



SEEMORE STRATEGIHANDBOK

Resultatdokument nr. D3.5 för SEEMORE-projektet

Dokumentet producerat den: 2015-03-02

Projektkoordinator:

CINESI Transport Consultants, Spanien

Mr. Lluís da Victoria

lvictoria@cinesi.es

Tel. +34 971 77 52 96

Projektets startdatum: april 2012

Projektets slutdatum: april 2015

Dokumentets författare:

Företag: Horários do Funchal, Transportes Públicos S.A.

Författarnas namn: Claudio Mantero, André Freitas

e-postadress: gep@horariosdofunchal.pt

Tel: +351 291 705 555

Projektets webbplats: <http://www.seemore-project.eu>

Juridisk ansvarsfriskrivning:

Författarna är ensamt ansvariga för innehållet i detta dokument. Innehållet speglar inte nödvändigtvis EU:s åsikter. Europeiska kommissionen ansvarar inte för hur informationen används. SEEMORE delfinansieras av Europakommissionens program Intelligent energi för Europa och drivs mellan april 2012 och april 2015.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Om SEEMORE-projektet	4
1.1	Projektsammanfattning	4
1.2	SEEMORE-konsortiet	5
2	Ordlista	6
3	Ändringar och granskningshistoria.....	7
4	Varför behövs en strategihandbok?.....	8
5	Övergripande strategi i regionerna	9
5.1	De viktigaste SEEMORE-aktiviteterna.....	9
5.2	SEEMORE som en investeringsmöjlighet	12
5.3	Effekter som inte har utvärderats	14
5.4	Framgångsfaktorer och europeiska mervärden.....	16
5.5	Framtida strategi för att uppnå mer hållbart resande bland turister.....	18
5.6	Lärdomar, resultat och rekommendationer	20
6	Slutsatser	24
7	Tabeller.....	26

1 OM SEEMORE-PROJEKTET

1.1 Projektsammanfattning

SEEMORE visar hur regionala aktörer i åtta kustnära turistregioner i Europa kan förändra resebeteendet hos besökare så att hållbara transportmedel används i större utsträckning. De huvudsakliga syftena med projektet är att:

- Öka besökarnas kännedom om hållbart resande;
- Stärka samarbetet mellan transport- och turistnäringarna;
- Förändra turisternas resebeteende emot hållbara transportmedel; och
- Kommunicera och överföra erfarenheter till andra turistområden.

1.2 SEEMORE-konsortiet

Projektpartner	Land
CINESI Transport Consultancy (koordinator)	Spanien
Mallorcas transportkonsortium	Spanien
Trivector Traffic AB	Sverige
Fyrbodals kommunalförbund	Sverige
FGM-AMOR Österrisk mobilitetsforskning	Österrike
Common Europe Pomeranian Association	Polen
Choczewo kommun	Polen
Sustainable Development of Civil Society Club	Bulgarien
Forli-Cesenaprovinsen	Italien
Centraleuropeiska initiativet	Italien
Limassol Tourist Development and Promotion Co Ltd	Cypern
Stratagem Energy Ltd	Cypern
Horários do Funchal kollektivtrafik	Portugal
Local Councils' Association	Malta

Tabell 1 – SEEMORE:s partners

2 ORDLISTA

Förkortningar som används i rapporten

Förkortning	Fullständigt namn
PT	Kollektivtrafik
CSDCS	Sustainable Development of Civil Society
SUMP	Plan för hållbar rörlighet i städer
CTM	Concorci Transports Mallorca
EC	Europakommissionen
EU	Europeiska unionen
LCA	Local Councils' Association of Malta
Appar	Mobilapplikationer
NTS	Nationella seminarier för kunskapsutbyte

Tabell 2 – Förkortningar som används

3 ÄNDRINGAR OCH GRANSKNINGSHISTORIA

Versions- nummer	Datum	Kommentarer	Granskad av (namn, organisation)
1.0	2015-02-26	Första förslaget skickat för granskning	CINESI
1.1		Andra förslaget	HF

Tabell 3: Ändringar och granskningar av dokumentet

4 VARFÖR BEHÖVS EN STRATEGIHANDBOK?

Syftet med den här handboken är att ge information och praktiska råd baserat på de erfarenheter som åtta regioner fått genom att delta i ett europeiskt projekt avsett att förändra turisternas inställning till hållbart resande på fritiden. När man genomför ett sådant projekt är det viktigt att först lyckas åstadkomma en situation där transport- och turistnäringarna har en positiv inställning till varandra, eftersom det ofta rapporteras att de inte samarbetar överhuvudtaget. Den här handboken beskriver hur detta kan gå till och visar hur de åtta SEEMORE-regionerna använde väldigt olika strategier för att hantera likartade problem och hur dessa kunde lösas på vitt skilda sätt.

Mer praktiskt riktar sig handboken till lokala och regionala myndigheter på turistdestinationer i Europa, kollektivtrafikföretag, hotell och besöksattraktioner – här finns ett antal vittnesmål som visar hur förutsättningarna i var och en av de åtta regionerna förändrades under de tre år som projektet pågick. Den metod som användes för att samla in data om de viktigaste erfarenheterna som regionerna beskrev var genom diskussioner i mindre grupper där man kom fram till slutsatser och framtida strategier, vid SEEMORE:s sjunde projektmöte som hölls på Malta den 28 januari 2015.

5 ÖVERGRIPANDE STRATEGI I REGIONERNA

5.1 De viktigaste SEEMORE-aktiviteterna

5.1.1 Fokus på lokal implementering

Bättre information gjorde det möjligt att marknadsföra turistregionerna på ett mer effektivt sätt. Ett flertal olika åtgärder genomfördes för att bättre marknadsföra regionerna under SEEMORE-projektet, men det centrala i var och en av regionerna var att tillhandahålla bättre information om hållbart resande. I **Limassol** bestämde man sig för att informera med hjälp av en resebroschyr, informationskiosker, anslag på busshållplatser, hotellreceptioner, pressmeddelanden/artiklar samt på Internet. På **Malta** visade det sig att det mest effektiva sättet att nå turister var via informationspaket för besökare och samarbete med företag som erbjöd långväga transporter. I **Dobrich** fokuserade man initialt på åtgärder kring information och ökad kännedom, senare genomfördes även andra aktiviteter. Det är viktigt att notera att detta var första gången som mobilitetsfrågor överhuvudtaget togs upp av beslutsfattarna i denna bulgariska region.

Den viktigaste orsaken till att **Madeira** deltog i SEEMORE-projektet var att man ville fokusera på kollektivtrafiken, dels eftersom det lokala kollektivtrafikföretaget var en av de viktigaste intressenterna i projektet, men också för att regionala aktörer i sin vision för projektet kom fram till att kollektivtrafiken var den sektor där det fanns störst utrymme för förändringar i turisternas resvanor. **Mallorca** har också arbetat med att öka användningen av allmänna kommunikationer på sina viktigaste turistorter och med att förbättra informationen om hållbara transportmedel för turister. **Bohuslän** förbättrade möjligheterna att resa med kollektivtrafik, tog fram nya biljettalternativ (kombination av resbiljett + besöksmål), införde möjligheten att ta med cyklar på tågen, distribuerade cykelkartor och skapade en innovativ utbytesplattform för anställda inom transport- och turistbranscherna. **Pommern** gjorde reklam för hållbart resande med hjälp av annonser i media och la ner mycket arbete på att få turister att tänka på hur de reser och på att övertyga reseföretagen att ta hänsyn till turisternas behov i sin planering.

I alla dessa fall berodde framgången av de olika åtgärderna på samarbetet mellan myndigheter och berörda intressenter. I **Forlì-Cesena-provinsen** har den viktigaste åtgärden varit just att man skapat en lokal arbetsgrupp. Faktum är att aktörerna inom turism- och transportnäringarna tidigare inte hade någon som helst kontakt med varandra. Tack vare SEEMORE har de fått insikt om varandras problem och svårigheter och försökt hitta gemensamma lösningar, som till exempel de nya busslinjer som anpassats till turisternas behov och som började trafikeras under sommarsäsongen.

5.1.2 De regionala myndigheternas inverkan på SEEMORE

Erfarenheterna från SEEMORE gjorde det möjligt för regionala myndigheter att anamma nya sätt att se på relationen mellan turism- och transportnäringarna och fick dem att inse att båda branscherna delar vissa målsättningar och bör kunna utnyttja samma resurser. Med hjälp av en rad olika mjuka åtgärder visade SEEMORE i **Limassol** att det är möjligt att åstadkomma positiva förändringar mot mer hållbart resande genom att skapa en starkare länk mellan turism- och transportnäringarna så att de kan dela information, resurser och verktyg. I **Bohuslän** drevs SEEMORE-projektet framåt av viljan hos kollektivtrafikmyndigheten, men numera har företrädare för turismnäringen i regionen regelbunden kontakt med anställda inom kollektivtrafiken på ett sätt de inte hade tidigare. I **Dobrich** är de lokala myndigheterna nu, trots den politiska osäkerhet som rådde under SEEMORE-projektet, bättre informerade om hållbara färdmedel och hur de kan arbeta med transporter och turism samtidigt. På **Mallorca** skapades rutiner för samarbete mellan turism- och transportnäringarna på både lokal och regional nivå. På **Madeira** var den politiska situationen på regional nivå ganska stabil under den tid SEEMORE-projektet pågick, samtidigt som den var instabil på kommunal nivå på grund av att valet 2011 vanns av koalitioner på vänsterkanten i de flesta av kommunerna. Denna omständighet har orsakat flera förseningar, eftersom styrgruppen som leddes av den lokala kollektivtrafikoperatören var beroende av stöd från kommunerna för att kunna införa olika åtgärder. Trots detta inser både lokala och regionala myndigheter vikten av att sammankoppla transport och turism och efter projekttiden kommer man att försöka hitta nya möjligheter att bibehålla befintliga synergier. På **Malta** har stödet från Bicycle Advocacy Group (Cykelfrämjandet) varit en viktig bidragande faktor som gett projektets aktiviteter en extra skjuts. Den här gruppen har varit ett stort stöd i arbetet med att uppnå projektets målsättningar och gruppens agerande hjälpte till att motivera de olika intressenterna att samarbeta. I **Forli-Cesena** har projektgruppen fått väldigt positiv feedback både från de kustkommuner som ingick i projektet och från kollektivtrafikbolagen.

Undantaget från denna allmänna consensus var **Pommern**, där en besvärlig politisk situation satte käppar i hjulet för projektet, eftersom turism- och transportfrågor inte ansågs viktiga att ta upp.

Sammanfattningsvis är regionerna överens om att initiativ som de nationella seminarierna för kunskapsutbyte är betydelsefulla eftersom de ger alla berörda intressenter möjlighet att delta i diskussioner och hjälper till att få upp dessa frågor på den politiska agendan, både lokalt och nationellt.

5.1.3 SEEMORE:s betydelse för olika intressenter och lokala aktörer

Vissa av regionerna lyckades väldigt väl med att engagera de olika intressenterna medan andra fann uppgiften väldigt besvärlig. Innan projektet inleddes i **Limassol** planerades kollektivtrafiken enbart utifrån behoven hos lokalbefolkningen. Numera tar man även hänsyn till turisternas behov. Den här regionen är nu mer miljövänlig i och med att man erbjuder fler och bättre hållbara transportalternativ för besökare. Man har även minskat resekostnaderna för besökare, vilket ger dem ökad möjlighet att lägga sin tid på berikande aktiviteter och att resa med hållbara transportmedel, tack vare de kostnadsfria busslinjer som infördes under SEEMORE-projektet.

På **Madeira** använde sig SEEMORE av de grundstenar som lagts av tidigare framgångsrika CIVITAS-projekt för att uppnå specifika mål på turistmarknaden. I **Malta** och **Forli-Cesena** har SEEMORE varit en möjlighet att koppla samman frågor som rör turism och hållbart resande, få upp dem på den politiska agendan tillsammans och hantera dem ur ett gemensamt perspektiv.

I **Dobrich** fanns en bred samsyn om nyttan med det format som förespråkas av SEEMORE för att tackla transport- och turismfrågor samtidigt. Den regionala myndigheten har lagt till SEEMORE-material på sin hemsida och delvis på grund av detta har lokalbefolkningen också använt sig av de material som tagits fram inom projektet, vilket fått som följd att besöken på olika attraktioner har ökat även bland dem.

På **Mallorca** kallas SEEMORE "Turism med kollektivtrafik" vilket också är namnet på det lokala kollektivtrafikföretagets (TIB) webbplats. De viktigaste aktörerna i projektet, kommunerna, tar nu hänsyn till mobilitet och turism i sina beslut. Även lokalbefolkningen har insett att de har nytta av de nya busslinjerna eftersom de är tillgängliga för alla. På det här sättet får även lokalinvånarna direkt nytta av förbättringar som sker inom turistsektorn. Detta är ett tydligt bevis på att det finns många underliggande effekter inom turistnäringen och att dessa även kan spridas till den lokala befolkningen. Ytterligare ett exempel är att allmänheten i **Bohuslän** nu kan utnyttja speciella paketerbjudanden som kombinerar resa med inträde på besöksattraktioner.

I **Pommern** var det tyvärr väldigt svårt att engagera intressenterna och man lyckades inte helt med att förändra attityder. Det visade sig att hotellcheferna i denna polska region enbart var intresserade av lönsamhet och inte var villiga att göra någonting för att främja hållbart resande. Projektgruppen lyckades inte heller övertyga dem om de verkliga fördelar som projektet kan medföra för deras verksamheter. På **Madeira** var de olika intressenterna mycket engagerade i inledningsfasen, men avsaknaden av kommersiella intressen för vissa aktörer, som den lokala handelskammaren, i kombination med politisk instabilitet på lokal nivå har försvagat deras engagemang under projektets gång.

5.2 SEEMORE som en investeringsmöjlighet

5.2.1 Möjligheter som SEEMORE erbjöd sina partnerregioner

Berättelserna från regionerna beskriver hur SEEMORE har lyckats engagera både lokalbefolkningen och besökare, men framför allt lokala beslutsfattare som nu förstår att det kan vara lönsamt att kombinera policybeslut inom vägtransporter och turism.

Att dela och överföra kunskaper om nyskapande mobilitetsåtgärder som riktar sig till turister och fritidsresenärer var det viktigaste syftet med SEEMORE-projektet och detta är precis vad regionerna har gjort. Trots att samarbetet inte fungerade som man inledningsvis hade tänkt sig, dvs. i form av förbokade telefonmöten och varaktiga kontakter, så har det funnits tillfälle till utbyte av kunskap och erfarenheter

Eftersom SEEMORE handlar mycket om att förmedla kunskap och lärdomar mellan, och inom, medlemsregionerna var detta för **Malta** och **Forlì-Cesena** en möjlighet att sammankoppla de två områdena turism och hållbart resande, samtidigt som man samlade aktörer från båda sektorerna på nationella seminarier för kunskapsutbyte.

SEEMORE innebar en unik möjlighet att samarbeta med andra regioner, men också att förbättra samarbetet på lokal och regional nivå. Genom SEEMORE tog **Bohuslän** konkreta steg mot införandet av hållbara mobilitetsåtgärder. I **Dobrich** har den lokala myndigheten stora ekonomiska svårigheter, vilket har resulterat i att information huvudsakligen har lämnats på webbplatsen och genom andra digitala media. De lokala beslutsfattarna är överens om att hållbara transporter är viktigt, men frågan anses inte prioriterad. Utbildningstillfällen var också svåra att genomföra eftersom deltagarna förväntade sig att få ersättning för sina resekostnader och det inte fanns några resurser att erbjuda för detta. Sammantaget har projektet lyckats med att producera en SUMP (plan för hållbar rörlighet i städer) för Kavarna och att öka den privata sektorns insikt om att transporter kan öka deras vinst.

I den spanska regionen **Mallorca** var avsikten med SEEMORE att förbättra det befintliga serviceutbudet och projektet sågs därmed inte som en investeringsmöjlighet. Regionen hade en mycket begränsad budget vilket påverkade införandet, men i slutändan var det viktigaste att utnyttja potentialen hos befintliga verktyg på bästa sätt för att nå ett ökat antal besökare.

I **Pommern** såg man mest fram emot att kunna köpa in sju karthållare, någonting som var både efterlängtad och nödvändigt. De åtgärder som infördes i de övriga pilotregionerna gav

representanterna från Pommern hopp om att sådana initiativ eventuellt skulle kunna införas även där inom den närmaste framtiden och projektet kan därmed anses ha varit kapacitetshöjande.

Det mest slående exemplet på en attitydförändring kom från **Limassol**, där SEEMORE:s informationskampanjer har lett till ett kraftigt ökat intresse för resor med buss, flygbuss och cykel. Under flera årtionden sågs bussar inte som ett realistiskt alternativ för resor i Limassol, men år 2013 transporterade stads- och landsbygdsbussar 4,5 miljoner passagerare och närmare 5 miljoner sådana resor gjordes under 2014 (jämfört med 2 miljoner år 2012). Cykling ansågs dessutom väldigt omodernt för bara några år sedan. De enda som cyklade var de som inte hade råd att ha ett motorfordon. Numera är cykling väldigt populärt och man ser människor i alla åldrar färdas på cykel alla tider på dagen. Ovanstående faktorer gör det mer intressant att inrätta nya cykel- och gångbanor, samt att installera busskurer och förbättra busstrafiken generellt. Ytterligare ett exempel på hur man dragit nytta av erfarenheterna från SEEMORE-projektet är att Limassols bussföretag tidigare varit vana vid subventioner från regeringen. Dess främsta målsättning var alltid att försöka få mer subventioner. Med hjälp av SEEMORE har de sett att de kan öka vinsten och efterfrågan om de erbjuder nya linjer och ökar sin effektivitet. På grund av detta ser de nu nya affärsmöjligheter.

När det gäller kommunikation, policy och utvärdering blev resultaten också positiva. Ett gott exempel är fototävlingen och inspelningen av en film som var aktiviteter de flesta av regionerna genomförde och som resulterat i bra kommunikationsmaterial som kan användas på internationella turismässor och visas på knutpunkter för kollektivtrafiken.

5.2.2 Var införandet av många små åtgärder en effektiv strategi?

Med en sammanlagd budget på närmare 2 miljoner euro genomförde de åtta SEEMORE-regionerna 179 åtgärder. Frågan om det är bättre att fokusera sina resurser på ett litet antal åtgärder snarare än att genomföra många aktiviteter är ett viktigt ämne för beslutsfattare runt om i Europa att begrunda när man tar fram strategier för de viktigaste ekonomiska och sociala utmaningarna vi står inför. Regionernas berättelser innehåller information som rör denna fråga.

I en region som **Limassol**, där situationen hade varit väldigt besvärlig under lång tid, var mindre förändringar det bästa sättet att åter introducera hållbart resande bland både lokalbefolkningen och besökarna. Kunskapen ökade gradvis och intresset växte allt eftersom tillgången på kommunikationer förbättrades. Det är väl känt att på Cypern tenderar stora investeringar att stöta på hinder och skapa motstånd hos allmänheten. Detta projekt har lyckats med att göra stora framsteg med en liten budget.

I **Bohuslän** bereder små åtgärder vägen för en mer övergripande approach. I Sverige har nya åtgärder, inom till exempel mobility management, traditionellt införts i liten skala och därefter

utvärderats – om de visats sig vara framgångsrika har detta sedan kunnat leda till införande i större skala. Tankesättet inom svenska kommuner och regioner är “tänk globalt men agera lokalt”.

De lokala myndigheterna på **Mallorca** anser att det skulle ha varit bättre att fokusera på färre åtgärder och lägga ner mycket arbete på dem, istället för att ha många små och utspridda aktiviteter. Parallellprojektet STARTER ses som ett gott exempel, eftersom detta projekt innebar ett mindre antal åtgärder och har fått bättre resultat.

Pommern anser att det vore bättre att fokusera på högst två åtgärder, för att uppnå mer konkreta resultat. Regionen förstår att det är svårt att enbart ansöka om ett begränsat antal åtgärder eftersom Europakommissionen endast godkänner projekt som föreslår ett stort antal åtgärder.

Malta har en annan uppfattning och menar att det rätta svaret är både ja och nej. Nej, eftersom tiden inte räckte till för att fokusera fullt på någon av aktiviteterna. Ja, eftersom man med många olika åtgärder kan nå aktörer med olika problem. Dock är det bättre att fokusera mer på ett mindre antal aktiviteter: att man hade alltför många aktiviteter var en svaghet hos SEEMORE-projektet. Det är också värt att komma ihåg att när man har en liten eller ingen budget, så är man utlämnad till intressenternas goda vilja, särskilt eftersom man ber dem att engagera sig utan att erbjuda dem någon form av finansiering eller signifikanta resurser för att genomföra de olika aktiviteterna. Av samma anledning ansåg **Forlì-Cesenaprovinsen** att det är bättre att koncentrera sig på ett litet antal aktiviteter och särskilt sådana som ligger inom ens eget kompetensområde, så att man kan vara säker på att de kommer att lyckas.

Madeira inser att detta är en avgörande fråga. Regionens projekt var väldigt framgångsrikt, de flesta av åtgärderna genomfördes och resultaten är tydliga. I deras fall var det dock så att de olika åtgärderna hade ett gemensamt ramverk, nämligen att alla hade starka band till kollektivtrafiken och att fokus alltid låg på bättre information och bättre kollektivtrafik. Detta band samman åtgärderna. Madeira förstår att om de även hade inkluderat eldrivna fordon eller cyklar bland sina aktiviteter skulle de inte ha varit lika framgångsrika, eftersom budgeten var väldigt begränsad.

5.3 Effekter som inte har utvärderats

5.3.1 De viktigaste framgångarna inom turism och mobilitet

Förutom de fördefinierade indikatorerna som bildar rubrikerna i de broschyrer som producerats har projektet även åstadkommit en rad andra saker som bör lyftas fram. Detta är särskilt relevant eftersom det är meningsfullt att få en övergripande bild av projektets implementering.

I **Limassol** har interaktionen mellan transport- och turismnäringen förändrats. Idag har utbytet av information mellan parterna lett till bättre service och ett bättre fungerande samarbete. Privat

finansiering och subventioner från det nationella turistrådet möjliggjorde ytterligare aktiviteter och ökade projektets sammantagna inverkan och resultat.

Bohuslän befann sig i en liknande situation vad gäller samarbete. Det fanns frustration mellan de två branscherna före SEEMORE-projektet och man klagade mycket på varandra. Nya tjänster och samarbetskanaler har nu utvecklats och testats med goda resultat.

På **Madeira** upprättades en regional arbetsstyrka som bestod av anställda inom turism- och transportnäringarna och tack vare de nationella seminarierna för kunskapsutbyte följer nu även de nationella myndigheterna projektet med stort intresse och det är möjligt att detta kan resultera i ytterligare initiativ med anknytning till projektet. En aktivitet på lokal nivå som fick omedelbar effekt var produktionen av en resguide som fyllde behovet av mer information om kollektivtrafik.

I **Forlì-Cesenaprovinsen** möjliggjorde SEEMORE ökad interaktion mellan aktörer från olika branscher, vilket ledde till att de började arbeta tillsammans. Det finns effekter som ännu inte kan mätas men som redan märks, till exempel var cykeldelning inte tillgänglig för turister tidigare, utan cyklar tillhandahölls då av individuella hotell. Med SEEMORE ser man nu att cykeldelning är en bra tjänst och att turisterna gärna ställer bilen om de kan cykla. I **Malta** har SEEMORE på ett liknande sätt lyckats engagera båda branscherna, och det är troligt att de kommer att fortsätta att driva gemensamma projekt i framtiden.

När det gäller **Dobrich**-distriktet var detta första gången som begreppet mobilitet introducerades för turistnäringen. Även beslutsfattarnas inställning har förändrats, vilket kan ses på den SUMP-plan som har tagits fram för Kavarna och som blir den första i Bulgarien. Användningen av kollektivtrafiken har ökat tack vare introduktionen av en ny busslinje och nya parkeringsregler. Dobrich har dessutom noterat en ökad användning av cyklar bland besökarna.

I **Pommern** finns det inga viktiga resultat att peka på. SEEMORE har haft en väldigt begränsad inverkan på relevanta beslut i regionen, på grund av att det var alltför många små aktiviteter och en alltför lite budget att arbeta med.

På **Mallorca** upprättades en direkt rutin för informationsutbyte mellan transportmyndigheten och regionens turistbyråer. Turistbyråerna kan nu räkna med att regelbundet få uppdaterad information om kollektivtrafikutbudet och andra transporttjänster. Transportmyndigheten får dessutom feedback om kollektivtrafiken från turister via turistbyråerna, vilket är ett viktigt framsteg. Detta kommer att göra det möjligt att skyndsamt åtgärda problem inom kollektivtrafiken. Projektet har haft en positiv inverkan både på tillgången på information om kollektivtrafiken för turister och på det tjänsteutbud som turisterna har tillgång till.

5.4 Framgångsfaktorer och europeiska mervärden

5.4.1 De viktigaste framstegen inom turism och mobilitet

Politiskt stöd är definitivt en mycket viktig faktor. Generellt var det lättare för regioner där man har direkt kontakt med nationella myndigheter, till exempel Limassol och Malta, att uppnå starkt stöd från politikerna. I vissa fall, exempelvis Malta, blev politikerna väldigt engagerade i projektet och mobilitet är nu en tydlig komponent i deras politiska beslut; i andra regioner, som Pommern, ignorerade de lokala politikerna både projektet och frågorna om turism/mobilitet, någonting som definitivt har bidragit till att resultatet av projektet blivit mindre lyckat.

Om man tittar närmare på vad regionerna rapporterade under workshoparna ser man att **Limassol** försökte minska turisternas kostnader för resor, för att ge dem bättre möjlighet att uppleva allt som regionen har att erbjuda. Framgångarna med cykelerbudanden och flygbussar baserades på kreativa marknadsföringskampanjer där företag gavs incitament för att investera i och förbättra sitt tjänsteutbud. Projektet har fått alla aktörer att se möjligheter som de annars skulle ha missat.

I **Bohuslän** har SEEMORE gjort det möjligt att skapa en vilja hos båda sektorerna att arbeta mot samma mål. Det krävdes ett strukturerat ramverk som SEEMORE för att åstadkomma detta "möte och sammanfogande" av de två branscherna. Kollektivtrafikmyndigheten och Fyrbodals kommunalförbund har varit de två drivande parterna i arbetet att åstadkomma detta samarbete.

När det gäller **Madeira** gick regionen med i projektet vid precis rätt tidpunkt enligt representanterna. Turismnäringen ville bli mer konkurrenskraftig och resande ansågs vara en särskiljande komponent, ett sätt att förbättra turisternas upplevelse genom att erbjuda hållbara transportmedel som fungerar bättre än på andra vanliga turistdestinationer.

När det gäller **Pommern** fanns det inget samarbete mellan transport- och turismnäringarna överhuvudtaget före SEEMORE och detta var troligen den region som startade från den lägsta nivån. De nationella seminarierna för kunskapsutbyte gjorde det möjligt att skapa nya kontakter, men det fanns varken tid eller resurser att utveckla samarbetet ytterligare.

I **Forlì-Cesena** var de viktigaste framgångsfaktorerna för projektet organisatoriska, nämligen upprättandet av lokala arbetsgrupper som ledde till att protokoll för datautbyte undertecknades. Forlì-Cesena misslyckades tyvärr på det politiska planet. Man kunde inte övertyga politikerna om vikten av projektet och det gick därmed inte att räkna med stöd från dem.

På **Malta** ville vissa lokala myndigheter åstadkomma mer på dessa områden än vad som gjorts tidigare för att visa att deras politik gav mervärden. Mobilitetsfrågans status höjdes och detta är nu ett prioriterat område, vilket har gynnat vissa politiker och kommer att vara till gagn för dem

nästa gång det är val. Politikerna har sakta börjat inse vilka transportproblem som finns på Malta och att turister kan bidra på ett positivt sätt genom att resa till historiska besöksmål på ett mer genomtänkt sätt.

I **Dobrich**-distriktet var CSDCS först med att anamma den här frågan och väcka intresset hos ministeriet, som nu är en engagerad part i det arbete med att producera ett nationellt styrdokument som pågår för närvarande. Det nationella förbundet av lokala myndigheter är nu också intresserade av att arbeta med hållbart resande. Den första SUMP-planen i Bulgarien (Kavarna) ingår i SEEMORE-projektet. En annan framgångsfaktor var att chefen för Albena-anläggningen, som samlar 50 hotell med samma ägare, engagerade sig. Hotellgruppens ägare insåg att turister uppskattar hållbara färdmedel (till exempel cykeluthyrning och åtgärder som minskar biltrafiken i området) och hjälpte till att utvidga utbudet.

På **Mallorca** är CTM en viktig beslutsfattare när det gäller kollektivtrafiken och kunde påbörja implementationen av SEEMORE-aktiviteterna. Resultaten från SEEMORE innebär ett mervärde för turismnäringen och har därför blivit väl mottaget av alla intressenter inom denna bransch.

5.4.2 Samarbete inom ett stort europeiskt konsortium och interaktion med andra regioner vid nationella workshops

Den viktigaste slutsatsen som kan dras är att trots de svårigheter som ofta uppstår när man arbetar med heterogena traditioner och seder lyckades SEEMORE få regionerna att sluta arbeta som man alltid hade gjort och istället börja tänka annorlunda för att hitta inspiration och vägledning. Alla regioner var överens om att mobilitet är en relevant fråga för turistområden och att det är särskilt viktigt att dra lärdom från och kopiera framgångsrika åtgärder som redan införts i andra regioner.

År 2012 befann sig Cypern i en ytterst besvärlig ekonomisk situation, med en generell brist på pengar till att implementera innovativa transportlösningar. **Limassol** tittade ändå på initiativ som Madeiras busskampanj, den bilfria gamla staden på Malta och cykelparkeringen i Forlì, och förvånades över hur stor skillnad man kan göra även med begränsade resurser. Under projekttiden diskuterades på konsortiets möten interventioner som exempelvis reseplanerare och cykelkartor. Även möjligheten att besöka andra platser och se på plats vilka åtgärder som införts var en viktig inspirationskälla. Limassols avsikt är att i framtiden införa liknande åtgärder som genomfördes i andra pilotregioner, såsom ljudguiderna på Madeira. **Forlì-Cesena** kommer också att implementera några av de SEEMORE-åtgärder som redan används på **Madeira**.

Pommern underströk att, förutom några positiva utbildningsaktiviteter, var tyvärr ingen i ledningsgruppen för SEEMORE-projektet från Östeuropa och detta hade skapat en osynlig barriär mellan östra och västra Europa. Pommern anser att samarbetet skulle ha fungerat bättre om

denna kulturella barriär inte fanns, eftersom den har omöjliggjort ett smidigt införande av åtgärderna.

Den bulgariska partnern är av en annan åsikt. Det nationella kunskapsutbytet har varit mycket framgångsrikt i Bulgarien. **Dobrich** har lyckats engagera ca 50 % av landets turistområden. Vid mötet i Rumänien (det centraleuropeiska seminariet för kunskapsutbyte) upplevde CSDCS att det fanns ett stort intresse från andra regioner i Balkanområdet. Det var viktigt att få arbeta tillsammans med andra länder, särskilt eftersom detta ger möjligheten att visa att olika åtgärder har fungerat bra i andra länder. För beslutsfattare i Östeuropa är goda erfarenheter från Västeuropa väldigt övertygande. Beslut fattade av Europakommissionen (och länken till EU-finansiering) är också viktiga faktorer. Mottot är "Var europeisk, ställ bilen". På **Mallorca** har man en liknande uppfattning. Beslutsfattarna imponeras av europeiska projekt. Att detta är ett EU-projekt ger en extra gnista. Utan projektparaplyet skulle beslutsfattarna inte ha påbörjat de åtgärder som infördes inom SEEMORE.

5.5 Framtida strategi för att uppnå mer hållbart resande bland turister

5.5.1 Framtiden för SEEMORE-åtgärderna

SEEMORE-projektet har skapat bästa möjliga förutsättningar att bygga på för relevanta framgångar inom den närmaste framtiden. I flera fall kommer interna budgetar att användas på nya sätt. Alternativt kan man hitta innovativa lösningar på gamla problem som kan finansieras med externa resurser.

På **Madeira** kan många av åtgärderna upprätthållas inom ordinarie budget efter projektets slut. Exempel är utbildningstillfällena för kommunens personal och anställda på turistbyråerna, samt mobilappen med reseinformation och tidtabeller. För att illustrera den stora lönsamhetspotential de här åtgärderna har, kan nämnas att Madeira för närvarande söker efter en sponsor för den mobilapp som utvecklades som del av SEEMORE. Detta betyder att det finns ett mervärde. Åtgärder som genomförs tillsammans med hotell har också en framtid, eftersom de inte finansieras av skattemedel utan genom försäljning av tjänster.

I **Pommern** har den interaktiva webbannonsen öppnat för möjligheten att genomföra internetkampanjer som är skraddarsydda för olika grupper. Det är troligt att man i framtiden kommer att samarbeta med organisationer som är intresserade av att utveckla sådana målinriktade kampanjer.

En av de viktigaste åtgärderna som genomfördes på **Mallorca** var översättningen till olika språk, eftersom detta medför väldigt låga underhållskostnader över tid. Att de inte kräver ytterligare finansiering längre fram är en viktig framgångsfaktor för SEEMORE-aktiviteterna. Den tryckta kartan är ett exempel på material som har en kommersiell profil. Den är därmed självbärande och kommer att fortsätta produceras. På Madeira är utbildningen av personal från turistinformationerna en aktivitet som kommer att leva vidare. På Mallorca kommer denna aktivitet till och med att utökas, eftersom turistbyråer utanför målområdet också har anmält sitt intresse för utbildningarna och det har nu beslutats att CTM kommer att tillhandahålla utbildningen utan kostnad.

När det gäller **Dobrich** kommer nästan alla åtgärder troligen att fortsätta, eftersom investeringarna i infrastruktur redan har gjorts (t.ex. cykeluthyrning, parkeringsbestämmelser). Vad gäller turistinformationspaketen var det lätt att se hur användbara de var: paketen medförde en enorm ökning av kollektivtrafikresorna, så företaget beslutade sig för att fortsätta tillhandahålla dem. Detta var första gången som turism kopplats samman med transport i Bulgarien och turistområden utanför Dobrich är nu intresserade av att införa samma åtgärder som Dobrich.

I **Bohuslän**, Sverige, har de lokala intressenter som varit inblandade i SEEMORE-aktiviteterna för avsikt att fortsätta träffas och att utvidga de åtgärder som lyckats. "Cykeln på tåget" har till exempel redan förlängts och utökats och innefattar nu alla tåg som körs av det regionala kollektivtrafikbolaget, i hela regionen. Med cykelkartan har intresset för cykling ökat och denna aktivitet kommer därmed att upprätthållas av de olika destinationerna i området.

I **Limassol** kommer flygbussen att behållas och utökas eftersom den har visat sig vara en lukrativ verksamhet. Den nya urbana busslinje som skapades som del av SEEMORE och som förbinder turistområdena med ett köpcentrum är också väldigt populär och lönsam och kommer därmed att finnas kvar. Bussen går fem gånger om dagen och kommer alltså att fortsätta köras. De informationskiosker som installerats kommer även framöver att ge gratis reseinformation. De busskurer som uppförts och som informerar om busslinjer, flygbussarnas tider och användbara webbplatser, är utrustade med annonsplatser som genererar inkomst, som sedan kan investeras i installation av fler busskurer i turistområdet. Det samarbete som inletts mellan turist- och transportnäringarna har visat sig ge ömsesidig nytta och det verkar som om båda parter gärna vill fortsätta att arbeta tillsammans.

Skapandet av en lokal arbetsgrupp har varit den centrala och viktigaste åtgärden i **Forlì-Cesenaprovinsen**. Man förväntar sig i regionen att detta samarbete skall kunna fortsätta, trots att provinsernas roll i Italien håller på att förändras och att det är osäkert om Forlì-Cesenaprovinsen kan fortsätta att leda arbetsgruppen. För framtiden förespråkar Forlì-Cesenaprovinsen att kommunerna tar en mer ledande roll. För att de införda åtgärderna ska fortsätta i framtiden krävs dock att de regionala kollektivtrafikoperatörerna tar hänsyn till turisternas behov när man

planerar sina tjänster och det är lika viktigt att det offentliga cykelerbjudandet är lätt för besökare att utnyttja.

I **Malta** har LCA för avsikt att behålla mobilitetspaketet under de närmaste åren och man kommer att försöka finansiera detta genom att ansöka om ny projektfinsiering. Konceptet med nationella seminarier för kunskapsutbyte har varit väldigt lyckat och dessa kommer i fortsättningen att hållas varje år.

Inom SEEMORE-projektet har LCA producerat följande strategiska dokument som har presenterats för Maltas regering:

- Cykeldelningssystem;
- Lösningar för cykelparkering;
- Nätverk av cykelbanor.

Landets regering har godkänt dokumenten och de kommer att ingå i ett initiativ för att uppmuntra Maltas kommuner att införa SUMP-planer.

5.6 Lärdomar, resultat och rekommendationer

5.6.1 Åtgärder som fick störst effekt

På **Madeira** skulle man kunna peka ut samarbetet mellan butiker och attraktioner som det enskilt mest relevanta som åstadkoms under SEEMORE:s projektid. Denna aktivitet bevisade för de lokala myndigheterna att det finns ett intresse hos privata aktörer. Det finns visserligen mycket som kan förbättras på detta område, men SEEMORE var ett genombrott i och med att man lyckades visa att kollektivtrafik kan vara lönsam om man hittar rätt samarbetsform. Som följd av SEEMORE insåg dessutom det lokala kollektivtrafikbolaget att reseplaneraren är en ny nischprodukt – särskilt om man använder data från öppna källor, som finns tillgängliga överallt.

Pommern vill gärna peka på en utmaning som de har stött på under SEEMORE-projektet, nämligen attitydklyftan mellan beslutsfattare och användare, någonting som ledde till en brist på förståelse som tekniken inte lyckades överbrygga.

De ansvariga på **Mallorca** är övertygade om att det faktum att turister nu beaktas av kollektivtrafikföretagen kommer att få långsiktiga effekter. Detta märktes tydligt under SEEMORE-projektet och Mallorcas kvalitet som turistdestination ökade under projektiden. Turistbranschen är glada om besökarna kan få fullständig information "vid utgångspunkten", dvs. innan de åker iväg på sin semester. "Gör det själv"-resenärer utgör majoriteten av alla besökare till Balearerna

och de kan nu på egen hand hitta information på webbplatsen. Detta har gjort destinationen mer attraktiv.

När det gäller **Dobrich** är det svårt att identifiera vilka åtgärder som har fått störst effekt, men regionen meddelar att det finns ett stort intresse för parkeringsbestämmelser, promenadmöjligheter och förbättrad information om kollektivtrafiken.

I **Bohuslän** anses det troligt att arbetet med cykelkartor för turister som visar alternativa resvägar kommer att leda till en kraftig ökning av antalet icke-motoriserade resor inom en snar framtid. Dessutom förväntas det arbete som lagts ner på att främja kollektivtrafiken, såsom förbättrad information, specialbiljetter, möjligheten att frakta cyklar med tåg, att leda till en minskning av bilanvändningen, särskilt i samband med resor på fritiden. Den största utmaningen för den lokala arbetsgruppen är den relativt korta säsongen i Bohuslän och det faktum att det finns lika många sommarstugeägare som turister – och att det därmed kommer att ta lång tid att nå ut till alla.

I **Forli-Cesenaprovinzen** har alternativa transportmedel blivit allt mer populära. Det är viktigt att förändra vanliga föreställningar, till exempel att övertyga föräldrar om att deras barn inte nödvändigtvis måste åka bil till skolan.

På **Malta** är några av de viktigaste åtgärderna som genomförts inrättandet av säkra cykelvägar och framtagandet av informationskampanjer om säker cykling. Maltas lokala arbetsgrupp understryker att cykling blivit allt mer attraktivt och att fler och fler använder detta transportmedel för att förflytta sig inom regionen.

I **Limassol** har cykling också blivit allt mer populärt och trendigt. För att göra cykling moderiktigt har Limassols aktörer använt lokala skådespelare och modeller för att göra reklam för det (och för kollektivtrafiken) i annonser i livsstilsmagasin och som del av en strukturerad informationskampanj. Den åtgärd som haft störst effekt är dock den nya flygbussen, eftersom den medförde en omedelbar minskning av bilanvändningen. Andra nya busslinjer, som linje 201 som förbinder kustvägen med den centrala bussterminalen i den stad från vilken alla landsbygdsbussar avgår, har också bidragit till den ökade användning av kollektivtrafiken som noterades under SEEMORE-projektets livstid och till projektets mål att öka användningen av hållbara transportmedel generellt (andra bidragande åtgärder är uppförandet av nya busskurer – busschaufförerna har rapporterat en ökning i antalet passagerare som reser från busshållplatser där det finns busskurer eftersom dessa gör väntetiden behagligare och även erbjuder reseinformation – och bussbiljetter som ger gratis inträde på museer).

5.6.2 Strategiska lärdomar och rekommendationer för intresserade regioner

Den viktigaste lärdomen som **Madeira** tar med sig från projektet är att tekniken utvecklas i hög takt och är ett bra stöd i affärsmodeller som rör kollektivtrafik, samt att både transport- och

turismnäringen måste vara delaktiga för att man ska lyckas. Det är oerhört viktigt för regionerna att hitta besökare, och för besökarna att hitta transportalternativ. Det är också viktigt att skapa samarbeten mellan offentliga och privata aktörer som kan bidra till att kollektivtrafiken utvecklas.

Pommern understryker att det fanns en tydlig beteendeklyfta under hela projektet, eftersom beslutsfattarna befann sig på en annan nivå än användarna, någonting som resulterade i bristande förståelse mellan grupperna. Detta är en utmaning som måste överbryggas i kommande europeiska samarbetsprojekt.

På **Mallorca** förstår man numera att det är viktigt att vara klok, dvs. att tänka smartare än de ekonomiska makthavarna: dessa har stora ekonomiska resurser, så det är inte värt att ge sig in i en strid emot dem – då är det bättre att koncentrera sig på smarta lösningar, som att förbättra sin webbplats. Det är också viktigt att koncentrera sina insatser till åtgärder som är kostnadseffektiva för den egna organisationen. Som exempel anser man att det är mer effektivt att arbeta med turistinformation och appar på Balearerna än att arbeta direkt med hotell.

I **Dobrich** har man lärt sig att det nu är möjligt att ta fram SUMP-planer för alla turistområden. Att göra detta skulle garantera att turismnäringen utvecklades på ett hållbart sätt. Många städer i Bulgarien är beroende av turism och SUMP-planer skulle vara till stor hjälp för dem, eftersom de innebär att alla individuella åtgärder infogas i en enda övergripande plan/strategi. Det är också värt att påpeka att resebyråer måste betraktas som en viktig målgrupp, eftersom de styr turisternas förväntningar genom att informera dem om vad de kommer att finna på destinationen. Det är därför mycket viktigt att lokala aktörer samarbetar med resebyråer och researrangörer för att se till att dessa berättar för turisterna om vilka transportalternativ som finns tillgängliga (någonting som ger destinationen mervärde) samt om fördelarna med mindre förorenade destinationer.

I **Bohuslän** har projektet visat att lokalt samarbete är möjligt och lönsamt, även om större investeringar inte är kostnadseffektiva för en säsong (sommarsäsongen i Sverige är kort och varar ca två månader).

Forli-Cesenaprovinsen delar åsikten att upprättandet av ett samarbetsorgan där olika intressenter interagerar via regelbundna möten är den viktigaste lärdomen från SEEMORE, förutom produktionen av lättillgänglig information för besökare.

Den senare lärdomen nämndes av **Maltas** deltagare, som betonade att vad de har lärt sig av projektet är hur man kan skapa tydlig och lättåtkomlig information om kollektivtrafik genom att använda reklam och kunskapshöjande kampanjer.

Limassol påpekar vikten av att först skapa samarbete och tillit mellan turismnäringen och transportsektorn. För att detta ska ske måste båda parter inse vilken nytta de kan få av att arbeta tillsammans. Därefter behöver ett samarbete med lokala myndigheter uppnås – någonting som inte bör vara svårt när man väl har med sig både turismnäringen och transportsektorn. Det tredje

steget är att prioritera de åtgärder som planeras med hänsyn till vilka som förväntas ha störst effekt på längre sikt och som också kommer att fortsätta efter projektperiodens slut. Åtgärderna ska vara inriktade på konkreta resultat, vilket kommer att uppmuntra de inblandade parterna att fortsätta kämpa och att investera i hållbart resande. En genomtänkt kombination av olika åtgärder kommer att resultera i positiva förändringar som är uppenbara både för allmänheten och för anställda inom turism- och transportnäringen. Avslutningsvis så krävs attitydförändringar hos både allmänheten och turisterna för att satsningarna ska lyckas.

6 SLUTSATSER

Hur regionerna själva bedömer projektets framgång beror av den drivande partners förmåga att styra projektet och involvera rätt intressenter som har de resurser och verktyg som krävs. I flera fall har projektets framgång varit beroende av styrkan och graden av självbestämmande hos den ledande parten och hur väl de olika aktörerna har samarbetat. Så för Madeira, där den viktigaste projektpartnern var kollektivtrafikföretaget, fokuserades åtgärderna på att förbättra allmänna kommunikationer och tillhörande tjänster medan små länder som Malta kunnat påverka företag som erbjuder långväga transporter, såsom flygbolag.

Trots att det fanns fall som Pommern, där engagemanget bland lokala aktörer begränsades av kulturella barriärer och politisk osäkerhet, delar alla regionerna i någon mån uppfattningen att projektet fick igång viktiga och framåtsyftande synergieffekter på lokal nivå. Samarbetet mellan aktörer inom turism- och transportnäringarna kommer troligen att få positiva resultat inom den närmaste framtiden. Avgörande för om man lyckades förändra inställningen hos lokala och nationella intressenter var att seminarier för kunskapsutbyte hölls på olika nivåer. Dessa uppfattas som väl fungerande verktyg för förmedling av information om projektets resultat och för att inspirera andra regioner att följa pilotregionernas exempel.

För de flesta av regionerna representerar SEEMORE det ögonblick då offentliga och privata aktörer för första gången började titta närmare på resebehoven hos turister och ta hänsyn till dessa i sina beslut. Deltagarna insåg snart att genom att förbättra reseutbudet för turister erbjuder de även bättre service och effektivare kommunikationer för lokalbefolkningen. Denna följd effekt är någonting som bör utforskas närmare i framtida projekt.

SEEMORE har också lyckats visa hur affärsmodeller kan växa fram ur framgångsrika kombinationer av transportalternativ, ny teknik och samarbete med privata aktörer. Ljudguider, resguider, rabatterade resor, nya sätt att marknadsföra är bland de oftast nämnda affärsmöjligheterna som pilotregionerna nu utforskar närmare.

När det gäller vilken strategi som fungerat bäst nämnde såväl Limassol som Madeira, Forlì-Cesenaprovinsen, Dobrich och Bohuslän att man såg införandet av flera mindre åtgärder som fördelaktigt eftersom det ofta finns ett kraftigt motstånd mot större investeringar. Alla regioner delar denna åsikt förutom Pommern, där man förklarar att i Polen anses projekt med ett litet antal åtgärder irrelevanta och att de därmed inte stöds av vare sig allmänheten eller politikerna. I denna fråga har Malta en avvikande uppfattning, där man framhåller att i projekt som omfattar många olika aktiviteter och en stor arbetsbörda till en låg budget, så måste projektgruppen förlita sig på intressenternas goda vilja och att det därmed krävs en stark samarbetsvilja förutom goda

idéer om hur man framhåller vilken nytta de olika samarbetspartnerna kan få av projektet. Även för Bohuslän har samarbetet mellan olika parter varit avgörande för att projektet skulle lyckas.

Pommern var den enda regionen som inte höll med om att betydande framsteg gjorts vad gäller samarbetet inom de lokala arbetsgrupper som inrättades som del av SEEMORE-projektet. Alla de övriga regionerna lyckades skapa – med hänsyn till varierande roller och ansvarsuppgifter – varaktiga partnerskap som förväntas fortsätta och därmed bör betraktas som något av det viktigaste som projektet lämnar efter sig, eftersom de utgör användbara plattformar för framtida utveckling av politiska riktlinjer.

De faktorer som beskrivs ovan är avgörande för om projektet ska kunna fortsätta, men det krävs dessutom politiskt inflytande. Politiskt stöd är nödvändigt för att en region ska lyckas genomföra vad de föresatt sig, inklusive produktion, planering och genomförande. I de fall där de lokala, regionala eller nationella politikerna inte stöttade projektet, som i Forlì-Cesenaprovinsen, och i Pommern i synnerhet, uppnåddes inte målsättningarna med projektet och chansen att åtgärderna lever kvar i framtiden är mindre.

När det gäller europeiskt mervärde erbjöd SEEMORE ett unikt tillfälle att samarbeta med andra regioner, men även att bygga upp ett fungerande samarbete på lokal och regional nivå. Det arbete som utfördes på konsortienivå var avgörande för att övertyga lokala intressenter om vikten av att införa de föreslagna åtgärderna i var och en av regionerna. Resultatens överförbarhet gynnas också av att alla pilotregionerna diskuterade åtgärderna med varandra och att man i de flesta fall även fick möjlighet att se på plats vilka resultat olika aktiviteter fick och vilka effekter som uppnåddes när det gäller turism och hållbart resande.

En uppfattning som alla regionerna delar när det gäller framtiden för SEEMORE-aktiviteterna är att man är övertygad om att de åtgärder som inte har en reserverad budget och inte heller har lönsamhetspotential för privata företag är de som kommer att bli svårast att hålla vid liv.

Sammanfattningsvis gjorde SEEMORE det möjligt för regionala aktörer att börja utforska turisternas resande på djupet och att definiera konkreta utgångspunkter för kommande projekt. Dessutom har det turismfokuserade arbetssättet genererat nya idéer och vunnit stöd hos politikerna för att bibehålla flera av de aktiviteter som initierades inom SEEMORE.

7 TABELLER

Tabell 1 – SEEMORE-partners.....	5
Tabell 2 – Förkortningar som används.....	6
Tabell 3 – Document revision and peer review history	7