

## 4.2. Οικογενειακές δαπάνες για μετακινήσεις στην Ελλάδα

**Θεόδωρος Τσέκερης**

Οι οικογενειακές δαπάνες για μετακινήσεις αποτελούν μια σημαντική παράμετρο για την άσκηση πολιτικών στις μεταφορές, όπως και για τη βέλτιστη τιμολόγηση υπηρεσιών επιβατικής μεταφοράς που προσφέρονται από διαφορετικά (οδικά, σιδηροδρομικά, αεροπορικά και ακτοπλοϊκά) μέσα, την παρακολούθηση και τον έλεγχο του ανταγωνισμού (ή των συνεργειών) μεταξύ των εν λόγω υπηρεσιών, τη διαχείριση της ζήτησης για μετακινήσεις και την προσφορά νέων ή βελτιωμένων υπηρεσιών στον συγκεκριμένο τομέα (Tsekeris, 2010). Ιδιαίτερα, το μέγεθος της οικογενειακής δαπάνης για μετακινήσεις μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να υποστηρίξει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή εργαλείων πολιτικής για τη μείωση των κοινωνικών και περιφερειακών ανισοτήτων στις μεταφορές. Το παρόν άρθρο καταγράφει και αναλύει τις εξελίξεις στις δαπάνες των ελληνικών νοικοκυριών για μετακινήσεις, με βάση τα στοιχεία των ετήσιων Ερευνών Οικογενειακού Προϋπολογισμού (ΕΟΠ) της ΕΛΣΤΑΤ. Τα ευρήματα της ανάλυσης των στοιχείων για την περίοδο 2008-2016 οδηγούν σε διαπιστώσεις για την επίπτωση της οικονομικής κρίσης στις μεταφορές. Επιπρόσθετα, η

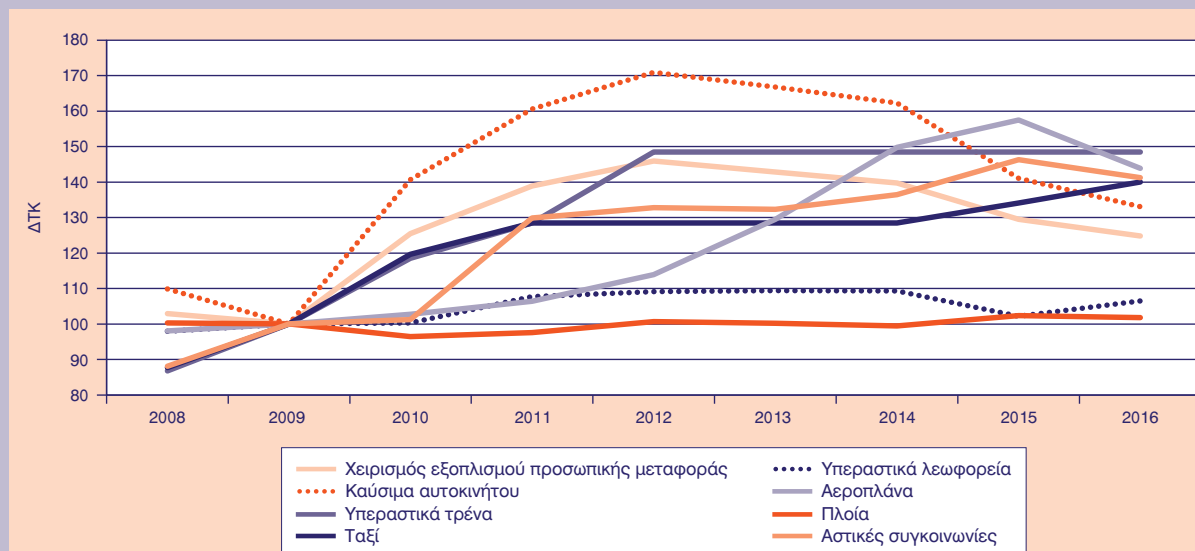
ανάλυση των δαπανών των νοικοκυριών σε επίπεδο περιφέρειας επιτρέπει την άντληση χρήσιμων συμπερασμάτων σχετικά με τις διαπεριφερειακές ανισότητες στις μεταφορές.

### 4.2.1. Διαχρονική εξέλιξη των οικογενειακών δαπανών για μετακινήσεις

Το Διάγραμμα 4.2.1 δείχνει την αύξηση του δείκτη τιμών καταναλωτή (ΔΤΚ) για όλες τις κύριες κατηγορίες μέσων μεταφοράς μεταξύ των ετών 2008 και 2016. Συγκεκριμένα, τα καύσιμα αυτοκινήτου, που αποτελούν την κυριότερη υποκατηγορία του χειρισμού εξοπλισμού προσωπικής μεταφοράς, σημείωσαν τη μεγαλύτερη άνοδο του ΔΤΚ το 2012, σε σύγκριση με τον ΔΤΚ όλων των υπόλοιπων υπηρεσιών-μέσων μεταφοράς, υποχωρώντας σταδιακά έως το 2016 σε μέσο επίπεδο κάτω από αυτό του 2010. Κατά συνέπεια, και ο ΔΤΚ του χειρισμού εξοπλισμού προσωπικής μεταφοράς (δηλαδή, των οχημάτων Ι.Χ.) το 2016 επανήλθε στο αντίστοιχο επίπεδο του 2010. Κατά την περίοδο 2008-2016, τη μεγαλύτερη αύξηση του ΔΤΚ των υπηρεσιών μετακίνησης σημείωσαν οι υπηρεσίες των υπεραστικών τρένων (κατά 71%), παρά τη σταθεροποίηση του σχετικού δείκτη από το 2012, και οι υπηρεσίες των αστικών συγκοινωνιών (αστικά λεωφορεία, τρόλεϊ, αστικά τρένα-προαστιακός, μετρό και τραμ) και των ταξί (κατά 60% αμφότερες). Ο ΔΤΚ των μεταφορών με πλοίο παρουσίασε τη μικρότερη αύξηση, κατά μόλις 1,6%.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.1**

**Εξέλιξη του ΔΤΚ για κύριες κατηγορίες μέσων μεταφοράς, 2008-2016 (έτος βάσης 2009 = 100)**



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Στον Πίνακα 4.2.1 φαίνεται η υποχώρηση του επιπέδου της καταναλωτικής δαπάνης για μετακινήσεις με όλα τα μέσα μεταφοράς μεταξύ των ετών 2008 και 2016. Παρά τη μείωση της δαπάνης για καύσιμα κίνησης με οχήματα Ι.Χ. (κατά -33%), η δαπάνη για διόδια παρουσιάζει σημαντική αύξηση και συμμετοχή στο κόστος κίνησης με οχήματα Ι.Χ. το 2016, λόγω της λειτουργίας και ανάπτυξης του εθνικού δικτύου των αυτοκινητοδρόμων. Το μερίδιο των δαπανών κίνησης (για καύσιμα και διόδια) στο σύνολο της δαπάνης για οχήματα Ι.Χ. (όπου συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα συντήρησης-επισκευής, λιπαντικά, τέλη κυκλοφορίας και άλλες υπηρεσίες) αυξήθηκε από το 60% το 2008 στο 78% το 2016. Όσον αφορά τις υπηρεσίες μετακίνησης, η μεγαλύτερη μείωση της καταναλωτικής δαπάνης εμφανίζεται στις μετακινήσεις με ταξί (-70%) και με πλοίο (-48%).

Η μείωση της δαπάνης για μετακινήσεις μπορεί να αποδοθεί, κατά κύριο λόγο, στις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι οποίες αφορούν τον περιορισμό του αριθμού, της

συχνότητας ή/και των διανυόμενων αποστάσεων των μετακινήσεων, ιδιαίτερα με αυτοκίνητο Ι.Χ. Επίσης, η μείωση της δαπάνης για μετακινήσεις θα μπορούσε να εξηγηθεί –έως έναν βαθμό– από παράγοντες όπως η κατασκευή νέων ή η αναβάθμιση υφιστάμενων μεταφορικών υποδομών και η δημιουργία/ενίσχυση οικονομικών συγκέντρωσης λόγω της αυξημένης προσπελασιμότητας, με αποτέλεσμα τη μείωση των διανυόμενων αποστάσεων ή του απαιτούμενου αριθμού των μετακινήσεων.

Παρά τη μείωση της συνολικής δαπάνης για μετακινήσεις, το μερίδιό της στο σύνολο της δαπάνης για μεταφορές αυξήθηκε από 64,7% το 2008 σε 69,4% το 2016, λόγω της σημαντικής μείωσης της μέσης μηνιαίας δαπάνης για αγορά οχήματος Ι.Χ. (από τα 92 ευρώ το 2008 στα 45 ευρώ το 2016). Το μερίδιο της δαπάνης για μετακινήσεις στο σύνολο των οικογενειακών δαπανών (για αγορές) παρέμεινε ουσιαστικά αμετάβλητο (8,3%), εξαιτίας της σημαντικής πτώσης του συνολικού διαθέσιμου μηνιαίου εισοδήματος (-38%, ήτοι, από τα 2.143 ευρώ το 2008 στα 1.330 ευρώ

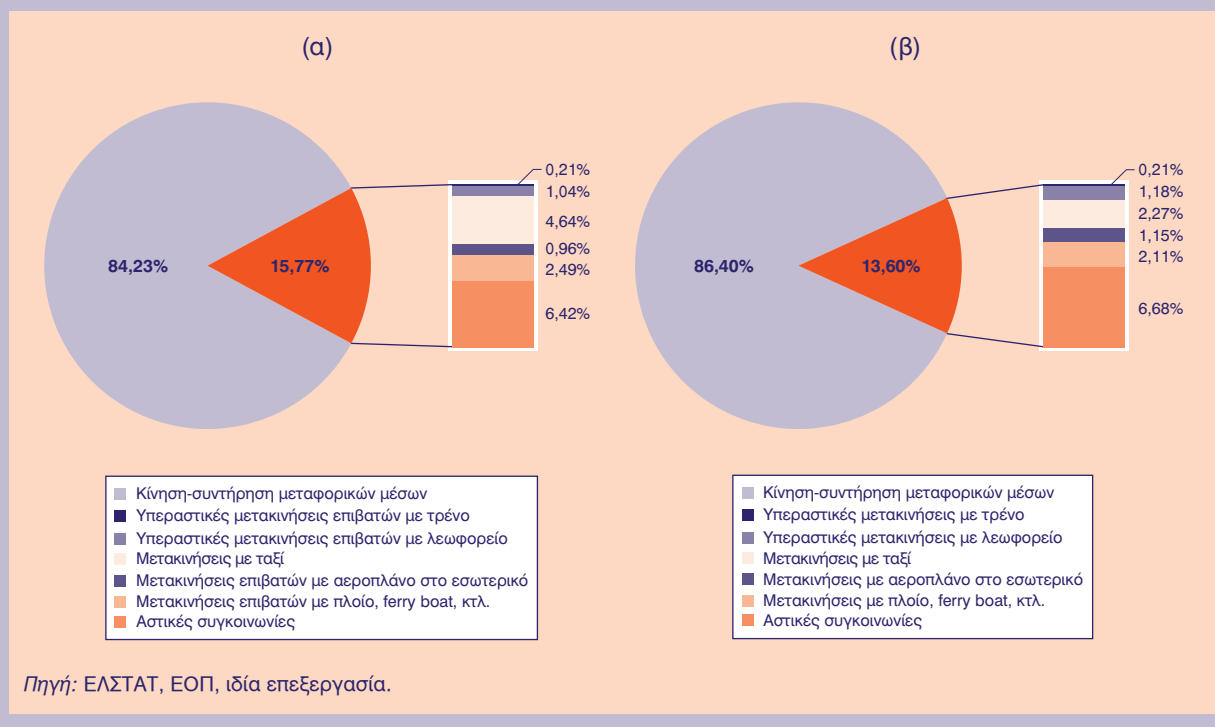
#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.1 Επίπεδο (ευρώ σε σταθερές τιμές 2009) και μερίδια μηνιαίας οικογενειακής δαπάνης για μετακινήσεις συνολικά και ανά μέσο/υπηρεσία μεταφοράς, 2008 και 2016

Κατηγορία δαπάνης	2008	2016
Κίνηση-συντήρηση οχημάτων Ι.Χ.	150,51	94,67
εκ των οποίων: Καύσιμα	88,44	59,12
Διόδια	1,46	14,26
Δαπάνες κίνησης (καύσιμα & διόδια) με όχημα Ι.Χ.	89,90	73,37
<i>% δαπανών κίνησης στο σύνολο της δαπάνης για οχήματα Ι.Χ.</i>	<i>59,73%</i>	<i>77,50%</i>
Υπεραστικές μετακινήσεις με τρένο	0,37	0,23
Υπεραστικές μετακινήσεις με λεωφορείο	1,86	1,30
Μετακινήσεις με ταξί	8,29	2,49
Μετακινήσεις με αεροπλάνο στο εσωτερικό	1,71	1,26
Μετακινήσεις με πλοίο, ferry boat, κλπ.	4,46	2,31
Αστικές συγκοινωνίες	11,48	7,32
Σύνολο δαπάνης για μετακινήσεις	178,68	109,57
Σύνολο δαπάνης για μεταφορές	276,28	158,01
Σύνολο μηνιαίων οικογενειακών δαπανών (αγορών)	2.143,30	1.330,18
<i>Ποσοστό δαπάνης για μετακινήσεις στο σύνολο των μεταφορών</i>	<i>64,67%</i>	<i>69,35%</i>
<i>Ποσοστό δαπάνης για μετακινήσεις στο σύνολο των δαπανών</i>	<i>8,34%</i>	<i>8,24%</i>
<i>Ποσοστό δαπάνης για μεταφορές στο σύνολο των δαπανών</i>	<i>12,89%</i>	<i>11,88%</i>

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΕΟΠ, ίδια επεξεργασία.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.2

Μερίδια οικογενειακής δαπάνης για κύριες κατηγορίες μέσων μεταφοράς, ως προς τη συνολική δαπάνη για μετακινήσεις: (α) το 2008 και (β) το 2016



το 2016). Αντιστοίχως, το μερίδιο της δαπάνης για μεταφορές στο σύνολο των οικογενειακών δαπανών σημείωσε μικρή μείωση (από το 12,9% το 2008 στο 11,9% το 2016). Σημειώνεται ότι τα μερίδια της καταναλωτικής δαπάνης για μετακινήσεις (και μεταφορές) στο συνολικό εισόδημα αποτελούν χρήσιμους δείκτες που αποτυπώνουν την οικονομική ευχέρεια των νοικοκυριών για μετακινήσεις (και κινητικότητα/προσπελασιμότητα στον χώρο) ή, αντιστρόφως, τον κίνδυνο της ένδειας/φτώχειας για μετακινήσεις ή την αγορά συγκεκριμένων προϊόντων και υπηρεσιών του τομέα των μεταφορών, όπως για καύσιμα κίνησης και χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία (π.χ., Berry *et al.*, 2016· Jeekel and Martens, 2017· Mattioli *et al.*, 2017· Litman, 2015), τα μερίδια αυτά για την Ελλάδα δεν καταδεικνύουν αυξημένο κίνδυνο φτώχειας για μετακινήσεις και, γενικότερα, για μεταφορές σε εθνικό επίπεδο (ενδεικτικά, παραμένουν μικρότερα από το 10% για τις δαπάνες μετακίνησης και το 20% για τις δαπάνες για μεταφορές).

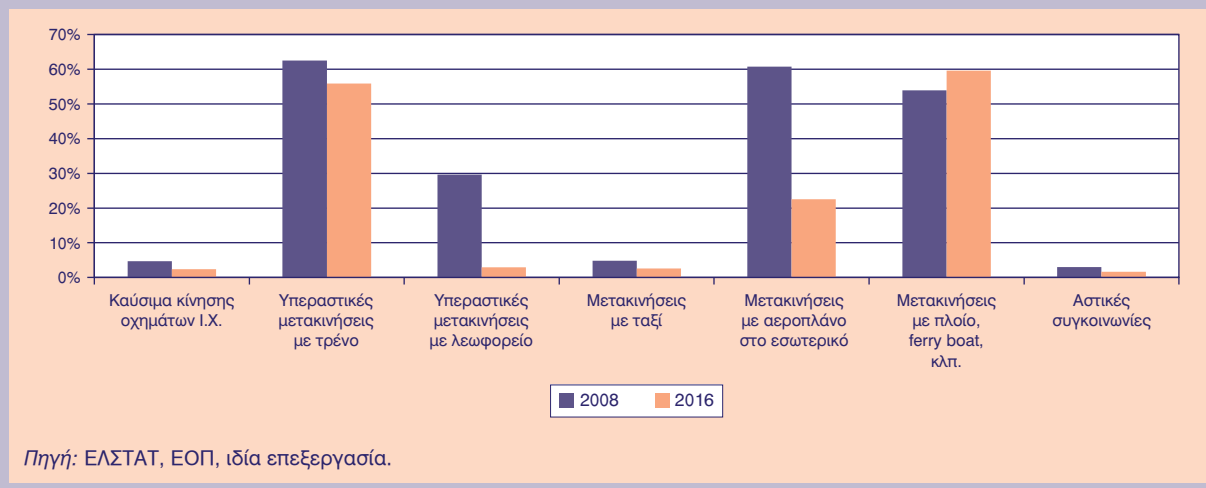
Το Διάγραμμα 4.2.2 δείχνει ότι το μερίδιο της καταναλωτικής δαπάνης για κίνηση-συντήρηση ιδίων μέσων μεταφοράς στο σύνολο της δαπάνης για μετακινήσεις παρουσίασε μια μικρή αύξηση, από το 84,2% το 2008 στο 86,4% το 2016. Μια αντίστοιχη μείωση εμφάνισε το συνολικό μερίδιο της κατανα-

λωτικής δαπάνης για υπηρεσίες αστικών και υπεραστικών μετακινήσεων, συνοδευόμενο από ορισμένες σημαντικές ανακατανομές στα επιμέρους μερίδια των μέσων, οι οποίες εν μέρει μπορούν να αποδοθούν σε μηχανισμούς υποκατάστατης-ανταγωνισμού (Tsakeris, 2010). Συγκεκριμένα, στην αγορά των υπηρεσιών αστικών μετακινήσεων, εντοπίζεται μια μεγάλη μείωση (-51%) του σχετικού μεριδίου της δαπάνης για ταξί, έναντι μιας μικρής αύξησης (4%) του σχετικού μεριδίου της δαπάνης για αστικές συγκοινωνίες. Στην αγορά των υπηρεσιών υπεραστικών μετακινήσεων, παρουσιάζεται μια αύξηση του σχετικού μεριδίου της δαπάνης για αεροπλάνα (πτήσεις εσωτερικού) (20%) και υπεραστικά λεωφορεία (ΚΤΕΛ) (14%), έναντι μιας μείωσης του σχετικού μεριδίου της δαπάνης για πλοία-ferry boat (-16%). Το σχετικό μερίδιο της δαπάνης για υπεραστικές μετακινήσεις με τρένο παρέμεινε το ίδιο, σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Το Διάγραμμα 4.2.3 δείχνει ότι τα μέσα μεταφοράς τα οποία συγκεντρώνουν σημαντικά μερίδια της οικογενειακής δαπάνης για μετακινήσεις κατά την περίοδο των διακοπών, σε σύγκριση με το σύνολο της δαπάνης για μετακινήσεις με τα μέσα αυτά (εκτός και εντός περιόδου διακοπών), είναι το πλοίο (60% το 2016 έναντι 54% το 2008), το τρένο (56% το 2016 έναντι 63% το 2008) και το αεροπλά-

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.3

Ποσοστό (%) της οικογενειακής δαπάνης για κύριες κατηγορίες μέσων μεταφοράς σε περίοδο διακοπών ως προς το σύνολο της αντίστοιχης δαπάνης: (α) το 2008 και (β) το 2016



νο (πτήσεις εσωτερικού) (23% το 2016 έναντι 61% το 2008). Τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης κατά την περίοδο των διακοπών συγκεντρώνουν ποσοστά κάτω του 5%.

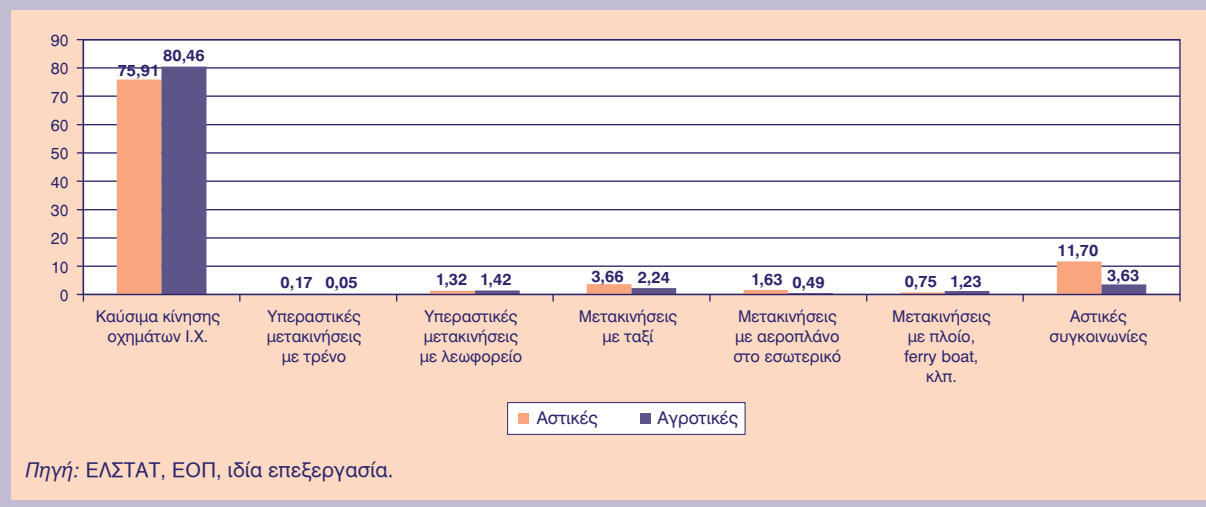
#### 4.2.2. Χωρική ανάλυση των οικογενειακών δαπανών για μετακινήσεις

Η επίδραση της πληθυσμιακής πυκνότητας στην καταναλωτική δαπάνη για μετακινήσεις είναι ανομοιογενής σε σχέση με τους διάφορους τρόπους μεταφοράς (Διάγραμμα 4.2.4). Από τη μια πλευρά, η δαπάνη για μετακινήσεις με αεροπλάνο, σιδηρόδρομο και αστικές

συγκοινωνίες εμφανίζεται ιδιαίτερα αυξημένη (περίπου κατά 70%) στις αστικές περιοχές, σε σύγκριση με τις αγροτικές περιοχές. Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνουν τη σημαντική θετική επίδραση των οικονομιών αστικοποίησης στη χρήση των μέσων σταθερής τροχιάς (και ταξί), αλλά και της διαθεσιμότητας μεταφορικών υποδομών στις δαπάνες για υπηρεσίες μετακίνησης. Από την άλλη πλευρά, η δαπάνη για μετακινήσεις με πλοίο είναι ιδιαίτερα αυξημένες (κατά 64%) στις αγροτικές περιοχές, σε σύγκριση με τις αστικές περιοχές. Η μικρότερη πληθυσμιακή πυκνότητα (στις αγροτικές περιοχές) επίσης ενισχύει –αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό– τη δαπάνη για οδικές μετακινήσεις με ΚΤΕΛ και οχήματα Ι.Χ.

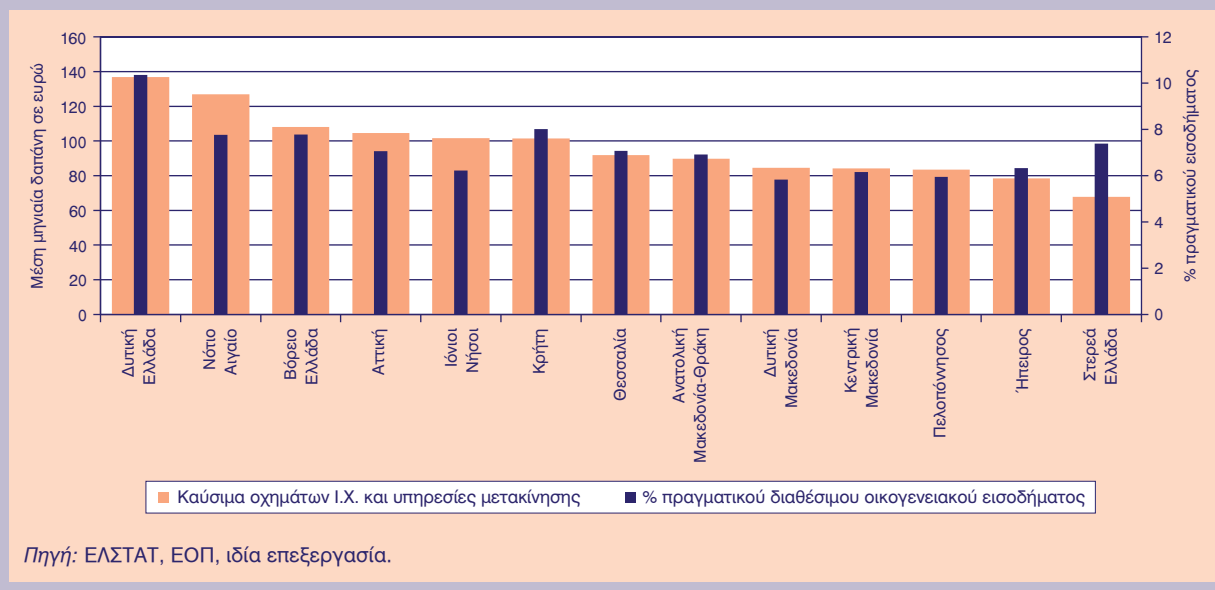
### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.4

Επίπεδο (σε ευρώ) οικογενειακής δαπάνης για κύριες κατηγορίες μέσων μεταφοράς στις αστικές και τις αγροτικές περιοχές το έτος 2016



#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.5

Επίπεδο (σε ευρώ) δαπάνης για μετακινήσεις και μερίδιο ως προς το συνολικό πραγματικό διαθέσιμο εισόδημα στις 13 περιφέρειες της χώρας το έτος 2016



Η επίδραση του τύπου κατοικίας σε επίπεδο περιφέρειας έχει επίσης σημαντική επίδραση τόσο στο σύνολο της καταναλωτικής δαπάνης για μετακινήσεις όσο και στην κατανομή της δαπάνης στα διάφορα μέσα μεταφοράς. Συγκεκριμένα, η συνολική μέση μηνιαία δαπάνη των νοικοκυριών για μετακινήσεις (ήτοι, για καύσιμα κίνησης οχημάτων Ι.Χ. και υπηρεσίες μετακίνησης) κυμαίνεται εντός ενός μεγάλου εύρους τιμών στις περιφέρειες, από 68 ευρώ στη Στερεά Ελλάδα έως 137 ευρώ στη Δυτική Ελλάδα (Διάγραμμα 4.2.5). Αυξημένες εμφανίζονται οι συνολικές δαπάνες μετακίνησης στις νησιωτικές περιφέρειες του Νότιου Αιγαίου (127 ευρώ), του Βόρειου Αιγαίου (108 ευρώ), των Ιονίων Νήσων (102 ευρώ) και της Κρήτης (102 ευρώ), καθώς και στην Αττική (105 ευρώ).

Αντιστοίχως, σημαντικό εύρος τιμών παρουσιάζουν και τα μερίδια της δαπάνης για μετακινήσεις ως προς το συνολικό πραγματικό διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών στις 13 περιφέρειες (Διάγραμμα 4.2.5), από 5,8% στη Δυτική Μακεδονία έως 10,4% στη Δυτική Ελλάδα (υπερβαίνοντας το συμβατικό όριο του 10% του κινδύνου φτώχειας για μετακινήσεις). Αυξημένες τιμές εμφανίζουν επίσης τα μερίδια της δαπάνης για μετακινήσεις στις νησιωτικές περιφέρειες της Κρήτης (8%), του Νότιου Αιγαίου (7,8%) και του Βόρειου Αιγαίου (7,8%). Σημειώνεται ότι, ενώ η περιφέρεια της Στερεάς Ελλάδας παρουσιάζει τις μικρότερες καταναλωτικές δαπάνες για το σύνολο των μετακινήσεων, το αντίστοιχο μερίδιο είναι σχετικά αυξημένο (7,4%), λόγω του χαμηλό-

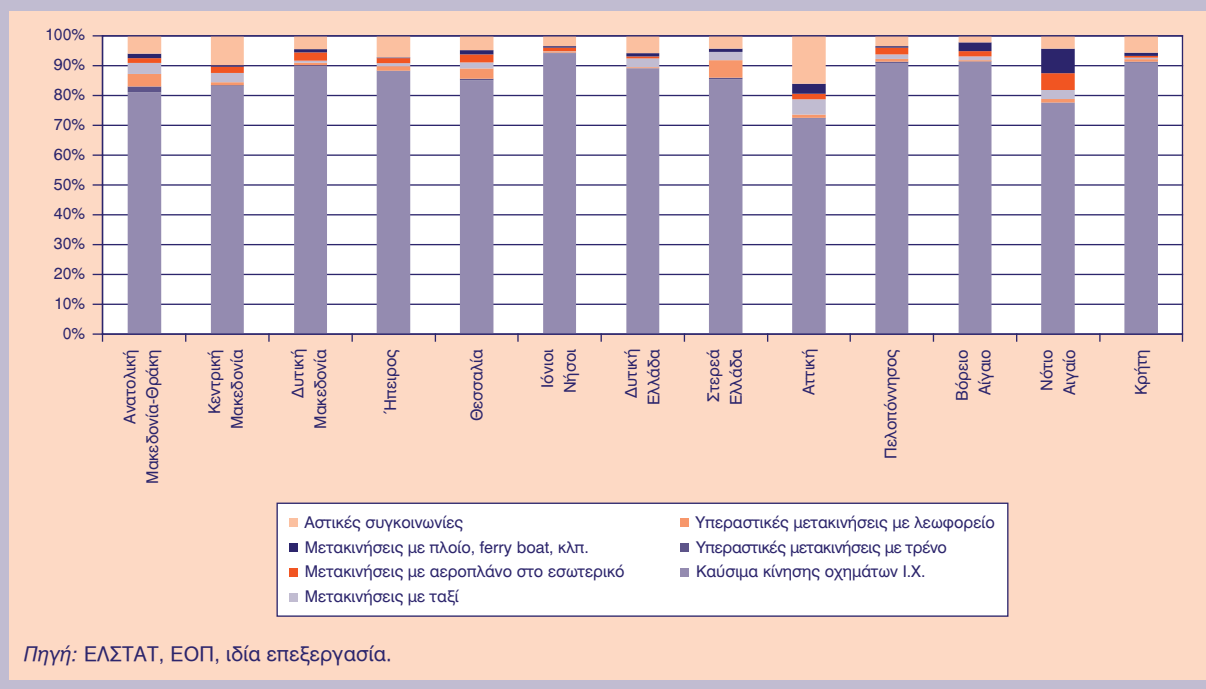
τερου πραγματικού διαθέσιμου μηνιαίου οικογενειακού εισοδήματος (918 ευρώ) σε σύγκριση με τις υπόλοιπες περιφέρειες της χώρας.

Περισσότερες πληροφορίες για τη διαμόρφωση πιθανών προτάσεων πολιτικής μπορούν να αντληθούν από την ανάλυση της κατανομής της οικογενειακής δαπάνης για μετακινήσεις σε κύριες κατηγορίες μέσων μεταφοράς στις 13 περιφέρειες (Διάγραμμα 4.2.6). Ειδικότερα, στις νησιωτικές περιφέρειες, η σχετικά υψηλή δαπάνη για μετακινήσεις μπορεί να αποδοθεί στην αυξημένη κατανάλωση καυσίμων κίνησης οχημάτων Ι.Χ. (ιδιαίτερα, στα νησιά του Ιονίου και του Βόρειου Αιγαίου, και την Κρήτη, σε ποσοστά άνω του 90%) και –σε μικρότερο βαθμό– υπηρεσιών υπεραστικών συγκοινωνιών, ιδιαίτερα με το πλοίο στις περιφέρειες του Νότιου και του Βόρειου Αιγαίου (σε ποσοστά 8% και 3%, αντίστοιχα) και με το αεροπλάνο στο Νότιο Αιγαίο (σε ποσοστό 6%), σε σύγκριση με τις περισσότερες περιφέρειες της ηπειρωτικής χώρας. Τα ευρήματα αυτά υποδεικνύουν την αυξημένη ανάγκη για λήψη μέτρων ενίσχυσης της χρήσης τοπικών υπηρεσιών μετακίνησης καθώς και της διαπεριφερειακής προσπελασιμότητας στις νησιωτικές περιοχές. Τέτοια μέτρα μπορεί να αφορούν τη θέσπιση του μεταφορικού ισοδύναμου και τη διατήρηση της δαπάνης για υπεραστικές μετακινήσεις κάτω από ένα μέγιστο όριο μεριδίου της μέσης οικογενειακής δαπάνης.

Η πολύ υψηλή δαπάνη για καύσιμα κίνησης οχημάτων Ι.Χ. στη Δυτική Ελλάδα υπογραμμίζει την ανάγκη λήψης μέτρων προώθησης της χρήσης τοπικών

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2.6

Κατανομή (%) της οικογενειακής δαπάνης για μετακινήσεις σε κύριες κατηγορίες μέσων μεταφοράς στις 13 περιφέρειες της χώρας το έτος 2016



υπηρεσιών μετακίνησης στην εν λόγω περιφέρεια. Τα μερίδια της δαπάνης για υπεραστικές μετακινήσεις με λεωφορεία είναι αυξημένα σε περιφέρειες κατά μήκος του κύριου αναπτυξιακού άξονα της χώρας (Στερεά Ελλάδα, Θεσσαλία) και στην Ανατολική Μακεδονία και Θράκη. Ωστόσο, τα μερίδια της δαπάνης για υπεραστικές μετακινήσεις με τρένο είναι πάρα πολύ χαμηλά, αφού δεν υπερβαίνουν το 0,5% σε όλες τις περιφέρειες της χώρας, εκτός από την περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (2%).

#### 4.2.3. Συμπεράσματα

Τα αποτελέσματα του παρόντος άρθρου έδειξαν ότι, κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης που έπληξε τη χώρα (2008-2016), δεν μεταβλήθηκαν σημαντικά οι καταναλωτικές επιλογές των ελληνικών νοικοκυριών ως προς τη χρήση των οχημάτων Ι.Χ., που διατηρεί πολύ υψηλά μερίδια (περίπου 85%) στο σύνολο των δαπανών μετακίνησης, σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέσα (υπηρεσίες) μετακίνησης. Ωστόσο, όσον αφορά τις υπηρεσίες μετακίνησης, διαπιστώνεται μια άνοδος των μεριδίων της δαπάνης για τις αστικές συγκοινωνίες, τα υπεραστικά λεωφορεία και τα αεροπλάνα (πτήσεις εσωτερικού), έναντι μιας μείωσης των μεριδίων της δαπάνης για τα ταξί και τα πλοία-ferry boat. Το σχετικό

μερίδιο της δαπάνης για υπεραστικές μετακινήσεις με τρένο παρέμεινε το ίδιο, σε πολύ χαμηλά επίπεδα (0,2%).

Η ανάλυση των οικογενειακών δαπανών για μετακινήσεις προτάσσει την ανάγκη σχεδιασμού και εφαρμογής μέτρων πολιτικής σε επίπεδο εθνικού συστήματος μεταφορών, με εποχική και χωρική διάσταση, έτσι ώστε να ενισχυθεί το μερίδιο των μέσων μαζικής μεταφοράς στις πόλεις και την περιφέρεια, η αποτελεσματική διαχείριση των μετακινήσεων με οχήματα Ι.Χ., και η κοινωνικά και εδαφικά συνεκτική λειτουργία του συγκεκριμένου συστήματος. Τέτοια μέτρα δύναται να αφορούν την εσωτερική του εξωτερικού κόστους των μετακινήσεων με αυτοκίνητα Ι.Χ., την προώθηση ευέλικτων –αποκρινόμενων στη ζήτηση– υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών στις αγροτικές περιοχές, την αξιοποίηση ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών καυσίμων και οχημάτων, και την εκμετάλλευση των οικονομιών διαμοιρασμού, π.χ., με τη συνεπιβίβαση ή την κοινή/ συλλογική χρήση οχημάτων. Ακολουθώντας τις διεθνείς εξελίξεις, σημαντική κρίνεται και η κατάρτιση και παρακολούθηση κατάλληλων δεικτών κινδύνου φτώχειας για μετακινήσεις, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές καταναλωτικές δαπάνες των νοικοκυριών ανά γεωγραφική περιοχή, μέσο μεταφοράς, κατηγορία εισοδήματος και άλλα χαρακτηριστικά (π.χ., με ή χωρίς αυτοκίνητο Ι.Χ.).

## Βιβλιογραφία

- Berry, A., Jouffe, Y., Coulombel, N., Guivarch, C., 2016. "Investigating fuel poverty in the transport sector: toward a composite indicator of vulnerability". *Energy Research & Social Science*, 18, 7–20.
- Jeekel, J.F., Martens, C.J.C.M., 2017. "Equity in transport: Learning from the policy domains of housing, health care and education". *European Transport Research Review*, 9 (4), 53.
- Litman, T., 2015. *Transportation Affordability: Evaluation and Improvement Strategies*. Victoria Transport Policy Institute, Victoria, Canada.
- Mattioli, G., Lucas, K., Marsden, G., 2017. "Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison". *Transport Policy*, 59, 93–105.
- Tsekeris, T., 2010. *Travel Consumption and Market Competition in Greece*. Studies, No. 70, Centre of Planning and Economic Research, Athens, Greece.