



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Διπλωματική Εργασία

**ΕΡΕΥΝΑ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ**

Ραφαήλ Κεφάλας
Κυριακή Ιωάννου

Υπεβλήθη για την εκπλήρωση μέρους των απαιτήσεων για την απόκτηση του
Διπλώματος Πολιτικού Μηχανικού

ΒΟΛΟΣ 2023

Εγκρίθηκε από τα Μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:

Πρώτος Εξεταστής Παντελεήμων Κοπελιάς, Αναπληρωτής Καθηγητής, Τμήμα Πολιτικών
Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
(Επιβλέπων)

Δεύτερος Εξεταστής Αθανάσιος-Ιωάννης Θεοφιλάτος, Επίκουρος Καθηγητής, Τμήμα Πολιτικών
Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τρίτος Εξεταστής Καρακίκης Ιωάννης, Διδάσκων, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ευχαριστίες

Πρώτα απ' όλα, θέλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου, Καθηγητή κ. Παντελεήμων Κοπελιά, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της δουλειάς μου. Επίσης, είμαι ευγνώμων στα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής της διπλωματικής εργασίας μου, Καθηγητές κκ.

Αθανάσιος-Ιωάννης Θεοφιλάτος και Ιωάννη Καρακικές για την προσεκτική ανάγνωση της εργασίας μου και για τις πολύτιμες υποδείξεις τους. Ευχαριστώ τους φίλους μου Αναστάση Αναστασίου, Μάριο Κουντουρεττη, Γιώργο Σπανο, Σάββα Χαραλάμπους και Μάριο Γερμανού για την ηθική υποστήριξή τους. Επίσης, ευχαριστώ την Μύρια Ιωάννου για την κατανόησή της, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών της προσπάθειάς μου. Πάνω απ' όλα, είμαι ευγνώμων στην οικογένεια μου για την υποστήριξη τους όλα αυτά τα χρόνια. Αφιερώνω αυτή την εργασία στην μητέρα μου και στον πατέρα μου.

Κεφάλας Ραφαήλ

Ιωάννου Κυριακή

ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΛΕΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Ραφαήλ Κεφάλας
Κυριακή Ιωάννου

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, 2023

Επιβλέπων Καθηγητής: Παντελεήμων Κοπελιάς

Περίληψη

Ο στόχος της εργασίας είναι να παρουσιαστεί η τουριστική περιοχή της Αγίας Νάπας στη Κύπρο και οι δυνατότητες βιώσιμης ανάπτυξης μέσω της μικροκινητικότητας και της χρήσης ηλεκτρικών μεταφορικών μέσων. Για τις ανάγκες της εργασίας εκπονήθηκε έρευνα τους μήνες

Αύγουστο και Σεπτέμβριο του 2022 στη περιοχή και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στο πέμπτο κεφάλαιο της εργασίας. Για την έρευνα χρησιμοποιήσαμε την ποσοτική μέθοδο, παίρνοντας δείγμα από 300 άτομα, 150 τον Αύγουστο και 150 τον Σεπτέμβριο. Ο κύριος στόχος της έρευνας ήταν να διερευνήσουμε την δυνατότητα χρήσης ηλεκτρικών μεταφορικών μέσων στο πλαίσιο της μικροκινητικότητας η οποία αποτελεί τα τελευταία χρόνια σημαντικό παράγοντα των βιώσιμων και αειφόρων αστικών περιοχών αλλά και τουριστικών περιοχών. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι τουλάχιστον στη περιοχή της Αγίας Νάπας όπου έγινε η έρευνα, απαιτούνται βελτιώσεις αλλά και επενδύσεις στο τομέα αυτό, καθώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα σε μεγάλους αριθμούς μικρά ηλεκτρικά μέσα μεταφοράς, ενώ χρειάζεται να γίνουν επεμβάσεις και επενδύσεις και στις υποδομές της περιοχής.

Λέξεις Κλειδιά: *Βιώσιμος τουρισμός, αειφόρος ανάπτυξη, μικροκινητικότητα, ποδήλατα, ηλεκτρικά μέσα μεταφοράς, ηλεκτρικά οχήματα.*

Research of the use of Micromobility Vehicles in a Tourist Area of Cyprus

Rafail Kefalas
Kyriaki Ioannou

University of Thessaly, Department of Civil Engineering, 2023

Supervisor: **Pantelis Kopelias,**

Abstract

The aim of the work is to present the tourist area of Ayia Napa in Cyprus and the possibilities of sustainable development through micro-mobility and the use of electric means of transport. For the needs of the work, a survey was prepared in the months of August and September 2022

in the area and the results are presented in the fifth chapter of the work. For the research we used the quantitative method, taking a sample of 300 people, 150 in August and 150 in September. The main objective of the research was to investigate the possibility of using electric means of transport in the context of micromobility, which in recent years has been an important factor in sustainable and sustainable urban areas as well as tourist areas. The results showed that at least in the area of Ayia Napa where the research was carried out, improvements and investments are needed in this sector, as there are no small electric means of transport available in large numbers, while interventions and investments also need to be made in the infrastructure of the area.

Keywords: *Sustainable tourism, sustainable development, micromobility, bicycles, electric means of transport, electric vehicles.*

Πίνακας περιεχομένων

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ & ΠΙΝΑΚΩΝ	vii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Εισαγωγή.....	1
1.1 Εισαγωγή	1
1.2 Ο τουρισμός σε παγκόσμιο επίπεδο	1
1.3 Η τουριστική βιομηχανία	5
1.4 Χαρακτηριστικά των τουριστών	6
1.5 Ο τουρισμός στη Κύπρο	7
1.5.1 Στοιχεία και αξιοθέατα της Κύπρου	7
1.5.2 Στατιστικά στοιχεία του τουρισμού της Κύπρου	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Βιώσιμος τουρισμός και μικροκινητικότητα.....	13
2.1 Βιώσιμος τουρισμός	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
2.2 Βιώσιμα μέσα μεταφοράς.....	14
2.3 Μικροκινητικότητα	18
2.4 Μικροκινητικότητα και εναλλακτικές διαδρομές στη Κύπρο και στην Αγία Νάπα.....	19

Διάγραμμα 6. Συνολική συμβολή των ταξιδιών και του τουρισμού στην απασχόληση στην Κύπρο από το 2019 έως το 2021	11
Διάγραμμα 7. Δαπάνες επισκεπτών στην Κύπρο από το 2019 έως το 2021, ανά τύπο επισκέπτη (σε εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ)	12

2.5 Η Αγία Νάπα	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Μεθοδολογία έρευνας.....	24
3.1 Δείγμα έρευνας	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Ερευνητικό μέρος	29
4.1 Φύλο-Ηλικία.....	29
4.2 Τόπος προσωρινής Διαμονής.....	29
4.3 Απόσταση Διαμονής απο το κέντρο.....	31
4.4 Τιμή ανα βράδυ.....	31
4.5 Σκοπός Επίσκεψης.....	33
4.6 Μέσο που επιλέχθηκε.....	35
4.7 Χώρα Μόνιμης Διαμονής-Μηνιαίο Εισόδημα.....	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Συμπεράσματα	51
5.1 Συμπεράσματα έρευνας	51
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	55

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ & ΠΙΝΑΚΩΝ

	ΣΕΛΙΔΑ
Διάγραμμα 1. Διεθνείς αφίξεις τουριστών, κόσμος και περιοχές 2019 – 2022	2
Διάγραμμα 2. Συνολική συμβολή των ταξιδιών και του τουρισμού στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) παγκοσμίως από το 2019 έως το 2021 (σε δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ)	3
Διάγραμμα 3. Διανυκτερεύσεις ξένων και εγχώριων επισκεπτών σε τουριστικά καταλύματα, Οκτώβριος 2022 σε σύγκριση με Οκτώβριος 2019 (% μεταβολή)	4
Διάγραμμα 4. Αριθμός αφίξεων διεθνών τουριστών στην Κύπρο από το 2005 έως το 2022	8
Διάγραμμα 5. Συνολική συνεισφορά των ταξιδιών και του τουρισμού στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) στην Κύπρο από το 2019 έως το 2022 (σε εκατομμύρια ευρώ)	9
Πίνακας 1. Αριθμός αφίξεων τουριστών ανά ήπειρο και ανά χώρα και ποσοστό στο σύνολο των αφίξεων	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Εισαγωγή

1.1 Εισαγωγή

Στην εργασία θα προσπαθήσουμε μέσα από την βιβλιογραφική ανασκόπηση και την έρευνα να εντοπίσουμε τα στοιχεία εκείνα που θα δώσουν το πλεονέκτημα για την προσέλκυση περισσότερων τουριστών υψηλού εισοδήματος στην Κύπρο και την ανάγκη βελτίωσης των υποδομών και των μέσων που χρησιμοποιούν κατά την παραμονή τους στο νησί.

Ο τουρισμός είναι ένας κρίσιμος παγκόσμιος οικονομικός τομέας και έχει γίνει όλο και πιο σημαντικός σε όλα τα έθνη. Αν και ο τουρισμός μπορεί να έχει ευνοϊκή επιρροή στις περιοχές προορισμού εκσυγχρονίζοντας τις κοινωνικοοικονομικές και πολιτιστικές πτυχές, ασκεί επίσης τεράστια πίεση στους φυσικούς πόρους που υποστηρίζουν τον τουρισμό και επηρεάζει τον κοινωνικό ιστό απειλώντας την πολιτιστική κληρονομιά. Κατά συνέπεια, έχουν προκύψει μοντέλα βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, τα οποία δίνουν προτεραιότητα στο περιβάλλον, τον πολιτισμό και τις κοινωνικές δομές κάθε προορισμού. Αυτά τα μοντέλα στοχεύουν στην προώθηση του τουρισμού με παράλληλη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς. (Harrison & Sharpley, 2017; Robinson, 2015).

1.2 Ο τουρισμός σε παγκόσμιο επίπεδο

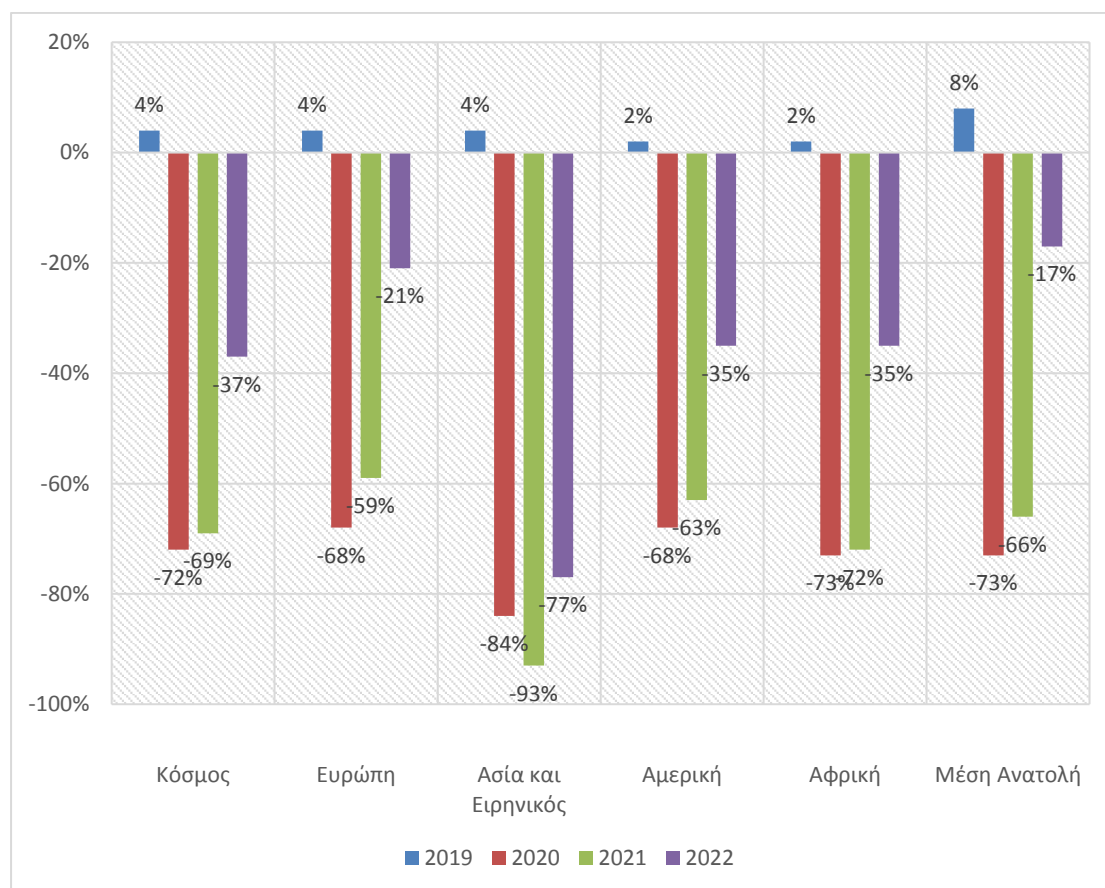
Ο παγκόσμιος τουρισμός το 2020 είχε τη χειρότερη χρονιά που έχει καταγραφεί, στην ιστορία με τις διεθνείς αφίξεις να μειώνονται κατά 74% σύμφωνα με τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (UNWTO)¹. Οι προορισμοί παγκοσμίως υποδέχθηκαν 1 δισεκατομμύριο λιγότερες διεθνείς αφίξεις το 2020 από ό, τι το προηγούμενο έτος, λόγω της άνευ προηγουμένου πτώσης της ζήτησης και των εκτεταμένων ταξιδιωτικών περιορισμών. Σαν μέτρο σύγκρισης δίνεται η μείωση σε

¹ <https://www.unwto.org/news/2020-worst-year-in-tourism-history-with-1-billion-fewer-international-arrivals> 2020: worst year in tourism history with 1 billion fewer international arrivals, (πρόσβαση 27.12.2022).

μόλις 4% στον παγκόσμιο τουρισμό που καταγράφηκε κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2007-2009.

Τα στοιχεία από το Παγκόσμιο Βαρόμετρο Τουρισμού του UNWTO, η δραματική μείωση των διεθνών ταξιδιών αντιπροσωπεύει εκτιμώμενη απώλεια 1,3 τρισεκατομμυρίων δολαρίων σε έσοδα από εξαγωγές, 11 φορές μεγαλύτερη από την απώλεια που καταγράφηκε κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2009. Η κρίση έθεσε σε κίνδυνο έναν αριθμό 100 έως 120 εκατομμυρίων άμεσων τουριστικών θέσεων εργασίας, πολλές από αυτές σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (UNWTO, 2021).

Διάγραμμα 1. Διεθνείς αφίξεις τουριστών, κόσμος και περιοχές 2019 – 2022

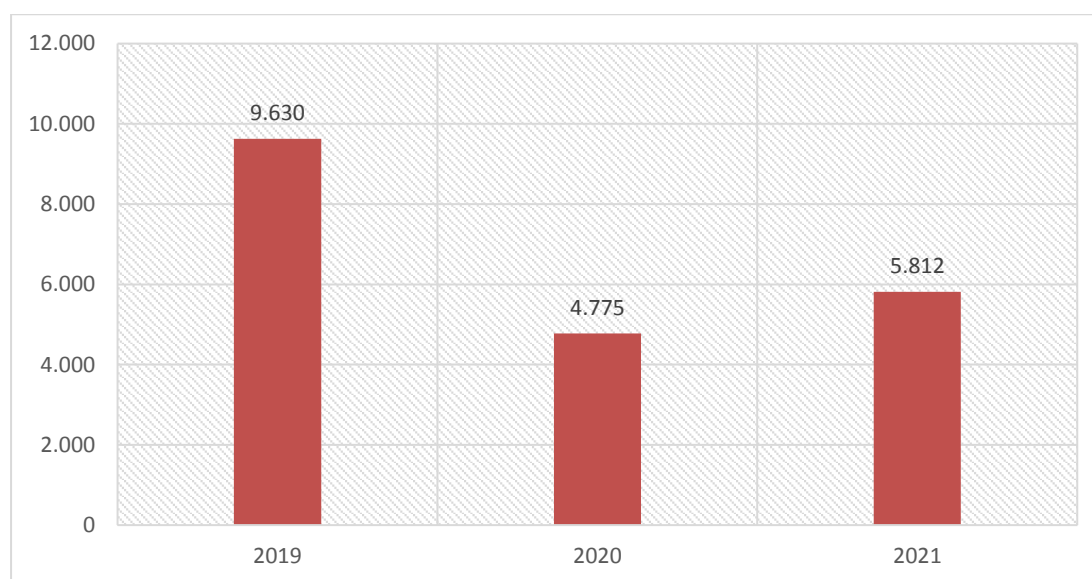


(πηγή: <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347> - ίδια επεξεργασία)

Η συνολική συνεισφορά των ταξιδιών και του τουρισμού στο παγκόσμιο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) αυξήθηκε κατά 21,7% το 2021 σε σχέση με το προηγούμενο

έτος, αφού μειώθηκε απότομα το 2020 λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού (COVID-19). Συνολικά, η συνεισφορά των ταξιδιών και του τουρισμού στο παγκόσμιο ΑΕΠ ανήλθε σε 5,81 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2021, υποδηλώνοντας αύξηση περίπου 1 τρισεκατομμυρίου δολαρίων από το 2020, αλλά παραμένοντας κάτω από τα στοιχεία πριν από την πανδημία.

Διάγραμμα 2. Συνολική συμβολή των ταξιδιών και του τουρισμού στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) παγκοσμίως από το 2019 έως το 2021 (σε δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ)

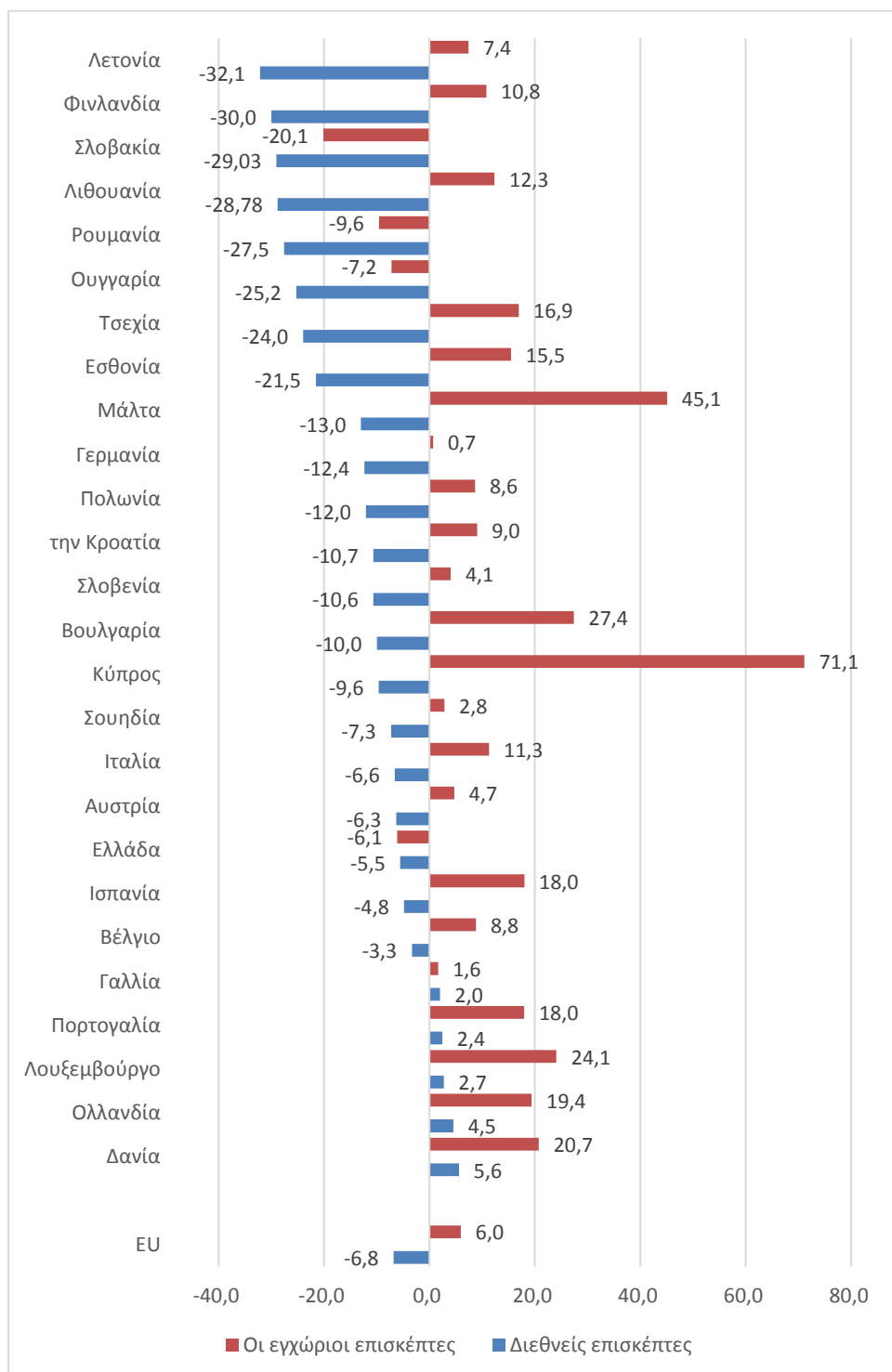


(πηγή: <https://www.statista.com/statistics/233223/travel-and-tourism--total-economic-contribution-worldwide/> - ίδια επεξεργασία)

Οι διανυκτερεύσεις σε τουριστικά καταλύματα της ΕΕ τον Οκτώβριο του 2022 σχεδόν έφτασαν τα επίπεδα πριν από την πανδημία τον Οκτώβριο του 2019.

- Πρώτες εκτιμήσεις για τον τουρισμό το 2022: οι διανυκτερεύσεις σε τουριστικά καταλύματα της ΕΕ έφτασαν το 94% του προ-πανδημικού επιπέδου του 2019.
- Πρώτες εκτιμήσεις για τον εσωτερικό τουρισμό το 2022: αριθμός ρεκόρ 1,53 δισεκατομμυρίων διανυκτερεύσεων εσωτερικού, αύξηση 10,9 εκατομμυρίων σε σύγκριση με το 2019 (+0,7%).

Διάγραμμα 3. Διανυκτερεύσεις ξένων και εγχώριων επισκεπτών σε τουριστικά καταλύματα, Οκτώβριος 2022 σε σύγκριση με Οκτώβριο 2019 (% μεταβολή)



(πηγή: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics_-_nights_spent_at_tourist_accommodation_establishments - ίδια επεξεργασία)

Η ανάκαμψη του διεθνούς τουρισμού ήταν πιο αργή από αυτή του εσωτερικού τουρισμού. Τον Οκτώβριο του 2022 σε σύγκριση με τον ίδιο μήνα του 2019, 6,8 % λιγότερες διανυκτερεύσεις πέρασαν ξένοι επισκέπτες σε τουριστικά καταλύματα της ΕΕ. Αυτή η τάση αντικατοπτρίστηκε στα στοιχεία των περισσότερων κρατών μελών της ΕΕ, ενώ η Δανία, η Ολλανδία, το Λουξεμβούργο, η Πορτογαλία και η Γαλλία κατέγραψαν αύξηση στις βραδιές ξένου τουρισμού σε σύγκριση με τον Οκτώβριο του 2019.

1.3 Η τουριστική βιομηχανία

Ο τουριστικός τομέας επηρεάζεται από δύο βασικά στοιχεία: τον ίδιο τον τουρίστα, είτε ταξιδεύει μόνος του είτε ομαδικά, και τα τουριστικά προϊόντα που παρέχει ο κλάδος. Ως άτομο, ο τουρίστας έχει ορισμένες απαιτήσεις που πρέπει να ικανοποιηθούν όσον αφορά το ταξίδι, τη διαμονή και τη διασκέδασή του στον προορισμό, καθώς και υποκειμενικές απόψεις σχετικά με τους παράγοντες που συμβάλλουν στη συνολική του ικανοποίηση. Αν και η βιομηχανία και η τουριστική πολιτική μπορούν να προβλέψουν και να παρέμβουν μόνο σε ένα βαθμό σε αυτόν τον τομέα. Το δεύτερο στοιχείο, το τουριστικό προϊόν, είναι ευκολότερο να οριστεί και να ενισχυθεί για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα και να προσελκυσθούν τουρίστες (Camilleri, 2018).

Ο τουρισμός περιλαμβάνει τέσσερις κύριους τομείς:

- Μεταφορές
- Διαμονή
- Βοηθητικές Υπηρεσίες και
- Πωλήσεις και Διανομή.

Ο τουρισμός δεν θα ήταν τόσο διαδεδομένος σήμερα εάν οι τουρίστες δεν είχαν πρόσβαση σε αποτελεσματικούς τρόπους μεταφοράς για να ταξιδέψουν από τον έναν προορισμό στον άλλο. Η διαδικασία μεταφοράς τουριστών είναι αυτή που το επιτρέπει. Η μεταφορά τουριστών μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε τρεις τύπους: μέσω αεροπορικών, θαλάσσιων και οδικών μεταφορών. αέρα, νερό και ξηρά. Η ανάγκη για μεταφορά μπορεί περαιτέρω να χωριστεί σε τρεις ομάδες: μεταφορά από το σημείο

προέλευσης του τουρίστα στον προορισμό και επιστροφή, μεταφορά μεταξύ διαφορετικών προορισμών, σε περιπτώσεις όπου ο τουρίστας επισκέπτεται πολλές τοποθεσίες και μεταφορά εντός του ίδιου του προορισμού. (Leslie, 2015).

Ένας τουριστικός προορισμός αναφέρεται σε μια φυσική περιοχή που μπορεί να έχει ή να μην έχει επίσημα διοικητικά όρια όπου οι επισκέπτες μπορούν να διανυκτερεύσουν. Είναι μια συλλογή τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών, δραστηριοτήτων και εμπειριών σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία και θεωρείται θεμελιώδης μονάδα ανάλυσης στην τουριστική βιομηχανία. Ένας προορισμός περιλαμβάνει διάφορες οντότητες και μπορεί να επεκταθεί για να σχηματίσει μεγαλύτερα δίκτυα προορισμών. Είναι επίσης άυλο, με ξεχωριστή εικόνα και ταυτότητα που μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητά του στην αγορά. (UNWTO, 2019).

Ένα τουριστικό προϊόν αποτελείται τόσο από υλικά όσο και από άυλα στοιχεία, όπως φυσικούς, πολιτιστικούς και ανθρωπογενείς πόρους, αξιοθέατα, ανέσεις, υπηρεσίες και δραστηριότητες που επικεντρώνονται σε μια συγκεκριμένη περιοχή ενδιαφέροντος που χρησιμεύει ως το επίκεντρο του μάρκετινγκ προορισμού, παρέχοντας μια μοναδική εμπειρία με συναισθηματικές συνδέσεις για τους υποψήφιους πελάτες. Στο τουριστικό προϊόν αποδίδεται τιμή και διατίθεται προς πώληση μέσω των καναλιών διανομής και έχει συγκεκριμένη διάρκεια ζωής ή κύκλο (UNWTO, 2019). Τα τουριστικά προϊόντα είναι ετερογενή από τη φύση τους. Η αξιολόγηση της ποιότητας από τους πελάτες είναι το αποτέλεσμα μιας συνολικής κρίσης που σχετίζεται με ένα μείγμα υπηρεσιών που γενικά προσφέρονται από διαφορετικές εταιρείες (Minazzi, 2015).

1.4 Χαρακτηριστικά των τουριστών

Τουρίστας είναι κάποιος που ταξιδεύει σε μια τοποθεσία, συνήθως μακριά από το συνηθισμένο περιβάλλον του, για να συμμετάσχει σε δραστηριότητες που σχετίζονται με τον τουρισμό. Αυτές οι δραστηριότητες μπορεί να ποικίλουν από ψυχαγωγικές, πολιτιστικές, ιατρικές, γαστρονομικές, επιστημονικές, οικολογικές, αρχαιολογικές, θρησκευτικές κ.λπ. Η ποικιλία των δραστηριοτήτων που εκτελούνται από έναν

τουρίστα είναι τόσο διαφορετική όσο και οι διαθέσιμοι τύποι τουρισμού. (Robinson, 2015).

Οι τουρίστες μπορεί να προέρχονται από διαφορετικές ηλικιακές ομάδες, φύλα, εθνότητες και κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρο και να παρακινηθούν από διάφορους λόγους, όπως η περιέργεια, η χαλάρωση, η περιπέτεια, η εκπαίδευση και άλλα. Μπορούν να έχουν διαφορετικές προτιμήσεις όσον αφορά τον τρόπο μεταφοράς, τη διαμονή, τον τύπο προορισμού, τις δραστηριότητες και να επιδείξουν διαφορετικές συμπεριφορές, λόγω των κοινωνικοοικονομικών και πολιτιστικών τους πιστεύω.

1.5 Ο τουρισμός στη Κύπρο

1.5.1 Στοιχεία και αξιοθέατα της Κύπρου

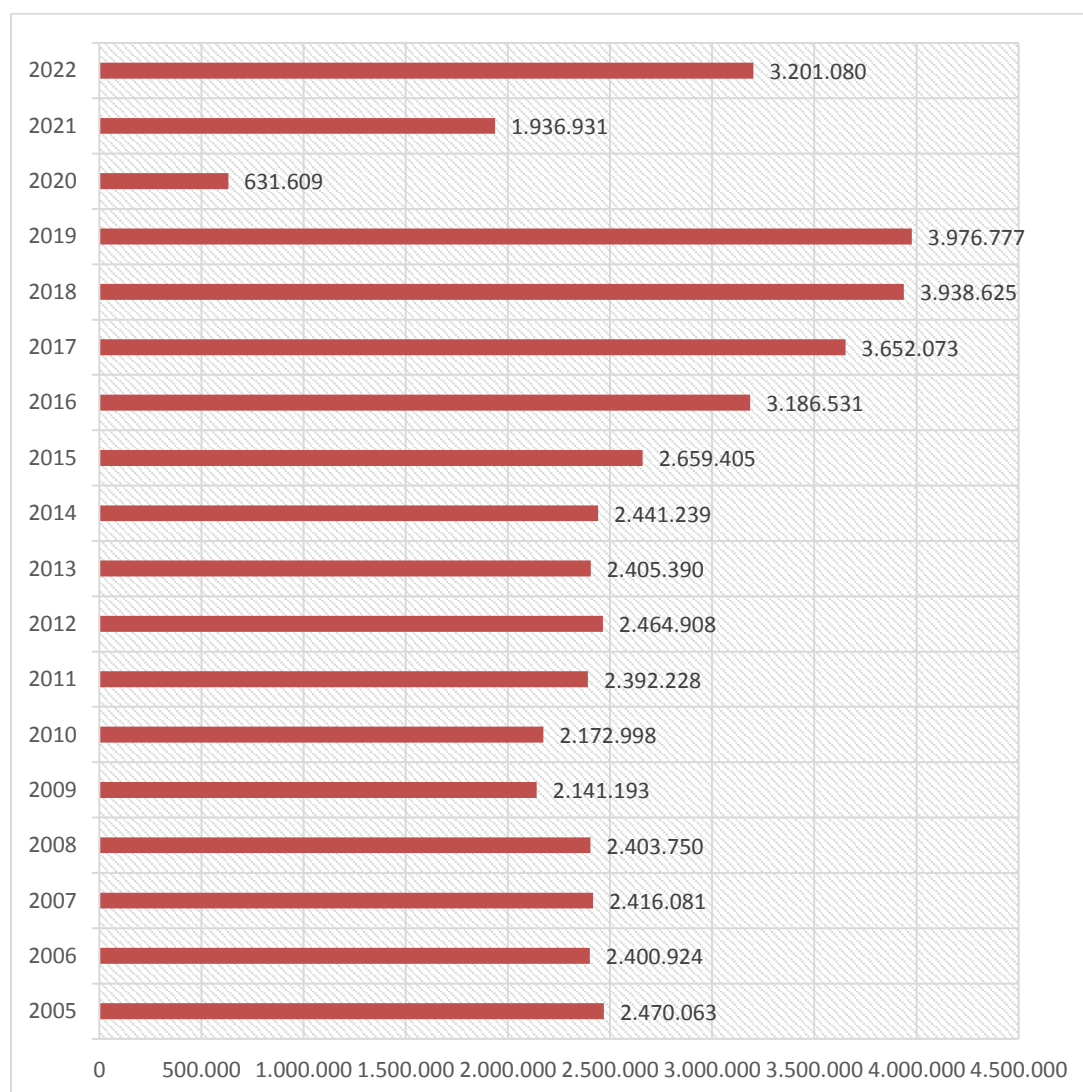
Ένα από τα κύρια αξιοθέατα της Κύπρου είναι οι παραλίες της. Το νησί έχει περισσότερες από 50 παραλίες με Γαλάζια Σημαία, οι οποίες είναι αναγνωρισμένες για την υψηλή ποιότητα του νερού, την περιβαλλοντική διαχείριση και την ασφάλειά τους. Εκτός από τις παραλίες, το νησί φιλοξενεί επίσης πολλά αρχαία ερείπια, συμπεριλαμβανομένου του Μνημείου Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO των Ζωγραφιστών Εκκλησιών του Τρόοδος και των Τάφων των Βασιλέων. Αυτές οι τοποθεσίες προσελκύουν πολλούς λάτρεις της ιστορίας και του πολιτισμού.

Το νησί έχει επίσης μια πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, με πολλά παραδοσιακά φεστιβάλ και εκδηλώσεις που λαμβάνουν χώρα καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η Κυπριακή κυβέρνηση έχει εφαρμόσει διάφορα μέτρα για την προσέλκυση τουριστών και τη στήριξη της τουριστικής βιομηχανίας. Αυτά περιλαμβάνουν την προβολή του νησιού ως ασφαλή προορισμό, την παροχή κινήτρων για διαμονή σε ξενοδοχεία και αεροπορικά εισιτήρια και την επένδυση σε υποδομές και εγκαταστάσεις. Επιπλέον, η κυβέρνηση έχει επίσης επενδύσει σε εκστρατείες ψηφιακού μάρκετινγκ για την προώθηση του νησιού και των αξιοθέατων του σε πιθανούς τουρίστες.

1.5.2 Στατιστικά στοιχεία του τουρισμού της Κύπρου

Ο αριθμός των διεθνών αφίξεων τουριστών στην Κύπρο σημείωσε εντυπωσιακή άνοδο φτάνοντας τους 3.201.080 τουρίστες. Τα στοιχεία του Ιανουαρίου του 2023 δείχνουν μια ακόμη πιο εντυπωσιακή άνοδο και πρόβλεψη για το 2023. Οι αφίξεις τουριστών τον Ιανουάριο 2023² ανήλθαν σε 90.549 σε σύγκριση με 43.944 τον Ιανουάριο 2022, σημειώνοντας αύξηση 106,1%.

Διάγραμμα 4. Αριθμός αφίξεων διεθνών τουριστών στην Κύπρο από το 2005 έως το 2022

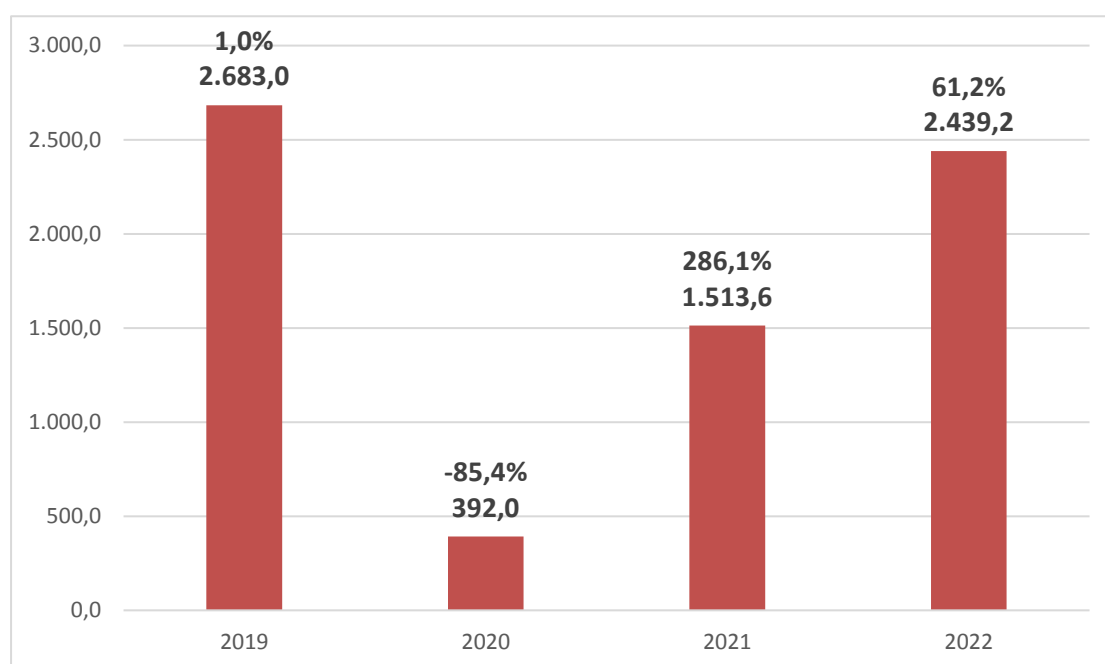


(πηγή: <https://www.cystat.gov.cy/el/KeyFiguresList?s=51> - ίδια επεξεργασία)

² <https://www.cystat.gov.cy/el/PressRelease?id=66759> Αφίξεις Τουριστών - Ιαν 2023 (Ανάκτηση, 15.2.2023)

Οι αφίξεις αυξήθηκαν το 2021 σε σχέση με το 2020 από την απότομη πτώση λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού (COVID-19), αν και παρέμειναν κάτω από τα προ πανδημίας επίπεδα, φτάνοντας συνολικά σε περίπου 1,9 εκατομμύρια το 2021. Μεγάλη ανάκαμψη σημειώθηκε το 2022 με 3,2 εκατομμύρια τουρίστες το 2022 που πάλι δεν πλησίασαν τον αριθμό του 2018-2019 αλλά έδωσαν στοιχεία για επανάκαμψη του τουρισμού.

Διάγραμμα 5. Συνολική συνεισφορά των ταξιδιών και του τουρισμού στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) στην Κύπρο από το 2019 έως το 2022 (σε εκατομμύρια ευρώ)



(πηγή: <https://www.cystat.gov.cy/el/KeyFiguresList?s=51> - ίδια επεξεργασία)

Το 2020 η πτώση των εσόδων ανήρθε στο -85,4% σε 392 εκατομμύρια ευρώ σε σχέση με τα 2,683 δισεκατομμύρια ευρώ του 2019. Την επόμενη χρονιά τα έσοδα εκτοξεύτηκαν στα 1,51 δισεκατομμύρια €, ποσό που αντιστοιχούσε σε μια αύξηση 286,1% σε σχέση με το 2020 αλλά και πάλι ήταν κατά -43,59% κάτω των εσόδων του 2019. Το 2022 τα έσοδα ανήρθαν στα 2,44 δισεκατομμύρια ευρώ και υπολειπόταν μόνο κατά 9,09% των εσόδων του 2019. Η εκτίμηση είναι ότι το 2023 τα έσοδα όπως και οι αυξήσεις θα ξεπεράσουν τα αντίστοιχα του 2019.

Πίνακας 1. Αριθμός αφίξεων τουριστών ανά ήπειρο και ανά χώρα και ποσοστό στο σύνολο των αφίξεων

ΣΥΝΟΛΟ	3.201.080	100,0%
ΕΥΡΩΠΗ	2.728.237	85,2%
Βέλγιο	27.278	0,9%
Βουλγαρία	19.966	0,6%
Τσεχία	28.928	0,9%
Δανία	67.621	2,1%
Γερμανία	198.424	6,2%
Ελλάδα	169.831	5,3%
Ισπανία	11.791	0,4%
Γαλλία	61.301	1,9%
Ιρλανδία	16.139	0,5%
Ιταλία	41.771	1,3%
Λετονία	15.195	0,5%
Λιθουανία	19.335	0,6%
Ουγγαρία	50.712	1,6%
Μάλτα	9.747	0,3%
Ολλανδία	41.485	1,3%
Αυστρία	70.112	2,2%
Πολωνία	186.796	5,8%
Ρουμανία	49.875	1,6%
Σλοβακία	43.407	1,4%
Φινλανδία	30.518	1,0%
Σουηδία	118.858	3,7%
Άλλες χώρες Ε.Ε.	25.864	0,8%
Ηνωμένο Βασίλειο	1.212.603	37,9%
Νορβηγία	48.804	1,5%
Ελβετία	60.817	1,9%
Ρωσία	51.815	1,6%
Λευκορωσία	5.280	0,2%
Σερβία	21.604	0,7%
Άλλες Ευρωπαϊκές χώρες	22.360	0,7%
ΑΦΡΙΚΗ	15.914	0,5%
Νότιος Αφρική	7.390	0,2%
Αίγυπτος	5.284	0,2%
Άλλες	3.241	0,1%
ΑΜΕΡΙΚΗ	52.093	1,6%
Ηνωμένες Πολιτείες	37.324	1,2%
Καναδάς	9.624	0,3%
Άλλες χώρες Αμερικής	5.146	0,2%
ΑΣΙΑ	386.649	12,1%
Κουβέιτ	1.519	0,0%
Μπαχρέιν	967	0,0%
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	21.206	0,7%
Σαουδική Αραβία	2.900	0,1%
Κατάρ	3.448	0,1%
Ιορδανία	15.538	0,5%
Ισραήλ	277.397	8,7%
Λίβανος	37.704	1,2%
Άλλες	25.968	0,8%
ΩΚΕΑΝΙΑ	17.385	0,5%
Αυστραλία	15.293	0,5%
Άλλες	2.092	0,1%
ΔΕ ΔΗΛΩΘΗΚΕ	804	0,0%

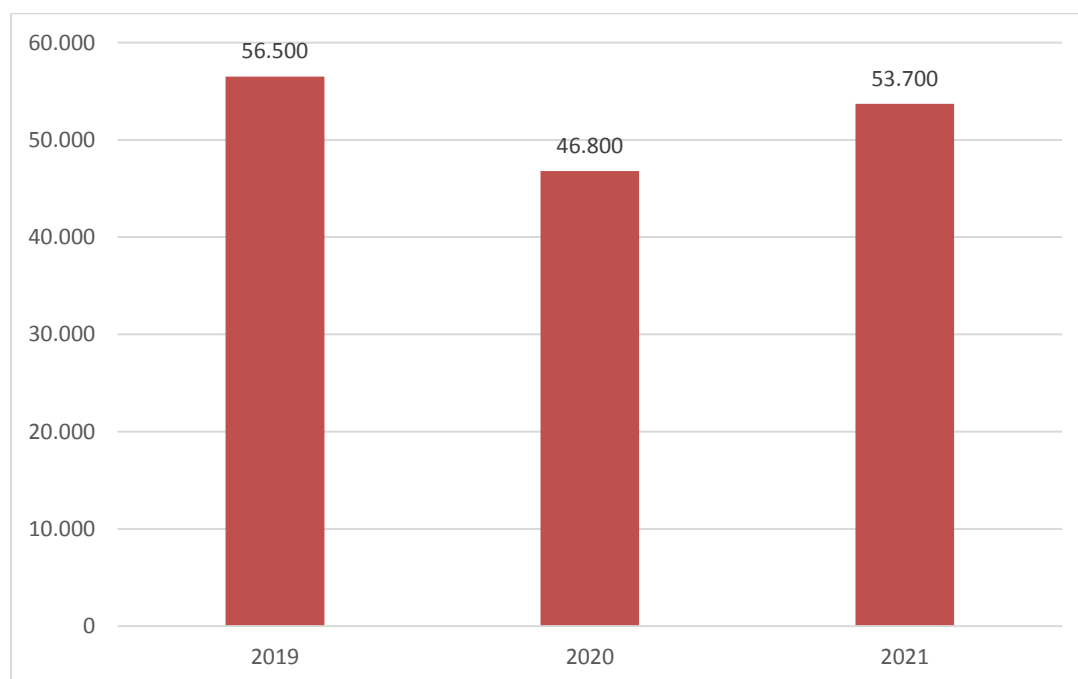
(πηγή: <https://www.cystat.gov.cy/el/SubthemeStatistics?id=51> – ίδια επεξεργασία)

Το 2022 στο σύνολο των αφίξεων, το μεγαλύτερο ποσοστό 85,2% τουριστών προερχόταν από την Ευρώπη με το Ηνωμένο Βασίλειο να έχει την μεγαλύτερη μερίδα (1,212 εκατομμύρια τουρίστες) με ποσοστό 37,9% και να ακολουθείται με μονοψήφια ποσοστά από τις Γερμανία 6,2%, Πολωνία 5,8%, Ελλάδα 5,3%, Σουηδία 3,7%.

Από τις άλλες ηπείρους τα ποσοστά ήταν μικρά, με την Ασία να συγκεντρώνει ποσοστό 12,1% επί του συνόλου, αλλά αυτό να προέρχεται κυρίως από το Ισραήλ με 277.393 αφίξεις και ποσοστό 8,7% και το Λίβανο με 1,2%.

Οι επιπτώσεις της πανδημίας του Covid-19 ήταν σημαντικές και στην απασχόληση στο κλάδο του τουρισμού.

Διάγραμμα 6. Συνολική συμβολή των ταξιδιών και του τουρισμού στην απασχόληση στην Κύπρο από το 2019 έως το 2021

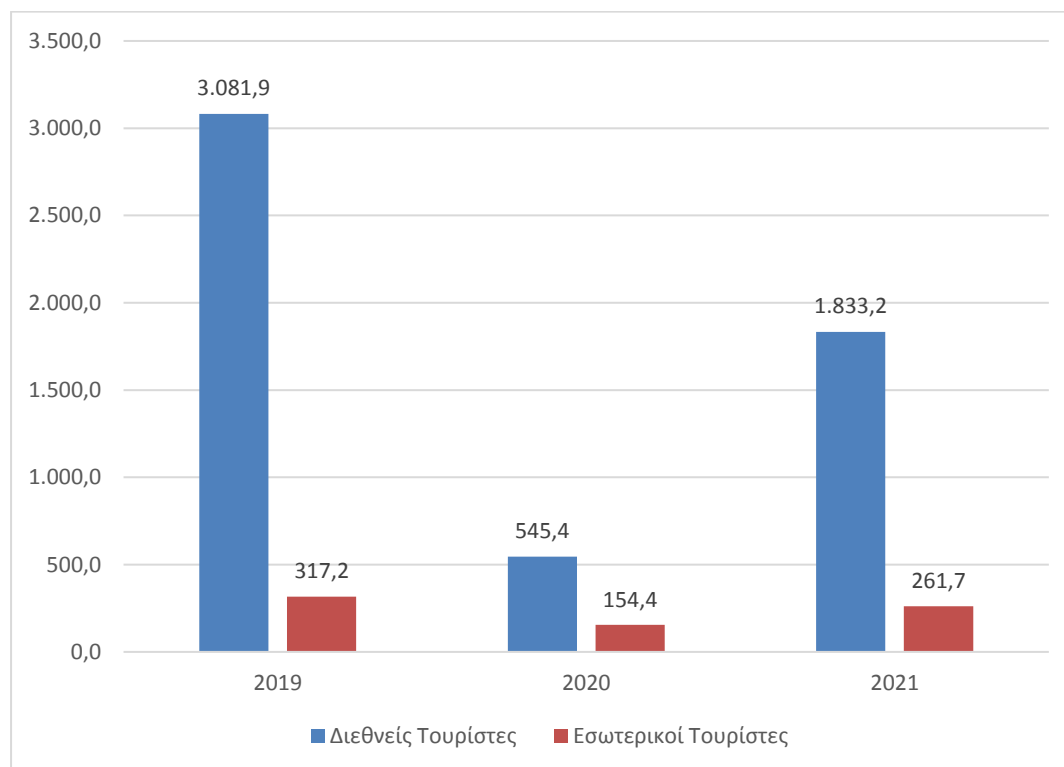


(πηγή: <https://www.statista.com/statistics/1330208/total-contribution-travel-tourism-employment-cyprus/> - ίδια επεξεργασία)

Η συνολική συμβολή των ταξιδιών και του τουρισμού στην απασχόληση στην Κύπρο αυξήθηκε το 2021 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Το 2021, τα ταξίδια και ο τουρισμός συνέβαλαν σχεδόν 54 χιλιάδες θέσεις εργασίας στην οικονομία της

Κύπρου. Αντίθετα, το 2020 σημειώθηκε απότομη μείωση της απασχόλησης κατά σχεδόν 10 χιλιάδες θέσεις εργασίας λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού (COVID-19), με αποτέλεσμα το 2020 να μειωθούν σε 46,8 χιλιάδες οι θέσεις εργασίας.

Διάγραμμα 7. Δαπάνες επισκεπτών στην Κύπρο από το 2019 έως το 2021, ανά τύπο επισκέπτη (σε εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ)



(πηγή: <https://www.statista.com/statistics/1330137/international-domestic-visitor-spending-cyprus/> - ίδια επεξεργασία)

Τόσο οι διεθνείς όσο και οι εγχώριες δαπάνες επισκεπτών στην Κύπρο αυξήθηκαν το 2021 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Το 2021, οι διεθνείς δαπάνες έφτασαν τα 1,83 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, ενώ οι εγχώριες δαπάνες ανήλθαν σε 0,26 δισεκατομμύρια δολάρια. Λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού (COVID-19), τόσο οι διεθνείς όσο και οι εγχώριες δαπάνες το 2020 μειώθηκαν σε 0,55 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και 0,15 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, αντίστοιχα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Βιώσιμος τουρισμός και μικροκινητικότητα

2.1 Βιώσιμος τουρισμός

Δεδομένης της πολυπλοκότητας του θέματος, καθώς οι πολιτιστικές και περιβαλλοντικές πτυχές, που σχετίζονται με την ιστορία, τη διαχείριση της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς επηρεάζουν, χωρίς να παύουν να αποτελούν οικονομική δραστηριότητα, είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη οι απόψεις των κύριων άμεσα εμπλεκόμενων και ειδικά των κατοίκων του τουριστικού προορισμού. Καθώς οι διεθνείς ταξιδιώτες συνειδητοποιούν περισσότερο την κλιματική κρίση, αυξάνεται η ανησυχία για τη μείωση του αποτυπώματος και την απόλαυση των διακοπών με υπευθυνότητα. Σύμφωνα με το εγχειρίδιο για την ενθάρρυνση των Αειφόρων Τουριστικών Πρακτικών που δημοσίευσε η European Travel Commission, (ETC, 2021) τα κυριότερα στοιχεία δείχνουν:

- Το 70% των ταξιδιωτών αναμένει ότι ο τουριστικός κλάδος θα προσφέρει πιο φιλικές προς το περιβάλλον ταξιδιωτικές επιλογές
- Το 46% των Ευρωπαίων ταξιδιωτών θεωρεί τη διαχείριση των απορριμμάτων ως το πιο σημαντικό περιβαλλοντικό ζήτημα
- Το 40% των ευρωπαίων καταναλωτών θα σταματούσαν να χρησιμοποιούν αεροπορικές πτήσεις, προκειμένου να συμβάλουν στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής.

Ο αειφόρος τουρισμός συνίσταται σε έναν τρόπο ταξιδιού που σέβεται τόσο τον τοπικό πληθυσμό όσο και τον ταξιδιώτη, την πολιτιστική κληρονομιά και το περιβάλλον. Στόχος είναι να συνεχιστεί η τουριστική πρακτική χωρίς να αλλοιωθεί ο φυσικός και κοινωνικός ρυθμός των τόπων που επισκέπτονται (Goeldner & Ritchie, 2011).

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού θέτει 3 στόχους για τον αειφόρο τουρισμό: (UNWTO, 2019).

- Στον οικονομικό τομέα, να επιτευχθεί βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς

ανάπτυξη μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της μείωσης των επιπέδων φτώχειας.

- Στον περιβαλλοντικό τομέα, η αποτελεσματική χρήση των φυσικών πόρων, η προστασία του περιβάλλοντος και η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.
- Σε κοινωνικό και ατομικό επίπεδο , προάγετε την αμοιβαία κατανόηση για τη διασφάλιση της ειρήνης και της ασφάλειας και την προώθηση των πολιτιστικών αξιών, της διαφορετικότητας και της κληρονομιάς.

Ο αειφόρος τουρισμός σχεδιάζεται σκόπιμα από την αρχή, μέσω διαφόρων στρατηγικών, όπως η μείωση των εκπομπών άνθρακα, η διατήρηση των φυσικών πόρων, η προώθηση της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης και η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Μία από τις σημαντικότερες στρατηγικές για τον αειφόρο τουρισμό είναι η προώθηση υπεύθυνων τουριστικών πρακτικών. Οι υπεύθυνες τουριστικές πρακτικές περιλαμβάνουν την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων του τουρισμού στο περιβάλλον, τη διατήρηση των φυσικών πόρων, την υποστήριξη της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης και τον σεβασμό του πολιτισμού και των παραδόσεων των τοπικών κοινοτήτων (Robinson, 2015).

Μια άλλη σημαντική στρατηγική για τον αειφόρο τουρισμό είναι η χρήση φιλικών προς το περιβάλλον τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών. Τα φιλικά προς το περιβάλλον τουριστικά προϊόντα και υπηρεσίες περιλαμβάνουν οικολογικά καταλύματα, οικολογικές εκδρομές και επιλογές βιώσιμης μεταφοράς. Αυτά τα προϊόντα και οι υπηρεσίες έχουν σχεδιαστεί για να ελαχιστοποιούν τις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον και να προωθούν τις θετικές επιπτώσεις του τουρισμού (Leslie, 2015).

2.2 Βιώσιμα μέσα μεταφοράς

Η ανάπτυξη έξυπνων και βιώσιμων μέσων μεταφοράς στις τουριστικές περιοχές γίνεται όλο και πιο σημαντική καθώς η τουριστική βιομηχανία συνεχίζει να αναπτύσσεται. Οι βιώσιμες μεταφορές αποτελούν βασικό συστατικό του βιώσιμου τουρισμού, ο οποίος

επιδιώκει να ελαχιστοποιήσει τις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον προάγοντας παράλληλα τις θετικές επιπτώσεις του τουρισμού.

Τα έξυπνα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς στις τουριστικές περιοχές περιλαμβάνουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα ηλεκτρικά ή υβριδικά οχήματα και τις ενεργές μεταφορές όπως το περπάτημα και το ποδήλατο. Αυτοί οι τρόποι μεταφοράς έχουν σχεδιαστεί για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα, τη διατήρηση των φυσικών πόρων και την προώθηση υγιεινών τρόπων ζωής. Παρέχουν επίσης την ευκαιρία στους τουρίστες να βιώσουν το τοπικό περιβάλλον και τον πολιτισμό με πιο ουσιαστικό τρόπο (Zarif, et al, 2019)

Εκτός από τα περιβαλλοντικά οφέλη, τα έξυπνα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς μπορούν επίσης να προσφέρουν οικονομικά οφέλη. Για παράδειγμα, τα δημόσια μέσα μεταφοράς μπορούν να παρέχουν προσιτές και βολικές επιλογές μεταφοράς για τους τουρίστες, οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν στην προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και στην αύξηση των εσόδων για τις τοπικές επιχειρήσεις. Τα ηλεκτρικά ή υβριδικά οχήματα μπορούν επίσης να αποτελέσουν ένα μοναδικό σημείο πώλησης και ενοικίασης για τους τουριστικούς φορείς, το οποίο μπορεί να τους βοηθήσει να διαφοροποιηθούν από τους ανταγωνιστές τους (Bylieva, et al, 2022; Sigalat-Signes, et al, 2020).

Τα ποδήλατα, τα ηλεκτρικά σκούτερ και τα ηλεκτρικά πατίνια είναι όλο και πιο δημοφιλή έξυπνα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς στις τουριστικές περιοχές. Αυτές οι επιλογές μεταφοράς προσφέρουν έναν οικονομικά αποδοτικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο για τους τουρίστες να εξερευνήσουν το περιβάλλον τους, ενώ παράλληλα μειώνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις εκπομπές άνθρακα.

Τα ποδήλατα είναι ένας δημοφιλής τρόπος μεταφοράς για τους τουρίστες σε πολλές πόλεις παγκοσμίως. Τα προγράμματα κοινής χρήσης ποδηλάτων έχουν γίνει ολοένα και πιο κοινά στις αστικές περιοχές, επιτρέποντας στους τουρίστες να νοικιάζουν ποδήλατα για βραχυπρόθεσμη χρήση (Davies, et al, 2020)



Εικόνα 1. Ποδήλατα δημόσιας χρήσης για την ενίσχυση της μικροκινητικότητας

Τα ποδήλατα προσφέρουν έναν οικονομικά αποδοτικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο για τους τουρίστες να εξερευνήσουν την περιοχή, προωθώντας τον υγιεινό τρόπο ζωής και μειώνοντας τις εκπομπές άνθρακα. Επιπλέον, τα ποδήλατα μπορούν να προσφέρουν μια καθηλωτική εμπειρία στους τουρίστες, επιτρέποντάς τους να βιώσουν το τοπικό περιβάλλον και τον πολιτισμό με πιο ουσιαστικό τρόπο.

Τα ηλεκτρικά σκούτερ είναι ένα όλο και πιο δημοφιλές μέσο μεταφοράς στις τουριστικές περιοχές. Τα προγράμματα κοινής χρήσης ηλεκτρικών σκούτερ γίνονται όλο και πιο κοινά σε πολλές αστικές και τουριστικές περιοχές παγκοσμίως, επιτρέποντας στους τουρίστες να νοικιάζουν ηλεκτρικά σκούτερ για βραχυπρόθεσμη χρήση, καθώς προσφέρουν έναν βολικό και οικονομικό τρόπο να εξερευνήσουν την πόλη, μειώνοντας τις εκπομπές άνθρακα. Επιπλέον, τα ηλεκτρικά σκούτερ μπορούν να προσφέρουν μια ευχάριστη και μοναδική εμπειρία στους τουρίστες, επιτρέποντάς τους να περιηγούνται σε πιο ευρείες περιοχές πιο εύκολα παρά με άλλα μέσα (Bylieva, et al, 2022)

Τα ηλεκτρικά πατίνια είναι ένα αναδυόμενο έξυπνο και βιώσιμο μέσο μεταφοράς σε τουριστικές περιοχές. Αυτά τα μικρά ηλεκτρικά οχήματα παρέχουν έναν διασκεδαστικό και βολικό τρόπο για τους τουρίστες να εξερευνήσουν την περιοχή, μειώνοντας την ανάγκη για παραδοσιακές μεθόδους μεταφοράς, όπως ταξί ή λεωφορεία. Τα ηλεκτρικά πατίνια είναι ιδιαίτερα χρήσιμα για τουρίστες που δεν

αισθάνονται άνετα με ποδήλατα ή ηλεκτρικά σκούτερ, καθώς παρέχουν μια σταθερή και εύχρηστη επιλογή (Mazzulla, et al, 2021)



Εικόνα 2. Ηλεκτρικά πατίνια

Η υποδομή και οι πολιτικές που απαιτούνται για την υποστήριξη της χρήσης ποδηλάτων, ηλεκτρικών σκούτερ και ηλεκτρικών πατινιών ενδέχεται να μην υπάρχουν σε ορισμένες περιοχές, αν και πολλές τουριστικές περιοχές εκπονούν προγράμματα για ενίσχυση, βελτίωση αλλά και κατασκευή νέων υποδομών και αποκλειστικών λωρίδων κίνησης, ώστε να είναι πρακτική και ασφαλής η χρήση τους (Bylieva, et al, 2022)

Ένα από τα μειονεκτήματα τους είναι η περιορισμένη εμβέλεια. Τα ηλεκτρικά σκούτερ και τα ηλεκτρικά πατίνια έχουν περιορισμένη εμβέλεια και ενδέχεται να μην είναι κατάλληλα για ταξίδια μεγάλων αποστάσεων, αν και η λογική χρήσης τους είναι για μικρής εμβέλειας τουριστικές αποδράσεις στην ευρύτερη περιοχή του τουριστικού προορισμού.

2.3 Μικροκινητικότητα

Η μικροκινητικότητα αναφέρεται στη χρήση μικρών, ελαφρών οχημάτων για σύντομα ταξίδια, όπως ποδήλατα, σκούτερ και ηλεκτρικά πατίνια. Τα τελευταία χρόνια, η μικροκινητικότητα έχει κερδίσει δημοτικότητα ως βιώσιμος και βολικός τρόπος μεταφοράς στις αστικές περιοχές. Ωστόσο, η μικροκινητικότητα δεν περιορίζεται στις αστικές περιοχές και έχει τη δυνατότητα να μεταμορφώσει τις μεταφορές και σε τουριστικές περιοχές (Zarif, et al, 2019)



Εικόνα 3. Ευρεία χρήση της μικροκινητικότητας

Οι τουριστικές περιοχές χαρακτηρίζονται συχνά από υψηλά επίπεδα κίνησης με τα πόδια και περιορισμένο χώρο στάθμευσης, γεγονός που καθιστά δύσκολη την εύκολη μετακίνηση των επισκεπτών. Η μικροκινητικότητα προσφέρει λύση σε αυτό το πρόβλημα παρέχοντας στους επισκέπτες έναν αποτελεσματικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο να εξερευνήσουν τουριστικές περιοχές. Για παράδειγμα, η ενοικίαση ποδηλάτου ή σκούτερ μπορεί να επιτρέψει στους τουρίστες να καλύψουν περισσότερο έδαφος σε λιγότερο χρόνο και να εξερευνήσουν τοποθεσίες εκτός μονοπατιών που μπορεί να είναι πιο δύσκολο να προσεγγιστούν με τα πόδια (Sigalat-Signes, et al, 2020)

Επιπλέον, η μικροκινητικότητα μπορεί να βελτιώσει τη συνολική τουριστική εμπειρία

παρέχοντας έναν πιο καθηλωτικό και αυθεντικό τρόπο εμπειρίας της τοπικής κουλτούρας. Χρησιμοποιώντας ένα ποδήλατο ή σκούτερ, οι τουρίστες μπορούν να αλληλοεπιδράσουν με το περιβάλλον και την τοπική κοινότητα, παρατηρώντας και αλληλεπιδρώντας με τους ντόπιους με τρόπο που δεν θα ήταν δυνατός μέσα από ένα αυτοκίνητο ή λεωφορείο (Bylieva, et al, 2022)

Με την υποστήριξη των τοπικών κυβερνήσεων και των τουριστικών οργανισμών, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μικροκινητικότητα για την προώθηση του βιώσιμου τουρισμού και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών. Για παράδειγμα, προγράμματα κοινής χρήσης ποδηλάτων και ενοικιάσεις ηλεκτρικών σκούτερ μπορούν να ενσωματωθούν σε υπάρχουσες τουριστικές υποδομές, όπως ξενοδοχεία και θέρετρα, για να παρέχουν στους επισκέπτες εύκολη πρόσβαση σε επιλογές μικροκινητικότητας.

Μια άλλη πρόκληση είναι η ανάγκη για κατάλληλη υποδομή για την υποστήριξη της μικροκινητικότητας. Αυτό περιλαμβάνει ποδηλατοδρόμους, χώρους στάθμευσης και σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και μοτοποδηλάτων – πατινιών. Πολλοί τουριστικοί προορισμοί εργάζονται για να βελτιώσουν τις υποδομές τους για να υποστηρίξουν την άνοδο των μικροκινητικότητας (Mazzulla, et al, 2021)

2.5 Μικροκινητικότητα και εναλλακτικές διαδρομές στη Κύπρο και στην Αγία Νάπα

Τα τελευταία χρόνια η Κύπρος έχει αναδειχθεί ως προορισμός για τους λάτρεις της ποδηλασίας τόσο ως μέρος για να απολαύσουν το άθλημα όσο και ως μέσο για να εξερευνήσουν το νησί. Το νησί έχει τον τέλειο καιρό για ποδηλασία, ειδικά τους μήνες μεταξύ Οκτωβρίου και Απριλίου, όταν οι θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 15 C και 25 C, ενώ οι ετήσιες βροχοπτώσεις είναι επίσης αρκετά χαμηλές σε σύγκριση με τις ευρωπαϊκές χώρες. Επιπλέον, σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές ή μεσογειακές χώρες, που οι ισχυροί αντίθετοι άνεμοι είναι όλεθρος για τους ποδηλάτες στην Κύπρο είναι σπάνιοι. Αυτό όμως που κάνει την Κύπρο να ξεχωρίζει για τους ποδηλάτες είναι η συμπαγής μορφή της. Το νησί είναι σαν μια ολόκληρη ήπειρος συμπυκνωμένη σε ένα

μικρό νησί. Το τρίτο μεγαλύτερο νησί της Μεσογείου, η Κύπρος συνδυάζει ελκυστικά τοπία με πευκόφυτες κορυφές, πολυάσχολες σύγχρονες Ευρωπαϊκές πόλεις και ήρεμα παλιά πέτρινα χωριά, αμπέλια και ελαιώνες και αρχαία ερείπια (Diamantidis, 2011).

Ποδηλατική διαδρομή Αγία Νάπα - Ποταμός Λιοπετρίου (10km), Μεσαιωνικός Πύργος Ξυλοφάγου (16km), Αγία Νάπα (32km).



Εικόνα 6. Ποδηλατική διαδρομή στη περιοχή Αγίας Νάπας

Συνολική απόσταση: 32km

Ποσοστό δυσκολίας: Διαδρομή αλλά απαιτεί ποδήλατο mountain 21 ταχυτήτων.

Κατάσταση δρόμου: Συνδυασμός ασφαλτοστρωμένων και μη ασφαλτοστρωμένων δρόμων (Diamantidis, 2011).

Η χρήση των ηλεκτρικών πατινιών στη Κύπρο όμως αποτελεί τα τελευταία χρόνια προβληματισμό.

Το Υπουργείο Μεταφορών στην Κύπρο προωθεί νομοσχέδιο με στόχο τον έλεγχο της άναρχης χρήσης ηλεκτρικών μικρών μεταφορικών μέσων³, όπως τα ηλεκτρικά

³ <https://www.kathimerini.com.cy/gr/oikonomiki/oikonomia/ektos-pezdromion-ta-ilektrika-skoyter>

Εκτός πεζοδρομίων τα ηλεκτρικά σκούτερ, (Ανάκτηση, 2.3.2023).

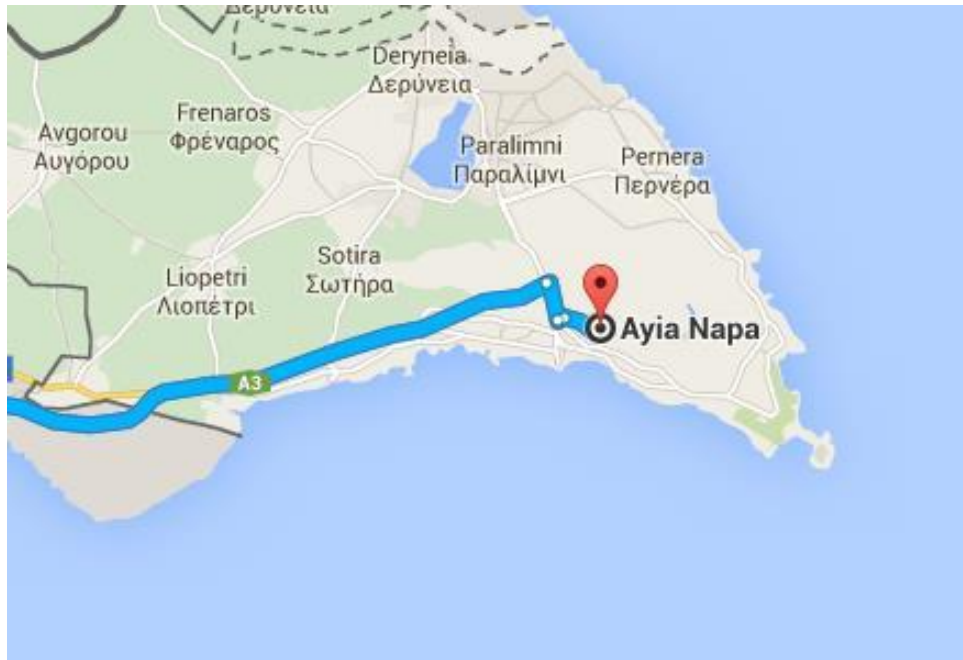
πατίνια, που έχει σημειώσει άνοδο στη χώρα. Το νομοσχέδιο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση και μόλις ψηφιστεί, αναμένεται να ευθυγραμμίσει τη χρήση των ηλεκτρικών μικρών μεταφορικών μέσων με τον νόμο, ο οποίος επί του παρόντος δεν υπάρχει. Η αύξηση της χρήσης ηλεκτρικών σκούτερ τα τελευταία χρόνια έχει οδηγήσει σε καταγγελίες από την αστυνομία, η οποία ανέφερε επίσης αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων. Η αστυνομία ασκεί πιέσεις για νομοθετική ρύθμιση για το θέμα αυτό, ιδιαίτερα μετά από ένα θανατηφόρο ατύχημα τον Αύγουστο του 2019 με ηλεκτρικό σκούτερ και όχημα στη Λεμεσό, που είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο ενός 48χρονου.

Την ανάγκη στροφής προς την μικροκινητικότητα (ηλεκτρικά ποδήλατα και σκούτερ) μέσα από την προώθηση πολιτικών και δράσεων, ανέδειξε το τρίτο μέρος της σειράς συζητήσεων «Λεμεσός 2040⁴», με θέμα «Προς πιο βιώσιμες μεταφορές – Μικροκινητικότητα». Τα τελευταία δυο κυρίως χρόνια, λόγω και της πανδημίας, υπάρχει μια στροφή προς την μικροκινητικότητα, την ώρα που οι δημόσιες συγκοινωνίες έχουν δεχθεί πλήγμα και *«είναι, επομένως, μια καλή ευκαιρία να προωθηθεί η μικροκινητικότητα, τα οφέλη της οποίας είναι πολλά, όπως η μείωση των ρύπων και η μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος»*.

2.6 Η Αγία Νάπα

Η Κύπρος είναι ένας δημοφιλής τουριστικός προορισμός γνωστός για τις όμορφες παραλίες, την αρχαία ιστορία και τον πλούσιο πολιτισμό της. Το νησί βρίσκεται στην ανατολική Μεσόγειο και αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό εδώ και δεκαετίες. Το 2023, αναμένεται ότι ο τουρισμός στην Κύπρο θα συνεχίσει να συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομία της χώρας. Η Αγία Νάπα βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της Κύπρου, νότια της Αμμοχώστου, κοντά στο Κάβο Γκρέκο. Είναι μέρος των Κοκκινοχωριών, που σημαίνει «Κόκκινα Χωριά» λόγω του κόκκινου εδάφους. Η πόλη βρίσκεται στο ελεγχόμενο από τους Έλληνες νότιο τμήμα της επαρχίας Αμμοχώστου, ενώ το βόρειο τμήμα βρίσκεται υπό τουρκική κατοχή από το 1974. Η Αγία Νάπα απέχει περίπου 12 χιλιόμετρα (7,5 μίλια) από τον Πρωταρά, έναν άλλο δημοφιλή τουριστικό προορισμό.

⁴ <https://dialogos.com.cy/lemesos-2040-i-mikrokinitikotita-sto-epikentro-tis-3is-syzitisis/> «Λεμεσός 2040»: Η μικροκινητικότητα στο επίκεντρο της 3ης συζήτησης, (Ανάκτηση, 2.3.2023).

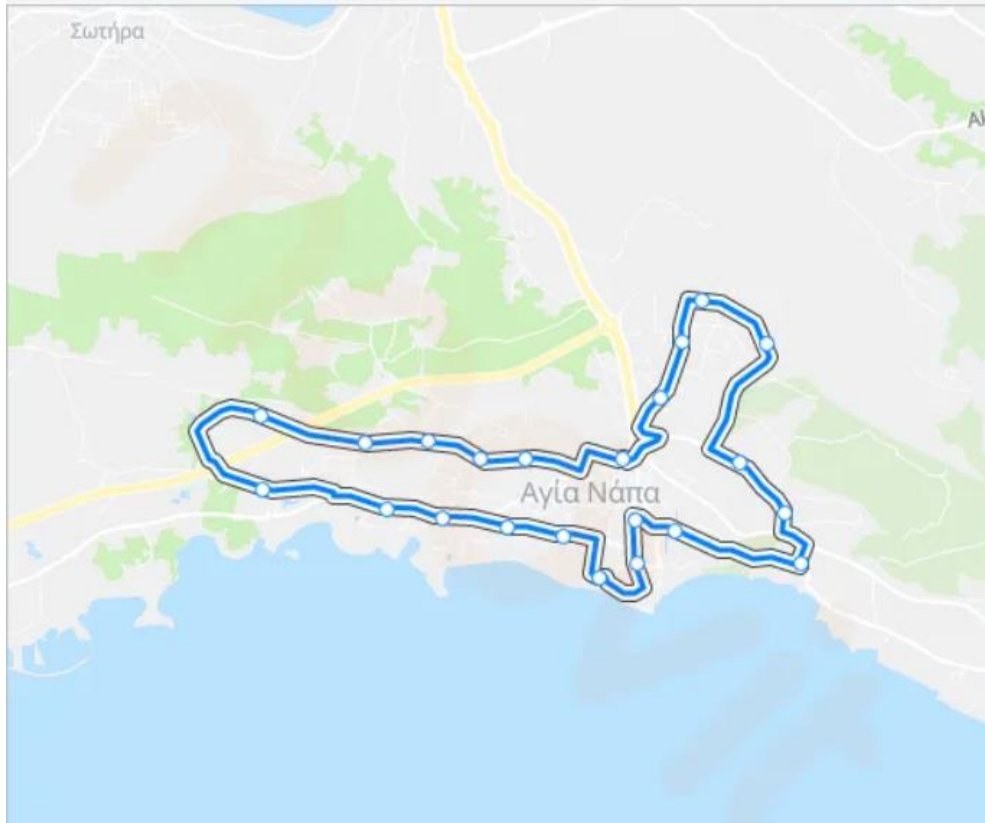


Εικόνα 4. Η Αγία Νάπα

Η ανατολική πλευρά της Κύπρου, όπου βρίσκεται η Αγία Νάπα, διαθέτει μερικές από τις καλύτερες παραλίες του νησιού με καθαρά νερά, αξιοσημείωτες ιστορικές τοποθεσίες και ευχάριστο κλίμα, που την καθιστούν δημοφιλή προορισμό για τους επισκέπτες.

Η Αγία Νάπα είναι το μεγαλύτερο τουριστικό θέρετρο στην Κύπρο, με πάνω από 175 ξενοδοχεία και διαμερίσματα όλων των μεγεθών, που φιλοξενούν έως και 27.000 άτομα. Το 2017 υποδέχτηκε περισσότερους από 700.000 τουρίστες, οι οποίοι διέμειναν για συνολικά 5 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις, αντιστοιχώντας στο 30% περίπου του συνόλου των διανυκτερεύσεων στην Κύπρο.

Το θέρετρο έχει συνολικά 27 παραλίες, με 14 από αυτές να έχουν βραβευτεί με τη Γαλάζια Σημαία - η πιο αξιόλογη από οποιοδήποτε άλλο θέρετρο στην Κύπρο. Στην πραγματικότητα, η Κύπρος έχει τον δεύτερο υψηλότερο αριθμό παραλιών με Γαλάζια Σημαία στον κόσμο, ακριβώς πίσω από την Κροατία.



Εικόνα 5. δρομολόγιο λεωφορείου και στάσεις - Χάρτης Διαδρομών - Άγια Νάπα (Κυκλική)

Το λεωφορείο 201⁵ (Άγια Νάπα (Κυκλική)) είναι μια κυκλική γραμμή με 23 στάσεις που αναχωρεί από την Ευαγόρα Παλληκαρίδη – Κασσάνδρου και καλύπτει μια ευρεία περιοχή της Αγίας Νάπας.

⁵ https://moovitapp.com/index/en/public_transit-line-201-Larnaca-5577-1474197-10127176-0 Άγια Νάπα (Κυκλική), (Ανάκτηση, 2.3.2023).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Μεθοδολογία έρευνας

3.1 Δείγμα Έρευνας

Για τις ανάγκες της έρευνας σχεδιάστηκε ένα ερωτηματολόγιο με 13 ερωτήσεις. Το ερωτηματολόγιο είχε ως κεντρικό στόχο, την συλλογή στοιχείων και δεδομένων για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτρικών μεταφορικών μέσων, όπως ποδήλατα, ηλεκτρικά μηχανάκια και ηλεκτρικά πατίνια και η σύγκριση με την χρήση (ενοικίαση) από τους τουρίστες σε σχέση με τα κλασσικά οχήματα και δίτροχα με κινητήρα εσωτερικής καύσης ώστε να αναλυθούν τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου και να έχουμε μια εικόνα τι οχήματα προτιμώνται περισσότερο στο τουριστικό τομέα. Το δείγμα της έρευνας αφορούσε 300 άτομα στο σύνολο, 150 την περίοδο του Αυγούστου και 150 του Σεπτεμβρίου. Κατά τη διάρκεια αυτών των δύο μηνών υπήρχαν ερωτηματολόγια σε ένα μαγαζί ενοικίασης οχημάτων και σε ένα ξενοδοχείο (στη reception) όπου οι υπάλληλοι προωθούσαν τα ερωτηματολόγια.

Από αυτή τη μέθοδο μαζέψαμε 123 ερωτηματολόγια. Τα υπόλοιπα 177 ερωτηματολόγια μαζεύτηκαν σε πλατείες της Αγίας Νάπας όπου σύχναζαν πολλοί τουρίστες. Σημαντικοί περιορισμοί δεν υπάρχουν στην έρευνα. Υπάρχουν τουρίστες όπου δεν ήθελαν να απαντήσουν το ερωτηματολόγιο, και τουρίστες όπου κατά τη διάρκεια του ερωτηματολογίου έφευγαν. Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από διάφορες ηλικίες. Οι απαντήσεις των αποτελεσμάτων εισήχθησαν σε μια βάση δεδομένων στο Excel όπου και έγιναν οι αναλύσεις που θα σχολιάσουμε πιο κάτω.

Οι πρώτες αναλύσεις των δεδομένων έγιναν ξεχωριστά με βάση τους μήνες Αύγουστος και Σεπτέμβριος. Τα αποτελέσματα των πρώτων αναλύσεων δεν είχαν σημαντική διαφορά με τα υπόλοιπα αποτελέσματα (μετά την ενοποίηση των δειγμάτων). Μετά έγινε ενοποίηση των 150 δειγμάτων του Αυγούστου και των 150 δειγμάτων του Σεπτεμβρίου (Σύνολο 300). Επίσης έγινε ενοποίηση των Buggy 125cc-250cc και των Buggy 250cc-800cc σε Buggy, και το μηχανάκι-scooter, τετράτροχη ενοποιήθηκαν και έγιναν μηχανάκι. Μετά ακολούθησαν διάφορες συνδυαστικές αναλύσεις και διαγράμματα που θα δούμε πιο κάτω.

Η επιλογή της ερευνητικής μεθόδου ήταν η ποσοτική με συγκεκριμένες ερωτήσεις και επιλογή απαντήσεων.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ:

1.Μεσο προς ενοικίαση

- Αυτοκίνητο
- Μηχανάκι-Scouter
- Τετράτροχη
- Buggy 125cc-250cc
- Buggy 250cc-800cc
- Ποδήλατο
- Electric Scooter-bike
- Λεωφορείο-Ταξί
- Πόδια
- Άλλο

2. Για ποιους λόγους επιλέξατε το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς (Μπορούν να δοθούν πάνω από μια απαντήσεις)

- Οικονομική Επιλογή
- Ασφάλεια
- Άνεση
- Για να αποφύγω συνωστισμό στους δρόμους
- Αποφυγή αναζήτησης parking
- Χρήση για μικρή απόσταση
- Χρήση για μεγάλη απόσταση
- Άλλο

3. Φυλο

- Άνδρας
- γυναίκα
- Άλλο

4. Ηλικια

- 15/-18
- 18-24
- 25-35
- 35-45
- 45 και άνω

5. Σκοπος Επίσκεψης

- Μόνιμος κάτοικος
- Διακοπές
- Επαγγελματικό Σκοπό
- Άλλο

6. Χρονος Διαμονής

- Μια εβδομάδα
- Λιγότερο από μια εβδομάδα
- Περισσότερο από μια εβδομάδα

7. Τοπος προσωρινής διαμονής

- Ξενοδοχείο
- 1. 3ων αστέρων

2. 4ων αστέρων

3. 5αστερων

Apartments

Airbnb

8.Τιμή ανά βραδύ

Λιγότερο 150

150-450

450-750

750-1000

Περισσότερο από 1000

9.Αποσταση διαμονής από το κέντρο

0-400m

400-800m

800-1200m

1200m και άνω

10.Επάγγελμα

Φοιτητής

Δημόσιος Υπάλληλος

Ιδιωτικός Υπάλληλος

Ελεύθερος Επαγγελματίας

Συνταξιούχος

Άνεργος

11.Μεσο Μηνιαίο Ατομικό Εισόδημα(σε ευρώ)

Δεν υπάρχει εισόδημα

0-500

500-1000

1000-1500

1500-2000

- 2000 και άνω

12.Χωρα Μόνιμης Διαμονής

- Ρωσία
- Αγγλία
- Βουλγαρία
- Γερμανία
- Άλλο.....

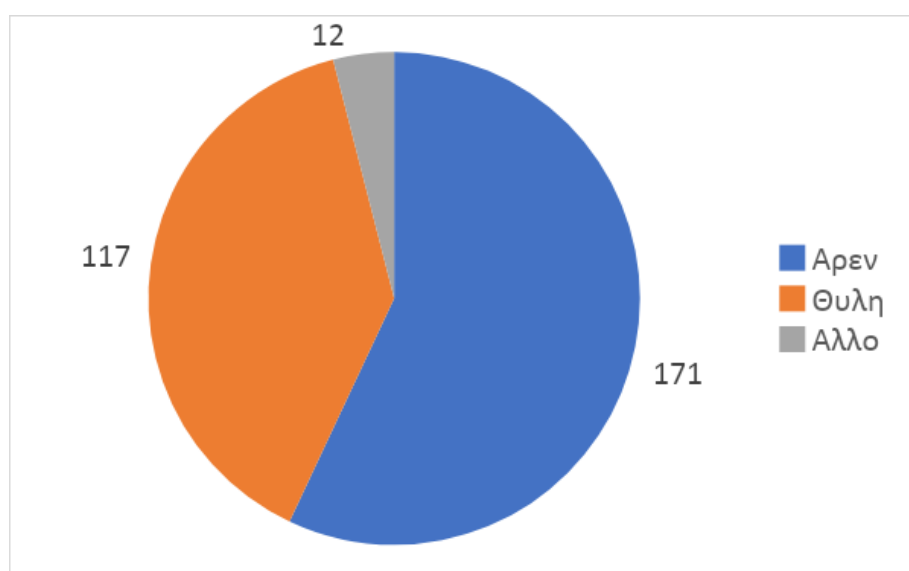
13.Ηρθατε διακοπές

- Με Οικογένεια(3 άτομα και πάνω)
- Με Φίλους
- Με σύζυγο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Αποτελέσματα Έρευνας

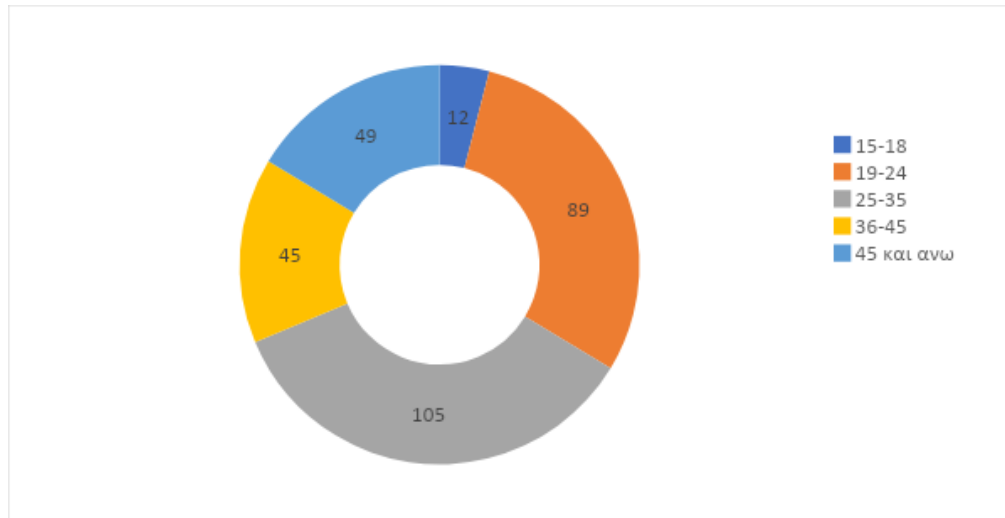
4.1 Φύλο-Ηλικία

Στο διάγραμμα 1 φαίνεται ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων είναι άνδρες με ποσοστό 57% (171/300) και το υπόλοιπο 39% (117/300) γυναίκες.



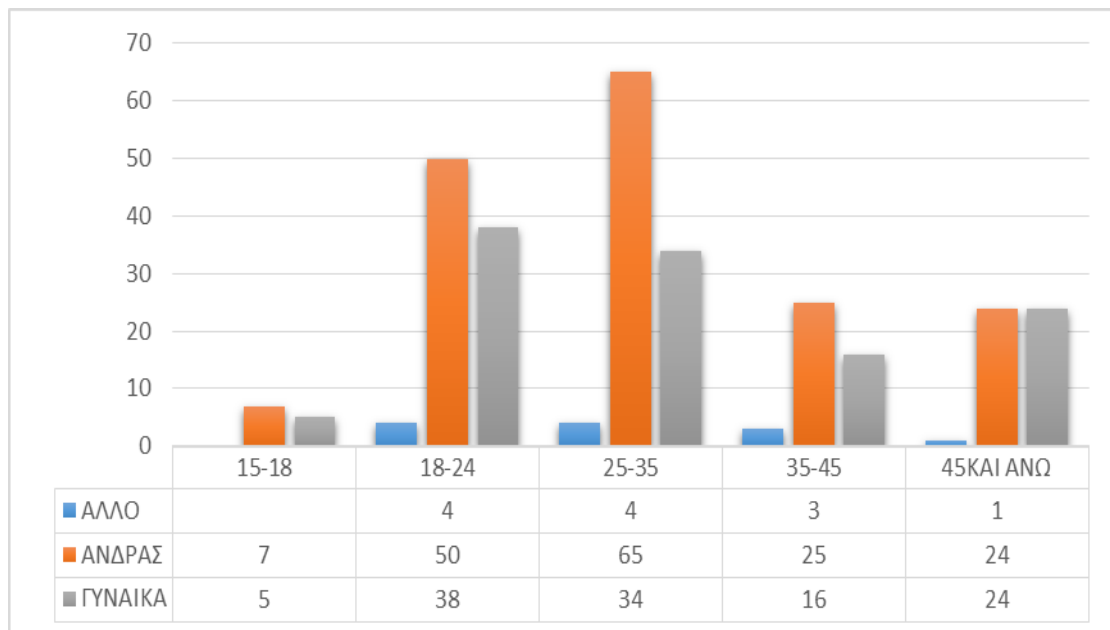
Διάγραμμα 1 Φύλο

Η πλειοψηφία που επισκέφθηκε το νησί της Κύπρου όπως φαίνεται στο διάγραμμα 2 τους μήνες Αύγουστο-Σεπτέμβρη φαίνεται να έχουν ηλικία από 25-35, όπου καταλαμβάνουν το 35% (105/300) του συνόλου 105/300, ενώ η μειοψηφία που επισκέφθηκαν το νησί φαίνεται να είναι παιδιά ηλικίας 15-18 (12/300,4%).



Διάγραμμα 2 Ηλικία

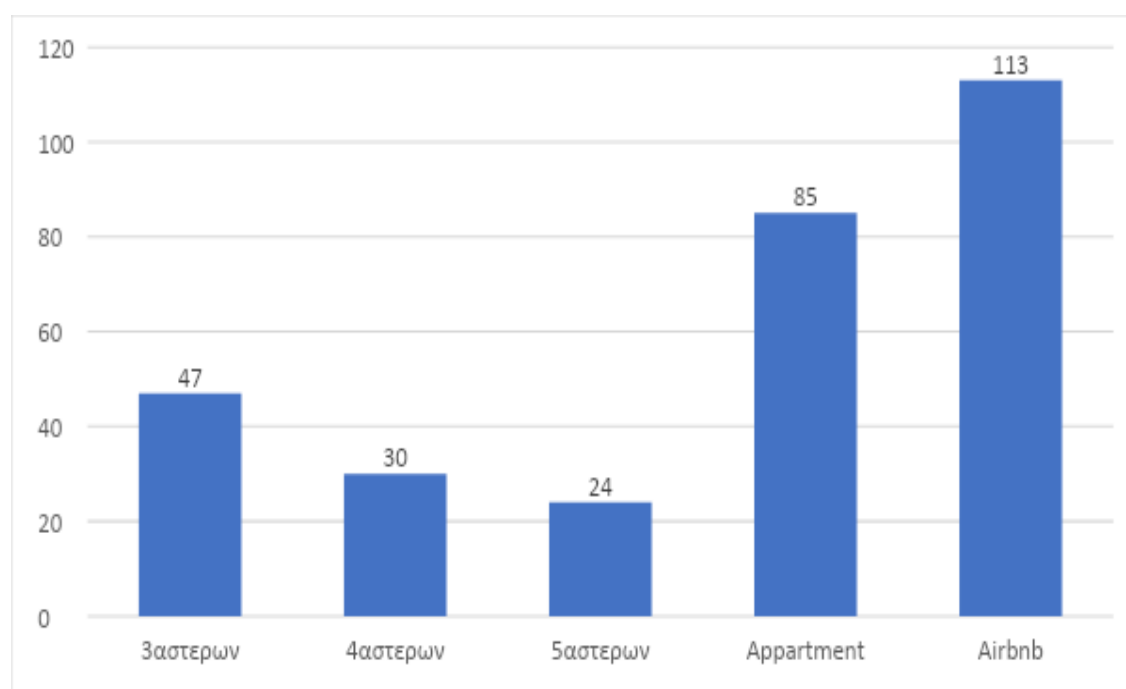
Το ερωτηματολόγιο έδειξε ότι το μεγαλύτερο μέρος των τουριστών που ερωτήθηκαν ήταν άνδρες στην ηλικιακή ομάδα 25-35 και 18-24. Ποιο συγκεκριμένα 65/171 ανήκαν στην ηλικιακή ομάδα 25-35, 50 στους 18-24, 25 στους 35-45, 24 στην ηλικιακή ομάδα 45 και άνω και τέλος 7 άνδρες στην ηλικιακή ομάδα 15-18. Στις γυναίκες υπερτερεί η ηλικιακή ομάδα 18-24 με 38 από τις 118 μετά ακόλουθη η ηλικιακή ομάδα 25-35 με 34/118, 45 και άνω με 24/118, ακολουθεί η ηλικία των 35-45 με 16/118 και τέλος η μικρότερη ηλικιακή ομάδα με 5 από τις 118 γυναίκες.



Διάγραμμα 3 . Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Φύλο-Ηλικία (Excel)

4.2 Τόπος Προσωρινής Διαμονής

Ακόμη από την συγκεκριμένη ανάλυση στο ερώτημα σχετικά με τη διαμονή τους απαντήθηκε ότι οι περισσότεροι ενοικιάζουν και προτιμούν το Airbnb (113/300, 38%) ενώ την μικρότερη προτίμησή έχει το 5αστερο ξενοδοχείο με 24 άτομα να το προτιμούν (8%). Φαίνεται ότι οι περισσότεροι έχουν επιλέξει μεταξύ apartment και Airbnb αυτό φαίνεται λογικό αφού τα ξενοδοχεία είναι πιο ακριβά στην διαμονή και τα Airbnb είναι σχετικά αρκετά φθηνά αρκετός κόσμος προτιμάει να μείνει τις μέρες που θα βρίσκετε στο νησί να ξοδέψει περισσότερα χρήματα για την απόλαυση του, και όχι να ξοδέψει αρκετά χρήματα για τη διαμονή του.



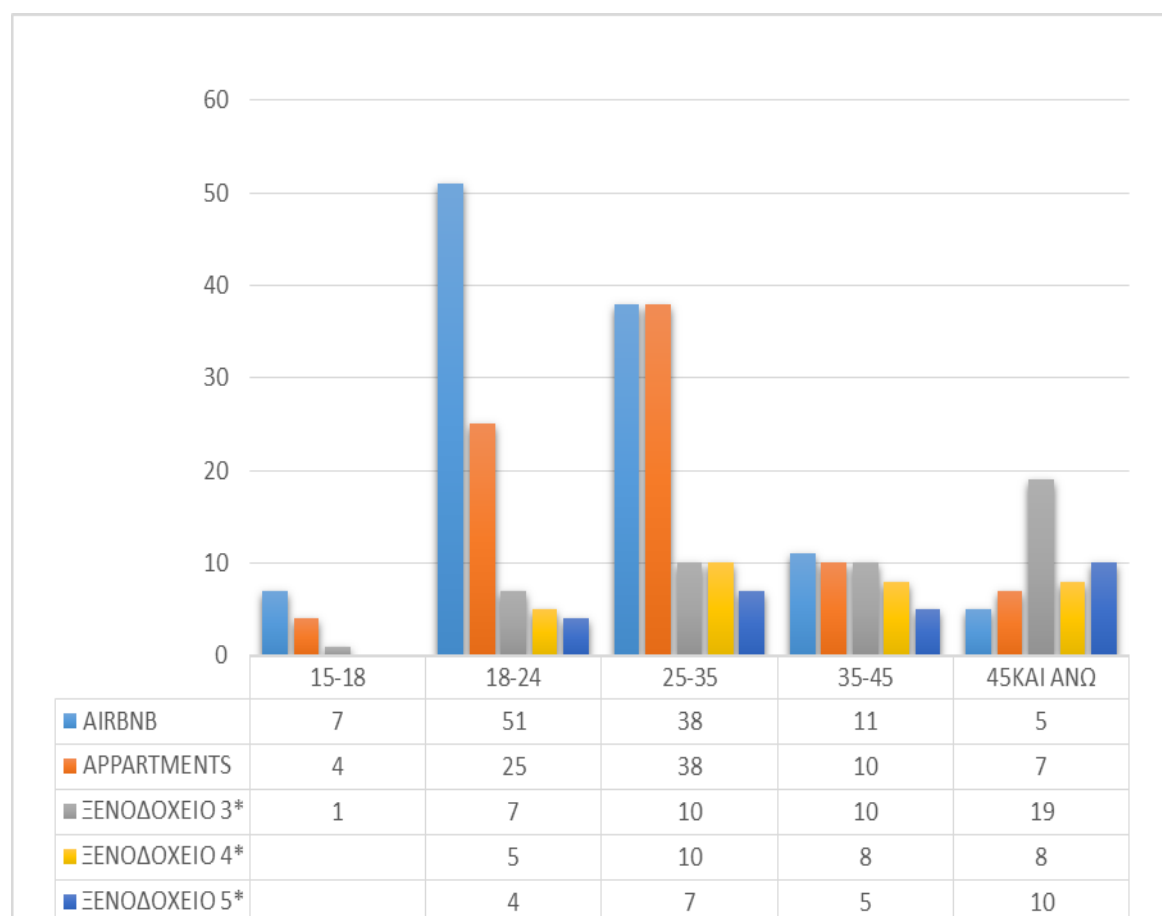
Διάγραμμα 4 Τόπος Προσωρινής διαμονής

Στο διάγραμμα 5 αναλύονται οι προτιμήσεις των τουριστών στις προσωρινές τους κατοικίες ανάλογα με την ηλικία τους. Παρατηρείται ότι στην ηλικιακή ομάδα 18-24 υπάρχει μεγάλη ζήτηση στην επιλογή Airbnb με 51/91, 25/91 επέλεξαν apartment και οι υπόλοιποι 27 ξενοδοχείο. Από την ηλικία των 35 μέχρι των 45 φαίνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος έχουν προτιμήσει ξενοδοχείο και συγκεκριμένα 22/44, 11/44 έχουν επιλέξει Airbnb και 10/44 apartment.

Τέλος στην ηλικιακή ομάδα 45 και άνω παρατηρείται ότι η μεγαλύτερη μερίδα

τουριστών έχει επιλέξει ξενοδοχεία, πιο συγκεκριμένα 37/49 τουρίστες, και μένει μια μικρή μερίδα 12 τουριστών οπού 7 διαλέγουν apartment και 5 Airbnb.

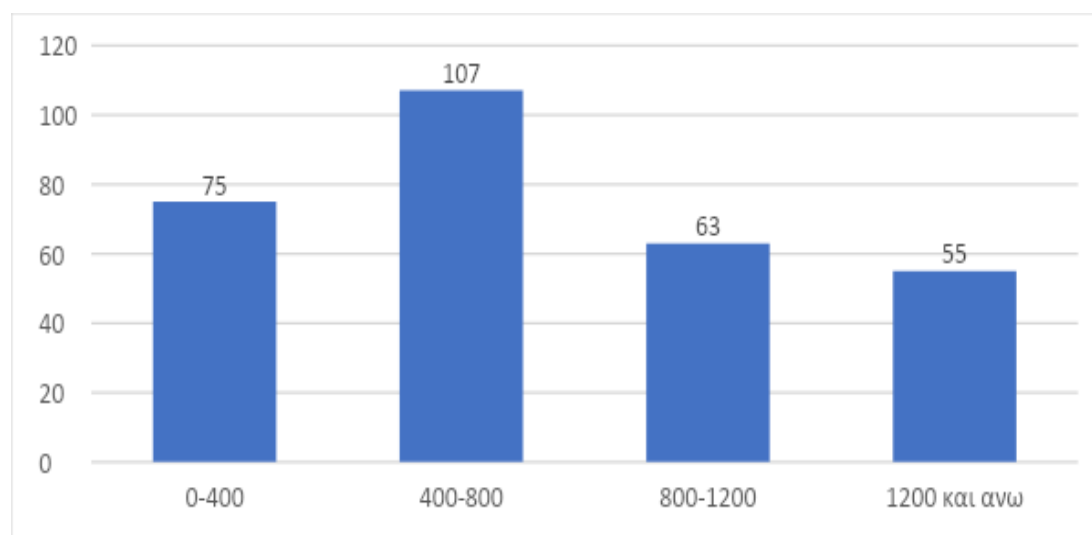
Συνοπτικά παρατηρείται ότι από την ηλικιακή ομάδα 35 και άνω προτιμούν περισσότερο το ξενοδοχείο και όχι το Airbnb και το apartment. Κάποια από τα μεγάλα πλεονεκτήματα του ξενοδοχείου είναι πως η υγιεινή, η ασφάλεια και τα μετρά προστασίας σε μια ξενοδοχειακή μονάδα είναι δεδομένα σε αντίθεση με ένα κατάλυμα Airbnb. Επίσης στο ξενοδοχείο υπάρχει εξυπηρέτηση 24ωρες το 24ωρο για ότι χρειαστεί ο πελάτης, ακόμη υπάρχουν εστιατόρια γυμναστήρια και άλλες πολλές εγκατάστασης-παραχές οπού μπορεί να επιζητεί ο τουρίστας. Τα Airbnb και τα apartment ως συνήθως είναι πιο φθηνά αλλά και πιο ευέλικτα ως προς τον αριθμό των επισκεπτών, αλλά δεν παρέχονται όλα τα παραπάνω που προανάφερα για τα ξενοδοχεία. Οπότεν ο κάθε τουρίστας έχει κάνει την επιλογή του με βάση της προτεραιότητες του, και τι είδους ταξίδι επιθυμούσε να κάνει.



Διάγραμμα 5. Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Ηλικία-Τόπος προσωρινής διαμονής (Excel)

4.3 Απόσταση Διαμονής από το κέντρο

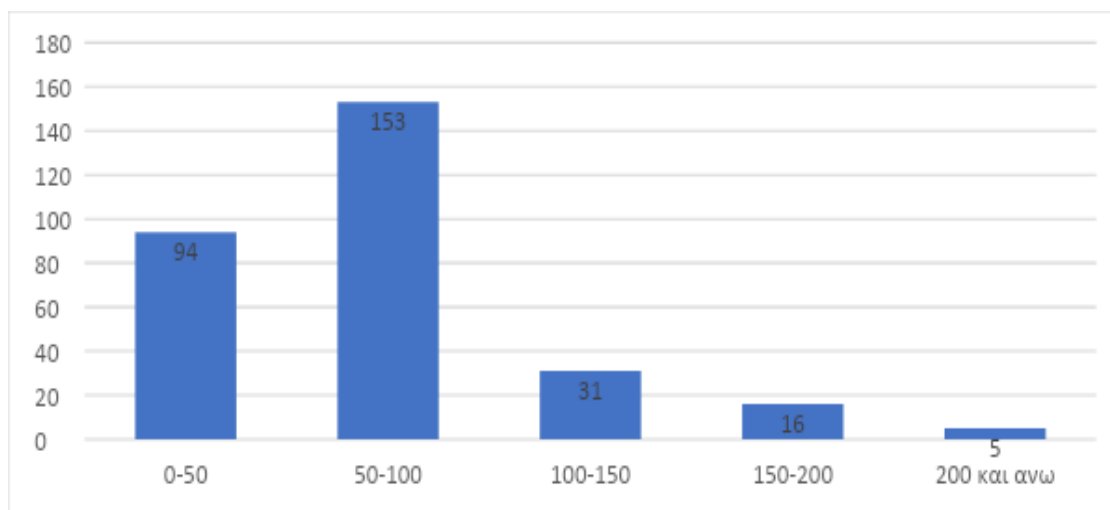
Σύμφωνα με τις απαντήσεις που δόθηκαν και όπως φαίνεται στο διάγραμμα 6 οι τουρίστες επιλέγουν να μένουν πιο κοντά στο κέντρο της πόλης σε απόσταση 400-800 μέτρων με ποσοστό 36% (107/300) ενώ το μικρότερο ποσοστό είναι στα 1200 και άνω με ποσοστό 18% (55/300).



Διάγραμμα 6 Απόσταση διαμονής από το κέντρο

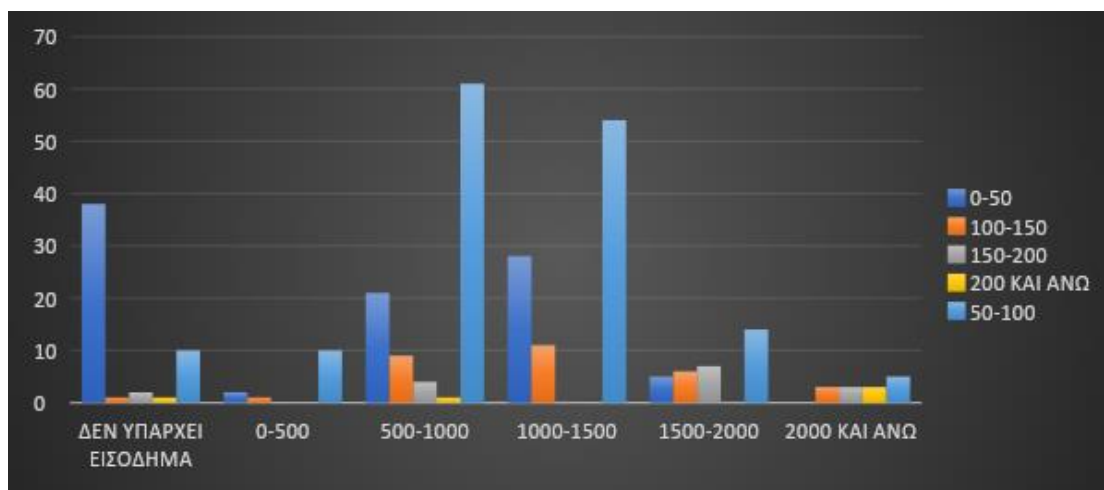
4.4 Τιμή ανα βράδυ

Στο διάγραμμα 7, στην ερώτηση πόσα χρήματα διέθεσαν ανα βράδυ, το μεγαλύτερο ποσοστό βρίσκεται ανάμεσα των 50 και 100 ευρώ ενώ το μικρότερο ποσοστό βρίσκεται στην κατηγορία 200 ευρώ και άνω. Όπως παρατηρήθηκε στο διάγραμμα 10 (τόπος διαμονής) οι περισσότεροι επέλεξαν Airbnb άρα είναι λογικό τα 153 άτομα να πληρώνουν ανά βράδυ (Διάγραμμά 11) 50-100 ευρώ, επίσης είναι λογικό ότι μόνο 5 άτομα πληρώνουν 200 ευρώ και άνω αφού το ξενοδοχείο είχε μικρό ποσοστό επιλογής.



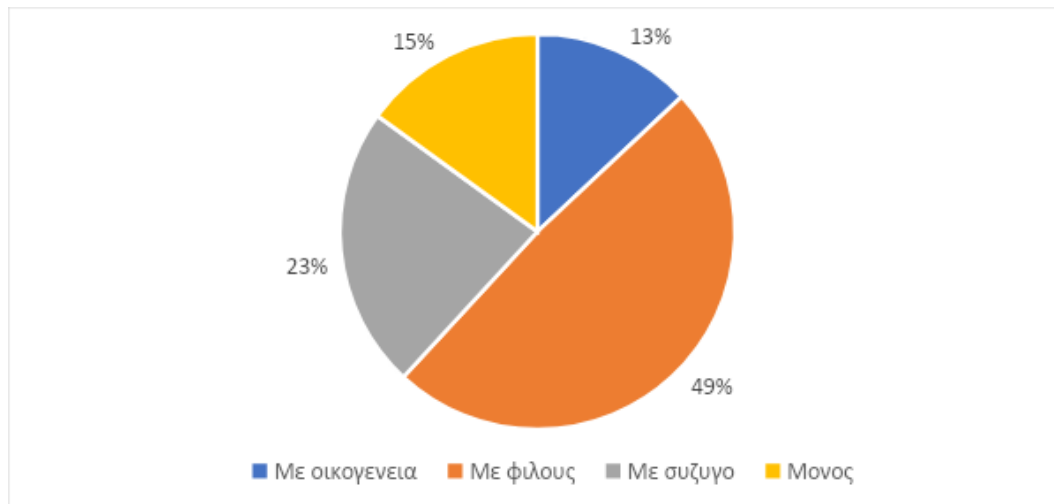
Διάγραμμα 7 Τιμή ανά βράδυ

Στο διάγραμμα 8 αναλυθήκαν συνδυαστικά οι δυο ερωτήσεις (τιμή ανά βραδύ) και (ατομικό εισόδημα). Από το διάγραμμα παρατηρείται ότι δεν φέρει σημαντικό αντίκτυπο το εισόδημα, κατά την επιλογή του καταλύματος από τον τουρίστα. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα οι κατηγορίες καταλυμάτων 0-50 και 50-100 έχουν προτιμηθεί από όλες τις υποκατηγορίες εισοδήματος που υπάρχουν.



Διάγραμμα 8. Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Τιμή ανα βραδύ –Μηνιαίο εισόδημα(Excel)

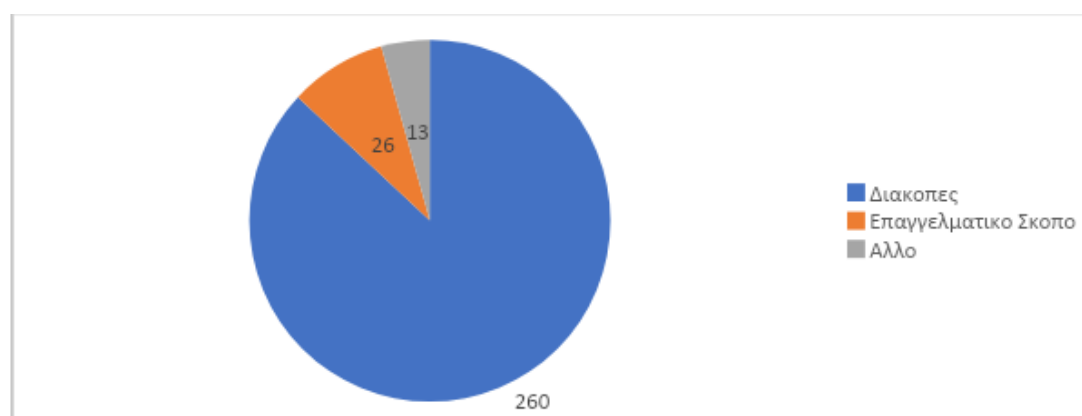
Από την ανάλυση που έγινε στην ερώτηση με ποιόν επισκεφθήκατε το νησί, φαίνεται ότι στο διάγραμμα 9 οι περισσότεροι απάντησαν με διαφορά ότι ήρθαν στο νησί με φίλους, 146 άτομα (49%) ενώ στο μικρότερο ποσοστό φαίνεται να ήρθαν στο νησί με οικογένεια, 39 άτομα (13%).



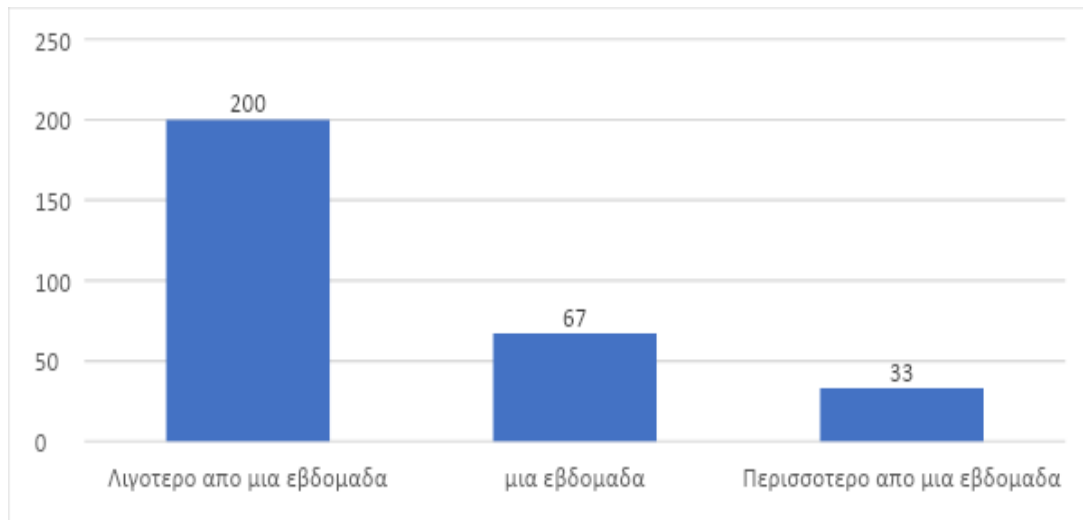
Διάγραμμα 9 Με ποιον ήρθατε διακοπές

Στην ανάλυση που έγινε στην ερώτηση ποιος είναι ο σκοπός που επισκέφθηκαν το νησί όπου φαίνεται στο διάγραμμα 10 απαντήθηκε με σχεδόν ολικό ποσοστό, 260/300 άτομα (87%), ότι ήρθαν διακοπές ενώ φαίνεται στο διάγραμμα ότι πολύ λίγοι επέλεξαν ότι βρίσκονταν στο νησί για επαγγελματικό σκοπό ή άλλο. Εμείς μελετάμε τους μήνες Αύγουστο-Σεπτέμβρη άρα οι περισσότεροι παίρνουν άδειες και έχουν ελεύθερο χρόνο για να ταξιδέψουν και να πάνε διακοπές.

4.5 Σκοπός Επίσκεψης



Διάγραμμα 10 Σκοπός επίσκεψης

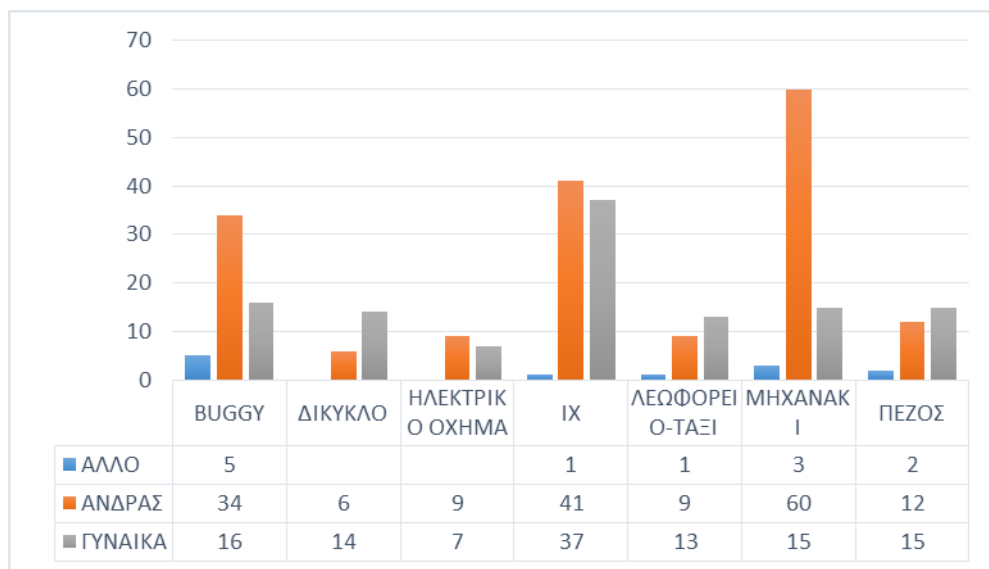


Διάγραμμα 11 Χρόνος Διαμονής

Ο χρόνος διαμονής των τουριστών στο νησί όπως βλέπουμε στο διάγραμμα 11 είναι λιγότερο από μια εβδομάδα. Βλέπουμε ότι 200/300 (67%) ήρθαν στο νησί λιγότερο από μια εβδομάδα ενώ μόνο 33/300 (11%) άτομα επισκέφθηκαν το νησί περισσότερο από μια εβδομάδα.

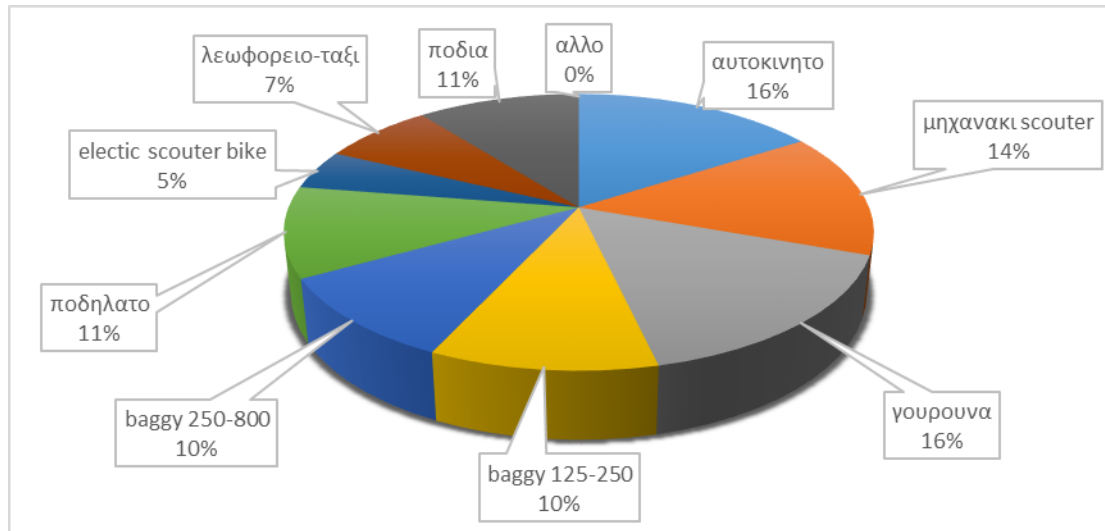
Από το συνδυασμό των δυο ερωτήσεων μέσο μετακίνησης και φύλο η ανάλυση έδειξε, ότι οι 60/171 (35%) άνδρες προτίμησαν μηχανάκι, 41/171 (24%) προτίμησαν ΙΧ, 34/171 (20%) Buggy, 12/171 (7%) πεζοί, 9/171 (5%) λεωφορείο-ταξί, 9/171 (5%) ηλεκτρικό όχημα και 6/171 (4%) δίκυκλο-ποδήλατο. Συνολικά από τις 118 γυναίκες οι 37/118 (31%) επέλεξαν ΙΧ οπού ήταν και το πιο ψηλό στις προτίμησης, ακολουθεί το Buggy με 16/118 (14%), το μηχανάκι και οι πεζοί με 15/118 (13%), 14/118 (12%) το δίκυκλο, 13/118 (11%) το λεωφορείο -ταξί και τελευταίο με 7/118 (6%) το ηλεκτρικό όχημα (Διάγραμμα 12).

4.6 Μέσο που επιλέχθηκε απο τους τουρίστες

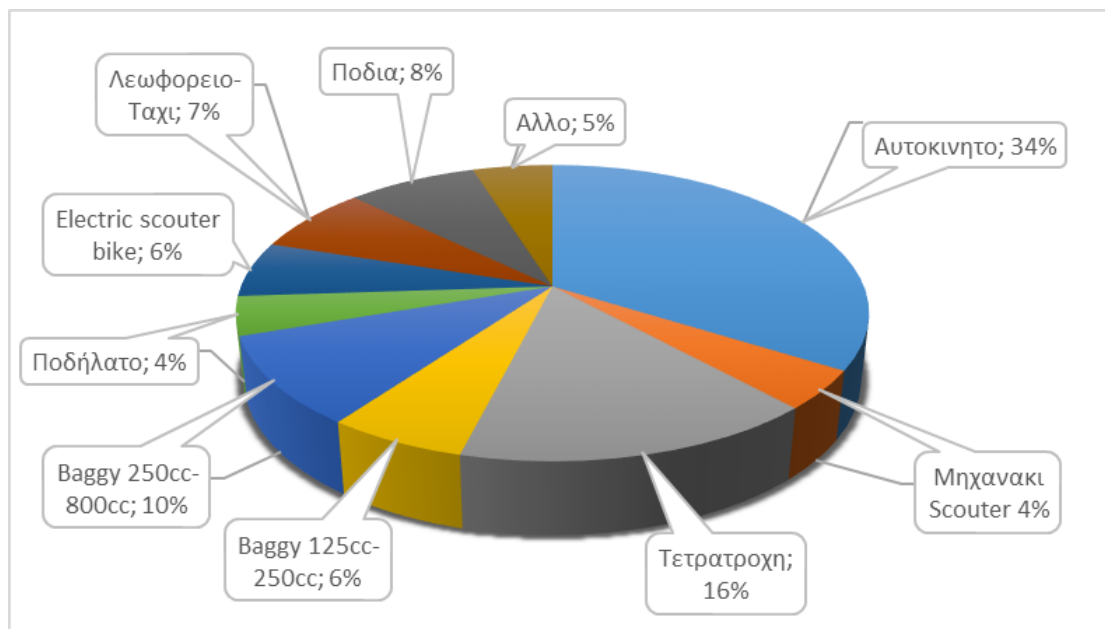


Διάγραμμα 12. Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Φυλο-Μεσο (Excel)

Στο Διάγραμμα 13 του μήνα Αυγούστου φαίνεται ότι το ΙΧ και η τετράτροχη είναι τα μέσα προς ενοικίαση που επιλέγουν οι επισκέπτες του νησιού, με ποσοστό 16% (24/150) ενώ το μικρότερο ποσοστό έχει το Electric scouter bike με ποσοστό 5% (7/150). Στο διάγραμμα 14 του μήνα Σεπτεμβρίου φαίνεται ότι το ΙΧ είναι με διαφορά το μέσο που επιλέχθηκε από τους περισσότερους επισκέπτες με ποσοστό 34% (56/150) ενώ το τελευταίο σε προτίμηση είναι το ποδήλατο με 4% (7/150). Σε συμπέρασμα βλέπουμε ότι τον μήνα Σεπτέμβριο περισσότεροι προτιμούν το ΙΧ με αρκετά μεγαλύτερο ποσοστό από το μήνα Αύγουστο.

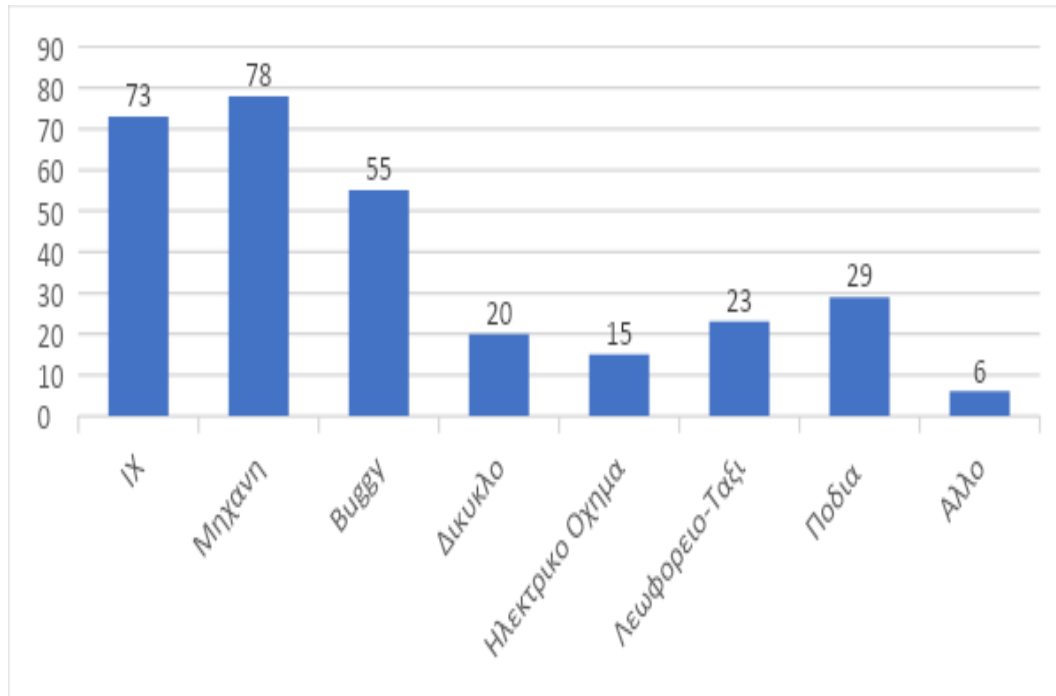


Διάγραμμα 13. Μέσο προς ενοικίασης του Μήνα Αύγουστου



Διάγραμμα 14 Μέσο προς ενοικίασης του μήνα Σεπτέμβριου

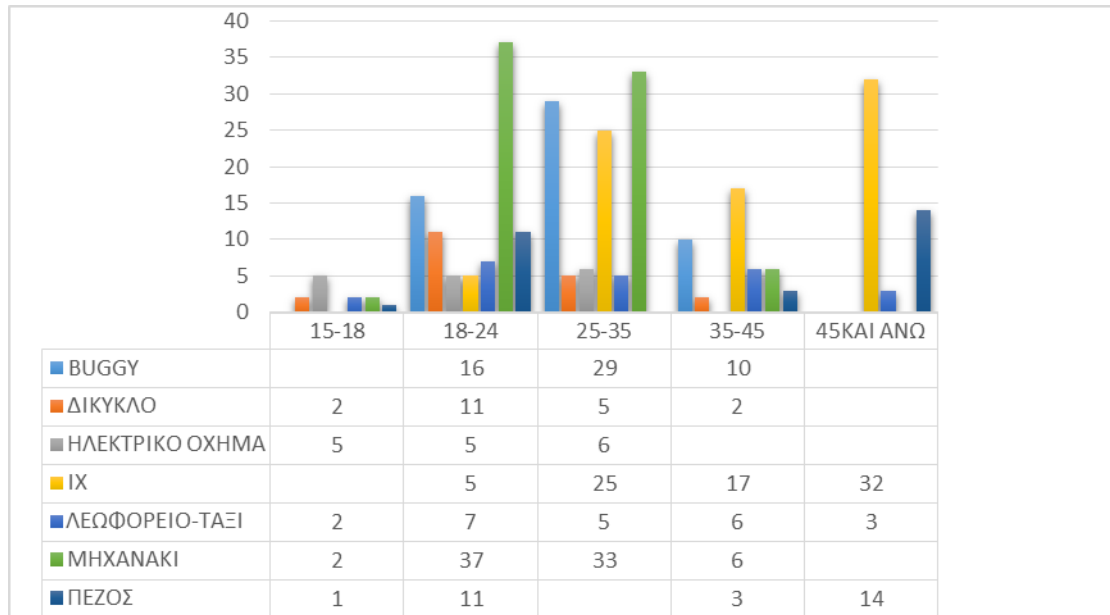
Στο διάγραμμα 15, φαίνεται ποιο μεταφορικό μέσο επιλέχθηκε περισσότερο για τους δύο μήνες. Το μεταφορικό μέσο που επιλέχθηκε περισσότερο για τους μήνες Αύγουστο-Σεπτέμβρη είναι η μηχανή όπου την επέλεξαν 78/300 (26%) άτομα. Το αμέσως επόμενο μέσο που επιλέχθηκε από 73/300 (24%) άτομα είναι το ΙΧ ενώ το τελευταίο σε σειρά που φαίνεται να επιλέχθηκε είναι το ηλεκτρικό όχημα με μόνο 15/300 (5%) άτομα να το επιλέγουν.



Διάγραμμα 15 Μέσο που επιλέχθηκε

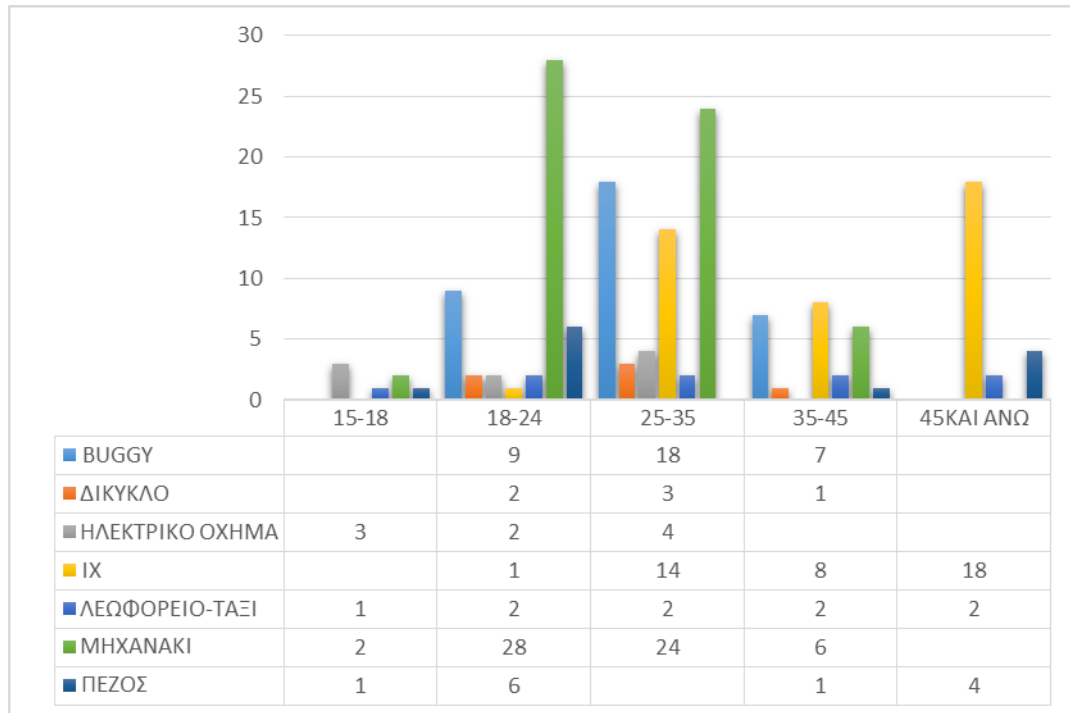
Στο διάγραμμα 16 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από το συνδυασμό δυο ερωτήσεων. Οι ερωτήσεις που αναλύθηκαν είναι το μέσο μετακίνησης και η άλλη ερώτηση είναι η ηλικία. Από το διάγραμμα 16 φαίνεται ότι η κατηγορία ηλικίας από 18-24 έχουν επιλέξει πρώτο σε ζήτηση το μηχανάκι και δεύτερο το Buggy. Όπως και στην κατηγορία 25-35, πρώτο σε ζήτηση είναι το μηχανάκι με και 34 επιλογές, μετά ακολουθεί το Buggy που είναι πολύ κοντά με 28 και τρίτο το ΙΧ με 25.

Στη ηλικιακή ομάδα 35-45 υπέρτερη το ΙΧ, όπως επίσης και στους 45 και άνω. Επίσης παρατηρούμε ότι η επιλογή ηλεκτρικών οχημάτων και από τις δυο ομάδες ήταν μηδενικές.



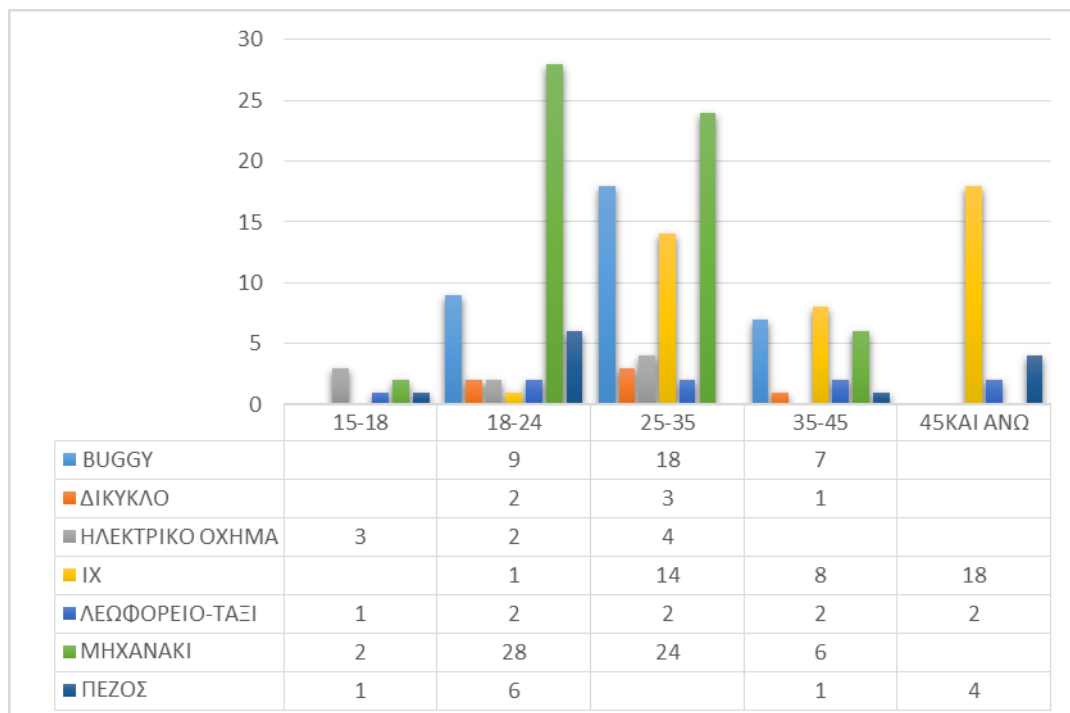
Διάγραμμα 16 Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Μεσο-Ηλικία (Excel)

Το διάγραμμα 17 δημιουργήθηκε με βάση τη προηγούμενη ανάλυση που έγινε (μέσο-ηλικία, Διάγραμμα 16). Για να προσδιοριστούν σε μεγαλύτερο βαθμό οι προτιμήσεις του άνδρα τουρίστα στο μέσο που έχει επιλέξει αναλύθηκαν μαζί οι ερωτήσεις μέσο-ηλικία-(φύλο) άνδρας όπου παρατηρήθηκε ότι αυξημένα σε ζήτηση είναι τα μηχανάκια από την ηλικία των 18-35 και από την ηλικία των 35-45 και άνω είναι τα αυτοκίνητα (ΙΧ).



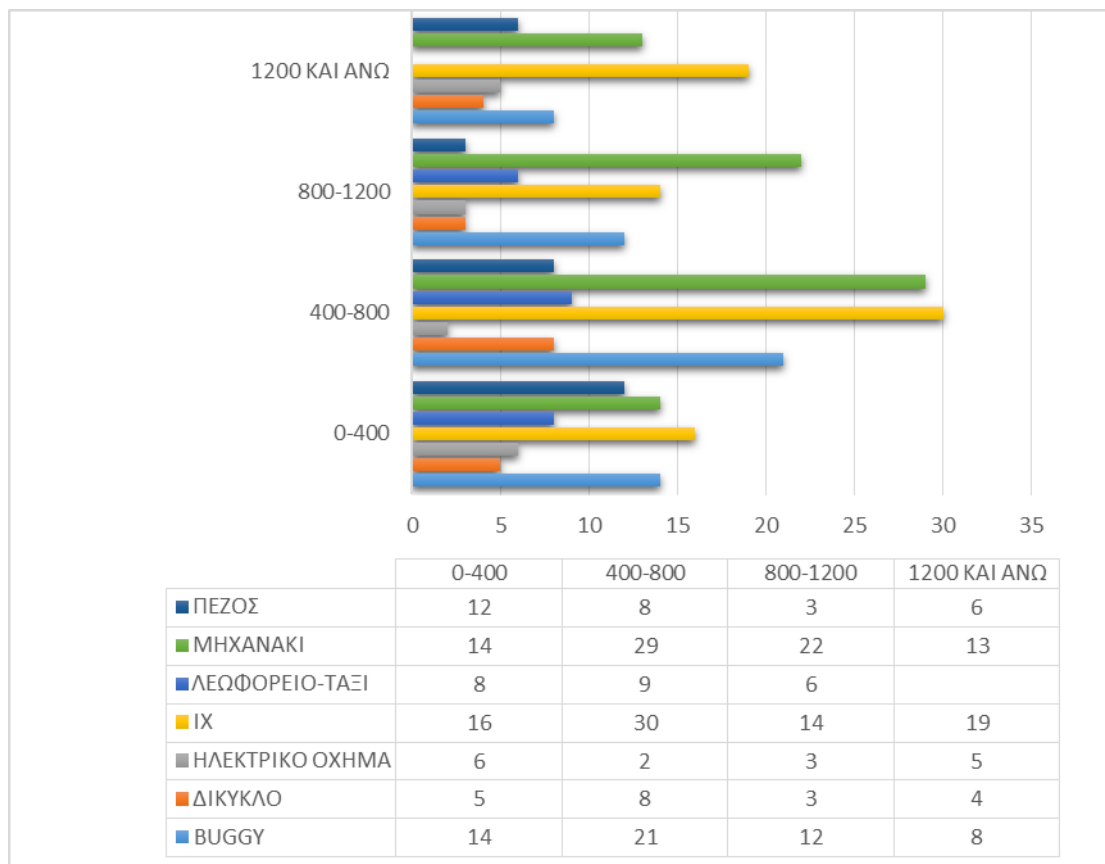
Διάγραμμα 17 Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Μέσο-Ηλικία-Ανδρας (excel)

Ενώ στην επόμενη ανάλυση που έγινε με βάση τη γυναίκα παρατηρήθηκε ότι στη ηλικιακή ομάδα 18-24 υπερτερεί το ποδήλατο, και στις υπόλοιπες το ΙΧ.



Διάγραμμα 18. Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Μέσο-Ηλικία-Γυναίκα (Excel)

Στο διάγραμμα 19 έγινε ανάλυση του μέσου σε συνδυασμό με την απόσταση που απέχουν οι προσωρινές κατοικίες των δειγματοληπτών από το κέντρο. Έτσι ώστε να καταλάβουμε αν έχει σημαντικό αντίκτυπο στην επιλογή του μέσου μεταφοράς.

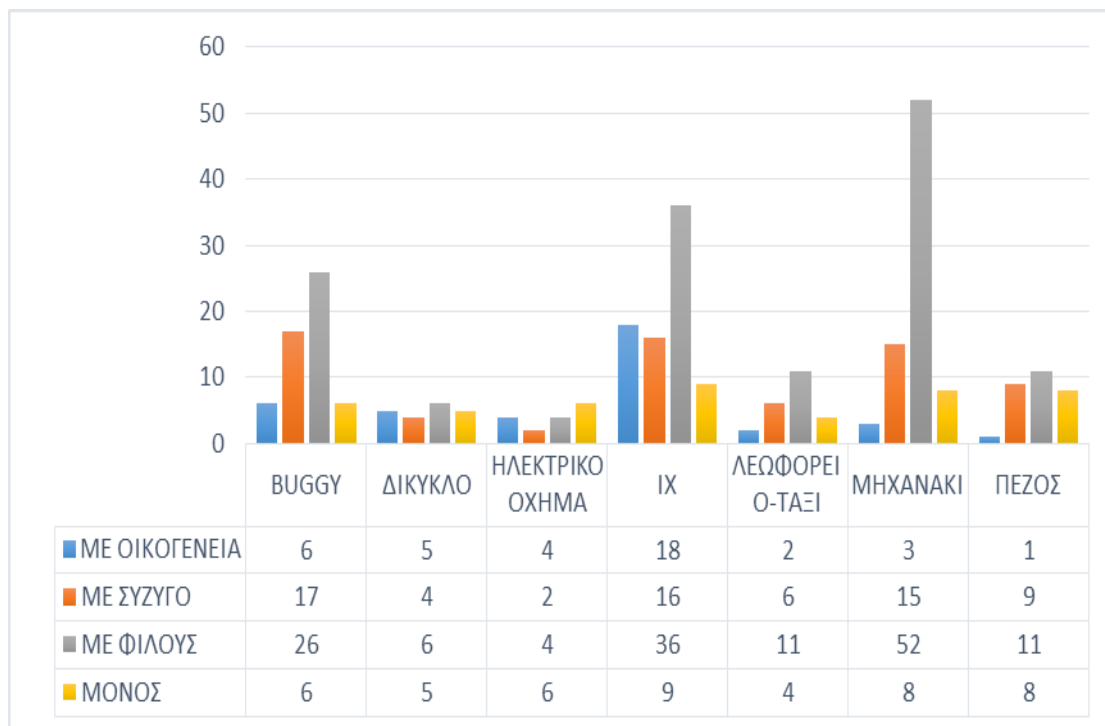


Διάγραμμα 19 Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Μέσο που επιλέχθηκε -Απόσταση από το κέντρο(Excel)

Παρατηρήθηκε ότι το ΙΧ υπερτερεί σε όλες τις κατηγορίες απόστασης, μετά ακολουθεί το μηχανάκι και το Buggy (τουριστικό ΙΧ). Απο τα 0-800μ οι επιλογές πεζός, ηλεκτρικό όχημα και λεωφορείο-ταξί είναι αυξημένο σε αντίθεση με τις άλλες δυο κατηγορίες.

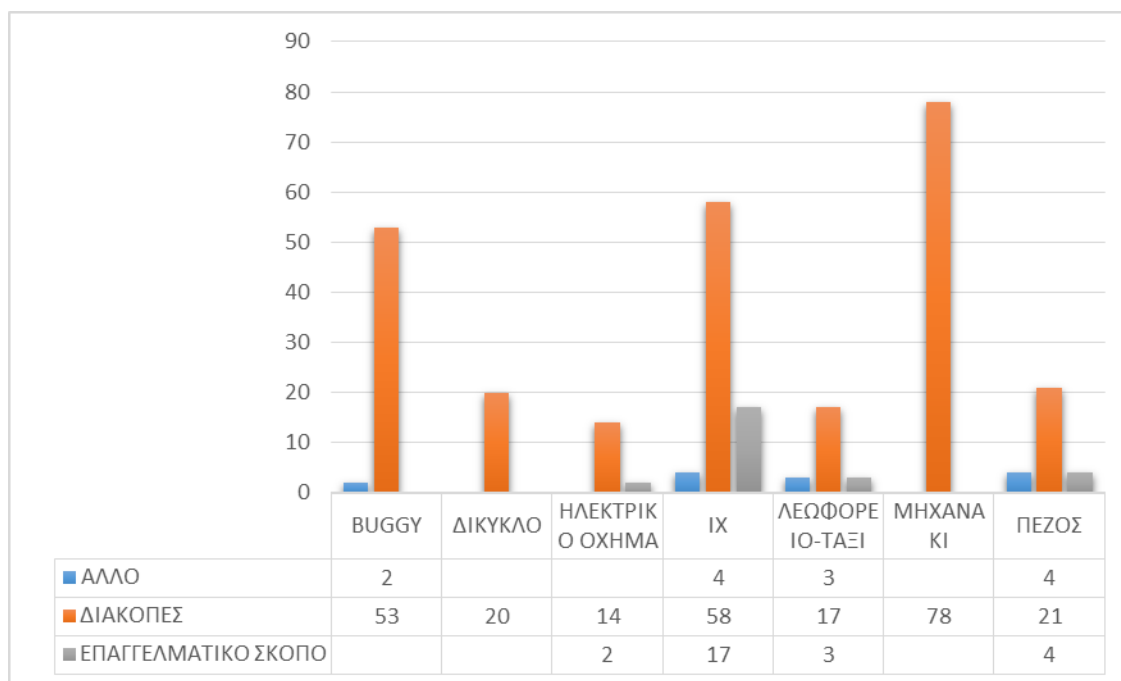
Στο διάγραμμα 20 αναλύθηκαν οι ερωτήσεις, μέσο που επιλέχθηκε μαζί με την ερώτηση, ήρθατε διακοπές με. Από την ανάλυση των δυο αυτών ερωτήσεων συμπεραίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό που έρχονται με φίλους προτιμούν πρώτο το μηχανάκι, το ΙΧ και μετά το Buggy. Επίσης αυτοί που έρχονται με οικογένεια προτιμούν το ΙΧ ή το Buggy περισσότερο, λόγω και του αριθμού ατόμων που είναι 3

και άνω. Ενώ η κατηγορία που έρχονται με σύζυγο ή μόνοι, είναι εφικτό να επιλέξουν ότι θέλουν συμφώνα βεβαία με της προτιμήσεις τους.



Διάγραμμα 20 Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Μέσο-Ήρθατε διακοπές με(Excel)

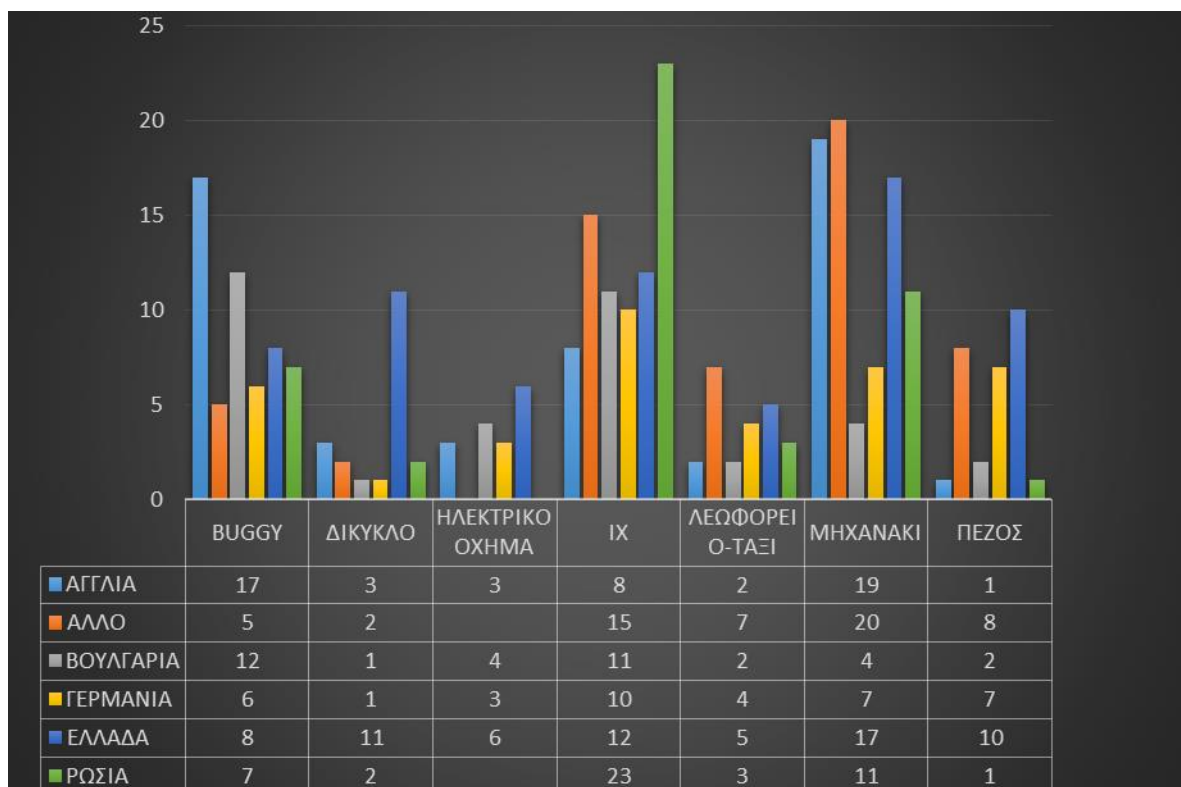
Στο διάγραμμα 21 αναλύεται το μέσο με τον σκοπό επίσκεψης των ερωτηθέντων. Ο σκοπός επίσκεψης αναλύεται σε υποκατηγορίες, στις διακοπές, για επαγγελματικό σκοπό και στο άλλο. Οπου παρατηρείται ότι οι ερωτηθέντες που έχουν έρθει για επαγγελματικό σκοπό, οι 17/25 έχουν επιλέξει το ΙΧ και οι υπόλοιποι έχουν περιοριστεί στο ηλεκτρικό όχημα, στο λεωφορείο -ταξί και στο πεζό. Ενώ οι 261/300 ερωτηθέντες οπου ήρθαν για διακοπές οι 78 έχουν προτιμήσει μηχανάκι, οι 58 ΙΧ, οι 53 Buggy οι 21 πεζοί, οι 20 δίκυκλο-ποδήλατο, οι 17 λεωφορείο-ταξί και οι 14 ηλεκτρικό όχημα.



Διάγραμμα 21 Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Μέσο- Σκοπός επίσκεψης(Excel)

Στο διάγραμμα 22 αναλύεται η προτίμηση του μέσου μεταφοράς ανάλογα με τη χώρα προέλευσης του ερωτηθέντα. Παρατηρείται ότι τουρίστες με καταγωγή τη Ρωσία είχαν πρώτο στις επιλογές τους το ΙΧ και τελευταίο τον πεζό. Τουρίστες με καταγωγή την Αγγλία είχαν ως πρώτο στις προτιμήσεις τους το μηχανάκι και τελευταίο το πεζό. Οι Γερμανοί τουρίστες είχαν επίσης το ΙΧ πρώτο στις επιλογές όπως και οι Ρώσοι, και τελευταίο το δίκυκλο-ποδήλατο.

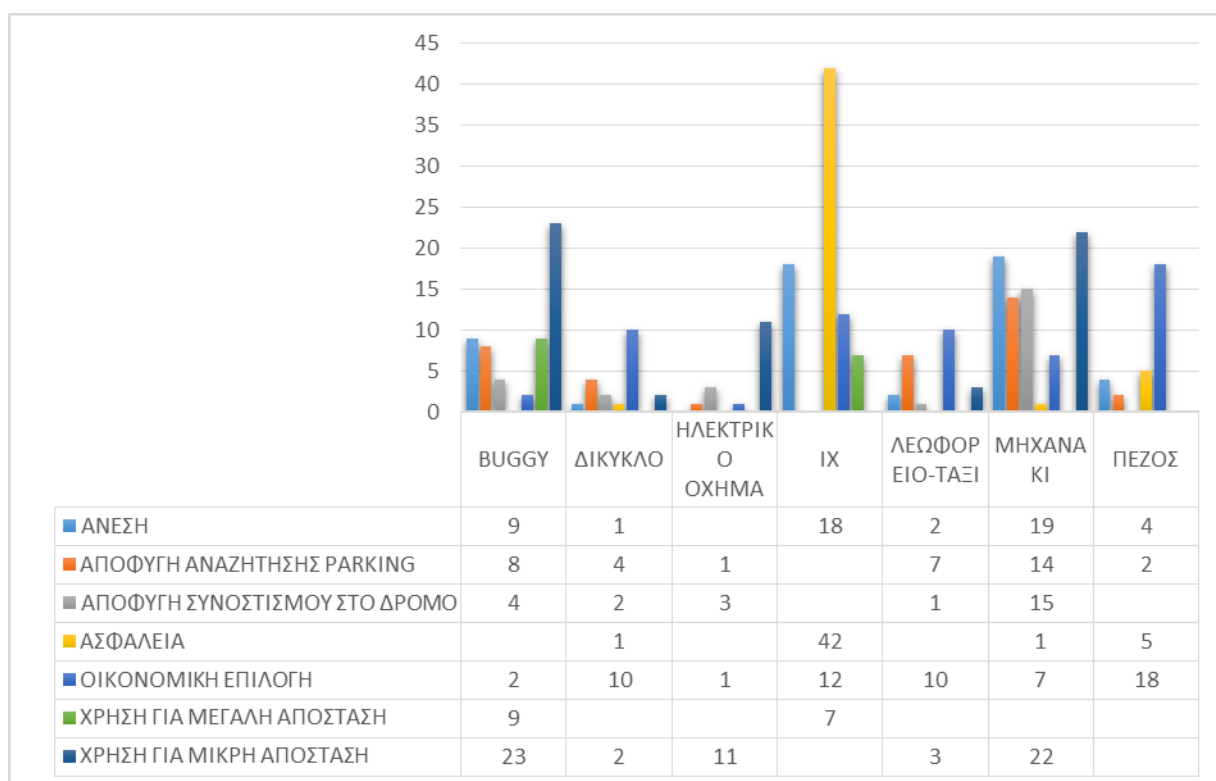
Οι τουρίστες με καταγωγή την Βουλγαρία πρωτοπορούν και βγάζουν πρώτο στις προτιμήσεις τους το Buggy και τελευταίο το δίκυκλο-ποδήλατο. Η Ελλάδα έχει κατατάξει πρώτο το μηχανάκι και τελευταίο το λεωφορείο-ταξί, και τέλος στην ερώτηση, χώρα μόνιμης διαμονής είχαμε και ως επιλογή το Άλλο, όπου περιλαμβάνει τις υπόλοιπες χώρες που δεν συμπεριλάβαμε στο ερωτηματολόγιο (πχ Ολλανδία, Σουηδία, Δανία,...). Πρώτο στις προτιμήσεις τους έχουν κατατάξει το μηχανάκι και τελευταίο το δίκυκλο-ποδήλατο. Από την παραπάνω ανάλυση αποτελεσμάτων παρατηρούμε ότι και πάλι το ηλεκτρικό όχημα, το δίκυκλο-ποδήλατο και το λεωφορείο-ταξί ήταν τελευταία στις προτιμήσεις όλων των χωρών.



Διάγραμμα 22 Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Μέσο- Χωρά μόνιμης κατοικίας (Excel)

Στο διάγραμμα 23 αναλύθηκε το μέσο μαζί με τους λόγους επιλογής ενός συγκεκριμένου μέσου. Ας ξεκινήσουμε από το ΙΧ όπου φαίνεται ξεκάθαρα ότι η πλειοψηφία έχει διαλέξει το ΙΧ λόγο της ασφάλειας που τους προσφέρει. Μετά ακολουθούν το Buggy, το ηλεκτρικό όχημα και το μηχανάκι οπου επιλέχθηκαν για να χρησιμοποιηθούν για μικρές αποστάσεις, και τέλος το δίκυκλο-ποδήλατο, ο πεζός και

το λεωφορείο-ταξί οπου έχουν επιλεγεί λόγο της οικονομικής τους επιλογής



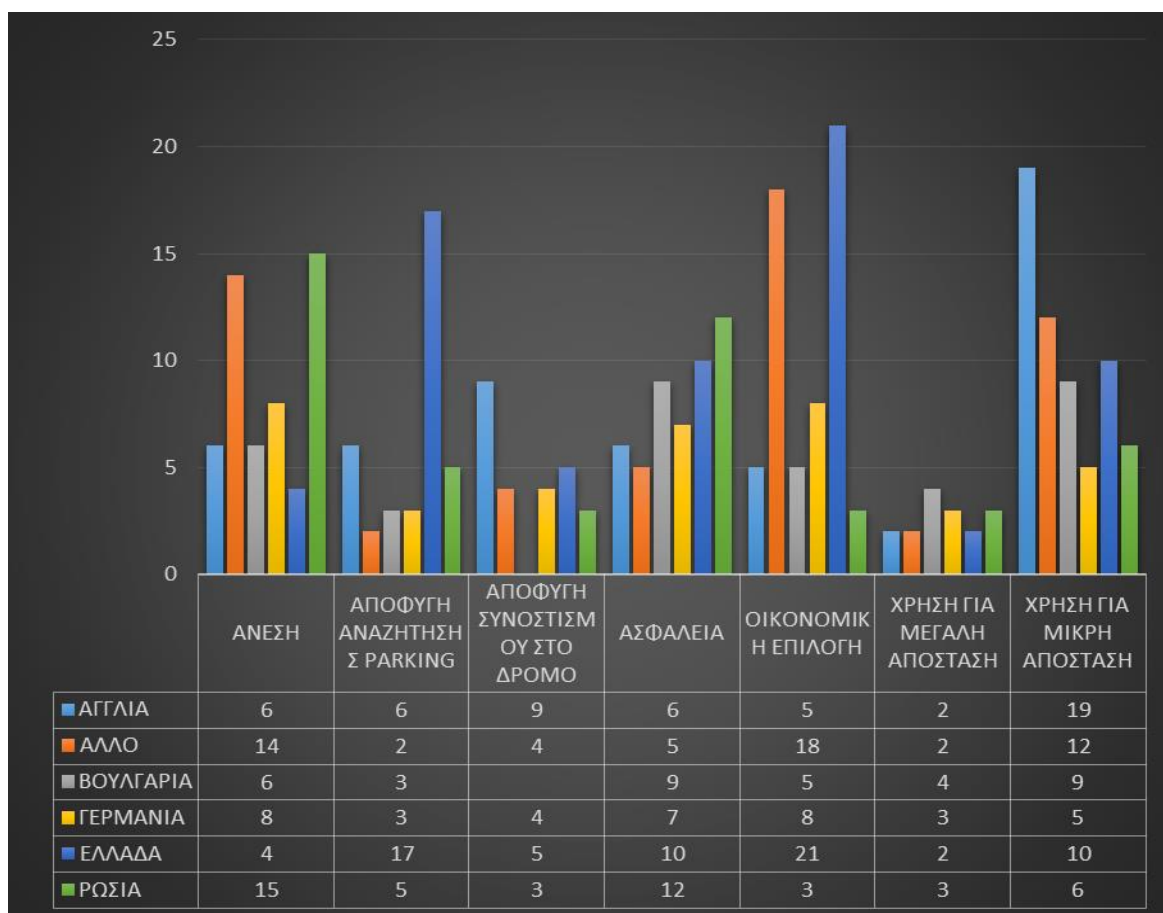
Διάγραμμα 23 Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Μέσο- Λογος επιλογής μεταφορικού μέσου(Excel)

4.7 Χώρα Μόνιμης Διαμονής-Μηνιαίο Εισόδημα

Στο διάγραμμα 24 παρουσιάζονται οι πρωτεύοντες λόγοι επιλογής του μεταφορικού μέσου των ερωτηθέντων, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους. Τουρίστες με χώρα μόνιμης διαμονής την Αγγλία έχουν επιλέξει ως πρώτο κριτήριο επιλογής ενός μεταφορικού μέσου τη χρήση για μικρή απόσταση και δεύτερο την αποφυγή συνωστισμού στους δρόμους ,τελευταίο στη σειρά έρχεται η χρήση για μεγάλη απόσταση με τις πιο λίγες επιλογές.

Η Ελλάδα έχει κατατάξει πρώτο στη σειρά την οικονομική επιλογή, δεύτερο την αποφυγή αναζήτησης parking και τελευταίο τη χρήση για μεγάλη απόσταση. Η Γερμανία έχει κατατάξει δυο λόγους στη πρώτη θέση, ο πρώτος είναι η άνεση και ο δεύτερος η οικονομική επιλογή, δεύτερο στην σειρά βρίσκεται η ασφάλεια και στην τελευταία θέση βρίσκονται επίσης δυο λόγοι, ο πρώτος είναι η αποφυγή αναζήτησης Parking και ο δεύτερος η χρήση για μεγάλη απόσταση.

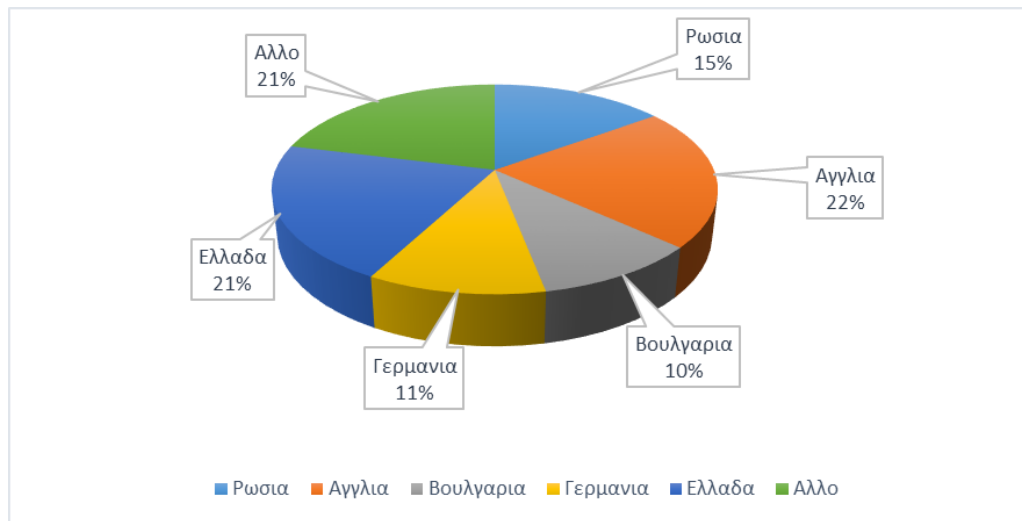
Για τη Ρωσία πρωτεύον κριτήριο επιλογής μέσου, είναι η άνεση, δεύτερο στη σειρά η ασφάλεια και στην τελευταία θέση βρίσκονται 3 λόγοι, οικονομική επιλογή, αποφυγή συνωστισμού στο δρόμο και η χρήση για μεγάλη απόσταση. Η Βουλγαρία πρώτο στις επιλογές έχει την ασφάλεια και την χρήση για μικρή απόσταση, δεύτερο την άνεση και τελευταίο την αποφυγή αναζήτησης Parking. Τελευταία επιλογή που είναι το (άλλο), έχει κατατάξει πρώτο στις επιλογές την οικονομική επιλογή δεύτερο την άνεση και τελευταίο την αποφυγή αναζήτησης Parking μαζί με την χρήση για μεγάλη απόσταση.



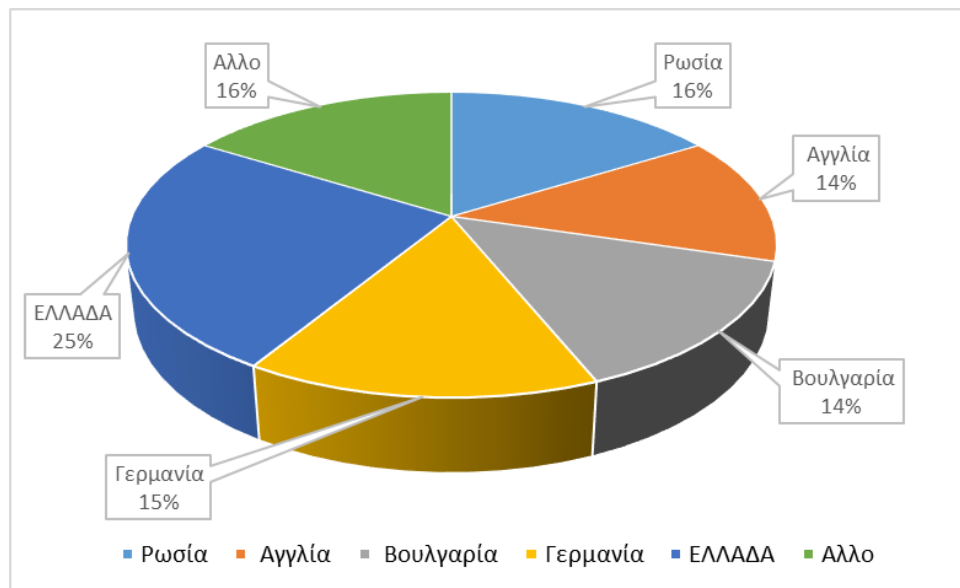
Διάγραμμα 24. Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Χωρά-Λόγος επιλογής μεταφορικού μέσου (excel)

Το συμπέρασμα από τα Διαγράμματα 25 και 26 έδειξαν ότι το μεγαλύτερο ποσοστό σε τουρίστες τον μήνα Αύγουστο είχαμε από την Ελλάδα με ποσοστό 25% ενώ τον μήνα Σεπτέμβριο επισκέφθηκαν περισσότεροι Άγγλοι το Νησί με ποσοστό 22%. Το ελάχιστο ποσοστό που επισκέφθηκαν το νησί τον μήνα Αύγουστο είναι τουρίστες από τη Βουλγαρία και την Αγγλία με ποσοστό 14% (22/150) ενώ τον Σεπτέμβριο η

μειονότητα που επισκέφθηκε το νησί είναι τουρίστες από την Βουλγαρία με ποσοστό 10% (15/150).



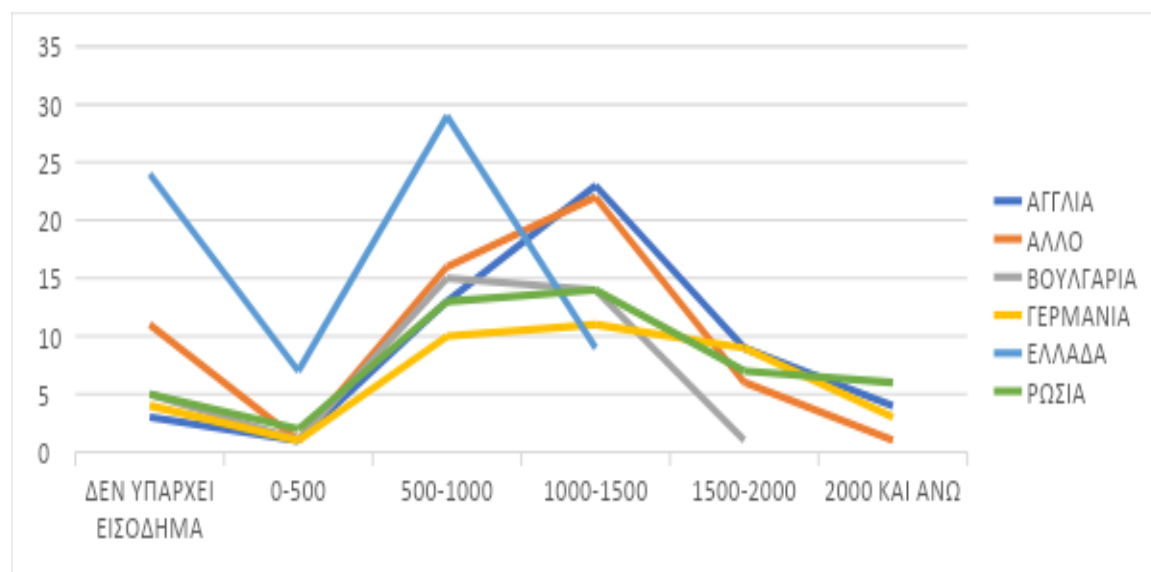
Διάγραμμα 25 Χώρα μόνιμης Διαμονής του μήνα Σεπτεμβρίου



Διάγραμμα 26 Χώρα μόνιμης διαμονής μήνα Αυγούστου

Στο διάγραμμα 27 και 28 αναλυθήκαν τα εισοδήματα με βάση τη χώρα προέλευσης. Έτσι ώστε να έχουμε αναλυτικά σε τη οικονομικό υπόβαθρο βρίσκονται οι μισθοί της

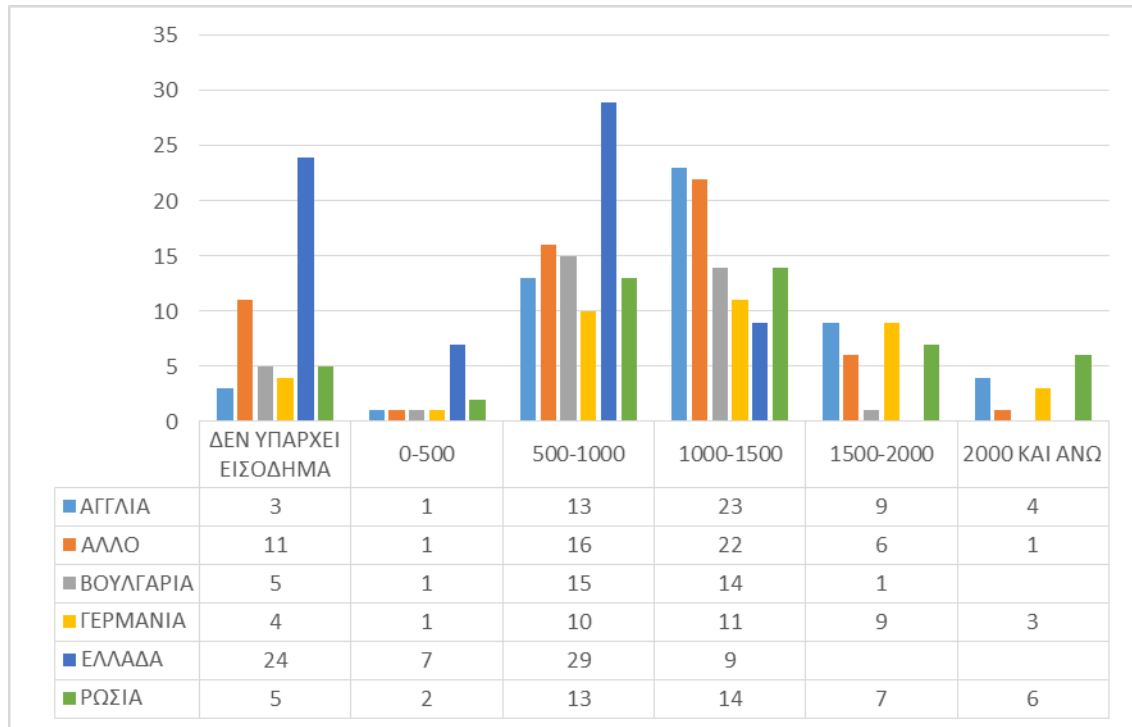
κάθε, χώρας.



Διάγραμμα 27. Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Χωρά διαμονής –μηνιαίο εισόδημα(Excel)

Ας ξεκινήσουμε από τη Ελλάδα όπου παρατηρείται και με ευκολία πως είναι η πιο χαμηλόμισθη χώρα από τις υπόλοιπες. Από τους 69 τουρίστες οι 24 δεν έχουν εισόδημα, οι 7 κυμαίνονται από 0-500, 29 τουρίστες έχουν 500-1000 και 9 τουρίστες από 1000-1500. Για την Αγγλία η ερευνά έδειξε ότι ο αριθμός των ατόμων στα εισοδήματα 0-500 και στο δεν υπάρχει εισόδημα είναι πολύ χαμηλός, στο εισόδημα 500-1000 υπάρχουν 13, στο 1000-1500 υπάρχουν 23, στο εισόδημα 1500-2000 υπάρχουν 9 και στο 2000 και άνω υπάρχουν 4.

Το εισόδημα των Γερμανών τουριστών κατανέμεται από το 500-2000 όπου βρίσκονται και οι πιο πολλές επιλογές. 15 από τους 35 τουρίστες με καταγωγή τη Βουλγαρία έχουν επιλέξει μισθό 500-1000, 14 από τους 35 έχουν επιλέξει μισθό 1000-1500, 1/35 είχε μισθό 0-500 και 5 από τους 35 ότι δεν υπάρχει εισόδημα. Για τη Ρωσία βλέπουμε ότι 2/47 έχουν εισόδημα 0-500, 13/47 έχουν εισόδημα 500-1000, 14/47 έχουν εισόδημα 1000-1500, 7/47 έχουν εισόδημα 1500-2000, και 6/47 έχουν εισόδημα 2000 και άνω. Και τέλος στη ερώτηση χώρα μόνιμης διαμονής υπήρχε και η επιλογή (άλλο) όπου 11/57 δεν είχαν εισοδημα, 1/47 είχε 0-500, 16/57 είχαν 500-1000, 22/57 είχαν εισόδημα 1000-1500, 6/57 είχαν εισόδημα 1500-2000 και 1/57 είχε εισόδημα 2000 και άνω.



Διάγραμμα 28. Αποτελέσματα ανάλυσης ερωτήσεων Χωρά διαμονής –μηνιαίο εισόδημα(Excel)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Συμπεράσματα

5.1 Συμπεράσματα έρευνας

Σύμφωνα με τα γενικά στοιχεία της έρευνας η μικροκινητικότητα είναι αρκετά διαδομένη στη περιοχή της Αγίας Νάπας, αλλά είναι μικρή η προτίμηση ακόμη στα ηλεκτρικά μέσα. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα μεταφορικά μέσα ενοικίασης τον Αύγουστο είναι μοιρασμένα με το αυτοκίνητο να κατέχει το 16%, ενώ το κλασσικό μηχανάκι-scouter το 15% οι μεγάλες μηχανές με 22% και η γουρούνα (εξειδικευμένο μηχανοκίνητο μέσο παραλιών) το 16%, ποσοστό που αγγίζει το 69%. Σε αυτό το ποσοστό προστίθεται και ένα 7% που χρησιμοποιούν ταξί ή λεωφορείο. Το ποδήλατο χρησιμοποιεί το 11%, ηλεκτρικά μέσα το 5% και τα πόδια το 11%.

Αντίστοιχα τον Σεπτέμβριο τα ποσοστά του αυτοκινήτου ανεβαίνουν στο 34% ενώ μειώνεται το ποσοστό του ποδηλάτου στο 4% και της πεζοπορίας στο 9%. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν την μικρή ακόμη προτίμηση σε ηλεκτρικά μέσα, τη πιθανή χαμηλή διαθεσιμότητα τους σε σχέση με τα άλλα κλασσικά μέσα μεταφοράς και οι ακριβές τιμές που υπάρχουν στα ηλεκτρικά μέσα.

Ο μέσος όρος των μηνών δείχνει μια προτίμηση στις μηχανές που ακολουθούνται από τα αυτοκίνητα και τα Buggy, παρόλο που στο διάγραμμα 9 δείχνει ότι οι μεγάλες πλειοψηφία των τουριστών μένει σε κατάλυμα κοντά στο κέντρο των πόλεων (400 – 1200 μέτρα) και θα ήταν πιο λογικό να επιλέγουν ηλεκτρικά πατίνια ή ποδήλατα για τις μικρό-κινήσεις τους. Αυτό ενδέχεται να αιτιολογείται από την διάθεση των τουριστών να επισκεφτούν το σύνολο του νησιού, κάτι που είναι εφικτό εάν διαμένουν αρκετές ημέρες, οπότε η χρήση αυτοκινήτου ή μεγάλης μηχανής είναι προτιμότερη.

Αυτό ενισχύεται και από την ερώτηση για το σκοπό που επισκέφτηκαν το νησί όπου το 87% απάντησαν για διακοπές με μόλις το 13% να απαντά για επαγγελματικό σκοπό ή άλλο. Οι τουρίστες που επισκέπτονται την Κύπρο θέλουν να επισκεφτούν τις παραλίες και τα αρχαιολογικά μέρη στην διάρκεια της παραμονής τους, οπότε η επιλογή του αυτοκινήτου κρίνεται πιο λογική γι' αυτούς.

Στην επιλογή του μεταφορικού μέσου διακρίνουμε την διαφορά ανάμεσα σε άνδρες

και γυναίκες, όπου οι άνδρες επιλέγουν τη μηχανή ή Buggy με μεγάλη διαφορά από τις γυναίκες, ενώ τα ποσοστά ήταν σχεδόν ίδια στο ΙΧ. Σημαντικό στην επιλογή είναι και η ηλικία με τους μήνες που επιλέξαμε να πλειοψηφούν οι νεαρές ηλικίες (18 – 35 ετών), οπότε και οι επιλογές τους είναι αντίστοιχες. Άλλωστε και στην επιλογή λόγω ηλικίας, οι ομάδα 18-35 επιλέγουν μηχανή και Buggy με μεγάλη πλειοψηφία, ενώ όσο ανεβαίνουμε σε ηλικιακή ομάδα προτιμότερο στη πλειοψηφία είναι το αυτοκίνητο και τα πόδια.

Αντίθετα όμως η μικρή ηλικιακή ομάδα των 18-24 έχει αρκετά μεγάλο ποσοστό στην επιλογή ποδηλάτου με το ποσοστό αυτό σχεδόν να μηδενίζεται στις μεγαλύτερες ηλικίες.

Η ανάλυση των αποτελεσμάτων όσον αφορά την προτίμηση των τουριστών για το μεταφορικό μέσο ανάλογα με τη χώρα προέλευσης δείχνει ότι οι περισσότεροι (σε συνδυασμό και με το νεαρό της ηλικίας προτιμούν μηχανάκι) ενώ όλοι έχουν σαν τελευταίες επιλογές το ηλεκτρικό όχημα, το δίκυκλο-ποδήλατο και το λεωφορείο-ταξί.

Ανάλογα με το εισόδημα οι τουρίστες επιλέγουν όμως και το μεταφορικό μέσο. Οι χώρες με υψηλά εισοδήματα έχουν ως πρώτο κριτήριο επιλογής την ασφάλεια, την άνεση και την πρακτικότητα όσον αφορά το συνωστισμό ή την ευκολία παρκαρίσματος. Αντίθετα χώρες με χαμηλότερο εισόδημα επιλέγουν την οικονομικότερη λύση.

Η Κύπρος είναι ένας ιδιαίτερος τουριστικός προορισμός, παρέχοντας τη δυνατότητα στους επισκέπτες να δούνε διαφορετικά τοπία όπως ορεινές διαδρομές με δάση, επίπεδες εκτάσεις και σύγχρονες πόλεις και μεγάλης έκτασης παραλίες.

Από την άλλη πλευρά, ένας τουρίστας που θα επισκεφτεί την Κύπρο για τουλάχιστον 7 ημέρες, έχει την δυνατότητα να ταξιδέψει σε όλες τις περιοχές της Κύπρου εφόσον έχει μεταφορικό μέσο και αυτό προτιμούν οι περισσότεροι.

Η μικροκινητικότητα είναι μια αυξανόμενη τάση στις μεταφορές που αναφέρεται στη χρήση μικρών, ελαφρών οχημάτων για μικρά ταξίδια. Αν και θεωρείται το μέλλον όχι

μόνο για τις πόλεις αλλά και για μικρές τουριστικές περιοχές όπως η Αγία Νάπα, περιοχές που συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό τουριστών εκτός από το μόνιμο πληθυσμό, απαιτούνται μεγάλης έκτασης νέων υποδομών, στο οδικό δίκτυο στη κατασκευή ποδηλατοδρόμων αλλά και ειδικών διαδρομών για ηλεκτρικά πατίνια και ηλεκτρικά scooter τα οποία θα μπορούν να μετακινούνται με ασφάλεια.

Απαιτείται επίσης και υποδομή ηλεκτρικής φόρτισης η οποία μόλις τα τελευταία χρόνια άρχισε να αναπτύσσεται για την υποστήριξη των ηλεκτρικών μέσων.

Η μικροκινητικότητα εκτός από τα οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον, μπορεί να έχει και οικονομικά πλεονεκτήματα, καθώς τα προγράμματα κοινής χρήσης ποδηλάτων και οι ενοικιάσεις ηλεκτρικών σκούτερ μπορεί επίσης να προσελκύσει τουρίστες που θέλουν ένα οικονομικότερο μέσο μεταφοράς αλλά κυρίως πιο πρακτικό στις ήδη επιβαρυνμένες τουριστικές περιοχές τους καλοκαιρινούς μήνες.

Ωστόσο, υπάρχουν επίσης ορισμένες προκλήσεις και κίνδυνοι που σχετίζονται με τη μικροκινητικότητα. Μία από τις κύριες ανησυχίες είναι η ασφάλεια, καθώς έχουν αναφερθεί ατυχήματα που αφορούν οχήματα μικροκινητικότητας και άλλους χρήστες στους δρόμους ή τα πεζοδρόμια. Είναι σημαντικό να αναπτυχθούν ολοκληρωμένες πολιτικές και κανονισμοί για τη μικροκινητικότητα για να διασφαλιστεί η ασφάλεια των αναβατών και των πεζών.

5.2 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα

Σε μια μελλοντική έρευνα θα ήταν χρήσιμο να προστεθούν και κάποιες επιπλέον ερωτήσεις όπως ο παράγοντας των καιρικών συνθηκών. Στην Κύπρο τους καλοκαιρινούς μήνες η θερμοκρασία είναι πολύ υψηλή, οπότε ένας παράγοντας επιλογής του αυτοκινήτου είναι και η προστασία κατά την διάρκεια του ταξιδιού από τον ήλιο και τις υψηλές θερμοκρασίες.

Επίσης εκτιμάται ότι τα ηλεκτρικά μέσα μετακίνησης, έχουν αρχίσει να γίνονται δημοφιλή το τελευταίο χρονικό διάστημα και δεν υπάρχουν ακόμη ειδικά σε μικρές

τουριστικές περιοχές οι επενδύσεις για ένα τέτοιο στόλο ηλεκτρικών μέσων, όπως και οι υποδομές υποστήριξης τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Bylieva, D., Lobatyuk, V., & Shestakova, I. (2022). Shared Micromobility: Between Physical and Digital Reality. *Sustainability* 2022, 14(4), 2467;
- Camilleri, M., (2018), *Travel Marketing, Tourism Economics and the Airline Product_ an Introduction to Theory and Practice*, Switzerland: Springer International Publishing.
- Davies, N., Blazjewski, L., & Sherriff, G. (2020). The rise of micromobilities at tourism destinations. *Journal of Tourism Futures Volume 6 Issue 3*.
- Diamantidis, E. (2011). *Cyprus. Cycling Routes*. Cyprus: Tourism Organization.
- Edmonds, A., & Kennedy, T. (2017). *An Applied Guide to Research Designs. Quantitative, Qualitative, and Mixed Methods*. USA: Sage Publications
- ETC, (2021). *Encouraging sustainable tourism practices*. Brussels: ETC Market Intelligence Report.
- Frey, B. (2022). *The SAGE Encyclopedia of Research Design*. USA: SAGE Publications.
- Goeldner, C., & Ritchie, B. (2011). *Tourism. Principles, Practices, Philosophies*. Canada: Wiley
- Harrison, D. & Sharpley, R. (2017). *Mass tourism in a small world*. U.K.: CABI.
- Leslie, D. (2015). *Tourism Enterprise. Developments, Management and Sustainability*. U.K.: CABI
- Mazzulla, G., Bellizzi, M., Eboli, L., and Forciniti, C. (2021). Cycling for a Sustainable Touristic Mobility: A Preliminary Study in an Urban Area of Italy. *Int J Environ Res Public Health*. 2021 Dec; 18(24): 13375.
- Minazzi, R. (2015). *Social Media Marketing in Tourism and Hospitality*. Switzerland: Springer International Publishing
- Robinson, P. (2015). *Tourism. The Key Concepts*. USA: Routledge

- Sigalat-Signes, E., Calvo-Palomares, R., Roig-Merino, B., & García-Adán, I. (2020).
- The Rise of Micromobility in the Tourism and Transportation Industries Transition towards a tourist innovation model: The smart tourism destination: Reality or territorial marketing? *Journal of Innovation & Knowledge Volume 5, Issue 2, April–June 2020, Pages 96-104.*
- UNWTO - Cultural Tourism. (2021). *Inclusive Recovery Guide – Sociocultural Impacts of Covid-19, Issue 2: Cultural Tourism.* Spain: Published by the World Tourism Organization (UNWTO).
- UNWTO, (2019). *Tourism definitions.* Published by the World Tourism Organization (UNWTO).
- Zarif, R., Pankratz, D., Kelman, D. (2019). *Small is beautiful. Making micromobility work for citizens, cities, and service providers.* USA: Deloitte.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<https://www.unwto.org/news/2020-worst-year-in-tourism-history-with-1-billion-fewer-international-arrivals> 2020: worst year in tourism history with 1 billion fewer international arrivals, (πρόσβαση 27.12.2022).

<https://www.cystat.gov.cy/el/PressRelease?id=66759> Αφίξεις Τουριστών - Ιαν 2023 (Ανάκτηση, 15.2.2023)

https://moovitapp.com/index/en/public_transit-line-201-Larnaca-5577-1474197-10127176-0 Άγια Νάπα (Κυκλική), (Ανάκτηση, 2.3.2023).

<https://www.kathimerini.com.cy/gr/oikonomiki/oikonomia/ektos-pezdromion-ta-ilektrika-skoyter> Εκτός πεζοδρομίων τα ηλεκτρικά σκούτερ, (Ανάκτηση, 2.3.2023).

<https://dialogos.com.cy/lemesos-2040-i-mikrokinitikotita-sto-epikentro-tis-3is-syzitisis/> «Λεμεσός 2040»: Η μικροκινητικότητα στο επίκεντρο της 3ης συζήτησης, (Ανάκτηση, 2.3.2023).