτει φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους που μπορούν να υποστηρίξουν διαφορετικές μορφές τουριστικής δραστηριότητας, όπως ο ορεινός, ο φυσιολατρικός, ο πολιτιστικός και ο γαστρονομικός τουρισμός.

Η τουριστική ανάπτυξη, ωστόσο, δεν εξαρτάται αποκλειστικά από τις αεροπορικές συνδέσεις. Προϋποθέτει ποιοτικές υπηρεσίες φιλοξενίας, αποτελεσματική προβολή, οργανωμένη διαχείριση προορισμών και αξιόπιστη πρόσβαση. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, η αεροπορική μεταφορά μπορεί να αποτελέσει συμπληρωματικό στοιχείο μιας ευρύτερης αναπτυξιακής στρατηγικής.

Η θέση του Αεροδρομίου Κοζάνης στον περιφερειακό σχεδιασμό

Η αξιολόγηση του ρόλου ενός μικρού περιφερειακού αεροδρομίου δεν μπορεί να περιορίζεται αποκλειστικά στην επιβατική κίνηση ή στον αριθμό των πτήσεων. Οι δείκτες αυτοί είναι σημαντικοί, αλλά δεν αποτυπώνουν από μόνοι τους το σύνολο της κοινωνικοοικονομικής χρησιμότητας μιας δημόσιας υποδομής.

Παράμετροι όπως η εξυπηρέτηση μεταφορικών αναγκών, η προσβασιμότητα, η σχέση κόστους και οφέλους και η δυνατότητα υποστήριξης περιφερειακών δραστηριοτήτων χρειάζεται να συνεκτιμώνται στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού.

Αντίστοιχα, η διερεύνηση εναλλακτικών πεδίων αεροπορικής δραστηριότητας, όπως η γενική αεροπορία, η αεροπορική εκπαίδευση ή άλλες εξειδικευμένες υπηρεσίες, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής αξιολόγησης, με βάση τις πραγματικές ανάγκες, τις τεχνικές προϋποθέσεις και την οικονομική σκοπιμότητα.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός προϋποθέτει συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων κρατικών φορέων, της περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης, της επιχειρηματικής κοινότητας και των φορέων του τουρισμού, με σαφή διάκριση των θεσμικών τους αρμοδιοτήτων.

Η προσέγγιση αυτή δεν προϋποθέτει ότι κάθε διαθέσιμη υποδομή πρέπει να αποκτήσει μεγαλύτερη δραστηριότητα. Προϋποθέτει, αντίθετα, την αναζήτηση του καταλληλότερου ρόλου της, με γνώμονα την αποτελεσματική αξιοποίηση των δημόσιων πόρων και τη μακροπρόθεσμη περιφερειακή ωφέλεια.

Ένα αναπτυξιακό ερώτημα που αξίζει να τεθεί

Η μετάβαση της Δυτικής Μακεδονίας στη μεταλιγνιτική εποχή δεν αφορά μόνο τη δημιουργία νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Αφορά και την επαναξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο οι υφιστάμενες υποδομές μπορούν να εξυπηρετήσουν ένα διαφορετικό οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον.

Το Αεροδρόμιο Κοζάνης αποτελεί μέρος αυτής της ευρύτερης συζήτησης, χωρίς να απαιτούνται υπερβολικές προσδοκίες ή προειλημμένες απαντήσεις για τις μελλοντικές του δυνατότητες.

Το κρίσιμο ερώτημα δεν είναι απλώς πόσες πτήσεις πραγματοποιούνται σήμερα, αλλά ποια θέση μπορεί να έχει το Αεροδρόμιο Κοζάνης σε έναν τεκμηριωμένο, βιώσιμο και μακροπρόθεσμο αναπτυξιακό σχεδιασμό για τη Δυτική Μακεδονία.

Η απάντηση δεν μπορεί να προκύψει από μεμονωμένες εκτιμήσεις. Απαιτεί αξιόπιστα

δεδομένα, ουσιαστικό διάλογο και συνολική θεώρηση των μεταφορικών και αναπτυξιακών αναγκών.

Για μια περιφέρεια που αναζητά το επόμενο παραγωγικό της βήμα, ίσως το σημαντικότερο δεν είναι να αποδώσει εκ των προτέρων έναν συγκεκριμένο ρόλο στις υποδομές της, αλλά να εξετάσει με ποιον τρόπο αυτές μπορούν να συμβάλουν σε ένα συνεκτικό και ρεαλιστικό όραμα για το μέλλον.



Ανδρέας Ραχωβίτης

Πτυχιούχος Δημόσιας Διοίκησης (ΕΑΠ)

Μεταπτυχιακός Φοιτητής (MSc) στη Διοίκηση Επιχειρήσεων Φιλοξενίας και Τουρισμού (ΔΙΠΑΕ)

Οι απόψεις που διατυπώνονται στο παρόν άρθρο είναι προσωπικές και δεν εκφράζουν επίσημες θέσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.