

Interreg
Mediterranean

URBAN
TRANSPORTS

Τουρισμός και κινητικότητα στη Μεσόγειο

**Λύσεις βιώσιμης κινητικότητας για μια πιο πράσινη εμπειρία
κατοίκησης και τουρισμού στην Μεσόγειο με σεβασμό
στο περιβάλλον**

Περίληψη

Η ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας στους ευρωπαϊκούς προορισμούς έχει θέσει στο επίκεντρο της προσοχής την κινητικότητα στον τομέα του τουρισμού ως ένα από τα κύρια τεχνικά και πολιτικά ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν. Ο τουρισμός και η κινητικότητα δεν μπορούν να διαχωριστούν, πρέπει να θεωρούνται αλληλεξαρτώμενα φαινόμενα. Ως εκ τούτου, απαιτείται να αντιστοιχηθούν οι στρατηγικές και τα προγράμματα ώστε να επιδιωχθεί μια ολοκληρωμένη κοινή ατζέντα για τη βιωσιμότητα και την πράσινη ανάπτυξη σε όλα τα πολιτικά επίπεδα. Το παρόν έγγραφο, υπό την ηγεσία του έργου Urban Transport Community (UTC), στοχεύει να θέσει τη βάση για την οικοδόμηση αυτής της κοινής ατζέντας εντοπίζοντας τις κύριες τάσεις, προκλήσεις και στόχους σχετικά με την τουριστική κινητικότητα στις περιφέρειες και τις αστικές περιοχές που βρίσκονται στην Μεσόγειο. Το παρόν έγγραφο αναδεικνύει μια ευρεία ατζέντα πολιτικών συστάσεων σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Τέλος παρουσιάζονται ορισμένες από τις πιο σχετικές καλές πρακτικές από το UTC.

**Κείμενο Πολιτικής
#02**

Μάιος 2022

Επιμέλεια:
MedCities

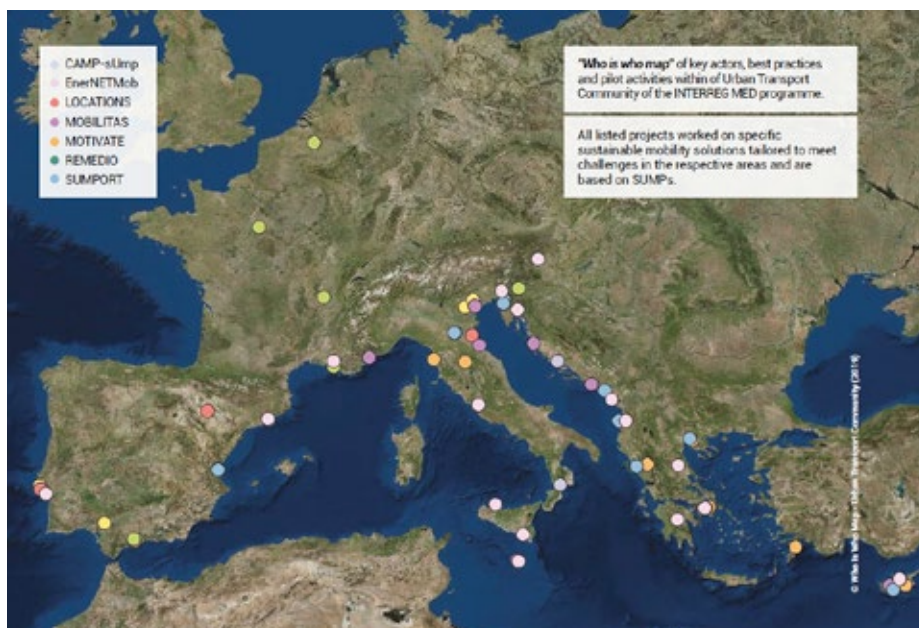
<https://medcities.org/>

POLIS Network

<https://www.polisnetwork.eu/>

Κοινότητα Αστικών
Μεταφορών Προγράμματος
Interreg MED (The Urban
Transports Community)
<https://urban-transport.interreg-med.eu/>

Συγγραφέας:
Albert Arias



The Urban Transports Community

Το UTC χρηματοδοτείται από το Interreg MED και προωθεί τον βιώσιμο σχεδιασμό αστικής κινητικότητας στην ευρωμεσογειακή περιοχή ως αποτελεσματικό εργαλείο για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα και τη βελτίωση τόσο της ποιότητας ζωής του πληθυσμού όσο και του περιβάλλοντος.

Το UTC διευθύνεται από το MedCities, σε συνεργασία με το UNIMED, το Area Science Park, το CODATU, το CIVINET Cresce-Cyprus, το Δίκτυο POLIS και το Δήμο Δυρραχίου.

Η πρωτοβουλία καλύπτει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων που σχετίζονται με την κινητικότητα όπως:

- Δεδομένα & Τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών για έξυπνη διαχείριση κυκλοφορίας
- Ήπια κινητικότητα
- Διαμοιρασμένη κινητικότητα (shared mobility)
- Διαχείριση Κινητικότητας σε Τουριστικούς Προορισμούς
- Σχεδιασμός Αστικής Κινητικότητας
- Ηλεκτροκίνηση

Το UTC έχει αναπτύξει, δοκιμάσει και μοιραστεί καλές πρακτικές που καλύπτουν αυτά τα θέματα ως λύσεις για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας και μηδενικών εκπομπών στη Μεσόγειο. Το προηγούμενο κείμενο πολιτικής που εκδόθηκε από το UTC υποστήριξε τις πιο αξιόπιστες, ασφαλείς και χωρίς αποκλεισμούς υποδομές ήπιας κινητικότητας, την υιοθέτηση συνεργατικών και συμμετοχικών διαδικασιών σχεδιασμού για τη συμμετοχή πολιτών και τοπικών ενδιαφερομένων καθώς και την προώθηση προτύπων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο και στοχευμένων χρηματοδοτήσεων (διαβάστε περισσότερα [εδώ](#)). Το παρόν επικεντρώνεται στην Τουριστική Κινητικότητα και βασίζεται στην ανάλυση της τεκμηρίωσης του ιστορικού, σε εμπειριστατωμένες συνεντεύξεις με ειδικούς στον τουρισμό και την κινητικότητα, σε μια έρευνα που απευθύνεται στα μέλη του UTC, του έργου Sustainable Tourism Community και του CIVITAS, και τέλος, στις καλές πρακτικές που προκύπτουν από τα έργα του UTC.

*To Urban Transports Community (UTC) είναι μια πρωτοβουλία του προγράμματος Interreg MED που συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και η οποία ξεκίνησε το Νοέμβριο του 2016 με διάρκεια τρία έτη και ανανεώθηκε τον Οκτώβριο του 2019 για τον Ιούνιο του 2022. Φέρει υπό τη σκέπη του **επτά** έργα εδαφικής συνεργασίας και σχεδόν **120 οργανισμούς** (συμπεριλαμβανομένων δημόσιων αρχών, ιδιωτικών εταιρειών, πανεπιστημίων, μη κυβερνητικών οργανώσεων και διεθνών οργανισμών) που δραστηριοποιούνται σε **δώδεκα** μεσογειακές παράκτιες περιοχές της Ευρώπης.*

// Ακολουθείστε μας //

Website

<https://urban-transport.interreg-med.eu/>

Twitter

[@MEDCommTrans](https://twitter.com/MEDCommTrans)

Facebook

[Urban Transports Community - Interreg Med](https://www.facebook.com/UrbanTransportsCommunity-InterregMed)

LinkedIn

[MED Urban Transports Community](https://www.linkedin.com/company/med-urban-transport-community)

Newsletter

<https://urban-transport.interreg-med.eu/subscribe-to-our-newsletter/>

Εισαγωγή στην τουριστική κινητικότητα: προς μια ολοκληρωμένη ατζέντα

Η Ευρωπαϊκή ένωση (ΕΕ) είναι ο πιο δημοφιλής τουριστικός προορισμός στον κόσμο. Η τουριστική βιομηχανία αντιπροσωπεύει περίπου το 10% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ και δημιουργεί έως και 26 εκατομμύρια θέσεις εργασίας μέσω του άμεσου, έμμεσου και επαγόμενου αντίκτυπου στην οικονομία. Ωστόσο, **η αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας στην ΕΕ έχει δημιουργήσει σημαντικές προκλήσεις για τουριστικές περιοχές, μεταξύ των οποίων η τουριστική κινητικότητα η οποία έχει καταστεί ένα από τα βασικά τεχνικά και πολιτικά ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν.**

Σε επίπεδο ΕΕ, η έξαρση του COVID-19 από κοινού με την ατζέντα της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας που θεσπίστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενίσχυσε την τουριστική κινητικότητα ως μία από τις βασικές πτυχές **για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τουρισμού, την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής.** Επιπλέον, η ευαισθητοποίηση του κοινού φαίνεται να υποστηρίζει αυτή την ατζέντα. Η έρευνα του Ευρωβαρόμετρου από τον Οκτώβριο του 2021¹ δείχνει ότι το 82% των Ευρωπαίων είναι πρόθυμοι να αλλάξουν τις ταξιδιωτικές τους συνήθειες για πιο βιώσιμες πρακτικές, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης τοπικών προϊόντων, της μείωσης της κατανάλωσης απορριμμάτων και νερού, των ταξιδιών εκτός εποχής ή σε λιγότερο δημοφιλείς προορισμούς και της επιλογής τρόπων μεταφοράς με βάση τον οικολογικό αντίκτυπό τους.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού,² οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 73% των συνολικών εκπομπών CO₂ όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον τουρισμό – εκ των οποίων το 40% των εκπομπών CO₂ απορρέει από τις αεροπορικές μεταφορές, το 30% από αυτοκίνητα και το 3% από άλλα συστήματα μεταφορών –, με κρίσιμη πρόβλεψη διπλασιασμού τους από το 2016 έως το 2030. **Με στόχο τη δημιουργία μιας πράσινης μετάβασης για την τουριστική βιομηχανία μετά την κρίση του COVID-19, το έγγραφο «Transition Pathway for Tourism» που κυκλοφόρησε πρόσφατα θεωρεί την τουριστική κινητικότητα ως έναν από τους βασικούς παράγοντες.** Σε ευρωπαϊκό και τοπικό επίπεδο, το έγγραφο υποστηρίζει τη θέσπιση σχεδίων για τη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές, βελτιώνοντας παράλληλα την ελκυστικότητα της χρήσης των σιδηροδρόμων σε όλες τις κλίμακες –μακράς, περιφερειακής και μητροπολιτικής– τόσο για τουρίστες και επισκέπτες αναψυχής όσο και για επαγγελματίες. Σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, στόχος είναι η προώθηση βιώσιμων τρόπων κινητικότητας για τους επισκέπτες που υποστηρίζονται από υποδομές αργής και ενεργής κινητικότητας – ποδήλατο, πεζοδρόμια και χώρους πρασίνου- προωθώντας τη στροφή προς τις δημόσιες συγκοινωνίες και τους τρόπους μεταφοράς με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και τα ηλεκτρικά μέσα τόσο από τους επισκέπτες όσο και από τους κατοίκους.

Αντί να θεωρείται η τουριστική κινητικότητα ως απομονωμένη, εξωτερική ή αποξενωμένη από τις μεταφορές και την ατζέντα της κινητικότητας,

Η κινητικότητα και ο τουρισμός είναι δύο από τις πιο αναλυμένες κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες στις πόλεις σήμερα, αλλά υπάρχει έλλειψη δεδομένων για την αξιολόγηση του συγκεκριμένου αντίκτυπου της κινητικότητας.



1 Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2021) [Η στάση των Ευρωπαίων απέναντι στον τουρισμό.](#)

2 Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού και Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (UNTWO - 2019). Εκπομπές CO₂ που σχετίζονται με τις μεταφορές του Τουριστικού Τομέα – Αποτελέσματα Μοντελοποίησης. UNWTO, Μαδρίτη. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284416660>

το έγγραφο καθιστά σαφές ότι πρέπει να υπάρχει **μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ώστε να θεωρούνται ο τουρισμός και η κινητικότητα των επισκεπτών ως συστατικά στοιχεία του όλου συστήματος**. Το καλύτερο μέσο για να γίνει αυτό είναι τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), στα οποία εργάζονται οι πόλεις και οι περιφέρειες την τελευταία δεκαετία. Τα ΣΒΑΚ προωθούνται από τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DGMOVE) και ενσωματώνονται πλήρως στην ευρωπαϊκή πολιτική δράση και στα ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης.

Ο τουρισμός και η κινητικότητα είναι πλήρως αλληλένδετα και αλληλοσυμπληρούμενα φαινόμενα στους αστικούς προορισμούς.

Για τον λόγο αυτό υπάρχει η αξίωση να αντιστοιχηθούν στρατηγικές και προγράμματα για την επιδίωξη μιας ολοκληρωμένης κοινής ατζέντας για τη βιωσιμότητα και την πράσινη ανάπτυξη σε όλα τα πολιτικά επίπεδα, στην ίδια γραμμή που προτείνει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO).³ Παρά τις καλές πρακτικές που εντοπίστηκαν σε όλη την επικράτεια και τις δηλώσεις που επισημαίνει η ΕΕ, υπάρχει ακόμη περιθώριο βελτίωσης.

3 Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (2020) Συστάσεις του UNWTO για τον Αστικό Τουρισμό, UNWTO, Μαδρίτη, DOI: DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284422012>

Ο τουρισμός και η κινητικότητα είναι πλήρως αλληλένδετα και αμοιβαία φαινόμενα στους αστικούς προορισμούς.

Γιατί χρειαζόμαστε μια ολοκληρωμένη ατζέντα για τον τουρισμό και την κινητικότητα;

/ Ανάπτυξη ενός μοντέλου βιώσιμης κινητικότητας για τουρίστες και επισκέπτες σε αστικές περιοχές, προωθώντας τρόπους μεταφοράς με σεβασμό προς το περιβάλλον, αποτελεσματικότητα και χαμηλές εκπομπές άνθρακα.

/ Ενίσχυση την ανταγωνιστικότητας των μεσογειακών προορισμών μέσω βιώσιμων προϊόντων, υπηρεσιών και πρακτικών που σχετίζονται με την κινητικότητα.

/ Αντιμετώπιση των εξωτερικών επιπτώσεων των πρακτικών τουριστικής κινητικότητας και των επιπτώσεων σχετικά με τις καθημερινές τριβές, την εποχικότητα, τη συμφόρηση των υποδομών, τη δημόσια υγεία και τα περιβαλλοντικά ζητήματα.

/ Ενσωμάτωση πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας στην αλυσίδα αξίας (value chain) του αστικού τουρισμού για την προώθηση πράσινων επιχειρηματικών ευκαιριών.

/ Βελτίωση της εμπειρίας των επισκεπτών χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ποιότητα ζωής του μόνιμου πληθυσμού.

Τα ακόλουθα **7 σημεία παρακολούθησης** βοηθούν στο πλαίσιο της συζήτησης και των δυνατοτήτων για την οικοδόμηση μιας ολοκληρωμένης ατζέντας.



/ Συνδυάζοντας την αποτελεσματικότητα και τη βιωσιμότητα με την αναψυχή και τη διασκέδαση

Η φύση του τουρισμού είναι συνυφασμένη σε μεγάλο βαθμό με την αναζήτηση ψυχαγωγικών και πολιτιστικών εμπειριών των επισκεπτών, τον αργό ρυθμό των διακοπών και τη γεωγραφία των τουριστικών περιοχών. Αυτό δημιουργεί μοναδικές ευκαιρίες για την προώθηση λύσεων πράσινης μετακίνησης που σχετίζονται με την ενοικίαση ή την κοινή χρήση ποδηλάτων και άλλων ενεργών τρόπων χαμηλού αποτυπώματος διοξειδίου του άνθρακα, συμπεριλαμβανομένου του περπατήματος. Ωστόσο, η ζήτηση που σχετίζεται με τον ελεύθερο χρόνο καθώς και οι πρακτικές ψυχαγωγίας της τουριστικής κινητικότητας μπορεί να καταλήξουν να διαταράξουν το σύστημα κινητικότητας, καθιστώντας δύσκολο να διαδραματίσουν ρόλο οι βιώσιμες πρακτικές μετακίνησης και θέτοντας σε κίνδυνο την αποτελεσματικότητα του συστήματος για τους πολλούς.

/ Η τουριστική κινητικότητα εξαρτάται από την ανάπτυξη των τοπικών υποδομών

Η τουριστική κινητικότητα ανταποκρίνεται στις δυνατότητες των υποδομών και υπηρεσιών κινητικότητας και μεταφορών της περιοχής προορισμού. Λογικά, οι περιφέρειες και οι πόλεις με σωστά ανεπτυγμένη υποδομή ποδηλασίας είναι πιο κατάλληλες για την προώθηση της μεταφοράς των επισκεπτών με ποδήλατο. Επομένως, η δυνατότητα ανάπτυξης μιας ατζέντας βιώσιμης τουριστικής κινητικότητας εξαρτάται κυρίως από: την περιφερειακή και τοπική υποδομή μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού και της ανάπτυξής της, τον αστικό ιστό, τη θέση των εγκαταστάσεων διαμονής και των τουριστικών αξιοθέατων, τη γενική κατανομή των μεταφορών, την ποιότητα των συστημάτων μεταφορών, τους ισχύοντες κανονισμούς μεταφορών και την εγγύτητα σε αεροδρόμιο ή σε λιμάνι κρουαζιερόπλοιων, μεταξύ άλλων.

/ Η τουριστική κινητικότητα εξαρτάται από τους επισκέπτες και τις τουριστικές δραστηριότητες

Η κινητικότητα του τουρισμού εξαρτάται επίσης από τα χαρακτηριστικά των τουριστικών δραστηριοτήτων που προωθούνται και αναπτύσσονται στον προορισμό. Οι προκλήσεις που σχετίζονται με την τουριστική κινητικότητα θα διαφέρουν ανάλογα με τα προφίλ των επισκεπτών – ηλικία, καταγωγή, κίνητρο –, με τη χωρική κατανομή των τουριστικών πόρων και δραστηριοτήτων - συγκέντρωση, γραμμική κατανομή, εξάπλωση κ.λπ., με την εποχικότητα και το πολυσύχναστο των αξιοθέατων, με την αναλογία μεταξύ διανυκτερεύσεων και ημερήσιων ταξιδιωτών, κ.λπ. Η λύση δεν μπορεί να είναι μοναδική για όλους τους ευρωπαϊκούς αστικούς προορισμούς, αλλά μια προσαρμοσμένη ατζέντα ανάλογα με το είδος των τουριστικών δραστηριοτήτων και τον βαθμό απόδοσης τους στον τόπο.

/ Ανάγκη για σύζευξη και κατανόηση

Τα συμφέροντα του τουρισμού και των μεταφορών δεν είναι συχνά εναρμονισμένα. Από τη μία πλευρά, τα ιδιωτικά συμφέροντα του τουρισμού εστιάζονται κυρίως στα οικονομικά οφέλη του κλάδου (ποσότητα και όχι ποιότητα) και οι τουριστικές πολιτικές που στρέφονται στο δημόσιο πολύ συχνά δεν έχουν σαφή προσανατολισμό, τεχνογνωσία, αρμοδιότητα ούτε και μέσα για την αντιμετώπιση θεμάτων που σχετίζονται με την τουριστική κινητικότητα. Από την άλλη πλευρά, ο τομέας της δημόσιας κινητικότητας τείνει να παραμελεί τον τουρισμό ως μέρος της απαίτησης να ενσωματωθεί στο σύστημα μεταφορών. Η μη ενσωμάτωση των προκλήσεων που σχετίζονται με την εποχικότητα και των επιπτώσεών τους στο σύστημα μεταφορών μιας περιοχής, για παράδειγμα, μπορεί να δημιουργήσει



σημαντικές πιέσεις κατά τη διάρκεια του έτους. Ο κλάδος της ιδιωτικής κινητικότητας για τους τουρίστες υποστηρίζει τη διάσπαση στη διαχείριση της προσφοράς κινητικότητας (πούλμαν, ενοικιάσεις οχημάτων κ.λπ.), γεγονός που μειώνει την απαιτούμενη ευρύτερη εικόνα του συστήματος κινητικότητας μιας αστικής περιοχής και καθιστά πιο δύσκολη την επίτευξη βιωσιμότητας. Υπάρχει ανάγκη να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ των δύο κόσμων και να βοηθηθεί η κατανόηση και η αναγνώριση του ενός από τον άλλον ως το πρώτο βήμα στην προσπάθεια να εξευρεθούν οι κατάλληλες κοινές λύσεις.

/ Η ψηφιοποίηση ως ευκαιρία

Η χρήση κινητών συσκευών και ψηφιακών πλατφορμών επηρεάζει κάθε κρίκο στην αλυσίδα αξίας του τουρισμού.⁴ Η κινητικότητα δεν αποτελεί εξαίρεση. Η ψηφιοποίηση δημιουργεί ευκαιρίες για καινοτομία στην προώθηση πιο βιώσιμων προτύπων κινητικότητας. Ως επί το πλείστον συνεπάγεται τη δημιουργία και την ανταλλαγή πληροφοριών από τους χρήστες και την εμπορευματοποίηση των υπηρεσιών κινητικότητας τόσο στην προέλευση όσο και στον προορισμό, γεγονός που μπορεί να προωθήσει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες. Από αυτή την άποψη, οι πλατφόρμες Mobility-as-a-Service (MaaS) έχουν αναδειχθεί τα τελευταία χρόνια ως ευκαιρία για την πρόκληση μιας πολύ πιο αποτελεσματικής και βιώσιμης χρήσης του συστήματος μεταφορών. Ωστόσο, χρειάζεται να καταβληθεί περαιτέρω προσπάθεια για να εμπλακεί η προσφορά και η ζήτηση της τουριστικής κινητικότητας στη χρήση αυτής της υπηρεσίας και να τυποποιηθούν οι διαδικασίες και τα πρωτόκολλα στις συναλλαγές κινητικότητας και στην ανταλλαγή δεδομένων.

/ Ανάγκη για συγκεκριμένα δεδομένα τουριστικής κινητικότητας

Η κινητικότητα και ο τουρισμός είναι δύο από τις πιο αναλυμένες κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες στις πόλεις σήμερα. Οι μόνιμες έρευνες, οι στατιστικές βάσεις δεδομένων, οι πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο και η ανάλυση μεγάλων δεδομένων είναι το κλειδί για τη διαχείριση και των δύο δραστηριοτήτων, αν και με διαφορετικούς στόχους. Ωστόσο, υπάρχει ακόμη μεγάλη έλλειψη δεδομένων για την αξιολόγηση του συγκεκριμένου αντίκτυπου της τουριστικής κινητικότητας σε περιφέρειες και πόλεις. Οι αρχικές μέθοδοι ανάλυσης δεδομένων, όπως τα μεγάλα δεδομένα και η μηχανική μάθηση, ανοίγουν νέες δυνατότητες προς διερεύνηση, καθώς μπορούν να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες της ανάλυσης ανατρεπτικών, ταχέως μεταβαλλόμενων και εποχιακών φαινομένων όπως ο τουρισμός. Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί το υψηλό κόστος που σχετίζεται με την αγορά και την εγκατάσταση συστημάτων δεδομένων, ενώ υπάρχει ανάγκη συμμόρφωσης με την ευρωπαϊκή οδηγία για τον Γενικό Κανονισμό Προστασίας Δεδομένων (GDPR).

/ Ο COVID-19 ανοίγει μια νέα προοπτική

Ο COVID-19 μπορεί να θεωρηθεί ως μια ευκαιρία για την ανάπτυξη μιας ατζέντας για την βιώσιμη τουριστική κινητικότητα. Η πανδημία έχει θέσει στο επίκεντρο τη δημόσια υγεία, τη συλλογική περίθαλψη και την εγγύτητα και τις υπαίθριες εμπειρίες. Υπό αυτή την έννοια, **οι τρόποι μεταφοράς, όπως η ενεργή κινητικότητα ή η βαδισιμότητα, μπορεί να βγουν ενισχυμένοι**. Αντίθετα, ο COVID-19 θα μπορούσε επίσης να επηρεάσει αρνητικά την ελκυστικότητα της χρήσης συλλογικών μέσων μαζικής μεταφοράς και διακριτικών μεταφορών υψηλής χωρητικότητας λόγω

Ο COVID-19 μπορεί να θεωρηθεί ως μια ευκαιρία για την ανάπτυξη μιας ατζέντας για την βιώσιμη τουριστική κινητικότητα. Η πανδημία έχει θέσει στο επίκεντρο τη δημόσια υγεία, τη συλλογική περίθαλψη και την εγγύτητα και τις υπαίθριες εμπειρίες.



4 Niedstadt, M. (2018). Ψηφιακός τουρισμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/628236/EPRS_BRI\(2018\)628236_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/628236/EPRS_BRI(2018)628236_EN.pdf)

των συνθηκών ασφαλείας υπέρ των ιδιωτικών οχημάτων χαμηλής χωρητικότητας. Ο μετριασμός του κινδύνου πρέπει να αντιμετωπιστεί κυρίως μέσω εθνικών, περιφερειακών και τοπικών πολιτικών μεταφορών που αυξάνουν τις συχνότητες και εργάζονται για τη διασφάλιση ασφαλών συνθηκών.

Συγκεκριμένες τάσεις και προκλήσεις της τουριστικής κινητικότητας

/ Η τουριστική χρήση του συστήματος μεταφορών και των υποδομών

Ο τουρισμός μπορεί να επηρεάσει το σύστημα κινητικότητας στους αστικούς προορισμούς με διαφορετικούς τρόπους και εντάσεις. Αυτά θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στη διαδικασία σχεδιασμού και διαχείρισης εάν θέλουμε να προωθήσουμε πιο βιώσιμα σενάρια.

Προκλήσεις:

- Η χωρική συγκέντρωση ροών σε ορισμένες περιοχές ή γύρω από συγκεκριμένα σημεία ή αξιοθέατα όπως για παράδειγμα το πρόβλημα του συνωστισμού γύρω από τοποθεσίες μνημείων πολιτιστικής κληρονομιάς ή τις παραλίες ή την εγγύτητα των λιμανιών με τις πόλεις που αναφέρονται.
- Υπερβολική χρήση τακτικών γραμμών ή σταθμών του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών που δεν έχουν διαστασιολογηθεί σωστά π.χ. μια κανονική γραμμή λεωφορείου που ανεβαίνει σε ένα αξιοθέατο στην κορυφή ενός λόφου.
- Διαφορετική προσωρινή χρήση υποδομών και υπηρεσιών. Από την εποχικότητα του τουρισμού έως τα ημερήσια ή εβδομαδιαία συγκεκριμένα μοτίβα, δηλαδή, κινητικότητα που σχετίζεται με ορισμένες εκδηλώσεις ή προγράμματα χώρων.
- Διαταραχή λόγω έλλειψης γνώσης των κανονισμών ή έλλειψης εμπειρογνωμοσύνης ή σιωπηρής γνώσης σχετικά με τις πρακτικές κινητικότητας, π.χ., κανονισμός δωρεάν στάθμευσης ηλεκτρικών πατινιών.



/ Μέσα και υπηρεσίες μεταφορών για τουρίστες

Υπάρχουν ορισμένες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες κινητικότητας που στοχεύουν και χρησιμοποιούνται κυρίως από επισκέπτες και τουρίστες, όπως οι ομάδες ξεναγών και τα πούλμαν, τα λεωφορεία για περιηγήσεις στα αξιοθέατα, η ημερήσια ενοικίαση μέσω ενεργής κινητικότητας κ.λπ. Ενώ ορισμένες από αυτές τις υπηρεσίες είναι ιστορικά ενσωματωμένες στα δίκτυα κινητικότητας των πόλεων – π.χ. πούλμαν –, άλλες υπηρεσίες διαταράσσουν το αστικό σκηνικό όπως είναι για παράδειγμα η ημερήσια ενοικίαση ηλεκτρικών πατινιών.

Προκλήσεις:

- Οδική συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση από τουριστικά λεωφορεία και πούλμαν.
- Ζητήματα που σχετίζονται με τη στάθμευση των λεωφορείων που χρησιμοποιούνται για εσωτερικές μετακινήσεις ή ημερήσιες εκδρομές, συμπεριλαμβανομένων και των εκπομπών θορύβου και αερίων.
- Τριβή και συμφόρηση των υποδομών και των δρόμων ήπιας κινητικότητας από ομάδες επισκεπτών και από ενοχλητικές συνήθειες και χρήσεις.

/ Δρομολόγια και υπηρεσίες μεταφορών

Οι τουριστικές ροές στις αστικές περιοχές είναι συχνά τακτικές, χρονικά σταθερές και εύκολα προβλέψιμες, ιδίως όσον αφορά τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις από υποδομές μεταφορών υψηλής χωρητικότητας (αεροδρόμια και τερματικούς σταθμούς κρουαζιερόπλοιων) ή την επίσκεψη τουριστικών αξιοθέατων (θεματικά πάρκα, μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς, κ.λπ.). Οι συνδέσεις που προσφέρει το σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών, ωστόσο, μπορεί να είναι ανεπαρκείς ή μη ανεπτυγμένες. Συχνά τα ταξίδια καλύπτονται είτε με λεωφορεία, είτε με πούλμαν είτε με υπηρεσίες ταξί.

Προκλήσεις:

- Οδική συμφόρηση και συνωστισμός λόγω του μεγάλου όγκου και της έντασης των ροών επισκεπτών που προέρχονται από τους τερματικούς σταθμούς γραμμών κρουαζιέρας.
- Έλλειψη σύνδεσης μεταξύ του τερματικού σταθμού των γραμμών κρουαζιέρας και του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών.
- Ο κίνδυνος ανάπτυξης μονοπωλιακών πρακτικών της αγοράς, μειώνοντας το φαινόμενο της διάχυσης και περιορίζοντας την αλυσίδα αξίας του τουρισμού για επιχειρηματικές ευκαιρίες.



Προτάσεις χάραξης πολιτικής σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο



1/ Ενσωμάτωση πρακτικών που σχετίζονται με τον τουρισμό στην ατζέντα σχεδιασμού και διαχείρισης της κινητικότητας

ΓΙΑΤΙ

Η ενσωμάτωση των τουριστικών ροών και ιδιαιτεροτήτων τους στον σχεδιασμό και τη διαχείριση της κινητικότητας είναι το κλειδί για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων και την αξιοποίηση ευκαιριών για την προώθηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης σε σχέδια και προγράμματα δράσης βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η ενσωμάτωση αυτή δεν πρέπει να αφορά μόνο τα ατομικά χαρακτηριστικά -κάτοικος, επισκέπτης, τουρίστας κ.λπ.- αλλά και να σχετίζεται με τις πρακτικές κινητικότητας, αναγνωρίζοντας διαφορετικά τουριστικά χωρικά και προσωρινά πρότυπα και συγκεκριμένους τρόπους και χαρακτηριστικά.

ΠΩΣ

/ Ενσωμάτωση του τουρισμού στη συνολική διαδικασία σχεδιασμού των ΣΒΑΚ

Τα ΣΒΑΚ πρέπει να θεωρούν τα θέματα κινητικότητας που σχετίζονται με τον τουρισμό ως θεμελιώδεις πρακτικές που πρέπει να αντιμετωπίζονται εγγενώς ως μέρος του συνολικού συστήματος μεταφορών και της ατζέντας κινητικότητας της πόλης ή της περιοχής. Αυτό περιλαμβάνει: τη χρήση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών από τουρίστες και επισκέπτες, ειδικούς τρόπους και υπηρεσίες για τον τουρισμό και τα τουριστικά λεωφορεία, καθώς και τη μεταφορική ικανότητα οποιουδήποτε δεδομένου συστήματος, μεταξύ άλλων. Η παραδοχή αυτή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε όλες τις φάσεις των ΣΒΑΚ: σχεδιασμός, συλλογή δεδομένων, προσδιορισμός προκλήσεων, σύνταξη στόχων και προγραμμάτων δράσης, δημόσια συζήτηση, διαδικασία παρακολούθησης μετά τη διαδικασία έγκρισης και αξιολόγησης.

/ Ίδρυση ομάδων εργασίας για τον εσωτερικό συντονισμό της διοίκησης

Ο εσωτερικός και πολύ-επίπεδος οριζόντιος συντονισμός των δημόσιων υπηρεσιών τοπικής-μητροπολιτικής διοίκησης είναι βασικός. Η κινητικότητα, η ασφάλεια, ο τουρισμός, η οικονομική ανάπτυξη, οι περιφερειακές περιοχές κ.λπ. πρέπει να αξιολογούν τακτικά τα μέτρα και τα επιτεύγματα του ΣΒΑΚ όσον αφορά τα θέματα κινητικότητας που σχετίζονται με τον τουρισμό. Είναι στρατηγικής σημασίας για την πόλη ή την περιοχή το ΣΒΑΚ να προβλέπει και να διαχειρίζεται συγκεκριμένα προβλήματα μέσω ειδικών ομάδων εργασίας.

/ Καθορισμός συμμετοχικών οργάνων

Η ανάγκη για συνεργασία αποτελεί βασική πτυχή της ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης ατζέντας για την τουριστική κινητικότητα. Για να γίνει αυτό, απαιτούνται αναμορφωμένα μέσα διακυβέρνησης για τη συγκέντρωση όλων των ενδιαφερομένων και των εκπροσώπων του τουριστικού ιδιωτικού τομέα, των διαφορετικών τμημάτων της δημόσιας διοίκησης, των εκπροσώπων των κατοίκων και των κοινοτήτων και των ομάδων υπεράσπισης της βιωσιμότητας. Η εμπλοκή μη δημοσίων φορέων έχει να κάνει με τη συμμετοχή στη σύνταξη των ΣΒΑΚ αλλά και τη διαδικασία λογοδοσίας των εν εξελίξει πολιτικών.

/ Ανάπτυξη συνεργατικών πρωτοβουλιών αμοιβαίου οφέλους

Η προώθηση κοινών πρωτοβουλιών με άλλους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς θα ενώσει τους τομείς του τουρισμού και της κινητικότητας

Η γνώση που προέρχεται από την ανάλυση πληροφοριών και δεδομένων θα είναι καθοριστική για την υποστήριξη του σχεδιασμού μέτρων τόσο για την κινητικότητα όσο και για τον τουρισμό.



στο να αναπτύξουν επωφελή έργα όπως είναι: η ανάπτυξη λύσεων βιώσιμης κινητικότητας, η υποστήριξη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών και η προστιθέμενη αξία στην εμπειρία του επισκέπτη. Οι τοπικές και περιφερειακές διοικήσεις θα μπορούσαν να διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στον καθορισμό του πλαισίου και στη διευκόλυνση των συμφωνιών μεταξύ διαφορετικών φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

2/ Συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων τουριστικής κινητικότητας

ΓΙΑΤΙ

Υπάρχει ανάγκη να δημιουργηθεί ένα αξιόπιστο σύστημα δεδομένων για την αξιολόγηση των ροών, των πρακτικών και των τάσεων για τη διαχείριση της κινητικότητας. Είναι εξίσου σημαντικό να μοιραστούν αυτά τα συγκεκριμένα δεδομένα με τουριστικούς παράγοντες. Η τουριστική κινητικότητα απαιτεί την ανάπτυξη διαφορετικών μεθόδων και μέσων για τη συλλογή των δεδομένων: ανάλυση στατιστικών στοιχείων, έρευνες επισκεπτών, ανάλυση μεγάλων δεδομένων κ.λπ. Τα δεδομένα αυτά αποτελούν πλεονέκτημα τόσο για τη γενική διαχείριση και τον προγραμματισμό της κινητικότητας όσο και για τις επιχειρηματικές ευκαιρίες στον τουρισμό.

ΠΩΣ

/ Δημιουργία συστήματος πληροφοριών για την κινητικότητα στον τουρισμό

Για να αντιμετωπιστεί και να αναλυθεί η κινητικότητα στον τουρισμό, είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα συλλογής δεδομένων και πληροφοριών από διαφορετικές δημόσιες και ιδιωτικές πηγές. Η γνώση που θα προκύψει από την ανάλυση πληροφοριών και δεδομένων θα είναι καθοριστική για την υποστήριξη του σχεδιασμού μέτρων τόσο για την κινητικότητα όσο και για τον τουρισμό, την παρακολούθηση των ροών για την καλύτερη γνώση της ζήτησης κινητικότητας και την προσαρμογή των υπηρεσιών μεταφοράς, την ενίσχυση άλλων υπηρεσιών όπως η ασφάλεια, η διαχείριση απορριμμάτων, ο καθαρισμός δρόμων, καθώς και για την πρόβλεψη και την πρόληψη έντονων εποχικών διακυμάνσεων. Ωστόσο, υπάρχουν σαφή όρια για τη συλλογή και την ανάλυση δεδομένων που μπορούν να αναγνωριστούν: το υψηλό κόστος της συνολικής ρύθμισης μεγάλων δεδομένων σε σύγκριση με άλλες μεθοδολογίες, οι περιορισμοί του GDPR σχετικά με τη συλλογή και την εκμετάλλευση προσωπικών δεδομένων, ή η ανεπαρκής ικανότητα αξιολόγησης του προτύπου μεμονωμένων και μικρών ομάδων.

/ Πλατφόρμες κοινόχρηστων δεδομένων

Η κοινή χρήση δεδομένων είναι το κλειδί για την ενσωμάτωση προγραμμάτων κινητικότητας και τουρισμού και για να γίνει αυτό απαιτούνται τις συμπράξεις μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων φορέων κινητικότητας. Αυτό μπορεί να γίνει συγκεκριμένα με:

- Τροφοδοσία πλατφορμών MaaS (Mobility as a Service) για την ενσωμάτωση όλων των υφιστάμενων υπηρεσιών βιώσιμης κινητικότητας τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες.
- Ανάπτυξη ενός κόμβου ψηφιακής πληροφόρησης που συγκεντρώνει επιλογές βιώσιμης κινητικότητας του προορισμού που θα διαμοιράζονται στους επισκέπτες μέσω τουριστικών και γενικών καναλιών.
- Χρήση επιχειρηματικής ευφυΐας για την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών προϊόντων και υπηρεσιών που ευθυγραμμίζονται με τη συνολική βιώσιμη και υπεύθυνη ατζέντα για την τουριστική ανάπτυξη.



3/ Προώθηση της απανθρακοποίησης στην τουριστική κινητικότητα

ΓΙΑΤΙ

Η τουριστική βιομηχανία πρέπει να αναλάβει την ευθύνη της για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG). Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι χερσαίες μεταφορές – αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες, λεωφορεία, πούλμαν, κ.λπ. – αντιπροσωπεύουν περίπου το 30% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται με τον τουρισμό, **η απεξάρτηση της τουριστικής κινητικότητας από τις εκπομπές άνθρακα αποτελεί βασικό ζήτημα**. Είναι σημαντικό να εφαρμοστούν οι αλλαγές χέρι-χέρι με την τουριστική βιομηχανία για να πολλαπλασιαστούν τα θετικά αποτελέσματα ενός πιο βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος: μείωση του θορύβου, βελτίωση του αέρα, εξανθρωπισμός των δημόσιων χώρων, μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κ.λπ.

ΠΩΣ

/ Προτεραιότητα στη βαδισιμότητα

Προώθηση της βαδισιμότητας (περπάτημα) βελτιώνοντας τις περιοχές πεζών και την επισήμανση των διαδρομών με τακτικές προσεγγίσεις μέσω πρακτικών σήμανσης, παιχνιδοποίησης και συγκεκριμένης αφήγησης. Η βαδισιμότητα δεν είναι απλώς ένας από τους καλύτερους τρόπους μείωσης των εκπομπών άνθρακα, αλλά και ο καλύτερος τρόπος πολλαπλασιασμού και διαφοροποίησης της αλυσίδας αξίας του τουρισμού και ωφελεί πολλούς άλλους παράγοντες λόγω της αστικής τριχοτόμησης. Το περπάτημα είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησης στις περισσότερες αν όχι όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις και κωμοπόλεις. Ως εκ τούτου, η προώθηση της βαδισιμότητας λειτουργεί για την πλειοψηφία του πληθυσμού.

/ Ανάπτυξη υποδομών και υπηρεσιών ενεργής κινητικότητας

Η προώθηση των ποδηλάτων και των λύσεων ενεργής μετακίνησης για τους επισκέπτες πρέπει να ενσωματωθεί ως συνεκτική στρατηγική στο ΣΒΑΚ. Από την υποδομή (δικτυωτοί ποδηλατόδρομοι, ασφαλείς χώροι στάθμευσης, σύστημα σήμανσης, κ.λπ. είναι ζωτικής σημασίας για την προώθηση της χρήσης τους) μέχρι τη ρύθμιση. Είναι σημαντικό να γνωρίζουμε τις εξωτερικές επιδράσεις των τουριστικών δραστηριοτήτων και τους κανονισμούς που τις επηρεάζουν (περιορισμοί ομαδικών ταξιδιών, οδήγηση ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων ή ηλεκτρικών πατινιών σε πεζόδρομους, κανονισμός κοινής χρήσης ήπιας κινητικότητας, χρήση υπηρεσιών ελεύθερης κυκλοφορίας και στάθμευσης κ.λπ.).

/ Προώθηση οχημάτων που σχετίζονται με τον τουρισμό χαμηλών εκπομπών

Η προώθηση τουριστικών οχημάτων χαμηλών εκπομπών μπορεί να είναι μέρος της συνολικής λύσης, ιδίως η αντικατάσταση των πιο ρυπογόνων και η ηλεκτροκίνηση ορισμένων από αυτά: λεωφορεία, πούλμαν, στόλοι ενοικίασης αυτοκινήτων, κρουαζιέρες και τουριστικά σκάφη. Η προοδευτική θέσπιση κανονισμών για τις Ζώνες Χαμηλών Εκπομπών σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις - θετική διάκριση των οχημάτων χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για πρόσβαση στα κέντρα των πόλεων - πρέπει να δώσει προτεραιότητα στα οχήματα για τουριστικούς και ψυχαγωγικούς σκοπούς. Οι υπηρεσίες διακριτικής ευχέρειας, οι υπηρεσίες μεταφοράς και τα λεωφορεία περιήγησης μπορούν να οδηγήσουν στην αντικατάσταση οδικών οχημάτων μεγάλου κυβισμού εντός αστικών περιοχών.



4. Προώθηση των ημερήσιων εκδρομών με βιώσιμο τρόπο

ΓΙΑΤΙ

Πολλοί αστικοί προορισμοί σε όλη τη Μεσόγειο αποτελούν τον πυρήνα ενός ευρύτερου περιφερειακού ή εθνικού τουριστικού προορισμού. Κατά συνέπεια, το ημερήσιο ταξίδι είναι μια πολύ κοινή πρακτική μεταξύ τουριστών και επισκεπτών, είτε από την ενδοχώρα ή τη μητροπολιτική περιοχή προς το κέντρο της πόλης (κεντρομόλος δυναμική) είτε από την πόλη προς άλλους φυσικούς χώρους και μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς εκτός πόλης (φυγόκεντρος δυναμική).

ΠΩΣ

/ Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τη διαχείριση υψηλών ημερήσιων ροών με πούλμαν

Η πρόσβαση ημερήσιων ταξιδιωτών από πούλμαν μπορεί να προκαλέσει πρόβλημα συμφόρησης και διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης, ιδίως στις περιοχές πέριξ των κύριων αξιοθέατων. Πρέπει να ληφθούν υπόψη ειδικοί κανονισμοί για τη διαχείριση πούλμαν, συμπεριλαμβανομένου του περιορισμένου αριθμού οχημάτων (numerus clausus), που ρυθμίζουν την ολόημερη στάθμευση, τη στάση, τους περιορισμούς κ.λπ.

/ Ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφορών για ημερήσιες εκδρομές

Υπάρχει η ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες ροές ημερήσιων εκδρομών που προέρχονται από έξω από την πόλη κατά την περίοδο αιχμής. Η ενίσχυση της προσφοράς των δημόσιων μέσων μεταφορών σε τέτοιες στιγμές αιχμής μπορεί να προωθήσει βιώσιμες λύσεις και να αποφύγει τη χρήση ιδιωτικών συστημάτων μεταφορών. Αυτό είναι επίσης ζωτικής σημασίας για να μπορέσουμε να παρέχουμε επαρκή άνεση στον μόνιμο πληθυσμό που μοιράζεται τα μέσα μεταφοράς με τους τουρίστες και τους επισκέπτες.

/ Προώθηση της αποσυμφόρησης μέσω εταιρειών μεταφορών

Οι στρατηγικές αποκέντρωσης εντάσσονται σε γενικές γραμμές στην τουριστική ατζέντα για την απομάκρυνση της πίεσης από το κέντρο της πόλης. Οι εταιρείες μεταφορών - ειδικά οι εταιρείες σιδηροδρόμων ή τακτικών λεωφορείων - μπορεί να θεωρηθούν σύμμαχοι για την προώθηση συνδυασμένων προϊόντων και εισιτηρίων για να εγγυηθούν ένα βιώσιμο ταξίδι, ενώ εκμεταλλεύονται έναν ήδη υπάρχοντα τρόπο μεταφοράς.

5. Προώθηση της βιώσιμης τουριστικής κινητικότητας μέσω μάρκετινγκ και επικοινωνίας

ΓΙΑΤΙ

Η επικοινωνία και το μάρκετινγκ είναι βασικά στοιχεία στην αλυσίδα αξίας του τουρισμού. Ο τρόπος με το οποίο επικοινωνείται ένας προορισμός είναι το κλειδί για τη δημιουργία ενδιαφέροντος και την προσέλκυση επισκεπτών. Το branding του τόπου δεν είναι ένα εργαλείο για να παρουσιάσετε μια πόλη στον κόσμο, αλλά για να ορίσετε ποιος είναι ο πιθανός επισκέπτης που θα φιλοξενήσει. Το μάρκετινγκ είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την κατανόηση των προτιμήσεων της ζήτησης και αποτελεί βασικό εργαλείο για το σχεδιασμό τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών, την αποστολή του μηνύματος σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς και την προσθήκη αξίας στα υπάρχοντα προϊόντα μέσω της διαφήμισης, της αφήγησης ιστοριών, της υποστήριξης, της καμπάνιας στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης κ.λπ. Υπάρχει η ευκαιρία να χρησιμοποιηθούν όλα αυτά τα μέσα και τα εργαλεία για να μετατραπεί η βιώσιμη κινητικότητα σε μοντέρνα τάση, ενώ παράλληλα θα



υπάρξει ανταπόκριση στην αυξανόμενη ζήτηση για βιωσιμότητα στις αστικές περιοχές.

ΠΩΣ

/ Ανάπτυξη νέων προϊόντων

Η βιώσιμη κινητικότητα όχι μόνο βελτιώνει τη συνολική ευημερία της πόλης ως τόπου διαμονής και επίσκεψης, αλλά ανοίγει τη δυνατότητα για τη δημιουργία νέων τουριστικών προϊόντων, υπηρεσιών και εμπειριών όπως περιηγήσεις με τα πόδια ή με ιππασία, ενεργός τουρισμός που σχετίζεται με την υγεία και αθλητικές πρακτικές εν κινήσει – ιππασία, τρέξιμο κ.λπ. -, γυμναστήρια με τα πόδια, παιχνίδια υπαίθριου στίβου κ.λπ.

/ (Απο)προώθηση μη υπεύθυνων πρακτικών από τους δημόσιους οργανισμούς

Οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που ακολουθούν τα κριτήρια βιώσιμης κινητικότητας - με σήμανση ή όχι - πρέπει να προωθούνται ενεργά από δημόσιους οργανισμούς μάρκετινγκ προορισμών μέσω επίσημων ιστοσελίδων και επίσημων σημείων ενημέρωσης. Αντίθετα, οι τουριστικές υπηρεσίες και τα προϊόντα με γνώμονα το κέρδος που δεν εναρμονίζονται με την ατζέντα της βιώσιμης κινητικότητας πρέπει να κρατούνται μακριά από τους επίσημους διαύλους πληροφόρησης, επικοινωνίας και εμπορίας.

/ Στόχευση σε υπεύθυνους επισκέπτες

Χρήση εργαλείων μάρκετινγκ για τον εντοπισμό του τμήματος της ζήτησης που είναι ευαίσθητο σε ζητήματα βιωσιμότητας και υπεύθυνου τουρισμού με στόχο να τους μετατρέψει σε πιθανούς χρήστες της βιώσιμης τουριστικής κινητικότητας και «πρεσβευτές» τους στα Μέσα Ενημέρωσης και στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης. Οι καμπάνιες επικοινωνίας και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης είναι εξαιρετικά εργαλεία για να υποστηρίξουμε πρακτικές βιώσιμης κινητικότητας κατά την περιήγηση. Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη φορολογικά ή άλλου είδους κίνητρα για καλές συμπεριφορές ή πρακτικές.



/ Μετατροπή της βιώσιμης κινητικότητας σε εμπειρία για τους επισκέπτες

Με στόχο την ενοποίηση της κινητικότητας με τις τουριστικές εμπειρίες, υπάρχει περιθώριο για την επισήμανση πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας ως πλεονέκτημα για τη στρατηγική branding των προορισμών. Η οδήγηση ποδηλάτων ως μια υγιεινή και διασκεδαστική εμπειρία, η κοινή χρήση των συστημάτων μεταφοράς με τους ντόπιους ή η ενθάρρυνση να ανακαλυφθεί κάθε γωνιά του προορισμού με τα πόδια, μπορεί να μετατραπεί σε αξίωση για ένα τεράστιο τμήμα επισκεπτών.

/ Επιβράβευση καλών πρακτικών μέσω της επισήμανσης και της δημόσιας αναγνώρισης

Η δημόσια αναγνώριση προϊόντων και υπηρεσιών μέσω προγραμμάτων επισήμανσης – επιβράβευσης, τόσο των προϊόντων που προωθούν πράσινες λύσεις όσο και των χρηστών τους, έχει διπλό στόχο: Αφενός, παρέχει κίνητρα στις ιδιωτικές και δημόσιες υπηρεσίες του τουρισμού να ενταχθούν στο δίκτυο «πράσινων λύσεων» οι οποίες δεσμεύονται από ένα σχέδιο βελτίωσης για την περιβαλλοντική ευθύνη και την κοινωνική απόδοση. Από την άλλη πλευρά, μια τέτοια αναγνώριση επιτρέπει επίσης την προώθηση των υπηρεσιών και των προϊόντων με σαφή στόχο στους επισκέπτες που είναι ευαίσθητοι σε θέματα βιωσιμότητας.

/ Παροχή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια

Υποθέτοντας ότι πολλοί τουρίστες και επισκέπτες μπορεί να μην είναι εξοικειωμένοι με το αστικό περιβάλλον στο οποίο μετακινούνται, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος μεταφορών, θα ήταν πολύ χρήσιμο να παρέχουμε συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με θέματα ασφάλειας και κανονιστικών ρυθμίσεων στους χρήστες όταν μετακινούνται στην περιοχή. Αυτό περιλαμβάνει τη χρήση αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας – εθνικοί και τοπικοί ειδικοί κανονισμοί, όριο αλκοόλ κ.λπ. – καθώς και οδήγηση με ποδήλατο και ηλεκτρικά πατίνια.



Προτάσεις χάραξης πολιτικής σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο



1. Συντονισμός και οικοδόμηση μιας κοινής γνώσης για μια ολοκληρωμένη ατζέντα

ΓΙΑΤΙ

Ακόμα κι αν ο τουρισμός και η κινητικότητα θεωρούνται αμοιβαία φαινόμενα, υπάρχει έλλειψη κοινής γνώσης για την οικοδόμηση μιας κοινής και ολοκληρωμένης ατζέντας για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων στην επιδίωξη ενός πιο πράσινου μέλλοντος για τις μεσογειακές πόλεις.

ΠΩΣ

/ Δημιουργία μεθοδολογικών κατευθυντήριων γραμμών για την ανάλυση και τον σχεδιασμό

Παρά τις προσπάθειες των διαφόρων ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων, υπάρχουν πολύ λίγα έγγραφα που ασχολούνται με το φαινόμενο της αστικής τουριστικής κινητικότητας με συγκριτικό και ολοκληρωμένο τρόπο. Υπάρχει ανάγκη να διατυπωθούν σαφείς μεθοδολογικές κατευθύνσεις για την ανάλυση της δυναμικής και εγχειρίδια για την ανάπτυξη πολιτικών τουριστικής κινητικότητας βάσει βιώσιμων κριτηρίων, όπως η ενσωμάτωση τουριστικών πρακτικών στα ΣΒΑΚ.

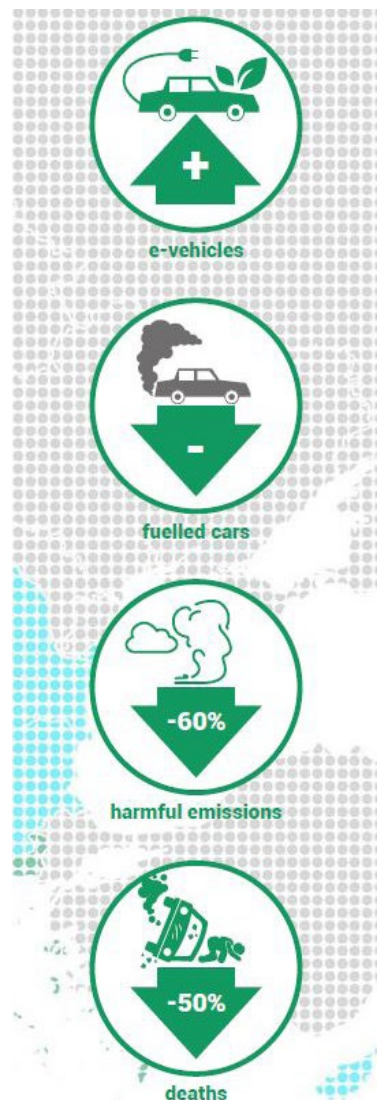
/ Χρηματοδότηση ερευνητικών έργων για μελέτες περίπτωσης και συγκριτική ανάλυση

Υπάρχει επίσης έλλειψη πληροφοριών σχετικά με την τουριστική κινητικότητα από την αστική πραγματικότητα σε όλη την Ευρώπη, οι οποίες είναι κρίσιμες και πρέπει να συνοδεύουν και να υποστηρίζουν τη χάραξη πολιτικής σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Η μελλοντική χρηματοδότηση της ΕΕ θα μπορούσε να υποστηρίξει τη βελτίωση των δεδομένων και της γνώσης σε αυτόν τον τομέα.

/ Παραγωγή και ενσωμάτωση δεδομένων

Δεν υπάρχει συστηματοποίηση των ελάχιστων υφιστάμενων δεδομένων για την κινητικότητα του τουρισμού μεταξύ των χωρών και της Ευρώπης. Η τυποποίηση και η συλλογή στατιστικών δεδομένων σχετικά με το προφίλ των προορισμών, τις τουριστικές ροές ανά ομάδα-στόχο, τη χρήση εγκαταστάσεων και τρόπων μεταφοράς κ.λπ. θα ήταν ζωτικής σημασίας για τη συγκριτική ανάλυση μεταξύ των διαφορετικών αστικών πραγματικοτήτων. Εδώ, η ανάλυση μεγάλων δεδομένων έχει αποδειχθεί πολύ χρήσιμη σε πιλοτικά προγράμματα για την καλύτερη κατανόηση της τουριστικής κινητικότητας λαμβάνοντας υπόψη τον ταχέως μεταβαλλόμενο χαρακτήρα της. Παρόλο που ορισμένα διερευνητικά έργα υλοποιούνται σε εθνικό επίπεδο, θα ήταν κρίσιμο να προχωρήσουμε προς μια κοινή μεθοδολογική βάση για την ευρωπαϊκή συγκριτική ανάλυση.

**Υπάρχει ανάγκη να
διατυπωθούν σαφείς
μεθοδολογικές
κατευθυντήριες
γραμμές για
την ανάλυση
της δυναμικής
της τουριστικής
κινητικότητας και
εγχειρίδια για την
ανάπτυξη ανάλογων
πολιτικών βάσει
βιώσιμων κριτηρίων,
όπως η ενσωμάτωση
τουριστικών
πρακτικών στα ΣΒΑΚ.**



Source: "A Handbook on Sustainable Mobility in the MED Area" by the Mobilitas Project

2. Πολυεπίπεδη συνεργασία μεταξύ διαφορετικών διοικήσεων

ΓΙΑΤΙ

Υπάρχει ανάγκη να ενωθούν οι προσπάθειες όλων των εμπλεκόμενων μερών και των κρατών για την προώθηση, τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση των υποδομών και των υπηρεσιών αμοιβαίου ενδιαφέροντος, καθώς και για την προώθηση μιας κοινής ατζέντας για τη βιωσιμότητα στους τομείς της κινητικότητας και του τουρισμού και την ευθυγράμμισή τους με την ατζέντα της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.

ΠΩΣ

/ Προώθηση των διαπεριφερειακών υποδομών

Τα ευρωπαϊκά κράτη και τα θεσμικά όργανα πρέπει να συνεχίσουν να προωθούν λύσεις χαμηλών εκπομπών άνθρακα, όπως είναι οι γραμμικές υποδομές και οι υπηρεσίες κινητικότητας, οι διαδρομές Eurovelo για την ποδηλασία, το ευρωπαϊκό δίκτυο νυχτερινών τρένων ή πρωτοβουλίες κοινής χρήσης αυτοκινήτου ως τελευταία επιλογή. Αυτές είναι πολύ πιο βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις και πρέπει να προωθηθούν σθεναρά για να μειωθεί η χρήση των αεροπορικών μεταφορών ή των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

/ Δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για την ιεράρχηση συστημάτων μεταφοράς χαμηλών εκπομπών άνθρακα

Παρά τον Ευρωπαϊκό Νόμο για το Κλίμα και τη μεταφορά του σε εθνικό επίπεδο, εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένα σημαντικά κενά όσον αφορά τους ειδικούς κανονισμούς. Παρόλο που η ΕΕ δεν έχει αρμοδιότητα στις τουριστικές πολιτικές, υπάρχει σαφής ανάγκη οι εθνικές διοικήσεις να ευθυγραμμιστούν με ορισμένες αμοιβαία ενδιαφέρουσες στρατηγικές: φορολόγηση καυσίμων και οχημάτων, κριτήρια οικολογικής σήμανσης, πρότυπα για την ανάπτυξη ζωνών χαμηλών εκπομπών αστικών και μητροπολιτικών περιοχών, χρηματοδότηση δημόσιων μέσων μεταφοράς, ενεργή κινητικότητα και υπηρεσίες συγκέντρωσης ποδηλάτων, απαιτήσεις βιώσιμης κινητικότητας για μεγάλους χώρους διαμονής ή αστικά αξιοθέατα κ.λπ.

/ Δίκτυο ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών

Προκειμένου να μοιραστούν πρακτικές εμπειρίες και γνώσεις και να αξιοποιήσουν τις βέλτιστες πρακτικές μεταξύ τους θα πρέπει οι τοπικές και κρατικές αρχές της Ευρώπης και οι ευρωπαϊκές δημόσιων αρχές να προωθήσουν χώρους ανταλλαγής γνώσεων και συνεργασίας μεταξύ περιοχών, περιφερειών ή πόλεων που ενδιαφέρονται και επηρεάζονται από ζητήματα τουριστικής κινητικότητας.

Παρά την ευρωπαϊκή νομοθεσία για το κλίμα και τη μεταφορά σε εθνικό επίπεδο, εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένα σημαντικά κενά όσον αφορά τον σχεδιασμό και την εφαρμογή συγκεκριμένων κανονισμών.



3. Οικονομική στήριξη για την ενίσχυση της ατζέντας της τουριστικής κινητικότητας

ΓΙΑΤΙ

Υπάρχει σαφής ανάγκη να καθοριστούν προγράμματα χρηματοδότησης για το σχεδιασμό, την κοινή χρήση και την υλοποίηση έργων βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και διαχείρισης της κινητικότητας στις αστικές περιοχές σύμφωνα με τα κριτήρια της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Η χρηματοδότηση των πολιτικών, των μέτρων και των δράσεων που προσδιορίζονται στο ήδη εγκεκριμένο ΣΒΑΚ μιας πόλης αποτελεί κρίσιμο σημείο εισόδου για τον μετασχηματισμό της κινητικότητας. Υπάρχουν αρκετά στοιχεία για καλές πρακτικές και πόλεις με προηγμένο ολοκληρωμένο σχεδιασμό για την ενίσχυση συγκεκριμένων και αποτελεσματικών δράσεων σε ολόκληρη την περιοχή της Μεσογείου.

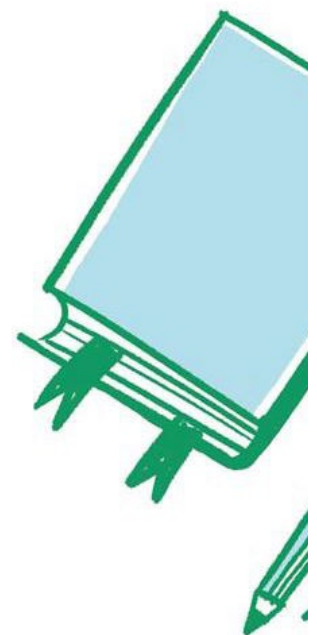
ΠΩΣ

/ Χρηματοδότηση προγραμμάτων και δράσεων για την ανάπτυξη πολιτικών τουριστικής κινητικότητας

Η σύνταξη ΣΒΑΚ απαιτεί κεφάλαια για να γίνουν τα πράγματα σε κάθε διαδικασία. Η συλλογή δεδομένων, η δημιουργία νέων πηγών και η επακόλουθη ανάλυση, ο καθορισμός συμμετοχικών διαδικασιών, η σύνταξη εγγράφων, η ανάθεση εκθέσεων σε εμπειρογνώμονες κ.λπ. χρειάζεται μια κατάλληλη πηγή χρηματοδότησης εκτός από τα πιθανά επενδυτικά κεφάλαια για την υλοποίηση του σχεδίου.

/ Προγράμματα χρηματοδότησης για τη στήριξη επενδύσεων σε υποδομές και νέες υπηρεσίες

Αν και τα ΣΒΑΚ προέρχονται κυρίως από δράσεις που αφορούν τη διαχείριση και το ρυθμιστικό πλαίσιο της κινητικότητας, η κρατική και η κοινοτική χρηματοδότηση πρέπει να διερευνήσουν τις ανάγκες σε υποδομές, όπως υποδομές ενεργής κινητικότητας – περιοχές πεζοπορίας, ποδηλατόδρομοι, θέσεις στάθμευσης, διαδρομές σήμανσης κ.λπ. – σήμανση διαδρομών, χώρων στάθμευσης για πούλμαν ή ηλεκτρικούς σταθμούς, συλλογικά οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων κ.λπ.



Καλές πρακτικές του UTC

Προκειμένου να αποσαφηνιστούν οι τάσεις και οι προκλήσεις στην κινητικότητα του αστικού τουρισμού, παρακάτω μπορείτε να βρείτε μερικές από τις πιο σχετικές καλές πρακτικές από την εμπειρία του Urban Transports Community.

Έργα ήπιας και χαμηλών εκπομπών κινητικότητας:

- **Misano (Ιταλία):** Σήμανση τουριστικών ποδηλατικών διαδρομών http://medurbantools.com/portfolio_page/bike-lanes-upgrade-in-misano-italy/
- **Ζαντάρ (Κροατία):** Ανάπτυξη διαδρομών ποδηλατικού τουρισμού και ψηφιοποίηση της πληροφορίας. http://medurbantools.com/portfolio_page/cycle-tourism-in-zadar-croatia/
- **Μητροπολιτική Περιοχή της Βαρκελώνης (Ισπανία):** Ποδηλατική υποδομή και μητροπολιτική συνδεσιμότητα (Ciclovía) http://medurbantools.com/portfolio_page/bike-lane-network-in-barcelona-metropolitan-area/
- **Ρέθυμνο (Ελλάδα):** Λύσεις ηλεκτροκίνησης για τουρίστες και κατοίκους http://medurbantools.com/portfolio_page/electric-mobility-solutions-for-tourists-and-residents/
- **Λάρνακα (Κύπρος):** Η εφαρμογή πολιτικών ήπιας κινητικότητας που απορρέουν από το ΣΒΑΚ <https://urban-transport.interreg-med.eu/no-cache/news-events/news/detail/actualites/soft-mobility-mentoring-meet-the-replicator-cyprus-energy-agency-larnaca/>



Αντιμετώπιση και μετριασμός των επιπτώσεων από τα λιμάνια των κρουαζιερόπλοιων:

- **Ραβέννα (Ιταλία) και Βαλένθια (Ισπανία):** Αντιμετώπιση της κρουαζιέρας-λιμάνι και της αστικής προσβασιμότητας http://medurbantools.com/portfolio_page/low-carbon-transport-plans-in-cruise-destinations-ravenna-italy/

Η χρήση δεδομένων και πληροφοριών για τη διαχείριση της τουριστικής κινητικότητας:

- **Ρίμινι και Μισάνο (Ιταλία):** Σύστημα μεγάλων δεδομένων για την κατανόηση των συνηθειών, των τάσεων και των επιπτώσεων σε τουριστικές περιοχές και αστικές περιοχές μεγάλων εκδηλώσεων http://medurbantools.com/portfolio_page/big-data-analysis-in-rimini-and-misano/
- **Λάρισα (Ελλάδα):** Η χρήση δεδομένων σε αναλύσεις κινητικότητας και λειτουργίες του συστήματος <https://urban-transport.interreg-med.eu/no-cache/news-events/news/detail/actualites/big-data-mentorship-meet-the-replicating-city-larissa/>

// Ακολουθείστε μας //

Website

<https://urban-transport.interreg-med.eu/>

Twitter

[@MEDCommTrans](https://twitter.com/MEDCommTrans)

Facebook

[Urban Transports
Community - Interreg Med](https://www.facebook.com/UrbanTransportsCommunity-InterregMed)

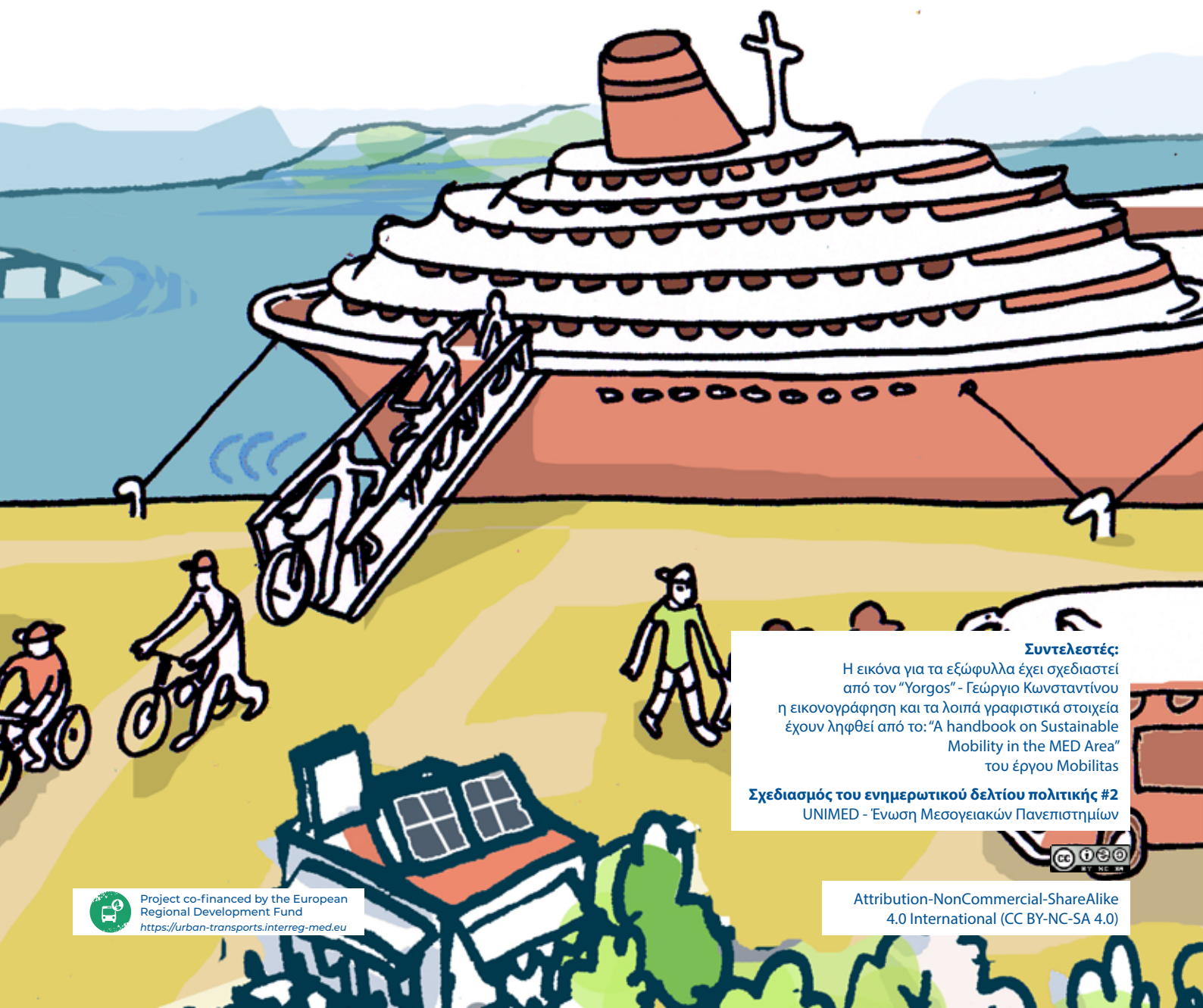
LinkedIn

[MED Urban Transports
Community](https://www.linkedin.com/company/MEDUrbanTransportsCommunity)

Newsletter

<https://urban-transport.interreg-med.eu/subscribe-to-our-newsletter/>





Συντελεστές:

Η εικόνα για τα εξώφυλλα έχει σχεδιαστεί από τον "Yorgos" - Γεώργιο Κωνσταντίνου η εικονογράφηση και τα λοιπά γραφιστικά στοιχεία έχουν ληφθεί από το: "A handbook on Sustainable Mobility in the MED Area" του έργου Mobilitas

Σχεδιασμός του ενημερωτικού δελτίου πολιτικής #2
UNIMED - Ένωση Μεσογειακών Πανεπιστημίων