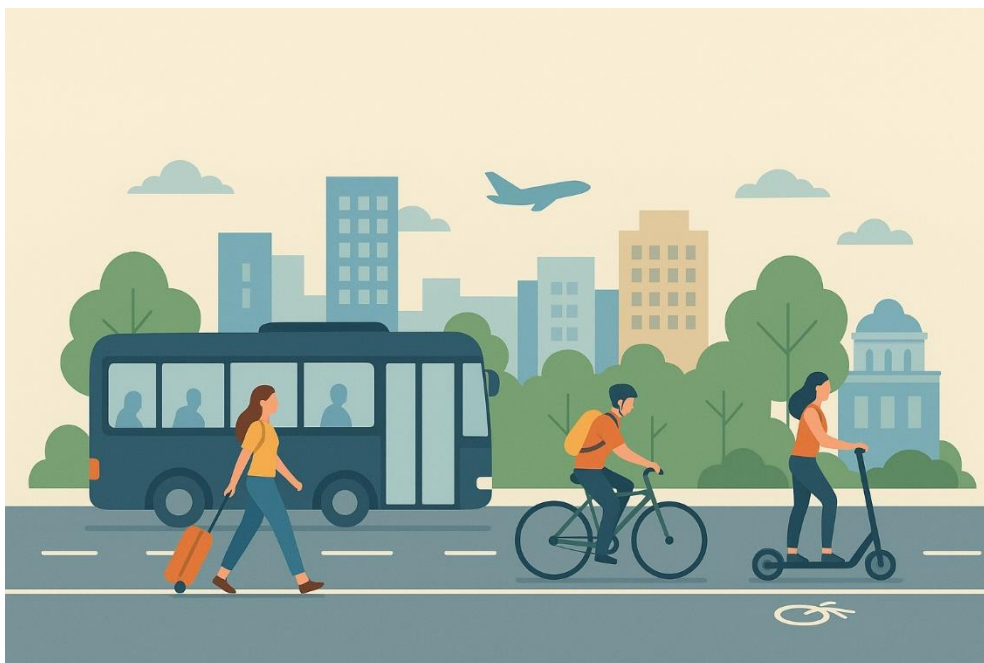




ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.
ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ-Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΒΑΛΑΣ**



**The Influence of Tourism on Sustainable Urban Mobility: Challenges
and Opportunities — The Case of Kavala**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ονοματεπώνυμο φοιτήτριας: Παπουτσή Νικολέτα

Αριθμός Μητρώου: 002178

Επιβλέπων Καθηγητής:

Γαβανάς Νικόλαος, Επίκουρος Καθηγητής

ΒΟΛΟΣ, 2025

Η Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Ο Επιβλέπων Καθηγητής

Γαβανάς Νικόλαος	Παπαθεοχάρη Θεοδώρα	Καλέργης Δημήτριος
Επίκουρος Καθηγητής	Επίκουρη Καθηγήτρια	Επίκουρος Καθηγητής

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, θα ήθελα να εκφράσω την ειλικρινή μου ευγνωμοσύνη σε όλους όσους με στήριξαν σε αυτήν τη διαδρομή.

Πρώτα απ' όλα, ένα μεγάλο ευχαριστώ στον επιβλέποντά μου, κ. Νικόλαο Γαβανά, για την καθοδήγηση, την υποστήριξη και την υπομονή που έδειξε καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας. Η συμβολή του υπήρξε καθοριστική όχι μόνο για την πορεία της εργασίας, αλλά και για την προσωπική μου εξέλιξη ως φοιτήτρια.

Ευχαριστώ θερμά επίσης τους καθηγητές Καλέργη Δημήτριο και Παπαθεοχάρη Θεοδώρα, οι οποίοι συμμετείχαν στην παρουσίαση της εργασίας μου και με τις παρατηρήσεις τους συνέβαλαν ουσιαστικά στη βελτίωσή της. Η παρουσία τους και η υποστήριξή τους αποτέλεσαν για μένα ιδιαίτερη τιμή. Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στην οικογένειά μου για την αμέριστη αγάπη, την πίστη και τη δύναμη που μου προσέφεραν σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου. Χωρίς εκείνους, τίποτα από όλα αυτά δεν θα ήταν εφικτό. Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τους φίλους και συμφοιτητές μου για τη συντροφιά, την κατανόηση και τις όμορφες στιγμές που μοιραστήκαμε, κάνοντας αυτήν την πορεία πιο ευχάριστη και δημιουργική.

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η υπογράφουσα Παπουτσή Νικολέτα του Ιωακείμ, με αριθμό μητρώου 002178 φοιτήτρια του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της διπλωματικής εργασίας και κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ημερομηνία

22/09/2025

Η Δηλούσα

Παπουτσή Νικολέτα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία εξετάζει τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και την επίδρασή που έχει ο τουρισμός σε αυτή, παρουσιάζοντας βέλτιστες πρακτικές, προκλήσεις και στρατηγικές εφαρμογής. Αρχικά, αναλύει τις έννοιες της βιώσιμης ανάπτυξης και κινητικότητας, εστιάζοντας στις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις τους, καθώς και στις επιπτώσεις του τουρισμού στις αστικές περιοχές. Το κείμενο περιγράφει επίσης τις ευρωπαϊκές πολιτικές και πρωτοβουλίες, όπως η Πράσινη Συμφωνία και η πολιτική για τον Τουρισμό και την Κινητικότητα ενώ παρουσιάζει παραδείγματα επιτυχημένων δράσεων από διάφορες πόλεις που ενσωματώνουν βιώσιμα μέσα μεταφοράς, υποδομές για ποδηλατοδρόμους και πεζοδρόμια, καθώς και πολιτικές περιορισμού των εκπομπών ρύπων. Γίνεται επίσης αναφορά στα δεδομένα της ελληνικής πραγματικότητας με μελέτη περίπτωσης την πόλη της Καβάλας, η οποία αναδεικνύει εις βάθος τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής πόλης και τις προοπτικές εφαρμογής επεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο. Η μελέτη εστιάζει στην αξιολόγηση των υφιστάμενων υποδομών και συνθηκών, ολοκληρώνεται με τις προτάσεις βελτίωσης μιας συγκεκριμένης διαδρομής που συνδέει σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος με το κέντρο της πόλης αλλά και γενικότερα της πόλης.

Λέξεις Κλειδιά: Τουρισμός, Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, Κινητικότητα, Προσβασιμότητα, Δελτίο Βαδισιμότητας, Δείκτες Αξιολόγησης

ABSTRACT

The present study examines sustainable urban mobility and the impact of tourism on it, presenting best practices, challenges, and implementation strategies. Initially, it analyzes the concepts of sustainable development and mobility, focusing on their environmental, social, and economic dimensions, as well as the effects of tourism on urban areas. The text also describes European policies and initiatives, such as the Green Deal and the policy on Tourism and Mobility, while presenting examples of successful actions from various cities that integrate sustainable means of transport, bicycle lanes, pedestrian infrastructure, and emission reduction policies. Reference is also made to the Greek context, and a case study of the city of Kavala is conducted analyzing in depth the particularities of the Greek city and the prospects for implementing sustainable mobility interventions at the local level. The study focuses on evaluating existing transport infrastructure and mobility conditions, and concludes with proposals for improving a specific route as well as the city in general, connecting points of tourist interest with the city center.

Keywords: Tourism, Mobility, Sustainable Urban Mobility, Accessibility, Walkability Audit Assessment Indicators

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	8
1.1 Σκοπός και στόχοι της εργασίας	8
1.2 Αποσαφήνιση βασικών εννοιών	9
2. Μεθοδολογία.....	10
3. Βιώσιμη αστική κινητικότητα και τουρισμός	12
3.1 Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης.....	12
3.2 Η έννοια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.....	14
3.3 Τουρισμός και βιώσιμη αστική ανάπτυξη.....	16
3.3.1. Συνέπειες του τουρισμού	17
3.4 Πολιτικές	21
3.4.1 Στόχοι Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης.....	21
3.4.2 ΣΒΑΚ (Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).....	24
3.4.2 Ατζέντα 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη.....	25
3.4.3 Η Συμφωνία του Παρισιού.....	27
3.5 Ευρωπαϊκή Πολιτική.....	28
3.5.1 Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία	28
3.5.2 Ευρωπαϊκή πολιτική για τον τουρισμό	31
3.5.3. Πολιτική για τη κινητικότητα	33
3.6 Παράμετροι αλληλεπίδρασης τουρισμού και αστικής κινητικότητας στην Ευρωπαϊκή πολιτική.....	35
3.8 Παραδείγματα πρωτοβουλιών στον άξονα αλληλεπίδρασης βιώσιμου τουρισμού/κινητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Ελλάδα.....	41
4. Καλές πρακτικές για τη προώθηση βιώσιμων λύσεων αστικής κινητικότητας και τουρισμού.....	47
4.1 Ηλεκτρικές Εναέριες Συγκοινωνίες (Cable Cars) στη πόλη Μεντεγίν, Κολομβία ...	47
4.2 Velib' και Autolib' στο Παρίσι.....	48
4.3 Πολιτιστικές θεματικές διαδρομές Ρώμη, Ιταλία	49
4.4 Πρόγραμμα Copenhagen Pay Κοπεγχάγη, Δανία	51
5. Προκλήσεις και προοπτικές στην ελληνική πραγματικότητα	54
5.1 Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα.....	54
5.2 Ενσωμάτωση του τουρισμού στα ελληνικά ΣΒΑΚ. Παραδείγματα πόλεων με σημαντική τουριστική κίνηση.....	57
5.2.1 Δήμος Αθηνών	57
5.2.2 Δήμος Βόλου.....	58
5.2.3 Δήμος Δυτικής Σάμου	59
6. Μελέτη περίπτωσης Καβάλας	61

6.1	Περιγραφή περιοχής μελέτης	61
6.1.1	Δημογραφικά και οικονομικά στοιχεία περιοχής.....	61
6.1.2	Γεωγραφική θέση και ρόλος.....	62
6.2	ΣΒΑΚ Καβάλας και τουρισμός	66
6.3	Παρουσίαση του ΥΠΟ εξέταση διάδρομου	69
6.4	Ανάλυση και αξιολόγηση διαδρομής	88
6.5	Προτάσεις.....	115
7.	Συμπεράσματα.....	119
8.	Βιβλιογραφία	121

1. Εισαγωγή

1.1 Σκοπός και στόχοι της εργασίας

Οι στόχοι της παρούσας εργασίας επικεντρώνονται στην πολυδιάστατη διερεύνηση της σχέσης ανάμεσα στον τουρισμό και τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, με σκοπό να αναδειχθούν οι προκλήσεις αλλά και οι δυνατότητες που προκύπτουν από την αλληλεπίδρασή τους. Πρωταρχικός στόχος είναι η αποσαφήνιση των βασικών εννοιών που συνδέονται με το αντικείμενο, όπως η βιώσιμη ανάπτυξη, η αστική και βιώσιμη κινητικότητα, καθώς και ο αστικός τουρισμός, ώστε να δομηθεί ένα σαφές θεωρητικό υπόβαθρο που θα επιτρέψει την εις βάθος ανάλυση. Παράλληλα, ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται και στην ανάλυση της ευρωπαϊκής πολιτικής, καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών και στρατηγικών για τις πόλεις. Στο πλαίσιο αυτό, η εργασία επιδιώκει να εξετάσει πώς πολιτικές όπως η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η Ατζέντα 2030, η Συμφωνία του Παρισιού και η πολιτική για τις μεταφορές και τον τουρισμό, συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός κοινού ευρωπαϊκού οράματος για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Στόχος είναι να αναδειχθεί η σημασία της εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών με τις ευρωπαϊκές κατευθύνσεις, ώστε να επιτευχθεί η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, η προώθηση «πράσινων» μεταφορών, η βελτίωση της προσβασιμότητας και η δημιουργία πόλεων πιο ανθεκτικών και ανταγωνιστικών στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης τουριστικής αγοράς. Στη συνέχεια, η εργασία στοχεύει στην καταγραφή, παρουσίαση και κριτική αποτίμηση καλών πρακτικών από τον διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο, μέσα από τις οποίες αναδεικνύεται ο τρόπος με τον οποίο πόλεις με έντονη τουριστική δραστηριότητα κατάφεραν να ενσωματώσουν πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, αξιοποιώντας εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, ποδηλατικές υποδομές και υποδομές για πεζούς και στρατηγικές μείωσης των εκπομπών ρύπων. Παράλληλα, σημαντικός στόχος είναι η εξέταση της ελληνικής πραγματικότητας, όπου επιδιώκεται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης των υποδομών, η ανάδειξη των ελλείψεων που δυσχεραίνουν τη βιώσιμη κινητικότητα σε συνδυασμό με τον τουρισμό, αλλά και η διερεύνηση του βαθμού στον οποίο τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ενσωματώνουν ή παραλείπουν τον τουριστικό παράγοντα. Ιδιαίτερη βαρύτητα έχει η μελέτη περίπτωσης της πόλης της Καβάλας, η οποία επιλέχθηκε ως αντιπροσωπευτικό παράδειγμα ελληνικής πόλης με έντονη τουριστική δραστηριότητα, με στόχο να εφαρμοστεί το θεωρητικό πλαίσιο στην πράξη. Μέσα από την αποτύπωση και αξιολόγηση μίας συγκεκριμένης διαδρομής (από το λιμάνι έως το κάστρο), η εργασία επιδιώκει να εντοπίσει τις αδυναμίες, να καταγράψει τις πραγματικές ανάγκες των επισκεπτών και των κατοίκων και να προτείνει συγκεκριμένα μέτρα βελτίωσης που θα ενισχύσουν την προσβασιμότητα, την ασφάλεια και τη λειτουργικότητα του αστικού χώρου. Τελικός στόχος είναι η διατύπωση προτάσεων που θα συνδυάζουν την τουριστική ανάπτυξη με τη βιώσιμη κινητικότητα, προσφέροντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο στρατηγικών και παρεμβάσεων που μπορεί να αξιοποιηθεί από τις τοπικές αρχές για τη δημιουργία μιας πόλης πιο ανθεκτικής, πιο λειτουργικής και πιο ελκυστικής τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες.

1.2 Αποσαφήνιση βασικών εννοιών

Για την πληρέστερη κατανόηση της παρούσας μελέτης είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστούν ορισμένες βασικές έννοιες που συνδέονται άμεσα με το αντικείμενο της έρευνας. Οι όροι «Τουρισμός», «Αστικός Τουρισμός», «Αστική Κινητικότητα», «Βιώσιμη Κινητικότητα» και «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα» αποτελούν το θεωρητικό υπόβαθρο πάνω στο οποίο θα αναπτυχθεί η ανάλυση, ενώ τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)» αποτελούν ένα βασικό εργαλείο πολιτικής για τη βελτίωση των συνθηκών στις πόλεις.

Τουρισμός

Ο τουρισμός ορίζεται ευρέως ως η προσωρινή μετακίνηση ανθρώπων σε προορισμούς εκτός του συνήθους περιβάλλοντός τους για αναψυχή, επαγγελματικούς ή άλλους σκοπούς, καθώς και οι δραστηριότητες στις οποίες συμμετέχουν κατά τη διάρκεια της διαμονής τους (World Tourism Organization, 2020).

Αστικός Τουρισμός

Ο αστικός τουρισμός, σύμφωνα με τον UNWTO (World Tourism Organization, 2018), αναφέρεται σε τουριστικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές, όπου κυριαρχούν οι μη αγροτικές μορφές οικονομίας (όπως η διοίκηση, η βιομηχανική παραγωγή, το εμπόριο και οι υπηρεσίες) και οι οποίες λειτουργούν ως σημαντικά κέντρα μεταφορών. Οι προορισμοί αυτοί παρέχουν μια ποικιλία εμπειριών και προϊόντων, πολιτιστικών, αρχιτεκτονικών, τεχνολογικών, κοινωνικών αλλά και φυσικών, που απευθύνονται τόσο σε επισκέπτες αναψυχής όσο και σε επαγγελματίες ταξιδιώτες (World Tourism Organization, 2018).

Αστική Κινητικότητα

Αστική κινητικότητα είναι ο τρόπος με τον οποίο οι άνθρωποι μετακινούνται σε πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές, καλύπτοντας τις καθημερινές τους ανάγκες μέσω βιώσιμων, ασφαλών, έξυπνων και χωρίς αποκλεισμούς συστημάτων μεταφοράς (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021).

Βιώσιμη Κινητικότητα

Μεταφορές που καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών, των επιχειρήσεων και της κοινωνίας, μειώνοντας τη ρύπανση, την κατανάλωση ενέργειας και τη συμφόρηση, ενώ ενθαρρύνουν φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς, όπως δημόσιες συγκοινωνίες, ποδήλατο και περπάτημα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2020).

Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα επιδιώκει να προάγει καθαρές, έξυπνες, προσιτές και ολοκληρωμένες λύσεις μεταφορών στις πόλεις, ενθαρρύνοντας τη χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης όπως τα δημόσια μέσα μεταφοράς, το ποδήλατο, η πεζή μετακίνηση και η ηλεκτροκίνηση. (European Commission, 2023)

2. Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση αυτής της εργασίας περιλαμβάνει τρία βασικά στάδια:

- Βιβλιογραφική ανασκόπηση των σχέσεων μεταξύ τουρισμού και αστικής κινητικότητας,
- Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και
- Μια μελέτη περίπτωσης με εφαρμογή δελτίου βαδισιμότητας, σε μία συγκεκριμένη διαδρομή στη πόλη της Καβάλας.

Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζεται το θεωρητικό πλαίσιο με θέμα την επίδραση του τουρισμού στη βιώσιμη αστική κινητικότητα, όπου μέσα από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση εξετάζονται η σχέση του τουρισμού με τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη διασύνδεσή του με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και οι αλληλεπιδράσεις τους.

Στη συνέχεια, ακολουθεί η ανασκόπηση καλών πρακτικών που αναδεικνύει παραδείγματα επιτυχημένων εφαρμογών από άλλες πόλεις, ενώ παράλληλα παρουσιάζεται η ελληνική πραγματικότητα μέσα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και χαρακτηριστικών παραδειγμάτων περιοχών.

Στο επόμενο στάδιο η έρευνα επικεντρώνεται στη μελέτη περίπτωσης της Καβάλας, όπου εφαρμόζονται τα ευρήματα και οι θεωρητικές προσεγγίσεις στα τοπικά δεδομένα, ενώ πραγματοποιήθηκε επίσης μία συνέντευξη με την τοπική συντονίστρια του ΣΒΑΚ και πολιτικό μηχανικό του Δήμου Καβάλας, προκειμένου να καταγραφούν οι απόψεις και εμπειρίες της σχετικά με την υλοποίηση του σχεδίου.

Ειδικότερα για τη μελέτη περίπτωσης της Καβάλας επιλέχθηκε μια διαδρομή από το λιμάνι έως το ιστορικό κάστρο, η οποία χωρίστηκε σε έξι τομείς με βάση τα γεωμετρικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, την άνεση και την ασφάλεια κίνησης. Πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση με δελτία βαδισιμότητας (walkability audits) που περιλαμβάνουν 13 δείκτες σε τρεις κατηγορίες («Περιβάλλον Μετακίνησης», «Πρόσβαση», «Κινητικότητα») με κλίμακα Likert 1–5. Τα δελτία συμπληρώθηκαν από τρία άτομα (παρατηρητές) διαφορετικών ηλικιών και κοινωνικών χαρακτηριστικών (2 επισκέπτες και 1 κάτοικος), ώστε να αποτυπωθούν διαφορετικές αντιλήψεις.

Το δελτίο βαδισιμότητας (Walkability Audit) είναι μία συστηματική διαδικασία καταγραφής και αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών ενός ορισμένου διαδρόμου για πεζούς, με σκοπό να αξιολογηθεί πόσο το περιβάλλον ευνοεί την περπατησιμότητα. Περπατησιμότητα ορίζεται ως η ικανότητα του δομημένου περιβάλλοντος να είναι φιλικό προς τους ανθρώπους που περπατούν, ζουν, ψωνίζουν, επισκέπτονται ή περνούν χρόνο σε έναν χώρο (National Transport Authority, 2021).

Η εφαρμογή ενός ελέγχου περπατησιμότητας μπορεί να αποτελέσει το πρώτο βήμα προς τις θετικές παρεμβάσεις στην κοινότητα, συμβάλλοντας στη δημιουργία ενός ασφαλέστερου, πιο άνετου και καθολικά προσβάσιμου περιβάλλοντος για τους πεζούς.

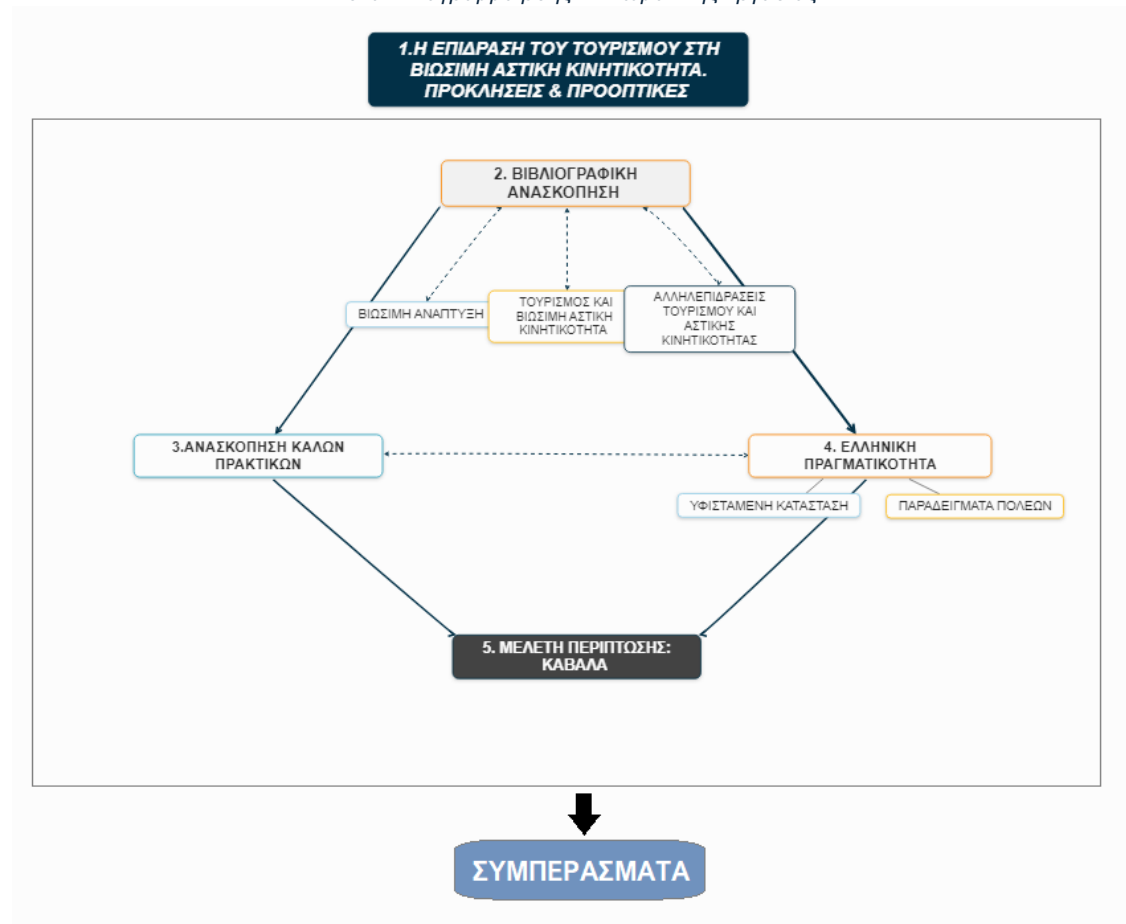
Τέτοιου είδους αξιολογήσεις μπορούν να εξυπηρετήσουν πολλαπλούς σκοπούς, όπως:

- Την αποτύπωση του βαθμού περπατησιμότητας μιας διαδρομής,
- Τον εντοπισμό εμποδίων και δυνατοτήτων στο πεζό περιβάλλον,

- Την κινητοποίηση και συνεργασία των κατοίκων για συζήτηση και αναζήτηση λύσεων,
- Την ανάδειξη ανισοτήτων μεταξύ γειτονιών ως προς την ποιότητα του δημόσιου χώρου,
- Την καταγραφή άμεσων και εύκολα αντιμετωπίσιμων προβλημάτων,
- Την τεκμηρίωση αναγκαίων παρεμβάσεων που μπορούν να ενταχθούν σε σχέδια, έργα ή αιτήματα χρηματοδότησης,
- Την ευαισθητοποίηση και εμπλοκή πολιτικών και αρμόδιων φορέων και,
- την αξιολόγηση των συνθηκών πριν και μετά από έργα αναβάθμισης προκειμένου να μετρηθούν τα αποτελέσματα των βελτιώσεων (Moening & Zimmerman, 2018).

Η εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα, τα οποία συνοψίζουν τα βασικά αποτελέσματα, αναδεικνύουν τις προκλήσεις και προτείνουν προοπτικές βελτίωσης για το μέλλον.

Εικόνα 1 Διάγραμμα ροής Διπλωματικής Εργασίας



Πηγή: (Ιδία Επεξεργασία)

3. Βιώσιμη αστική κινητικότητα και τουρισμός

3.1 Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης

Η βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται σε ένα μοντέλο ανάπτυξης που ικανοποιεί τις ανάγκες της σημερινής γενιάς, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι μελλοντικές γενιές θα έχουν τους αναγκαίους πόρους για να ικανοποιήσουν και τις δικές τους ανάγκες (United Nations, 1987). Στόχος της είναι η ισορροπία μεταξύ οικονομικής προόδου, κοινωνικής ευημερίας και περιβαλλοντικής προστασίας, χωρίς να εξαντλείται ή να καταστρέφεται το φυσικό περιβάλλον. Βασίζεται σε τρεις θεμελιώδεις πυλώνες: τον περιβαλλοντικό, που επικεντρώνεται στη διατήρηση των φυσικών πόρων και την διαχείριση της κλιματικής αλλαγής, τον κοινωνικό, που προωθεί την κοινωνική ισότητα, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τα ανθρώπινα δικαιώματα, και τον οικονομικό, που επιδιώκει την ανάπτυξη και την ευημερία χωρίς την υπερεκμετάλλευση των διαθέσιμων πόρων. Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 1, μόνο όταν οι τρεις αυτοί τομείς συνδυάζονται αρμονικά, επιτυγχάνεται πραγματικά βιώσιμη ανάπτυξη. Η εφαρμογή της απαιτεί υπεύθυνο σχεδιασμό και δράσεις που διασφαλίζουν ότι η ανάπτυξη δεν γίνεται εις βάρος του περιβάλλοντος ή των κοινωνικών δομών, αλλά συμβάλλει στη μακροπρόθεσμη ισορροπία και πρόοδο της ανθρωπότητας (Portillo, 2024).

Εικόνα 2. Βιώσιμη Ανάπτυξη



Πηγή: (INSETE, 2021)

Στη γενική χρήση της έννοιας δίνεται συχνά έμφαση στην περιβαλλοντική της διάσταση, με κυρίαρχη την ανάγκη προστασίας και διατήρησης του περιβάλλοντος, ιδίως των μη

ανανεώσιμων φυσικών και ενεργειακών πόρων, όπως οι πρώτες ύλες και το πετρέλαιο. Ωστόσο, η βιώσιμη ανάπτυξη, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, δεν περιορίζεται μόνο στο περιβάλλον, αλλά περιλαμβάνει επίσης την οικονομική, την κοινωνική και, σε μεγάλο βαθμό, την πολιτική διάσταση. Αυτά τα στοιχεία συνθέτουν από κοινού τον πλήρη ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως αναδεικνύεται και στο ίδιο το κείμενο της έκθεσης Brundtland. Στο σχετικό κεφάλαιο για τη βιώσιμη ανάπτυξη, η έκθεση τονίζει περιορισμούς που απορρέουν από τη σημερινή τεχνολογική πρόοδο και την κοινωνική οργάνωση, θέτει το ζήτημα της φτώχειας και της ανάγκης ικανοποίησης των αναγκών όλων των ανθρώπων, αναφέρεται στη σημασία της δίκαιης οικονομικής ανάπτυξης, την αλλαγή των καταναλωτικών προτύπων – ιδίως στις πλουσιότερες χώρες – καθώς και την ανάγκη ισορροπίας μεταξύ πληθυσμιακής αύξησης, ανάπτυξης και της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων. Τελικά, η έκθεση υπογραμμίζει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει πολιτική βούληση, η οποία θα οδηγήσει τις απαραίτητες αλλαγές και αποφάσεις για το μέλλον (General Assembly, 1987).

Συμπληρώνοντας τον προηγούμενο ορισμό, ένας ακόμη σημαντικός ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης προέρχεται από τη συνεργασία τριών διεθνών οργανισμών: της Παγκόσμιας Ένωσης για την Προστασία της Φύσης (IUCN), του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP) και του Παγκόσμιου Ταμείου για τη Φύση (WWF) (IUCN - The World Conservation Union, UNEP - United Nations Environment Programme, WWF - World Wide Fund For Nature, 1991). Σύμφωνα με αυτόν, «Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει βελτίωση της ποιότητας ζωής στο πλαίσιο της φέρουσας ικανότητας των υποστηρικτικών οικοσυστημάτων». Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης είναι πολύ εκτενέστερη από την απλή προστασία του περιβάλλοντος. Περιλαμβάνει την πρόνοια για τις μελλοντικές γενιές και την εξασφάλιση της μακροχρόνιας υγείας και ισορροπίας του φυσικού περιβάλλοντος. Επιπλέον, δίνει έμφαση όχι μόνο στην οικονομική ευημερία αλλά και στην ποιότητα ζωής συνολικά – σε κοινωνικό, ηθικό και υγειονομικό επίπεδο. Τονίζεται η σημασία της κοινωνικής δικαιοσύνης τόσο για το παρόν (καταπολέμηση φτώχειας, ισότητα μεταξύ των ανθρώπων) όσο και για το μέλλον (οι επόμενες γενιές πρέπει να έχουν τουλάχιστον το ίδιο καλές συνθήκες ζωής και περιβάλλον με τις σημερινές). Τέλος, ξεκαθαρίζεται πως κάθε περαιτέρω ανάπτυξη πρέπει να πραγματοποιείται εντός των ορίων που μπορούν να αντέξουν τόσο τα φυσικά όσο και τα κοινωνικά συστήματα, ώστε να διασφαλιστεί η βιωσιμότητά της (IUCN - The World Conservation Union, UNEP - United Nations Environment Programme, WWF - World Wide Fund For Nature, 1991).

Μια πιο πρακτική και επικεντρωμένη στην τοπική πραγματικότητα ανάλυση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης, δίνεται μέσα από τον ορισμό που διαμορφώθηκε στη Διάσκεψη του Ρίο. Ο ορισμός αυτός εντάσσεται στο πλαίσιο του προγράμματος Local Agenda 21 Model Communities Program, το οποίο υλοποιείται από το Διεθνές Συμβούλιο Τοπικών Πρωτοβουλιών για το Περιβάλλον (ICLEI, 1994). Μας λέει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη είναι ουσιαστικά ένα σχέδιο δράσης για την αναμόρφωση της οικονομίας, τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η βασική πρόκληση είναι να βρεθούν και να εφαρμοστούν τρόποι με τους οποίους η οικονομική ανάπτυξη δεν θα βλάπτει το περιβάλλον και τα κοινωνικά συστήματα, όπως τις πόλεις, τα χωριά, τις γειτονιές και τις οικογένειες, που είναι απαραίτητα για την ανθρώπινη ζωή και ευημερία.

Αν και δεν υπάρχει πλήρης κατανόηση για το πώς μπορεί να επιτευχθεί αυτή η μορφή ανάπτυξης, ή αν είναι καν εφικτή, υπάρχει ευρεία συμφωνία ότι αν πρόκειται να πραγματοποιηθεί σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει πρώτα να ξεκινήσει σε τοπικό επίπεδο.

Σε τοπικό πλαίσιο, η βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει ότι η οικονομική πρόοδος πρέπει να στηρίζει την κοινότητα, να αξιοποιεί τις δεξιότητες και τους πόρους των ιδίων των κατοίκων και να φροντίζει για τη δίκαιη κατανομή των ωφελειών σε όλους. Η διατήρηση αυτών των ωφελειών σε βάθος χρόνου εξαρτάται από την αποφυγή κατάχρησης των φυσικών πόρων και την προστασία του περιβάλλοντος από καταστροφικές οικονομικές δραστηριότητες (ICLEI, 1996).

3.2 Η έννοια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή "Η Βιώσιμη αστική κινητικότητα σημαίνει κινητικότητα που καλύπτει τις ανάγκες των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, διασφαλίζοντας βελτιωμένη προσβασιμότητα, λιγότερη ρύπανση και συμφόρηση, καλύτερη οδική ασφάλεια και αυξημένη ποιότητα ζωής" (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, n.d.).

Άλλος ένας ορισμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών μέσα στην πόλη με τρόπο που σέβεται το περιβάλλον, προωθεί την οικονομία, εξασφαλίζει την κοινωνική ισότητα και είναι οικονομικά διαχειρίσιμη. Ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών πρέπει να μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση, να συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, να διευκολύνει την πρόσβαση σε υπηρεσίες και να προσφέρει μετακινήσεις που να είναι αξιόπιστες, ασφαλείς και οικονομικές για όλους.

Εικόνα 3. Βιώσιμη αστική κινητικότητα



Πηγή: (Zeki Binici, 2024)

Ωστόσο, όταν οι συγκοινωνίες είναι αναξιόπιστες, ρυπογόνες, μη ασφαλείς, δημιουργούν συμφόρηση ή δεν χρηματοδοτούνται επαρκώς, τότε η βιώσιμη κινητικότητα υπονομεύεται. Η εφαρμογή τέτοιων συστημάτων επηρεάζεται από παράγοντες όπως το κόστος της γης, οι μισθοί, η μορφολογία του εδάφους, οι εποχιακές μεταβολές της ζήτησης, η παλαιότητα των υποδομών, αλλά και το επίπεδο διακυβέρνησης των μεταφορών. Ακόμα, τα έσοδα είναι συχνά χαμηλά, αφού τα εισιτήρια δεν καλύπτουν το

πλήρες κόστος λειτουργίας, ενώ πολλές πόλεις δυσκολεύονται να επιβάλουν πρόσθετα μέτρα χρηματοδότησης (όπως διόδια, αύξηση ναύλων ή τοπική φορολογία). Τελικά, για να λειτουργούν σωστά τα συστήματα βιώσιμης κινητικότητας, απαιτείται σημαντική και σταθερή στήριξη από το δημόσιο, αφού τα ίδια τα έσοδα των συστημάτων συχνά δεν επαρκούν ούτε για τη λειτουργία ούτε για τη συντήρησή τους.

Τα επόμενα χρόνια, πολλές εξελίξεις στις ευρωπαϊκές πόλεις αναμένεται να δημιουργήσουν πρόσθετες πιέσεις στους οικονομικούς πόρους που διατίθενται για τις αστικές μεταφορές (European Commission, 2012):

- ο Ο αστικός πληθυσμός θα αυξηθεί έως το 2050, ιδίως στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, γεγονός που σημαίνει περισσότερες ανάγκες για μετακινήσεις.
- ο Οι μεγαλύτερες ηλικίες θα αποτελούν μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού, κάτι που θα μειώσει τη ζήτηση στις ώρες αιχμής, αλλά θα αυξήσει την ανάγκη για πιο φιλικές και προσιτές συγκοινωνίες.
- ο Οι πόλεις επεκτείνονται όλο και περισσότερο και αυτό φέρνει αύξηση στη χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου, ειδικά σε περιοχές όπως η Ανατολική Ευρώπη και η Ιβηρική.
- ο Οι πολίτες, με υψηλότερα εισοδήματα, ζητούν πιο ασφαλή και ποιοτική δημόσια συγκοινωνία, αλλά ταυτόχρονα αυξάνεται και η κατοχή αυτοκινήτων.
- ο Υπάρχει δυσαρέσκεια όταν αυξάνονται τα εισιτήρια ή οι φόροι χωρίς αντίστοιχη βελτίωση των υπηρεσιών.
- ο Οι τοπικές και εθνικές κυβερνήσεις έχουν περιορισμένα κονδύλια, λόγω χρέους και δημοσιονομικών περιορισμών.
- ο Η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει τη μείωση των ρύπων, κάτι που απαιτεί μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές και τεχνολογίες που μειώνουν την ενεργειακή κατανάλωση και προωθούν τη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς.
- ο Τέλος, προωθούνται πολιτικές που ενισχύουν τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών, ώστε να μειωθεί η εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα εισαγωγής.

Επίσης, η πλειοψηφία των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περισσότεροι από 7 στους 10, κατοικούν σε πόλεις και προάστια, περιοχές που ευθύνονται για σχεδόν το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές. Για να πετύχει η ΕΕ τους στόχους της για μείωση των εκπομπών κατά 55% μέχρι το 2030 και 90% μέχρι το 2050, η νέα πολιτική για την αστική κινητικότητα προτείνει λύσεις που θα βοηθήσουν τα κράτη μέλη να σχεδιάσουν πιο "πράσινα" και βιώσιμα αστικά συστήματα μεταφορών. Αυτά τα συστήματα θα πρέπει να είναι ασφαλή για όλους, εύκολα προσβάσιμα, δίκαια, οικονομικά, τεχνολογικά εξελιγμένα, ανθεκτικά στις κρίσεις και πλήρως απαλλαγμένα από ρύπους (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσω του Πλαισίου για την Αστική Κινητικότητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021), προσπαθεί να κάνει τη ζωή στις πόλεις καλύτερη. Αυτό το πετυχαίνει αντιμετωπίζοντας βασικά προβλήματα όπως:

- η ρύπανση του αέρα,
- το κυκλοφοριακό,
- η έλλειψη πρόσβασης για όλους,
- τα τροχαία ατυχήματα μέσα στην πόλη,
- και η αυξανόμενη κίνηση από το ηλεκτρονικό εμπόριο.

Για να το πετύχει, προωθεί:

- τη χρήση «πράσινων» και βιώσιμων μεταφορών όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το περπάτημα ή το ποδήλατο (δηλαδή ενεργητική μετακίνηση),
- την καθαρή και φιλική προς το περιβάλλον αστική διανομή προϊόντων (π.χ. αποστολές χωρίς ρύπους),
- και την αναβάθμιση των στόλων οχημάτων όπως ταξί και υπηρεσίες τύπου Uber, ώστε να μην εκπέμπουν ρύπους.

3.3 Τουρισμός και βιώσιμη αστική ανάπτυξη

Η τουριστική βιομηχανία έχει εξελιχθεί σε έναν από τους σημαντικούς οικονομικούς τομείς στον κόσμο και συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη πολλών χωρών. Τις τελευταίες έξι δεκαετίες, έχει επεκταθεί και αναπτυχθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό, παρά τις περιστασιακές αναταράξεις ανά τον κόσμο. Πολλοί νέοι προορισμοί εμφανίζονται συνεχώς, εκτός από τους παραδοσιακούς αγαπημένους, συμπεριλαμβανομένης της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής. Οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις έχουν αυξηθεί από 25 εκατομμύρια σε όλο τον κόσμο το 1950, σε 278 εκατομμύρια το 1980, σε 674 εκατομμύρια το 2000 και κατάφεραν να φτάσουν τα 1186 εκατομμύρια το 2015. Αντίστοιχα, τα διεθνή έσοδα που κερδίζουν οι προορισμοί παγκοσμίως έχουν αυξηθεί από 100 δισεκατομμύρια ευρώ το 1980, και 476 δισεκατομμύρια ευρώ το 2000 σε 1213 δισεκατομμύρια ευρώ το 2015 (UNWTO, 2016).

Εκτός από τα έσοδα που παράγονται στους τουριστικούς προορισμούς, ο διεθνής τουρισμός συνέβαλε επιπλέον με 203 δισεκατομμύρια ευρώ το 2015 μέσω εξαγωγών από υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών προς τους τουρίστες. Συνολικά, οι εξαγωγές τουρισμού ανήλθαν σε 1,2 τρισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή περίπου 3,8 δισεκατομμύρια ευρώ την ημέρα. Ο τουριστικός κλάδος πλέον καλύπτει το 7% των παγκόσμιων εξαγωγών σε αγαθά και υπηρεσίες, σημειώνοντας αύξηση από το 2014 που ήταν 6%, καθώς ο τουρισμός αναπτύχθηκε με ταχύτερο ρυθμό από το παγκόσμιο εμπόριο κατά την τετραετία που προηγήθηκε. (Camilleri, 2018)

Μέχρι σήμερα έχουν αναγνωριστεί πολλά είδη τουρισμού τα οποία έχουν εξελιχθεί και με τη πάροδο του χρόνου. Αυτά τα είδη τουρισμού ποικίλλουν ανάλογα με τη χώρα προέλευσης των τουριστών (οι προτιμήσεις μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με την εθνικότητα και τη κουλτούρα του κάθε τουρίστα), τη διάρκεια του κάθε ταξιδιού (ένα σαββατοκύριακο ή ταξίδια μεγαλύτερης διάρκειας όπως διακοπές), τη διάρκεια των τουριστικών δραστηριοτήτων (κάποιοι μπορεί να διαρκούν λίγες ώρες ενώ άλλες μερικές μέρες) και τους σκοπούς του κάθε ταξιδιού (ταξίδι αναψυχής, επαγγελματικό ταξίδι κλπ). Πιο συγκεκριμένα, ο τουρισμός ανάλογα με τη χώρα που προέρχεται ο κάθε επισκέπτης χωρίζεται σε διεθνή τουρισμό και εγχώριο. Ο διεθνής τουρισμός αφορά τη μετακίνηση του τουρίστα από μία χώρα σε μία άλλη, με τη προϋπόθεση η χώρα που θα μετακινηθεί να είναι διαφορετική από τη χώρα που διαμένει μόνιμα. Σε αντίθεση με τον διεθνή, ο εγχώριος τουρισμός απευθύνεται σε αυτούς που επιθυμούν να ταξιδέψουν μέσα στη χώρα που κατοικούν μόνιμα. Σχετικά με τις δραστηριότητες που επιθυμεί να κάνει ο επισκέπτης αλλά και τη χρονική περίοδο που θέλει να ταξιδέψει, ο τουρισμός διαιρείται σε συνεχή και εποχικό τουρισμό. Όσον αφορά τους σκοπούς του ταξιδιού, ο τουρισμός χωρίζεται σε 2 κατηγορίες, τις ειδικές μορφές τουρισμού και τον γενικό τουρισμό.

Ο τουρισμός χωρίζεται σε διάφορες κατηγορίες με βάση τους λόγους και τις ανάγκες των ταξιδιωτών. Μία από αυτές είναι ο εναλλακτικός τουρισμός, ο οποίος εστιάζει σε εξειδικευμένες εμπειρίες και προσαρμόζεται στις προτιμήσεις, τα ενδιαφέροντα και το στυλ κάθε ταξιδιώτη. Πρόκειται για μια σχετικά νέα προσέγγιση στον τουριστικό κλάδο, που περιλαμβάνει μορφές τουρισμού σχεδιασμένες για επισκέπτες με ιδιαίτερα εξειδικευμένες προτιμήσεις. (Καραγιώργας, 2022)

Το πιο βασικό χαρακτηριστικό του είναι η ενέργεια και η δημιουργικότητα αλλά οι υπηρεσίες που παρέχει αφορούν σε μεγάλο βαθμό τις δραστηριότητες που καλύπτουν κάθε προτίμηση των ταξιδιωτών (Δόδας, 2025). Σύμφωνα με το Υπουργείο τουρισμού, "ο εναλλακτικός τουρισμός περιλαμβάνει το σύνολο των τουριστικών υπηρεσιών, οι οποίες διακρίνονται ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες, τις προτιμήσεις και τα κίνητρα των τουριστών, απευθύνονται σε ένα εξειδικευμένο κοινό, τηρούν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και συμβάλλουν στην άμβλυνση της εποχικότητας της τουριστικής ζήτησης". (Υπουργείο Τουρισμού, 2020)

Μερικές από τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού είναι:

- ❖ Αγροτουρισμός (μορφή τουρισμού που περιλαμβάνει την άμεση επαφή με την ύπαιθρο και τη συμμετοχή στη καθημερινότητα του αγροκτήματος.)
- ❖ Οικοτουρισμός (ο επισκέπτης έρχεται σε άμεση επαφή με τη φύση όπως τα ποτάμια, τις λίμνες κλπ.)
- ❖ Αθλητικός τουρισμός (περιλαμβάνει τη συμμετοχή σε αθλητικές δραστηριότητες, που έχουν σχέση όμως με το φυσικό τοπίο)
- ❖ Πολιτιστικός τουρισμός (αυτή η μορφή τουρισμού αφορά αυτούς που ενδιαφέρονται για τη πολιτιστική κληρονομιά ενός τόπου, χωρίς όμως να περιορίζονται μόνο στα πιο γνωστά και φημισμένα αξιοθέατα)
- ❖ Εθελοντικός τουρισμός (οι ταξιδιώτες που επιλέγουν αυτό το είδος τουρισμού συμμετέχουν σε διάφορα project, με σκοπό τη αναβάθμιση των συνθηκών ζωής και των υποδομών στις περιοχές εκείνες.)
- ❖ Ιαματικός τουρισμός (ο τουρίστας έρχεται σε άμεση επαφή με τους θεραπευτικούς πόρους μιας περιοχής με σκοπό τη σωματική και συναισθηματική χαλάρωση.) (Δόδας, 2025)

3.3.1. Συνέπειες του τουρισμού

Η θετική επίδραση στην κοινωνία

Τα πιο σημαντικά οφέλη του τουρισμού είναι τα εξής (Ulabiden, Bukhri, Asghar , & Waheed, 2023):

Οικονομικά Οφέλη:

- ♦ Δημιουργία θέσεων εργασίας για τους ντόπιους, ιδίως σε ξενοδοχεία, εστιατόρια, μεταφορές και λιανικό εμπόριο, συμβάλλοντας στη μείωση της φτώχειας και της ανεργίας.
- ♦ Δημιουργία εισοδήματος για τις τοπικές κοινότητες μέσω της πώλησης αγαθών και υπηρεσιών, καθώς και της καταβολής μισθών, αυξάνοντας το βιοτικό επίπεδο.
- ♦ Βελτίωση των υποδομών, όπως ξενοδοχεία, αεροδρόμια και αυτοκινητόδρομοι, με θετικές μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στις γύρω πόλεις και πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες για τους κατοίκους.

Κοινωνικά Οφέλη:

- Κοινωνική συνοχή και αίσθηση συλλογικότητας, φέρνοντας κοντά ανθρώπους από όλα τα υπόβαθρα.
- Πολιτισμική αλληλεπίδραση και κατανόηση, καθώς οι επισκέπτες εκτίθενται στις κουλτούρες των ντόπιων και αντίστροφα, προωθώντας τον σεβασμό.
- Ευκαιρίες εκπαίδευσης και μάθησης τόσο για τους τουρίστες όσο και για τους ντόπιους, μέσω πολιτιστικών εμπειριών, εκπαιδευτικών περιηγήσεων και ευκαιριών απασχόλησης/κατάρτισης.
- Βελτιωμένο βιοτικό επίπεδο για τους κατοίκους μέσω της δημιουργίας υποδομών και της παροχής ανέσεων και υπηρεσιών.

Πολιτιστικά Οφέλη:

- Προστασία και συντήρηση χώρων πολιτιστικής κληρονομιάς (ναοί, εκκλησίες, κάστρα), καθώς τα έσοδα από τον τουρισμό μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διατήρησή τους.
- Προώθηση πολιτιστικών παραδόσεων, όπως η μουσική, ο χορός και η χειροτεχνία, συμβάλλοντας στη διατήρησή τους για τις επόμενες γενιές. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξει εκμετάλλευση των τοπικών πληθυσμών ή των πολιτιστικών τους παραδόσεων.

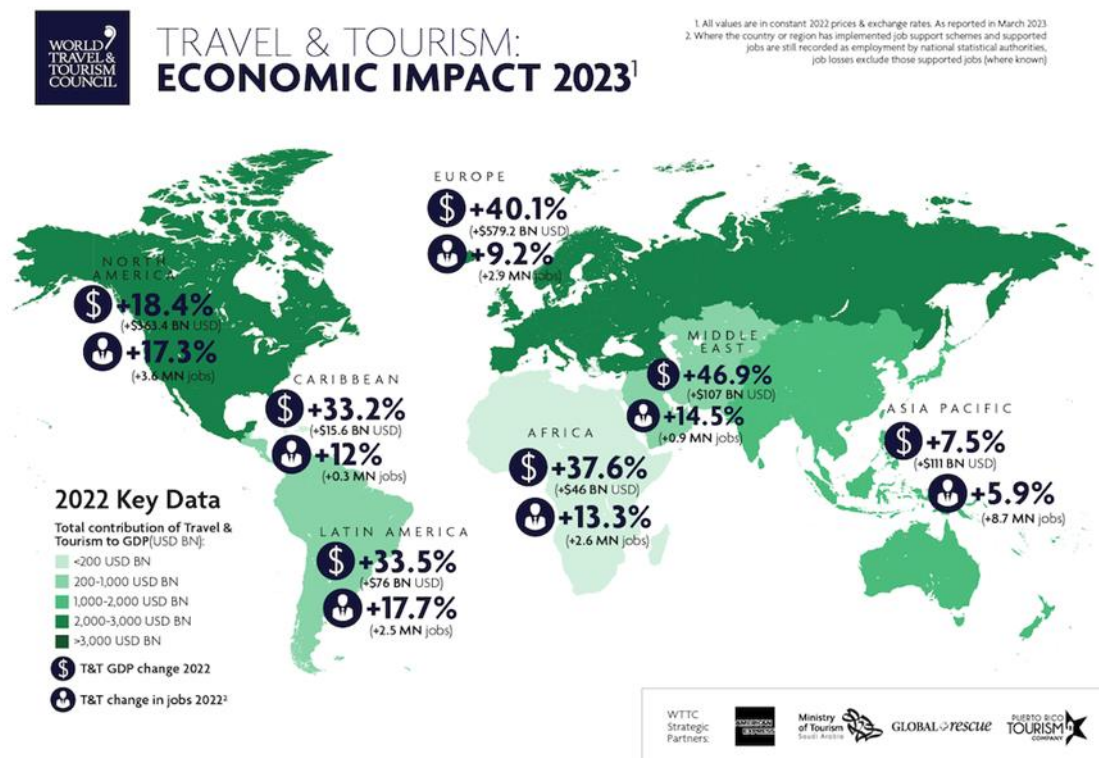
Πιο συγκεκριμένα, ως οφέλη του τουρισμού στην Ελλάδα, μπορούν να θεωρηθούν η δημιουργία θέσεων εργασίας κατά 42,4%, η ενίσχυση της εθνικής οικονομίας κατά 38,6%, η ευκαιρία για εποχιακή απασχόληση, η στήριξη τοπικών κοινωνιών σε νησιά και σε απομακρυσμένες χερσαίες περιοχές και η εξέλιξη των τοπικών επιχειρήσεων. Επίσης, με την προσέλευση τουριστών, οι κοινότητες πρέπει να λάβουν ταχύτερα μέτρα για τη βελτίωση υποδομών (όσον αφορά τα αεροδρόμια, το οδικό δίκτυο και τα λιμάνια), την ανάδειξη και διαφύλαξη της πολιτιστικής παρακαταθήκης καθώς και τη προσέλκυση νέων επενδύσεων (Σούκη, 2024).

Σύμφωνα και με τα παραπάνω ο τουρισμός αποτελεί κινητήριο δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική πρόοδο και την ανάδειξη και διαφύλαξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, προσφέροντας πολλαπλά οφέλη στις χώρες υποδοχής. Συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) μέσω εσόδων από τουριστικές δραστηριότητες, ενώ δημιουργεί εκατομμύρια άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας παγκοσμίως, κυρίως στους τομείς της φιλοξενίας, της εστίασης και των μεταφορών (Βασιλείου, 2022)

Αξίζει να σημειωθεί ότι η βιώσιμη αστική ανάπτυξη συνδέεται άρρηκτα με τον τουρισμό, καθώς η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος επηρεάζει άμεσα την εμπειρία των επισκεπτών, τη φέρουσα ικανότητα της πόλης και τη συνολική βιωσιμότητα του τουριστικού προϊόντος. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (ΠΟΤ), "βιώσιμος τουρισμός είναι εκείνος που λαμβάνει πλήρως υπόψη τις τρέχουσες και μελλοντικές του οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καλύπτοντας τις ανάγκες των επισκεπτών, της βιομηχανίας, του περιβάλλοντος και των κοινοτήτων υποδοχής". Αυτή η αρχή εφαρμόζεται σε κάθε μορφή τουρισμού, ανεξάρτητα από το είδος ή την κλίμακά του, και υπογραμμίζει τη σημασία ενσωμάτωσης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας και πολεοδομικής οργάνωσης στον σχεδιασμό πόλεων με τουριστικό χαρακτήρα. (INSETE, 2024)

Η ανάπτυξη του τουρισμού πέρα από θετικές επιπτώσεις στην οικονομία και τη κοινωνία, μπορεί επίσης να προκαλέσει και σοβαρές αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον, να επηρεάσει αρνητικά τις τοπικές κοινότητες και να θέσει σε κίνδυνο την πολιτιστική κληρονομιά. Για το λόγο αυτό, όλο και περισσότερο αναγνωρίζεται η ανάγκη για μια βιώσιμη προσέγγιση στον τουρισμό, που να συνδυάζει την οικονομική εξέλιξη, με την προστασία του περιβάλλοντος και την κοινωνική ευημερία (Βουρεκάς, 2018).

Εικόνα 4. Οικονομικό αντίκτυπο του τουρισμού και των ταξιδιών



Πηγή: (Raizada, 2024)

Όσον αφορά τις αρνητικές επιπτώσεις :

Το φαινόμενο του υπερτουρισμού

Σύμφωνα με τον ΟΗΕ (UNWTO, 2018), ο υπερτουρισμός ορίζεται ως: «Η επίδραση του τουρισμού σε έναν προορισμό, ή σε μέρη του, που επηρεάζει αρνητικά την αντιλαμβανόμενη ποιότητα ζωής των κατοίκων και/ή την ποιότητα της εμπειρίας των επισκεπτών» (UNWTO, 2018)

Σύμφωνα με τους Koens et al. (2018), "ο υπερτουρισμός ορίζεται ως «η υπερβολική αρνητική επίπτωση του τουρισμού στις κοινότητες υποδοχής ή/και στο φυσικό περιβάλλον» ". Οι αρνητικές συνέπειες περιλαμβάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος, την αύξηση του κόστους ζωής και της στέγασης, τον κατακλυσμό στις υποδομές μεταφορών και την αλλοίωση της τοπικής ταυτότητας και πολιτιστικής κληρονομιάς. (Ko Koens, 2018)

Η εντατικοποίηση του τουρισμού σε ορισμένους προορισμούς έχει οδηγήσει σε έντονες κοινωνικές αντιδράσεις. Όπως φαίνεται και στην παρακάτω φωτογραφία (Εικόνα 3), ο υπερτουρισμός συχνά ταυτίζεται με την έννοια της "ανθρώπινης ρύπανσης",

υπογραμμίζοντας την αντίληψη των ντόπιων ότι η μαζική προσέλευση επισκεπτών επιβαρύνει την ποιότητα ζωής και το αστικό τοπίο.

Εικόνα 5. Το φαινόμενο του Υπερτουρισμού



Πηγή: (Mark de Jong, 2019)

Αντιλήψεις για την οικονομική διάσταση

Παρότι ο τουρισμός μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας και αυξάνοντας τα δημόσια έσοδα, ενδέχεται ταυτόχρονα να προκαλέσει αύξηση του κόστους ζωής, υπερβολική εξάρτηση από τον τουριστικό τομέα και, τελικά, δυσλειτουργία της αγοράς. Οι τοπικές επιχειρήσεις ενδέχεται να επωφεληθούν οικονομικά ιδιαίτερα κατά τις περιόδους υψηλής τουριστικής κίνησης, ωστόσο αυτό μπορεί να οδηγήσει σε άνοδο των τιμών στα ακίνητα και στα βασικά αγαθά, γεγονός που καθιστά δυσκολότερη την κάλυψη των καθημερινών αναγκών για τους μόνιμους κατοίκους. (Παπαγιάννης, 2024)

Εικόνα 6. Το φαινόμενο του Υπερτουρισμού



Πηγή: (Δανδόλου, 2024)

3.4 Πολιτικές

3.4.1 Στόχοι Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης

Το 2015, αναπτύχθηκαν από τα Ηνωμένα Έθνη (ΟΗΕ) ορισμένοι στόχοι (Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης ή ΣΒΑ) στο πλαίσιο της Ατζέντας 2030, με σκοπό την αντιμετώπιση των παγκόσμιων προκλήσεων και τη προώθηση ενός βιώσιμου, δίκαιου και ειρηνικού κόσμου, μέχρι το 2030. Οι στόχοι αυτοί είναι 17 και είναι οι εξής:

1. Εξάλειψη της φτώχειας: Τερματισμός της φτώχειας σε όλες τις μορφές της, σε όλο τον κόσμο.
2. Εξάλειψη της πείνας: Τερματισμός της πείνας, επίτευξη επισιτιστικής ασφάλειας και βελτίωση της διατροφής, προώθηση βιώσιμης γεωργίας.
3. Καλή υγεία και ευημερία: Εξασφάλιση υγιούς ζωής και προώθηση ευημερίας για όλους σε όλες τις ηλικίες.
4. Ποιοτική εκπαίδευση: Εξασφάλιση χωρίς αποκλεισμούς και ισότιμης ποιοτικής εκπαίδευσης και προώθηση ευκαιριών διά βίου μάθησης για όλους.
5. Ισότητα των φύλων: Επίτευξη ισότητας των φύλων και ενδυνάμωση όλων των γυναικών και κοριτσιών.
6. Καθαρό νερό και αποχέτευση: Εξασφάλιση διαθεσιμότητας και βιώσιμης διαχείρισης νερού και αποχέτευσης για όλους.
7. Φτηνή και καθαρή ενέργεια: Εξασφάλιση πρόσβασης σε προσιτή, αξιόπιστη, βιώσιμη και σύγχρονη ενέργεια για όλους.

8. Αξιοπρεπής εργασία και οικονομική ανάπτυξη: Προώθηση διατηρήσιμης, χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης, πλήρους και παραγωγικής απασχόλησης και αξιοπρεπούς εργασίας για όλους.
9. Βιομηχανία, καινοτομία και υποδομές: Δημιουργία ανθεκτικών υποδομών, προώθηση χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμης εκβιομηχάνισης και ενθάρρυνση της καινοτομίας.
10. Λιγότερες ανισότητες: Μείωση της ανισότητας εντός και μεταξύ των χωρών.
11. Βιώσιμες πόλεις και κοινότητες: Δημιουργία πόλεων και ανθρώπινων οικισμών χωρίς αποκλεισμούς, ασφαλών, ανθεκτικών και βιώσιμων.
12. Υπεύθυνη κατανάλωση και παραγωγή: Εξασφάλιση βιώσιμων προτύπων κατανάλωσης και παραγωγής.
13. Δράση για το κλίμα: Λήψη επείγουσας δράσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και των επιπτώσεών της.
14. Ζωή κάτω από το νερό: Διατήρηση και βιώσιμη χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων για βιώσιμη ανάπτυξη.
15. Ζωή στη στεριά: Προστασία, αποκατάσταση και προώθηση της βιώσιμης χρήσης των χερσαίων οικοσυστημάτων, διαχείριση των δασών με βιώσιμο τρόπο, καταπολέμηση της ερημοποίησης, διακοπή και αναστροφή της υποβάθμισης του εδάφους και διακοπή της απώλειας βιοποικιλότητας.
16. Ειρήνη, δικαιοσύνη και ισχυροί θεσμοί: Προώθηση ειρηνικών και χωρίς αποκλεισμούς κοινωνιών για βιώσιμη ανάπτυξη, παροχή πρόσβασης στη δικαιοσύνη για όλους και δημιουργία αποτελεσματικών, υπεύθυνων και χωρίς αποκλεισμούς θεσμών σε όλα τα επίπεδα.
17. Συνεργασία για τους στόχους: Ενίσχυση των μέσων εφαρμογής και αναζωογόνηση της παγκόσμιας συνεργασίας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Εικόνα 7. SDGs



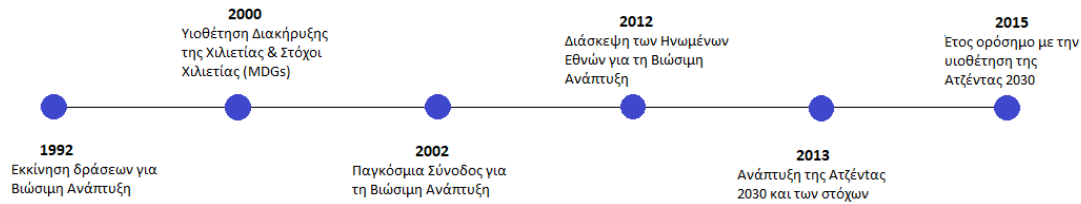
Πηγή: (Anokhina,2023)

Αυτή η περιγραφή συνοψίζει την εξέλιξη της Ατζέντας 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη και τους 17 Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) των Ηνωμένων Εθνών. Παρακάτω, παρουσιάζεται συνοπτικά η ιστορική εξέλιξη των σημαντικότερων παγκόσμιων δράσεων που οδήγησαν στη διαμόρφωση της Ατζέντας 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη.

Η ιστορική εξέλιξη προς τους ΣΒΑ:

- 1992: Σύνοδος στο Ρίο ντε Τζανέιρο: Υιοθέτηση της Ατζέντας 21, ένα λεπτομερές πλάνο δράσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη.
- 2000: Σύνοδος της Χιλιετίας (Νέα Υόρκη): Υιοθέτηση της Διακήρυξης της Χιλιετίας και των Οκτώ Αναπτυξιακών Στόχων της Χιλιετίας (ΑΣΧ).
- 2002: Παγκόσμια Σύνοδος για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Γιοχάνεσμπουργκ): Επιβεβαίωση των δεσμεύσεων για την εξάλειψη της φτώχειας και την προστασία του περιβάλλοντος, οικοδομώντας πάνω στην Ατζέντα 21 και τους ΑΣΧ.
- 2012: Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη: Υιοθέτηση του εγγράφου "Το Μέλλον που Θέλουμε", όπου αποφασίστηκε η έναρξη μιας διαδικασίας για την ανάπτυξη των ΣΒΑ και η ίδρυση του Πολιτικού Φόρουμ Υψηλού Επιπέδου των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη.
- 2013-2015: Διαπραγματεύσεις και ανάπτυξη της Ατζέντας 2030 και των ΣΒΑ.
- 2015: Έτος ορόσημο με την υιοθέτηση της Ατζέντας 2030, της Συμφωνίας του Παρισιού για την Κλιματική Αλλαγή, του πλαισίου Sendai για την μείωση του κινδύνου καταστροφών, και της Ατζέντας δράσης της Αντίς Αμπέμπα για την χρηματοδότηση της ανάπτυξης (United Nations, 2015).

Εικόνα 8. Χρονογραμμή σημαντικότερων δράσεων που οδήγησαν στην Ατζέντα 2030



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Μετά την υιοθέτηση των στόχων το 2015, αν και αρχικά σημειώθηκε πρόοδος σε βασικούς τομείς, όπως η μείωση της ακραίας φτώχειας, η πρόσβαση στην ενέργεια και η προστασία του περιβάλλοντος, η συνολική εξέλιξη προς την υλοποίηση των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης αποδεικνύεται ανεπαρκής. Τα τελευταία χρόνια, η πανδημία, οι γεωπολιτικές συγκρούσεις και η κλιματική κρίση έχουν επιδεινώσει την κατάσταση, με αποτέλεσμα οι περισσότερες επιδιώξεις να έχουν μείνει πίσω. Από τους περίπου 140 στόχους για τους οποίους υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, περίπου οι μισοί έχουν βγει εκτός πορείας, ενώ πάνω από το 30% είτε δεν έχει παρουσιάσει πρόοδο είτε βρίσκονται σε χειρότερη κατάσταση από αυτήν του 2015. Η πρόβλεψη για το 2030 είναι απογοητευτική: εκατοντάδες εκατομμύρια άνθρωποι θα συνεχίσουν να ζουν στη φτώχεια, η πείνα θα παραμείνει σε υψηλά επίπεδα, η εκπαίδευση θα εξακολουθεί να υστερεί και οι ανισότητες μεταξύ των φύλων δεν θα έχουν εξαλειφθεί. Ειδικά σε ό,τι αφορά το περιβάλλον, η παγκόσμια κοινότητα κινδυνεύει να χάσει την ευκαιρία για τη διαχείριση της κλιματικής αλλαγής, καθώς οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου συνεχίζουν να αυξάνονται και οι φυσικοί πόροι εξαντλούνται. Οι συνέπειες αυτής της αποτυχίας δεν κατανέμονται ισότιμα, αφού οι φτωχότερες χώρες και οι πιο ευάλωτοι πληθυσμοί επηρεάζονται δυσανάλογα. Οι ανισότητες που προέρχονται από το παρελθόν συνεχίζουν να επηρεάζουν το παρόν, περιορίζοντας τις δυνατότητες ανάπτυξης για πολλές χώρες. Αν δεν υπάρξει άμεση και συντονισμένη δράση από τη διεθνή κοινότητα, οι Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης κινδυνεύουν να μην υλοποιηθούν ποτέ, οδηγώντας σε μεγαλύτερες κοινωνικές και περιβαλλοντικές κρίσεις (United Nations, 2023).

3.4.2 ΣΒΑΚ (Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας)

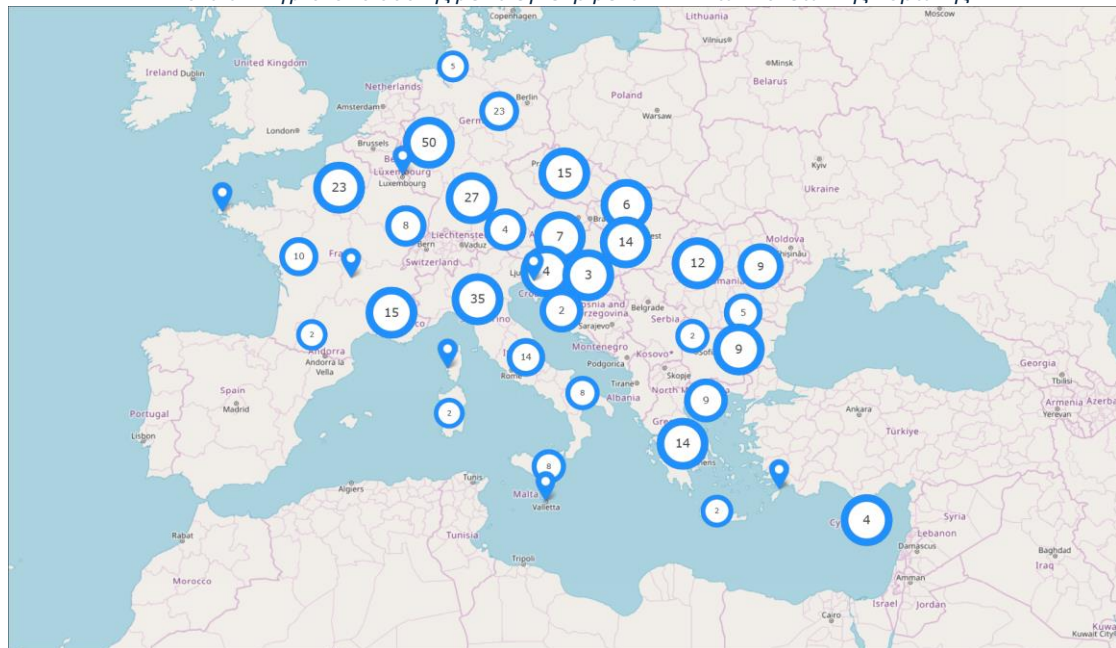
Τον Ιούλιο του 2024 τέθηκε σε ισχύ η αναθεωρημένη Ρύθμιση για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T). Η νέα Ρύθμιση ενισχύει τον ρόλο των πόλεων, αναγνωρίζοντας αυτές ως βασικούς παράγοντες για τη μετάβαση σε ένα βιώσιμο, αποδοτικό και πολυτροπικό σύστημα μεταφορών. Σύμφωνα με αυτήν, 431 πόλεις αναγνωρίζονται ως αστικοί κόμβοι και υπόκεινται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις για να διασφαλιστεί η ομαλή ροή της κυκλοφορίας προς, από και εντός αυτών των κόμβων στο δίκτυο TEN-T. Μεταξύ των απαιτήσεων περιλαμβάνεται η υποχρέωση υιοθέτησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), καθώς και η συλλογή και τακτική υποβολή στοιχείων σχετικά με δείκτες αστικής κινητικότητας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Για να αντιμετωπιστούν λοιπόν οι προκλήσεις που προκύπτουν από την αυξανόμενη αστικοποίηση και τις επιπτώσεις της στην κινητικότητα, το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής, δημιουργήθηκαν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το ΣΒΑΚ, αποτελεί έναν στρατηγικό σχεδιασμό που στοχεύει στην κάλυψη των αναγκών μετακίνησης ατόμων, αγαθών και

επιχειρήσεων μέσα στις πόλεις και τα προάστια τους, με σκοπό τη βελτίωση της καθημερινής ζωής. Το σχέδιο βασίζεται σε υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού, ενσωματώνοντας τις αρχές της συνεργασίας μεταξύ φορέων, της συμμετοχής των πολιτών και της συνεχούς αξιολόγησης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενθαρρύνει έντονα τις πόλεις και τις κωμοπόλεις όλων των μεγεθών να υιοθετήσουν την προσέγγιση των ΣΒΑΚ. Μέσα από αυτήν, μπορούν να πραγματοποιηθούν σημαντικές αναβαθμίσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων, καθώς τα σχέδια αυτά αντιμετωπίζουν κρίσιμες προκλήσεις όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ατμοσφαιρική και η ηχητική ρύπανση, η κλιματική αλλαγή, η οδική ασφάλεια και η διαχείριση στάθμευσης (European Commission, 2023).

Το ΣΒΑΚ δεν περιορίζεται μόνο στα όρια μιας πόλης, αλλά λαμβάνει υπόψη ολόκληρη την αστική περιοχή και τις καθημερινές μετακινήσεις, προωθώντας τη συνεργασία μεταξύ των επιπέδων διοίκησης (τοπική, περιφερειακή και εθνική) και των συναφών πολιτικών. Η προετοιμασία του γίνεται με τη συμμετοχή κατοίκων και σχετικών φορέων, διασφαλίζοντας προσβάσιμες, ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον επιλογές μετακίνησης τόσο για ανθρώπους όσο και για εμπορεύματα (European Commission, 2023).

Η ευρωπαϊκή βάση δεδομένων για τα ΣΒΑΚ καταγράφει πληροφορίες για την πρόοδο και την εφαρμογή τέτοιων σχεδίων στις πόλεις των κρατών μελών της ΕΕ. Σήμερα περιλαμβάνει δεδομένα για 431 αστικά κέντρα που εντάσσονται στο δίκτυο μεταφορών της ΕΕ (European Commission, 2023).

Εικόνα 9. Στιγμιότυπο οθόνης με τα εγκεκριμένα ΣΒΑΚ των πόλεων της Ευρώπης



Πηγή: (European Commission, 2025)

3.4.2 Ατζέντα 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη

Η Ατζέντα 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη αποτελεί ένα θεσμικά κατοχυρωμένο, καθολικά αναγνωρισμένο στρατηγικό πλαίσιο αναπτυξιακής πολιτικής, το οποίο υιοθετήθηκε ομόφωνα από τα 193 κράτη-μέλη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών κατά τη Σύνοδο Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, που έλαβε χώρα τον Σεπτέμβριο του 2015 στη Νέα Υόρκη. Η Ατζέντα λειτουργεί ως παγκόσμιος οδηγός πολιτικής και σχεδιασμού με ορίζοντα υλοποίησης έως το 2030 και βασίζεται σε ένα πλέγμα 17 Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης

(Sustainable Development Goals – SDGs) και 169 εξειδικευμένων υποστόχων, οι οποίοι είναι ποσοτικοποιημένοι, μετρήσιμοι και χρονικά προσδιορισμένοι. Το πλαίσιο αυτό αποσκοπεί στη συστημική ενσωμάτωση της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής συνοχής και της περιβαλλοντικής προστασίας μέσω καθολικής εφαρμογής πολιτικών χωρίς αποκλεισμούς. Οι στόχοι αυτοί εστιάζουν τόσο στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών όσο και στη μακροπρόθεσμη διατήρηση των φυσικών πόρων, ενώ η προσέγγισή τους χαρακτηρίζεται από διατομεακή συνέργεια και διεπιστημονική εμβέλεια. Κεντρική παραδοχή της Ατζέντας αποτελεί ότι η φτώχεια σε όλες τις μορφές συνιστά την πλέον σοβαρή παγκόσμια πρόκληση και, ταυτόχρονα, θεμελιώδες εμπόδιο για την επίτευξη της βιωσιμότητας. Η πλήρης εξάλειψή της αναγνωρίζεται ως απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική πρόοδο, την κοινωνική ισότητα και την περιβαλλοντική ισορροπία. Η υλοποίηση της Ατζέντας 2030 βασίζεται στην ενεργό και συντονισμένη συμμετοχή των κρατών, των διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών, των θεσμικών φορέων, της ακαδημαϊκής κοινότητας και της κοινωνίας των πολιτών. Η αρχή της συλλογικής ευθύνης ενισχύεται από την αρχή “κανείς δεν μένει πίσω” (Leave No One Behind), υπογραμμίζοντας την ανάγκη για καθολική συμμετοχή και ισότιμη πρόσβαση σε ευκαιρίες και πόρους. Χαρακτηρίζεται επίσης από παγκόσμια εμβέλεια, αλλά απαιτεί τοπική εξειδίκευση (localisation), δηλαδή την ενσωμάτωση των στόχων και υποστόχων στις εθνικές και περιφερειακές πολιτικές, ανάλογα με τα κοινωνικοοικονομικά και θεσμικά χαρακτηριστικά κάθε χώρας. Η παρακολούθηση της προόδου πραγματοποιείται μέσω δεικτών από τη Στατιστική Επιτροπή του ΟΗΕ και αποτυπώνεται σε Εθελοντικές Εθνικές Εκθέσεις (Voluntary National Reviews – VNRs) (United Nations, 2017).

Εικόνα 10. Οι 17 Στόχοι της Βιώσιμης Ανάπτυξης



Πηγή: (European Union, 2022)

Το έγγραφο επιπλέον τονίζει τη σημασία του τουρισμού και της κινητικότητας ως βασικοί άξονες για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, προωθεί την ανάπτυξη πολιτικών για έναν βιώσιμο τουρισμό που δημιουργεί θέσεις εργασίας και προάγει την τοπική κουλτούρα και τα προϊόντα. Επιπλέον, καλεί τα κράτη να δημιουργήσουν εργαλεία για την εποπτεία των επιπτώσεων της τουριστικής δραστηριότητας στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης. Όσον αφορά στην κινητικότητα, τονίζεται η ανάγκη για ασφαλή, κατανοητά, προσβάσιμα και βιώσιμα συστήματα μεταφορών για όλους, με έμφαση στη

διεύρυνση των δημόσιων μεταφορών και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ιδιαίτερη μέριμνα δίνεται σε ευάλωτες ομάδες πληθυσμού, όπως γυναίκες, παιδιά, ηλικιωμένοι και άτομα με αναπηρίες.

Εν κατακλείδι, η Ατζέντα 2030 δεν αποτελεί απλώς ένα αναπτυξιακό σχέδιο, αλλά ένα πολιτικά δεσμευτικό και τεχνοκρατικά οργανωμένο πλαίσιο παγκόσμιας συνεργασίας, το οποίο επιδιώκει τον μετασχηματισμό των σύγχρονων κοινωνιών σε ανθεκτικά, δίκαια και περιβαλλοντικά ισόρροπα συστήματα, ικανά να ανταποκριθούν στις μελλοντικές προκλήσεις (United Nations , 2015).

3.4.3 Η Συμφωνία του Παρισιού

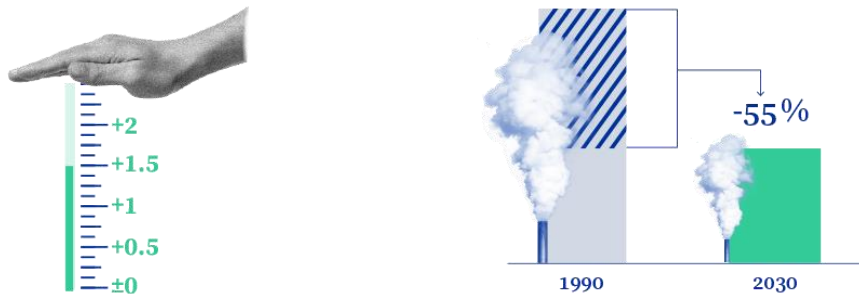
Η Συμφωνία του Παρισιού είναι μια διεθνής συμφωνία με νομική ισχύ, που έχει ως στόχο την παγκόσμια αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Υιοθετήθηκε από σχεδόν όλα τα κράτη του κόσμου κατά τη Διάσκεψη του ΟΗΕ στο Παρίσι το 2015 και τέθηκε σε εφαρμογή το 2016. Ο βασικός της σκοπός είναι να εμποδίσει τη δραματική αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη. Συγκεκριμένα, η συμφωνία στοχεύει στο να περιοριστεί η αύξηση της παγκόσμιας θερμοκρασίας κάτω από τους 2 βαθμούς Κελσίου σε σύγκριση με την εποχή πριν από τη βιομηχανική επανάσταση. Παράλληλα, προτρέπει τα κράτη να προσπαθήσουν να πετύχουν ακόμα πιο φιλόδοξο στόχο, αυτόν των 1,5°C (Εικόνα 11), για να μειώσουν όσο το δυνατόν περισσότερο τους κινδύνους. Οι επιστήμονες έχουν επισημάνει ότι ακόμη και μία μικρή υπέρβαση του ορίου των 1,5°C μπορεί να προκαλέσει πολύ πιο ακραία φαινόμενα, όπως παρατεταμένες ξηρασίες, συχνότερους καύσωνες και καταστροφικές πλημμύρες. Για να αποφευχθούν αυτά τα σενάρια, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και άλλων αερίων του θερμοκηπίου πρέπει να αγγίξουν το μέγιστο σημείο πριν το 2025 και να μειωθούν σχεδόν κατά το ήμισυ μέχρι το 2030. Αυτό που κάνει τη Συμφωνία των Παρισιού ιστορική, είναι ότι για πρώτη φορά συμφωνούν όλα τα κράτη, ανεξαρτήτως μεγέθους ή οικονομικής ισχύος, να αναλάβουν δράση κατά της κλιματικής κρίσης. Η συμφωνία δημιουργεί ένα κοινό πλαίσιο για μείωση εκπομπών, ενίσχυση της ανθεκτικότητας στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος και συνεργασία μεταξύ των χωρών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Για να επιτευχθούν οι στόχοι της Συμφωνίας των Παρισιού, απαιτείται ένας ουσιαστικός μετασχηματισμός των κοινωνιών και των οικονομιών μας. Αυτός ο μετασχηματισμός θα πρέπει να βασίζεται στην πιο έγκυρη και σύγχρονη επιστημονική γνώση. Το πλαίσιο της Συμφωνίας προβλέπει ότι κάθε πέντε χρόνια τα κράτη πρέπει να ενισχύουν τις δράσεις τους για το κλίμα, αυξάνοντας διαρκώς τη φιλοδοξία τους. Από το 2020, κάθε χώρα υποβάλλει τα δικά της εθνικά σχέδια (NDCs), όπου καταγράφονται τα μέτρα που σκοπεύει να λάβει για τη μείωση των ρύπων και την αποτελεσματική διαχείριση των επιπτώσεων που προκαλεί η κλιματική αλλαγή.

Οι NDCs (Εθνικά Καθορισμένες Συνεισφορές) είναι ουσιαστικά οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει κάθε χώρα, τόσο για τη μείωση εκπομπών όσο και για την προσαρμογή στις κλιματικές επιπτώσεις, όπως ακραία καιρικά φαινόμενα και αύξηση της στάθμης της θάλασσας. Η διεθνής κοινότητα αναγνωρίζει πλέον ότι πρέπει να επιταχυνθεί η δράση, καθώς ο στόχος να διατηρηθεί η υπερθέρμανση κάτω από τους 1,5°C γίνεται όλο και πιο δύσκολος. Γι' αυτό, η Διάσκεψη COP27 κάλεσε όλα τα κράτη να επανεξετάσουν και να ενισχύσουν τα σχέδιά τους για το 2030 μέχρι το τέλος του 2023, λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές τους ιδιαιτερότητες. Παράλληλα, οι χώρες ενθαρρύνονται να διαμορφώσουν και να παρουσιάσουν τις μακροπρόθεσμες στρατηγικές χαμηλών εκπομπών αερίων του

θερμοκηπίου (LT-LEDS), οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικές, αλλά βοηθούν να τοποθετηθούν οι βραχυπρόθεσμες δράσεις (NDCs) σε ένα συνολικότερο πλαίσιο ανάπτυξης. Οι στρατηγικές αυτές προσφέρουν ένα όραμα για το μέλλον και καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι χώρες σχεδιάζουν να αναπτυχθούν με χαμηλές εκπομπές, συνδυάζοντας την προστασία του κλίματος με τις αναπτυξιακές τους προτεραιότητες (United Nations, 2018).

Εικόνα 11. Η συμφωνία του Παρισιού



Πηγή: (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, 2021)

3.5 Ευρωπαϊκή Πολιτική

3.5.1 Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία αποτελεί στρατηγική της ΕΕ η οποία στοχεύει στην εξέλιξη της, σε μια δίκαιη και ακμάζουσα κοινωνία που διαθέτει μια καινοτόμα, ισχυρή και αποτελεσματική ως προς τη διαχείριση των πόρων οικονομία, στην οποία ως το 2050 θα έχουν εξαλειφθεί οι καθαρές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου ενώ η οικονομική ανάπτυξη δεν θα εξαρτάται πλέον από την κατανάλωση πόρων. Στοχεύει επίσης στη διαφύλαξη, διατήρηση και ενίσχυση του φυσικού πλούτου της ΕΕ, καθώς και στην προάσπιση της υγείας και της ευημερίας των πολιτών από περιβαλλοντικούς κινδύνους και επιπτώσεις. Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή πρέπει να διασφαλίζει τη δικαιοσύνη και τη συμπερίληψη όλων. Πιο αναλυτικά, μερικοί από τους στόχους της είναι:

1. Κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 (μηδενισμός των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, νομοθεσία για τουλάχιστον 55% μείωση εκπομπών έως το 2030 (σε σύγκριση με το 1990) και χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και ενεργειακή αποδοτικότητα)
2. Αποσύνδεση οικονομικής ανάπτυξης από τη χρήση των φυσικών πόρων (μετάβαση σε μια κυκλική οικονομία, όπου τα απόβλητα και η ρύπανση μειώνονται στο ελάχιστο, με αειφόρα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης)
3. Προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας (ανάσχεση της απώλειας βιοποικιλότητας και φύτευση 3 δισεκατομμυρίων δέντρων έως το 2030 και μείωση της ρύπανσης του αέρα, του νερού και του εδάφους)
4. Μετάβαση σε βιώσιμα συστήματα μεταφορών ενισχύοντας τις καθαρές και ψηφιοποιημένες μορφές μεταφορών και προσπάθεια για μηδενικές εκπομπές αυτοκινήτων έως το 2035

5. Δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς μετάβαση μέσω της στήριξης περιοχών και εργαζομένων που εξαρτώνται από ορυκτά καύσιμα μέσω του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης.

Εικόνα 12. Στόχοι Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας



Πηγή: (Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών, 2022)

Αυτή η συμφωνία αποτελεί επίσης, τη συνεισφορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη συμφωνία του Παρισιού (όπως αναφέρθηκε παραπάνω), η οποία επισημοποιήθηκε από την ΕΕ και όλες τις χώρες της και έθεσε ως στόχο τη διατήρηση της θερμοκρασίας του πλανήτη το πολύ σε + 1,5°C, συγκριτικά με τα προβιομηχανικά επίπεδα. Επιπλέον στηρίζει τον μετασχηματισμό της ΕΕ σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία με σύγχρονη και ανταγωνιστική οικονομία. Τονίζει τη σημασία της συμμετοχής όλων των πολιτικών τομέων στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Η στρατηγική αυτή, προωθεί δράσεις σε όλους τους οικονομικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων της ενέργειας, των μεταφορών, της βιομηχανίας, της γεωργίας, της βιώσιμης χρηματοδότησης και άλλων. Είναι ευρέως γνωστό λοιπόν ότι το μέλλον της Ευρώπης βασίζεται στην υγεία του πλανήτη μας. Οι δραστηριότητες των ανθρώπων προκαλούν την άνοδο της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη, η οποία επηρεάζει όλα τα κλιματικά συστήματα. Τα πιο συχνά και τα πιο ισχυρά ακραία καιρικά φαινόμενα, έχουν τραγικές συνέπειες για τη ζωή των ανθρώπων αλλά και την οικονομία. Αυτό επειδή οι τρέχουσες οικονομικές και καταναλωτικές μας συνήθειες δεν συμβαδίζουν με τις δυνατότητες του πλανήτη, προκαλώντας ζημιά στο περιβάλλον και τη φύση. Η ευημερία μας, καθώς και η λειτουργία της οικονομίας, εξαρτώνται άμεσα από τη διατήρηση της υγείας του περιβάλλοντος και των οικοσυστημάτων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2019).

Όπως αναφέρθηκε συνοπτικά και παραπάνω, οι μεταφορές είναι αυτές που αντιπροσωπεύουν το 1/3 των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όσο περνάνε τα χρόνια αυξάνονται όλο και περισσότερο. Για να επιτευχθεί η

κλιματική ουδετερότητα, απαιτείται ελάττωση των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών κατά 90% έως το 2050. Σε αυτήν τη διαδικασία, όλοι οι τύποι μεταφορών, οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και πλωτές, θα πρέπει να συνεισφέρουν σε αυτή τη μείωση. Η ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορών δίνει προτεραιότητα στους χρήστες, προσφέροντάς τους πιο οικονομικές, προσβάσιμες, υγιεινές και φιλικές προς το περιβάλλον επιλογές έναντι των σημερινών τους συνηθειών μετακίνησης. Το 2020, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η οποία στοχεύει στην αντιμετώπιση αυτής της πρόκλησης και στη μείωση των εκπομπών από όλες τις πηγές μεταφορών.

Είναι απαραίτητο επίσης να προωθηθούν οι πολυτροπικές μεταφορές (αναφέρονται στη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, με τη χρήση δύο ή περισσότερων διαφορετικών τρόπων μεταφοράς (Logos Logistics, 2009) για να βελτιωθεί η συνολική αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών. Ένα μεγάλο μέρος του 75% των εμπορευματικών μεταφορών που σήμερα γίνονται οδικώς πρέπει να μεταφερθεί σε σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές. Για να επιτευχθεί αυτό, η Επιτροπή θα προτείνει μέτρα για την αύξηση της χωρητικότητας και τη βελτίωση της διαχείρισης αυτών των μεταφορών. Επιπλέον, εξετάζεται η τροποποίηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές ώστε να ενισχυθούν οι πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές. Στον τομέα της αεροπορίας, η Επιτροπή επιδιώκει την υιοθέτηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, που θα συμβάλει στη μείωση των εκπομπών των αερομεταφορών.

Η ΕΕ πρέπει παράλληλα να επισπεύσει την παραγωγή και μεταφορά πράσινων εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές. Έως το 2025, θα απαιτηθούν περίπου 1 εκατομμύριο δημόσιοι σταθμοί επαναφόρτισης και τροφοδοσίας για τα 13 εκατομμύρια οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στους δρόμους της Ευρώπης. Η Επιτροπή θα υποστηρίξει την τοποθέτηση σταθμών επαναφόρτισης σε περιοχές όπου υπάρχουν ελλείψεις, κυρίως για ταξίδια μεγάλων αποστάσεων και αραιοκατοικημένες περιοχές. Παράλληλα, θα προχωρήσει άμεσα σε νέες χρηματοδοτικές πρωτοβουλίες για την υλοποίηση αυτού του στόχου, συμπληρώνοντας τα μέτρα των κρατών-μελών. Επιπλέον, θα εξετάσει νομοθετικές παρεμβάσεις για την αύξηση της παραγωγής και χρήσης βιώσιμων καυσίμων σε όλους τους τύπους μεταφορών. Θα επανεξεταστούν επίσης η οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ ώστε να επισπευσθεί εξέλιξη οχημάτων και πλοίων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

Τέλος, οι μεταφορές, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές, πρέπει να γίνουν σημαντικά πιο φιλικές προς το περιβάλλον. Αυτό απαιτεί έναν συνδυασμό μέτρων που θα στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών, τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τον εκσυγχρονισμό του συγκοινωνιακού δικτύου. Η Επιτροπή εξετάζει την ένταξη των οδικών μεταφορών στο ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας ρύπων, ώστε να ενισχυθεί η εφαρμογή των νέων προτύπων. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, σχεδιάζεται η ρύθμιση της πρόσβασης των πιο ρυπογόνων πλοίων σε λιμένες της ΕΕ και η υποχρεωτική ηλεκτροδότηση των ελλιμενισμένων πλοίων. Αντίστοιχα, στους αερολιμένες, θα ληφθούν μέτρα για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα αεροσκάφη και τις συναφείς δραστηριότητες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2019).

3.5.2 Ευρωπαϊκή πολιτική για τον τουρισμό

Ο τουρισμός εντάχθηκε επίσημα στις υποστηρικτικές αρμοδιότητες της Ένωσης με την Συνθήκη της Λισαβόνας, επιτρέποντας την ανάπτυξη κοινών στρατηγικών και πολιτικών για την ενίσχυση του τομέα. Η Συνθήκη της Λισαβόνας είναι μια διεθνής συμφωνία που τροποποίησε τις θεμελιώδεις συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Υπογράφηκε στις 13 Δεκεμβρίου 2007 στη Λισαβόνα της Πορτογαλίας από τους ηγέτες των 27 κρατών-μελών της ΕΕ και τέθηκε σε ισχύ την 1η Δεκεμβρίου 2009 (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2009).

Στις 25 Μαρτίου 2021, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα πρωτοβουλίας για τη καθιέρωση στρατηγικής της ΕΕ για τον βιώσιμο τουρισμό. Το ψήφισμα αυτό υπογραμμίζει την ανάγκη ανοικοδόμησης του τουρισμού μετά την πανδημία COVID-19, επανεστιάζοντας την πολιτική διακυβέρνηση, ενισχύοντας τη μετάβαση σε έναν αειφόρο, υπεύθυνο και έξυπνο τουρισμό, και επανεξετάζοντας τον σχεδιασμό του μέλλοντος του τουριστικού κλάδου.

Σήμερα η επίσημη πολιτική της ΕΕ για τον τουρισμό στοχεύει να διατηρήσει την Ευρώπη ως κορυφαίο παγκόσμιο τουριστικό προορισμό, προωθώντας τη βιωσιμότητα, την ανθεκτικότητα και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών. Επικεντρώνεται στην πράσινη και ψηφιακή μετάβαση του τουριστικού οικοσυστήματος, ενισχύοντας την ανθεκτικότητα και την απασχόληση. Η στρατηγική περιλαμβάνει το "Transition Pathway for Tourism" και την "European Agenda for Tourism 2030", με σχέδια δράσης για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την προσαρμογή στις νέες προκλήσεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, n.d.).

Το έγγραφο "Transition Pathway for Tourism" (European Commission, 2022) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περιγράφει ένα στρατηγικό σχέδιο για τη βιώσιμη και ανθεκτική μετάβαση του τουριστικού τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσα από την πράσινη και ψηφιακή μετάβαση. Αναγνωρίζοντας πως ο τουρισμός είναι ένας βασικός πυλώνας της ευρωπαϊκής οικονομίας, παράγοντας περίπου το 9,5% του ΑΕΠ της ΕΕ και απασχολώντας πάνω από 22 εκατομμύρια άτομα, κυρίως σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), η έκθεση θέτει ως στόχο να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα του τομέα και ταυτόχρονα να τον καταστήσει πιο φιλικό προς το περιβάλλον και πιο ανθεκτικό σε μελλοντικές κρίσεις όπως η πανδημία COVID-19. Το σχέδιο περιλαμβάνει δράσεις για τη στήριξη βιώσιμων τουριστικών πρακτικών (π.χ. μείωση αποβλήτων, αποδοτική χρήση ενέργειας και νερού, πράσινες μεταφορές), την αξιοποίηση ψηφιακών εργαλείων και δεδομένων (όπως τεχνητή νοημοσύνη και πλατφόρμες κοινής χρήσης δεδομένων), και την ενίσχυση της ανθεκτικότητας μέσω βελτίωσης του νομοθετικού πλαισίου (π.χ. προστασία καταναλωτών, διαχείριση ακυρώσεων, ασφαλιστικές δικλίδες σε περιόδους κρίσης). Επιπλέον, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ανάγκη ανάπτυξης τοπικών και περιφερειακών στρατηγικών με τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων (τοπικές αρχές, επιχειρήσεις, κοινωνία των πολιτών) για να διασφαλιστεί ότι ο τουρισμός ωφελεί τόσο τους επισκέπτες όσο και τις τοπικές κοινότητες. Πρόκειται για έναν "οδικό χάρτη" που στοχεύει σε έναν ευρωπαϊκό τουρισμό πιο έξυπνο, βιώσιμο και ανθεκτικό, που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες προκλήσεις αλλά και στις αξίες της ΕΕ για κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική ισορροπία. Οι βασικοί στόχοι της Διαδρομής Μετάβασης για τον Τουρισμό συνοψίζονται σε τρεις κύριους πυλώνες.

Ο πρώτος πυλώνας αφορά τη Πράσινη (Βιώσιμη) Μετάβαση, όπου στόχος της είναι να καταστεί ο τουριστικός τομέας ουδέτερος ως προς τις εκπομπές άνθρακα, βιώσιμος και

υπεύθυνος απέναντι στο περιβάλλον και τη κοινωνία. Αυτό θα επιτευχθεί με τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, υιοθετώντας πράσινες τεχνολογίες και καθαρές μορφές ενέργειας και προωθώντας τις βιώσιμες μεταφορές και τη πράσινη κινητικότητα (ποδήλατα, ηλεκτρικά οχήματα, Μ.Μ.Μ). Επιπλέον προτείνεται η εξοικονόμηση πόρων και η ενεργειακή αποδοτικότητα, μέσω χρήσης υποδομών χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας στα ξενοδοχεία και σε άλλες τουριστικές επιχειρήσεις, και μείωση όσο το δυνατόν της κατανάλωσης του νερού και της ενέργειας. Είναι πολύ σημαντική επίσης η προστασία της βιοποικιλότητας και του φυσικού περιβάλλοντος, μέσω της πραγματοποίησης διάφορων τουριστικών δραστηριοτήτων που σέβονται τα οικοσυστήματα και της προώθησης της κυκλικής οικονομίας (επαναχρησιμοποίηση υλικών, μείωση αποβλήτων). Τέλος, μέσω της κοινωνικής βιωσιμότητας και της πολιτιστικής κληρονομιάς, μπορούν να ενισχυθούν οι τοπικές κοινότητες και οικονομίες και να αναπτυχθεί ο τουρισμός υπεύθυνα, χωρίς να μεταλλαχθεί σε υπερτουρισμό.

Ο δεύτερος πυλώνας αναφέρεται στην εκμετάλλευση των ψηφιακών τεχνολογιών από τον τουριστικό τομέα, με σκοπό τη βελτίωση της εμπειρίας των επισκεπτών και της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Αυτό θα επιτευχθεί με την αξιοποίηση των οποιονδήποτε δεδομένων υπάρχουν στη διάθεσή μας και της τεχνολογίας. Πιο συγκεκριμένα, η έκθεση κάνει λόγο για τη δημιουργία και χρήση ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων για τον τουρισμό (EU Data Space for Tourism) που θα αφορά τη δημιουργία ενός αξιόπιστου χώρου δεδομένων που θα παρέχει στο οικοσύστημα του τουρισμού πρόσβαση σε πληροφορίες. Επιπλέον αναφέρεται σε έξυπνα συστήματα κρατήσεων και υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα εφαρμογές για έξυπνες κρατήσεις και βιωματικές εμπειρίες, χρήση τεχνολογιών VR/AR για την προβολή προορισμών και ψηφιοποίηση των μικρομεσαίων τουριστικών επιχειρήσεων (ΜΜΕ). Τέλος, κάνει αναφορά για ενίσχυση ψηφιακών δεξιοτήτων μέσω της εκπαίδευσης του προσωπικού στον τομέα του τουρισμού σε ψηφιακά εργαλεία και τεχνολογίες και την ανάπτυξη νέων μορφών εργασίας (π.χ. remote working destinations, τοποθεσίες που είναι φιλικές προς τους εργαζομένους εξ αποστάσεως, με υποδομές όπως γρήγορο ίντερνετ χώρους εργασίας και καλό βιοτικό επίπεδο).

Τέλος, ο τρίτος πυλώνας σχετίζεται με την ανθεκτικότητα και τη κοινωνική διάσταση του τουριστικού τομέα. Στόχος του είναι να διασφαλίσει ότι ο τουρισμός θα μπορεί να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά σε μελλοντικές κρίσεις, όπως πανδημίες ή φυσικές καταστροφές, και να παραμένει βιώσιμος μακροπρόθεσμα. Παράλληλα, δίνεται έμφαση στη δημιουργία ποιοτικών και βιώσιμων θέσεων εργασίας, στη αναβάθμιση των τεχνικών γνώσεων των εργαζομένων και στην προσέλκυση νέου ανθρώπινου δυναμικού, προκειμένου να αντιμετωπιστούν προκλήσεις όπως η εποχικότητα και η έλλειψη προσωπικού. Ο πυλώνας αυτός στοχεύει επίσης στην κοινωνική ένταξη και στη συμμετοχή όλων των φορέων και των τοπικών κοινοτήτων, ώστε ο τουρισμός να συμβάλλει στην τοπική ανάπτυξη και να είναι προσβάσιμος και δίκαιος για όλους. (European Commission, 2022).

Η Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τον Τουρισμό 2030 (European Commission, 2022) αποτελεί ένα στρατηγικό πλαίσιο που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο της ΕΕ, με στόχο τη μετάβαση του ευρωπαϊκού τουρισμού σε ένα πιο πράσινο, ψηφιακό και ανθεκτικό μοντέλο. Βασίζεται στο "Transition Pathway for Tourism" της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και καθορίζει συγκεκριμένες δράσεις για τα κράτη-μέλη, την Επιτροπή και τους φορείς του τουριστικού οικοσυστήματος. Οι πέντε βασικές προτεραιότητες της Ατζέντας είναι:

- ❖ Πράσινη μετάβαση: Προώθηση βιώσιμων πρακτικών, μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και ενίσχυση της κυκλικής οικονομίας στον τουρισμό.
- ❖ Ψηφιακή μετάβαση: Ανάπτυξη ψηφιακών εργαλείων και υποδομών για τη βελτίωση της εμπειρίας των ταξιδιωτών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών επιχειρήσεων.
- ❖ Ανθεκτικότητα και ένταξη: Διαφοροποίηση των τουριστικών υπηρεσιών ανά εποχή και τοποθεσία, υποστήριξη της προσβασιμότητας και ενίσχυση της ανθεκτικότητας του τομέα σε κρίσεις.
- ❖ Δεξιότητες και υποστήριξη: Αντιμετώπιση των αναγκών σε δεξιότητες μέσω της εφαρμογής του "Pact for Skills", ενός μοντέλου κοινής δέσμευσης για την ανάπτυξη δεξιοτήτων στον τουριστικό τομέα.
- ❖ Πολιτικό πλαίσιο και διακυβέρνηση: Δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος πολιτικής και ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης και των ενδιαφερόμενων μερών.

Ο επίτροπος εσωτερικής αγοράς, Thierry Breton, χαρακτήρισε την Ατζέντα ως "σημαντικό ορόσημο" που θα λειτουργήσει ως κοινή πυξίδα για τα κράτη-μέλη, τους φορείς και την Επιτροπή, προκειμένου να συνεργαστούν για έναν πιο βιώσιμο και ανθεκτικό τουριστικό τομέα. Ένα παράδειγμα εφαρμογής της Ατζέντας είναι η πρόσφατη πρόταση της Επιτροπής για τη ανάπτυξη της ανταλλαγής δεδομένων σχετικά με τις βραχυχρόνιες τουριστικές μισθώσεις, η οποία θα συμβάλει στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων για τον τουρισμό (European Commission, 2022).

Για να στηρίξει την ανταγωνιστικότητα, τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα του τουριστικού τομέα, η ΕΕ έχει περιγράψει ένα όραμα για τον ψηφιακό μετασχηματισμό της Ευρώπης έως το 2030. Γνωστό ως «Ευρωπαϊκή Ψηφιακή Δεκαετία», το όραμα επικεντρώνεται σε τέσσερις τομείς δράσης. Η πρώτη ομάδα αφορά τις δεξιότητες και την αναβάθμιση τους. Δηλαδή την εξασφάλιση ότι το εργατικό δυναμικό στον τουριστικό τομέα, θα διαθέτει τις απαραίτητες γνώσεις πάνω στον ψηφιακό τομέα. Η δεύτερη ομάδα αφορά τις βιώσιμες και ψηφιακές υποδομές. Αναφέρεται στη δημιουργία ισχυρής ψηφιακής υποδομής για την παροχή μοναδικής εμπειρίας στους τουρίστες. Η Τρίτη ομάδα αφορά τον ψηφιακό μετασχηματισμό των επιχειρήσεων, δηλαδή την ενθάρρυνση των επιχειρήσεων να υιοθετήσουν ψηφιακές λύσεις και καινοτόμα μοντέλα. Τέλος, η τέταρτη ομάδα αφορά τη ψηφιοποίηση των δημόσιων υπηρεσιών, δηλαδή την ενίσχυση των ψηφιακών υπηρεσιών τόσο για τους τουρίστες όσο και για τις τοπικές αρχές (Δημητρίου, Πιερίδης, 2024).

3.5.3. Πολιτική για τη κινητικότητα

Η «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2020) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που παρουσιάστηκε τον Δεκέμβριο του 2020, αποτελεί έναν οδικό χάρτη για τη μεταμόρφωση του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς ένα πιο πράσινο, ψηφιακό και ανθεκτικό μοντέλο. Κύριος στόχος είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 90% έως το 2050, συμβάλλοντας στην επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας της ΕΕ, όπως προβλέπεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Οι άλλοι στόχοι της στρατηγικής είναι η πράσινη μετάβαση καθώς επιδιώκεται η μείωση των εκπομπών μέσω της προώθησης οχημάτων μηδενικών εκπομπών, της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και της ανάπτυξης υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού. Έως το 2030, στόχος είναι η κυκλοφορία 30 εκατομμυρίων οχημάτων

μηδενικών εκπομπών στους ευρωπαϊκούς δρόμους. Άλλος ένας στόχος θεωρείται η ψηφιακή μεταρρύθμιση όπου η ενσωμάτωση ευφύων συστημάτων μεταφορών (ITS) και η ψηφιοποίηση των υπηρεσιών μεταφορών θα βελτιώσουν την αποδοτικότητα, την ασφάλεια και την εμπειρία των χρηστών. Η αναθεώρηση της οδηγίας ITS αποσκοπεί στην επιτάχυνση της διαθεσιμότητας και της διαλειτουργικότητας των ψηφιακών δεδομένων που τροφοδοτούν υπηρεσίες, όπως οι προγραμματιστές πολυτροπικών μετακινήσεων και οι υπηρεσίες πλοήγησης. Τέλος η στρατηγική τονίζει τη σημασία της ανθεκτικότητας του συστήματος μεταφορών απέναντι σε κρίσεις, όπως η πανδημία COVID-19, και προωθεί την ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας και της πρόσβασης όλων των περιφερειών στην εσωτερική αγορά.

Συλλογικά έως το 2030 θα υπάρχουν 30 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών εκπομπών σε κυκλοφορία, 100 ευρωπαϊκές πόλεις θα είναι κλιματικά ουδέτερες, θα διπλασιαστεί η σιδηροδρομική κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας και θα αναπτυχθεί η αυτοματοποιημένη κινητικότητα σε ευρεία κλίμακα.

Έως το 2050: Σχεδόν όλα τα οχήματα θα είναι μηδενικής ρύπανσης, θα διπλασιαστεί η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία και θα υπάρχει πλήρως λειτουργικό πολυτροπικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-M).

Οι Δέκα Βασικοί Τομείς Δράσης της Στρατηγικής για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα περιλαμβάνουν:

- ο Την προώθηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών και την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης
- ο Την ενίσχυση των υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα
- ο Την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω περπατήματος και ποδηλασίας
- ο Την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών ως πράσινης επιλογής
- ο Την εφαρμογή ευφύων συστημάτων μεταφορών (ITS) για έξυπνη διαχείριση της κυκλοφορίας
- ο Την προώθηση της πολυτροπικής κινητικότητας με ψηφιακά εργαλεία για ομαλές συνδέσεις μεταξύ μέσων
- ο Την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας ιδίως για ευάλωτους χρήστες
- ο Την υποστήριξη της καινοτομίας και της ψηφιοποίησης για νέες τεχνολογίες
- ο Τη διασφάλιση της κοινωνικής δικαιοσύνης και της προσβασιμότητας για όλους
- ο και την ενίσχυση της διεθνούς συνεργασίας για την προώθηση βιώσιμων μεταφορών παγκοσμίως.

Η στρατηγική αυτή λοιπόν θέτει φιλόδοξους στόχους για τη μεταμόρφωση του τομέα των μεταφορών στην ΕΕ. Μέσω της προώθησης της πράσινης μετάβασης, της ψηφιοποίησης και της ενίσχυσης της ανθεκτικότητας, η στρατηγική αποσκοπεί στη δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών που είναι φιλικό προς το περιβάλλον, αποδοτικό και προσβάσιμο για όλους τους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπροσθέτως το Νέο Πλαίσιο Αστικής Κινητικότητας της ΕΕ, που υλοποιεί την Ευρωπαϊκή Πράσινη συμφωνία (COM(2019)640) και τη Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα (COM(2020)789), και αφορά τη ολοκληρωμένη πορεία της ευρωπαϊκής πολιτικής των αστικών μεταφορών για τα την επόμενη περίοδο, και προβάλλει τη σημασία της αστικής κινητικότητας στο πλαίσιο των πράσινων και ψηφιακών

μεταβάσεων. Αυτή η πρωτοβουλία θα επιτρέψει στα κράτη μέλη, τις περιφέρειες και τις πόλεις να αναπτύξουν ένα σύστημα αστικής κινητικότητας που θα είναι ασφαλές, προσιτό, χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνο, ανθεκτικό και απαλλαγμένο από εκπομπές ρύπων. Ο στόχος είναι η επίτευξη των κλιματικών και μεταφορικών δεσμεύσεων της ΕΕ, όπως καθορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και τη Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα. Ένας κρίσιμος παράγοντας στην υλοποίηση αυτών των στόχων θα είναι η ενίσχυση του ρόλου των αστικών κόμβων στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T), καθώς αυτοί διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στη βιώσιμη, αποδοτική και πολυτροπική μεταφορά (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021).

3.6 Παράμετροι αλληλεπίδρασης τουρισμού και αστικής κινητικότητας στην Ευρωπαϊκή πολιτική

Η αλληλεπίδραση μεταξύ τουρισμού και αστικής κινητικότητας αποτελεί σημαντικό ζήτημα στην ευρωπαϊκή πολιτική, και έχει ως στόχο την προώθηση βιώσιμων και αποδοτικών μεταφορών που ενισχύουν την οικονομική ανάπτυξη και την περιβαλλοντική προστασία. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι αστικές μεταφορές αποτελούν καίριο ρόλο στην πραγμάτωση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας, της κοινωνικής συνοχής και της βιώσιμης ανάπτυξης λαμβάνοντας υπόψη και τον τουρισμό ως σημαντικό παράγοντα. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, n.d.)

Οι μεταφορές διευκολύνουν τη ροή αγαθών, υπηρεσιών και ανθρώπινου δυναμικού, μειώνοντας τα κόστη συναλλαγών και ενισχύοντας την αποδοτικότητα των επιχειρήσεων. Ειδικότερα, η αστική κινητικότητα, δηλαδή οι καθημερινές μετακινήσεις εντός των πόλεων, παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση ενός βιώσιμου και παραγωγικού αστικού περιβάλλοντος. Οι σύγχρονες πόλεις εξαρτώνται από συστήματα μεταφορών που είναι προσβάσιμα, ασφαλή, περιβαλλοντικά βιώσιμα και τεχνολογικά εξελιγμένα. Ένα αποτελεσματικό δίκτυο αστικής κινητικότητας μειώνει τη συμφόρηση, διευκολύνει την πρόσβαση στην εργασία και τις υπηρεσίες, και βελτιώνει την ποιότητα ζωής. Αυτά τα χαρακτηριστικά ενισχύουν την ελκυστικότητα των πόλεων, και προσελκύουν επενδυτές, επιχειρήσεις και εργαζομένους υψηλής ειδίκευσης, καθιστώντας τις πιο ανταγωνιστικές σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Παράλληλα, η ενσωμάτωση βιώσιμων μορφών μεταφοράς, όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς χαμηλών εκπομπών, η ποδηλασία και η πεζή μετακίνηση, συμβάλλουν στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στη δημιουργία "πράσινων" θέσεων εργασίας, στοιχεία που ευθυγραμμίζονται με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και τη μετάβαση σε μια κυκλική, χαμηλών εκπομπών οικονομία. Το 2022, ο τομέας των μεταφορών και της αποθήκευσης, περιλαμβάνοντας και τις ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές υπηρεσίες, συνεισέφερε σημαντικά στην ευρωπαϊκή οικονομία, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 5,2% της συνολικής Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας στην ΕΕ-27, με την αξία του να ανέρχεται στα 750 δισ. ευρώ. Αξίζει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι τα στατιστικά στοιχεία αφορούν αποκλειστικά επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται κυρίως στις μεταφορές και δεν περιλαμβάνουν τις μεταφορικές δραστηριότητες που διενεργούνται εσωτερικά από επιχειρήσεις άλλων κλάδων για την εξυπηρέτηση των ιδίων αναγκών τους (European Commission, 2024).

Σύμφωνα με το Ινστιτούτο του ΣΕΤΕ (INSET, 2025) το 2023, η άμεση συνεισφορά του τουριστικού τομέα ανήλθε σε 28,5 δισεκατομμύρια ευρώ, αντιπροσωπεύοντας το 13% του ΑΕΠ της χώρας, σημειώνοντας ιστορικό υψηλό για τον κλάδο. Συγκριτικά, το 2022 η

άμεση συνεισφορά του τουρισμού ήταν 23,9 δισ. ευρώ (11,6% του ΑΕΠ), ενώ το 2019, πριν από την πανδημία, ήταν 23,1 δισ. ευρώ (12,6% του ΑΕΠ), ενώ το 2024 οι τουριστικές εισπράξεις ξεπέρασαν τα 21,75 εκατομμύρια ευρώ.

Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναπτύξει το νέο πλαίσιο βιώσιμης κινητικότητας, το οποίο ενθαρρύνει την υιοθέτηση προηγμένων τεχνολογιών οχημάτων και την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, το πλαίσιο αυτό παρουσιάστηκε στα τέλη του 2021 και στοχεύει στην προώθηση βιώσιμων, έξυπνων και χωρίς εκπομπές από τις μεταφορές λύσεων, σε αστικές περιοχές, αναβαθμίζοντας παράλληλα την ευημερία τόσο των κατοίκων όσο και των τουριστών των πόλεων. Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι αυτό ευθυγραμμίζεται και με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα αλλά και με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (θα αναφερθεί πιο αναλυτικά παρακάτω) (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2015).

Οι κύριοι στόχοι του πλαισίου περιλαμβάνουν τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 55% έως το 2030 συμβάλλοντας έτσι στον περιορισμό της ρύπανσης και των εκπομπών. Ένας άλλος στόχος είναι η προώθηση της χρήσης καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων στις δημόσιες συγκοινωνίες, καθώς και η επένδυση σε υποδομές για εναλλακτικά καύσιμα, όπως σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, μειώνοντας έτσι την εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα. Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι μια εναρμονισμένη ευρωπαϊκή στρατηγική στους τομείς της συνδεσιμότητας και των μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για την αντιμετώπιση τυχόν κρίσεων και την ενίσχυση της στρατηγικής αυτονομίας και ανθεκτικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021).

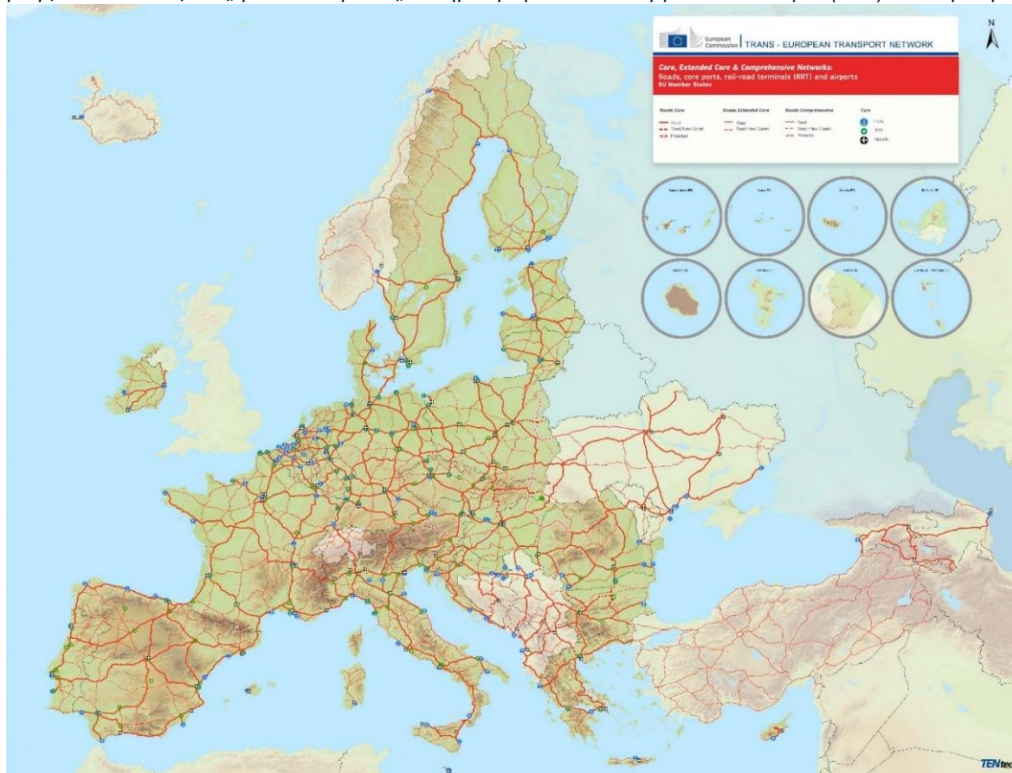
Επιπλέον, άλλος ένας στόχος αφορά την ενίσχυση βιώσιμων μεταφορικών επιλογών και προώθηση της χρήσης δημόσιων συγκοινωνιών, ποδηλασίας και πεζοπορίας, με σκοπό τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Προκειμένου ο επισκέπτης να βιώσει μια πόλη πρέπει να μπορεί να μετακινηθεί αποτελεσματικά και απρόσκοπτα και μάλιστα, χωρίς η μετακίνηση αυτή να έχει αρνητικό αντίκτυπο στις συνθήκες βιώσιμης κινητικότητας της πόλης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2020).

Η ενσωμάτωση ενός σύγχρονου και βιώσιμου πλαισίου αστικής κινητικότητας συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση του αστικού τουρισμού, καθώς προσφέρει πρόσβαση σε καθαρές, ασφαλείς και αποτελεσματικές μορφές μετακίνησης όπως ποδηλατόδρομους, δρόμους με πεζοδρόμια, ηλεκτρικά λεωφορεία και μέσα μικροκινητικότητας (όπως ηλεκτρικά ποδήλατα και scooters). Αυτή η προσέγγιση βελτιώνει την εμπειρία των επισκεπτών, μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την περιβαλλοντική ρύπανση, ενώ ταυτόχρονα ενισχύει την εικόνα της πόλης ως προορισμού βιώσιμου και φιλικού προς τον επισκέπτη. Επιπλέον, η διασύνδεση των πλατφορμών κινητικότητας με ψηφιακές υπηρεσίες (π.χ. εφαρμογές οικολογικών διαδρομών, συστήματα κοινής χρήσης οχημάτων) ενισχύει την προσβασιμότητα σε αξιοθέατα και πολιτιστικά σημεία, προωθώντας την τοπική οικονομία μέσα από βιώσιμα κανάλια.

TEN-T

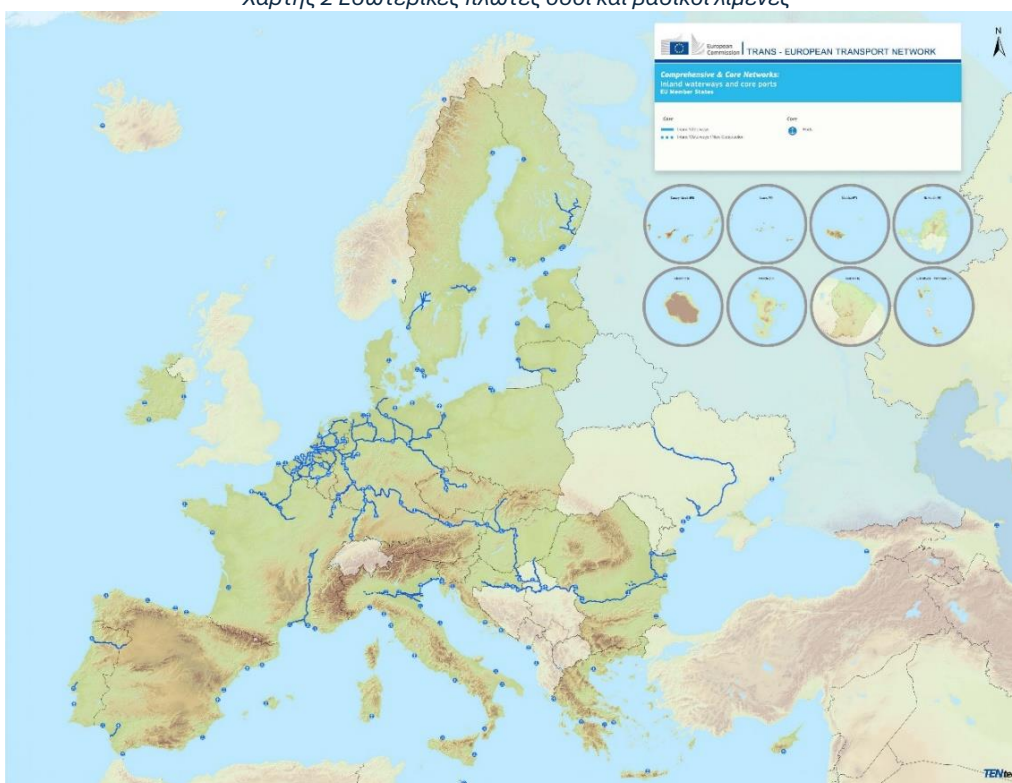
Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ ή TEN-T) αποτελεί μια στρατηγική πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με στόχο τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου, βιώσιμου και πολυτροπικού δικτύου μεταφορών που θα συνδέει τις χώρες της ΕΕ με τις γειτονικές περιοχές. Το δίκτυο περιλαμβάνει σιδηροδρόμους, οδούς, εσωτερικές πλωτές οδούς, θαλάσσιες διαδρομές μικρών αποστάσεων, αερολιμένες και λιμένες.

Χάρτης 1. Οδικοί άξονες, βασικοί λιμένες, σιδηροδρομο-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT) και αεροδρόμια



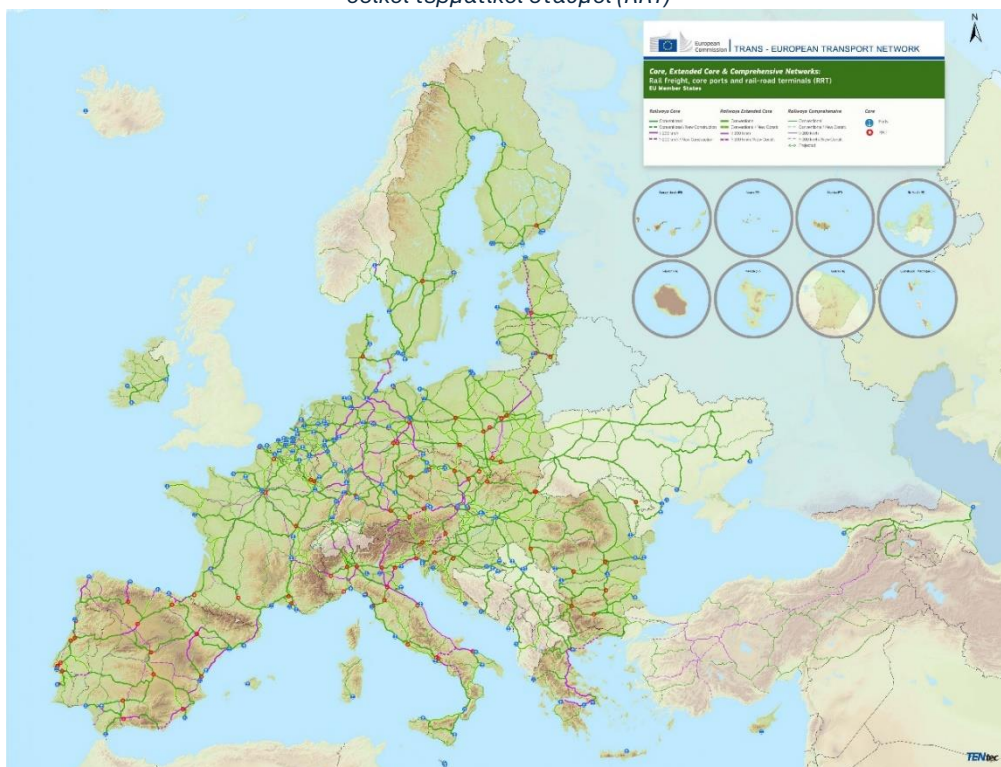
Πηγή: (European Commission, 2024)

Χάρτης 2 Εσωτερικές πλωτές οδοί και βασικοί λιμένες



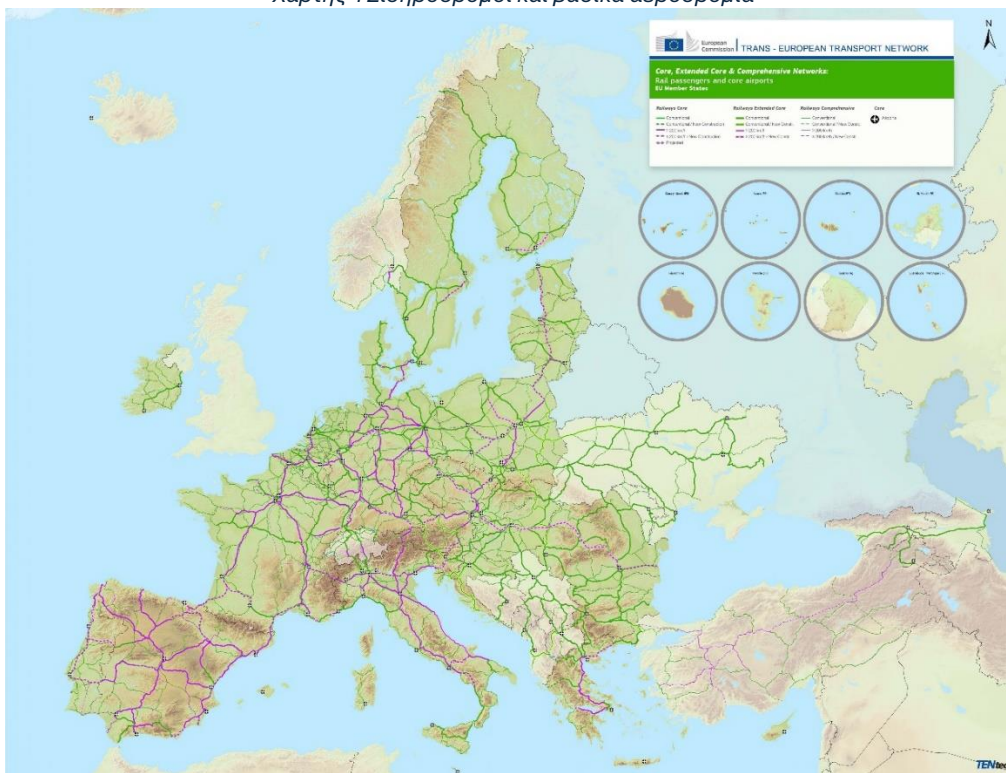
Πηγή: (European Commission, 2024)

Χάρτης 3 Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, βασικοί λιμένες και σιδηροδρομο-οδικό τερματικό σταθμοί (RRT)



Πηγή: (European Commission, 2024)

Χάρτης 4 Σιδηρόδρομοι και βασικά αεροδρόμια



Πηγή: (European Commission, 2024)

Πρωθεί τη βελτιστοποίηση της μετακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων, διευκολύνοντας την πρόσβαση σε απασχόληση και βασικές υπηρεσίες, ενώ παράλληλα ενισχύει το εμπόριο και την οικονομική πρόοδο. Συμβάλλει ουσιαστικά στη συνοχή της

Ευρωπαϊκής Ένωσης σε οικονομικό, κοινωνικό και γεωγραφικό επίπεδο, διαμορφώνοντας ένα ενιαίο και συνεκτικό μεταφορικό σύστημα που υπερβαίνει τα εθνικά σύνορα, εξαλείφοντας τα σημεία συμφόρησης, τις ασυνέχειες και τα κενά υποδομών. Μετά την αναθεώρηση του το 2024, εστιάζει επιπλέον στη μείωση των περιβαλλοντικών και κλιματικών επιπτώσεων του τομέα των μεταφορών, καθώς και στη βελτίωση της ασφάλειας και της ανθεκτικότητας του δικτύου. Περιλαμβάνει τρία επίπεδα, το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το ολοκληρωμένο δίκτυο. Το κεντρικό δίκτυο περιλαμβάνει τις βασικές μεταφορικές αρτηρίες που ενώνουν τις μεγαλύτερες πόλεις και τους κύριους κόμβους, με στόχο την ολοκλήρωσή του μέχρι το 2030. Το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, το οποίο επεκτείνει αυτές τις βασικές συνδέσεις, προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί έως το 2040. Τέλος, το ολοκληρωμένο δίκτυο, που εξασφαλίζει τη σύνδεση όλων των περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το κεντρικό δίκτυο, αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2050.

Οι απαιτήσεις υποδομής του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T) εξυπηρετούν δύο βασικούς σκοπούς. Αφενός, διασφαλίζουν ότι οι χρήστες των μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν πρόσβαση σε ένα αποδοτικό, αξιόπιστο και υψηλής απόδοσης δίκτυο, ανεξάρτητα από το πού βρίσκονται. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την οικονομική ανάπτυξη, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και τη διατήρηση της συνοχής της ΕΕ. Αφετέρου, προωθούν την ανάπτυξη βιώσιμων μορφών μεταφοράς, βοηθώντας στη μείωση των εκπομπών του τομέα των μεταφορών και στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών απέναντι στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Οι απαιτήσεις αυτές επιτρέπουν στις πράσινες μορφές μετακίνησης να παρέχουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες, ενώ παράλληλα προωθούν την ψηφιοποίηση και τη διατροπικότητα. Στο πλαίσιο αυτών των στόχων, καθορίζονται συγκεκριμένες τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις:

- **Ταχύτητα σιδηροδρόμων:**
Μέχρι το 2040, οι κύριες και διευρυμένες κύριες σιδηροδρομικές γραμμές πρέπει να υποστηρίζουν επιβατικά τρένα που κινούνται με ταχύτητα τουλάχιστον 160 χλμ/ώρα.
- **Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS):**
Το ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου θα εφαρμοστεί σε ολόκληρο το δίκτυο TEN-T, αντικαθιστώντας τα εθνικά συστήματα και ενισχύοντας την ασφάλεια και αποδοτικότητα του σιδηροδρομικού τομέα.
- **Σύνδεση αεροδρομίων:**
Μεγάλα αεροδρόμια που εξυπηρετούν πάνω από 12 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως πρέπει να συνδέονται με σιδηροδρομικές γραμμές μεγάλων αποστάσεων, προσφέροντας έτσι μια ανταγωνιστική εναλλακτική στις εσωτερικές πτήσεις.
- **Τερματικοί σταθμοί εμπορευματικών μεταφορών:**
Ο αριθμός και η δυναμικότητα των σταθμών μεταφόρτωσης θα επεκταθούν για να ανταποκριθούν στη ζήτηση, με δυνατότητα εξυπηρέτησης τρένων μήκους 740 μέτρων, ενισχύοντας έτσι τον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών και τη μετάβαση σε πιο βιώσιμες λύσεις.
- **Αστική κινητικότητα:**

Όλες οι μεγάλες πόλεις που βρίσκονται κατά μήκος του δικτύου TEN-T οφείλουν να αναπτύξουν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, εστιάζοντας στη χρήση οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών.

- **Εναλλακτικά καύσιμα:**

Το TEN-T παρέχει τη βάση για την ανάπτυξη σταθμών φόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα (όπως το υδρογόνο), σε συμφωνία με τις απαιτήσεις του Κανονισμού για τις Υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων (AFIR), ειδικά στους αστικούς κόμβους και τερματικούς σταθμούς (European Commission, 2024).

Παράλληλα, στις πολιτικές του «Transition Pathway for Tourism», η κινητικότητα διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο, καθώς επηρεάζει άμεσα την προσβασιμότητα, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και την ποιότητα των τουριστικών εμπειριών. Ένας από τους κύριους στόχους είναι η επίτευξη, έως το 2030, της πλήρους προσβασιμότητας όλων των τουριστικών προορισμών μέσω πράσινων μέσων μεταφοράς, όπως η ήπια (π.χ. ποδήλατο, πεζοπορία) ή συλλογική κινητικότητα (π.χ. δημόσιες συγκοινωνίες), και η εξάλειψη της αποκλειστικής πρόσβασης με ιδιωτικά οχήματα. Αυτό προϋποθέτει την ανάπτυξη υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, όπως ποδηλατοδρόμοι, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών.

Επιπλέον, σημαντική είναι και η ψηφιακή κινητικότητα ως θεμελιώδης παράγοντας για τη βιώσιμη, ανθεκτική και ανταγωνιστική ανάπτυξη του τουριστικού τομέα. Η στρατηγική αυτή επιδιώκει την ενσωμάτωση ψηφιακών τεχνολογιών σε όλα τα στάδια της τουριστικής εμπειρίας, από τον σχεδιασμό του ταξιδιού έως την επίσκεψη και την ανατροφοδότηση, με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας, της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας των μεταφορών και των υπηρεσιών. Προωθεί την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας και της διατροπικότητας, μέσω της ανάπτυξης ψηφιακών λύσεων που επιτρέπουν την ομαλή σύνδεση διαφορετικών μέσων μεταφοράς (π.χ. τρένο, λεωφορείο, ποδήλατο) μέσω ενιαίων πλατφορμών κράτησης και πληροφόρησης, διευκολύνοντας τη μετάβαση σε βιώσιμες μορφές κινητικότητας. Επίσης ενθαρρύνει την ανάπτυξη ψηφιακών υποδομών και υπηρεσιών, ενισχύοντας έτσι τη διαχείριση των ροών επισκεπτών, την κατανομή των πόρων και την παροχή προσωποποιημένων πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, συμβάλλοντας στη βελτίωση της εμπειρίας των ταξιδιωτών και στη βιωσιμότητα των προορισμών (European Commission, 2022).

Η μετάβαση αυτή απαιτεί τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών και περιφερειακών αρχών, των επιχειρήσεων και των κοινωνικών εταίρων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενθαρρύνει τη συμμετοχή μέσω της υποβολής δεσμεύσεων (pledges) για συγκεκριμένες δράσεις που θα συμβάλουν στην πράσινη και ψηφιακή μετάβαση του τουριστικού οικοσυστήματος. Η ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας στον τουρισμό δεν αποτελεί μόνο περιβαλλοντική αναγκαιότητα, αλλά και ευκαιρία για την αναβάθμιση της εμπειρίας των επισκεπτών, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των τοπικών κοινοτήτων και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού τουρισμού.

3.8 Παραδείγματα πρωτοβουλιών στον άξονα αλληλεπίδρασης βιώσιμου τουρισμού/κινητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Ελλάδα

MOVELETUR – Βιώσιμος Τουρισμός & Ηλεκτροκίνηση (Ισπανία & Πορτογαλία)

Το έργο MOVELETUR, που υλοποιείται σε διασυνοριακό επίπεδο, δίνει τη δυνατότητα σε επισκέπτες να ανακαλύψουν το φυσικό κάλλος και την πολιτιστική κληρονομιά της βορειοδυτικής Ισπανίας και της βόρειας Πορτογαλίας με έναν φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο. Στο πλαίσιο του προγράμματος διατίθενται δωρεάν ηλεκτρικά οχήματα και ποδήλατα χωρίς εκπομπές ρύπων για μετακινήσεις σε επιλεγμένα πάρκα. Παράλληλα, έχουν εγκατασταθεί σταθμοί φόρτισης και έχουν σχεδιαστεί συγκεκριμένες διαδρομές, ώστε τόσο οι κάτοικοι όσο και οι τουρίστες να απολαμβάνουν ευχάριστες και οικολογικές εξορμήσεις. Ο κύριος στόχος του έργου είναι η ενίσχυση ενός οικολογικού και βιώσιμου μοντέλου τουρισμού για όσους επισκέπτονται τα φυσικά τοπία στις συνοριακές περιοχές. Επιπλέον, το πρόγραμμα στοχεύει στη δημιουργία ενός δικτύου «πράσινων» τουριστικών διαδρομών που συνδέουν σημεία φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος με τα φυσικά πάρκα, με τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων. Οι ηλεκτρικές ποδήλατα προσφέρουν μια συμπληρωματική εναλλακτική μετακίνησης στις προβλεπόμενες διαδρομές.

Το MOVELETUR αξιοποίησε την τεχνολογία σε συνδυασμό με τις τοπικές γνώσεις, προκειμένου να διαμορφώσει ένα καθαρό και βιώσιμο τουριστικό μοντέλο, βασισμένο στις σύγχρονες λύσεις ηλεκτροκίνησης. Το έργο παρείχε τέσσερα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, 81 ηλεκτρικά ποδήλατα, οκτώ ηλεκτρικά πατίνια, τρία τετράκυκλα και τρία τρίκυκλα οχήματα. Όλα αυτά τα μέσα διατίθενται δωρεάν στους επισκέπτες των φυσικών πάρκων της περιοχής. Οι χρήστες μπορούν να τα παραλάβουν από τα κέντρα επισκεπτών των πάρκων, ενώ υπάρχει και δυνατότητα κράτησης μέσω διαδικτύου. Παράλληλα, έχει δημιουργηθεί εφαρμογή για Android, μέσω της οποίας παρέχονται περισσότερες πληροφορίες. Ο στόχος είναι να αυξηθεί η επισκεψιμότητα της διασυνοριακής περιοχής κατά περίπου 25.000 επιπλέον επισκέπτες ετησίως, προβάλλοντας τον φυσικό και πολιτιστικό της πλούτο.

Χάρη στο έργο έχουν σχεδιαστεί πολλές επιλογές περιηγήσεων. Συνολικά, έχουν δημιουργηθεί 18 διαδρομές για ηλεκτρικά ποδήλατα: έντεκα στην Ισπανία και επτά στην Πορτογαλία. Για όσους επιλέγουν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, διατίθενται έντεκα διαδρομές στην Ισπανία και τρεις στην Πορτογαλία. Παράλληλα, έχουν αναπτυχθεί επτά «ηλεκτρικά Σαββατοκύριακα», που περιλαμβάνουν προτεινόμενες δραστηριότητες για διήμερες εξορμήσεις στα φυσικά πάρκα της περιοχής. Για τους πιο τολμηρούς ταξιδιώτες, υπάρχει και μία διασυνοριακή διαδρομή 987 χιλιομέτρων με ηλεκτρικό αυτοκίνητο, η οποία περνά από επτά προστατευόμενες περιοχές του δικτύου Natura 2000 στην Ισπανία και την Πορτογαλία. Η διαδρομή περιλαμβάνει σταθμούς φόρτισης κάθε 100 χιλιόμετρα, εξασφαλίζοντας έτσι άνετη και απρόσκοπτη μετακίνηση.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ξεπερνά τις 900.000 ευρώ, εκ των οποίων περίπου 700.000 προέρχονται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), στο πλαίσιο του διακρατικού προγράμματος INTERREG Ισπανίας-Πορτογαλίας (POCTEP). Η επένδυση εντάσσεται στον θεματικό άξονα «Περιβάλλον και αποδοτική χρήση των πόρων» (European Commission, 2023).

Εικόνα 13 Βιώσιμος τουρισμός μέσω της ηλεκτροκίνησης σε φυσικούς χώρους στην Ισπανία και την Πορτογαλία



Πηγή: (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021)

EuroVelo–Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών

Το EuroVelo είναι ένα δίκτυο που αποτελείται από 17 ποδηλατικές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων οι οποίες διασχίζουν και συνδέουν ολόκληρη την Ευρώπη. Επί του παρόντος, επίσημα σηματοδοτημένες διαδρομές του δικτύου EuroVelo υπάρχουν σε χώρες όπως η Αυστρία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ουγγαρία, η Σερβία, η Σλοβακία, η Ελβετία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Τσεχία, η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Ιταλία, καθώς και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Το διεθνές καθεστώς που έχουν οι διαδρομές αυτές διευκολύνει σημαντικά τόσο τη συντήρησή τους όσο και την επέκτασή τους, καθώς εξασφαλίζουν οικονομική και πολιτική υποστήριξη σε επίπεδο διασυνοριακής συνεργασίας. Το δίκτυο αυτό, προωθεί τον ποδηλατικό τουρισμό και τη βιώσιμη κινητικότητα, συνδέοντας πόλεις και περιοχές με φιλικές προς το ποδήλατο υποδομές. Μπορούν να χρησιμοποιούνται τόσο από ποδηλάτες μεγάλων αποστάσεων, όσο και από κατοίκους για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Μόνο οι διαδρομές που έχουν εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών (European Cyclists' Federation) μπορούν να φέρουν την ονομασία EuroVelo. Στόχοι της πρωτοβουλίας EuroVelo είναι:

- Η κατασκευή ποδηλατικών διαδρομών υψηλής ποιότητας, ευρωπαϊκών προδιαγραφών, σε όλες τις χώρες της Ευρώπης, προωθώντας τις καλύτερες ευρωπαϊκές πρακτικές και εναρμονίζοντας τα πρότυπα από χώρα σε χώρα.
- Η ενημέρωση και προώθηση της ύπαρξης αυτών των διαδρομών προς τους αρμόδιους φορείς και το ευρύ κοινό, καθώς και προβολή και μάρκετινγκ για την ενίσχυση της χρήσης τους. Το EuroVelo λειτουργεί και ως κεντρική πηγή πληροφόρησης για το ποδήλατο στην Ευρώπη.
- Μέσω αυτών των δράσεων, στόχος είναι να ενθαρρυνθεί μεγάλος αριθμός Ευρωπαίων να δοκιμάσουν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης και αναψυχής, προωθώντας έτσι τη μετάβαση προς έναν πιο υγιεινό και βιώσιμο τρόπο ζωής, τόσο στην καθημερινότητα όσο και στον τουρισμό (EuroVelo, 2024).

Χάρτης 5 Οι ποδηλατικοί διάδρομοι της Ευρώπης

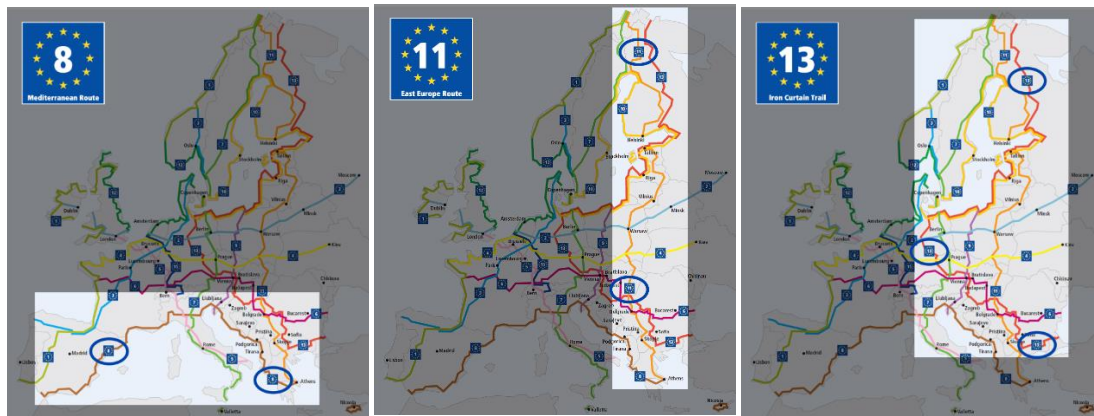


Πηγή: (Eurovelo Greece, 2018)

Διαδρομές στην Ελλάδα: Η Ελλάδα συμμετέχει με τρεις διαδρομές:

- EuroVelo 8 – Μεσογειακή Διαδρομή: Διασχίζει τη νότια Ελλάδα, περνώντας από περιοχές όπως η Πελοπόννησος και η Αττική.
- EuroVelo 11 – Ανατολική Ευρωπαϊκή Διαδρομή: Διασχίζει τη βόρεια Ελλάδα, περνώντας από περιοχές όπως η Μακεδονία και η Θράκη.
- EuroVelo 13 – Διαδρομή του Σιδηρού Παραπετάσματος: Ακολουθεί τα σύνορα της Ελλάδας με τη Βουλγαρία και την Τουρκία, περνώντας από περιοχές όπως η Ανατολική Μακεδονία και η Θράκη (EuroVelo Greece, 2024).

Χάρτης 6,7 και 8. Διαδρομές στην Ελλάδα



Πηγή: (EuroVelo Greece, 2024)

Στην Ελλάδα, έχουν υλοποιηθεί πρωτοβουλίες που συνδυάζουν τον βιώσιμο τουρισμό με την κινητικότητα. Αρχικά το έργο SUSTOURISMO, με τη συμμετοχή του ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ, ανέπτυξε δίκτυο συνεργασίας μεταξύ φορέων τουρισμού και κινητικότητας, προωθώντας βιώσιμες πρακτικές (Ι.ΜΕΤ., 2022).ε

SUSTOURISMO, πρόγραμμα Adriatic-Ionian INTERREG V-B Transnational 2014-2020

Το SUSTOURISMO, που υποστηρίζεται οικονομικά από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το πρόγραμμα Adriatic-Ionian Programme INTERREG V-B Transnational 2014-2020, αποσκοπεί στη βελτίωση του περιβάλλοντος και την προβολή της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς στην περιοχή της Αδριατικής. Αυτό επιδιώκεται μέσω της μείωσης των ρύπων που προκαλούνται από τη συνεχώς αυξανόμενη χρήση οχημάτων από τουρίστες που επισκέπτονται τις χώρες της περιοχής. Η μείωση θα επιτευχθεί ενισχύοντας τη χρήση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο, το περπάτημα και τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας, καθώς και μέσω της αλλαγής νοοτροπίας και της προώθησης πιο συλλογικών μοντέλων μετακίνησης, όπως ο συν-επιβατισμός και η ηλεκτροκίνηση. Στο πλαίσιο αυτό, θα δημιουργηθούν διάφορα τουριστικά πακέτα, καθώς και η εφαρμογή SUSTOURISMO για κινητά τηλέφωνα, τα οποία θα δοκιμαστούν δοκιμαστικά για δέκα μήνες σε εννέα πόλεις των συμμετεχόντων χωρών (Αλβανία, Ελλάδα, Ιταλία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Σερβία, Σλοβενία). Στο έργο συνεργάζονται δέκα εταίροι, μεταξύ των οποίων Ερευνητικοί Φορείς, Πανεπιστήμια, Δήμοι και Περιφέρειες της περιοχής Αδριατικής-Ιονίου, με το ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ να έχει τον συντονιστικό ρόλο, με σκοπό την εξέταση και αξιολόγηση της αποδοτικότητας καινοτόμων, συνδυασμένων υπηρεσιών τουρισμού και κινητικότητας.

Οι στόχοι του έργου αυτού είναι ο εντοπισμός βασικών υπηρεσιών τουρισμού και κινητικότητας, καθώς και εμπλεκόμενων φορέων, η ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών για την προώθηση του βιώσιμου τουρισμού μέσω της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή της Αδριατικής-Ιονίου, η καταγραφή των αναγκών των επισκεπτών μιας πόλης, μέσω ερευνών και συνεργασίας με αρμόδιους φορείς, η δημιουργία συνεργασιών ανάμεσα στους κύριους εμπλεκόμενους για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας για τουρίστες, η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών για την ευαισθητοποίηση των επισκεπτών σε ζητήματα βιώσιμου τουρισμού και μετακίνησης, μέσω της εφαρμογής SUSTOURISMO, η δοκιμή τουριστικών πακέτων σε πιλοτική βάση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και η

σύνταξη οδικού χάρτη για τον Βιώσιμο Τουρισμό και τις Βιώσιμες Μεταφορές στην περιοχή της Αδριατικής-Ιονίου (I.MET., 2023).

Επιπλέον, το Υπουργείο Τουρισμού της Ελλάδας έχει αναλάβει πρωτοβουλίες για τη διασύνδεση του βιώσιμου τουρισμού με την πολιτιστική κληρονομιά, αξιοποιώντας βιώσιμες μορφές κινητικότητας. Σύμφωνα με το «Σχέδιο Τομεακού Προγράμματος Ανάπτυξης Τουρισμού 2021-2025», ο βιώσιμος τουρισμός αποτελεί σταθερή προτεραιότητα, με στόχο την πραγμάτωση των στόχων της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ. Το σχέδιο αυτό προωθεί την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, ενθαρρύνοντας παράλληλα τη βιώσιμη κινητικότητα μέσω της ανάπτυξης υποδομών και υπηρεσιών που μειώνουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των τουριστικών δραστηριοτήτων (Υπουργείο Τουρισμού, 2021).

Πρόγραμμα GR-Eco Islands – Πράσινη Μετάβαση των Νησιών

Άλλη μία πρωτοβουλία αποτελεί το πρόγραμμα GR-Eco Islands – Πράσινη Μετάβαση των Νησιών. Η Πρωτοβουλία “GR-Eco Islands” αποτελεί απόδειξη της πρόθεσης της Ελληνικής Κυβέρνησης να ενισχύσει την πράσινη και ψηφιακή μετάβαση των ελληνικών νησιών, σε συνδυασμό με την προσπάθεια για πλήρη απανθρακοποίησή τους. Πρόκειται για μια πρωτοποριακή πολιτική που μπορεί να λειτουργήσει ως παράδειγμα και να εμπνεύσει ανάλογες αλλαγές σε παγκόσμια κλίμακα. Ένας από τους βασικούς στόχους είναι η αντιμετώπιση προβλημάτων που σχετίζονται, μεταξύ άλλων, με τις μη βιώσιμες πρακτικές στον τουρισμό. Για τον σκοπό αυτό, απαιτείται μια βαθιά αλλαγή σε τοπικό επίπεδο στον τρόπο με τον οποίο καταναλώνεται και παράγεται ενέργεια, καθώς και στα μέσα μετακίνησης. Η αλλαγή αυτή προϋποθέτει μια πιο ολιστική στρατηγική για βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη στα νησιά. Παράλληλα, είναι αναγκαίο να υιοθετηθούν άμεσα καινοτόμες πρακτικές στη διαχείριση νερού και απορριμμάτων, με στόχο τα νησιά να αποτελέσουν παραδείγματα κυκλικής οικονομίας και ζωντανά εργαστήρια περιβαλλοντικής καινοτομίας (United Nations, 2023).

Εικόνα 14 GR-eco Islands



Πηγή: (Αξαόπουλος, 2021)

Οι βασικοί άξονες της πρωτοβουλίας περιλαμβάνουν την ενίσχυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την εφαρμογή ενεργειακά αποδοτικών πρακτικών, τη βιώσιμη διαχείριση υδάτων και αποβλήτων, τη μείωση των ρύπων, τον ηλεκτρικό μετασχηματισμό των μεταφορών, τον οικολογικό εκσυγχρονισμό της γεωργίας και του τουρισμού, καθώς και τη δημιουργία «πράσινων» λιμανιών και άλλων φιλικών προς το περιβάλλον υποδομών θαλάσσιων μεταφορών. Αυτές οι παρεμβάσεις ενισχύουν παράλληλα την κοινωνική συνοχή και την ευημερία των τοπικών κοινωνιών. Το πρόγραμμα αυτό, σε συνδυασμό με άλλες δράσεις, αναμένεται να οδηγήσει τα ελληνικά νησιά σε μια πορεία βιώσιμης ανάπτυξης και να συμβάλει στο να καταστεί η Ελλάδα πρωτοπόρος στην ευρωπαϊκή προσπάθεια ελαχιστοποίησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% μέχρι το 2030.

Το συνολικό όραμα εκφράζεται μέσα από επτά βασικούς θεματικούς άξονες:

- η ενεργειακή μετάβαση
- η βιώσιμη διαχείριση φυσικών πόρων
- η προστασία του περιβάλλοντος
- η προώθηση της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας
- ο ψηφιακός μετασχηματισμός
- η βελτίωση της προσβασιμότητας
- και η ενδυνάμωση του ανθρώπινου δυναμικού

Για την υλοποίηση αυτών των στόχων απαιτούνται διάφορες παρεμβάσεις σε νησιωτικές περιοχές, οι οποίες θα χρηματοδοτηθούν μέσω εξειδικευμένων επιδοτήσεων και προγραμμάτων. Ήδη έχουν εξασφαλιστεί πάνω από 150 εκατομμύρια ευρώ από ευρωπαϊκές πηγές χρηματοδότησης. Στην πρώτη πιλοτική φάση, η πρωτοβουλία επικεντρώθηκε σε μικρά νησιά που δεν είναι διασυνδεδεμένα με το ηπειρωτικό δίκτυο ή είναι απομονωμένα, και επιλέχθηκαν με βάση τον πληθυσμό τους, το σχέδιο ηλεκτρικής διασύνδεσης, τις ενεργειακές ανάγκες, την τουριστική κίνηση και την προσβασιμότητα.

Στην επόμενη φάση, σημαντικό κριτήριο επιλογής θα είναι η δέσμευση κάθε νησιού να υλοποιήσει τις αναγκαίες παρεμβάσεις, με βάση την τεχνική και οικονομική τους βιωσιμότητα. Σύντομα αναμένεται να οριστικοποιηθεί η Χάρτα GR-eco Islands, η οποία θα καθορίζει τα σχετικά κριτήρια, τα επίπεδα και τις κατηγορίες νησιών, τα πρότυπα, τις διαδικασίες παρακολούθησης, καθώς και το Σήμα Πιστοποίησης GR-eco Islands.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα επιτυχημένης σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο της πιλοτικής φάσης είναι το έργο που υλοποιήθηκε στη Χάλκη, το πρώτο GR-Eco Island, όπου ιδιωτικές επιχειρήσεις ανέλαβαν παρεμβάσεις όπως: η εγκατάσταση φωτοβολταϊκού πάρκου, ο εξηλεκτρισμός του δημοτικού στόλου και η αναβάθμιση του φωτισμού του νησιού μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδίου (United Nations, 2023).

Οι παραπάνω πρωτοβουλίες αναδεικνύουν τη προσπάθεια της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να αναπτύξουν ένα μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης που στηρίζεται στη βιωσιμότητα και τον σεβασμό στο περιβάλλον. Η ενσωμάτωση της βιώσιμης κινητικότητας στον τουρισμό δεν είναι πλέον μια επιλογή, αλλά μια αναγκαιότητα για τη διαμόρφωση ενός υπεύθυνου και ανθεκτικού μέλλοντος, τόσο για τους κατοίκους, όσο και για τους επισκέπτες των ευρωπαϊκών και ελληνικών προορισμών.

4. Καλές πρακτικές για τη προώθηση βιώσιμων λύσεων αστικής κινητικότητας και τουρισμού

4.1 Ηλεκτρικές Εναέριες Συγκοινωνίες (Cable Cars) στη πόλη Μεντεγίν, Κολομβία

Για πολλά χρόνια, το Μεντεγίν, η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Κολομβίας, ήταν γνωστό για τα υψηλά επίπεδα βίας και εγκληματικότητας. Η περίπλοκη γεωγραφία της πόλης, με τις φτωχές γειτονιές να απλώνονται στις απόκρημνες πλαγιές, απομόνωνε μεγάλο μέρος του πληθυσμού από την οικονομική δραστηριότητα στο κέντρο. Η δύσκολη και χρονοβόρα πρόσβαση εμποδίζει πολλούς κατοίκους να βρίσκουν εργασία. Ωστόσο, από το 2004, με την κατασκευή και ανάπτυξη του πρωτοποριακού MetroCable, το Μεντεγίν κατάφερε να ενώσει αυτές τις απομονωμένες περιοχές με τον αστικό ιστό, διευκολύνοντας τη μετακίνηση των ανθρώπων. Η πρωτοβουλία αυτή θεωρείται καθοριστική στη σημαντική μείωση της εγκληματικότητας και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη. Εγκαινιάστηκε λοιπόν το 2004 και ήταν το πρώτο αστικό εναέριο σύστημα μεταφοράς στον κόσμο που ενσωματώθηκε σε ένα σύστημα μαζικής μεταφοράς.

Τα εναέρια τελεφερίκ έχουν και άλλα σημαντικά οφέλη. Λειτουργούν αθόρυβα, δεν προκαλούν άμεση ρύπανση στο περιβάλλον και σε σύγκριση με την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, γεφυρών ή σηράγγων, το κόστος τους είναι κατά πολύ χαμηλότερο. Η δυνατότητά τους να φτάνουν σε περιοχές με δύσκολη πρόσβαση ή σε ανώμαλα εδάφη τα καθιστά ιδιαίτερα χρήσιμα. Σε πόλεις που δεν διαθέτουν τους οικονομικούς πόρους για να επενδύσουν σε σιδηροδρομικά δίκτυα, αποτελούν μια γρήγορη και πιο άνετη εναλλακτική από τα λεωφορεία για τις μεγάλες αποστάσεις και ταυτόχρονα συμβάλλουν στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Και φυσικά, δεν μπορεί κανείς να αγνοήσει τη μοναδική θέα που προσφέρουν κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Το MetroCable αποτελείται από διάφορες γραμμές, με την πρώτη γραμμή, τη Γραμμή K, να συνδέει τη γειτονιά Santo Domingo με το κέντρο του Μεντεγίν. Ακολούθησαν οι Γραμμές J και L, επεκτείνοντας την κάλυψη του συστήματος σε περισσότερες περιοχές (BBC, 2019).

Η επιτυχία του Metrocable δεν έγκειται μόνο στη βελτίωση της προσβασιμότητας, αλλά και στην κοινωνική και οικονομική αναζωογόνηση των περιοχών που εξυπηρετεί. Η ενσωμάτωση του συστήματος με το μετρό του Μεντεγίν επιτρέπει στους επιβάτες να μετακινούνται εύκολα σε όλη την πόλη, μειώνοντας τον χρόνο μετακίνησης και βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής. (Galvin, Maassen, 2019)

Από τότε, πολλές πόλεις σε διάφορα σημεία του πλανήτη έχουν εμπνευστεί από την πρωτοβουλία του Μεντεγίν. Από το Καράκας στη Βενεζουέλα μέχρι την Κωνσταντίνη στην Αλγερία και από τη Νέα Υόρκη μέχρι το Νίζνι Νόβγκοροντ της Ρωσίας, οι αρχές εξετάζουν τη χρήση εναέριων τελεφερίκ για να αντιμετωπίσουν τα συνηθισμένα προβλήματα των μεταφορών στις πόλεις τους (BBC, 2019).

Εικόνα 15 METRO DE MEDELLÍN



Πηγή: (Prize for cities, 2019)

Εικόνα 16 The city's public gondola lines



Πηγή: (Sergio Lubezky, 2021)

4.2 Velib' και Autolib' στο Παρίσι

Το Παρίσι προωθεί βιώσιμη αστική κινητικότητα με μια σειρά πρωτοβουλιών που στοχεύουν στη μείωση της χρήσης αυτοκινήτων και την προώθηση εναλλακτικών, φιλικών προς το περιβάλλον, τρόπων μετακίνησης. Στο πλαίσιο των προσπαθειών για βιώσιμη αστική κινητικότητα και μείωση της ρύπανσης, το Παρίσι έχει αναπτύξει πρωτοποριακά συστήματα κοινόχρηστων μεταφορών, όπως το Vélib' και το Autolib'. Το Vélib' αποτελεί ένα εκτεταμένο δίκτυο κοινόχρηστων ποδηλάτων που ξεκίνησε το 2007,

διαθέσιμο σε κατοίκους και επισκέπτες της πόλης, προσφέροντας μια πρακτική και οικολογική λύση για τις καθημερινές μετακινήσεις. Σήμερα, διαχειρίζεται πάνω από 20.000 ποδήλατα και περίπου 1.800 σταθμούς ενοικίασης σε όλη την πόλη, κάνοντάς το, ένα από τα μεγαλύτερα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων στην Ευρώπη (Traub, n.d.).

Αυτό το εγχείρημα και η επιτυχία του, που ξεπέρασε τις προσδοκίες, καθόρισε την εξέλιξη της κοινόχρηστης ποδηλασίας και τράβηξε το παγκόσμιο ενδιαφέρον προς αυτόν τον τρόπο μετακίνησης. Η υπηρεσία πλέον είναι διαθέσιμη και στη Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού, προσφέροντας στους χρήστες τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ κλασικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων (DeMaio, 2017).

Εμπνευσμένος από την ευρεία αποδοχή του Velib, του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων, ο Μπερτράν Ντελανοέ, πρώην δήμαρχος του Παρισιού, οραματίστηκε μια πρόσθετη λύση για τις μετακινήσεις των πολιτών. Πρότεινε, λοιπόν, τη δημιουργία μιας υπηρεσίας που θα προσέφερε τη δυνατότητα 'προσωπικής μεταφοράς' σε όσους δεν χρειάζονται αυτοκίνητο σε καθημερινή βάση, αλλά επιθυμούν να το χρησιμοποιήσουν όταν το έχουν ανάγκη. Θέλησε επίσης να προσθέσει μια εναλλακτική λύση στις μετακινήσεις, προωθώντας αυτό το πολύ επιτυχημένο πρόγραμμα ενοικίασης ποδηλάτων Velib. Η εταιρεία Bolloré Group ανέλαβε την υλοποίηση του Autolib, παρέχοντας τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα 'Bluecars' και τους σταθμούς φόρτισης. Ξεκινώντας το 2011 με 250 αυτοκίνητα, το πρόγραμμα επεκτάθηκε πολύ γρήγορα, φτάνοντας τα 3.000 αυτοκίνητα το 2015, τα οποία κυκλοφορούν στο Παρίσι και την ευρύτερη περιοχή. Οι χρήστες εξυπηρετούνται από 860 σταθμούς, όπου μπορούν να εγγραφούν, να παραλάβουν και να επιστρέψουν τα αυτοκίνητα. Επιπλέον, υπάρχουν 4.400 ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης και σημεία φόρτισης για τα 'Bluecars'. Το Autolib συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος και βελτιώνει την κυκλοφορία στην πυκνοκατοικημένη πόλη, καθώς τα αυτοκίνητα είναι αθόρυβα, δεν εκπέμπουν ρύπους τοπικά και η οικονομική τους τιμή τα καθιστά μια ελκυστική εναλλακτική στην ιδιοκτησία αυτοκινήτου (Pocacito, 2015).

Και οι δύο αυτές πρωτοβουλίες αντικατοπτρίζουν τη δέσμευση του Παρισιού στην προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον λύσεων μετακίνησης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη.

Εικόνα 17. Velib' και Autolib' στο Παρίσι



Πηγή: (Cécile de Sortiraparis, 2023)

4.3 Πολιτιστικές θεματικές διαδρομές Ρώμη, Ιταλία

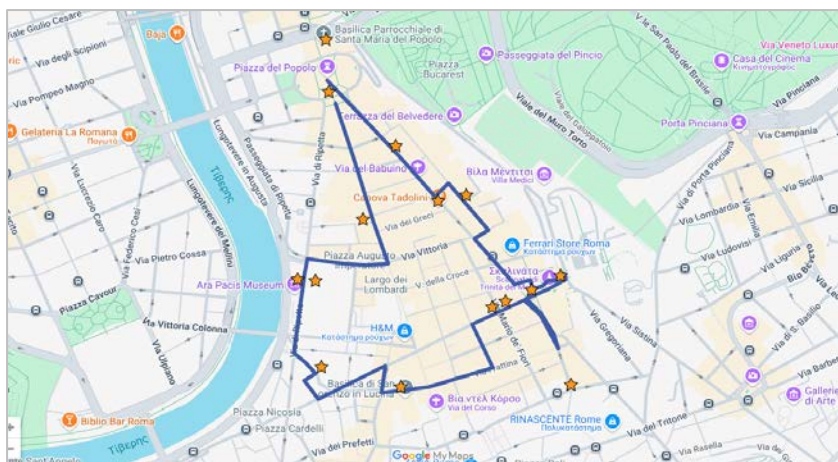
Οι θεματικές διαδρομές είναι οργανωμένες τουριστικές διαδρομές που συνδέουν φυσικά ή τεχνητά αξιοθέατα γύρω από ένα συγκεκριμένο θέμα, όπως η ιστορία, η γαστρονομία, η φύση ή η πολιτιστική κληρονομιά. Αυτές οι διαδρομές προσφέρουν στους επισκέπτες

μια συνδυασμένη εμπειρία μάθησης, ψυχαγωγίας και αναψυχής, ενώ παράλληλα προάγουν τη βιωσιμότητα και την τοπική ανάπτυξη. Στοχεύουν στη σύνδεση διαφορετικών σημείων ενδιαφέροντος μέσω ενός κοινού θέματος, δημιουργώντας μια συνεκτική και ελκυστική εμπειρία για τους ταξιδιώτες. Αυτό επιτυγχάνεται με την ανάπτυξη υπηρεσιών και δραστηριοτήτων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των επισκεπτών και της τοπικής κοινότητας, ενώ λαμβάνεται υπόψη η περιβαλλοντική ευαισθησία και η βιωσιμότητα (Παπαγεωργίου & Γκαντούνα, 2012).

Σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού της Ελλάδας, μια πολιτιστική θεματική διαδρομή ορίζεται ως: «το σύνολο φυσικών ή τεχνητών αξιοθέατων με βάση ένα συγκεκριμένο θεματικό πλαίσιο». Αυτές οι διαδρομές μπορούν να παρέχουν τόσο εκπαίδευση όσο και αναψυχή, ενισχύοντας την εμπειρία του επισκέπτη (Υπουργείο Τουρισμού, 2018).

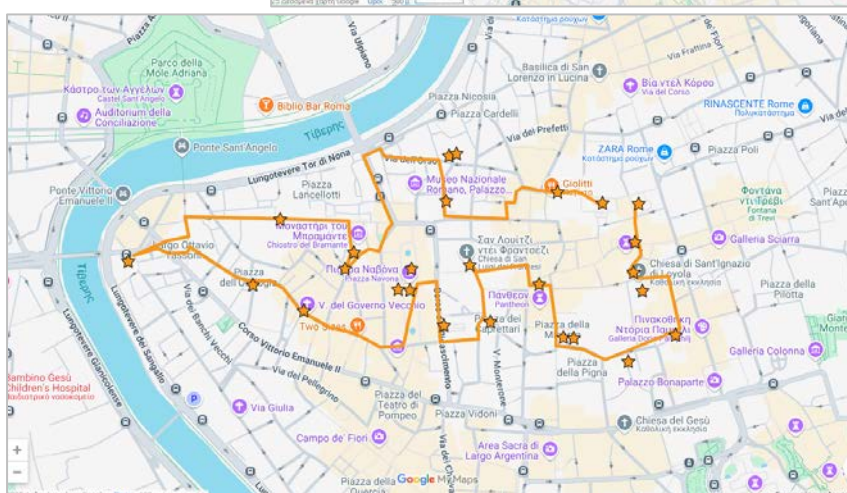
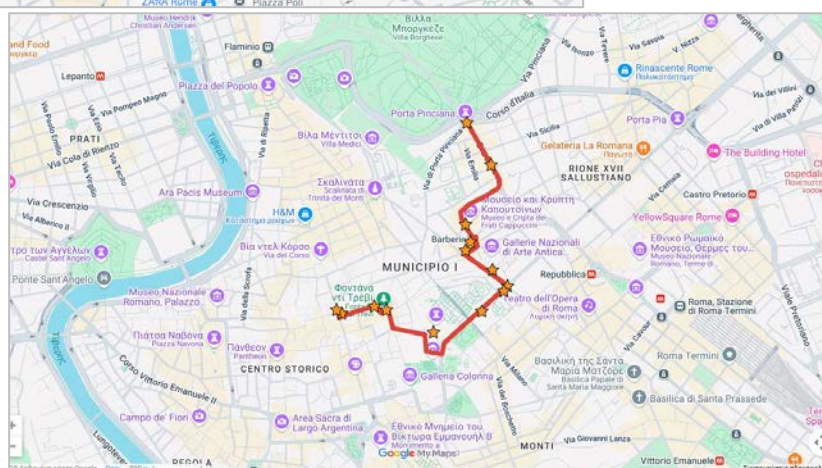
Η Ρώμη είναι ένας κορυφαίος παγκόσμιος τουριστικός προορισμός και διαθέτει πληθώρα θεματικών διαδρομών, που επιτρέπουν στον επισκέπτη να γνωρίσει την πόλη πέρα από τα κλασικά αξιοθέατα. Μία διαδρομή αποτελεί η Αρχαιολογική Διαδρομή Κολοσσαίου – Φόρουμ – Καρακάλλα. Αποτελεί ένα φιλόδοξο έργο που στοχεύει στη σύνδεση των σημαντικότερων αρχαιολογικών χώρων της Ρώμης μέσω ενός ενιαίου πεζοδρομίου. Το έργο, με προϋπολογισμό περίπου 19 εκατομμύρια ευρώ, σχεδιάστηκε από το αρχιτεκτονικό γραφείο Labics και περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός πεζοδρομημένου δακτυλίου που θα συνδέει το Κολοσσαίο, το Ρωμαϊκό Φόρουμ, τα Λουτρά του Καρακάλλα και το Circus Maximus, περνώντας από τους λόφους Καίλιο, Παλατίνο και Καπιτωλίνο. Η διαδρομή θα περιλαμβάνει ξύλινα μονοπάτια, χώρους πρασίνου, καθιστικά, σύγχρονα έργα τέχνης και χώρους εκδηλώσεων, προσφέροντας μια μοναδική εμπειρία περιήγησης στο ιστορικό κέντρο της Ρώμης. Το έργο εντάσσεται σε ένα ευρύτερο σχέδιο αναβάθμισης του ιστορικού κέντρου της πόλης, με στόχο την ενίσχυση της προσβασιμότητας και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η ολοκλήρωση της διαδρομής αναμένεται να ολοκληρωθεί μεταξύ του έτους 2025-2026 (Italy magazine, 2024) (Nova News, 2024).

Μία άλλη διαδρομή αποτελεί η Via Appia Antica, γνωστή και ως Appian Way. Είναι ένας από τους αρχαιότερους και σημαντικότερους ρωμαϊκούς δρόμους, που κατασκευάστηκε το 312 π.Χ. από τον κήνσορα Άππιο Κλαύδιο Κέκο. Αρχικά σχεδιάστηκε για στρατιωτικούς σκοπούς, συνδέοντας τη Ρώμη με το Μπρίντζι, και αποτέλεσε βασική αρτηρία για την επέκταση της Ρωμαϊκής Δημοκρατίας προς τη νότια Ιταλία και την Ανατολή. Η διαδρομή, που εκτείνεται σε πάνω από 500 χιλιόμετρα, είναι διάσημη για τα καλοδιατηρημένα λιθόστρωτα, τα αρχαία μαυσωλεία, τις κατακόμβες των πρώτων Χριστιανών και τα ρωμαϊκά ερείπια που την περιβάλλουν. Σήμερα, το πρώτο τμήμα της, μήκους περίπου 17 χιλιομέτρων, βρίσκεται εντός του Περιφερειακού Πάρκου της Appia Antica και αποτελεί δημοφιλή προορισμό για πεζοπορία και ποδηλασία, ιδιαίτερα τις Κυριακές, όταν ο δρόμος είναι κλειστός για την κυκλοφορία οχημάτων. Το 2024, η Via Appia Antica αναγνωρίστηκε ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, επιβεβαιώνοντας τη σημασία της ως "Regina Viarum" – της Βασίλισσας των Δρόμων (Reuters, 2024).



Εικόνα 18
Διαδρομή 1^η «η Τρίαινα»

Εικόνα 19 Διαδρομή 2^η
«Τρέβι»



Εικόνα 20
Διαδρομή 3^η
«Πάνθεον-Ναβόνα»

Πηγή: (Ιωάννης, 2022)

4.4 Πρόγραμμα CopenPay Κοπεγχάγη, Δανία

Το CopenPay είναι ένα καινοτόμο πρόγραμμα της Κοπεγχάγης που ανταμείβει τουρίστες και κατοίκους για τη συμμετοχή τους σε δράσεις υπέρ του περιβάλλοντος. Όσοι συμβάλλουν θετικά, π.χ. με βιώσιμες μετακινήσεις ή οικολογικές δραστηριότητες, μπορούν να λάβουν δωρεάν γεύματα, καφέδες ή ποτήρια κρασί. Η πρωτοβουλία αυτή, που τρέχει από 15 Ιουλίου έως 11 Αυγούστου, στοχεύει στη μείωση του οικολογικού αποτυπώματος του τουρισμού, ειδικά σε μια πόλη που προσελκύει εκατομμύρια επισκέπτες κάθε χρόνο. Με αυτόν τον τρόπο, ο τουρισμός γίνεται ένα εργαλείο

προώθησης της βιωσιμότητας, ενώ οι επισκέπτες συμμετέχουν ενεργά και θετικά στην εμπειρία τους.

Το CopenPay βασίστηκε σε έρευνες που έδειξαν ότι παρόλο που οι περισσότεροι άνθρωποι θέλουν να ζουν πιο βιώσιμα, πολλοί δεν ξέρουν πώς να το κάνουν. Το βασικό εμπόδιο φαίνεται να είναι η έλλειψη καθοδήγησης και πληροφόρησης. Με βάση αυτό, το πρόγραμμα σχεδιάστηκε σαν ένα πείραμα κινήτρων: αν δώσεις στους ανθρώπους θετικά ανταλλάγματα, μπορείς να ενισχύσεις τη βιώσιμη συμπεριφορά.

Η τουριστική κίνηση στην Κοπεγχάγη έχει ανακάμψει μετά την πανδημία, αλλά πλέον το προφίλ των τουριστών έχει αλλάξει. Πολλοί έρχονται από κοντινές χώρες και δείχνουν μεγαλύτερη οικολογική ευαισθησία. Η πόλη ανταποκρίνεται σε αυτή την αλλαγή, δίνοντας έμφαση σε εμπειρίες που συνδυάζουν απόλαυση και οικολογική συνειδηση. Το πρόγραμμα προσφέρει δημιουργικές και βιωματικές ανταμοιβές στους τουρίστες που επιλέγουν βιώσιμες πρακτικές. Αντί για απλές συμβουλές, το πρόγραμμα εμπλέκει ενεργά τους επισκέπτες. Για παράδειγμα, οι επισκέπτες μπορούν να μετατρέψουν τα πλαστικά απορρίμματα που συλλέχτηκαν σε έργα τέχνης με θέμα τις μέδουσες σε ένα εργαστήριο που πραγματοποιείται από την Εθνική Πινακοθήκη της Δανίας. Επιπλέον, μπορούν να απολαύσουν 20 λεπτά επιπλέον σκι στο Copenhill, μια τεχνητή πίστα σκι στο Κέντρο Ανακύκλωσης Amager, εφόσον χρησιμοποιήσουν ποδήλατο ή μέσα μαζικής μεταφοράς για τη μετακίνησή τους. Επίσης, αν προσφέρουν εθελοντική εργασία στον Oens Have, τον μεγαλύτερο αστικό κήπο της Βόρειας Ευρώπης, έχουν τη δυνατότητα να απολαύσουν δωρεάν γεύμα. Η ανταπόκριση στο πρόγραμμα ήταν αρκετά ενθαρρυντική: οι άνθρωποι διασκεδάζουν, μαθαίνουν και συνδέονται με την πόλη. Το CopenPay μετατρέπει τις οικολογικές πράξεις σε οικογενειακές εμπειρίες και αφορμές για συζήτηση, ειδικά με τα παιδιά, ενισχύοντας έτσι τη συνειδηση και την εκπαίδευση μέσα από τη δράση.

Η Κοπεγχάγη βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της βιώσιμης ανάπτυξης, στοχεύοντας να γίνει η πρώτη ουδέτερη πόλη ως προς τον άνθρακα έως το 2025. Έχει κάνει σημαντική πρόοδο ήδη, μειώνοντας σχεδόν στο μισό τις εκπομπές της, και ενσωματώνει τον τουρισμό στον συνολικό της σχεδιασμό, με τρόπο ολοκληρωμένο και διαφανή.

Η πρωτοβουλία CopenPay είναι μέρος αυτής της στρατηγικής. Αν πετύχει, η δήμαρχος φιλοδοξεί να την επεκτείνει και χρονικά (όλο τον χρόνο) αλλά και γεωγραφικά, σε άλλες πόλεις. Το μήνυμα είναι ξεκάθαρο: η Κοπεγχάγη θέλει να εμπνεύσει, όχι μόνο τους κατοίκους της αλλά και τους επισκέπτες, με σκοπό να ζουν πιο συνειδητά και φιλικά προς το περιβάλλον. (Rajvanshi, 2024)

Εικόνα 21 CopenPay Πρόγραμμα αντάμειψης τουριστών



Πηγή: (ΚΕΔΕ, 2025)

5. Προκλήσεις και προοπτικές στην ελληνική πραγματικότητα

5.1 Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα

Η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά την ενσωμάτωση της βιώσιμης κινητικότητας στον στρατηγικό της σχεδιασμό για τον τουρισμό. Οι δυσκολίες αυτές πηγάζουν από μια σειρά διαρθρωτικών αδυναμιών, τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και πολιτικής προσέγγισης.

Καταρχάς, οι περισσότερες ελληνικές πόλεις και νησιωτικοί προορισμοί βασίζονται υπέρμετρα στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, γεγονός που προκαλεί έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες όπου αυξάνεται η τουριστική ροή. Η έλλειψη επαρκών και οργανωμένων χώρων στάθμευσης επιδεινώνει περαιτέρω την κατάσταση, ενώ σε πολλές περιπτώσεις τα οδικά δίκτυα είναι πεπαλαιωμένα ή δεν έχουν σχεδιαστεί για αυξημένη ζήτηση (INSETE, 2023).

Εικόνα 22. Κυκλοφοριακή συμφόρηση σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη



Πηγή: (Carandmotor, 2025)

Τα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας εμφανίζονται ως ελλιπώς ανεπτυγμένα και δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες των επισκεπτών. Σε αρκετές περιπτώσεις, παρατηρείται έλλειψη συχνών δρομολογίων, ασαφής πληροφόρηση, απουσία πολυγλωσσικής υποστήριξης και κακή σύνδεση μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Αυτό δυσκολεύει ιδιαίτερα τους τουρίστες, ιδίως εκείνους που δεν ταξιδεύουν με ιδιωτικό όχημα, να μετακινηθούν με ασφάλεια και άνεση.

Εικόνα 23 Υπερσυγκέντρωση στα ΜΜΜ



Πηγή: (Documento, 2019)

Επιπλέον, η πεζή μετακίνηση και η ποδηλασία παραμένουν σε μεγάλο βαθμό υπό-αξιοποιημένες, παρά το γεγονός ότι συνιστούν κατεξοχήν βιώσιμες μορφές μεταφοράς, με σημαντικές δυνατότητες ενίσχυσης της τουριστικής εμπειρίας. Ωστόσο, η έλλειψη κατάλληλων υποδομών, όπως επαρκών πεζοδρομίων, σαφούς σηματοδότησης, ποδηλατοδρόμων και ασφαλών διαδρομών, λειτουργεί αποτρεπτικά για την ευρύτερη υιοθέτηση αυτών των μέσων από τους επισκέπτες

Η περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλείται από την αυξημένη κυκλοφορία σε τουριστικές περιοχές είναι επίσης αισθητή, με επιπτώσεις τόσο στην ποιότητα του αέρα όσο και στο φυσικό τοπίο, υπονομεύοντας τη βιωσιμότητα του τουριστικού προϊόντος. Παράλληλα, απουσιάζει ένας ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός που να ενοποιεί τις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας με εκείνες του τουρισμού, γεγονός που οδηγεί σε κατακερματισμένες παρεμβάσεις, χωρίς συνέργειες και μακροπρόθεσμο όραμα.

Παρατηρείται επίσης η διοικητική πολυπλοκότητα και απουσία συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων φορέων, όπως η τοπική αυτοδιοίκηση, το Υπουργείο Τουρισμού και το Υπουργείο Μεταφορών. Αυτό καθιστά δύσκολη την εφαρμογή και υλοποίηση σχεδίων όπως τα ΣΒΑΚ (Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας), τα οποία είτε καθυστερούν είτε δεν ενσωματώνουν επαρκώς τις ανάγκες των τουριστών (Υπουργείο Τουρισμού, 2021).

Επιπλέον, παρά τη σταδιακή ενσωμάτωση των εννοιών της βιώσιμης κινητικότητας και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας στον δημόσιο διάλογο, η Ελλάδα εξακολουθεί να παρουσιάζει σημαντικές αδυναμίες στον στρατηγικό σχεδιασμό που αφορά τη σύνδεση αυτών των αρχών με τον τουριστικό τομέα. Αρχικά, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία αποτελούν το βασικό θεσμικό εργαλείο για την υιοθέτηση πολιτικών βιώσιμης μετακίνησης στις ελληνικές πόλεις, παραμένουν σε ενδιάμεσο στάδιο υλοποίησης. Παρά τη νομοθετική τους θεμελίωση, ελάχιστοι δήμοι έχουν προχωρήσει στην πλήρη εφαρμογή τέτοιων σχεδίων, και ακόμα λιγότεροι τα έχουν συνδέσει με τις ανάγκες του τουρισμού. Δεν προβλέπονται, για παράδειγμα, υποχρεώσεις για ειδικά μέτρα κινητικότητας για την εξυπηρέτηση τουριστικών ροών ή τη διαχείριση εποχικής πίεσης στις μεταφορικές υποδομές. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα είναι ο κατακερματισμός αρμοδιοτήτων και η έλλειψη επαρκούς οριζόντιου συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Τα υπουργεία Τουρισμού, Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Εσωτερικών, καθώς και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης λειτουργούν συχνά ανεξάρτητα, χωρίς σαφή στρατηγική διασύνδεση των επιμέρους σχεδιασμών τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υλοποιούνται αποσπασματικά έργα, χωρίς ενιαίο στόχο ή συνέργεια μεταξύ υποδομών και τουριστικών αναγκών. Παράλληλα, η χώρα δεν διαθέτει ενιαίο πλαίσιο πολιτικής που να προάγει τη βιώσιμη τουριστική κινητικότητα ως μέρος ενός ευρύτερου εθνικού σχεδίου τουριστικής ανάπτυξης. Στο Τομεακό Πρόγραμμα Τουρισμού 2021-2025, αν και αναγνωρίζεται η ανάγκη βιώσιμου τουρισμού και συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, δεν εξειδικεύονται συγκεκριμένες παρεμβάσεις κινητικότητας σε αστικά ή νησιωτικά κέντρα με υψηλό τουριστικό φορτίο. Αντίστοιχα, στη Μελέτη της ΚΕΕΕ για τον Τουρισμό (2023) τονίζεται ότι η χώρα κινείται με αργούς ρυθμούς προς τον ποιοτικό και βιώσιμο τουρισμό, κυρίως λόγω της έλλειψης υποδομών και σχεδίου διαχείρισης ροών επισκεπτών με περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια. Η κατάσταση επιβαρύνεται περαιτέρω από το γεγονός ότι τα έργα αστικών μεταφορών που υλοποιούνται συχνά δεν περιλαμβάνουν κριτήρια βιωσιμότητας ή σχεδιασμό προσαρμοσμένο σε τουριστικά δεδομένα (όπως εποχικότητα ή διεθνή χαρακτήρα των χρηστών) (Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος, 2023) (Υπουργείο Τουρισμού, 2021).

Τέλος, παρά την παγκοσμίως αναγνωρισμένη αξία της Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού, η χώρα εξακολουθεί να υπολείπεται στον τομέα της τουριστικά φιλικής και βιώσιμης κινητικότητας. Η τουριστική εμπειρία, συχνά υποβαθμίζεται από το γεγονός ότι οι υποδομές μεταφορών δεν είναι σχεδιασμένες ώστε να εξυπηρετούν με ευκολία και προσβασιμότητα τους επισκέπτες, ιδίως εκείνους που δεν είναι εξοικειωμένοι με τη γλώσσα ή τις τοπικές συνθήκες. Οι δημόσιες συγκοινωνίες, ειδικά εκτός των μεγάλων αστικών κέντρων, παραμένουν δυσπρόσιτες στους ξένους επισκέπτες. Η απουσία πολυγλωσσικής πληροφόρησης, η μη επαρκής χαρτογράφηση διαδρομών σε ψηφιακά εργαλεία (όπως Google Maps ή τοπικές εφαρμογές κινητικότητας), και ο ανεπαρκής συντονισμός μεταξύ μέσων μεταφοράς, όπως λεωφορεία, τρένα και πλοία, συμβάλλουν στη δημιουργία μιας αποσπασματικής και συχνά απογοητευτικής εμπειρίας μετακίνησης για τον τουρίστα. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2023).

Παράλληλα, η Ελλάδα, αν και διαθέτει τοπογραφικά, πολιτισμικά και κλιματικά χαρακτηριστικά που την καθιστούν ιδανική για πεζή περιήγηση και ποδηλατικό τουρισμό, παρουσιάζει σημαντική υστέρηση στην ανάδειξη αυτών των μορφών ήπιων μετακινήσεων. Ελάχιστες πόλεις έχουν διαμορφώσει τουριστικά θεματικά μονοπάτια, διαδρομές πεζών με σήμανση ή ποδηλατικά δίκτυα με υποδομές υποστήριξης (στάθμευση, χάρτες, σταθμούς φόρτισης για e-bikes). Η κατάσταση αυτή έχει ως αποτέλεσμα τη χαμηλή αξιοποίηση του τουριστικού δυναμικού που σχετίζεται με τη βιώσιμη κινητικότητα. Παράλληλα, απουσιάζουν ολοκληρωμένες πολιτικές που θα ενίσχυαν ενεργά τον τουρίστα στην επιλογή βιώσιμων τρόπων μετακίνησης. Απουσιάζουν κίνητρα (π.χ. εκπτώσεις για χρήστες MMM), συνδυασμένα πακέτα εισιτηρίων για αξιοθέατα και μέσα μεταφοράς, ή ακόμα και βασικές πληροφορίες για «πράσινες» επιλογές μετακίνησης κατά την άφιξη ενός ταξιδιώτη. Με βάση τη μελέτη της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδας (ΚΕΕΕ) για τον Τουρισμό (2023), η τουριστική εμπειρία στην Ελλάδα απαιτεί ουσιαστική αναβάθμιση, ιδίως σε ζητήματα μετακινήσεων, προσβασιμότητας και ψηφιακής εξυπηρέτησης των επισκεπτών, με στόχο τη βελτίωση της ικανοποίησης και της εικόνας του προορισμού. Η μελέτη επισημαίνει την ανάγκη διασύνδεσης βιώσιμων μέσων μεταφοράς με τον τουριστικό σχεδιασμό, στοιχείο που σήμερα υπολείπεται σε μεγάλο βαθμό. Αντίστοιχες παρατηρήσεις γίνονται και στο Τομεακό Πρόγραμμα Τουρισμού 2021-2025 του Υπουργείου Τουρισμού, το οποίο τονίζει την ανάγκη για διασύνδεση του τουριστικού προϊόντος με την προσβασιμότητα, τις «έξυπνες» υποδομές και την αναβάθμιση της τουριστικής εμπειρίας στο σύνολό της (Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος, 2023) (Υπουργείο Τουρισμού, 2021).

5.2 Ενσωμάτωση του τουρισμού στα Ελληνικά ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα πόλεων με σημαντική τουριστική κίνηση

5.2.1 Δήμος Αθηνών

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αθηναίων (Δήμος Αθηναίων, 2021) περιλαμβάνει μια σειρά μέτρων για τη βελτίωση της κινητικότητας και την ενίσχυση του τουρισμού στην πόλη. Στόχος είναι η προώθηση βιώσιμων μετακινήσεων και η αναβάθμιση της εμπειρίας των επισκεπτών. Όσον αφορά την κινητικότητα και τον τουρισμό, σύμφωνα με το σχέδιο, είναι απαραίτητη η διαχείριση των τουριστικών ροών αφού καθώς αυξάνονται οι αφίξεις, ειδικά μέσω της κρουαζιέρας, των short stays και της αεροπορικής μετακίνησης, δημιουργούνται πιέσεις στο οδικό δίκτυο, στους δημόσιους χώρους και στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης των τουριστικών ροών περιλαμβάνει την οργάνωση αφίξεων και μετακινήσεων με τρόπο που μειώνει την επιβάρυνση των ήδη επιβαρυσμένων περιοχών, όπως το ιστορικό κέντρο. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από τη δημιουργία κόμβων υποδοχής τουριστών σε πιο απομακρυσμένα σημεία (π.χ. Ελαιώνας ή Νέος Κόσμος), όπου μπορούν να επιβιβάζονται σε μικρότερα, καθαρά μέσα (ηλεκτρικά mini-bus, τραμ, κ.ά.) για τη μεταφορά τους στα αξιοθέατα. Επιπλέον, γίνεται αναφορά σχετικά με την οργάνωση κυκλοφορίας των τουριστικών λεωφορείων με στόχο την αποσυμφόρηση του κέντρου και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επισκεπτών. Υπάρχει λοιπόν ανάγκη για ένα εξειδικευμένο σχέδιο διαχείρισης της στάθμευσης και κυκλοφορίας των τουριστικών λεωφορείων. Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να αντιμετωπίζει τα προβλήματα που προκαλούνται από την ανεπαρκή οργάνωση των χώρων στάθμευσης για οχήματα συγκεκριμένων επαγγελματικών κατηγοριών, όπως τα τουριστικά λεωφορεία. Η έλλειψη τέτοιων υποδομών συμβάλλει

στην παράνομη στάθμευση και επιβαρύνει την κυκλοφορία, ιδιαίτερα σε περιοχές με υψηλή τουριστική κίνηση. Το ΣΒΑΚ προτείνει την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου σχεδίου που θα περιλαμβάνει χώρους στάθμευσης και ρυθμίσεις κυκλοφορίας για τα τουριστικά λεωφορεία, με στόχο τη βελτίωση της κινητικότητας και την αποσυμφόρηση του αστικού ιστού. Παραδείγματος χάρη, στη Λεωφόρο Αμαλίας επιτρέπεται μόνο ολιγόλεπτη στάση για αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών, ενώ η στάθμευση απαγορεύεται. Αυτά τα μέτρα αποσκοπούν στη βελτίωση της κυκλοφορίας, την ασφάλεια των πεζών και την ενίσχυση της εμπειρίας των τουριστών στην πόλη.

Τέλος, γίνεται εκτενής αναφορά για την προώθηση της ποδηλασίας, των κοινοχρήστων ποδηλάτων και γενικότερα στη χρήση εναλλακτικών, φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά δεν γίνεται καμία σαφής αναφορά ή πρόβλεψη για τη σύνδεση αυτών των παρεμβάσεων με τον τομέα του τουρισμού. Η αξιοποίηση των ποδηλάτων και των μικρών ηλεκτρικών οχημάτων θα μπορούσε να λειτουργήσει θετικά για τον αστικό τουρισμό, προσφέροντας στους επισκέπτες της πόλης μια πιο βιωματική, άμεση και οικολογική εμπειρία περιήγησης. Η έλλειψη όμως αναφοράς ή στρατηγικού σχεδιασμού προς αυτή την κατεύθυνση δείχνει ότι δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως η τουριστική διάσταση τέτοιων μέσων. Ειδικά για μια πόλη όπως η Αθήνα, με πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και αυξημένη τουριστική επισκεψιμότητα, η σύνδεση των υποδομών ήπιας κινητικότητας με τουριστικές διαδρομές, σημεία ενδιαφέροντος και πολιτιστικές διαδρομές θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό πλεονέκτημα τόσο για τους επισκέπτες όσο και για τη βιωσιμότητα του τουριστικού προϊόντος της πόλης.

Συνοψίζοντας, παρότι το ΣΒΑΚ δίνει έμφαση στην ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης για την αντιμετώπιση συνολικών προβλημάτων αστικής κινητικότητας, απουσιάζει η πρόβλεψη για το πώς αυτά μπορούν να συμβάλουν ενεργά και στην ενίσχυση της τουριστικής εμπειρίας, κάτι που αποτελεί κενό στον συνολικό σχεδιασμό (Δήμος Αθηναίων, 2021).

Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι από το 2021 που εγκρίθηκε το συγκεκριμένο σχέδιο δεν υπάρχουν σήμερα δημόσια ανακοινωμένα επιμέρους έργα ή μέτρα που να έχουν ολοκληρωθεί βάσει αυτού καθώς, όπως αναφέρει και η Ειρήνη Φρεζάδου, αρχιτέκτων-πολεοδόμος και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ελληνικής Εταιρείας Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, «το ΣΒΑΚ αποτελεί σχέδιο χωρίς θεσμική κατοχύρωση» λειτουργώντας περισσότερο ως εργαλείο κατεύθυνσης ή εξασφάλισης χρηματοδότησης, παρά ως άμεσα εφαρμόσιμο πλάνο δράσης (Καράτζιου, 2024).

5.2.2 Δήμος Βόλου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βόλου (Μυρισιώτης, Κουγιανός, Τζιάγκαλος, & Κανονίδης, 2023) επικεντρώνεται στη βελτίωση της κινητικότητας και στην ενίσχυση της βιώσιμης μετακίνησης, με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την ενίσχυση του τουρισμού. Το σχέδιο καλύπτει τις Δημοτικές Ενότητες Βόλου και Νέας Ιωνίας και περιλαμβάνει ανάλυση των υφιστάμενων προβλημάτων, καθώς και προτάσεις για την αντιμετώπισή τους. Όσον αφορά την ενίσχυση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, οι βασικές παρεμβάσεις που προβλέπονται περιλαμβάνουν τη κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων συνολικού μήκους 16 χιλιομέτρων, που θα συνδέει περιοχές όπως τα Τσιμέντα, η Γορίτσα, ο Βόλος, η Μπουρμπουλήθρα, τα Πευκάκια, οι Αλυκές και ο Σωρός. Αυτό το δίκτυο θα ενισχύσει τη βιώσιμη μετακίνηση και θα αναδείξει τον πολιτιστικό και φυσικό πλούτο της περιοχής.

Προτείνεται επίσης η μετατροπή κεντρικών οδών, όπως οι 2ας Νοεμβρίου, Παγασών, Αναλήψεως, Αγίου Δημητρίου και Σταδίου, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Αυτό θα μειώσει τις ταχύτητες των οχημάτων, θα περιορίσει τον κυκλοφοριακό θόρυβο και θα προωθήσει το περπάτημα και τη χρήση ποδηλάτου. Τέλος, το ΣΒΑΚ προβλέπει τη διαμόρφωση διαδρομών που συνδέουν την παραλία με αρχαιολογικούς χώρους, όπως ο Σωρός (Αμφάνες), η αρχαία Δημητριάδα, η Μπουρμπουλήθρα και το πάρκο Αργούς. Αυτό θα ενισχύσει την τουριστική εμπειρία και θα προωθήσει τη βιώσιμη μετακίνηση.

Σε χρονικό ορίζοντα 20ετίας, για την αντιμετώπιση της υπερβολικής χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων, προτείνεται η αξιοποίηση της μελέτης με τίτλο «Στρατηγικό Σχέδιο Μέσου Σταθερής Τροχιάς (Τραμ) στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου», με σκοπό την ανάπτυξη ενός νέου δικτύου μέσου σταθερής τροχιάς που θα λειτουργεί συμπληρωματικά με τις υφιστάμενες αστικές συγκοινωνίες. Η υλοποίηση της πρότασης αυτής αναμένεται να οδηγήσει και σε αναδιάρθρωση των διαδρομών του Αστικού ΚΤΕΛ, συμβάλλοντας έτσι στην αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης από τη διέλευση πολυάριθμων λεωφορειακών γραμμών. Επιπροσθέτως, με σκοπό τη μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων, προτείνεται, σε συνδυασμό με την πρόταση για την εισαγωγή τραμ στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου, να εξεταστεί και η δυνατότητα ανάπτυξης Θαλάσσιας Συγκοινωνίας. Η πρόταση αυτή στοχεύει στην κάλυψη εναλλακτικών διαδρομών και μετακινήσεων από και προς τις παράκτιες περιοχές της πόλης.

Αν και το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Βόλου αναγνωρίζει τη σημασία του τουρισμού ως αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της πόλης, οι σχετικές αναφορές παραμένουν περιορισμένες και ασαφείς. Δεν υπάρχει κάποια ξεκάθαρη στρατηγική που να αναλύει σε βάθος πώς η βιώσιμη κινητικότητα μπορεί να ενισχύσει την τουριστική εμπειρία, να διευκολύνει τη μετακίνηση για όλους και να συμβάλει στην ανάπτυξη της πόλης ως σύγχρονου και προσβάσιμου τουριστικού προορισμού (Μυρισιώτης, Κουγιανός, Τζιάγκαλος, & Κανονίδης, 2023).

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, δεν φαίνεται να έχουν υλοποιηθεί προς το παρόν συγκεκριμένα έργα που προτείνονται από το ΣΒΑΚ στον Δήμο Βόλου. Το Σχέδιο έχει εγκριθεί, αλλά είναι ακόμα στην φάση μελέτης και σχεδιασμού, όχι εκτέλεσης.

5.2.3 Δήμος Δυτικής Σάμου

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δυτικής Σάμου (Δήμος Δυτικής Σάμου, 2024) αποτελεί ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό πλαίσιο που στοχεύει στη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής. Βασίζεται σε ευρωπαϊκές και εθνικές κατευθύνσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και περιλαμβάνει σειρά μέτρων και παρεμβάσεων που αποσκοπούν στη δημιουργία ενός πιο λειτουργικού, ασφαλούς και φιλικού προς το περιβάλλον συστήματος μεταφορών. Προτείνει λοιπόν τη βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης των πολιτών και την ενίσχυση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας. Ενθαρρύνεται επίσης η χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς, όπως η πεζοπορία, η ποδηλασία και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μέσω της δημιουργίας κατάλληλων υποδομών και της ευαισθητοποίησης του κοινού. Επιπλέον, το ΣΒΑΚ προτείνει την ενίσχυση της προσβασιμότητας, δίνοντας έμφαση στη βελτίωσή της για όλους τους πολίτες, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, μέσω της κατάλληλης διαμόρφωσης των δημόσιων χώρων και των μέσων μεταφοράς.

Όσον αφορά τον τουρισμό, παρόλο που η Δυτική Σάμος αποτελεί έναν δυναμικά αναπτυσσόμενο τουριστικό προορισμό, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου δεν προχωρά σε σαφή και στοχευμένη αναφορά, όπως θα ήταν αναμενόμενο. Αν και αγγίζει ζητήματα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν έμμεσα την τουριστική εμπειρία, όπως η βελτίωση των υποδομών, η προσβασιμότητα και οι ήπιες μορφές μετακίνησης, απουσιάζει μια ξεκάθαρη στρατηγική ενσωμάτωσης της τουριστικής διάστασης στον σχεδιασμό της κινητικότητας. Η σύνδεση της κινητικότητας με τον τουρισμό είναι κρίσιμη για μια νησιωτική περιοχή με ιδιαίτερη γεωγραφία και πολιτιστική ταυτότητα, όπως η Σάμος. Η έλλειψη αναφορών σε τουριστικά ρεύματα, προτεινόμενες διαδρομές σε τουριστικά σημεία ενδιαφέροντος, ή μέτρα ενίσχυσης της βιώσιμης τουριστικής μετακίνησης αποτελεί σημαντικό κενό του σχεδίου. Καθίσταται λοιπόν αναγκαίο, σε μελλοντικές φάσεις του σχεδιασμού ή κατά την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ, να ενσωματωθούν με σαφήνεια οι ανάγκες και οι ευκαιρίες που απορρέουν από την τουριστική δραστηριότητα, προκειμένου να επιτευχθεί μια πιο ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη για την περιοχή (Δήμος Δυτικής Σάμου, 2024).

Μέχρι σήμερα, δεν έχουν πραγματοποιηθεί έργα στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δυτικής Σάμου. Αν και το ΣΒΑΚ έχει εγκριθεί και βρίσκεται σε ισχύ, η υλοποίηση των προβλεπόμενων παρεμβάσεων παραμένει σε στάδιο σχεδιασμού ή και διαβούλευσης, χωρίς να έχουν καταγραφεί συγκεκριμένες παρεμβάσεις στο πεδίο.

6. Μελέτη περίπτωσης Καβάλας

6.1 Περιγραφή περιοχής μελέτης

6.1.1 Δημογραφικά και οικονομικά στοιχεία περιοχής

Η Καβάλα είναι μια πόλη στη βόρεια Ελλάδα, σημαντικό λιμάνι της ανατολικής Μακεδονίας και πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας. Σύμφωνα με την Απογραφή Πληθυσμού-Κατοικιών 2021 της ΕΛΣΤΑΤ (ΕΛΣΤΑΤ, 2021), ο συνολικός πληθυσμός της Περιφερειακής Ενότητας Καβάλας είναι 116.195 κάτοικοι, ενώ ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Καβάλας ανέρχεται σε 66.373 κατοίκους.

Πίνακας 1. Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών

Περιγραφή	Και των δύο φύλων									
	Σύνολο	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	116.196	9.366	11.590	10.622	12.433	16.912	17.676	15.284	12.025	10.289
ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	66.373	5.138	6.605	6.266	7.177	9.630	10.427	8.881	6.691	5.554
ΔΗΜΟΣ ΝΕΣΤΟΥ	20.310	1.703	1.971	1.806	2.151	2.891	2.908	2.648	2.310	1.924
ΔΗΜΟΣ ΠΑΓΓΑΙΟΥ	29.508	2.526	3.015	2.550	3.105	4.386	4.341	3.755	3.024	2.805

Πηγή: (ΕΛΣΤΑΤ, 2021)

Η Περιφερειακή Ενότητα Καβάλας αριθμεί συνολικά 116.196 κατοίκους, με τον Δήμο Καβάλας να συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού (66.373 κατοίκους, δηλαδή περίπου 57%), ενώ ακολουθούν οι Δήμοι Παγγαίου (29.508) και Νέστου (20.310). Η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα και στους τρεις δήμους είναι η 50-59 ετών, γεγονός που υποδηλώνει ένα γηρασμένο δημογραφικό προφίλ. Συνολικά, οι ηλικίες 60 ετών και άνω αντιστοιχούν σε σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού, κυρίως στον Δήμο Καβάλας (πάνω από 21.000 άτομα), γεγονός που ενισχύει την εικόνα δημογραφικής γήρανσης. Οι ηλικιακές ομάδες κάτω των 20 ετών είναι εμφανώς λιγότερες, κάτι που αποτυπώνει χαμηλή γεννητικότητα ή/και νεανική μετανάστευση. Η εικόνα αυτή συνολικά αναδεικνύει έναν πληθυσμό με αυξανόμενες ανάγκες σε υπηρεσίες υγείας και κοινωνικής φροντίδας, καθώς και την ανάγκη για πολιτικές ενίσχυσης της νεανικής παρουσίας στην περιοχή.

Όσον αφορά την απασχόληση, ο Δήμος Καβάλας χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στη Δημοτική Κοινότητα Καβάλας, όπου κατοικεί το 81% του συνολικού πληθυσμού. Συγκεκριμένα από το σύνολο των 66.373 κατοίκων του Δήμου, οι 28.291 είναι οικονομικά ενεργοί, με το 16,5% αυτών να βρίσκεται σε καθεστώς ανεργίας, ένα ποσοστό που αποτυπώνει σχετικά υψηλά ποσοστά ανεργίας. Η πλειονότητα των απασχολούμενων (περίπου 77%) δραστηριοποιείται στον τριτογενή τομέα (υπηρεσίες), ενώ ο πρωτογενής και ο δευτερογενής τομέας καλύπτουν μικρότερα ποσοστά, 6% και 17% αντίστοιχα. Παράλληλα, οι οικονομικά μη ενεργοί κάτοικοι ανέρχονται σε 38.085 άτομα, δηλαδή στο 57,4% του συνολικού πληθυσμού, γεγονός που υποδηλώνει ότι περισσότεροι από τους μισούς κατοίκους δεν συμμετέχουν στην αγορά εργασίας. Συνολικά, ο Δήμος Καβάλας χαρακτηρίζεται από έντονη εξάρτηση από τον τριτογενή τομέα, υψηλό ποσοστό οικονομικά μη ενεργού πληθυσμού και αισθητά επίπεδα ανεργίας μεταξύ του ενεργού εργατικού δυναμικού.

Πίνακας 2. Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός, απασχολούμενοι κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας, άνεργοι

Περιγραφή	Σύνολο	Κατάσταση ασχολίας						
		Οικονομικά ενεργοί						Οικονομικά μη ενεργοί
		Σύνολο	Απασχολούμενοι			Άνεργοι		
			Σύνολο	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας		Τριτογενής τομέας	
ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	66.373	28.291	23.637	1.458	3.969	18.210	4.657	38.085
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	56.243	24.252	20.425	1.025	3.292	16.114	3.824	31.989
Δημοτική Κοινότητα Καβάλας	54.065	23.287	19.634	898	3.048	15.681	3.657	30.780
Δημοτική Κοινότητα Νέας Καρβάλης	2.002	888	733	112	230	390	157	1.117
Δημοτική Κοινότητα Χαλκερού	176	82	65	14	14	37	14	97

Πηγή: (ΕΛΣΤΑΤ, 2021)

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Καβάλας είναι 66.373 άτομα, εκ των οποίων οι 28.291 είναι οικονομικά ενεργοί και οι 38.085 οικονομικά μη ενεργοί. Από τους οικονομικά ενεργούς, 23.637 είναι απασχολούμενοι και 4.657 άνεργοι, δηλαδή περίπου το 16,5% αυτής της ομάδας. Σε επίπεδο φύλου, οι άνδρες παρουσιάζουν υψηλότερα ποσοστά συμμετοχής στην αγορά εργασίας, με 15.630 οικονομικά ενεργούς (περίπου 49% του ανδρικού πληθυσμού), εκ των οποίων 13.308 εργάζονται και 2.324 είναι άνεργοι. Αντίστοιχα, οι γυναίκες είναι λιγότερο ενεργές οικονομικά, καθώς μόλις 12.664 από τις 34.527 (δηλαδή περίπου 36,7%) συμμετέχουν στην αγορά εργασίας, με 10.331 απασχολούμενες και 2.335 άνεργες.

Στην ομάδα των οικονομικά μη ενεργών, οι γυναίκες υπερτερούν αριθμητικά, με 21.866 άτομα έναντι 16.216 ανδρών. Ιδιαίτερα, στις κατηγορίες των συνταξιούχων και των λοιπών μη ενεργών, οι γυναίκες είναι περισσότερες, ενώ και στους μαθητές/σπουδαστές οι διαφορές μεταξύ των φύλων είναι σχετικά μικρές. Το σύνολο των παραπάνω δείχνει αφενός τη χαμηλότερη συμμετοχή των γυναικών στην εργασία και αφετέρου τη μεγαλύτερη παρουσία τους στις μη ενεργές οικονομικά κατηγορίες, ιδιαίτερα σε εκείνες που σχετίζονται με φροντίδα και άλλες οικογενειακές υποχρεώσεις.

Πίνακας 3. Μόνιμος πληθυσμός κατά φύλο και κατάσταση ασχολίας

Περιγραφή/Φύλο	Κατάσταση ασχολίας							
	Σύνολο	Οικονομικά ενεργοί			Οικονομικά μη ενεργοί			
		Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Σύνολο	Μαθητές-σπουδαστές	Συνταξιούχοι	Λοιποί
ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	66.373	28.291	23.637	4.657	38.085	11.106	16.858	10.120
Άρρενες	31.850	15.630	13.308	2.324	16.216	5.778	7.954	2.486
Θήλειες	34.527	12.664	10.331	2.335	21.866	5.331	8.908	7.632

Πηγή: (ΕΛΣΤΑΤ, 2021)

6.1.2 Γεωγραφική θέση και ρόλος

Η Καβάλας βρίσκεται στον ομώνυμο κόλπο, έναντι του νησιού της Θάσου, και συνιστά σημαντικό οικονομικό κέντρο της βόρειας Ελλάδας, με δραστηριότητες που εκτείνονται στο εμπόριο, τον τουρισμό, την αλιεία και τη βιομηχανία πετρελαίου και λιπασμάτων. Η χωροθέτησή της είναι αμφιθεατρική, στις πλαγιές του όρους Σύμβολο, γεγονός που της προσδίδει ιδιαίτερη πολεοδομική φυσιογνωμία, ενώ η πρόσβαση διευκολύνεται μέσω της σύνδεσης με την Εγνατία Οδό. Η πόλη διαθέτει σύγχρονες υποδομές μεταφορών, όπως το λιμάνι «Απόστολος Παύλος», το οποίο εξυπηρετεί τόσο εσωτερικές όσο και διεθνείς θαλάσσιες συνδέσεις, καθώς και το αεροδρόμιο «Μέγας Αλέξανδρος», που καλύπτει πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού. Παράλληλα, η Καβάλα χαρακτηρίζεται από πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά, με εξέχοντα μνημεία το κάστρο της Καβάλας, το Ιμαρέτ και το αρχαίο θέατρο των Φιλίππων, το οποίο περιλαμβάνεται στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO. Ιδιαίτερη

σημασία για την οικονομική της ανάπτυξη κατά τον 18ο και 19ο αιώνα διαδραμάτισε η παραγωγή καπνού, η οποία καθόρισε σε μεγάλο βαθμό την κοινωνικοοικονομική της φυσιογνωμία.

Χάρτης 9. Κέντρο της πόλης της Καβάλας



Πηγή: (Δήμος Καβάλας, 2021)

Στην ευρύτερη περιοχή της Καβάλας εντοπίζεται πλούσιο φυσικό περιβάλλον, το οποίο περιλαμβάνει πολυάριθμες παραλίες, χώρους αναψυχής και διαδρομές πεζοπορίας. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της αποτελεί το γεγονός ότι συγκαταλέγεται στις ελάχιστες ελληνικές πόλεις με τέσσερις οργανωμένες παραλίες εντός του πολεοδομικού της ιστού. Η χλωρίδα της περιοχής συνίσταται κυρίως σε τεχνητά δάση, δεδομένου ότι η πόλη έχει αναπτυχθεί σε βραχώδες έδαφος. Παράλληλα, στην επικράτειά της βρίσκονται τρία εκτεταμένα άλση, τα οποία διαθέτουν υποδομές άθλησης και προσφέρονται για δραστηριότητες αναψυχής και ημερήσιες εξορμήσεις. Επιπλέον, η αμφιθεατρική χωροθέτηση της πόλης έναντι της θάλασσας δημιουργεί πολλαπλές δυνατότητες θέασης και αναψυχής, ενισχύοντας την ελκυστικότητα του αστικού τοπίου για τους επισκέπτες. (Δήμος Καβάλας, n.d.) (Visit Kavala, n.d.).

Διαθέτει σημαντικά αρχαιολογικά και οθωμανικά μνημεία, ναυτική ιστορία, καθώς και κοντινά φυσικά τοπία που ενδείκνυνται για εξορμήσεις. Στην κορυφή της Παλιάς Πόλης δεσπόζει το Φρούριο της Καβάλας, ένα από τα πιο χαρακτηριστικά και σημαντικά μνημεία της ιστορίας της πόλης. Χτισμένο στην τοποθεσία της παλαιάς Χριστούπολης, το φρούριο έχει μακρά ιστορική διαδρομή, καθώς πέρασε από τα χέρια των Λομβαρδών το 1204, των Φράγκων το 1208, των Βυζαντινών και τελικά των Οθωμανών το 1391. Η δομή του, τυπική των βυζαντινών οχυρώσεων, περιλαμβάνει τον εξωτερικό αμυντικό περίβολο και την κεντρική ακρόπολη, που αποτελούσε το τελευταίο σημείο άμυνας σε περίπτωση πολιορκίας. Σήμερα, οι επισκέπτες μπορούν να περιηγηθούν στον κυκλικό πύργο με την εντυπωσιακή θέα προς την πόλη, την παλιά αποθήκη πυρομαχικών και τροφίμων, η οποία αργότερα λειτούργησε ως φυλακή, καθώς και το φυλάκιο, που εξυπηρετούσε τις ανάγκες

της φρουράς ή των αξιωματικών. Κατά τους θερινούς μήνες, το υπαίθριο θέατρο του Φρουρίου φιλοξενεί πλήθος πολιτιστικών εκδηλώσεων (VisitKavala, n.d.).

Χάρτης 10. Η παλιά πόλη (Παναγία)



Πηγή: (Δήμος Καβάλας, 2021)

Εικόνα 24 Στιγμιότυπο 3d μοντέλου παλιάς πόλης (Παναγία)



Πηγή: (Βογιατζής, 2021)

Η παραλιακή ζώνη της Καβάλας συνιστά έναν ιδιαίτερα ελκυστικό χώρο περιπάτου, καθώς συνδυάζει τη δυνατότητα αναψυχής με την ύπαρξη πλήθους εμπορικών καταστημάτων. Η διαδρομή από το λιμάνι έως την περιοχή της Καλαμίτσας μπορεί να πραγματοποιηθεί πεζή, προσφέροντας παράλληλα ανεμπόδιστη θέα προς τη θάλασσα και το αμφιθεατρικά ανεπτυγμένο αστικό τοπίο της πόλης. Για τους επισκέπτες ή κατοίκους που αναζητούν άμεση επαφή με το φυσικό περιβάλλον, το Παγγαίο Όρος, καθώς και οι οικισμοί Μουσθένη και Μεσορόπη, αποτελούν ενδεδειγμένους προορισμούς. Επιπροσθέτως, η αρχαία πόλη των Φιλίππων, σε συνδυασμό με τα οινοποιεία της περιοχής, συνιστούν σημεία ιδιαίτερου πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος, τα οποία αξίζει να ενταχθούν στο πρόγραμμα μίας επίσκεψης (Καπετάνιου, 2022).

Αν και η Καβάλα είναι μια πολύ δυναμική και ελκυστική τουριστική πόλη, υπάρχουν και αρκετά μειονεκτήματα και προκλήσεις που απασχολούν τη πόλη τα τελευταία χρόνια. Η ραγδαία αύξηση του οδικού τουρισμού από τα Βαλκάνια, έχει οδηγήσει σε έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα στο κέντρο της Καβάλας. Η πεζοδρόμηση περιοχών όπως η Πλατεία Καπνεργάτη και έργα σε βασικές οδούς, όπως η οδός Κουντουριώτου, έχουν επιδεινώσει την κατάσταση, προκαλώντας συμφόρηση ακόμη και εκτός τουριστικής περιόδου. Ο πρόεδρος του Eurotaxi, κ. Γεράσιμος Τερλάκης, ανέφερε ότι η κυκλοφοριακή κίνηση ήταν υπερβολική και αποκαρδιωτική για όλους, επαγγελματίες και πολίτες, ακόμη και τους χειμερινούς μήνες όπου θεωρητικά η τουριστική κίνηση είναι μειωμένη. Το ζήτημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης προκύπτει, σε μεγάλο βαθμό, από τη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων από τους ίδιους τους κατοίκους της πόλης και όχι από την τουριστική δραστηριότητα. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα περισσότερα αυτοκίνητα κινούνται με μόνο τον οδηγό, γεγονός που εντείνει την επιβάρυνση του οδικού δικτύου. Παράλληλα, η μειωμένη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς από το κοινό έχει ως αποτέλεσμα τη

χαμηλή πληρότητα των δρομολογίων, υπονομεύοντας τη λειτουργικότητα των δημόσιων συγκοινωνιών. (Εφημερίδα της Καβάλας, 2024)

Άλλη μια περιοχή που αντιμετωπίζει προβλήματα λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης είναι η παλιά πόλη της Καβάλας, γνωστή για τα γραφικά λιθόστρωτα σοκάκια και τα παραδοσιακά σπίτια. Η περιορισμένη χωρητικότητα των δρόμων και η έλλειψη χώρων στάθμευσης δημιουργούν δυσκολίες τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες. Η έντονη παρουσία σταθμευμένων οχημάτων σε στενούς δρόμους επιβαρύνει επιπλέον την κυκλοφορία και υποβαθμίζει την εμπειρία των επισκεπτών (Στεργιόπουλος, 2022).

Η αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων απαιτεί συντονισμένες ενέργειες από τις τοπικές αρχές, με στόχο την ισορροπία μεταξύ της τουριστικής ανάπτυξης και της διατήρησης της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της αυθεντικότητας της πόλης.

6.2 ΣΒΑΚ Καβάλας και τουρισμός

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Καβάλας (Δήμος Καβάλας, 2022) αποτελεί τη στρατηγική της πόλης για τη βιώσιμη κινητικότητα, σχεδιασμένη με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, την ενίσχυση της αστικής λειτουργικότητας και την προστασία του περιβάλλοντος. Στηρίζεται σε μια πολυεπίπεδη προσέγγιση, η οποία συνδυάζει παρεμβάσεις για τη βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών, την προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης, την ενίσχυση της προσβασιμότητας και της οδικής ασφάλειας, τη μείωση της χρήσης των ΙΧ, την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και την αναδιάρθρωση της στάθμευσης και της αστικής εφοδιαστικής.

Όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, η Καβάλα επιχειρεί να επαναπροσδιορίσει το ρόλο τους, αναβαθμίζοντας την ποιότητά τους και καθιστώντας τις μια ελκυστική εναλλακτική του Ι.Χ. Ειδικά μέτρα περιλαμβάνουν την ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων κινητικότητας (ITS), όπως προτεραιότητα στους σηματοδότες για λεωφορεία και πληροφόρηση οδηγών, καθώς και τη δημιουργία λεωφορειακών γραμμών προσαρμοσμένων στη ζήτηση και κυκλικών διαδρομών που συνδέουν γειτονιές, κέντρο και βασικούς πόλους έλξης. Η συχνότητα των δρομολογίων αυξάνεται, ενώ ενισχύεται και η σύνδεση της Καβάλας με υπερτοπικούς προορισμούς μέσω ΚΤΕΛ. Δημιουργούνται λεωφορειολωρίδες τύπου BRT (ειδικά διαμορφωμένες λωρίδες κυκλοφορίας αποκλειστικά για λεωφορεία), σχεδιάζεται ένα ενοποιημένο σύστημα μεταφορών (που λαμβάνει υπόψη ακόμη και ποδηλατοστάσια), ενώ εξετάζεται και η χρήση ταξί για συλλογικές μετακινήσεις. Οι υποδομές βελτιώνονται με πυκνότερες και αναβαθμισμένες στάσεις, κεντρικούς σταθμούς και εποχιακά δρομολόγια προς παραλίες και αξιοθέατα, με on-demand εξυπηρέτηση μέσω εφαρμογών.

Στο ΣΒΑΚ προωθείται επίσης η μετακίνηση με πόδια και ποδήλατο, στοχεύοντας στη βιωσιμότητα και την ανθρώπινη κλίμακα της πόλης. Προβλέπεται η μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα σε μη ιεραρχημένους δρόμους και η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας. Αυξάνεται ο χρόνος διέλευσης των πεζών στους φωτεινούς σηματοδότες, ενώ δημιουργείται ποδηλατικό δίκτυο με νέες διαδρομές και εγκαταστάσεις. Το υπάρχον σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων αναβαθμίζεται, δημιουργούνται σχολικοί δακτύλιοι ασφαλείας, καθώς και πεζοδρομήσεις, είτε μόνιμες είτε περιστασιακές. Δίνεται έμφαση σε φαρδύτερα πεζοδρόμια, υπερυψωμένες και έξυπνες διαβάσεις, ένα ολοκληρωμένο δίκτυο προσβασιμότητας και διαδρομές με

πράσινο, ενώ ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνεται για τις υποδομές γύρω από τα σχολεία και για τις κοινωνικά ευάλωτες ομάδες.

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια και τη προσβασιμότητα, αποτελούν θεμέλιο του σχεδιασμού. Μέσα από παρεμβάσεις όπως κυκλικοί κόμβοι, αναβάθμιση διασταυρώσεων, νέα ασφαλτικά υλικά και σαφής σήμανση, δημιουργείται ένα ασφαλές και ευανάγνωστο οδικό περιβάλλον. Προβλέπεται επίσης η ολοκλήρωση σημαντικών έργων οδικού δικτύου, όπως ο περιφερειακός της πόλης. Παράλληλα, βελτιώνονται οι συνθήκες στο παραλιακό μέτωπο (με ράμπες sea track για ΑμεΑ), αναπλάθονται δρόμοι, ενισχύονται τα τοπικά κέντρα και εναρμονίζεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός με το ΣΒΑΚ. Επιπλέον, δημιουργούνται χώροι προσβάσιμοι με βιώσιμα μέσα. Το σχέδιο περιλαμβάνει επίσης περιοχές χαμηλής ταχύτητας, ιεράρχηση του οδικού δικτύου, αναβαθμισμένες διασταυρώσεις, διαπλατύνσεις, ράμπες για ΑμεΑ και πράσινες διαδρομές. Παράλληλα, εισάγονται δράσεις βιώσιμου τουρισμού όπως το "Kavala Walk", που ενισχύουν την ταυτότητα της πόλης ως βιώσιμου προορισμού.

Το ΣΒΑΚ επιδιώκει επίσης τη μείωση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου προτείνονται μια σειρά από παρεμβάσεις όπως η μείωση των ορίων ταχύτητας σε μη ιεραρχημένους δρόμους (30 χλμ/ώρα), η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, η ανάπτυξη συστημάτων car-sharing και car-pooling, καθώς και η κατασκευή περιφερειακού δακτυλίου για την αποφυγή διαμπερών ροών στο κέντρο της πόλης. Παράλληλα, δίνεται έμφαση στη δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών με προτεραιότητα στα ηλεκτροκίνητα οχήματα. Όλα αυτά τα μέτρα στοχεύουν στη σταδιακή αλλαγή της νοοτροπίας των πολιτών, ενθαρρύνοντας πιο βιώσιμες, συλλογικές και φιλικές προς το περιβάλλον μετακινήσεις.

Τέλος, όσον αφορά την οργάνωση και διαχείριση της στάθμευσης στη πόλη, προβλέπεται η ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) για την καλύτερη παρακολούθηση και διαχείριση των θέσεων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο. Παράλληλα, δίνεται έμφαση στην κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park & ride) για τη διευκόλυνση της μετεπιβίβασης σε μέσα δημόσιας μεταφοράς, καθώς και στη δημιουργία ή αξιοποίηση υπόγειων και επίγειων χώρων στάθμευσης εντός της πόλης. Προτείνεται επίσης η οριοθέτηση νόμιμων θέσεων στάθμευσης και η δημιουργία parklets για την ενίσχυση της προσβασιμότητας και της αστικής αισθητικής. Στοχεύεται η υιοθέτηση ολοκληρωμένης τιμολογιακής πολιτικής που θα συνδέει τη στάθμευση με τη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας και κοινόχρηστων ποδηλάτων, ενθαρρύνοντας έτσι τις συνδυασμένες μετακινήσεις και τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. εντός του κέντρου.

Σχετικά με τον αστικό τουρισμό γίνεται αναφορά σε δράσεις με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα, όπως το παράδειγμα του «Kavala Walk», που υποδεικνύει μια στρατηγική για την ανάδειξη της πόλης μέσα από περιηγήσεις με τα πόδια, στοχεύοντας τόσο σε κατοίκους όσο και σε επισκέπτες. Επιπλέον, προτείνονται εποχιακές διαδρομές δημόσιας συγκοινωνίας προς τουριστικούς προορισμούς όπως παραλίες, αρχαιολογικοί χώροι και φυσικά τοπία, με βάση τη ζήτηση και με χρήση έξυπνης εφαρμογής – κάτι που διευκολύνει τους τουρίστες στην πρόσβαση χωρίς την ανάγκη Ι.Χ.

Σημαντικές είναι και οι παρεμβάσεις για την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου, τη βελτίωση της προσβασιμότητας σε ευαίσθητες ομάδες π.χ. μέσω τοποθέτησης sea track

(αυτόνομος μηχανισμός πρόσβασης στη θάλασσα για άτομα με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα.), καθώς και η ανάδειξη τοπικών κέντρων και σημείων ενδιαφέροντος με βιώσιμο τρόπο, ώστε να καταστεί η Καβάλα πιο ελκυστική και λειτουργική για τον επισκέπτη.

Τέλος προτείνεται η δημιουργία διαδραστικών χαρτών μέσω GIS για την πληροφόρηση επισκεπτών σχετικά με αποστάσεις, διαθέσιμα μέσα μεταφοράς και σημεία ενδιαφέροντος. Θα αποτελεί ένα ψηφιακό εργαλείο που εξυπηρετεί άμεσα τον τουρίστα και προωθεί μια έξυπνη, οικολογική και ευχάριστη εμπειρία μετακίνησης στην πόλη.

Οι δράσεις που προτείνει το ΣΒΑΚ Καβάλας για τον τουρισμό είναι μεν θετικές και στοχευμένες, αλλά δεν είναι εκτενείς ούτε αυτόνομα ανεπτυγμένες. Εντάσσονται κυρίως έμμεσα μέσα σε ευρύτερες παρεμβάσεις για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, χωρίς να αναδεικνύονται ως ένας αυτόνομος πυλώνας στρατηγικής με σαφείς προτεραιότητες και στόχους αποκλειστικά για τον τουριστικό τομέα. Αν και μέτρα όπως οι εποχιακές διαδρομές, η βελτίωση πρόσβασης σε τουριστικά σημεία, οι περιηγήσεις τύπου Kavala Walk, η ανάδειξη παραλιακού μετώπου και οι ψηφιακοί χάρτες πληροφόρησης είναι ουσιαστικά, δεν συγκροτούν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο τουριστικής κινητικότητας. Επίσης, απουσιάζει η στρατηγική σύνδεση με τους βασικούς τουριστικούς φορείς της πόλης ή με τον τουριστικό σχεδιασμό σε επίπεδο branding και προώθησης.

Άρα, μπορούμε να πούμε ότι το ΣΒΑΚ θέτει τη βάση για τη σύνδεση κινητικότητας και τουρισμού, αλλά υπάρχει χώρος για ενίσχυση και συστηματοποίηση της προσέγγισης, ώστε η Καβάλα να επωφεληθεί πλήρως από την τουριστική της ταυτότητα με όρους βιώσιμης ανάπτυξης (Δήμος Καβάλας, 2022).

6.2.1 Συνέντευξη συντονίστριας ΣΒΑΚ

Η συνέντευξη με την τοπική συντονίστρια και πολιτικό μηχανικό του Δήμου Καβάλας αναδεικνύει τόσο την πρόοδο όσο και τις σημαντικές προκλήσεις που συνοδεύουν την υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Παρά τις δυσκολίες που εντοπίζονται (έλλειψη προσωπικού, χρηματοδοτήσεων και εξαρτήσεις από άλλους φορείς όπως οι Περιφέρειες), καταγράφεται μια σταθερή προσπάθεια για αναβάθμιση της πόλης σε ζητήματα βιώσιμης μετακίνησης. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους, στη διευκόλυνση των πεζών και στην ενίσχυση ήπιων μορφών μετακίνησης. Παράλληλα, γίνεται σαφές ότι η γεωμορφολογία της Καβάλας δυσχεραίνει την ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων, ενώ το ζήτημα της δημόσιας συγκοινωνίας παραμένει το πιο κρίσιμο εμπόδιο. Η μεταφορά των αρμοδιοτήτων στις Περιφέρειες έχει στερήσει από τον Δήμο τη δυνατότητα να βελτιώσει ουσιαστικά τις αστικές μεταφορές, με αποτέλεσμα η βιώσιμη κινητικότητα να περιορίζεται σχεδόν αποκλειστικά σε πεζή μετακίνηση. Αξιοσημείωτες είναι οι αναφορές σε νέες μελέτες και παρεμβάσεις (π.χ. στην Παναγία και στο Περιγιάλι), που δείχνουν διάθεση για στρατηγικές αναβαθμίσεις με γνώμονα τον τουρισμό και την τοπική ανάπτυξη. Ωστόσο, λείπουν οι συνέργειες με τουριστικές επιχειρήσεις και η χρήση ψηφιακών εργαλείων πληροφόρησης, γεγονός που αποδυναμώνει την εικόνα της πόλης προς τους επισκέπτες. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί επίσης η χαμηλή αποδοχή των μέτρων από τους επισκέπτες, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η κυκλοφοριακή συμφόρηση κορυφώνεται, σε συνδυασμό με την έλλειψη αποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου για παραβάσεις από ξένους οδηγούς.

Συνολικά, η συνέντευξη υπογραμμίζει ότι το ΣΒΑΚ μπορεί να αποτελέσει εργαλείο αναβάθμισης της Καβάλας και ενίσχυσης της τουριστικής της ταυτότητας. Ωστόσο, για να αποδώσει καρπούς, απαιτείται ισχυρή πίεση για βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας, διασύνδεση με τις τουριστικές επιχειρήσεις και ουσιαστική εφαρμογή μέτρων που θα κάνουν την πόλη πιο φιλόξενη, λειτουργική και βιώσιμη. (Η συνέντευξη παρατίθεται στο παράρτημα)

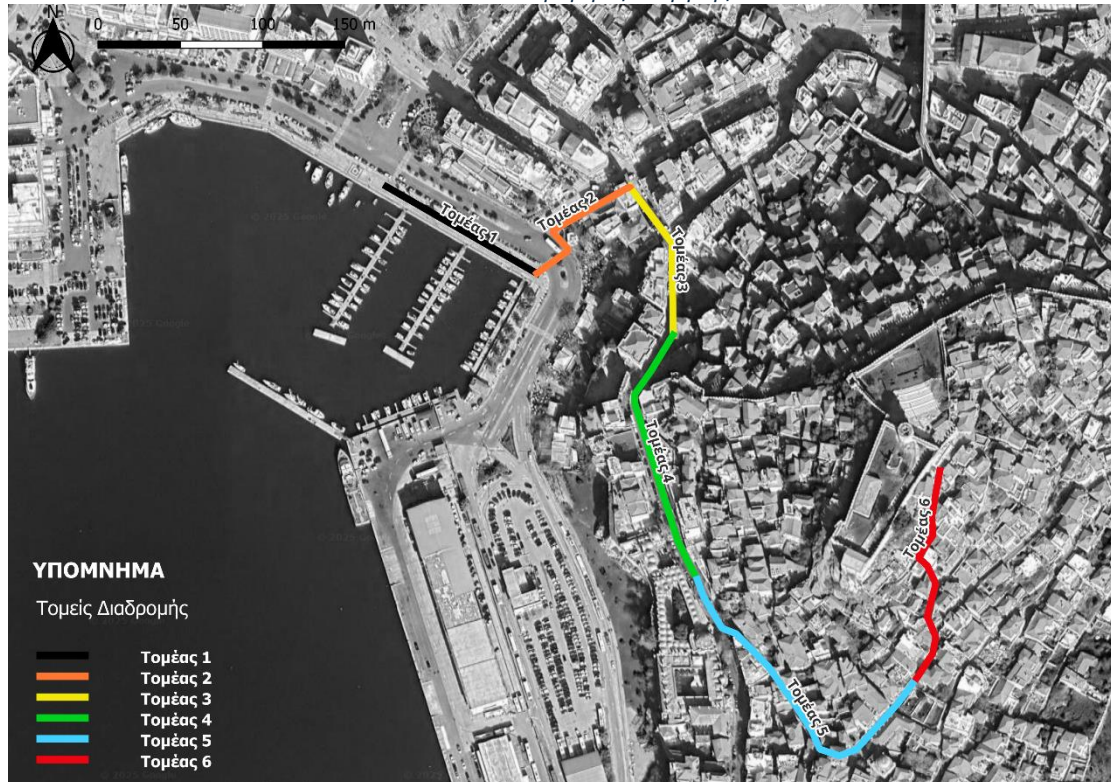
6.3 Παρουσίαση του υπό εξέταση διαδρόμου

Η παρούσα μελέτη περίπτωσης επικεντρώνεται στην αξιολόγηση μιας διαδρομής που ξεκινάει από το κέντρο του λιμανιού της Καβάλας και καταλήγει στο ιστορικό κάστρο της πόλης, με στόχο τη διερεύνηση της προσβασιμότητας και της βιωσιμότητας της τουριστικής κινητικότητας στη περιοχή. Σκοπός είναι να αναδειχθούν τα σημεία που δυσχεραίνουν ή αποκλείουν την ασφαλή και ισότιμη μετακίνηση του πληθυσμού και των ευάλωτων ομάδων όπως άτομα με αναπηρία, ηλικιωμένοι ή οικογένειες με μικρά παιδιά. Μέσα από την ανάλυση των υφιστάμενων υποδομών και της ποιότητας της διαδρομής, η μελέτη επιδιώκει να τεκμηριώσει την ανάγκη για σχεδιασμό πιο συμπεριληπτικών και φιλικών προς το περιβάλλον λύσεων μετακίνησης στον αστικό και τουριστικό ιστό της πόλης.

Ο υπό εξέταση διάδρομος αποτελεί μια αστική διαδρομή ιστορικού και πολιτιστικού χαρακτήρα, η οποία διασχίζει την παλιά πόλη της Καβάλας και συνδέει δύο κομβικά σημεία της: τη σύγχρονη παραλιακή ζώνη του λιμανιού, με το Κάστρο της Παναγίας, ένα από τα σημαντικότερα μνημεία της πόλης. Η διαδρομή ακολουθείται και οδικώς (εκτός από τον τομέα 1 που αποτελεί πεζόδρομο), μέχρι περίπου την αρχή του τομέα 6, και περνά μέσα από το ιστορικό και παραδοσιακό αστικό ιστό, προσφέροντας στον επισκέπτη μια εμπειρία με έντονα στοιχεία τοπικής ταυτότητας.

Η διαδρομή έχει χωριστεί σε έξι διακριτούς τομείς, όπως απεικονίζονται στον χάρτη, οι οποίοι διαφοροποιούνται μεταξύ τους ως προς τα γεωμετρικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, τις κλίσεις, τα πλάτη των οδών, τον τύπο του δαπέδου, καθώς και τη συνολική άνεση και ασφάλεια στην κίνηση.

Εικόνα 25 Διαδρομή αξιολόγησης



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τομέας 1 (μαύρη γραμμή): Αποτελεί το αρχικό τμήμα της υπό μελέτη διαδρομής και βρίσκεται στον παραλιακό χώρο του λιμανιού της Καβάλας, παράλληλα με την οδό Ερυθρού Σταυρού. Πρόκειται για έναν ευρύχωρο και καλά διαμορφωμένο πεζόδρομο, ο οποίος παρέχει πολύ καλές συνθήκες για πεζή μετακίνηση και αναψυχή. Η ζώνη κίνησης είναι χωρισμένη από την οδό κυκλοφορίας με σαφές όριο υψομετρική διαφορά και προστατευτικά εμπόδια (κολωνάκια), προσφέροντας ασφάλεια για τον πεζό. Το δάπεδο είναι πλακοστρωμένο με επίπεδες πλάκες, προσφέροντας σταθερό και άνετο πάτημα, χωρίς σημαντικές υψομετρικές διαφορές. Διακρίνεται από καλή ποιότητα υλικών, περιέχει και οδηγό όδευσης τυφλών ενσωματωμένους στο δάπεδο, στοιχείο που ενισχύει την καθολική προσβασιμότητα και επιτρέπει εύκολη μετακίνηση ατόμων με κινητικά προβλήματα, αναπηρικά αμαξίδια ή παιδικά καρότσια. Όσον αφορά τον αστικό εξοπλισμό και την άνεση, ο πεζόδρομος διαθέτει καθιστικά παγκάκια ανά τακτά διαστήματα, τα οποία ενισχύουν την άνεση και την παραμονή στον χώρο. Επιπλέον, η ύπαρξη ψηλών φοινικόδεντρων και άλλης φύτευσης δημιουργεί σημεία σκίασης, που βελτιώνουν τις συνθήκες θερμικής άνεσης, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες. Πρέπει να αναφερθεί επίσης ότι η διαδρομή χαρακτηρίζεται από καλή ορατότητα, τόσο προς τον λιμενικό χώρο όσο και προς την άνοδο προς την παλιά πόλη. Ο φωτισμός είναι καλός, με σύγχρονα φωτιστικά LED που καλύπτουν την πλειονότητα της περιοχής με επαρκή φωτεινότητα. Τέλος, η ευρύτητα του χώρου και η απουσία οπτικών εμποδίων διευκολύνουν τον προσανατολισμό των πεζών και ενισχύουν το αίσθημα ασφάλειας. Συμπερασματικά ο Τομέας 1 αποτελεί ένα πρότυπο τμήμα πεζοδρόμησης που συνδυάζει λειτουργικότητα, ασφάλεια και άνεση για τον χρήστη. Προσφέρει έναν ελκυστικό δημόσιο χώρο με υψηλό επίπεδο προσβασιμότητας και αποτελεί ιδανικό σημείο έναρξης για τη διαδρομή προς την παλιά πόλη και το κάστρο.

Εικόνα 26. Σειρά φωτογραφιών κατά μήκος του Τομέα 1





Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τομέας 2 (πορτοκαλί γραμμή): Ο Τομέας 2, όπως φαίνεται και στις φωτογραφίες, λειτουργεί ως κρίσιμο μεταβατικό σημείο από τον ευρύχωρο και ανοιχτό παραλιακό πεζόδρομο (Τομέας 1) προς την πυκνοδομημένη και ανηφορική παλιά πόλη. Σε αυτό το τμήμα παρατηρείται μια πιο στενή πεζοδρομημένη ζώνη, με πεζοδρόμια περιορισμένου πλάτους, που δυσχεραίνουν την άνετη κίνηση πεζών, ιδιαίτερα των ατόμων με κινητικές δυσκολίες ή γονέων με καροτσάκια. Η παρουσία των κολوناκίων στο πεζοδρόμιο

περιορίζει ακόμη περισσότερο τον ελεύθερο χώρο για διέλευση, ενώ η κλίση του δρόμου αυξάνει την πρόκληση προσβασιμότητας. Η μικρή ανηφόρα που αρχίζει σε αυτό το τμήμα, σε συνδυασμό με την παρουσία ελαφρώς ανομοιογενών επιφανειών στα πεζοδρόμια, απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή στον σχεδιασμό για να διασφαλιστεί η ομαλή και ασφαλής πρόσβαση σε όλους τους χρήστες. Από την άλλη πλευρά, η παραδοσιακή αρχιτεκτονική της περιοχής προσδίδει ένα έντονο ιστορικό και αισθητικό χαρακτήρα, που καθιστά το τοπίο ξεχωριστό και αξιόλογο. Σε ό,τι αφορά τον φωτισμό, το σημείο φαίνεται να διαθέτει επαρκή νυχτερινό φωτισμό, κάτι που ενισχύει την ασφάλεια των πεζών κατά τις βραδινές ώρες και βελτιώνει την ορατότητα, ιδιαίτερα σε περιοχές με μειωμένο πλάτος πεζοδρομίου και αυξημένη κίνηση.

Συνολικά, ο Τομέας 2 απαιτεί βελτιώσεις κυρίως όσον αφορά την ελεύθερη διέλευση και την εξομάλυνση της επιφάνειας του πεζοδρομίου, ώστε να καλύπτει τις ανάγκες όλων των χρηστών, χωρίς να χάνει τον ιστορικό του χαρακτήρα. Ο υπάρχων φωτισμός αποτελεί πλεονέκτημα που μπορεί να υποστηρίξει περαιτέρω παρεμβάσεις προσβασιμότητας.

Εικόνα 27. Σειρά φωτογραφιών κατά μήκος του Τομέα 2





Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τομέας 3 (κίτρινη γραμμή): Ο Τομέας 3 περιλαμβάνει την οδό Πουλίδου, έναν από τους πιο χαρακτηριστικούς και πολυσύχναστους δρόμους της Παλιάς Πόλης της Καβάλας. Αποτελεί βασικός άξονας σύνδεσης μεταξύ των χαμηλότερων και υψηλότερων επιπέδων του οικισμού, και κατά μήκος του συναντά κανείς παραδοσιακά κτήρια, τουριστικά καταστήματα, μικρές επιχειρήσεις εστίασης και κατοικίες. Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του οδοστρώματος, η οδός διατηρεί τον παραδοσιακό χαρακτήρα της, με λιθόστρωτο δάπεδο, το οποίο αν και αισθητικά ταιριάζει στην ιστορικότητα του χώρου, παρουσιάζει προβλήματα βατότητας και ολισθηρότητας. Το δάπεδο είναι ανομοιογενές, με μικρές υψομετρικές διαφορές, ρωγμές ή χαλαρά υλικά σε ορισμένα σημεία, γεγονός που δυσκολεύει την κίνηση στα άτομα με κινητικές δυσκολίες ή χρήστες αμαξιδίων, σε γονείς με παιδικά καρότσια και άτομα μεγαλύτερης ηλικίας που αντιμετωπίζουν προκλήσεις σε σχέση με την ασφάλεια και την άνεση της πορείας.

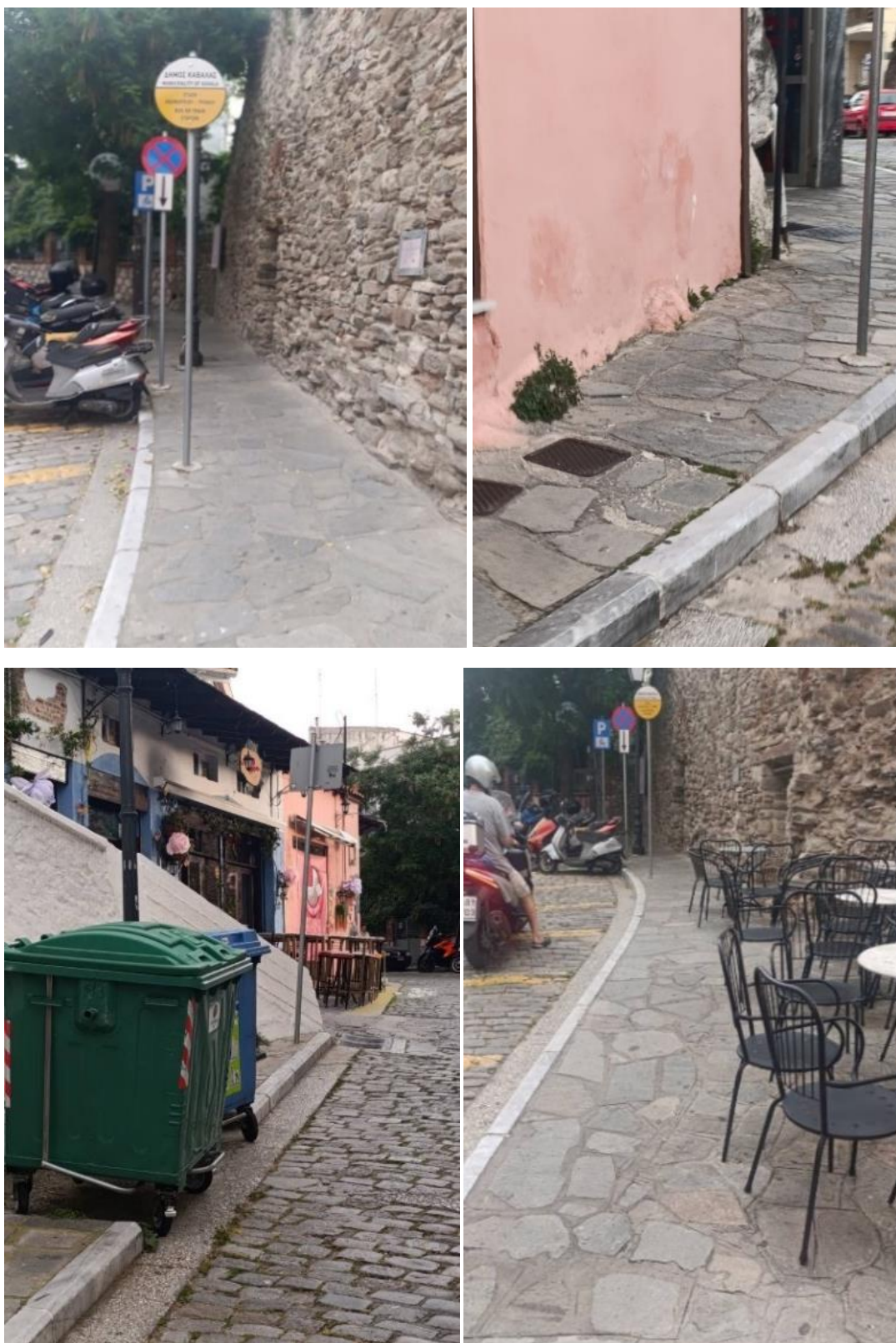
Ο δρόμος έχει ελαφρώς αυξανόμενη κλίση, η οποία γίνεται αισθητή όσο πλησιάζουμε προς τα ανατολικά (προς το κάστρο). Οι ανηφορικές κλίσεις δεν είναι ακραίες, αλλά σε συνδυασμό με την ποιότητα του δαπέδου καθίστανται επιβαρυντικές για την προσβασιμότητα. Το πλάτος της οδού κυμαίνεται από μέτριο έως στενό, με αποτέλεσμα σε αρκετά σημεία να δυσχεραίνεται η διέλευση δύο πεζών ταυτόχρονα, ειδικά εάν υπάρχουν τραπεζοκαθίσματα ή σταθμευμένα δίκυκλα. Δεν υπάρχει διαχωρισμός ζωνών κυκλοφορίας, ενώ λείπουν στοιχεία κατεύθυνσης για άτομα με μειωμένη όραση. Υπάρχει βασικός φωτισμός, ωστόσο λείπουν στοιχεία αστικού εξοπλισμού όπως παγκάκια ή σημεία ανάπαυσης, που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν άτομα με ανάγκη συχνών στάσεων. Η σκίαση είναι περιορισμένη, κυρίως λόγω της πυκνής δόμησης και των στενών πεζοδρομίων, με αποτέλεσμα ο δρόμος να παραμένει εκτεθειμένος στον ήλιο κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Συνοψίζοντας, η οδός Πουλίδου παρότι διατηρεί έναν έντονα παραδοσιακό και γραφικό χαρακτήρα, δεν πληροί βασικά κριτήρια προσβασιμότητας. Αποτελεί τυπικό παράδειγμα

του πώς η διατήρηση της ιστορικής φυσιογνωμίας μπορεί να λειτουργήσει σε βάρος της λειτουργικότητας για όλους τους χρήστες. Η πρόσβαση ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα είναι σημαντικά περιορισμένη, και απαιτούνται στοχευμένες επεμβάσεις για την αναβάθμιση της βατότητας χωρίς να αλλοιωθεί ο παραδοσιακός χαρακτήρας.

Εικόνα 28. Σειρά φωτογραφιών κατά μήκος του Τομέος 3







Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τομέας 4 (πράσινη γραμμή): Ο Τομέας 4 περιλαμβάνει την οδό Αλή Μεχμέτ, μια από τις βασικές οδικές αρτηρίες που διασχίζουν τον παραδοσιακό οικισμό της Παναγίας. Η οδός ακολουθεί μια ήπια ανηφορική πορεία και χαρακτηρίζεται από περιορισμένο πλάτος οδοστρώματος, έντονες καμπυλώσεις και στενές προσβάσεις προς κάθετους δρόμους. Η προσβασιμότητα στην οδό Αλή Μεχμέτ εμφανίζει μικτές συνθήκες. Από τη μία, αποτελεί μία από τις λίγες σχετικά συνεχείς και ευδιάκριτες διαδρομές ανόδου προς την καρδιά του οικισμού, γεγονός που την καθιστά βασικό άξονα μετακίνησης πεζών, τόσο κατοίκων όσο και επισκεπτών. Από την άλλη η διαδρομή παρουσιάζει αρκετές προκλήσεις ως προς την προσβασιμότητα. Ο υφιστάμενος χώρος κίνησης είναι περιορισμένος λόγω των καταστημάτων και των τραπεζοκαθισμάτων και δεν υφίστανται διακριτά πεζοδρόμια και από τις δύο μεριές, με αποτέλεσμα οι περισσότεροι πεζοί να κινούνται είτε μόνο στο πεζοδρόμιο της μίας μεριάς είτε στο ίδιο επίπεδο με τα οχήματα, κάτι που δημιουργεί προβλήματα ασφάλειας, ιδιαίτερα για άτομα με κινητικές δυσκολίες ή γονείς με καρότσια. Συχνά επίσης καταλαμβάνονται από αστικό εξοπλισμό όπως κάδους απορριμμάτων, φωτιστικά σώματα, πινακίδες, ακόμα και παρτέρια φύτευσης.

Η διαδρομή στερείται επίσης στοιχείων προσβασιμότητας όπως ράμπες, κατάλληλη σήμανση και καθιστικά σημεία ξεκούρασης, κρίσιμα για ηλικιωμένα άτομα ή τουρίστες που ανηφορίζουν προς το κάστρο. Ο φωτισμός είναι επαρκής σε ορισμένα σημεία, αλλά σε άλλα παραμένει ελλιπής, ειδικά κοντά σε στενά περάσματα και στις καμπές της διαδρομής. Ωστόσο, θετικό είναι το γεγονός ότι η κυκλοφορία οχημάτων είναι περιορισμένη, τόσο λόγω φυσικής γεωμετρίας όσο και λόγω χρήσης της περιοχής, κάτι που επιτρέπει (σε μη ώρες αιχμής) τη σχετική άνεση για πεζή μετακίνηση. Επιπλέον, η οδός παρουσιάζει πολιτισμικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, ενισχύοντας την εμπειρία του περιπατητή, αλλά και την ανάγκη ανάδειξης και ήπιας αναβάθμισης του διαδρόμου με κριτήριο την καθολική προσβασιμότητα.

Εικόνα 29 Σειρά φωτογραφιών κατά μήκος του Τομέα 4









Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τομέας 5 (γαλάζια γραμμή): Ο Τομέας 5 αφορά την οδό Ανθέμιου, η οποία διατρέχει το εσωτερικό του παραδοσιακού οικισμού της Παναγίας και συνεχίζει την πορεία ανόδου προς το Κάστρο. Η διαδρομή παρουσιάζει έντονο τοπικό χαρακτήρα, με χαρακτηριστικά της παλιάς πόλης όπως στενά περάσματα, λιθόστρωτα δάπεδα και παραδοσιακή δόμηση που βρίσκεται σε άμεση επαφή με τον δρόμο. Η προσβασιμότητα στον συγκεκριμένο τομέα είναι ιδιαίτερα περιορισμένη, καθώς το πλάτος του δρόμου είναι πολύ μικρό και καθ' όλο το μήκος της διαδρομής δεν υπάρχουν πεζοδρόμια. Οι πεζοί κινούνται απευθείας επί του οδοστρώματος, το οποίο, λόγω κλίσης και κάποιων ανωμαλιών στο οδόστρωμα (π.χ. φθορές, λιθόστρωτο), δεν είναι φιλικό προς ευάλωτες ομάδες όπως ΑμεΑ, ηλικιωμένους ή γονείς με μικρά παιδιά.

Ένα πρόσθετο πρόβλημα είναι η συχνή κατάληψη του διαθέσιμου χώρου από σταθμευμένα οχήματα, ακόμα και σε σημεία που είναι φανερά ακατάλληλα για αυτό, γεγονός που εμποδίζει ακόμα περισσότερο τη διέλευση πεζών και μειώνει την ορατότητα. Ο αστικός εξοπλισμός (π.χ. φωτιστικά, πινακίδες, κάδοι) είναι επίσης τοποθετημένος χωρίς ενιαίο σχεδιασμό, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σημεία συμφόρησης ή και πλήρους αποκλεισμού. Η οπτική συνέχεια της διαδρομής διακόπτεται από στροφές και στενά περάσματα, κάτι που δημιουργεί αίσθημα ανασφάλειας, ιδιαίτερα τις νυχτερινές ώρες. Παρόλο που υπάρχει κάποιος δημόσιος φωτισμός, δεν επαρκεί για να καλύψει όλο το μήκος της διαδρομής και να προσφέρει ασφαλή και ευχάριστη εμπειρία στους πεζούς.

Η οδός Ανθέμιου έχει υψηλή πολιτιστική αξία, καθώς διέρχεται από περιοχές με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική και παραδοσιακό χαρακτήρα. Ωστόσο, απουσιάζει οποιαδήποτε πρόνοια για καθολική προσβασιμότητα και η χρήση της από πεζούς γίνεται υπό συνθήκες προσαρμογής και ανοχής στις υπάρχουσες δυσκολίες. Αποτελεί επομένως προτεραιότητα η ήπια αναβάθμιση του χώρου, με σεβασμό στον παραδοσιακό χαρακτήρα, αλλά και με στόχο την ασφάλεια και τη λειτουργικότητα όλων των χρηστών.

Εικόνα 30. Σειρά φωτογραφιών κατά μήκος του Τομέα 5







Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τομέας 6 (κόκκινη γραμμή): Ο Τομέας 6 περιλαμβάνει την οδό Φειδίου, έναν στενό και ανηφορικό δρόμο που οδηγεί στα τελευταία μέτρα της διαδρομής προς το Κάστρο της Καβάλας. Η περιοχή διατηρεί έντονο τον παραδοσιακό της χαρακτήρα, με πλακόστρωτο οδόστρωμα, πυκνή δόμηση και μικρές κλίμακες, χαρακτηριστικά που ενισχύουν την ιστορική και αισθητική αξία της διαδρομής, όμως, ταυτόχρονα, αποτελούν και βασικές

προκλήσεις ως προς την προσβασιμότητα. Το πλάτος της οδού είναι εξαιρετικά περιορισμένο και η διαδρομή είναι ιδιαίτερα απότομη, με έντονη κλίση και αλληπάλληλες καμπές. Επομένως, καθίσταται δύσκολη η διέλευση οχημάτων από σχεδόν τη μέση του τομέα και πάνω, όπου ανεβαίνουν μόνο μηχανάκια και ορισμένα αυτοκίνητα κατοίκων της περιοχής, κάτι που θεωρητικά ευνοεί την πεζή μετακίνηση. Οι συνθήκες αυτές δυσχεραίνουν σημαντικά τη διέλευση για άτομα με κινητικές δυσκολίες, ηλικιωμένους ή τουρίστες με περιορισμένη φυσική κατάσταση. Το λιθόστρωτο οδόστρωμα, αν και εναρμονισμένο με το ιστορικό περιβάλλον, δεν είναι ομοιόμορφο, με αποτέλεσμα να εγκυμονεί κινδύνους για πτώσεις ή ολισθήσεις, ειδικά κατά τις βροχερές μέρες. Δεν υπάρχουν ειδικές πρόνοιες για ΑμεΑ (ράμπες, χειρολαβές, οδηγός όδευσης τυφλών), ούτε σημεία ανάπαυσης για όσους χρειάζονται συχνές στάσεις λόγω της έντονης ανάβασης. Ο αστικός εξοπλισμός στην περιοχή είναι ελάχιστος, γεγονός που δεν προκαλεί εμπόδια αλλά αφήνει και κενά στις υποδομές υποστήριξης του πεζού (π.χ. καθιστικά, σκιερά σημεία, σήμανση διαδρομής). Ο φωτισμός είναι περιορισμένος και εστιάζεται κυρίως κοντά σε ιδιωτικές κατοικίες ή μεμονωμένα σημεία, αφήνοντας αρκετά σκοτεινά τμήματα που προκαλούν ανασφάλεια κατά τις βραδινές ώρες. Παρά τις δυσκολίες προσβασιμότητας που χαρακτηρίζουν τη διαδρομή προς το Κάστρο της Καβάλας, αξίζει να σημειωθεί ότι στην κύρια είσοδο του Κάστρου έχει εγκατασταθεί αναβατόριο για ΑμεΑ, γεγονός που επιτρέπει την πρόσβαση στον χώρο σε άτομα με κινητικές δυσκολίες. Το αναβατόριο βρίσκεται ακριβώς δίπλα από την κεντρική είσοδο και λειτουργεί ως βοηθητική υποδομή ανόδου από το επίπεδο του δρόμου στο ανώτερο επίπεδο του κάστρου. Παρ' όλα αυτά, η πρόσβαση έως την είσοδο του Κάστρου εξακολουθεί να είναι δυσχερής, λόγω των στενών, ανηφορικών και μη προσβάσιμων τμημάτων της διαδρομής εντός του παραδοσιακού οικισμού. Αυτό αναδεικνύει την ανάγκη για ήπιες παρεμβάσεις βελτίωσης της προσβασιμότητας, με σεβασμό στον χαρακτήρα του οικισμού αλλά με στόχο να καταστεί η διαδρομή πιο φιλική και λειτουργική για όλους.

Εικόνα 31. Σειρά φωτογραφιών κατά μήκος του Τομέα 6









Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

6.4 Ανάλυση και αξιολόγηση διαδρομής

Έπειτα, ακολούθησε αξιολόγηση της επιλεγμένης διαδρομής στο κέντρο της Καβάλας, με σκοπό να διερευνηθεί η ποιότητα και η λειτουργικότητα του δημόσιου χώρου από τη σκοπιά τόσο των επισκεπτών όσο και των κατοίκων. Η ανάλυση βασίστηκε σε ένα σύνολο δεκατριών (13) δεικτών, που εντάχθηκαν σε τρεις (3) κατηγορίες (Περιβάλλον Μετακίνησης, Πρόσβαση, Κινητικότητα), και σχεδιάστηκαν για να καταγράψουν τις υποδομές και τις συνθήκες που επηρεάζουν την πεζή και ήπια μετακίνηση. Οι 13 δείκτες είναι οι εξής:

1. Περιβάλλον Μετακίνησης

Ποιότητα πεζοδρομίου
Φυτεύσεις και στοιχεία καλλωπισμού
Σκίαση δρόμων και πεζοδρομίων
Καθίσματα και χώροι ανάπαυσης πεζών
Φωτισμός οδού

2. Πρόσβαση

Οδηγός τυφλών
Ράμπες πρόσβασης
Εμπόδια στη διαδρομή
Στοιχεία αστικού εξοπλισμού που εμποδίζουν την απευθείας κίνηση

3. Κινητικότητα

Πρόσβαση σε στάσεις ΔΣ
Φόρτος πεζών

Φόρτος ποδηλάτων και άλλων μέσων Συνέχεια και συνδεσιμότητα πεζοδρομίων

Παρακάτω βρίσκονται και τα συμπληρωμένα δελτία, χωρισμένα ανά τομέα (6) και ανά γενική και ειδική κατηγορία δεικτών. Η πρώτη κατηγορία αφορά τις Υποδομές και πιο συγκεκριμένα το Περιβάλλον μετακίνησης. Η δεύτερη κατηγορία αφορά τη Πρόσβαση και πιο συγκεκριμένα τον Συμπεριληπτικό σχεδιασμό και τα Εμπόδια κατά τη μετακίνηση, ενώ η τρίτη, αφορά την Κινητικότητα και τις Αντιληπτές συνθήκες μετακίνησης. Στην επόμενη στήλη βρίσκονται όλοι οι δείκτες καταναμεημένοι με βάση τη κατηγορία τους (όπως αναφέρθηκε και παραπάνω), και έπειτα δημιουργήθηκε μια κλίμακα αξιολόγησης Likert από το 1 έως το 5, με το 1 να αντιστοιχεί στην απουσία ή πολύ κακή κατάσταση του υπό εξέταση στοιχείου και το 5 σε πολύ καλή (άκρως ικανοποιητική) κατάσταση. Τέλος, βλέπουμε τις στήλες αξιολόγησης των επισκεπτών και του μελετητή, και οι μέσες τιμές που βγήκαν μέσο υπολογισμού των τιμών.

Πιο συγκεκριμένα, η αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε με τη συμπλήρωση διάφορων δελτίων από τρία άτομα διαφορετικών ηλικιακών και κοινωνικών ομάδων, έναν άντρα 23 ετών (επισκέπτης 1), μια γυναίκα 49 ετών (επισκέπτης 2) και τον μελετητή (κάτοικος), γεγονός που εμπλούτισε την οπτική της έρευνας και κατέδειξε διαφορετικές αντιλήψεις και ανάγκες κατά τη χρήση του δημόσιου χώρου. Επιπλέον υπολογίστηκαν ξεχωριστά ο Μέσος Όρος των τιμών της αξιολόγησης των δεικτών των δύο επισκεπτών, ο Μέσος Όρος της αξιολόγησης του μελετητή με τον Μέσο Όρο των τιμών αξιολόγησης των επισκεπτών, έπειτα ο Μέσος Όρος των δεικτών για κάθε γενική κατηγορία ξεχωριστά και ο υπολογισμός του τελικού Μέσου Όρου για κάθε τομέα.

Πίνακας 4. Τομέας 1^{ος} Κατηγορία Περιβάλλον Μετακίνησης

Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	ΤΟΜΕΑΣ 1					Αξιολόγηση						
			Βαθμολόγηση			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση	Μ.Ο.				
Υποδομές	Περιβάλλον Μετακίνησης	Ποιότητα πεζόδρομου	1 – Πολύ κακή (Το δάπεδο είναι απαίσιο, πολύ στενό, με εμπόδια ή δεν υπάρχει από άτομα με κινητικά προβλήματα είναι πολύ δύσκολη)	2 – Κακή (Το δάπεδο έχει κακή επιφάνεια, πολλές ανωμαλίες, εμπόδια ή δεν είναι συνεχή. Η χρήση του από άτομα με κινητικά προβλήματα είναι πολύ δύσκολη)	3 – Μέτρια (Είναι σχετικά συνεχόμενος και σε σχετικά καλή κατάσταση)	4 – Καλή (Είναι σε καλή κατάσταση, με σωστό πλάτος, χωρίς εμπόδια στις περισσότερες περιοχές. Δεν εμποδίζεται η καθημερινή χρήση από όλους)	5 – Πολύ καλή (Καθαρός, συνεχόμενος, με ράμπες, σωστή κλίση, λείες επιφάνειες, χωρίς εμπόδια. Ιδανικά και για ΑμεΑ, καροτσάκια, ηλικιωμένους.)	5	4	4,5	5	4,8		
			1 – Καθόλου (Ελάχιστα ή καθόλου δέντρα, Μεγάλοι δρόμοι και πεζοδρόμια χωρίς πράσινο)	2 – Πολύ λίγη (Μερικά δέντρα σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους ή συγκεντρωμένα μόνο σε συγκεκριμένα σημεία)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αρκετά δέντρα, αλλά όχι παντού. Η κάλυψη δεν είναι συνεχής ή επαρκής για σκίαση.)	4 – Καλή (Ομοιόμορφη παρουσία δέντρων καθ' όλο το μήκος. Καλύπτουν μεγάλο ποσοστό της διαδρομής)	5 – Πολύ καλή (Συνεχής δεντροφύτευση κατά μήκος της οδού και σε όλους τους χώρους)	4	2	3	3	3		
		Σκίαση πεζόδρομου	1 – Καθόλου (Δεν υπάρχουν δέντρα ή άλλα στοιχεία σκίασης)	2 – Πολύ λίγη (Λίγα δέντρα σε μεγάλα διαστήματα, χωρίς ουσιαστική κάλυψη)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν δέντρα ή στέγαστρα σε κάποια τμήματα του δρόμου, αλλά η σκίαση είναι αποσπασματική)	4 – Καλή (Τα περισσότερα τμήματα του δρόμου έχουν συνεχή σκίαση)	5 – Πολύ καλή (Ολόκληρη η διαδρομή έχει συνεχόμενη σκιά (είτε από δέντρα είτε από σκαστρα/στοές))	2	2	2	3	2,5		
		Καθίσματα και χώροι ανάπαυσης πεζών	1 – Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν παγκάκια, καθίσταται ή άλλοι χώροι όπου ο πεζός μπορεί να καθίσει ή να ξεκουραστεί. Ο χώρος είναι εχθρικός προς τον πεζό)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστα καθίσματα, συχνά παλιά, κατεστραμμένα ή σε άβολα σημεία. Δεν υπάρχει σκιά, ούτε άνεση)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν καθίσματα σε κάποια σημεία, αλλά όχι σε τακτικά διαστήματα. Η ποιότητά τους είναι βασική, ίσως χωρίς σκιά ή οπτική άνεση)	4 – Καλή (Τα καθίσματα είναι σε καλές θέσεις (σκασμένες, με θέα, κοντά σε παρτέρια ή δραστηριότητες))	5 – Πολύ καλή (Πολλά και ποιοτικά καθίσματα σε όλη την περιοχή. Σκασμένα, άνετα, καθαρά, με επαρκή απόσταση μεταξύ τους, ακόμα και προσβάσιμα για ΑμεΑ)	3	3	3	4	3,5		
		Φωτισμός πεζόδρομου	1 – Απουσία (Η διαδρομή είναι σκοτεινή και μη ασφαλής, ιδιαίτερα τη νύχτα. Οι στήλοι είτε δεν υπάρχουν είτε δεν λειτουργούν)	2 – Αρσενική παρουσία (Ο φωτισμός είναι πολύ αδύναμος, με αρκετά σημεία σκοτεινά. Οι φωτιστικές μονάδες είναι αρσενικές, τοποθετημένες ή παλιές/ελαττωματικές)	3 – Μέτρια παρουσία (Ο φωτισμός καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, αλλά υπάρχουν κάποια σημεία με ανεπαρκή φωτισμό. Η ένταση του φωτός είναι επαρκής αλλά όχι ιδανική)	4 – Πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι καλά φωτισμένη, με ελάχιστα τμήματα λιγότερο φωτεινά. Οι στήλοι είναι καλά κατασκευασμένοι και λειτουργούν. Ο περιπατητής αισθάνεται ασφάλεια τις βραδινές ώρες)	5 – Πολύ πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι πλήρως και ομοιόμορφα φωτισμένη. Ο φωτισμός είναι σύγχρονος, επαρκούς έντασης και φιλικός στο περιβάλλον)	5	4	4,5	4	4,3		
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ												3,4	3,8	3,6

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 5. Τομέας 1^{ος} Κατηγορία Πρόσβαση

Γενική Κατηγορία		Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	ΤΟΜΕΑΣ 1		Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση						
									Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση	Μ.Ο.		
Πρόσβαση	Συμπεριληπτικός σχεδιασμός	Οδηγός τυφλών	1 – Πολύ κακή (Απουσία σε όλη τη διαδρομή, ή υπάρχει αλλά είναι κατεστραμμένος, ασυνάρτητος ή επικίνδυνος. Δεν επιτρέπει καμία ασφαλή πλοήγηση)	2 – Κακή (Υπάρχει αποσπασματικά, με μεγάλα κενά ή λανθασμένη τοποθέτηση. Μπορεί να οδηγήσει σε τυχούς, δέντρα, κάδους, ή να διακόπτεται χωρίς λόγο. Είναι δύσκολη παραπλανητικός ή επικίνδυνος)	3 – Μέτρια (Υπάρχει οδηγός τυφλών στη διαδρομή αλλά με ασυνέχειες ή μέτρια εφαρμογή. Είναι κατά βάση χρήσιμος αλλά χρειάζεται βελτιώσεις για ασφαλή χρήση)	4 – Καλή (Υπάρχει, είναι συνεχής, σωστά τοποθετημένος και γενικά προσβάσιμος. Ίσως υπάρχουν μικρές ασυχνίες, αλλά η πλοήγηση γίνεται με ασφάλεια και ευκολία)	5 – Πολύ καλή (Είναι πλήρης, συνεπής, υψηλής ποιότητας και απαλλαγμένος από εμποδία. Ακολουθεί τη σωστή χάρση, με σωστό υλικό και ανάγλυφο, και συνδέεται με διαβάσεις, ράμπες κ.ά.)	5	3	4	4	4	4		
		Ράμπες πρόσβασης	1 – Πολύ κακή (Απουσιάζουν εντελώς ράμπες στα σημεία αλλαγής επιπέδου (π.χ. πεζοδρόμιο-δρόμος). Οι χρήστες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα δεν μπορούν να κινηθούν ανεξάρτητα)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστες ή ακατάλληλες ράμπες: υπερβολικά απότομες, στενές, με εμποδία ή κακή επιφάνεια. Δεν πληρούν βασικά κριτήρια προσβασιμότητας)	3 – Μέτρια (Οι ράμπες είναι παρούσες σε αρκετά σημεία, αλλά κάποιες είναι φθαρμένες απότομες ή με κακή σύνδεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο. Χρίζουν βελτισίες, αλλά η βασική πρόσβαση υπάρχει)	4 – Καλή (Οι ράμπες είναι κατάλληλες και επαρκώς κατασκευασμένες, με σχετικά άνετη κίνηση, αν και μπορεί να υπάρχουν μικρά εμποδία ή ατέλειες)	5 – Πολύ καλή (Οι ράμπες είναι συνεχείς, ομαλές, σωστά σχεδιασμένες, με σωστή κλίση και σύνδεση με το οδόστρωμα και τα πεζοδρόμια. Καμία δυσκολία πρόσβασης)	5	3	4	3	3,5	3,5		
	Εμποδία στη διαδρομή	1 – Πολύ κακή (Πολλαπλά και συνεχόμενα εμποδία σε όλη τη διαδρομή. Ο πεζός δεν μπορεί να διασχίσει το πεζοδρόμιο χωρίς να κατεβεί στο δρόμο. Κατάληψη όλου του πλάτους από τραπεζοκαθίσματα, παρκαρισμένα οχήματα κλπ)	2 – Κακή (Για εμποδία είναι συχνά και σημαντικά, αλλά σε ορισμένα σημεία μπορεί να μην υπάρχουν. Εμποδία μειώνουν σημαντικά το πλάτος και προκαλούν δυσκολία στην κίνηση ΆμεΑ ή παιδιών με καρότσι)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αραιά ή περιορισμένη έντασης εμποδία, που δεν παρεμποδίζουν εντελώς τη διέλευση, αλλά δημιουργούν περιοχές συμφόρησης ή περιορίζουν το πλάτος. Δεν απαιτείται αλλαγή διαδρομής)	4 – Καλή (Για εμποδία είναι ελάχιστα ή τοποθετημένα έτσι ώστε να μην επηρεάζουν την ομαλή ροή των πεζών. Πλάτος >1,5μ παραμένει ελεύθερο. Τραπεζοκαθίσματα, κάδοι κ.λπ. είναι οριοθετημένα)	5 – Πολύ καλή (Καμία ή μηδενική παρουσία εμποδίων. Ο διάδρομος πεζών είναι απολύτως ελεύθερος, οπτικά και λειτουργικά, σε όλο το μήκος. Υπάρχει πλήρης σεβασμός στην πρόσβαση των πεζών)	5	4	4,5	5	4,75	4,75			
	Εμποδία κατά τη μετακίνηση	Στοιχεία αστικού εξοπλισμού που εμποδίζουν την απευθείας κίνηση	1 – Πολύ κακή (Η διαδρομή παρεμποδίζεται σε μεγάλο βαθμό από αντικείμενα (κολώνες, στύλοι, δέντρα, κάδοι, πινακίδες κ.λπ.). Ο πεζός αναγκάζεται να αλλάξει συνεχώς κατεύθυνση ή να περπατάει στο οδόστρωμα)	2 – Κακή (Σημαντικός αριθμός εμποδίων, τα οποία δυσχεραίνουν την άνετη και ευθεία κίνηση. Υπάρχει στενότητα χώρου σε κρίσιμα σημεία (π.χ. έξοδοι πολυκατοικιών, στάσεις ΜΜΜ))	3 – Μέτρια (Υπάρχουν ορισμένα εμποδία (π.χ. φύλα, δέντρα), αλλά η κίνηση είναι γενικά εφικτή με κάποιες μικρές παρακάμψεις. Το πλάτος είναι οριακά επαρκές (>90 εκ. καθαρού χώρου))	4 – Καλή (Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε άκρες και δεν εμποδίζει σημαντικά την ευθεία διέλευση. Ο καθαρός διάδρομος κίνησης (> 1,2 μ.) παραμένει διαθέσιμος σε όλη σχεδόν τη διαδρομή)	5 – Πολύ καλή (Δεν υπάρχουν εμποδία στη ζώνη κίνησης ή είναι πλήρως οργανωμένα (π.χ. σε "τεχνικές ζώνες" μεταξύ πεζοδρομίου και δρόμου). Ο διαθέσιμος χώρος είναι πλήρως προσβάσιμος, άνετος και συνεχής(κ))	5	4	4,5	5	4,75	4,75		
				ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ									4,25	4,25	4,25

Πηγή: Ιδια Επεξεργασία

Πίνακας 6. Τομέας 1^{ος} Κατηγορία Κινητικότητα

ΤΟΜΕΑΣ 1													
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση							
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	M. T.	Ιδία Αξιολόγηση	M.O.						
Κινητικότητα	Ανυψηλτές συνθήκες μετακίνησης	Πρόσβαση σε στάσεις ΔΣ	1- Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν στάσεις ΔΣ σε ακτίνα έως 10 λεπτών περπατήματος (περίπου 800 μέτρα). Η πρόσβαση απαιτεί μεγάλη απόσταση ή μεταφορά με άλλο μέσο. Καμία εξυπηρέτηση)	2- Κακή (Υπάρχει μια στάση σε σχετικά μεγάλη απόσταση (6-10 λεπτά περπατήματος), χωρίς σκίαση, πληροφορίες ή σύνδεση με άλλες γραμμές. Το δίκτυο είναι σπάνιο και ασταθές)	3- Μέτρια (Η στάση βρίσκεται σε μέτρια προσβάσιμη απόσταση (4-6 λεπτά), χωρίς ιδιαίτερα εμπόδια στη διαδρομή, αλλά ενδέχεται να μην έχει καταφύγιο ή να εξυπηρετείται αραιά)	4- Καλή (Η στάση βρίσκεται σε κοντινή απόσταση (1-4 λεπτά περπατήματος), έχει βασικές υποδομές (σκάσιμο, καθίσματα) και ασφάλεια, αλλά ενδέχεται να αποδεκτή συχνότητα)	5- Πολύ καλή (Πολλαπλές στάσεις σε πολύ κοντινή ακτίνα (έως 2 λεπτά), με υψηλή συχνότητα δρομολογίων και ασφαλή, ευχάριστη πρόσβαση)	2	4	3	5	4	
			Φόρτος πεζών	1 – Πολύ χαμηλός / Ανυψηλτικός (Πολύ λίγοι ή καθόλου πεζοί και στις δύο πλευρές. Η διαδρομή φαίνεται εγκαταλελειμμένη ή αβυσσώδης. Απουσιάζει οποιαδήποτε κοινωνική ή εμπορική δραστηριότητα)	2 – Χαμηλός και ανισομερής (Κάποιοι πεζοί εμφανίζονται σποραδικά, κυρίως μόνο στη μία πλευρά. Η άλλη πλευρά είναι σχεδόν ακρηματοποίητη. Απουσιάζουν πολλοί έλεγχος ή είναι συγκεντρωμένοι μονόπλευρα)	3 – Μέτριος και ασύμμετρος (Υπάρχει ορατή ροή πεζών, με σαφή υπεροχή της μιας πλευράς. Η άλλη πλευρά παραμένει αραιά χρησιμοποιούμενη. Η δραστηριότητα υπάρχει, αλλά δεν είναι ισόρροπη)	4 – Καλός και σχετικά ισορροπημένος (Σημαντικός αριθμός πεζών και στις δύο πλευρές, με αρκετά καλή της μίας πλευράς, αλλά και οι δύο δείχνουν χρήση και ζωή)	5 – Πολύ υψηλός και ισορροπημένος (Και οι δύο πλευρές έχουν έντονη, συνεχή και ισοκατανομημένη πεζική κίνηση. Οι χρήσεις γης (καταστήματα, είσοδοι, παγκάκια κ.λπ.) υποστηρίζουν τη συμμετρική χρήση)	5	4	4,5	4	4,25
		Φόρτος ποδηλάτων και άλλων μέσων		1 – Πολύ χαμηλός / Ανυψηλτικός (Δεν παρατηρούνται καθόλου ποδήλατα, πατινιά ή άλλα ήπια μέσα. Δεν υπάρχει υποδομή για αυτά. Η διαδρομή δεν ενθαρρύνει ή δεν υποστηρίζει καθόλου τη χρήση τέτοιων μέσων)	2 – Χαμηλός (Παρατηρούνται σποραδικά ποδήλατα ή σκούτερ, χωρίς όμως υποδομές (λωρίδες, σταθμοί, σήμανση). Η χρήση πιθανόν να βασίζεται σε παράτυπη κυκλοφορία στο πεζοδρόμιο ή το δρόμο)	3 – Μέτριος (Υπάρχει κάποια χρήση ποδηλάτων ή ήπιων μέσων, και εν μέρει κατάλληλο περιβάλλον (π.χ. αρκετός χώρος, λήνη κυκλοφορίας, συνύπαρξη με πεζούς). Δεν υπάρχουν όμως επίσημες υποδομές)	4 – Υψηλός (Παρατηρείται συχνή χρήση ποδηλάτων/πατινιών. Υπάρχουν προβλεπόμενα στο χώρο: π.χ. διακριτοί διάδρομοι, χώροι στάθμευσης ή κοινόχρηστα συστήματα. Η διαδρομή είναι συμβατή με την ήπια μετακίνηση)	5 – Πολύ υψηλός (Η διαδρομή αποτελεί ενεργό άξονα ήπιας κινητικότητας. Υπάρχει συχνή ροή ποδηλάτων, σκούτερ κ.ά., καθώς και ειδική υποδομή, καλή σήμανση, διαχωρισμένες λωρίδες, και υποστηρικτικές παρεχόμενες (στάσεις, φόρτιση κ.ά.))	2	2	2	3	2,5
				ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ							3,17	4	3,58
		ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ							3,8				

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 7. Τομέας 2^{ος} Κατηγορία Υποδομές

ΤΟΜΕΑΣ 2									
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση			
			Επισκέπτης 1			Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση	Μ.Ο.
Υποδομές	Περβάλλον Μετακίνησης	Ποιότητα πεζοδρομίου (Το πεζοδρόμιο είναι σπασμένο, πολύ στενό, με εμπόδια ή δεν υπάρχει καθόλου. Δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια)	1 – Πολύ κακή (Το πεζοδρόμιο είναι σπασμένο, πολύ στενό, με εμπόδια ή δεν υπάρχει καθόλου. Δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια)	2 – Κακή (Υπάρχουν πεζοδρόμια αλλά έχουν κακή επιφάνεια, πολλές ανωμαλίες, εμπόδια ή δεν είναι συνεχή. Η χρήση του από άτομα με κινητικά προβλήματα είναι πολύ δύσκολη)	3 – Μέτρια (Τα πεζοδρόμια είναι σχετικά συνεχή και σε καλή κατάσταση)	4 – Καλή (Τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση, με σωστό πλάτος, χωρίς εμπόδια στις περισσότερες περιοχές. Δεν επιδοκιμάζεται η καθημερινή χρήση από όλους)	2	2	2
			1 – Καθόλου (Ελάχιστα ή καθόλου δέντρα. Μεγάλοι δρόμοι και πεζοδρόμια χωρίς πράσινο)	2 – Πολύ λίγη (Μερικά δέντρα σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους ή συγκεντρωμένα μόνο σε συγκεκριμένα σημεία)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αρκετά δέντρα, αλλά όχι παντού. Η κάλυψη δεν είναι συνεχή ή επαρκής για σκίαση.)	4 – Καλή (Ομοιόμορφη παρουσία δέντρων σε δρόμους και πεζοδρόμια. Καλύπτουν μεγάλο ποσοστό της διαδρομής)	1	1	1,5
			1 – Καθόλου (Δεν υπάρχουν δέντρα ή άλλα στοιχεία σκίασης)	2 – Πολύ λίγη (Λίγα δέντρα σε μεγάλα διαστήματα, χωρίς ουσιαστική κάλυψη)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν δέντρα ή στέγαστρα σε κάποια τμήματα του δρόμου, αλλά η σκίαση είναι αποσπασματική)	4 – Καλή (Τα περισσότερα τμήματα του δρόμου έχουν συνεχή σκίαση)	1	2	1,5
		Καθίσματα και χώροι ανάπαυσης πεζών	1 – Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν παγκάκια, καθίσματα ή άλλοι χώροι όπου ο πεζός μπορεί να καθίσει ή να ξεκουραστεί. Ο χώρος είναι εχθρικός προς τον πεζό)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστα καθίσματα, συχνά παλιά, κατεστραμμένα ή σε άβολα σημεία. Δεν υπάρχει σκιά, ούτε άνεση)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν καθίσματα σε κάποια σημεία, αλλά όχι σε τακτικά διαστήματα. Η ποιότητά τους είναι βασική, ίσως χωρίς σκιά ή οπτική άνεση)	4 – Καλή (Τα καθίσματα είναι σε καλές θέσεις (σκιασμένες, με θέα, κοντά σε παρτέρια ή δραστηριότητες)	1	2	1,5
			1 – Απουσία (Η διαδρομή είναι σκοτεινή και μη ασφαλής, ιδιαίτερα τη νύχτα. Οι στυλοί είτε δεν υπάρχουν είτε δεν λειτουργούν)	2 – Αρσκή παρουσία (Ο φωτισμός είναι πολύ αδύναμος, με αρκετά σημεία σκοτεινά. Οι φωτιστικές μονάδες είναι αραίες τοποθετημένες ή παλιές/ελαττωματικές)	3 – Μέτρια παρουσία (Ο φωτισμός καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, αλλά υπάρχουν κάποια σημεία με ανεπαρκή φωτισμό. Η ένταση του φωτός είναι επαρκής αλλά όχι ιδανική)	4 – Πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι καλά φωτισμένη, με ελάχιστα τμήματα λιγότερο φωτεινά. Οι στυλοί είναι καλά κατασκευασμένοι και λειτουργούν. Ο περιπατητής αισθάνεται ασφάλεια τις βραδινές ώρες)	4	4	4
			ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ				2	2,6	2,3

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 8. Τομέας 2^{ος} Κατηγορία Πρόσβαση

ΤΟΜΕΑΣ 2										
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση			Μ.Ο.	
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση				
Συμπεριληπτικός σχεδιασμός	Οδηγός τυφλών	1 – Πολύ κακή (Απουσία σε όλη τη διαδρομή, ή υπάρχει αλλά είναι κατεστραμμένος, ασυνάρτητος ή επικίνδυνος. Δεν επιτρέπεται καμία ασφαλή πλοήγηση)	2 – Κακή (Υπάρχει αποσπασματικά, με μεγάλα κενά ή λανθασμένη τοποθέτηση. Μπορεί να οδηγήσει σε τυχούς, δέντρα, κάδους, ή να διακόπτεται χωρίς λόγο. Είναι δυνατή η παραπλανητικός ή επικίνδυνος)	3 – Μέτρια (Υπάρχει οδηγός τυφλών στη διαδρομή αλλά με ασυνέχειες ή μέτρια εφαρμογή. Είναι κατά βάση χρήσιμος αλλά χρειάζεται βελτιώσεις για ασφαλή χρήση)	4 – Καλή (Υπάρχει, είναι συνεχώς, σωστά τοποθετημένος και γενικά προσβάσιμος. Ίσως υπάρχουν μικρές ασυνέχειες, αλλά η πλοήγηση γίνεται με ασφάλεια και ευκολία)	1	1	1	1	
		1 – Πολύ κακή (Απουσιάζουν εντελώς ράμπες στα σημεία αλλαγής επιπέδου (π.χ. πεζοδρόμιο-διαβάση). Οι χρήστες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα δεν μπορούν να κινηθούν ανεξάρτητα)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστες ή ακατάλληλες ράμπες: υπερβολικά απότομες, στενές, με εμπόδια ή κακή επιφάνεια. Δεν πληρούν βασικά κριτήρια προσβασιμότητας)	3 – Μέτρια (Οι ράμπες είναι παρούσες σε αρκετά σημεία, αλλά κάποιες είναι φθαρμένες, απότομες ή με κακή σύνδεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο. Χρήζουν βελτίωσης, αλλά η βασική πρόσβαση υπάρχει)	4 – Καλή (Οι ράμπες είναι κατάλληλες και επαρκώς κατασκευασμένες. Επιτρέπουν σχετικά άνετη κίνηση, αν και μπορεί να υπάρχουν μικρά εμπόδια ή ατέλειες)	4	2	3	3	
	Εμπόδια στη διαδρομή	1 – Πολύ κακή (Πολλοπάκι και συνεχόμενα εμπόδια σε όλη τη διαδρομή. Ο πεζός δεν μπορεί να διασχίσει το πεζοδρόμιο χωρίς να κατεβεί στο δρόμο. Κατάληψη όλου του πλάτους από τραπεζοκαθίσματα, παρκαρισμένα οχήματα κλπ)	2 – Κακή (Για εμπόδια είναι συχνά και σημαντικά, αλλά σε ορισμένα σημεία μπορεί να μην υπάρχουν. Εμπόδια μειώνουν σημαντικά το πλάτος και προκαλούν δυσκολία στην κίνηση ΑμεΑ ή παιδιών με καρότσι)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αραιά ή περιορισμένες έντασης εμπόδια, που δεν παρεμποδίζουν εντελώς τη διέλευση, αλλά δημιουργούν περιοχές συμφόρησης ή περιορίζουν το πλάτος, δεν απαιτείται αλλαγή διαδρομής)	4 – Καλή (Για εμπόδια είναι ελάχιστα ή τοποθετημένα έτσι ώστε να μην επηρεάζουν την ομαλή ροή των πεζών. Πλάτος >1,5μ παραμένει ελεύθερο. Τραπεζοκαθίσματα, κάδοι κ.λπ. είναι οριοθετημένα)	3	2	2,5	3	
		Στοιχεία αστικού εξοπλισμού που εμποδίζουν την απευθείας κίνηση	1 – Πολύ κακή (Η διαδρομή παρεμποδίζεται σε μεγάλο βαθμό από αντικείμενα (κολώνες, στύλοι, δέντρα, κάδοι, πινάκδες κ.λπ.). Ο πεζός αναγκάζεται να αλλάξει συνεχώς κατεύθυνση ή να περπατάει στο οδόστρωμα)	2 – Κακή (Σημαντικός αριθμός εμποδίων, τα οποία δυσχεραίνουν την άνετη και ευθεία κίνηση. Υπάρχει στενότητα χώρου σε κρίσιμα σημεία (π.χ. εξόδους πολυκατοικιών, στάσεις ΜΜΜ))	3 – Μέτρια (Υπάρχουν ορισμένα εμπόδια (π.χ. φιάτα, δέντρα), αλλά η κίνηση είναι γενικά εφικτή με κάποιες μικρές παρακαμπτήσεις. Το πλάτος είναι οριακά επαρκές (>90 εκ. καθαρού χώρου))	4 – Καλή (Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε άκρες και δεν εμποδίζει σημαντικά την ευθεία διέλευση. Ο καθαρός διάδρομος κίνησης (>1,2 μ.) παραμένει διαθέσιμος σε όλη σχεδόν τη διαδρομή)	3	2	2,5	3
Εμπόδια κατά τη μετακίνηση		ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ						2,25	2,5	2,38

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 9. Τομέας 2^{ος} Κατηγορία Κινητικότητα

ΤΟΜΕΑΣ 2										
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση				
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	M.T.	Ίδια Αξιολόγηση	M.O.			
Κινητικότητα	Αντλητικές συνθήκες μετακίνησης	1- Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν στάσεις ΔΣ σε ακτίνα έως 10 λεπτών περπατήματος (περίπου 800 μέτρα). Η πρόσβαση απαιτεί μεγάλη απόσταση ή μεταφορά με άλλο μέσο. Καμία εξυπηρέτηση)	2- Κακή (Υπάρχει μία στάση σε σχετικά μεγάλη απόσταση (6-10 λεπτά περπατήματος), χωρίς σκίαση, πληροφορίες ή σύνδεση με άλλες γραμμές. Το δίκτυο είναι σπάνιο και ασταθές)	3- Μέτρια (Η στάση βρίσκεται σε μέτρια πρόσβαση απόσταση (4-6 λεπτά), χωρίς ιδιαίτερα εμπόδια στη διαδρομή, αλλά ενδέχεται να μην έχει καταφύγιο ή να εξυπηρετείται αραδιά)	4- Καλή (Η στάση βρίσκεται σε κοντινή απόσταση (1-4 λεπτά περπατήματος), έχει βασικές υποδομές (σκεπαστρο, κάθισμα) και αξιόπιστο δρομολόγιο, με αποδεκτή συχνότητα)	4	3	3,5	4	3,75
		1- Πολύ χαμηλός / Ανύπαρκτος (Πολύ λίγοι ή καθόλου πεζοί και στις δύο πλευρές. Η διαδρομή φαίνεται εγκαταλελειμμένη ή αβέβαιη. Απουσιάζει οποιαδήποτε κοινωνική ή εμπορική δραστηριότητα)	2- Χαμηλός και ανισομερής (Κάποιοι πεζοί εμφανίζονται sporadικά, κυρίως μόνο στη μία πλευρά. Η άλλη πλευρά είναι σχεδόν αχρησιμοποίητη. Απουσιάζουν πόλοι έλξης ή είναι συγκεντρωμένοι μονόπλευρα)	3- Μέτριος και ασύμμετρος (Υπάρχει ορατή ροή πεζών, με σαφή υπεροχή της μιας πλευράς. Η άλλη πλευρά παραμένει αραδιά χρησιμοποιόμενη. Η δραστηριότητα υπάρχει, αλλά δεν είναι ισόρροπη)	4- Καλή και σχετικά ισορροπημένη (Σημαντικός αριθμός πεζών και στις δύο πλευρές, με αρκετά καλή ισορροπία. Μικρή υπεροχή της μιας πλευράς, αλλά και οι δύο δείχνουν χρήση και ζωή)	4	3	3,5	3	3,25
		1- Πολύ χαμηλός / Ανύπαρκτος (Δεν παρατηρούνται καθόλου ποδήλατα, πατίνια ή άλλα μέσα. Δεν υπάρχει υποδομή για αυτά. Η διαδρομή δεν ενθαρρύνει ή δεν υποστηρίζει καθόλου τη χρήση τέτοιων μέσων)	2- Χαμηλός (Παρατηρούνται sporadικά ποδήλατα ή ηπιων μέσων, και εν μέρει κατάλληλο περιβάλλον (π.χ. αρκετός χώρος, λήνη κυκλοφορία, συνυπαρξη με πεζούς). Δεν υπάρχουν όμως επίσημες υποδομές)	3- Μέτριος (Υπάρχει κάποια χρήση ποδηλάτων ή ηπιων μέσων, και εν μέρει κατάλληλο περιβάλλον (π.χ. αρκετός χώρος, λήνη κυκλοφορία, συνυπαρξη με πεζούς). Δεν υπάρχουν όμως επίσημες υποδομές)	4- Υψηλός (Παρατηρείται συχνή χρήση ποδηλάτων/πατινιών. Υπάρχουν προβλέψεις στο χώρο: π.χ. διακριτοί διάδρομοι, χυμωρί σταθμευσης ή κοινόχρηστα συστήματα. Η διαδρομή είναι συμβατή με την ήπια μετακίνηση)	1	1	1	2	1,5
		1- Πολύ κακή (Τα πεζοδρόμια διακόπτονται συχνά ή απουσιάζουν εντελώς. Πολλές διαδρομές δεν είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους. Ο πεζός πρέπει να περπατήσει στο οδόστρωμα ή να κάνει μεγάλες παρακάμψεις.)	2- Κακή (Η διαδρομή δεν είναι συνεχής και συχνά απαιτεί αλλαγή κατεύθυνσης ή διέλευση από επικίνδυνα σημεία)	3- Μέτρια (Το δίκτυο πεζοδρομίων είναι εν μέρει συνεχές, αλλά υπάρχουν αραδιά κενά, είτε μικρής έκτασης είτε σχεδιαστικά. Η συνδεσιμότητα δεν είναι ικανή αλλά λειτουργική)	4- Καλή (Το πεζοδρόμιο είναι σχεδόν συνεχές και καλά συνδεδεμένο. Μικρά μόνο εμπόδια ή προσωρινές διακοπές εμφανίζονται sporadικά. Ο πεζός κινείται ομαλά από σημείο σε σημείο)	4	1	2,5	4	3,25
		ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ			ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ			ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ		
			2,63			3,25			2,94	
			2,54							

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 10. Τομέας 3^{ος} Κατηγορία Υποδομές

ΤΟΜΕΑΣ 3									
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση			
			Ιδία			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	M.T.	M.O.
Υποδομές Περιβάλλον Μετακίνησης	Ποιότητα πεζοδρομίου	1- Πολύ κακή (Το πεζοδρόμιο είναι σπασμένο, πολύ στενό, εμπόδια ή δεν υπάρχει καθόλου. Δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια)	2- Κακή (Υπάρχουν πεζοδρόμια αλλά έχουν κακή επιφάνεια, πολλές ανωμαλίες, 3- Μέτρια (Τα πεζοδρόμια είναι σχετικά συνεχόμενα και χρήση του από άτομα με κινητικά προβλήματα είναι πολύ δύσκολη)	4- Καλή (Τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση, με σωστό πλάτος, χωρίς εμπόδια στις περισσότερες περιοχές. Δεν εμποδίζεται η καθημερινή χρήση από όλους)	5- Πολύ καλή (Καθαρά, συνεχόμενα, με ράμπες, σωστή κλίση, λείες επιφάνειες, χωρίς εμπόδια. Ιδανικά και για ΑμεΑ, καροτσάκια, ηλικιωμένους.)	2	1	1,5	2
		1- Καθόλου (Ελάχιστα ή καθόλου δέντρα. Μεγάλοι δρόμοι και πεζοδρόμια χωρίς πράσινο)	2- Πολύ λίγα (Μερικά δέντρα σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους ή συγκεντρωμένα μόνο σε συγκεκριμένα σημεία)	3- Μέτρια (Υπάρχουν αρκετά δέντρα, αλλά όχι παντού. Η κάλυψη δεν είναι συνεχής ή επαρκής για σκίαση.)	4- Καλή (Ομοιόμορφη παρουσία δέντρων σε δρόμους και πεζοδρόμια. Καλύπτουν μεγάλο ποσοστό της διαδρομής)	1	1	1	2
	Σκίαση δρόμων και πεζοδρομίων	1- Καθόλου (Δεν υπάρχουν δέντρα ή άλλα στοιχεία σκίασης)	2- Πολύ λίγα (Λίγα δέντρα σε μεγάλα διαστήματα, χωρίς ουσιαστική κάλυψη)	3- Μέτρια (Υπάρχουν δέντρα ή στέγαστρα σε κάποια τμήματα του δρόμου, αλλά η σκίαση είναι αποσπασματική)	4- Καλή (Τα περισσότερα τμήματα του δρόμου έχουν συνεχή σκίαση)	3	1	2	3
		1- Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν παγκάκια, καθιστικά ή άλλοι χώροι όπου ο πεζός μπορεί να καθίσει ή να ξεκουραστεί. Ο χώρος είναι εχθρικός προς τον πεζό)	2- Κακή (Υπάρχουν ελάχιστα καθίσματα, συχνά παλιά, κατεστραμμένα ή σε άβολα σημεία. Δεν υπάρχει σκιά, ούτε άνεση)	3- Μέτρια (Υπάρχουν καθίσματα σε κάποια σημεία, αλλά όχι σε τακτικά διαστήματα. Η ποιότητά τους είναι βασική, ίσως χωρίς σκιά ή οπτική άνεση)	4- Καλή (Τα καθίσματα είναι σε καλές θέσεις (σκιασμένες, με θέα, κοντά σε παρτέρια ή δραστηριότητες))	1	1	1	3
	Φωτισμός οδού	1- Απουσία (Η διαδρομή είναι σκοτεινή και μη ασφαλή, ιδιαίτερα τη νύχτα. Οι στυλοί είτε δεν υπάρχουν είτε δεν λειτουργούν)	2- Αρσάη παρουσία (Ο φωτισμός είναι πολύ αδύναμος, με αρκετά σημεία σκότενά. Οι φωτιστικές μονάδες είναι αρσάη τοποθετημένες ή παλιές/ελαττωματικές)	3- Μέτρια παρουσία (Ο φωτισμός καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, αλλά υπάρχουν κάποια σημεία με ανεπαρκή φωτισμό. Η ένταση του φωτός είναι επαρκής αλλά όχι ισοανική)	4- Πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι καλά φωτισμένη, με ελάχιστα τμήματα λιγότερο φωτεινά. Οι στυλοί είναι καλά καταμετρημένοι και λειτουργούν. Ο περιπατητής αισθάνεται ασφάλεια τις βραδινές ώρες)	4	2	3	4
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ								1,7	2,8
									2,25

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 11. Τομέας 3^{ος} Κατηγορία Πρόσβαση

ΤΟΜΕΑΣ 3										
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση			Μ.Ο.	
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση				
Πρόσβαση	Συμπεριληπτικός σχεδιασμός	Οδηγός τυφλών	1 – Πολύ κακή (Απουσία σε όλη τη διαδρομή, ή υπάρχει αλλά είναι κατεστραμμένος, ασυνάρτητος ή επικίνδυνος. Δεν επιτρέπεται καμία ασφαλή ποδηγήση)	2 – Κακή (Υπάρχει αποσπασματικά, με μεγάλα κενά ή λανθασμένη τοποθέτηση. Μπορεί να οδηγήσει σε τυχόν, δέντρα, κάδους, ή να διακόπτεται χωρίς λόγο. Είναι δυνατή η παραπλανητική ή επικίνδυνη χρήση)	3 – Μέτρια (Υπάρχει οδηγός αλλά ασυνέχης ή μέτρια εφαρμογή. Είναι κατά βάση χρήσιμος αλλά χρειάζεται βελτιώσεις για ασφαλή χρήση)	4 – Καλή (Υπάρχει, είναι τοποθετημένος και γενικά προσβάσιμος. Ίσως υπάρχουν μικρές αστοχίες, αλλά η ποδηγήση γίνεται με ασφάλεια και ευκολία)	1	1	1	
		Ράμπες πρόσβασης	1 – Πολύ κακή (Απουσιάζουν εντελώς ράμπες στα σημεία αλλαγής επιπέδου (π.χ. πεζοδρόμιο-δίαβαση). Οι χρήστες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα δεν μπορούν να κινηθούν ανεξάρτητα)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστες ή ακατάλληλες ράμπες: υπερβολικά απότομες, στενές, με εμπόδια ή κακή επιφάνεια. Δεν πληρούν βασικά κριτήρια προσβασιμότητας)	3 – Μέτρια (Οι ράμπες είναι παρούσες σε αρκετά σημεία, αλλά κάποιες είναι φθαρμένες, απότομες ή με κακή σύνδεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο. Χρρίζουν βελτιώσεις, αλλά η βασική πρόσβαση υπάρχει)	4 – Καλή (Οι ράμπες είναι καταλλήλες και επαρκώς κατασκευασμένες. Επιτρέπουν σχετικά άνετη κίνηση, αν και μπορεί να υπάρχουν μικρά εμπόδια ή ατέλειες)	1	1	1	
	Εμπόδια στην διαδρομή	Εμπόδια στην διαδρομή	1 – Πολύ κακή (Πολυπλά και συνεχόμενα εμπόδια σε όλη τη διαδρομή. Ο πεζός δεν μπορεί να διασχίσει το πεζοδρόμιο χωρίς να κατεβεί στο δρόμο. Κατάληψη όλου του πλάτους από τραπεζοκαθίσματα, παρκαρισμένα οχήματα κλπ)	2 – Κακή (Τα εμπόδια είναι συχνά και σημαντικά, αλλά σε ορισμένα σημεία μπορεί να μην υπάρχουν. Εμπόδια μειώνουν σημαντικά το πλάτος και προκαλούν δυσκολία στην κίνηση ΑμεΑ ή παιδιών με καρότσι)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αραιά ή περιορισμένες έντασης εμπόδια, που δεν παρεμποδίζουν εντελώς τη διέλευση, αλλά δημιουργούν περιοχές συμφόρησης ή περιορίζουν το πλάτος. Δεν απαιτείται αλλαγή διαδρομής)	4 – Καλή (Τα εμπόδια είναι ελάχιστα ή τοποθετημένα έτσι ώστε να μην επηρεάζουν την ομαλή ροή των πεζών. Πλάτος >1,5μ παραμένει ελεύθερο. Τραπεζοκαθίσματα, κάδοι κ.λπ. είναι οριοθετημένα)	2	1,5	2	1,75
		Εμπόδια κατά τη μετακίνηση	1 – Πολύ κακή (Η διαδρομή παρεμποδίζεται σε μεγάλο βαθμό από αντικείμενα (π.χ. κολώνες, στυλοί, δέντρα, κάδοι, πινακίδες κ.λπ.). Ο πεζός αναγκάζεται να αλλάξει συνεχώς κατεύθυνση ή να περπατάει στο οδόστρωμα)	2 – Κακή (Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε άκρες και δεν εμποδίζει σημαντικά την ευθεία διέλευση. Ο καθαρός διάδρομος κίνησης (>1,2 μ.) παραμένει διαθέσιμος πλήρως πρόσβασιμος, άνετος και συνεχής)	3 – Μέτρια (Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε άκρες και δεν εμποδίζει σημαντικά την ευθεία διέλευση. Ο καθαρός διάδρομος κίνησης (>1,2 μ.) παραμένει διαθέσιμος πλήρως πρόσβασιμος, άνετος και συνεχής)	4 – Καλή (Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε άκρες και δεν εμποδίζει σημαντικά την ευθεία διέλευση. Ο καθαρός διάδρομος κίνησης (>1,2 μ.) παραμένει διαθέσιμος πλήρως πρόσβασιμος, άνετος και συνεχής)	2	2	2	2
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ							1,38	1,5	1,44	

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 12, Τομέας 3^{ος} Κατηγορία Κινητικότητα

ΤΟΜΕΑΣ 3											
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση		Αξιολόγηση						
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	M.T.	Ιδια Αξιολόγηση	M.O.				
Κινητικότητα	Ανυψητές συνθήκες μετακίνησης	Πρόσβαση σε στάσεις ΔΣ	1- Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν στάσεις ΔΣ σε ακτίνα έως 10 λεπτών περπατήματος (περίπου 800 μέτρα). Η πρόσβαση απαιτεί μεγάλη απόσταση ή μεταφορά με άλλο μέσο. Καμία εξυπηρέτηση)	2- Κακή (Υπάρχει μία στάση σε σχετικά μεγάλη απόσταση (6-10 λεπτά περπατήματος), χωρίς σκάση, πληροφορίες ή σύνδεση με άλλες γραμμές. Το δίκτυο είναι σπάνιο και ασταθές)	3- Μέτρια (Η στάση βρίσκεται σε μέτρια προβάσιμη απόσταση (4-6 λεπτά), χωρίς ιδιαίτερα εμπόδια στη διαδρομή, αλλά ενδέχεται να μην έχει καταφύγιο ή να εξυπηρετείται αραιά)	4- Καλή (Η στάση βρίσκεται σε κοντινή απόσταση (1-4 λεπτά περπατήματος), έχει βασικές υποδομές (σκάπατρο, καθίσμα) και αδιάπαστο δρομολόγιο, με αποδεκτή συχνότητα)	3	1	2	2	
		Φόρτος πεζών	1- Πολύ χαμηλός / Ανύπαρκτος (Πολύ λίγοι ή καθόλου πεζοί και στις δύο πλευρές. Η διαδρομή φαίνεται εγκαταλελειμμένη ή αβλόκνη. Απουσιάζει οποιαδήποτε κοινωνική ή εμπορική δραστηριότητα)	2- Χαμηλός και ανισομερής (Κάποιοι πεζοί εμφανίζονται σποραδικά, κυρίως μόνο στη μία πλευρά. Η άλλη πλευρά είναι σχεδόν αχρησιμοποίητη. Απουσιάζουν τόσο έλξης ή είναι συγκεντρωμένα μονόπλευρα)	3- Μέτριος και ασύμμετρος (Υπάρχει ορατή ροή πεζών, με σαφή υπερχρή της μιας πλευράς. Η άλλη πλευρά παραμένει αραιά χρησιμοποιούμενη. Η δραστηριότητα υπάρχει, αλλά δεν είναι ισορροπη)	4- Καλή και σχετικά ισορροπημένη (Σημαντικός αριθμός πεζών και στις δύο πλευρές, με αρκετά καλή ισορροπία. Μικρή υπερχρή της μίας πλευράς, αλλά και οι δύο δείχνουν χρήση και ζωή)	4	3	3,5	2	2,75
		Φόρτος ποδηλάτων και άλλων μέσων	1- Πολύ χαμηλός / Ανύπαρκτος (Δεν παρατηρούνται καθόλου ποδήλατα, πατινά ή άλλα ήπια μέσα. Δεν υπάρχει υποδομή για αυτά. Η διαδρομή δεν ενθαρρύνει ή δεν υποστηρίζει καθόλου τη χρήση τέτοιων μέσων)	2- Χαμηλός (Παρατηρούνται σποραδικά ποδήλατα ή σκούτερ, χωρίς όμως υποδομές (λαρίδες, σταθμοί, σημείωση). Η χρήση πιθανόν να βασίζεται σε παρατυπία κυκλοφορία, συνύπαρξη με πεζούς). Δεν υπάρχουν όμως επισημες υποδομές)	3- Μέτριος (Υπάρχει κάποια χρήση ποδηλάτων ή ήπιων μέσων, και εν μέρει κατάλληλο περιβάλλον (π.χ. αρκετός χώρος, λήνη κυκλοφορία, συνύπαρξη με πεζούς). Δεν υπάρχουν όμως επισημες υποδομές)	4- Υψηλός (Παρατηρείται συχνή χρήση ποδηλάτων/πατινιών. Υπάρχουν προβλέψεις στο χώρο: π.χ. διακριτοί διάδρομοι, χώροι στάθμευσης ή κοινόχρηστα συστήματα. Η διαδρομή είναι συμβατή με την ήπια μετακίνηση)	1	1	1	1	1
		Συνέχεια και συνέδεσιμότητα πεζοδρομίων	1- Πολύ κακή (Τα πεζοδρόμια διακόπτονται συχνά ή αποσιώδουν εντελώς. Πολλές διαδρομές δεν είναι συνεδεδεμένες μεταξύ τους. Ο πεζός πρέπει να περπατήσει στο οδόστρωμα ή να κάνει μεγάλες παρακάμψεις.)	2- Κακή (Η διαδρομή δεν είναι συνεχής και συχνά απαιτεί αλλαγή κατεύθυνσης ή διέλευση από επικίνδυνα σημεία)	3- Μέτρια (Το δίκτυο πεζοδρομίων είναι εν μέρει αραιά κενά, είτε μικρής έκτασης είτε σχεδιαστικά. Η συνεδεδεμότητα δεν είναι ιδανική αλλά λειτουργική)	4- Καλή (Το πεζοδρόμιο είναι σχεδόν συνεχές και καλά συνδεδεμένο. Μικρά μόνο εμπόδια ή προσωρινές διακοπές εμφανίζονται σποραδικά. Ο πεζός κινείται ομαλά από σημείο σε σημείο)	2	1	1,5	4	2,75
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ					2	2	2,25	2,13	1,94		
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ					ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ						

Πηγή: Ιδια Επεξεργασία

Πίνακας 13. Τομέας 4^{ος} Κατηγορία Υποδομές

ΤΟΜΕΑΣ 4												
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση						
						Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση			
									Μ.Ο.			
Υποδομές	Περιβάλλον Μετακίνησης	Ποιότητα πεζοδρομίου	1 – Πολύ κακή (Το πεζοδρόμιο είναι σπασμένο, πολύ στενό, με εμπόδια ή δεν υπάρχει καθόλου. Δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια)	2 – Κακή (Υπάρχουν πεζοδρόμια αλλά έχουν κακή επιφάνεια, πολλές ανωμαλίες, εμπόδια ή δεν είναι συνεχή. Η χρήση του από άτομα με κινητικά προβλήματα είναι πολύ δύσκολη)	3 – Μέτρια (Τα πεζοδρόμια είναι σχετικά συνεχή και σε σχετικά καλή κατάσταση)	4 – Καλή (Τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση, με σωστό πλάτος, χωρίς εμπόδια στις περισσότερες περιοχές. Δεν εμποδίζεται η καθημερινή χρήση από όλους)	2	2	2	2,5		
			1 – Καθόλου (Ελάχιστα ή καθόλου δέντρα. Μεγάλοι δρόμοι και πεζοδρόμια χωρίς πράσινο)	2 – Πολύ λίγη (Μερικά δέντρα σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους ή συγκεντρωμένα μόνο σε συγκεκριμένα σημεία)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αρκετά δέντρα, αλλά όχι παντού. Η κάλυψη δεν είναι συνεχής ή επαρκής για σκίαση.)	4 – Καλή (Ομοιόμορφη παρουσία δέντρων σε δρόμους και πεζοδρόμια. Καλύπτουν μεγάλο ποσοστό της διαδρομής)	3	2	2,5	3	2,75	
			1 – Καθόλου (Δεν υπάρχουν δέντρα ή άλλα στοιχεία σκίασης)	2 – Πολύ λίγη (Λίγα δέντρα σε μεγάλα διαστήματα, χωρίς ουσιαστική κάλυψη)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν δέντρα ή στέγαστρα σε κάποια τμήματα του δρόμου, αλλά η σκίαση είναι αποσπασματική)	4 – Καλή (Τα περισσότερα τμήματα του δρόμου έχουν συνεχή σκίαση)	3	2	2,5	3	2,75	
		Καθίσματα και χώροι ανάπαυσης πεζών	1 – Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν παγκάκια, καθίσματα ή άλλοι χώροι όπου ο πεζός μπορεί να καθίσει ή να ξεκουραστεί. Ο χώρος είναι εχθρικός προς τον πεζό)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστα καθίσματα, συχνά παλιά, κατεστραμμένα ή σε άβολα σημεία. Δεν υπάρχει σκιά, ούτε άνεση)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν καθίσματα σε κάποια σημεία, αλλά όχι σε τακτικά διαστήματα. Η ποιότητά τους είναι βασική, ίσως χωρίς σκιά ή οπτική άνεση)	4 – Καλή (Τα καθίσματα είναι σε καλές θέσεις (σκιασμένες, με θέα, κοντά σε παρτέρια ή δραστηριότητες))	2	2	2	2	2	
		Φωτισμός οδού	1 – Απουσία (Η διαδρομή είναι σκοτεινή και μη ασφαλής, ιδιαίτερα τη νύχτα. Οι στύλοι είτε δεν υπάρχουν είτε δεν λειτουργούν)	2 – Αραχή παρουσία (Ο φωτισμός είναι πολύ αδύναμος, με αρκετά σημεία σκοτεινά. Οι φωτιστικές μονάδες είναι αραιά τοποθετημένες ή παλιές/ελαττωματικές)	3 – Μέτρια παρουσία (Ο φωτισμός καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, αλλά υπάρχουν κάποια σημεία με ανεπαρκή φωτισμό. Η ένταση του φωτός είναι αραιά)	4 – Πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι καλά φωτισμένη, με ελάχιστα τμήματα λιγότερο φωτεινά. Οι στύλοι είναι καλά κατανεμημένοι και λειτουργούν. Ο περπατητής αισθάνεται ασφάλεια τις βραδινές ώρες)	4	2	3	2	2,5	
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ								2,4	2,6	2,5		

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 14. Τομέας 4^{ος} Κατηγορία Πρόσβαση

ΤΟΜΕΑΣ 4												
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση			Μ.Ο.			
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση						
Πρόσβαση	Συμπεριληπτικός σχεδιασμός	Οδηγός τυφλών	1 – Πολύ κακή (Απουσία σε όλη τη διαδρομή, ή υπάρχει αλλά είναι κατεστραμμένος, ασυνάρτητος ή επικίνδυνος. Δεν επιτρέπει καμία ασφαλή πλοήγηση)	2 – Κακή (Υπάρχει αποσπασματικά, με μεγάλα κενά ή λανθασμένη τοποθέτηση. Μπορεί να οδηγήσει σε τοίχους, δέντρα, κάδους ή να διακόπτεται χωρίς λόγο. Είναι δυναμικά παραπλανητικός ή επικίνδυνος)	3 – Μέτρια (Υπάρχει οδηγός τυφλών στη διαδρομή αλλά με ασυνέχειες ή μέτρια εφαρμογή. Είναι κατά βάση χρήσιμος αλλά χρειάζεται βελτιώσεις για ασφαλή χρήση)	4 – Καλή (Υπάρχει, είναι συνεπής, σωστά προσημασμένος και γενικά μικρές αστοχίες, αλλά η πλοήγηση γίνεται με ασφάλεια και ευκολία)	5 – Πολύ καλή (Είναι πλήρης συνεπής, υψηλής ποιότητας και απαλλαγμένος από εμπόδια. Ακολουθεί τη σωστή χάραξη, με σωστό υλικό και ανάγλυφο, και συνδέεται με διαβάσεις, ράμπες κ.ά.)	1	1	1		
		Ράμπες πρόσβαση	1 – Πολύ κακή (Απουσιάζουν εντελώς ράμπες στα σημεία αλλαγής επιπέδου (π.χ. πεζοδρόμιο-διάβαση). Οι χρήστες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα δεν μπορούν να κινηθούν ανεξάρτητα)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστες ή ακατάλληλες ράμπες υπερβολικά απότομες, στενές, με εμπόδια ή κακή επιφάνεια. Δεν πληρούν βασικά κριτήρια προσβασιμότητας)	3 – Μέτρια (Οι ράμπες είναι παρούσες σε αρκετά σημεία, αλλά κάποιες είναι φθαρμένες, απότομες ή με κακή σύνδεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο. Χρησιμοποιούν βασικά κριτήρια προσβασιμότητας)	4 – Καλή (Οι ράμπες είναι κατάλληλες και επαρκώς κατασκευασμένες. Επιτρέπουν σχετικά άνετη κίνηση, αν και μπορεί να υπάρχουν μικρά εμπόδια ή ατέλειες)	5 – Πολύ καλή (Οι ράμπες είναι συνεχείς, ομαλές, σωστά σχεδιασμένες, με σωστή κλίση και σύνδεση με το οδόστρωμα και τα πεζοδρόμια. Καμία δυσκολία πρόσβασης)	1	1	1	1	
		Εμπόδια στην διαδρομή	1 – Πολύ κακή (Πολυπλάκ και συνεχόμενα εμπόδια σε όλη τη διαδρομή. Ο πεζός δεν μπορεί να διασχίσει το πεζοδρόμιο χωρίς να κατεβεί στο δρόμο. Κατάληψη όλου του πλάτους από τραπεζοκαθίσματα, παρκαρισμένα οχήματα κλπ)	2 – Κακή (Τα εμπόδια είναι συχνά και σημαντικά, αλλά σε ορισμένα σημεία μπορεί να μην υπάρχουν. Εμπόδια μειώνουν σημαντικά το πλάτος και προκαλούν δυσκολία στην κίνηση ΑμεΑ ή παιδιών με καρότσι)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αραιά ή περιορισμένη ένταση εμπόδια, που δεν παρεμποδίζουν εντελώς τη διέλευση, αλλά δημιουργούν περιοχές συμφόρησης ή περιορίζουν το πλάτος. Δεν απαιτείται αλλαγή διαδρομής)	4 – Καλή (Τα εμπόδια είναι ελάχιστα ή τοποθετημένα έτσι ώστε να μην επηρεάζουν την ομαλή ροή των πεζών. Πλάτος >1,5μ παραμένει ελεύθερο. Τραπεζοκαθίσματα, κάδοι κ.λπ. είναι οριοθετημένα)	5 – Πολύ καλή (Καμία ή μηδενική παρουσία εμπόδων. Ο διάδρομος πεζών είναι απολύτως ελεύθερος, οπτικά και λειτουργικά, σε όλο το μήκος. Υπάρχει πλήρης σεβασμός στην πρόσβαση των πεζών)	2	2	2	2	
	Εμπόδια κατά τη μετακίνηση	Στοιχεία αστικού εξοπλισμού που εμποδίζουν την απευθείας κίνηση	1 – Πολύ κακή (Η διαδρομή παρεμποδίζεται σε μεγάλο βαθμό από αντικείμενα (κολώνες, στύλοι, δέντρα, κάδοι, πινακίδες κ.λπ.). Ο πεζός αναγκάζεται να αλλάξει συνεχώς κατεύθυνση ή να περιπατάει στο οδόστρωμα)	2 – Κακή (Σημαντικός αριθμός εμποδίων, τα οποία δυσχεραίνουν την άνετη και ευθεία κίνηση. Υπάρχει στενότητα χώρου σε κρίσιμα σημεία (π.χ. έσοδοι πολυκατοικιών, στάσεις ΜΜΜ))	3 – Μέτρια (Υπάρχουν ορισμένα εμπόδια (π.χ. φυτά, δέντρα), αλλά η κίνηση είναι γενικά εφικτή με κάποιες μικρές παρακαμψίες. Το πλάτος είναι οριακά επαρκές (>90 εκ. καθαρού χώρου))	4 – Καλή (Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε άκρες και δεν εμποδίζει σημαντικά την ευθεία διέλευση. Ο καθαρός διάδρομος κίνησης (>1,2 μ.) παραμένει διαθέσιμος σε όλη σχεδόν τη διαδρομή)	5 – Πολύ καλή (Δεν υπάρχουν εμπόδια στη ζώνη κίνησης ή είναι πλήρως οργανωμένα (π.χ. σε "τεχνικές ζώνες" μεταξύ πεζοδρομίου και δρόμου). Ο διαθέσιμος χώρος είναι πλήρως προσημασμένος, άνετος και συνεχής)	2	1	1,5	1	1,25
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ										1,38	1,25	1,31

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 15. Τομέας 4^{ος} Κατηγορία Κινητικότητα

ΤΟΜΕΑΣ 4										
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση				
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	M.T.	Ιδια Αξιολόγηση	M.O.			
Κινητικότητα	Ανυψητές συνθήκες μετακίνησης	Πρόσβαση σε στάσεις ΔΣ	1- Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν στάσεις ΔΣ σε ακτίνα έως 10 λεπτών περπατήματος (περίπου 800 μέτρα). Η πρόσβαση απαιτεί μεγάλη απόσταση ή μεταφορά με άλλο μέσο. Καμία εξυπηρέτηση)	2- Κακή (Υπάρχει μία στάση σε σχετικά μεγάλη απόσταση (6-10 λεπτά περπατήματος), χωρίς ακασία, πληροφορίες ή σύνδεση με άλλες γραμμές. Το δίκτυο είναι σπάνιο και ασταθές)	3- Μέτρια (Η στάση βρίσκεται σε μέτρια πρόσβαση απόσταση (4-6 λεπτά), χωρίς ιδιαίτερα εμπόδια στη διαδρομή, αλλά ενδέχεται να μην έχει καταφύγιο ή να εξυπηρετείται αραιά)	4- Καλή (Η στάση βρίσκεται σε κοντινή απόσταση (1-4 λεπτά περπατήματος), έχει βασικές υποδομές (σκέπαστρο, κάθισμα) και αξιόπιστο δρομολόγιο, με αποδεκτή συχνότητα)	2	1	2	1,75
		Φόρτος πεζών	1 – Πολύ χαμηλός/ Ανύψαρκτος (Πολύ λίγα ή καθόλου πεζοί και στις δύο πλευρές. Η διαδρομή φαίνεται εγκαταλελειμμένη ή αβλόγητη. Απουσιάζει οποιαδήποτε κοινωνική ή εμπορική δραστηριότητα)	2 – Χαμηλός και ανισομερής (Κάποιοι πεζοί εμφανίζονται σποραδικά, κυρίως μόνο στη μία πλευρά. Η όλη πλευρά είναι σχεδόν αχρησιμοποίητη. Απουσιάζουν πολλοί έλεγχος ή είναι συγκεντρωμένοι μονόπλευρα)	3 – Μέτριος και ασύμμετρος (Υπάρχει ορατή ροή πεζών, με σαφή υπεροχή της μιας πλευράς. Η άλλη πλευρά παραμένει αραιά χρησιμοποιούμενη. Η δραστηριότητα υπάρχει, αλλά δεν είναι ισόρροπη)	4 – Καλή και σχετικά ισορροπημένη (Σημαντικός αριθμός πεζών και στις δύο πλευρές, με αρκετά καλή πεζική κίνηση. Οι χρήσεις γης (καταστήματα, εισοδη, παγκάκια κ.λπ.) υποστηρίζουν τη συμμετρική χρήση)	3	3	3	3
		Φόρτος ποδηλάτων και άλλων μέσων	1 – Πολύ χαμηλός/ Ανύψαρκτος (Δεν παρατηρούνται καθόλου ποδήλατα, πατινιά ή άλλα μέσα. Δεν υπάρχει υποδομή για αυτά. Η διαδρομή δεν ενθαρρύνει ή δεν υποστηρίζει καθόλου τη χρήση τέτοιων μέσων)	2 – Χαμηλός (Παρατηρούνται σποραδικά ποδήλατα ή σκούτερ, χωρίς όμως υποδομές (λωρίδες, σταθμοί, σήμανση). Η χρήση πιθανόν να βασίζεται σε παράτυπη κυκλοφορία στο πεζοδρόμιο ή το δρόμο)	3 – Μέτριος (Υπάρχει κάποια χρήση ποδηλάτων ή άλλων μέσων, και εν μέρει κατάλληλο περιβάλλον (π.χ. χύδρο, π.χ. διακριτοί διάδρομοι, χύδρο στάθμευσης ή κοινόχρηστα συστήματα. Η διαδρομή είναι συμβατή με υποστηρικτικές παροχές (στάσεις, φόρτιση κ.ά.))	5 – Πολύ υψηλός (Η διαδρομή αποτελεί ενεργό άξονα ή πιας κινητικότητας. Υπάρχει συχνή ροή ποδηλάτων, σκούτερ κ.ά., καθώς και ειδική υποδομή, καλή σήμανση, διαχωρισμένες λωρίδες, και υποστηρικτικές παροχές (στάσεις, φόρτιση κ.ά.))	1	1	1	1
	Συνέχεια και συνδεσιμότητα πεζοδρομίων	1- Πολύ κακή (Τα πεζοδρόμια διακόπτονται συχνά ή αποσπάζουν εντελώς. Πολλές διαδρομές δεν είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους. Ο πεζός πρέπει να περπατήσει στο οδόστρωμα ή να κάνει μεγάλες παρακάμψεις.)	2- Κακή (Η διαδρομή δεν είναι συνεχής και συχνά απαιτεί αλλαγή κατεύθυνσης ή διέλευση από επικίνδυνα σημεία)	3- Μέτρια (Το δίκτυο πεζοδρομίων είναι εν μέρει συνεχές, αλλά υπάρχουν αραιά κενά, είτε μικρής έκτασης είτε σχεδιαστικά. Η ιδανικότητα δεν είναι ικανή αλλά λειτουργική)	4- Καλή (Το πεζοδρόμιο είναι σχεδόν συνεχές και καλά συνδεδεμένο. Μικρά μόνο εμποδια ή προσωρινές διακοπές εμφανίζονται σποραδικά. Ο πεζός κινείται ομαλά από σημείο σε σημείο)	5	2	3	3	3,25
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ							2,25	2,25	2,25	2,25
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ							2			

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 16. Τομέας 5^{ος} Κατηγορία Υποδομές

ΤΟΜΕΑΣ 5												
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση		Αξιολόγηση							
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση	M.O.					
Υποδομές	Περβάλλον Μετακίνησης	Ποιότητα πεζοδρομίου	1 – Πολύ κακή (Το πεζοδρόμιο είναι σπασμένο, πολύ στενό, εμπόδια ή δεν υπάρχει καθόλου. Δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια)	2 – Κακή (Υπάρχουν πεζοδρόμια αλλά έχουν κακή εμφάνεια, πολλές ανωμαλίες, εμπόδια ή δεν είναι συνεχή. Η χρήση του από άτομα με κινητικά προβλήματα είναι πολύ δύσκολη)	3 – Μέτρια (Τα πεζοδρόμια είναι σχετικά συνεχόμενα και σε σχετικά καλή κατάσταση)	4 – Καλή (Τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση, με σωστό πλάτος, χωρίς εμπόδια στις περισσότερες περιοχές. Δεν εμποδίζεται η καθημερινή χρήση από όλους)	5 – Πολύ καλή (Καθαρά, συνεχόμενα, με ράμπες, σωστή κλίση, λείες επιφάνειες, χωρίς εμπόδια. Ιδανικά και για ΑμεΑ, καροτσάκια, ηλικιωμένους.)	1	1	1		
			Φυτεύσεις και στοιχεία καλλωπισμού	1 – Καθόλου (Ελάχιστα ή καθόλου δέντρα. Μεγάλοι δρόμοι και πεζοδρόμια χωρίς πράσινο)	2 – Πολύ λίγη (Μερικά δέντρα σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους ή συγκεντρωμένα μόνο σε συγκεκριμένα σημεία)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αρκετά δέντρα, αλλά όχι παντού. Η κάλυψη δεν είναι συνεχής ή επαρκής για σκίαση.)	4 – Καλή (Ομοιόμορφη παρουσία δέντρων σε δρόμους και πεζοδρόμια. Καλύπτουν μεγάλο ποσοστό της διαδρομής)	5 – Πολύ καλή (Συνεχής δεντροφύτευση κατά μήκος της οδού και σε όλους τους χώρους)	1	2	1,5	
			Σκίαση δρόμων και πεζοδρομίων	1 – Καθόλου (Δεν υπάρχουν δέντρα ή άλλα στοιχεία σκίασης)	2 – Πολύ λίγη (Λίγα δέντρα σε μεγάλα διαστήματα, χωρίς ουσιαστική κάλυψη)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν δέντρα ή στέγαστρα σε κάποια τμήματα του δρόμου, αλλά η σκίαση είναι αποσπασματική)	4 – Καλή (Τα περισσότερα τμήματα του δρόμου έχουν συνεχή σκίαση)	5 – Πολύ καλή (Ολόκληρη η διαδρομή έχει συνεχόμενη σκία (είτε από δέντρα είτε από σκίαστρα/στοές)	3	2	2,25	
		Καθίσματα και χώροι ανάπαυσης πεζών	1 – Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν παγκάκια, καθιστικά ή άλλοι χώροι όπου ο πεζός μπορεί να καθίσει ή να ξεκουραστεί. Ο χώρος είναι εχθρικός προς τον πεζό)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστα καθίσματα, συχνά παλιά, κατεστραμμένα ή σε άβολα σημεία. Δεν υπάρχει σκία, ούτε άνεση)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν καθίσματα σε κάποια σημεία, αλλά όχι σε τακτικά διαστήματα. Η ποιότητά τους είναι βασική, ίσως χωρίς σκία ή οπτική άνεση)	4 – Καλή (Τα καθίσματα είναι σε καλές θέσεις (σκασμένες, με θέα, κοντά σε παρτέρια ή δραστηριότητες)	5 – Πολύ καλή (Πολλά και ποιοτικά καθίσματα σε όλη την περιοχή. Σκασμένα, άνετα, καθαρά, με επαρκή απόσταση μεταξύ τους, ακόμα και προσβάσιμα για ΑμεΑ)	1	1	1		
		Φυτισμός οδού	1 – Απουσία (Η διαδρομή είναι σκοτεινή και μη ασφαλή, ιδιαίτερα τη νύχτα. Οι στύλοι είτε δεν υπάρχουν είτε δεν λειτουργούν)	2 – Αραιή παρουσία (Ο φυτισμός είναι πολύ αδύναμος, με αρκετά σημεία σκοτεινά. Οι φυτιστικές μονάδες είναι αραιά τοποθετημένες ή παλιές/ελαττωματικές)	3 – Μέτρια παρουσία (Ο φυτισμός καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, αλλά υπάρχουν κάποια σημεία με ανεπαρκή φυτισμό. Η ένταση του φωτός είναι επαρκής αλλά όχι ιδανική)	4 – Πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι καλά φυτισμένη, με ελάχιστα τμήματα λιγότερο φωτεινά. Οι στύλοι είναι καλά κατασκευασμένοι και λειτουργούν. Ο περπατητής αισθάνεται ασφάλεια τις βραδινές ώρες)	5 – Πολύ πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι πλήρως και ομοιόμορφα φωτισμένη. Ο φυτισμός είναι σύγχρονος, επαρκούς έντασης και φιλικός στο περιβάλλον)	2	1	1,5	2	1,75
			ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ							1,4	1,6	1,5

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 17. Τομέας 5^{ος} Κατηγορία Πρόσβαση

ΤΟΜΕΑΣ 5									
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση			Μ.Ο.
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση			
Πρόσβαση	Οδηγός τυφλών	1 – Πολύ κακή (Απουσία σε όλη τη διαδρομή, ή υπάρχει αλλά είναι κατεστραμμένος, συνάφτης ή επικίνδυνος. Δεν επιτρέπεται καμία ασφάλη πλοήγηση)	2 – Κακή (Υπάρχει αποσπασματικά, με μεγάλα κενά ή λανθασμένη τοποθέτηση. Μπορεί να οδηγήσει σε τσίχλες, δέντρα, κάδους, ή να διακόπτεται χωρίς λόγο. Είναι δυνατικά παραπλανητικός ή επικίνδυνος)	3 – Μέτρια (Υπάρχει οδηγός τυφλών στη διαδρομή αλλά με συνήθειες ή μέτρια εφαρμογή. Είναι κατά βάση χρήσιμος αλλά χρειάζεται βελτιώσεις για ασφάλη χρήση)	4 – Καλή (Υπάρχει, είναι συνεχής, σωστά τοποθετημένος και γενικά προσβάσιμος, ίσως υπάρχουν μικρές αστοχίες, αλλά η πλοήγηση γίνεται με ασφάλεια και ευκολία)	5 – Πολύ καλή (Είναι πλήρης, συνετής, υψηλής ποιότητας και απαλλαγμένος από εμπόδια. Ακολουθεί τη σωστή χάραξη, με σωστό υλικό και ανάγλυφο, και συνδέεται με διαβάσεις, ράμπες κ.ά.)	1	1	1
		1 – Πολύ κακή (Απουσιάζουν εντελώς ράμπες στα σημεία αλλαγής επιπέδου (π.χ. πεζοδρόμιο-διαβήτης). Οι χρήστες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα δεν μπορούν να κινήθούν ανεξάρτητα)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελαχίστες ή ακατάλληλες ράμπες: υπερβολικά απότομες, στενές, με εμπόδια ή κακή επιφάνεια. Δεν πληρούν βασικά κριτήρια προσβασιμότητας)	3 – Μέτρια (Οι ράμπες είναι παρούσες σε αρκετά σημεία, αλλά κάποιες είναι φθαρμένες, απότομες ή με κακή σύνδεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο. Χρήζουν βελτίωσης, αλλά η βασική πρόσβαση υπάρχει)	4 – Καλή (Οι ράμπες είναι κατάλληλες και επαρκώς κατασκευασμένες. Επιτρέπουν σχετικά άνετη κίνηση, αν και μπορεί να υπάρχουν μικρά εμπόδια ή ατέλειες)	5 – Πολύ καλή (Οι ράμπες είναι συνεχείς, ομαλές, σωστά σχεδιασμένες, με σωστή κλίση και σύνδεση με το οδόστρωμα και τα πεζοδρόμια. Καμία δυσκολία πρόσβασης)	1	1	1
	Εμπόδια στην διαδρομή	1 – Πολύ κακή (Πολλάπλά και συνεχόμενα εμπόδια σε όλη τη διαδρομή. Ο πεζός δεν μπορεί να διασχίσει το πεζοδρόμιο χωρίς να κατεβεί στο δρόμο. Κατάληψη όλου του πλάτους από τραπεζοκαθίσματα, παρκαρισμένα οχήματα κλπ)	2 – Κακή (Τα εμπόδια είναι συχνά και σημαντικά, αλλά σε ορισμένα σημεία μπορεί να μην υπάρχουν. Εμπόδια μειώνουν σημαντικά το πλάτος και προκαλούν δυσκολία στην κίνηση ΑμεΑ ή παιδιών με καρότσα)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αραιά ή περιορισμένης έντασης εμπόδια, που δεν παρεμποδίζουν εντελώς τη διέλευση, αλλά δημιουργούν περιοχές συμφόρησης ή περιορίζουν το πλάτος. Δεν απαιτείται αλλαγή διαδρομής)	4 – Καλή (Τα εμπόδια είναι ελάχιστα ή τοποθετημένα έτσι ώστε να μην επηρεάζουν την ομαλή ροή των πεζών. Πλάτος >1,5μ. παραμένει ελεύθερο. Τραπεζοκαθίσματα, κάδοι κ.λπ. είναι οριοθετημένα)	5 – Πολύ καλή (Καμία ή μηδενική παρουσία εμποδίων. Ο διάδρομος πεζών είναι απολύτως ελεύθερος, οπτικά και λειτουργικά, σε όλο το μήκος. Υπάρχει πλήρης σεβασμός στην πρόσβαση των πεζών)	1	1	1
		Εμπόδια κατά τη μετακίνηση	1 – Πολύ κακή (Η διαδρομή παρεμποδίζεται σε μεγάλο βαθμό από αντικείμενα (κόλωνα, στύλοι, δέντρα, κάδοι, πινακίδες κ.λπ.). Ο πεζός αναγκάζεται να αλλάξει συνεχώς κατεύθυνση ή να περπατάει στο οδόστρωμα)	2 – Κακή (Σημαντικός αριθμός εμπόδων, τα οποία δυσχεραίνουν την άνετη και ευθεία κίνηση. Υπάρχει στενότητα χώρου σε κρίσιμα σημεία (π.χ. έξοδοι πολυκατοικιών, στάσεις ΜΜΜ))	3 – Μέτρια (Υπάρχουν ορισμένα εμπόδια (π.χ. φυτά, δέντρα), αλλά η κίνηση είναι γενικά εφικτή με κάποιες μικρές παρακάμψεις. Το πλάτος είναι οριακά επαρκές (>90 εκ. καθαρού χώρου))	4 – Καλή (Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε άκρες και δεν εμποδίζει σημαντικά την ευθεία διέλευση. Ο καθαρός διάδρομος κίνησης (>1,2 μ.) παραμένει διαθέσιμος σε όλη σχεδόν τη διαδρομή)	5 – Πολύ καλή (Δεν υπάρχουν εμπόδια στη ζώνη κίνησης ή είναι πλήρως οργανωμένα (π.χ. σε "τεχνικές ζώνες" μεταξύ πεζοδρομίου και δρόμου). Ο διαθέσιμος χώρος είναι πλήρως προσβάσιμος, άνετος και συνεχής)	2	1
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ									
							1,13	1	1,06

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 18. Τομέας 5^{ος} Κατηγορία Κινητικότητα

ΤΟΜΕΑΣ 5												
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση				Αξιολόγηση			Μ.Ο.		
			Επισκέπτης 1	Επισκέπτης 2	Μ.Τ.	Ιδία Αξιολόγηση						
Κινητικότητα	Ανυψημένες συνθήκες μετακίνησης	Πρόσβαση σε στάσεις ΔΣ	1- Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν στάσεις ΔΣ σε ακτίνα έως 10 λεπτών περιπάτου. Η πρόσβαση απαιτεί μεγάλη απόσταση ή μεταφορά με άλλο μέσο. Καμία εξυπηρέτηση)	2- Κακή (Υπάρχει μία στάση σε σχετικά μεγάλη απόσταση (6-10 λεπτά περιπάτου), χωρίς σκάση, πλήρη φορίες ή σύνδεση με άλλες γραμμές. Το δίκτυο είναι σπάνιο και ασταθές)	3- Μέτρια (Η στάση βρίσκεται σε μέτρια προσβάσιμη απόσταση (4-6 λεπτά), χωρίς ιδιαίτερα εμπόδια στη διαδρομή, αλλά ενδέχεται να μην έχει καταφύγιο ή να εξυπηρετείται αραιά)	4- Καλή (Η στάση βρίσκεται σε κοντινή απόσταση (1-4 λεπτά περιπάτου), έχει βασικές υποδομές (σκάπαστρο, καθίσμα) και αξιόπιστο δρομολόγιο, με αποδεκτή συχνότητα)	2	1	1,5	1	1,25	
		Φόρτος πεζών	1- Πολύ χαμηλός/ Ανύπαρκτος (Πολύ λίγοι ή καθόλου πεζοί και στις δύο πλευρές. Η διαδρομή φαίνεται εγκαταλελειμμένη ή αβλόκητη. Απουσιάζει οποιαδήποτε κοινωνική ή εμπορική δραστηριότητα)	2- Χαμηλός και ανισομερής (Κάποιοι πεζοί εμφανίζονται σποραδικά, κυρίως μόνο στη μία πλευρά. Η άλλη πλευρά είναι σχεδόν αχρησιμοποίητη. Απουσιάζουν πόλοι έλξης ή είναι συγκεντρωμένοι μονόπλευρα)	3- Μέτριος και ασύμμετρος (Υπάρχει ορατή ροή πεζών, με σαφή υπεροχή της μιας πλευράς. Η άλλη πλευρά παραμένει αραιά χρησιμοποιούμενη. Η δραστηριότητα υπάρχει, αλλά δεν είναι ισόρροπη)	4- Καλή και σχετικά ισορροπημένη (Σημαντικός αριθμός πεζών και στις δύο πλευρές, με αρκετά καλή ισορροπία. Μικρή υπεροχή της μιας πλευράς, αλλά και οι δύο δείχνουν χρήση και ζωή)	3	2	2,5	1	1,75	
				Φόρτος ποδηλάτων και άλλων μέσων	1- Πολύ χαμηλός/ Ανύπαρκτος (Δεν παρατηρούνται καθόλου ποδήλατα, πατινά ή άλλα ήπια μέσα. Δεν υπάρχει υποδομή για αυτά. Η διαδρομή δεν ενθαρρύνει ή δεν υποστηρίζει καθόλου τη χρήση τέτοιων μέσων)	2- Χαμηλός (Παρατηρούνται σποραδικά ποδήλατα ή σκούτερ, χωρίς όμως υποδομές (λωρίδες, σταθμοί, σήμανση). Η χρήση πιθανόν να βασίζεται σε παρατυπία κυκλοφορία στο πεζοδρόμιο ή το δρόμο)	3- Μέτριος (Υπάρχει κάποια χρήση ποδηλάτων ή ήπιων μέσων, και εν μέρει καταλήγει περιβάλλον (π.χ. χώρος: π.χ. διακριτοί διάδρομοι, χώροι στάθμευσης ή κοινόχρηστα συστήματα. Η διαδρομή είναι συμβατή με την ήπια μετακίνηση)	4- Υψηλός (Παρατηρείται συχνή χρήση ποδηλάτων/πατινιών. Υπάρχουν προβλέψεις στο χώρο: π.χ. διακριτοί διάδρομοι, χώροι στάθμευσης ή κοινόχρηστα συστήματα. Η διαδρομή είναι συμβατή με την ήπια μετακίνηση)	1	1	1	1
		Συνέχεια και συνδουλεύματα πεζοδρομίων	1- Πολύ κακή (Τα πεζοδρόμια διακόπτονται συχνά ή απουσιάζουν εντελώς. Πολλές διαδρομές δεν είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους. Ο πεζός πρέπει να περπατήσει στο οδόστρωμα ή να κάνει μεγάλες παρακαμψίες.)	2- Κακή (Η διαδρομή δεν είναι συνεχής και συχνά απαιτεί αλλαγή κατεύθυνσης ή διέλευση από επικίνδυνα σημεία)	3- Μέτρια (Το δίκτυο πεζοδρομίων είναι εν μέρει συνεχές, αλλά υπάρχουν αραιά κενά, είτε μικρές έλλειψεις είτε σχεδιαστικά. Η συνδεσιμότητα δεν είναι ιδανική αλλά λειτουργική)	4- Καλή (Το πεζοδρόμιο είναι σχεδόν συνεχές και καλά συνδεδεμένο. Μικρά μόνο εμπόδια ή προσωρινές διακοπές εμφανίζονται σποραδικά. Ο πεζός κινείται ομαλά από σημείο σε σημείο)	2	1	1,5	1	1,25	
										1,63	1	1,3
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ											1,3	
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ											1,3	

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 19. Τομέας 6^{ος} Κατηγορία Υποδομές

ΤΟΜΕΑΣ 6												
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση			Επισκέπτης1	Επισκέπτης2	Μ.Τ. Ιδία Αξιολόγηση	Μ.Ο.
Υποδομές	Περιβάλλον Μετακίνησης	Ποιότητα πεζοδρομίου	1 – Πολύ κακή (Το πεζοδρόμιο είναι απασπασμένο, πολύ στενό, με εμπόδια ή δεν υπάρχει καθόλου. Δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια)	2 – Κακή (Υπάρχουν πεζοδρόμια αλλά έχουν κακή επιφάνεια, πολλές ανωμαλίες, εμπόδια ή δεν είναι συνεχή. Η χρήση του από άτομα με κινητικά προβλήματα είναι πολύ δύσκολη)	3 – Μέτρια (Τα πεζοδρόμια είναι σχετικά συνεχόμενα και σε σχετικά καλή κατάσταση)	4 – Καλή (Τα πεζοδρόμια είναι σε καλή κατάσταση, με σωστό πάκτος, χωρίς εμπόδια στις περισσότερες περιοχές. Δεν επιδοκιμάζεται η καθημερινή χρήση από όλους)	5 - Πολύ καλή (Καθαρά, συνεχόμενα, με ράμπες, σωστή κλίση, λείες επιφάνειες, χωρίς εμπόδια. Ιδανικά και για ΑμεΑ, καροτσάκια, ηλικιωμένους.)	1	1	1	1	
			1 – Καθόλου (Ελάχιστα ή καθόλου δέντρα. Μεγάλοι δρόμοι και πεζοδρόμια χωρίς πράσινο)	2 – Πολύ λίγη (Μερικά δέντρα σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους ή συγκεντρωμένα μόνο σε συγκεκριμένα σημεία)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αρκετά δέντρα, αλλά όχι παντού. Η κάλυψη δεν είναι συνεχής ή επαρκής για σκίαση.)	4 – Καλή (Ομοιόμορφη παρουσία δέντρων σε δρόμους και πεζοδρόμια. Καλύπτουν μεγάλο ποσοστό της διαδρομής)	5 - Πολύ καλή (Συνεχής δεντροφύτευση κατά μήκος της οδού και σε όλους τους χώρους)	1	1	2	1,5	
		Σκίαση δρόμων και πεζοδρομίων	1 – Καθόλου (Δεν υπάρχουν δέντρα ή άλλα στοιχεία σκίασης)	2 – Πολύ λίγη (Λίγα δέντρα σε μεγάλα διαστήματα, χωρίς ουσιαστική κάλυψη)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν δέντρα ή στέγαστρα σε κάποια τμήματα του δρόμου, αλλά η σκίαση είναι αποσπασματική)	4 – Καλή (Τα περισσότερα τμήματα του δρόμου έχουν συνεχή σκίαση)	5 - Πολύ καλή (Ολόκληρη η διαδρομή έχει συνεχόμενη σκιά (είτε από δέντρα είτε από σκίαστρα/στοές)	2	1	1,5	2	1,75
			Καθίσματα και χώροι ανάπαυσης πεζών	1 – Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν παγκάκια, καθιστικά ή άλλοι χώροι όπου ο πεζός μπορεί να καθίσει ή να ξεκουραστεί. Ο χώρος είναι εχθρικός προς τον πεζό)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστα καθίσματα, συχνά παλιά, κατεστραμμένα ή σε άβολα σημεία. Δεν υπάρχει σκιά, ούτε άνεση)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν καθίσματα σε κάποια σημεία, αλλά όχι σε τακτικά διαστήματα. Η ποιότητά τους είναι βασική, ίσως χωρίς σκιά ή οπτική άνεση)	4 – Καλή (Τα καθίσματα είναι σε καλές θέσεις (σκιασμένες, με θέα, κοντά σε παρτέρια ή δραστηριότητες)	5 - Πολύ καλή (Πολλά και ποιοτικά καθίσματα σε όλη την περιοχή. Σκιασμένα, άνετα, καθαρά, με επαρκή απόσταση μεταξύ τους, ακόμα και προσβάσιμα για ΑμεΑ)	1	1	2	1,5
		Φωτισμός οδού	1 – Απουσία (Η διαδρομή είναι σκοτεινή και μη ασφαλής, ιδιαιτέρως τη νύχτα. Οι στυλοί είτε δεν υπάρχουν είτε δεν λειτουργούν)	2 – Αρσακή παρουσία (Ο φωτισμός είναι πολύ αδύναμος, με αρκετά σημεία σκίασμένα. Οι φωτιστικές μονάδες είναι αραιά τοποθετημένες ή παλιές/ελαττωματικές)	3 – Μέτρια παρουσία (Ο φωτισμός καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, αλλά υπάρχουν κάποια σημεία με ανεπαρκή φωτισμό. Η ένταση του φωτός είναι επαρκής αλλά όχι ιδανική)	4 – Πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι καλά φωτισμένη, με ελάχιστα τμήματα λιγότερο φωτεινά. Οι στυλοί είναι καλά κατασκευασμένοι και λειτουργούν. Ο περιπατητής αισθάνεται ασφάλεια τις βραδινές ώρες)	5 - Πολύ πυκνή παρουσία (Η διαδρομή είναι πλήρως και ομοιόμορφα φωτισμένη. Ο φωτισμός είναι σύγχρονος, επαρκούς έντασης και φιλικός στο περιβάλλον)	3	2	2,5	2	2,25
			ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΤΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ					1,4	1,8	1,6		

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 20. Τομέας 6^{ος} Κατηγορία Πρόσβαση

ΤΟΜΕΑΣ 6										
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση				Αξιολόγηση			
			Επισκέπτης 1				Επισκέπτης 2		Μ.Τ. Ιδια Αξιολόγηση	
M.O.										
Πρόσβαση	Εμπόδια κατά τη μετακίνηση	Οδηγός τυφλών	1 – Πολύ κακή (Απουσία σε όλη τη διαδρομή, ή υπάρχει αλλά είναι κατεστραμμένος, συνάρτητος ή επικίνδυνος. Δεν επιτρέπει καμία ασφαλή πλοήγηση)	2 – Κακή (Υπάρχει αποασματικά, με μεγάλα κενά ή λανθασμένη τοποθέτηση. Μπορεί να οδηγήσει σε τσίλους, δέντρα, κάδους, ή να διακόπτεται χωρίς λόγο. Είναι δυνατικά παραπλανητικός ή επικίνδυνος)	3 – Μέτρια (Υπάρχει οδηγός τυφλών στη διαδρομή αλλά με ασυνέχειες ή μέτρια εφαρμογή. Είναι κατά βάση χρήσιμος αλλά χρειάζεται βελτιώσεις για ασφαλή χρήση)	4 – Καλή (Υπάρχει, είναι συνεχής, σωστά τοποθετημένος και γενικά προσβάσιμος. Ισχύς υπάρχουν μικρές αστοχίες, αλλά η πλοήγηση γίνεται με ασφάλεια και ευκολία)	5 – Πολύ καλή (Είναι πλήρης, συνεχής, υψηλής ποιότητας και απαλλαγμένος από εμπόδια. Ακολουθεί τη σωστή χάραξη, με σωστό υλικό και ανάγλυφο, και συνδέεται με διαβάσεις, ράμπες κ.ά.)	1	1	1
			1 – Πολύ κακή (Απουσιάζουν εντελώς ράμπες στα σημεία αλλαγής επιπέδου (π.χ. ράμπες: υπερβολικά απότομες, στενές, με εμπόδια ή κακή επιφάνεια. Χρήστες με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα δεν μπορούν να κινηθούν ανεξάρτητα)	2 – Κακή (Υπάρχουν ελάχιστα ή ακατάλληλες ράμπες: υπερβολικά απότομες, στενές, με εμπόδια ή κακή επιφάνεια. Δεν πληρούν βασικά κριτήρια προσβασιμότητας)	3 – Μέτρια (Οι ράμπες είναι παρούσες σε αρκετά σημεία, αλλά κάποιες είναι φθαρμένες, απότομες ή με κακή σύνδεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο. Χρηζουν βασικά κριτήρια προσβασιμότητας)	4 – Καλή (Οι ράμπες είναι καταλλήλεις και επαρκώς κατασκευασμένες. Επιτρέπουν σχετικά άνετη κίνηση, αν και μπορεί να υπάρχουν μικρά εμπόδια ή ατέλειες)	5 – Πολύ καλή (Οι ράμπες είναι συνεχείς, ομαλές, σωστά σχεδιασμένες, με σωστή κλίση και σύνδεση με το οδοστρωμα και τα πεζοδρόμια. Καμία δυσκολία πρόσβασης)	1	1	1
			1 – Πολύ κακή (Πολυπλά και συνεχόμενα εμπόδια σε όλη τη διαδρομή. Ο πεζός δεν μπορεί να διασχίσει το πεζοδρόμιο χωρίς να κατεβεί στο δρόμο. Κατάληψη όλου του πλάτους από τροπέζοκαθίσματα, παρκαρισμένα οχήματα κλπ)	2 – Κακή (Τα εμπόδια είναι συχνά και σημαντικά, αλλά σε ορισμένα σημεία μπορεί να μην υπάρχουν. Εμπόδια μειώνουν σημαντικά το πλάτος και προκαλούν δυσκολία στην κίνηση ΑμεΑ ή παιδιών με καρότσια)	3 – Μέτρια (Υπάρχουν αραιά ή περιορισμένες έντασης εμπόδια, που δεν παρεμποδίζουν εντελώς τη διέλευση, αλλά δημιουργούν περιοχές συμφορήσης ή περιορίζουν το πλάτος. Δεν απαιτείται αλλαγή διαδρομής)	4 – Καλή (Τα εμπόδια είναι ελάχιστα ή τοποθετημένα έτσι ώστε να μην επηρεάζουν την ομαλή ροή των πεζών. Πλάτος >1,5μ παραμένει ελεύθερο. Τραπεζοκαθίσματα, κάδοι κ.λπ. είναι οριοθετημένα)	5 – Πολύ καλή (Καμία ή μηδενική παρουσία εμπόδων. Ο διάδρομος πεζών είναι απολύτως ελεύθερος, οπτικά και λειτουργικά, σε όλο το μήκος. Υπάρχει πλήρης σεβασμός στην πρόσβαση των πεζών)	1	1	3
			1 – Πολύ κακή (Η διαδρομή παρεμποδίζεται σε μεγάλο βαθμό από αντικείμενα (κολλήνες, στυλίο, δέντρα, κάδοι, πινακίδες κ.λπ.). Ο πεζός αναγκάζεται να αλλάζει συνεχώς κατεύθυνση ή να περπατάει στο οδοστρώμα)	2 – Κακή (Σημαντικός αριθμός εμπόδων, τα οποία δυσχεραίνουν την άνετη και ευθεία κίνηση. Υπάρχει στενότητα χώρου σε κρίσιμα σημεία (π.χ. εξοδοί πολυκατοικιών, στάσεις ΜΜΜ))	3 – Μέτρια (Υπάρχουν ορισμένα εμπόδια (π.χ. φιάτα, δέντρα), αλλά η κίνηση είναι γενικά εφικτή με κάποιες μικρές παρακαμπίες. Το πλάτος είναι οριακά επαρκές (>90 εκ. καθαρού χώρου))	4 – Καλή (Ο αστικός εξοπλισμός είναι τοποθετημένος σε άκρες και δεν εμποδίζει σημαντικά την ευθεία διέλευση. Ο καθαρός διάδρομος κίνησης (>1,2 μ.) παραμένει διαθέσιμος σε όλη σχεδόν τη διαδρομή)	5 – Πολύ καλή (Δεν υπάρχουν εμπόδια στη ζώνη κίνησης ή είναι πλήρως οργανωμένα (π.χ. σε "τεχνικές ζώνες" μεταξύ πεζοδρομίου και δρόμου). Ο διαθέσιμος χώρος είναι πλήρως προσβάσιμος, άνετος και συνεχής)	2	1	3
			ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ							
									1,13	2
										1,56

Πηγή: Ιδια Επεξεργασία

Πίνακας 21. Τομέας 6^{ος} Κατηγορία Κινητικότητα

ΤΟΜΕΑΣ 6											
Γενική Κατηγορία	Ειδική Κατηγορία	Δείκτες	Βαθμολόγηση			Αξιολόγηση					
						Επισκόπητες 1	Επισκόπητες 2	Μ.Τ.	Ιδια Αξιολόγηση	Μ.Ο.	
Κινητικότητα	Ανάληπτες συνθήκες μετακίνησης	Πρόσβαση σε στάσεις ΔΣ	1- Πολύ κακή (Δεν υπάρχουν στάσεις ΔΣ σε ακτίνα έως 10 λεπτών περπατήματος (περίπου 800 μέτρα). Η πρόσβαση απαιτεί μεγάλη απόσταση ή μεταφορά με άλλο μέσο. Καμία εξυπηρέτηση)	2- Κακή (Υπάρχει μία στάση σε σχετικά μεγάλη απόσταση (6-10 λεπτά περπατήματος), χωρίς σκάση, πληροφορίες ή σύνδεση με άλλες γραμμές. Το δίκτυο είναι απάνιο και ασταθές)	3- Μέτρια (Η στάση βρίσκεται σε μέτρια προσβάσιμη απόσταση (4-6 λεπτά), χωρίς ιδιαίτερα εμπίδια στη διαδρομή, αλλά ενδέχεται να μην έχει καταφύγιο ή να εξυπηρετείται αραιά)	4- Καλή (Η στάση βρίσκεται σε κοντινή απόσταση (1-4 λεπτά περπατήματος), έχει βασικές υποδομές (σκάστρο, καθίσμα) και αξιόπιστο δρομολόγιο, με αποδεκτή συχνότητα)	1	1	1	1	
		Φόρτος πεζών	1 – Πολύ χαμηλός/ Ανύπαρκτος (Πολύ λίγοι ή καθόλου πεζοί και στις δύο πλευρές. Η διαδρομή φαίνεται εγκαταλελειμμένη ή αβλόκητη. Απουσιάζει οποιαδήποτε κοινωνική ή εμπορική δραστηριότητα)	2 – Χαμηλός και ανισομερής (Κάποιοι πεζοί εμφανίζονται sporadικά, κυρίως μόνο στη μία πλευρά. Η άλλη πλευρά είναι σχεδόν αχρησιμοποίητη. Απουσιάζουν πόλοι έλξης ή είναι συγκεντρωμένοι μονόπλευρα)	3 – Μέτριος και ασύμμετρος (Υπάρχει ορατή ροή πεζών, με σαφή υπεροχή της μιας πλευράς. Η άλλη πλευρά παραμένει άρατα χρησιμοποιούμενη. Η δραστηριότητα υπάρχει, αλλά δεν είναι ισόρροπη)	4 – Καλή και σχετικά ισορροπημένη (Σημαντικός αριθμός πεζών και στις δύο πλευρές, με αρκετά καλή ισορροπία. Μικρή υπεροχή της πλευράς. Οι χρήσεις γης (καταστήματα, εισοδo, παγκάκια κ.λπ.) υποστηρίζουν τη συμμετρική χρήση)	3	3	3	2	2,5
		Φόρτος ποδηλάτων και άλλων μέσων	1 – Πολύ χαμηλός/ Ανύπαρκτος (Δεν παρατηρούνται καθόλου ποδήλατα, πατινιά ή άλλα ήπια μέσα. Δεν υπάρχει υποδομή για αυτά. Η διαδρομή δεν ενθαρρύνει ή δεν υποστηρίζει καθόλου τη χρήση τέτοιων μέσων)	2 – Χαμηλός (Παρατηρούνται sporadικά ποδήλατα ή ήπιων μέσων, και εν μέρει κατάλληλο περιβάλλον (π.χ. αρκετός χώρος, λίγη κυκλοφορία, συνύπαρξη με πεζούς). Δεν υπάρχουν όμως επίσημες υποδομές)	3 – Μέτριος (Υπάρχει κάποια χρήση ποδηλάτων ή ήπιων μέσων, και εν μέρει κατάλληλο περιβάλλον (π.χ. αρκετός χώρος, λίγη κυκλοφορία, συνύπαρξη με πεζούς). Δεν υπάρχουν όμως επίσημες υποδομές)	4 – Υψηλός (Παρατηρείται συχνή χρήση ποδηλάτων/πατινιών. Υπάρχουν προβλέψεις στο χώρο: π.χ. διακριτοί διάδρομοι, χώροι στάθμευσης ή κοινόχρηστα συστήματα. Η διαδρομή είναι συμβατή με την ήπια μετακίνηση)	1	1	1	1	1
		Συνέχεια και συνδυσαιμότητα πεζοδρομίων	1- Πολύ κακή (Τα πεζοδρόμια διακόπτονται συχνά ή απαισιάζουν εντελώς. Πολλές διαδρομές δεν είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους. Ο πεζός πρέπει να περπατήσει στο οδόστρωμα ή να κάνει μεγάλες παρακάμψεις.)	2- Κακή (Η διαδρομή δεν είναι συνεχής και συχνά απαιτεί αλλαγή κατεύθυνσης ή διέλευση από επικίνδυνα σημεία)	3- Μέτρια (Το δίκτυο πεζοδρομίων είναι εν μέρει συνεχές, αλλά υπάρχουν αραιά κενά, είτε μικρής έκτασης είτε σχεδιαστικά. Η συνδυσαιμότητα δεν είναι ιδανική αλλά λειτουργική)	4- Καλή (Το πεζοδρόμιο είναι σχεδόν συνεχές και καλά συνδεδεμένο. Μικρά μόνο εμπίδια ή προσωρινές διακοπές εμφανίζονται sporadικά. Ο πεζός κινείται ομαλά από σημείο σε σημείο)	1	1	1	1	1
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ						1,5	1,25	1,38	1,38		
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ						1,5					

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στον Τομέα 1, η τελική εικόνα που προκύπτει από την αξιολόγηση της διαδρομής δείχνει ότι, συνολικά, βρίσκεται σε ένα καλό επίπεδο (Μ.Ο. 3,8/5), χωρίς όμως να φτάνει το άριστο. Το ισχυρότερο σημείο του είναι η προσβασιμότητα (4,25), καθώς καταγράφεται επάρκεια σε ράμπες, οδηγούς τυφλών και γενικά σε υποδομές που διευκολύνουν τη χρήση της διαδρομής από όλους τους πολίτες, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία. Αντίθετα, χαμηλότερη είναι η επίδοση στη κατηγορία Περιβάλλον Μετακίνησης (3,6) και στην Κινητικότητα (3,58), όπου παρουσιάζονται αδυναμίες όπως απουσία σκίασης και φυτεύσεων και μειωμένη παρουσία μέσων μηδενικών εκπομπών. Συνεπώς, η διαδρομή μπορεί να θεωρηθεί λειτουργική και σχετικά προσβάσιμη, αλλά χρειάζεται στοχευμένες βελτιώσεις για να γίνει πιο άνετη για τον χρήστη και βιώσιμη.

Ο Τομέας 2 παρουσιάζει μια μέτρια προς κακή εικόνα (Μ.Ο. 2,54/5), γεγονός που δείχνει ότι η διαδρομή δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στις ανάγκες των χρηστών. Η προσβασιμότητα (2,38) και το περιβάλλον μετακίνησης (2,3) καταγράφουν αρκετά χαμηλές επιδόσεις, αποκαλύπτοντας ελλείψεις σε βασικές υποδομές όπως πεζοδρόμια, ράμπες και στοιχεία άνεσης όπως έλλειψη πρασίνου, σκίασης και χώρους αναπαύσεων, ενώ η κινητικότητα (2,94) είναι η κατηγορία με την υψηλότερη βαθμολογία από τις τρεις, όσον αφορά τον φόρτο και τη προσπελασιμότητα του τομέα φανερώνοντας και αυτή παρ' όλα αυτά δυσκολίες στη ροή, στη συνέχεια και στη λειτουργικότητα της διαδρομής. Συνολικά, ο Τομέας 2 κρίνεται ανεπαρκής και με σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, καθώς η χαμηλή βαθμολογία υποδηλώνει ότι οι υπάρχουσες υποδομές δεν προσφέρουν ασφαλή και ποιοτική εμπειρία μετακίνησης.

Ο Τομέας 3 εμφανίζει μια αρνητική συνολική εικόνα (Μ.Ο. 1,94/5), που δείχνει σοβαρές ελλείψεις στις υποδομές και στη λειτουργικότητα της διαδρομής. Το περιβάλλον μετακίνησης (2,25) καταγράφει την καλύτερη, αν και χαμηλή επίδοση, γεγονός που σημαίνει ότι υπάρχουν κάποιες στοιχειώδεις υποδομές, αλλά όχι σε ικανοποιητικό επίπεδο. Απουσιάζουν τα πεζοδρόμια, οι χώροι πρασίνου και οι χώροι ανάπαυσης, γεγονός που καθιστά πολύ δύσκολη την ανάβαση στη παλιά πόλη. Η κινητικότητα (2,13) αποκαλύπτει δυσκολίες στη συνέχεια και στη ροή της διαδρομής, ενώ η προσβασιμότητα (1,44) είναι το πιο αδύναμο σημείο, καταδεικνύοντας σοβαρά προβλήματα για τα άτομα με κινητικές δυσκολίες ή άλλες ανάγκες. Συνολικά, ο Τομέας 3 θεωρείται ανεπαρκής, με ουσιαστική ανάγκη για παρεμβάσεις που θα βελτιώσουν τόσο την ποιότητα όσο και την ισότιμη πρόσβαση στη μετακίνηση.

Ο Τομέας 4 παρουσιάζει μια κακή συνολική εικόνα (Μ.Ο. 2/5), με την προσβασιμότητα (1,31) να καταγράφει τη χαμηλότερη επίδοση, γεγονός που δείχνει ότι οι υπάρχουσες υποδομές όπως η ποιότητα του οδοστρώματος, η απουσία οδηγών τυφλών και ραμπών πρόσβασης, δεν εξυπηρετούν τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Το περιβάλλον μετακίνησης (2,5) συγκεντρώνει τη σχετικά καλύτερη αξιολόγηση, χωρίς όμως να φτάνει σε ικανοποιητικό επίπεδο, καθώς εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σε ποιότητα και άνεση (απουσία χώρων αναπαύσεως κ.λ.π.). Η κινητικότητα με βαθμολογία 2,25 φανεώνει δυσκολίες στη ροή και στη συνέχεια της διαδρομής, υποδηλώνοντας προβλήματα συνδεσιμότητας. Συνολικά, ο Τομέας 4 εμφανίζεται ανεπαρκής και εξαιρετικά προβληματικός, με κυρίαρχη αδυναμία την προσβασιμότητα, η οποία απαιτεί άμεσες παρεμβάσεις ώστε η διαδρομή να γίνει ασφαλής και λειτουργική για όλους.

Ο Τομέας 5 εμφανίζει τη χειρότερη συνολική εικόνα (Μ.Ο. 1,3/5), γεγονός που δείχνει σοβαρές ελλείψεις σε όλους τους δείκτες. Η προσβασιμότητα (1,06) είναι σε εξαιρετικά

χαμηλό επίπεδο, κάτι που σημαίνει ότι η διαδρομή δεν είναι καθόλου φιλική και λειτουργική για άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Η μεγάλη κλίση, η απουσία ραμπών και οδηγών τυφλών καθιστά την μετακίνηση των ατόμων αυτών πρακτικά αδύνατη. Το περιβάλλον μετακίνησης (1,5) και η κινητικότητα (1,5) βρίσκονται επίσης σε πολύ χαμηλές τιμές, φανερώνοντας κακή ποιότητα και απουσία βασικών υποδομών, ελλιπή συνδεσιμότητα και σημαντικά εμπόδια στη ροή των μετακινήσεων. Συνολικά, ο Τομέας 5 μπορεί να χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερα ανεπαρκής και προβληματικός, απαιτώντας άμεσες και εκτεταμένες παρεμβάσεις ώστε να διασφαλιστούν οι βασικές προϋποθέσεις ασφάλειας, άνεσης και προσβασιμότητας.

Ο Τομέας 6 παρουσιάζει μια πολύ χαμηλή συνολική εικόνα (Μ.Ο. 1,5/5), όχι τόσο όμως όσο ο τομέας 5, γεγονός που υποδηλώνει σοβαρές αδυναμίες σε όλες τις κατηγορίες. Η προσβασιμότητα (1,56) καταγράφει τη σχετικά καλύτερη αλλά και πάλι χαμηλή επίδοση, δείχνοντας ότι υπάρχουν ελάχιστα στοιχεία που διευκολύνουν τη μετακίνηση ευάλωτων ομάδων (αναβατόριο στην είσοδο του κάστρου), χωρίς όμως να καλύπτουν τις βασικές ανάγκες. Το περιβάλλον μετακίνησης (1,6) παραμένει επίσης σε πολύ χαμηλό επίπεδο, αποκαλύπτοντας κακή ποιότητα υποδομών και ελλείψεις σε βασικά στοιχεία άνεσης και ασφάλειας. Η κινητικότητα (1,37) είναι η πιο αδύναμη κατηγορία στη προκειμένη περίπτωση φανερώνοντας προβλήματα στη συνέχεια, στη συνδεσιμότητα και στη ροή των μετακινήσεων. Συνολικά, ο Τομέας 6 χαρακτηρίζεται ως αρκετά προβληματικός, καθώς οι πολύ χαμηλές βαθμολογίες καταδεικνύουν μια διαδρομή που δεν προσφέρει ούτε άνεση ούτε ασφάλεια και χρειάζεται άμεσες παρεμβάσεις βελτίωσης.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η ηλικία και η οικογενειακή κατάσταση των αξιολογητών επηρεάζουν σημαντικά τον τρόπο που αντιλαμβάνονται και βαθμολογούν τη διαδρομή. Ένας νεότερος ενήλικας 23 ετών φαίνεται να εστιάζει περισσότερο στη λειτουργικότητα, στη γρήγορη μετακίνηση και λιγότερο σε ζητήματα άνεσης ή προσβασιμότητας, καθώς έχει μεγαλύτερη ευχέρεια στην κίνηση. Αντίθετα, μια 48χρονη μητέρα με μικρά παιδιά είναι πιο ευαίσθητη απέναντι σε ελλείψεις που αφορούν την ασφάλεια, την προσβασιμότητα με καρότσι και τη γενικότερη ευκολία μετακίνησης, με αποτέλεσμα να δίνει πιο αυστηρές αξιολογήσεις σε αυτούς τους δείκτες. Τέλος, η οπτική, του κατοίκου, όντας 23 ετών, ευθυγραμμίζεται με την πρώτη περίπτωση, δίνοντας έμφαση κυρίως στη ροή και στη βασική λειτουργικότητα. Παρατηρείται γενικά ότι δεν υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση στην αξιολόγηση του νεότερου ενήλικα και του μελετητή. Αυτό έχει μεγάλη αξία καθώς σημαίνει ότι υπάρχουν κοινές προτεραιότητες σε αυτές τις ηλικίες (20-25 ετών) και άρα κοινές στρατηγικές αντιμετώπισης. Έτσι, οι διαφορετικές ανάγκες και εμπειρίες του κάθε αξιολογητή, οδηγούν σε μια πιο ολοκληρωμένη, αλλά και διαφοροποιημένη, αποτύπωση της ποιότητας της διαδρομής.

Έπειτα, με τη χρήση του λογισμικού Excel δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας χρωματικής διαβάθμισης με βάση τις μέσες τιμές των δεικτών της κάθε κατηγορίας ξεχωριστά.

Πίνακας 22 Πίνακας χρωματικής διαβάθμισης με βάση τη μέση βαθμολογία των δεικτών

	Τομέας 1	Τομέας 2	Τομέας 3	Τομέας 4	Τομέας 5	Τομέας 6
1.Ποιότητα πεζοδρομίου	4,75	2	1,75	2,5	1	1
2.Φυτεύσεις και στοιχεία καλλωπισμού	3	1,5	1,5	2,75	1,5	1,5
3.Σκίαση δρόμων και πεζοδρομίων	2,5	2,25	2,5	2,75	2,25	1,75
4.Καθίσματα και χώροι ανάπαυσης πεζών	3,5	1,75	2	2	1	1,5
5.Φωτισμός οδού	4,25	4	3,5	2,5	1,75	2,25
6.Οδηγός τυφλών	4	1	1	1	1	1
7.Ράμπες πρόσβασης	3,5	3	1	1	1	1
8.Αξιολόγηση κατάστασης εμποδίων στην διαδρομή	4,75	2,75	1,75	2	1	2
9.Στοιχεία αστικού εξοπλισμού που εμποδίζουν την απευθείας κίνηση	4,75	2,75	2	1,25	1,25	2,25
10.Πρόσβαση σε στάσεις ΔΣ	4	3,75	2,00	1,75	1,25	1
11.Φόρτος πεζών	4,25	3,25	2,75	3	1,75	2,5
12.Φόρτος ποδηλάτων και άλλων μέσων	2,5	1,5	1	1	1	1
13.Συνέχεια και συνδεσιμότητα πεζοδρομίων	-	3,25	2,75	3,25	1,25	1

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 23. Χρωματική διαβάθμιση με εύρος τιμών (Πίνακας 22)

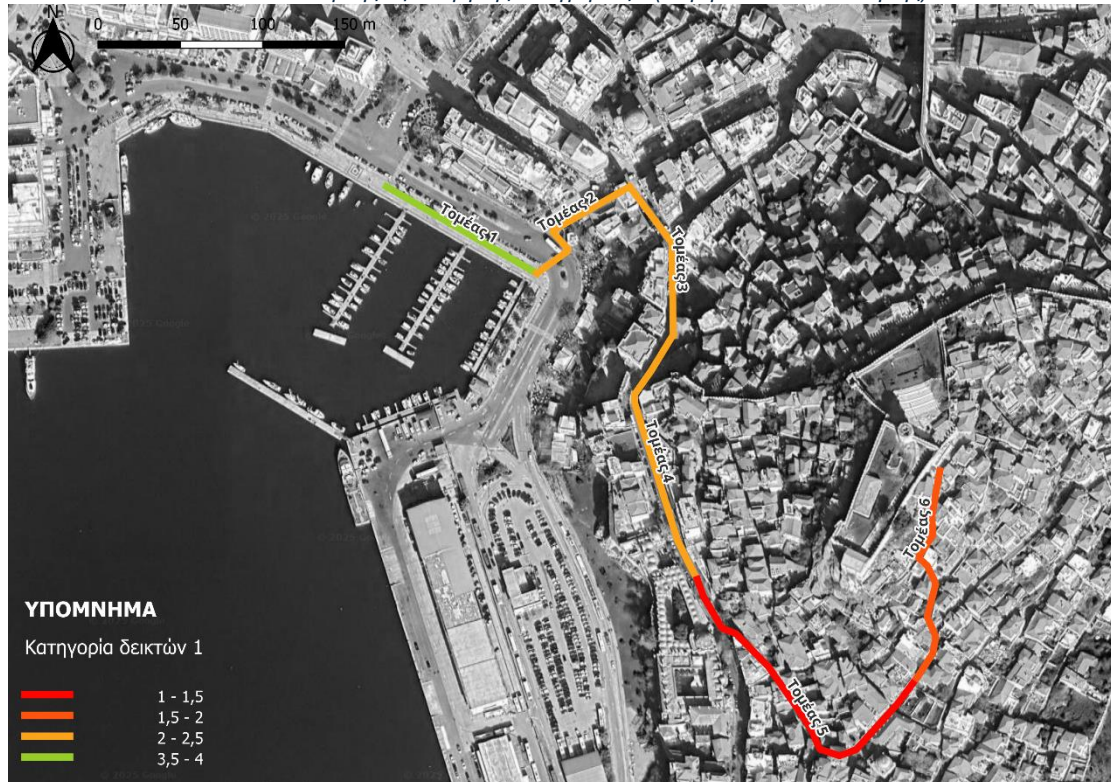
1	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5	2,75	3	3,25	3,5	3,75	4	4,25	4,75
---	------	-----	------	---	------	-----	------	---	------	-----	------	---	------	------

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στη συνέχεια με τη χρήση του εργαλείου QGIS, δημιουργήθηκε μία σειρά χαρτών, προβάλλοντας τη διαδρομή αξιολόγησης, με κατάλληλη χρωματική διαβάθμιση, ανάλογα με τα αποτελέσματα των μέσων τιμών για την κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες των δεικτών.

Ο χάρτης της κατηγορίας 1, αφορά (όπως αναφέρθηκε και παραπάνω) τους δείκτες της ποιότητας πεζοδρομίου, τις φυτεύσεις και τα στοιχεία καλλωπισμού, τη σκίαση δρόμων και πεζοδρομίων, τους χώρους ανάπαυσης και τον φωτισμό. Γίνεται σαφές ότι η διαδρομή από την παραλιακή προς την Παλιά Πόλη παρουσιάζει έντονες διαφοροποιήσεις. Το πράσινο τμήμα, που εντοπίζεται κυρίως κατά μήκος της παραλιακής, υποδηλώνει μια περιοχή με σχετικά υψηλή ποιότητα υποδομών, καλά διαμορφωμένα πεζοδρόμια, επαρκή φωτισμό, φυτεύσεις και καθίσματα, στοιχεία που την καθιστούν φιλόξενη και ελκυστική τόσο για κατοίκους όσο και για τουρίστες. Στη συνέχεια, καθώς η διαδρομή κινείται προς το εσωτερικό της πόλης, εμφανίζεται το κίτρινο/πορτοκαλί τμήμα, το οποίο χαρακτηρίζεται από μέτρια ποιότητα. Εκεί, αν και υπάρχουν βασικές υποδομές, όπως φωτισμός ή πεζοδρόμιο, παρατηρείται έλλειψη σκίασης, φυτεύσεων και σημείων ανάπαυσης, γεγονός που καθιστά τη διαδρομή λειτουργική αλλά όχι άνετη ή ελκυστική, ειδικά σε τουριστικό πλαίσιο. Τέλος, το κόκκινο τμήμα της διαδρομής, που βρίσκεται στην καρδιά της ανόδου προς την Παλιά Πόλη, αναδεικνύει τις πιο σοβαρές αδυναμίες: στενά, κατεστραμμένα ή ανύπαρκτα πεζοδρόμια, απουσία σκίασης και αστικού εξοπλισμού, ελλιπής φωτισμός και περιορισμένο έως και καθόλου πράσινο. Συνολικά, ο χάρτης αποτυπώνει καθαρά ότι η μετάβαση από τον σύγχρονο και τουριστικά φροντισμένο παραλιακό χώρο προς την ιστορική Παλιά Πόλη συνοδεύεται από σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του δημόσιου χώρου, γεγονός που αναδεικνύει την ανάγκη για στοχευμένες παρεμβάσεις ώστε να βελτιωθεί η εμπειρία των πεζών και να υποστηριχθεί η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη της πόλης της Καβάλας.

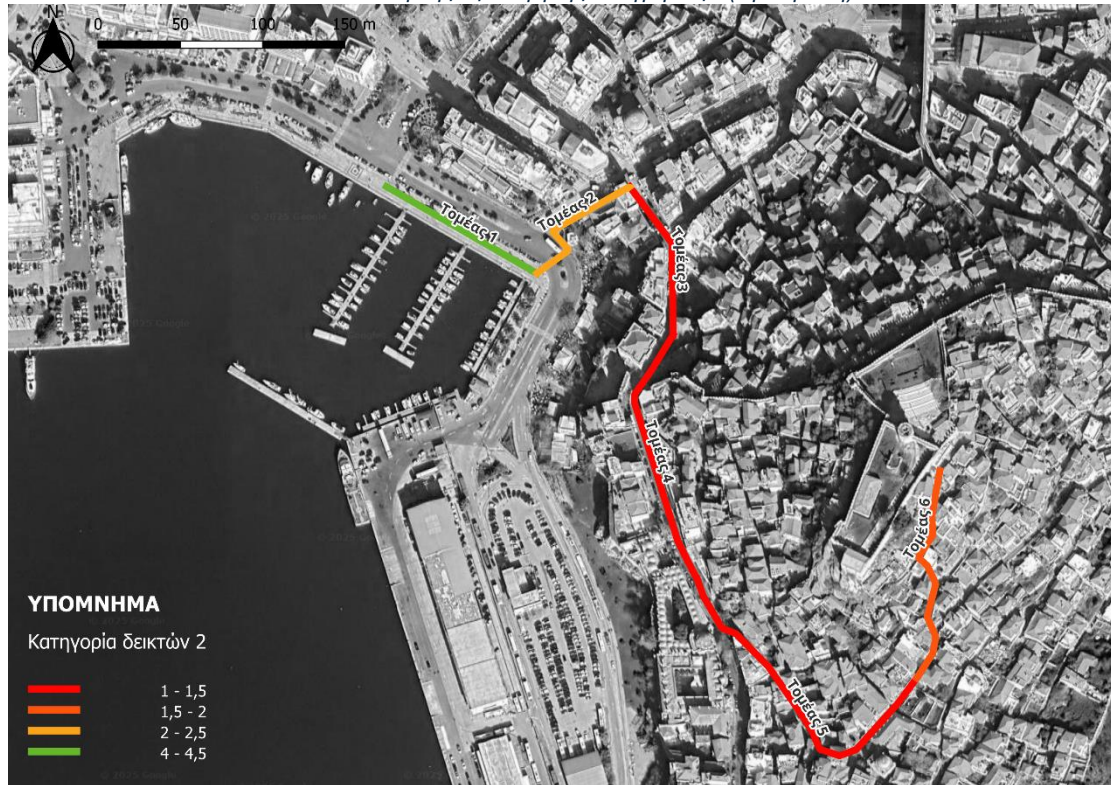
Εικόνα 32. Χάρτης αξιολόγησης Κατηγορίας 1 (Περιβάλλον Μετακίνησης)



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στον χάρτη της Κατηγορίας 2, που αφορά την προσβασιμότητα μέσα από δείκτες όπως ο οδηγός τυφλών, οι ράμπες πρόσβασης, η κατάσταση εμποδίων στη διαδρομή και ο αστικός εξοπλισμός που περιορίζει την απευθείας κίνηση, διαφαίνεται μια έντονη διαφοροποίηση στην ποιότητα του δημόσιου χώρου. Το πράσινο τμήμα, εντοπισμένο για ακόμα μια φορά κυρίως στην παραλιακή, αποτυπώνει μια περιοχή όπου η προσβασιμότητα είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο, με επαρκείς ράμπες, οργανωμένο χώρο κίνησης και απουσία έντονων εμποδίων, καθιστώντας τη διαδρομή λειτουργική και φιλική σε άτομα με κινητικές ανάγκες αλλά και σε επισκέπτες που επιθυμούν άνετη και ήπια μετακίνηση. Αντίθετα, το κίτρινο τμήμα παρουσιάζει μια μέση κατάσταση, όπου παρά την ύπαρξη κάποιων υποδομών, η ασυνέπεια και η παρουσία αστικού εξοπλισμού σε ακατάλληλες θέσεις δημιουργούν εμπόδια και δυσκολεύουν τη φυσική ροή. Η πιο έντονη προβληματικότητα καταγράφεται στο κόκκινο τμήμα, το οποίο καλύπτει μεγάλο μέρος της ανόδου προς την Παλιά Πόλη. Εκεί, η πλήρης απουσία οδηγών τυφλών, οι ελάχιστες ή ανύπαρκτες ράμπες, τα στενά πεζοδρόμια και τα πολλαπλά εμπόδια καθιστούν τη διαδρομή μη προσβάσιμη σε ΑμεΑ, ηλικιωμένους ή οικογένειες με παιδιά, ενώ δημιουργούν σημαντική δυσκολία και για τον μέσο πεζό. Συνεπώς, η χαρτογράφηση αυτής της κατηγορίας αναδεικνύει την αναγκαιότητα άμεσων παρεμβάσεων που θα εξασφαλίσουν ισότιμη και χωρίς εμπόδια πρόσβαση, στοιχείο θεμελιώδες τόσο για την ποιότητα ζωής των κατοίκων όσο και για την ενίσχυση της βιώσιμης τουριστικής εμπειρίας στην Καβάλα.

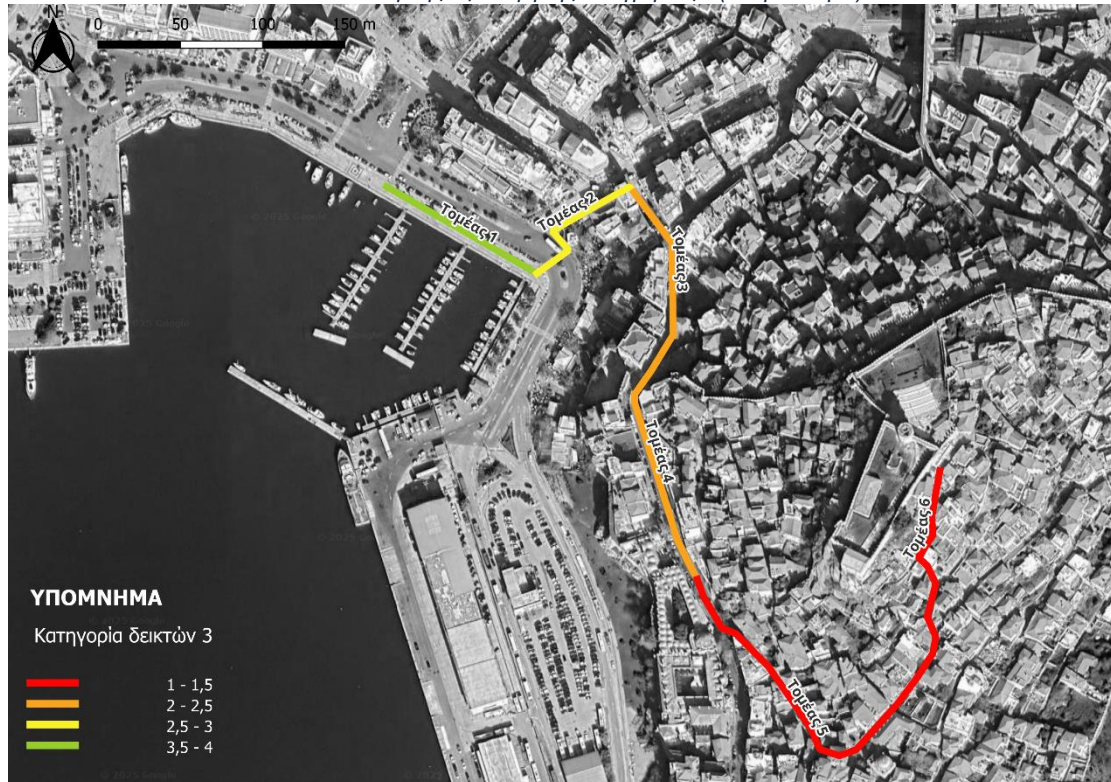
Εικόνα 33. Χάρτης αξιολόγησης Κατηγορίας 2 (Πρόσβαση)



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στον χάρτη της Κατηγορίας 3, που αφορά την κινητικότητα μέσα από τους δείκτες πρόσβασης σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, φόρτου πεζών, φόρτου ποδηλάτων και άλλων μέσων καθώς και τη συνέχεια και συνδεσιμότητα των πεζοδρομίων, παρατηρείται και πάλι μια σταδιακή διαφοροποίηση από την παραλιακή ζώνη προς την Παλιά Πόλη. Το πράσινο τμήμα στην παραλιακή καταδεικνύει την καλύτερη δυνατή κατάσταση, καθώς εκεί υπάρχουν εύκολα προσβάσιμες στάσεις ΜΜΜ, αυξημένος φόρτος πεζών λόγω εμπορικής και τουριστικής δραστηριότητας, ενώ η συνδεσιμότητα των πεζοδρομίων είναι σαφώς πιο ολοκληρωμένη. Το κίτρινο τμήμα, που εκτείνεται από την είσοδο της Παλιάς Πόλης, αποτυπώνει μέτριες συνθήκες: η πρόσβαση σε δημόσια συγκοινωνία μειώνεται, η παρουσία πεζών είναι σχετικά χαμηλότερη και η συνέχεια των πεζοδρομίων εμφανίζει κενά ή ασυνέχειες, δημιουργώντας εμπόδια στη ροή της κίνησης. Τέλος, το κόκκινο τμήμα στο εσωτερικό της Παλιάς Πόλης αποτυπώνει τη δυσκολότερη κατάσταση, καθώς εκεί η πρόσβαση σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας είναι σχεδόν ανύπαρκτη, ο φόρτος πεζών είναι περιορισμένος και η κυκλοφορία ποδηλάτων ή άλλων μέσων είναι πρακτικά αδύνατη λόγω στενών δρόμων και απουσίας υποδομών. Επιπλέον, η συνδεσιμότητα των πεζοδρομίων είναι προβληματική, με έντονες ασυνέχειες, γεγονός που δυσκολεύει τη συνολική κινητικότητα. Όσον αφορά τον Τομέα 6 παρατηρείται μία μικρή διαφορά στο χρώμα (από κόκκινο σε σκούρο πορτοκαλί). Αυτό συμβαίνει διότι το πλάτος του δρόμου στο κομμάτι εκείνο είναι αρκετά μικρό, με αποτέλεσμα να μην κυκλοφορούν πολλά οχήματα ενώ οι πεζοί πλέον κυκλοφορούν με μεγαλύτερη ασφάλεια και άνεση (όσο τους το επιτρέπει και η κλίση του οδοστρώματος). Συνολικά, ο χάρτης αναδεικνύει την έντονη ανισορροπία μεταξύ του παραλιακού μετώπου και της ανόδου προς την Παλιά Πόλη, στοιχείο που περιορίζει τη βιώσιμη τουριστική κινητικότητα και αναδεικνύει την ανάγκη βελτίωσης της συνδεσιμότητας και της προσβασιμότητας σε όλη τη διαδρομή.

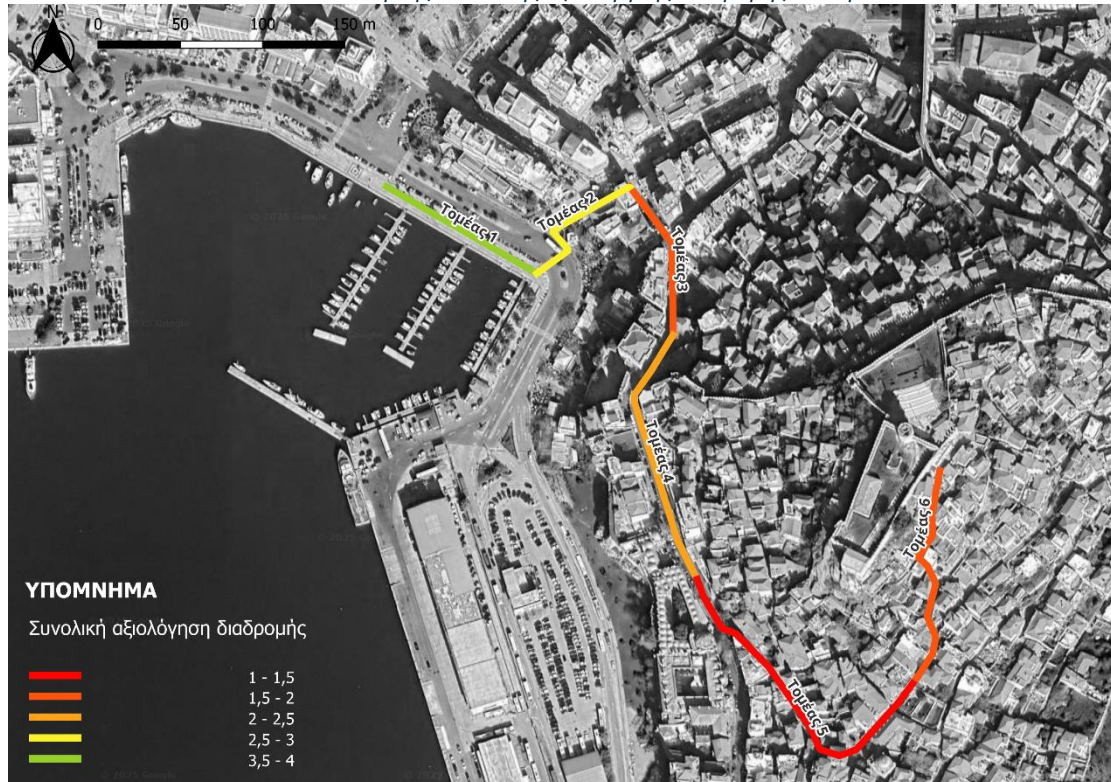
Εικόνα 34. Χάρτης αξιολόγησης Κατηγορίας 3 (Κινητικότητα)



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η συνολική εικόνα της διαδρομής αποτυπώνει έντονες και αναμενόμενες διαφοροποιήσεις ανάμεσα στα αρχικά και τα ανώτερα τμήματα της. Στους πρώτους τομείς, κοντά στο παραλιακό μέτωπο, η ποιότητα των πεζοδρομίων είναι ιδιαίτερα καλή, με επίπεδες και ομοιόμορφες επιφάνειες, σύγχρονα υλικά, επαρκείς φυτεύσεις που προσφέρουν σκίαση και καλλωπισμό, καθώς και την ύπαρξη αστικού εξοπλισμού όπως παγκάκια που διευκολύνουν την ανάπαυση. Παράλληλα, υπάρχει ικανοποιητικός φωτισμός, οδηγοί όδευσης τυφλών και ράμπες πρόσβασης, στοιχεία που ενισχύουν την καθολική προσβασιμότητα και καθιστούν το παραλιακό τμήμα πλήρως λειτουργικό και φιλικό για όλους τους χρήστες. Ωστόσο, προχωρώντας προς το εσωτερικό της Παλιάς Πόλης, η κατάσταση αλλάζει σημαντικά. Οι δρόμοι στενεύουν, τα δάπεδα είναι λιθόστρωτα και συχνά ανομοιογενή, με φθορές και επικλινείς επιφάνειες που δυσχεραίνουν ιδιαίτερα τη διέλευση ατόμων με αναπηρία, ηλικιωμένων ή γονέων με καρότσια. Η σκίαση σε αυτά τα τμήματα προκύπτει κυρίως από τα ίδια τα κτίρια και όχι από δεντροφύτευση, ενώ λείπουν εντελώς καθίσματα και χώροι ανάπαυσης. Ο αστικός εξοπλισμός, όπου υπάρχει, συχνά λειτουργεί ως εμπόδιο στην απευθείας κίνηση, ενώ η πρόσβαση σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας είναι περιορισμένη ή ανύπαρκτη. Επίσης, η διαδρομή δέχεται μικρό φόρτο πεζών και ελάχιστη κίνηση ποδηλάτων, γεγονός που δείχνει ότι δεν αποτελεί έναν λειτουργικά ενεργό άξονα αλλά περισσότερο μια τουριστική διαδρομή με χαμηλή καθημερινή χρήση. Τέλος, η συνέχεια και συνδεσιμότητα των πεζοδρομίων παρουσιάζει προβλήματα, καθώς η πορεία συχνά διακόπτεται ή περιορίζεται από στενότητες, έντονες κλίσεις και ασυνέχειες στο δάπεδο. Συνοψίζοντας, η διαδρομή μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα ποιοτική και προσβάσιμη στο παραλιακό της τμήμα, αλλά εμφανίζει σοβαρές αδυναμίες στους τομείς της Παλιάς Πόλης, όπου η διατήρηση του παραδοσιακού χαρακτήρα λειτουργεί εις βάρος της προσβασιμότητας και της καθολικής χρήσης.

Εικόνα 35. Χάρτης συνολικής αξιολόγησης διαδρομής Παναγία



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Από την ανάλυση προέκυψε πως παρότι υπάρχουν σημεία με καλή ποιότητα υλικών και υποδομών, εντοπίζονται σημαντικά προβλήματα, κυρίως σε ό,τι αφορά την προσβασιμότητα, τα εμπόδια στη διαδρομή (όπως κακώς τοποθετημένοι κάδοι, διαφημιστικές πινακίδες ή κολώνες φωτισμού), την ασυνέχεια των πεζοδρομίων και την ανεπαρκή σκίαση, στοιχεία που καθιστούν τη διαδρομή λιγότερο φιλική και άνετη, ιδιαίτερα για τουρίστες, οικογένειες με παιδιά ή άτομα με κινητικές δυσκολίες. Η έλλειψη επαρκούς αστικού εξοπλισμού για ανάπαυση (όπως παγκάκια σε σκιερά σημεία) σε συνδυασμό με την περιορισμένη παρουσία πράσινου και τη μειωμένη σύνδεση με στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς, επιδρά αρνητικά στην εμπειρία τόσο του περιπατητή όσο και του επισκέπτη της πόλης. Η χαρτογράφηση του φόρτου πεζών και ποδηλάτων ανέδειξε επίσης την έλλειψη επαρκών υποδομών για μικροκινητικότητα, γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με τους στόχους της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης. Συνολικά, η αποτύπωση αυτή επιβεβαιώνει την ανάγκη για αναβάθμιση του δημόσιου χώρου της Καβάλας μέσα από στοχευμένες παρεμβάσεις που να εξασφαλίζουν προσβασιμότητα, άνεση και ασφάλεια για όλους, προωθώντας ταυτόχρονα έναν πιο βιώσιμο και ελκυστικό τρόπο μετακίνησης στο ιστορικό και τουριστικά σημαντικό κέντρο της πόλης (Πίνακας 24).

Πίνακας 24. Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα διαδρομής

Θετικά Στοιχεία	Αρνητικά Στοιχεία
Σημεία με καλή ποιότητα υλικών και υποδομών	Εμπόδια στη διαδρομή (κακώς τοποθετημένοι κάδοι, διαφημιστικές πινακίδες, κολώνες φωτισμού)
Υπάρχουν ορισμένα τμήματα με λειτουργικά πεζοδρόμια	Ασυνέχεια πεζοδρομίων που διακόπτει την ομαλή κίνηση
Κεντρική και τουριστικά σημαντική τοποθεσία (ιστορικό κέντρο Καβάλας)	Έλλειψη επαρκούς σκίασης σε κρίσιμα σημεία
Δυνατότητα ανάδειξης ως βιώσιμη διαδρομή με παρεμβάσεις	Ανεπαρκής αστικός εξοπλισμός για ανάπαυση (λίγα παγκάκια, έλλειψη σκιερών θέσεων)
-	Περιορισμένη παρουσία πρασίνου
-	Μειωμένη σύνδεση με στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς
-	Έλλειψη επαρκών υποδομών για μικροκινητικότητα (ποδήλατα, e-scooters)
-	Η συνολική εμπειρία είναι λιγότερο φιλική για τουρίστες, οικογένειες και άτομα με κινητικές δυσκολίες

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

6.5 Προτάσεις

Η διαδρομή από το λιμάνι μέχρι το Κάστρο της Παναγίας στην Καβάλα αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς άξονες τουριστικού ενδιαφέροντος της πόλης, καθώς συνδέει το πιο πολυσύχναστο σημείο των επισκεπτών της πόλης με την ιστορική παλιά πόλη (όπως αναφέρθηκε και παραπάνω). Ωστόσο, η μεγάλη κλίση, οι φθαρμένες υποδομές και η απουσία κατάλληλων πεζοδρομίων και διευκολύνσεων για ΑμεΑ καθιστούν τη διαδρομή δύσκολη και σε ορισμένες περιπτώσεις επικίνδυνη.

Για τη βελτίωση λοιπόν της διαδρομής είναι σημαντικό να προταθούν παρεμβάσεις σε διαφορετικά επίπεδα έντασης και κόστους, ώστε να καλύπτονται άμεσα οι πιο επείγουσες ανάγκες, αλλά και να τεθούν οι βάσεις για πιο ολοκληρωμένες λύσεις στο μέλλον. Έτσι, οι προτάσεις μπορούν να οργανωθούν σε τρεις βασικές κατηγορίες:

- Ήπιες παρεμβάσεις, που αφορούν μικρές και χαμηλού κόστους βελτιώσεις οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν γρήγορα και να έχουν άμεσο αντίκτυπο στην καθημερινότητα,
- Παρεμβάσεις μέτριας κλίμακας, που απαιτούν μεγαλύτερο σχεδιασμό και επένδυση, στοχεύοντας κυρίως στη βελτίωση των υποδομών και της προσβασιμότητας, και τέλος
- Παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, που συνδέονται με έναν πιο ριζικό ανασχεδιασμό της διαδρομής, με στρατηγικό χαρακτήρα και μακροπρόθεσμο όραμα.

Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται μια ισορροπημένη στρατηγική, όπου τα άμεσα προβλήματα αντιμετωπίζονται γρήγορα, ενώ παράλληλα μπαίνουν τα θεμέλια για μια πιο ποιοτική και βιώσιμη αστική εμπειρία στο μέλλον.

Οι ήπιες παρεμβάσεις αποτελούν την πιο γρήγορη και οικονομική λύση για να βελτιωθεί άμεσα η ποιότητα της διαδρομής. Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται παρεμβάσεις όπως ο καθαρισμός και η απομάκρυνση εμποδίων, που εμποδίζουν τη ροή των πεζών (παράνομα σταθμευμένα οχήματα, κάδοι απορριμμάτων ή αντικείμενα αστικού εξοπλισμού που βρίσκονται σε λάθος σημεία, όπως λάμπες και στήλες ρεύματος). Μια τέτοια κίνηση, παρότι απλή, βελτιώνει σημαντικά την αίσθηση προσβασιμότητας και ασφάλειας. Εξίσου σημαντική είναι η ενίσχυση του φωτισμού με νέα ή πιο αποδοτικά φωτιστικά σώματα, που αυξάνουν την ορατότητα και ενισχύουν το αίσθημα ασφάλειας κατά τις βραδινές ώρες. Πολύ σημαντική επίσης είναι η τοποθέτηση οδηγών τυφλών και ραμπών σε βασικά σημεία, που θα συμβάλλουν στη διευκόλυνση των ΑμεΑ και θα δείξουν έμπρακτα την πρόθεση για μια πιο συμπεριληπτική πόλη. Επίσης, η προσθήκη καθιστικών στοιχείων (έξυπνα παγκάκια για ανάδειξη της βιωσιμότητας) σε συγκεκριμένα σημεία της διαδρομής (π.χ. κοντά σε στάσεις ΔΣ ή σκιασμένα σημεία) δίνει τη δυνατότητα στους πεζούς να ξεκουραστούν, κάτι ιδιαίτερα χρήσιμο για ηλικιωμένους, γονείς με παιδιά ή άτομα με κινητικές δυσκολίες. Τέλος, η φύτευση μικρής κλίμακας (γλάστρες, θάμνοι, χαμηλά δέντρα) ενισχύει την αισθητική της περιοχής, βελτιώνει το μικροκλίμα και δημιουργεί μια πιο ευχάριστη εμπειρία μετακίνησης.

Εικόνα 36. Υποδομές προσβασιμότητας και ανάπαυσης στον δημόσιο χώρο



Πηγή: (HOLA Systems, 2020)

Οι παρεμβάσεις **μέτριας κλίμακας** απαιτούν περισσότερο σχεδιασμό και επένδυση, ωστόσο μπορούν να φέρουν ουσιαστικές και μακροπρόθεσμες βελτιώσεις στη διαδρομή. Μία από τις πιο κρίσιμες ενέργειες είναι η ανακατασκευή των πεζοδρομίων με αντιολισθητικά και ανθεκτικά υλικά, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των πεζών ακόμη και σε κακές καιρικές συνθήκες. Παράλληλα, όπου είναι εφικτό, προτείνεται η διαπλάτυνση και πλήρης ανακατασκευή των πεζοδρομίων, ώστε να υπάρχει επαρκής χώρος για όλους τους χρήστες, ειδικά για γονείς με καρότσια ή άτομα με κινητικά προβλήματα. Εξίσου σημαντική είναι η κατασκευή ραμπών πρόσβασης σε όλα τα κομβικά σημεία, όπως σε διασταυρώσεις ή κοντά σε στάσεις, για να διασφαλίζεται η συνέχεια της διαδρομής χωρίς εμποδία.

Επιπλέον, οι στάσεις των δημόσιων συγκοινωνιών χρειάζονται αναβάθμιση με στέγαστρα, καθίσματα και ενημερωτικά στοιχεία για τα δρομολόγια, ώστε να βελτιωθεί η εμπειρία των επιβατών και να ενθαρρυνθεί η χρήση των ΜΜΜ. Παράλληλα, ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δοθεί στη διασφάλιση μιας συνεχούς και ενιαίας πορείας για τους πεζούς, εξαλείφοντας σκαλοπάτια, εμπόδια ή ελλείψεις που διακόπτουν τη ροή. Σε αυτό

συμβάλλει και η καλύτερη οργάνωση των οδών των τυφλών ώστε να καλύπτουν όλη τη διαδρομή και να οδηγούν σε κομβικά σημεία. Τέλος, σημαντική μέριμνα είναι η δημιουργία σκίασης μέσω δένδροφυτεύσεων ή μικρών κατασκευών, βελτιώνοντας το μικροκλίμα και προσφέροντας δροσιά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Επιπλέον προτείνεται και η λειτουργία ηλεκτρικών Mini bus (shuttle), χαμηλού δαπέδου, τα οποία θα εκτελούν κυκλική διαδρομή είτε από το λιμάνι είτε από την αρχή του τομέα 5, (όπου η κλίση ξεκινάει να προκαλεί δυσκολίες) μέχρι το κάστρο. Με αυτό τον τρόπο καλύπτεται η ανάγκη όσων δεν μπορούν ή δεν επιθυμούν να περπατήσουν όλη την απόσταση, ενώ μειώνεται και η πίεση για χρήση Ι.Χ. στην περιοχή. Τέλος, για την προστασία της ιστορικής ταυτότητας και την ενίσχυση της ελκυστικότητας, είναι σημαντικό να θεσπιστεί ζώνη ήπιας κυκλοφορίας στην παλιά πόλη, με περιορισμό των Ι.Χ., ώστε να δοθεί προτεραιότητα στον πεζό, στον επισκέπτη και στον κάτοικο.

Τέλος, ένα ακόμα μέτρο που προτείνεται είναι η δημιουργία θεματικών διαδρομών, καθώς προσφέρουν στους χρήστες όχι μόνο μια ασφαλή και λειτουργική μετακίνηση, αλλά και μια εμπειρία περιπάτου με πολιτιστικό, ιστορικό ή περιβαλλοντικό χαρακτήρα. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η ταυτότητα της περιοχής, προωθείται η βιώσιμη κινητικότητα και δημιουργούνται νέες δυνατότητες τουριστικής και εκπαιδευτικής αξιοποίησης. Ωστόσο, για να είναι πραγματικά επιτυχημένες, οι θεματικές διαδρομές χρειάζονται βασικές υποδομές, όπως επαρκή πεζοδρόμια, φωτισμό, σήμανση και σημεία ανάπαυσης, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια, η άνεση και η προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες.

Εικόνα 37. Ηλεκτρικό mini bus



Πηγή: (Bianchi, 2022)

Εικόνα 38. Φυσικοί χώροι σκίασης



Πηγή: (Gonzalez, 2020)

Οι παρεμβάσεις **υψηλής κλίμακας** αποτελούν πιο ριζικές και στρατηγικές λύσεις, που απαιτούν σημαντικούς πόρους, αλλά μπορούν να μεταμορφώσουν ολοκληρωτικά τη διαδρομή και να την καταστήσουν πρότυπο αστικού χώρου. Στο πλαίσιο αυτό, μπορούν να ενταχθούν υποδομές μικροκινητικότητας, όπως ασφαλείς ποδηλατόδρομοι με σταθμούς ενοικίασης ηλεκτρικών ποδηλάτων και σκούτερ που θα συνδέονται με το δίκτυο πεζοδρομίων, προωθώντας έτσι την πολυτροπικότητα και τη βιώσιμη κινητικότητα. Παράλληλα με το δίκτυο κοινόχρηστων ποδηλάτων, θα ήταν ιδιαίτερα ωφέλιμο για την πόλη η δημιουργία και ενός ολοκληρωμένου δικτύου κοινόχρηστων οχημάτων, τα οποία οι πολίτες θα μπορούν να χρησιμοποιούν για σύντομες μετακινήσεις στην πόλη ή για ενδιάμεσες αποστάσεις. Ένα τέτοιο σύστημα θα μπορούσε να μειώσει τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων, μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τη ρύπανση. Να ενθαρρύνει τη βιώσιμη κινητικότητα και την προσβασιμότητα για όλους και να συνδεθεί με υπάρχουσες δημόσιες συγκοινωνίες, δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μετακινήσεων. Η υλοποίηση τους μπορεί να γίνει μέσω εφαρμογής για κινητά, που θα επιτρέπει εύκολη κράτηση, άμεση πληρωμή και εύκολη εύρεση διαθέσιμων οχημάτων

σε διάφορα σημεία της πόλης. Επιπλέον μπορεί να προστεθεί η ανταμοιβή των επισκεπτών κάθε φορά που γίνεται χρήση του κοινόχρηστου δικτύου οχημάτων (όπως το πρόγραμμα CorenPay στη Κοπεγχάγη). Παράλληλα, η τοποθέτηση έξυπνων υποδομών (έξυπνος φωτισμός που προσαρμόζεται στην κίνηση, διαδραστικά σημεία πληροφόρησης) μπορεί να αναβαθμίσει τη διαδρομή και να ενισχύσει την αίσθηση ασφάλειας και σύγχρονης λειτουργικότητας.

Άλλη μία παρέμβαση υψηλής κλίμακας αφορά τον ανελκυστήρα που προτάθηκε από την Αρχαιολογική Υπηρεσία της Καβάλας για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στη συνοικία της Παναγίας, μέσω του κεντρικού λιμανιού της Καβάλας. Αυτός λοιπόν ο ανελκυστήρας αποτελεί μια υποδομή που, μελετημένη επιστημονικά, στοχεύει στην ασφαλή, άνετη και προσβάσιμη μετακίνηση των επισκεπτών, πιθανόν για λόγους προσβασιμότητας προς ένα ιστορικό ή αξιοθέατο σημείο, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις ανάγκες του κοινού όσο και την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος χώρου. Η Υπηρεσία προτείνει δύο εναλλακτικές τοποθεσίες για την εγκατάσταση του ανελκυστήρα. Η πρώτη είναι στην αυλή του κτιρίου των ξενώνων των αξιωματικών, λίγο πριν το Ιμαρέτ, όπου εξετάζεται είτε η λύση ενός εξωτερικού ανελκυστήρα είτε ενός υπόσκαφου. Η δεύτερη επιλογή είναι το οικόπεδο του παλιού νοσοκομείου, δίπλα στο κατάστημα «Μπρίκη», όπου η πρόταση θεωρείται πιο σύνθετη και απαιτητική σε επίπεδο μελέτης και κατασκευής.

Εικόνα 39. 1^ο και 2^ο αντίστοιχα πιθανό σημείο τοποθεσίας ανελκυστήρα



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Επιπλέον, οι πράσινες παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, όπως δενδροφυτεύσεις σε όλο το μήκος της διαδρομής, ακόμα και μικρών χώρων πρασίνου ή πάρκων τσέπης, συμβάλλουν όχι μόνο στην αισθητική αναβάθμιση, αλλά και στη βελτίωση του μικροκλίματος και της περιβαλλοντικής ποιότητας.

Εικόνα 40. Παρτέρια κατά μήκος διαδρομής



Πηγή: (Cille, 2023)

Αυτές οι παρεμβάσεις, αν και σχετικά πιο κοστοβόρες, έχουν τον πιο μακροπρόθεσμο χαρακτήρα και μπορούν να αλλάξουν ριζικά την εμπειρία της μετακίνησης, μετατρέποντας τη διαδρομή από έναν απλό διάδρομο διέλευσης σε έναν χώρο γεμάτο ζωή και κοινωνική αλληλεπίδραση.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι οι παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο θα πρέπει να σχεδιάζονται με τρόπο που να εξασφαλίζεται η βιώσιμη κινητικότητα και η καθολική πρόσβαση για όλους τους πολίτες, ανεξαρτήτως ηλικίας ή κινητικών δυνατοτήτων. Αυτό σημαίνει ότι οι υποδομές οφείλουν να είναι φιλικές προς τον πεζό, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μειώνοντας τα εμπόδια και ενισχύοντας την άνεση και την ασφάλεια των μετακινήσεων. Παρ' όλα αυτά όμως, είναι απαραίτητο οι παρεμβάσεις να μην επιδρούν αρνητικά στο υφιστάμενο περιβάλλον. Αντίθετα, θα πρέπει να το αναδεικνύουν, προστατεύοντας και προβάλλοντας τον ιδιαίτερο ιστορικό και πολιτισμικό χαρακτήρα της περιοχής. Έτσι, η βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών μπορεί να συνδυάζεται με την ενίσχυση της ταυτότητας και της ελκυστικότητας της πόλης, καθιστώντας την πιο φιλική, λειτουργική και πολιτισμικά αναγνωρίσιμη.

7. Συμπεράσματα

Συγκεντρωτικά, η παρούσα εργασία ανέδειξε ότι η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί αναπόσπαστο και καθοριστικό παράγοντα για την εύρυθμη λειτουργία και ανάπτυξη των πόλεων, ιδιαίτερα σε εκείνες που χαρακτηρίζονται από έντονη τουριστική δραστηριότητα. Ο τουρισμός, αν και συνιστά κινητήρια δύναμη οικονομικής και κοινωνικής προόδου, ασκεί ταυτόχρονα σημαντικές πιέσεις στις αστικές υποδομές, επιβαρύνει το περιβάλλον και δημιουργεί συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης, οι οποίες μειώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και περιορίζουν την εμπειρία των επισκεπτών. Συνεπώς, η διαχείριση της σχέσης τουρισμού και αστικής κινητικότητας οφείλει να γίνεται μέσα σε ένα πλαίσιο που να εξισορροπεί την οικονομική ανάπτυξη με την περιβαλλοντική προστασία και την κοινωνική ευημερία.

Η διερεύνηση της ελληνικής πραγματικότητας κατέδειξε ότι, παρά την ύπαρξη αξιόλογων τουριστικών πόρων και την αυξανόμενη σημασία του τουρισμού για την οικονομία, οι ελληνικές πόλεις υστερούν σε επίπεδο υποδομών βιώσιμης κινητικότητας. Ειδικότερα, παρατηρούνται ελλείψεις στην καθολική προσβασιμότητα, ασυνέχεια στο δίκτυο πεζοδρομίων, έλλειψη ασφαλών και λειτουργικών διαδρομών που να συνδέουν κομβικά

σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος με το κέντρο των πόλεων, καθώς και περιορισμένη ενσωμάτωση των τουριστικών αναγκών στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η μελέτη περίπτωσης της Καβάλας κατέδειξε χαρακτηριστικά τις υφιστάμενες αδυναμίες, καθώς η διαδρομή από το λιμάνι προς το κάστρο, αν και αποτελεί άξονα μείζονος σημασίας για την τουριστική εμπειρία, παρουσιάζει ελλείψεις ως προς την ασφάλεια, την άνεση και τη συνολική λειτουργικότητα.

Με βάση τα παραπάνω, καθίσταται σαφές ότι απαιτούνται στοχευμένες παρεμβάσεις που θα συνδέουν τον τουρισμό με τη βιώσιμη κινητικότητα. Η ενσωμάτωση των αρχών των ΣΒΑΚ στον αστικό σχεδιασμό αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για την επιτυχία αυτής της μετάβασης, καθώς προωθεί τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, την ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, την καθολική και ισότιμη προσβασιμότητα, αλλά και τη διαφύλαξη της πολιτισμικής ταυτότητας των πόλεων.

Επομένως, η πρόκληση για την ελληνική και διεθνή πραγματικότητα δεν περιορίζεται μόνο στη βελτίωση των υποδομών, αλλά επεκτείνεται στην υιοθέτηση μιας νέας φιλοσοφίας σχεδιασμού, που θα θέτει στο επίκεντρο τον άνθρωπο, την ποιότητα ζωής και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η εργασία καταλήγει στο ότι η περαιτέρω έρευνα και η εφαρμογή καινοτόμων πρακτικών αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για τη δημιουργία πόλεων περισσότερο λειτουργικών, φιλικών προς το περιβάλλον και ελκυστικών τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες, εξασφαλίζοντας μακροπρόθεσμα μια ισορροπημένη, ανθεκτική και βιώσιμη προοπτική ανάπτυξης.

8. Βιβλιογραφία

(X.X.).

- Pérez, K., Palència, L., José López, M., Biaani León-Gómez, B., Puig-Ribera, A., Gómez-Gutiérrez, A., . . . Borrel, C. (2025, Φεβρουάριος 17). *Environmental and health effects of the Barcelona superblocks*. Ανάκτηση από BMC Public Health: <https://bmcpublichealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-025-21835-z>
- BBC. (2019, Ιανουάριος 4). *The rise of the urban cable car*. Ανάκτηση από BBC: <https://www.bbc.com/future/article/20190103-the-rise-of-the-urban-cable-car>
- Camilleri, M. A. (2018). *Travel marketing, Tourism Economics and the Airline Product. An Introduction To Theory and Practice*. Malta: Springer. Ανάκτηση από https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-49849-2_1
- Castrezzati, M. (2023, Μαρτίου 28). *Barcelona's Superblocks: Putting People at the Centre – Literally*. Ανάκτηση από CityChangers.org: <https://citychangers.org/barcelona-superblocks/>
- DeMaio, P. (2017, Σεπτέμβριος). *Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future*. Ανάκτηση από Paperity: <https://paperity.org/p/82062643/bike-sharing-history-impacts-models-of-provision-and-future>
- EBRD Green cities. (n.d.). *Urban planning with superblocks: Barcelona, Spain*. Ανάκτηση από EBRD Green cities: <https://www.ebrdgreencities.com/policy-tool/urban-planning-with-superblocks-barcelona-spain-2/>
- European Commission . (2021). *Sustainable urban mobility*. Ανάκτηση από European Commission : https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en
- European Commission. (2012, Μάρτιος). Study on the financing needs in the area of sustainable urban mobility. Ανάκτηση Μάιος 2025, από https://transport.ec.europa.eu/document/download/b8547371-1515-4e10-89cd-16cbeffd6457_en?filename=2012-03-study-on-the-financing-needs-in-the-area-of-sustainable-urban-mobility-executive-summary_en.pdf#page=3.71
- European Commission. (2022, Δεκεμβρίου 2). *European Tourism Agenda 2030: Commission welcomes the commitment of EU countries to make tourism greener, more digital and resilient*. Ανάκτηση από European Commission: https://single-market-economy.ec.europa.eu/news/european-tourism-agenda-2030-commission-welcomes-commitment-eu-countries-make-tourism-greener-more-2022-12-02_en
- European Commission. (2022). *Transition Pathway for Tourism*. Ανάκτηση από European Commission: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/49498>
- European Commission. (2023). *Introduction to SUMP*s. Ανάκτηση από https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/introduction-sumps_en

- European Commission. (2023, Μάιος 3). *MOVELETUR Sustainable Tourism & Electric Mobility*. Ανάκτηση από European Commission: https://managenergy.ec.europa.eu/managenergy-discover/managenergy-news/moveletur-sustainable-tourism-electric-mobility-es-2023-05-03_en
- European Commission. (2023). *Sustainable urban mobility planning and monitoring*. Ανάκτηση από https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en
- European Commission. (2024). *STATISTICAL POCKETBOOK*. Ανάκτηση από EU TRANSPORT: https://transport.ec.europa.eu/document/download/ee264fc5-ec49-4751-9d92-08c038856ce1_en?filename=MI-AA-24-001-EN-N.pdf&prefLang=hu
- European Commission. (2024). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. Ανάκτηση από European Commission: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- European Commission. (2024). *Trans-European Transport Network (TEN-T)*. Ανάκτηση Μάιος 25, 2025, από Mobility and Transport: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- European Union. (2008). *Πράσινη Βίβλος: για μια νέα παιδεία αστικής κινητικότητας*. Ανάκτηση από EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/EL/legal-content/summary/green-paper-towards-a-new-culture-for-urban-mobility.html>
- EuroVelo. (2024). *Discover Europe by bicycle*. Ανάκτηση από EuroVelo: <https://en.eurovelo.com/about-us>
- EuroVelo Greece. (2024). *Το EuroVelo ενώνει την Ευρώπη με το ποδήλατο*. Ανάκτηση από EuroVelo Greece: <https://eurovelo.gr/eurovelo/>
- Galvin, Maassen, M. (2019, Μαρτίου 20). *Urban transformations*. Ανάκτηση από The City fix: <https://thecityfix.com/blog/urban-transformations-medellin-metrocable-connects-people-ways-one-madeleine-galvin-anne-maassen/>
- General Assembly. (1987, August 4). Ανάκτηση από United Nations: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n87/184/67/pdf/n8718467.pdf>
- ICLEI. (1996). *The Local Agenda 21 Planning Guide*. Καναδάς: The International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI).
- INSETE. (2023, Νοέμβριος 20). *Οι 4 άξονες παρεμβάσεων και οι 8 προτεραιότητες για τη βιώσιμη ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού*. Ανάκτηση από INSETE: https://insete.gr/blog_news/%CE%B4%CE%B5%CE%BB%CF%84%CE%B9%CE%BF-%CF%84%CF%85%CF%80%CE%BF%CF%85-%CE%B9%CE%BD%CF%83%CE%B5%CF%84%CE%B5-20-11-2023-%CE%B9%CE%BD%CF%83%CE%B5%CF%84%CE%B5-%CE%BF%CE%B9-4-%CE%AC%CE%BE%CE%BF%CE%BD
- INSETE. (2024). Ανάκτηση από Βιώσιμη Ανάπτυξη: <https://insete.gr/sustainability/>

- Italy magazine. (2024, Δεκέμβριος 04). A Pedestrian Path Connecting Key Archaeological Sites of Rome is Coming Soon. Ανάκτηση από <https://www.italymagazine.com/featured-story/pedestrian-path-connecting-key-archaeological-sites-rome-coming-soon>
- IUCN - The World Conservation Union, UNEP - United Nations Environment Programme, WWF - World Wide Fund For Nature. (1991, Οκτώβριος). *Caring for the Earth A Strategy for Sustainable Living*. Ανάκτηση από portals.iucn.org: <https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/cfe-003.pdf>
- Ko Koens, A. P. (2018). Is Overtourism Overused? Understanding the Impact. *Sustainable Urban Tourism*. Ανάκτηση από <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/12/4384>
- Logos Logistics. (2009). Πολυτροπικές Μεταφορές. Ανάκτηση από <https://logos3pl.com/el/glossary/multimodal-transportation/>
- Moening, K., & Zimmerman, S. (2018). *Let's Go For A Walk: A Toolkit for Planning and Conducting a Walk Audit*. Ανάκτηση από https://www.saferoutespartnership.org/sites/default/files/walk_audit_toolkit_2018.pdf
- National Transport Authority. (2021, Ιανουάριος). *Universal Design Walkability Audit Tool for Roads and Streets*. Ανάκτηση από <https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2021/01/Universal-Design-Walkability-Audit-Tool-V1.pdf>
- Nova News. (2024). Rome: new archaeological walk, the project for the Imperial Forums by the Labics studio. Ανάκτηση από <https://www.agenzianova.com/en/news/roma-nuova-passeggiata-archeologica-il-progetto-per-i-fori-imperiali-allo-studio-labics/>
- Paraprotika newsroom. (2024, Απρίλιος 12). Τουρισμός: Στα 28,5 δισ. ευρώ και 13% του ΑΕΠ η συμβολή στην ελληνική οικονομία. *Parapolitika*. Ανάκτηση από <https://www.parapolitika.gr/oikonomia/article/1376967/tourismos-sta-285-dis-euro-kai-13-tou-aep-i-sumvoli-stin-elliniki-oikonomia>
- Pocacito. (2015, Δεκέμβριος). *Transport and Mobility, Public Services and*. Ανάκτηση από Pocacito: https://pocacito.eu/sites/default/files/Autolib_Paris.pdf
- Polis Network. (2022, Οκτωβρίου 25). *Steps ahead! The future of Barcelona's superblock*. Ανάκτηση από Polis Network: <https://www.polisnetwork.eu/news/steps-ahead-the-future-of-barcelonas-superblock/>
- Portillo, G. (2024, Οκτώβριος 14). *RenovablesVerdes*. Ανάκτηση Φεβρουάριος 21, 2025, από Βιώσιμη Ανάπτυξη: Παραδείγματα και Βασικοί Στόχοι για το Μέλλον: <https://el.renovablesverdes.com/ejemplos-de-desarrollo-sostenible/>
- Postaria, R. (2021, Μάιος 31). *Superblock (Superilla) Barcelona—a city redefined*. Ανάκτηση από Cities Forum: <https://www.citiesforum.org/news/superblock-superilla-barcelona-a-city-redefined/>

- Rajvanshi, A. (2024, Αύγουστος 06). How Copenhagen Is Incentivizing Tourists to Offset Their Climate Impact. *Time*. Ανάκτηση 4 23, 2025, από <https://time.com/7008422/copenhagen-climate-tourism/>
- Reuters. (2024, Ιούλιος 27). Ανάκτηση από <https://www.reuters.com/world/europe/romes-first-highway-added-unesco-world-heritage-list-2024-07-27/>
- Traub, C. (n.d.). *Πλήρης οδηγός για ενοικιάσεις ποδηλάτων Velib στο Παρίσι*. Ανάκτηση από TRAASGPU: <https://traasgpu.com/%CF%80%CE%BB%CE%AE%CF%81%CE%B7%CF%82-%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%B3%CF%8C%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%B5%CE%BD%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%B9%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/>
- Ulabiden, Z., Bukhri, S., Asghar, U., & Waheed, T. (2023). *A Critical Analysis of the Positive and Negative Impacts of Tourism on the Local Community*.
- United Nations . (2015 , October 21). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development* . Ανάκτηση από European Commission: https://north-africa-middle-east-gulf.ec.europa.eu/document/download/31759dd1-5f28-4926-a2f8-50891773c8bf_en?filename=un_2030_sustainable_development_goals.pdf
- United Nations. (1987, Αυγούστου 4). *Digital Web*. Ανάκτηση από United Nations: <https://digitallibrary.un.org/record/139811?v=pdf#files>
- United Nations. (2015). *Department of Economic and Social Affairs (Sustainable Development)*. Ανάκτηση από United Nations: <https://sdgs.un.org/goals>
- United Nations. (2017, Μάρτιος). *SDG Indicators*. Ανάκτηση από United Nations: <https://unstats.un.org/sdgs/dataContacts/>
- United Nations. (2018, Νοεμβρίου 29). *The Paris Agreement*. Ανάκτηση από United Nations: <https://unfccc.int/documents/184656>
- United Nations. (2023). *The “GR-eco Islands” Initiative – Promoting sustainable development, green economy, energy autonomy and digital innovation in the Greek Islands by 2030*. Ανάκτηση από <https://sdgs.un.org/partnerships/gr-eco-islands-initiative-promoting-sustainable-development-green-economy-energy>
- United Nations. (2023). *The Sustainable Development Goals Report 2023*. Ανάκτηση από Sustainable development goals: <https://unstats.un.org/sdgs/report/2023/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2023.pdf>
- UNWTO. (2016). *Tourism Highlights*. Ανάκτηση από World Tourism Organization UNWTO : <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145>
- UNWTO. (2018). *Overtourism. Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*. Ανάκτηση από <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284420070>

Visit Kavala. (n.d.). *Καβάλα, σταυροδρόμι πολιτισμών, Νεάπολις, Χριστούπολις, Καβάλα*. Ανάκτηση από Visit Kavala: <https://www.visitkavala.gr/sightseeing/istoria/>

VisitKavala. (n.d.). *ΠΑΛΙΑ ΠΟΛΗ «ΠΑΝΑΓΙΑ»*. Ανάκτηση από <https://www.visitkavala.gr/sightseeing/palia-poli-panagia/>

Wikipedia. (χ.χ.). Υπετουρισμός. Ανάκτηση από <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A5%CF%80%CE%B5%CF%81%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82>

World Tourism Organization. (2020).

World Tourism Organization. (2018). *Urban Tourism*. Ανάκτηση από Internet Archive wayback machine: <https://web.archive.org/web/20191003063315/http://marketintelligence.unwto.org/content/urban-tourism>

Βασιλείου, Θ. (2022). Οι θετικές επιπτώσεις του Τουρισμού. *ITN NEWS*. Ανάκτηση από <https://itnnews.gr/2022/02/%CE%BF%CE%B9-%CE%B8%CE%B5%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%80%CF%84%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D/>

Βουρεκάς, Κ. (2018). *Infowar*. Ανάκτηση από Ποιος κερδίζει από τον τουρισμό; Και για πόσο ακόμη;: <https://info-war.gr/poios-kerdizei-apo-ton-toyrismo-kai-gia-poso-akomi/>

Δημητρίου, Πιερίδης, Φ. (2024, Ιουνίου 12). *Ο τουρισμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση*. Ανάκτηση από Π.Ο.Β.Ε.Κ.: <https://www.povek.com/%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%B9%CE%B1/item/589-%CE%BF-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE-%CE%AD%CE%BD%CF>

Δήμος Αθηναίων. (2021). *Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*. Αθήνα. Ανάκτηση από <https://www.cityofathens.gr/wp-content/uploads/2023/06/svak-dimou-athinaion-2021.pdf>

Δήμος Δυτικής Σάμου. (2024). *Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής*. Ανάκτηση από Δήμος Δυτικής Σάμου: https://mwsamos.gr/wp-content/uploads/2024/03/%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%91%CE%94%CE%9F%CE%A4%CE%95%CE%9F-%CE%94-%CE%A3%CE%92%CE%91%CE%9A-%CE%94%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97%CE%A3-%CE%A3%CE%91%CE%9C%CE%9F%CE%A5_F.pdf

Δήμος Καβάλας . (n.d.). Ανάκτηση από <https://kavala.gov.gr/o-dimos/o-dimos-xthes-kai-simera/sintomi-perigrafi>

- Δήμος Καβάλας. (2022). *Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Καβάλας*. Ανάκτηση από kavala.sump: https://kavala.sump.gr/vima_ergou/svak/
- Δόδας, Σ. (2025). Εναλλακτικός τουρισμός: Τι είναι ακριβώς και ποιες οι σύγχρονες μορφές του. Ανάκτηση από <https://www.dike.gr/en/taa/item/613-enallaktikos-tourismos-ti-einai-akrivos-kai-poiες-οι-sygxrones-morfes-tou>
- ΕΛΣΤΑΤ. (2021). *Δημογραφικά χαρακτηριστικά / 2021*. Ανάκτηση από <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM03/2021>
- Ευρωπαϊκή Ένωση . (2022). *Οδός μετάβασης για τον τουρισμό* . Ανάκτηση από Υπηρεσία εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης : <https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/404a8144-8892-11ec-8c40-01aa75ed71a1>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή . (2019). *Έξυπνη και Βιώσιμη Κινητικότητα* . Ανάκτηση από Ευρωπαϊκή Επιτροπή : https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-mobility-transport-achievements-2019-2024/sustainable-smart-mobility_en
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή . (2020). *Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα* . Ανάκτηση από Ευρωπαϊκή Επιτροπή : <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-%CE%A3%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CE%B2%CE%B9%CF%89%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B5%CE%BE%CF%85%CF%80%CE%BD%CE>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή . (2020). *Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος*. Ανάκτηση από https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0008.02/DOC_1&format=PDF
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή . (2021, Απριλίου 27). *New EU urban mobility framework* . Ανάκτηση από Ευρωπαϊκή Επιτροπή : <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-%CE%92%CE%B9%CF%89%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%B5%CF%82-%CE%BD%CE%B5%CE%BF-%CF%80%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CF%83%CE%B9%CE%BF-%CE%B1%CF>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή . (n.d.). *Sustainable urban mobility*. Ανάκτηση από Ευρωπαϊκή Επιτροπή : https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή . (n.d.). *Επισκόπηση της τουριστικής πολιτικής της ΕΕ*. Ανάκτηση από Ευρωπαϊκή Επιτροπή : https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/tourism/policy-overview_en
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή . (n.d.). *Ευρωπαϊκή Επιτροπή-Αστική Κινητικότητα* . Ανάκτηση από [commission.europa.eu](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-commission.europa.eu): <https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-commission.europa.eu>

development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/urban-mobility-and-accessibility_el

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2019, Δεκεμβρίου 11). *Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία*.

Ανάκτηση 2025, από EUR-Lex: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2020, Δεκεμβρίου 9). *Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά*. Ανάκτηση από European Union: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0789>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2021). *Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ*.

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο . (2021). Στήριξη της ΕΕ στον τουρισμό: ανάγκη νέου στρατηγικού προσανατολισμού και βελτίωσης της χρηματοδοτικής προσέγγισης. *Ειδική έκθεση: Στήριξη της ΕΕ στον τουρισμό*. Ανάκτηση από <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/eu-support-in-tourism-27-2021/el/>

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο. (2020). *Βιώσιμη αστική κινητικότητα στην*. Ανάκτηση από Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/el/>

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. (2009). *Η Συνθήκη της Λισαβόνας*. Ανάκτηση από Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: <https://www.parliament.cy/images/media/redirectfile/EP%20Lisbon%20Treaty%20Presentation.pdf>

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. (2015, Απρίλιος 03). *Έκθεση σχετικά με το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ*. Ανάκτηση από Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0108_EL.html

Ευρωπαϊκό Συμβούλιο . (n.d.). *Συμφωνία του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή*. Ανάκτηση από Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης: <https://www.consilium.europa.eu/el/policies/paris-agreement-climate/#what>

Εφημερίδα της Καβάλας . (2024, Δεκέμβριος 28). *Καθημερινή Εφημερίδα της Καβάλας* . Ανάκτηση από Εφημερίδα της Καβάλας : <https://www.efimeridakavala.gr/%CE%BA%CF%8D%CF%81%CE%B9%CE%BF-%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%81%CE%BA%CF%8E%CF%82-%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%B5%CF%8D%CE%B5%CE%B9-%CF%84%CE%BF-%CE%BA%CF%85%CE%BA%CE%BB%CE%BF%CF>

I.MET. (2022). *SUSTOURISMO - Βιώσιμος Τουρισμός & Κινητικότητα: έννοιες αλληλένδετες και κομβικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη*. Ανάκτηση από I.MET.: <https://www.imet.gr/index.php/el/news-el-2/1088-sustourismo-final-meeting-el>

- I.MET. (2023). *Sustainable Tourism & Mobility Hand by Hand development*. Ανάκτηση από <https://www.imet.gr/index.php/el/projects-el-2/indicative-sector-b-projects-el/667-sustourismo-el>
- INSETE. (2025, Φεβρουαρίου 11). Οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και στις αγορές του εισερχόμενου τουρισμού. *INSETE*. Ανάκτηση από https://insete.gr/blog_news/%ce%b4%ce%b5%ce%bb%cf%84%ce%b9%ce%b9%cf%84%cf%85%cf%80%ce%bf%cf%85-11-02-2025-%ce%b9%ce%bd%cf%83%ce%b5%cf%84%ce%b5-%ce%bf%ce%b9-%ce%b5%ce%be%ce%b5%ce%bb%ce%af%ce%be%ce%b5%ce%b9%cf%82-%cf%83/
- Καπετάνιου, Λ. (2022, Φεβρουαρίου 27). 5 λόγοι για να ταξιδέψετε στην Καβάλα. Ανάκτηση από Travel.gr: <https://www.travel.gr/experiences/travel/5-logoi-gia-na-taxidepsete-stin-kavala/?fbclid=IwAR3uxBxtWAKjTKTOpgwUoBzWLQOtQGYJblzlj0jEjQzlgAR8G2zIdcdkhU8>
- Καραγιώργας, Ε. (2022). Ο ελληνικός τουρισμός πριν και μετά την πανδημία, ανάγκη αλλαγής τουριστικού μοντέλου; Η περίπτωση της Αρκαδίας. Κόρινθος. Ανάκτηση από <https://amitos.library.uop.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/6561/%ce%94%ce%99%ce%a0%ce%9b%ce%a9%ce%9c%ce%91%ce%a4%ce%99%ce%9a%ce%97%20%ce%9a%ce%91%ce%a1%ce%91%ce%93%ce%99%ce%a9%ce%a1%ce%93%ce%91%ce%a3.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Καράτζιου, Ν. (2024). Γιατί δεν μπορούμε να περπατήσουμε ή να μετακινηθούμε με ποδήλατο στην Αθήνα;. *Lifo*. Ανάκτηση από <https://www.lifo.gr/stiles/optiki-gonia/giati-den-mporoyme-na-perpatisoyme-i-na-metakinithoyme-me-podilato-stin-athina>
- Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος . (2023, Μάρτιος). *ΒΙΩΣΙΜΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ & ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ*. Ανάκτηση από TOPOSOPHY: https://www.iliachamber.gr/wp-content/uploads/2023/09/%CE%9C%CE%95%CE%9B%CE%95%CE%A4%CE%97-KEEE-%CE%93%CE%99%CE%91-%CE%A4%CE%9F%CE%A5%CE%A1%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F-2023-Report_Executive-Summary.pdf
- Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος. (2023, Μάρτιος). *Τομεακό Πρόγραμμα Τουρισμού 2021-2025*. Ανάκτηση από Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων Ελλάδος: https://www.iliachamber.gr/wp-content/uploads/2023/09/%CE%9C%CE%95%CE%9B%CE%95%CE%A4%CE%97-KEEE-%CE%93%CE%99%CE%91-%CE%A4%CE%9F%CE%A5%CE%A1%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F-2023-Report_Executive-Summary.pdf
- Μυρσιώτης, Ε., Κουγιανός, Ι., Τζιάγκαλος, Ι., & Κανονίδης, Κ. (2023). *Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Βόλου, ΣΤΑΔΙΟ ΙΙΙ: «Συγκεκριμενοποίηση μέτρων και εγκεκριμένο ΣΒΑΚ»*. Βόλος. Ανάκτηση από https://svak.dimosvolos.gr/wp-content/uploads/2023/12/%CE%A016_4.pdf

- Παπαγεωργίου, Μ., & Γκαντούνα, Ε. (2012, Σεπτέμβριος). Πολιτιστικός Τουρισμός και πολιτιστικές διαδρομές: Κατευθύνσεις σχεδιασμού σε τοπική κλίμακα μέσα από τη περίπτωση του δήμου Ελασσόνας. Βόλος. Ανάκτηση από https://ikee.lib.auth.gr/record/329374/files/P_17%20%282012%29%20%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%82%20%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%82%20%CE%BA%CE%B1%CE%B9%20%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%
- Παπαγιάννης, Χ. (2024). Τουρισμός στην Ελλάδα: Μια κοινωνία που ζυγίζει θετικά και αρνητικά. *ETERON*. Ανάκτηση από <https://eteron.org/tourismos-stin-ellada-mia-koinonia-pou-zygizei-thetika-kai-arnitika/>
- Σούκη, Σ. (2024). Τουρισμός: Δύο στους 3 εκτιμούν θετική την επίδραση του κλάδου στην Ελλάδα. *NewMoney*. Ανάκτηση από <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/tourismos/tourismos-dio-stous-3-ektimoun-thetiki-tin-epidراسi-tou-kladou-stin-ellada/>
- Στεργιόπουλος, Β. (2022, Αυγούστου 25). *Παλιά Πόλη, το στολίδι της Καβάλας*. Ανάκτηση από In magazine: <https://www.in.gr/2022/08/25/life/diakopes/idees-gia-taksidia/kavala-palia-poli-sti-xersoniso-tis-panagias/>
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. (n.d.). *Βιώσιμη Κινητικότητα, Σχέδια Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑΚ)*. Ανάκτηση Φεβρουάριος 22, 2025, από Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας: <https://ypen.gov.gr/chorikos-schediasmos/astikos-schediasmos/viosimi-kinitikotita>
- Υπουργείο Τουρισμού . (2018). *Άρθρο 10 – Πολιτιστικός τουρισμός*. Ανάκτηση από Υπουργείο Τουρισμού : <https://www.opengov.gr/tourism/?p=1442>
- Υπουργείο Τουρισμού . (2021, Μάιος). *Σχέδιο Τομεακού Προγράμματος Ανάπτυξης Τουρισμού 2021-2025*. Ανάκτηση από Υπουργείο Τουρισμού : <https://mintour.gov.gr/wp-content/uploads/2021/05/tomeako-programma-anaptyksis-tourismou-2021-2025.pdf>
- Υπουργείο Τουρισμού. (2020). Ανάκτηση από Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Τουρισμού: <https://mintour.gov.gr/ependyseis/esp/epiteliki-domi-esp-ypourgeioy-toyrismoy/programma-enallaktikos-toyrismos/>
- Υπουργείο Τουρισμού. (2021, Μάιος). *Σχέδιο Τομεακού Προγράμματος Ανάπτυξης Τουρισμού 2021-2025*. Ανάκτηση από <https://mintour.gov.gr/wp-content/uploads/2021/05/tomeako-programma-anaptyksis-tourismou-2021-2025.pdf>
- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών . (2023). *Μέρος Β' ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ*. Ανάκτηση από Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών : <https://www.opengov.gr/yme/?p=5202>
- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. (2021). *Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)*. Ανάκτηση από Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών: <https://svak.yme.gov.gr/>

9. Παράρτημα

Ερωτήσεις για τη συνέντευξη υπαλλήλου του δήμου καβάλας

Γενικές ερωτήσεις για το ΣΒΑΚ

Ποια είναι η γενική πρόοδος της υλοποίησης του ΣΒΑΚ στην πόλη της Καβάλας μέχρι σήμερα;

Η γενική πρόοδος του ΣΒΑΚ κρίνεται αρκετά ικανοποιητική δεδομένων πάντα των συνθηκών (έλλειψη προσωπικού και χρηματοδοτήσεων για την εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ). Δήμος Καβάλας υλοποιεί και έργα τα οποία μπορεί να μην περιγράφονται μέσα στο ΣΒΑΚ (εκπονήθηκε από το 2020-2022 και απαιτείται επικαιροποίηση) εξυπηρετούν όμως του άξονες αυτού.

Ποιοι είναι οι βασικοί στόχοι του ΣΒΑΚ που σχετίζονται με τον τουρισμό και τους επισκέπτες της πόλης;

Οι βασικοί στόχοι που θα μπορούσαν να συσχετιστούν με τον τουρισμό και τους επισκέπτες της πόλης θεωρώ ότι είναι ο περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης αναβαθμίζοντας την εξυπηρέτηση τους από τα ΜΜΜ. Η εξασφάλιση «Προσβασιμότητας για όλους» σε σημεία ενδιαφέροντος και σε γειτονιές της Καβάλας. Η ενίσχυση των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (πεζοί & ποδηλάτες) για τις μετακινήσεις εντός πόλης και αύξηση του αστικού πρασίνου και των ελεύθερων χώρων. Τέλος βασικός στόχος είναι η ανάπτυξη ευφυών συστημάτων για την αποτελεσματική πληροφόρηση και καθοδήγηση των επισκεπτών.

Υποδομές και Μεταφορές

Υπάρχουν παρεμβάσεις ή έργα που διευκολύνουν τους τουρίστες να κινηθούν χωρίς ΙΧ στην πόλη (π.χ. πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμοι, δημόσιες συγκοινωνίες);

Οι παρεμβάσεις του Δήμου Καβάλας περιορίζονται στη δημιουργία ήπιων οδών μετακίνησης και κάποιων πεζοδρόμων. Δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην Καβάλα, λόγω γεωμορφολογίας, δεν είναι εφικτό. Το θέμα δημόσιες συγκοινωνίες, που στην πόλη μας δεν είναι δημόσιες οπότε θα τις πω ΜΜΜ, δυστυχώς έχει φύγει από τα χέρια των Δήμων και έχει πάει στις Περιφέρειες με αποτέλεσμα το θάψιμο κάθε προσπάθειάς μας για βελτίωση αυτών, σύμφωνα με το ΣΒΑΚ μας.

Έχει βελτιωθεί η σύνδεση του λιμανιού, των τουριστικών αξιοθέατων και των παραλιών με μέσα βιώσιμης μετακίνησης;

Θεωρώ ότι έχει γίνει κάποια μικρή πρόοδος στο κομμάτι της σύνδεσης με το ιστορικό κέντρο της πόλης. Έχουν γίνει παρεμβάσεις για τον περιορισμό της κίνησης των οχημάτων στο δρόμο προς την ιστορική περιοχή της Παναγίας, του Φρουρίου και του Υδραγωγείου και την διευκόλυνση της πεζής μετακίνησης. Αυτή τη στιγμή έχει αναπτυχθεί, από ιδιώτη, μια εναλλακτική για την πρόσβαση στην Παναγία με ηλεκτροκίνητα μηχανάκια (τοκ-τοκ). Επίσης εκπονείται μελέτη με τίτλο «ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Θ. ΠΟΥΛΙΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΕΙΜΕΝΩΝ ΑΥΤΗΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΤΗΝ ΚΑΒΑΛΑ» σύμφωνα με την οποία η κύρια οδός πρόσβασης μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας και θα βρίσκονται πλέον στο

ίδιο επίπεδο πεζοί και αυτοκίνητα. Η πρόσβαση στις παραλίες της πόλης γίνονταν ανέκαθεν πεζή.

Υπάρχουν σκέψεις ή μελέτες για ενίσχυση της μικροκινητικότητας (π.χ. κοινόχρηστα ποδήλατα ή πατίνια) με επίκεντρο τον τουρισμό;

Στην περιοχή Περιγιαλίου, επέκταση σχεδίου ανατολικά της πόλης, το ΣΒΑΚ προέβλεπε τέτοιου είδους παρεμβάσεις στην παραλιακή οδό. Αυτή τη στιγμή εκπονείται μελέτη με τίτλο «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΡΙΓΙΑΛΙΟΥ» όπου προβλέπονται τέτοιες υποδομές. Προς το παρόν μόνο για εκείνη την περιοχή.

Ενημέρωση και ψηφιακά εργαλεία

Παρέχεται στους επισκέπτες πληροφόρηση σχετικά με επιλογές βιώσιμης μετακίνησης; Αν ναι, πώς (έντυπα, εφαρμογές, σήμανση);

Υπήρχαν παλιά κάποιες ταμπέλες που ενημέρωναν τον κόσμο σχετικά με τις κενές θέσεις πάρκινγκ αλλά τώρα δεν λειτουργούν.

Υπάρχουν συνεργασίες με τουριστικές επιχειρήσεις (ξενοδοχεία, τουριστικά γραφεία) για την προώθηση βιώσιμης κινητικότητας στους πελάτες τους;

ΟΧΙ ΚΑΜΙΑ

Άλλα μέτρα και πολιτικές

Υπάρχουν άλλα μέτρα και πολιτικές (που δεν σχολιάστηκαν παραπάνω), τα οποία αφορούν στους τουρίστες και επισκέπτες της πόλης;

Έχει δημιουργηθεί το Kavala Urban Center – Σχέδιο Πόλις το οποίο μεταξύ άλλων θα οργανώνει δράσεις ενημέρωσης, συμμετοχικού σχεδιασμού (ώστε να γνωρίζουμε τις δικές τους ανάγκες) και απασχόλησης των επισκεπτών της πόλης σχετικά με τις επιλογές βιώσιμης κινητικότητας.

Εμπλοκή και ανταπόκριση των επισκεπτών

Γνωρίζεται πώς έχουν ανταποκριθεί οι επισκέπτες της πόλης στα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας μέχρι τώρα;

Η εικόνα που διαμορφώνεται, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, όπου παρατηρείται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, δείχνει πως η αποδοχή των μέτρων από τους επισκέπτες δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική.

Υπάρχουν στοιχεία (ποσοτικά ή ποιοτικά) για τον βαθμό χρήσης των μέσων βιώσιμης μετακίνησης από τουρίστες;

ΟΧΙ

Προκλήσεις και Προοπτικές

Ποιες είναι οι βασικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο Δήμος στην εφαρμογή των μέτρων για βιώσιμη κινητικότητα στον τομέα του τουρισμού;

Μεγάλη συγκέντρωση τουριστών σε περιοχές (Τόσκα, Ν.Καρβάλη, Παληό κ.λπ.) όπου δεν υπάρχουν εναλλακτικές προτάσεις διασκέδασης και ούτε εναλλακτικές μετακίνησης

(υπάρχουν μόνο υπεραστικά τα οποία περνούν κάθε μια ώρα) με αποτέλεσμα ο κόσμος να κατεβαίνει στο κέντρο της πόλης με το αυτοκίνητό του.

Σε οποιοδήποτε παράπτωμα του ΚΟΚ υποπέσει οποιοδήποτε αλλοδαπό αυτοκίνητο (από Βουλγαρία, Τουρκία, Τσεχία, Ρουμανία, κ.λπ.) και λάβει κλήση από την Δημοτική Αστυνομία ή την Τροχαία, το Ελληνικό Κράτος δεν έχει τον τρόπο να ελέγξει τη μη πληρωμή του στα σύνορα. Αυτό έχει σαν συνέπεια να μην υπάρχει ο φόβος του προστίμου και να οδηγούν και να παρκάρουν όπως και όπου τους βολεύει, αψηφώντας τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ποια είναι τα επόμενα βήματα ή σχεδιαζόμενα έργα που θα βελτιώσουν την εμπειρία μετακίνησης των επισκεπτών με βιώσιμο τρόπο;

Γενικώς η εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ είναι άμεσα εξαρτώμενα από τη βελτίωση της εξυπηρέτησης του κοινού από τα αστικά λεωφορεία τα οποία αυτή τη στιγμή είναι η μόνο εναλλακτική βιώσιμης μετακίνησης πέραν της πεζής, στην πόλη μας. Αν δεν λυθεί το πρόβλημα επικαιροποίησης των αστικών γραμμών και επέκτασης της αστικής περιοχής ώστε να επεκταθούν οι αστικές γραμμές και σε περιοχές όπως το Παληό, Νέα Καρβάλη, Φιλιππούς κ.λ.π, ότι και να σχεδιάσουμε είναι αναποτελεσματικό. Άρα κατά την άποψή μου θα πρέπει να υπάρξει ισχυρή πίεση προς τις Περιφέρειες (εκεί έχει πάει η διαχείριση των αστικών λεωφορείων) για την όσο ταχύτερη διευθέτηση αυτών των θεμάτων.

Προσωπική Άποψη

Θεωρείτε ότι το ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της τουριστικής εικόνας της Καβάλας;

Αναμφίβολα, καθώς αποτελεί ίσως τη σημαντικότερη ευκαιρία για αναβάθμιση, δεδομένου ότι η σημερινή εικόνα του κέντρου της πόλης απέχει αισθητά από τα πρότυπα που θα ενίσχυαν τον τουριστικό της χαρακτήρα.

Αν μπορούσατε να δώσετε ένα μήνυμα στους επισκέπτες της Καβάλας σχετικά με τη βιώσιμη μετακίνηση, ποιο θα ήταν αυτό;

Η Καβάλα είναι μια ιδιαίτερα όμορφη πόλη, με πλήθος επιλογών για αναψυχή και διασκέδαση. Χρειαζόμαστε, όμως, και τη δική σας συμβολή, ώστε μέσα από τη βιώσιμη μετακίνηση να την κάνουμε ακόμη πιο φιλόξενη για όλους.

Τοπική συντονίστρια ΣΒΑΚ Δήμου Καβάλας,



THALEIA CHORINOU
22/08/2025 10:27

Χωρινού Θάλεια

*Συμφωνώ να γίνει ονομαστική αναφορά συνοδευόμενη από την ιδιότητά μου στο τεύχος. Επίσης συναινώ οι απόψεις μου να επεξεργαστούν κατάλληλα και να δημοσιευθούν στο πλαίσιο της διπλωματικής εργασίας.