

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

MEDCYCLETOUR: Εκτίμηση Επιπτώσεων

Μελέτη

Περιεχόμενα

Περίληψη	3
1. Εισαγωγή στο έργο.....	5
2. Εισαγωγή στη χρήση παρακολούθησης για τον ποδηλατικό τουρισμό	6
3. Περιγραφή της Μεθοδολογίας	7
3.1. Καταμέτρηση	7
3.2 Έρευνες	8
Πληροφορίες για την έρευνα	8
Ερωτήσεις σχετικά με το τρέχον ταξίδι	9
Ερωτήσεις για τον ποδηλάτη	10
4. Μεμονωμένα πιλοτικά έργα.....	11
4.1. Ανδαλουσία	11
4.1.1. Περιγραφή των δράσεων.....	11
4.1.2. Τοποθέτηση μετρητών.....	12
4.1.3. Αποτελέσματα μετρήσεων.....	16
4.2. Παραθαλάσσιες Άλπεις.....	16
4.2.1. Περιγραφή δράσεων.....	16
4.2.2. Τοποθέτηση μετρητών.....	17
4.2.3. Αποτελέσματα μετρήσεων και ερευνών	18
4.2.4. Εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου	20
4.3. Καταλωνία	Error! Bookmark not defined.
4.3.1. Περιγραφή δράσεων.....	20
4.3.2. Τοποθέτηση μετρητών.....	21
4.3.3. Αποτελέσματα μετρήσεων και ερευνών	23
4.3.4. Εκτίμηση του οικονομικού αντίκτυπου	25
4.4. Friuli – Venezia Giulia	26
4.4.1. Περιγραφή δράσεων.....	26
4.4.2. Τοποθέτηση μετρητών.....	27

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

4.4.3.	Αποτελέσματα μετρήσεων.....	28
4.5.	Σλοβενία	29
4.5.1.	Περιγραφή δράσεων.....	29
4.5.2.	Τοποθέτηση μετρητών.....	30
4.5.3.	Αποτελέσματα μετρήσεων και ερευνών	33
4.5.4.	Εκτίμηση του οικονομικού αντίκτυπου	39
5.	Περίληψη.....	40
5.1.	Χρήση της διαδρομής.....	40
5.2.	Πρώτες εκτιμήσεις του οικονομικού αντίκτυπου	41
6.	Επόμενα βήματα	41

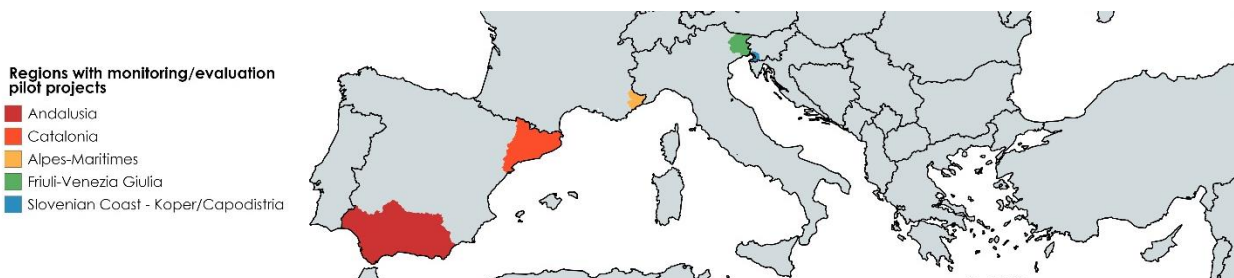
Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περίληψη

Το έργο MEDCYCLETLOUR, που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα Interreg Mediterranean της ΕΕ, στοχεύει στην προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού στη διαδρομή EuroVelo 8, μιας ποδηλατικής διαδρομής μεγάλων αποστάσεων που διασχίζει την περιοχή του προγράμματος. Στο πλαίσιο του έργου, εφαρμόστηκαν πέντε πιλοτικά έργα παρακολούθησης χρήσης. Η Έκθεση Εκτίμησης Αντικτύπου αποτυπώνει τα πρώτα αποτελέσματα αυτών των πιλοτικών έργων.

Η μεθοδολογία εκτίμησης αντικτύπου βασίζεται στο συνδυασμό δεδομένων από τοποθεσίες καταμέτρησης ποδηλατών, κατά προτίμηση αυτόματων μετρητών και από έρευνες χρηστών που βοηθούν στον υπολογισμό του αριθμού των ημερών παραμονής των τουριστών ποδηλασίας σε μια περιοχή, των μέσων ημερήσιων δαπανών τους και άλλων παραγόντων. Προκειμένου να υπάρχουν ομοιόμορφα δεδομένα σε όλες τις διαδρομές στην Ευρώπη, αναπτύχθηκε ένα σύνολο βασικών ερωτήσεων για τις έρευνες.

Πέντε εταίροι του έργου αποφάσισαν να εφαρμόσουν πιλοτικά έργα παρακολούθησης και αξιολόγησης (βλ. Χάρτη παρακάτω). Ο στόχος των πιλοτικών έργων ήταν η εγκατάσταση αυτόματων μετρητών κατά μήκος των αντίστοιχων τμημάτων της διαδρομής και η διεξαγωγή ερευνών σύμφωνα με την κοινή μεθοδολογία. Η έκθεση εκτίμησης αντικτύπου περιγράφει λεπτομερώς κάθε ένα από αυτά τα πιλοτικά έργα, περιγράφοντας τις δράσεις που υλοποιήθηκαν και τα πρώτα αποτελέσματα των μετρήσεων και των ερευνών. Όπου είναι δυνατόν, εκτιμάται επίσης ο οικονομικός αντίκτυπος της διαδρομής στις περιοχές.



Τα αποτελέσματα της ανάλυσης από τους διαφορετικά πιλοτικά έργα δείχνουν πολλές διαφορές στη χρήση και τα προφίλ χρηστών, αλλά και ορισμένα κοινά μοτίβα. Για τις περιοχές που ήταν διαθέσιμες σειρές δεδομένων για αρκετά χρόνια, μπορούμε να δούμε μια σαφή αύξηση στη χρήση. Αυτό είναι ένα ενθαρρυντικό σημάδι ότι ο ποδηλατικός τουρισμός αυξάνεται κατά μήκος της διαδρομής και ότι οι εξελίξεις στον τομέα των υποδομών, των πινακίδων, της προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών, της προώθησης κ.λπ. αποδίδουν καρπούς. Μια άλλη τάση που είναι σαφώς ορατή σε όλους τους τομείς όπου πραγματοποιήθηκαν έρευνες είναι η επικράτηση των ανδρών ερωτηθέντων. Προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό του ποδηλατικού τουρισμού κατά μήκος της διαδρομής EuroVelo 8, θα ήταν επομένως χρήσιμο να αυξηθούν οι προσπάθειες για την προσέλκυση γυναικών τουριστών ποδηλασίας στο μέλλον.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
 Για τις περιοχές όπου ο οικονομικός αντίκτυπος του ποδηλατικού τουρισμού μπορεί να
 ποσοτικοποιηθεί, τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ
ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΛΠΕΙΣ	3.7 – 15.5 εκατ. €
ΖΙΡΟΝΑ	2.0 – 2.8 εκατ. €
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	2.3 εκατ. €

Αυτά τα προκαταρκτικά αποτελέσματα δείχνουν ότι το έργο MEDCYCLETOUR βρίσκεται σε καλό δρόμο για να ανταποκριθεί στον αντίκτυπο και τα αποτελέσματα που προβλέπονται στην αρχή του έργου. Ωστόσο, η κατάσταση θα είναι σαφέστερη τα επόμενα χρόνια, όταν τα δεδομένα από τους μετρητές που εγκαταστάθηκαν πρόσφατα θα είναι πλήρη για όλες τις εποχές και όταν θα έχουν πραγματοποιηθεί περισσότερες έρευνες χρηστών.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

1. Εισαγωγή στο έργο

Το έργο MEDCYCLETLOUR, που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα Interreg Mediterranean της ΕΕ, στοχεύει στην ενίσχυση της ανάπτυξης βιώσιμου και υπεύθυνου παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή της Μεσογείου. Ο ποδηλατικός τουρισμός είναι ένα τέλειο εργαλείο για την επίτευξη αυτού, επειδή είναι μια από τις πιο βιώσιμες μορφές τουρισμού:

- από περιβαλλοντική άποψη (π.χ. χαμηλές εκπομπές CO2 κατά τη διάρκεια διακοπών με ποδήλατο και λιγότερες εκπομπές για να φτάσει κανείς στον προορισμό του όταν χρησιμοποιούνται οι δημόσιες συγκοινωνίες)
- από οικονομική άποψη (π.χ. διαμονή μεγαλύτερης διάρκειας, περισσότερες δαπάνες, μεγαλύτερη κατανάλωση τοπικών προϊόντων και υπηρεσιών κ.λπ.) και
- από κοινωνική άποψη (π.χ. καλύτερη διάδοση των τουριστικών ροών, περισσότερη αλληλεπίδραση με τον τοπικό πληθυσμό, τουρίστες που ανακαλύπτουν περισσότερα για την τοπική πολιτιστική κληρονομιά κ.λπ.)

Το τριετές έργο MEDCYCLETLOUR έχει προϋπολογισμό 2,5 εκατομμυρίων ευρώ και 11 εταίρους από την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, τη Σλοβενία, την Κροατία, την Ελλάδα, την Κύπρο και το Βέλγιο.

Η Μεσογειακή διαδρομή - EuroVelo 8 είναι ένα εξαιρετικό έργο-ναυαρχίδα. Ο εκτιμώμενος οικονομικός αντίκτυπος μετά την ολοκλήρωση του συνόλου της διαδρομής είναι 3,8 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, υπολογιζόμενος σύμφωνα με μια μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε σε μια μελέτη για τον ποδηλατικό τουρισμό που ανατέθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Αυτό σημαίνει 200 εκατομμύρια ημερήσιες εκδρομές ποδηλασίας και 2,3 εκατομμύρια ταξίδια με διανυκτέρευση με ποδήλατο ετησίως κατά μήκος της διαδρομής της Μεσογείου!¹

Όσον αφορά το κόστος, για τα τμήματα της διαδρομής που εξετάζονται τώρα, τα οποία καλύπτουν περίπου το 66% του συνολικού εκτιμώμενου μήκους των 5.900 χλμ., υπολογίστηκε ότι χρειάζονται περίπου 240 εκατομμύρια ευρώ επενδύσεων. Δεν υπάρχουν άλλες τουριστικές επενδύσεις ή επενδύσεις που σχετίζονται με μεταφορές με τόσο γρήγορη απόδοση.

Το έργο χρησιμοποιεί διακρατική συνεργασία και την υποστήριξη όλων των ενδιαφερόμενων μερών που έχουν πειστεί για τα πλεονεκτήματα του EuroVelo 8, ώστε να επιτευχθεί δέσμευση για επένδυση στον ποδηλατικό τουρισμό προκειμένου να υλοποιηθεί το οικονομικό δυναμικό που περιγράφεται παραπάνω. Τα αποτελέσματα του έργου είναι βιώσιμα και σε οργανωτικούς όρους, επειδή η προτεινόμενη μεθοδολογία συμμετοχικού σχεδιασμού εξασφαλίζει την υποστήριξη των βασικών υπευθύνων λήψης αποφάσεων. Αυτό σημαίνει ότι το έργο μπορεί να επηρεάσει βασικές πολιτικές που σχετίζονται με το βιώσιμο τουρισμό κατά μήκος της Μεσογειακής Διαδρομής: Οδηγεί όχι μόνο στην ευαισθητοποίηση σχετικά με το βιώσιμο τουρισμό (χρησιμοποιώντας τη Μεσογειακή Διαδρομή -

¹ Weston et al., 2012: The European Cycle Route Network EuroVelo. Μελέτη που ανατέθηκε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης EuroVelo 8 ως ναυαρχίδα), αλλά και σε αλλαγές στα κονδύλια του προϋπολογισμού (υπέρ του βιώσιμου τουρισμού) και βελτιώσεις στις πρακτικές (π.χ. για την εφαρμογή επενδυτικών μέτρων, ανάπτυξη υπηρεσιών, προώθηση-μάρκετινγκ και παρακολούθηση-εκτίμηση αντικτύπου).

Ο αναμενόμενος αντίκτυπος και αποτελέσματα στην αρχή του έργου περιλάμβαναν:

- Αύξηση 25% στη χρήση της διαδρομής για ποδηλασία (άτομα που μετακινούνται προς και από την εργασία τους, αθλητισμός/ψυχαγωγία, τουρίστες ποδηλασίας), στο σύνολο των 22 μετρητών που έχουν εγκατασταθεί για το έργο (κατά την περίοδο 2018-2020)
- Το έργο θα αυξήσει τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τον ποδηλατικό τουρισμό στην περιοχή της Μεσογείου, αυξάνοντας την ευαισθητοποίηση και το ενδιαφέρον για τον ποδηλατικό τουρισμό ομάδων όπως νέοι, περιβαλλοντικοί φορείς, οργανισμοί ποδηλασίας, ταξιδιωτικοί πράκτορες κ.λπ.
- Οι τοπικές δημόσιες αρχές θα αποτελέσουν βασικούς παράγοντες στην ανάπτυξη υποδομών ποδηλασίας, τουριστικών πολιτικών και προώθησης. Θα επωφεληθούν έχοντας καλύτερες, φιλικές προς το ποδήλατο πολιτικές και περισσότερους οικονομικούς πόρους.
- Οι ΜΜΕ κατά μήκος της ποδηλατικής διαδρομής θα επωφεληθούν από ένα μεγάλο αριθμό επισκεπτών που αγοράζουν υπηρεσίες (περίπου 3,8 δισ. Ευρώ/έτος) μόλις πραγματοποιηθεί η διαδρομή.
- Το έργο θα ωφελήσει τις περιφερειακές δημόσιες αρχές παρέχοντας εργαλεία για βελτιωμένες πολιτικές ποδηλασίας, την αυξημένη εμπειρογνομosύνη και τεχνογνωσία των υπαλλήλων τους και την ανάπτυξη ενός πιο βιώσιμου και υπεύθυνου τουρισμού.

Ο στόχος αυτής της έκθεσης είναι να καταγράψει τα πρώτα αποτελέσματα των πιλοτικών έργων παρακολούθησης χρήσης που έχουν εφαρμοστεί κατά τη διάρκεια του έργου.

2. Εισαγωγή στη χρήση παρακολούθησης για τον ποδηλατικό τουρισμό

Η βελτίωση των συνθηκών για τον ποδηλατικό τουρισμό σε όλη την Ευρώπη απαιτεί επενδύσεις σε νέες υποδομές και την τακτική συντήρηση των υπαρχουσών εγκαταστάσεων, αλλά και την έναρξη ενός οικοσυστήματος υπηρεσιών κατά μήκος των διαδρομών (όπως ενοικίαση ποδηλάτων και επισκευές, καταλύματα φιλικά προς τους ποδηλάτες ή εστιατόρια και καφετέριες κοντά στη διαδρομή για να αναφέρουμε μερικά μόνο), καλές συνδέσεις με τις δημόσιες συγκοινωνίες και προωθητικές δραστηριότητες. Υπάρχει σαφής ανάγκη να αξιολογηθεί το κόστος και τα οφέλη τέτοιων επενδύσεων και πρωτοβουλιών προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητά τους, να δικαιολογηθεί το κόστος, και να πειστούν οι ενδιαφερόμενοι και το κοινό για την αξία τους.

Παρακολουθώντας τη χρήση τουριστικών ποδηλατικών διαδρομών μέσω καταμέτρησης και έρευνας, οι φορείς που επενδύουν σε υποδομές, υπηρεσίες και προώθηση μπορούν για παράδειγμα να προσδιορίσουν:

- ποια μέρη της διαδρομής προσελκύουν περισσότερους ποδηλάτες από άλλα ·

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

- πόσα άτομα χρησιμοποιούν τη διαδρομή για λόγους αναψυχής έναντι καθημερινής κινητικότητας ·
- πόσο ξοδεύουν οι ποδηλάτες αναψυχής στην τοπική οικονομία.

Όλες αυτές οι πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να βελτιώσουν περαιτέρω τη διαδρομή και την προσφορά τουριστικών υπηρεσιών, αλλά και για να βελτιώσουν την καθημερινή κινητικότητα των κατοίκων. Με τον υπολογισμό των αναλογιών κόστους-οφέλους, οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται μπορούν να δικαιολογηθούν εκ των υστέρων και μπορούν να ληφθούν ενημερωμένες αποφάσεις σχετικά με τις μελλοντικές επενδύσεις. Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, στην περίπτωση των δημοσίων επενδύσεων, η παρακολούθηση της χρήσης και ο υπολογισμός των οικονομικών ωφελειών είναι επίσης ένα σημαντικό εργαλείο για την ενημέρωση των φορολογουμένων για το πού πήγαν τα χρήματά τους.

3. Περιγραφή της Μεθοδολογίας

Προκειμένου μπορέσει να εκτιμηθεί τόσο ο αριθμός των ποδηλατών σε μια συγκεκριμένη διαδρομή όσο και ο οικονομικός αντίκτυπος που δημιουργεί ο ποδηλατικός τουρισμός, είναι σημαντικό να συνδυαστούν τα δεδομένα από τοποθεσίες καταμέτρησης και από έρευνες που βοηθούν στην εκτίμηση του αριθμού των ημερών που οι ποδηλατικοί τουρίστες διαμένουν σε μια περιοχή, των μέσων ημερήσιων δαπανών τους και άλλων παραγόντων.

3.1. Καταμέτρηση

Πρέπει να προτιμηθούν οι αυτόματοι μετρητές. Η μη αυτόματη μέτρηση μπορεί να είναι μια βραχυπρόθεσμη, προσωρινή λύση σε περίπτωση που υπάρχει έλλειψη πόρων ή για βαθμονόμηση των αποτελεσμάτων των αυτόματων μετρητών (π.χ. εάν υπάρχει σημαντικός αριθμός ποδηλάτων με πολλούς χρήστες όπως τα tandems).

Οι αυτόματοι μετρητές ποδηλάτων είναι ένα ιδανικό εργαλείο για την εκτίμηση του συνολικού αριθμού χρηστών κατά τη διάρκεια τουριστικών ποδηλατικών διαδρομών. Υπάρχουν διαφορετικές τεχνικές λύσεις (σωλήνες πεπιεσμένου αέρα τοποθετημένοι κατά μήκος του δρόμου, πιεζοηλεκτρικοί αισθητήρες ενσωματωμένοι στο οδόστρωμα, επαγωγικοί βρόχοι εγκατεστημένοι στο οδόστρωμα, συσκευές που χρησιμοποιούν κάποιο είδος μεταδιδόμενης ενέργειας, όπως κύματα ραντάρ ή υπέρυθρες ακτίνες για την ανίχνευση οχημάτων που περνούν πάνω από το οδόστρωμα, συστήματα κάμερας με αυτόματη αναγνώριση χρήστη κ.λπ.) αλλά είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι η επιλεγμένη λύση:

- λειτουργεί 24 ώρες το 24ωρο, όλο το χρόνο ·
- μετράει τον αριθμό των ποδηλατών με ακρίβεια τουλάχιστον 90% (υποστηρίζεται από ακαδημαϊκή έρευνα) ·
- κάνει σαφή διάκριση μεταξύ των κύριων τύπων χρηστών του δρόμου (τουλάχιστον μεταξύ ποδηλατών, πεζών και μηχανοκίνητων οχημάτων) ·
- είναι αδιάβροχη, ανθεκτική στη σκόνη (International Protection Marking 69), λειτουργεί στην επιφάνεια (άσφαλτος, έδαφος κ.λπ.) και σε όλες τις πιθανές καιρικές συνθήκες (θερμοκρασία, άνεμος) στον τόπο μέτρησης.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Για μια αξιόπιστη πηγή πληροφοριών, πρέπει να παρέχεται τουλάχιστον ένα μέρος καταμέτρησης ανά καθημερινή ενότητα, αλλά συνιστάται να υπάρχουν περισσότερα. Στην περίπτωση ομοιογενών, σπάνια χρησιμοποιούμενων, σποραδικά κατοικημένων τμημάτων, ένα σημείο μέτρησης μπορεί να αντιπροσωπεύει το πολύ 5 ημερήσιες ενότητες.

Για μια σαφή εικόνα του προφίλ των χρηστών της διαδρομής, συνιστάται να εγκατασταθούν σημεία μέτρησης σε διαφορετικές τοποθεσίες, όπως:

- αστικές (στον πυρήνα των μεγάλων οικισμών – καταμετρώνται κυρίως αστικοί ποδηλάτες που χρησιμοποιούν το ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους),
- προαστιακές (σε διαδρομές μετακίνησης από και προς την εργασία) και
- αγροτικές (εξοχή γύρω από οικισμούς ή έξω από οποιονδήποτε οικισμό, μακριά από τις κύριες πόλεις – καταμετρώνται κυρίως τουριστικοί ποδηλάτες αναψυχής).

Όσον αφορά την ακριβή τοποθέτηση των αυτόματων μετρητών, συνιστάται η επιλογή τοποθεσιών όπου η κυκλοφορία και η πορεία των ποδηλατών είναι χωρίς διακοπές (π.χ. αποφυγή διασταυρώσεων, αξιοθέατων, χώρων ανάπαυσης κ.λπ. όπου οι ποδηλάτες μπορεί να σταματήσουν, να κάνουν αναστροφή ή να πάνε γύρω από το μετρητή) .

Το κόστος των μετρητών εξαρτάται από την επιλεγμένη τεχνική λύση και την πυκνότητα των θέσεων μέτρησης. Ο ακριβής αριθμός μετρητών πρέπει να προσδιοριστεί με βάση την ομοιογένεια της διαδρομής (βλέπε παραπάνω), η επιλεγμένη τεχνική λύση θα πρέπει να είναι οικονομικά αποδοτική (εκτός από την εκπλήρωση των τεχνικών απαιτήσεων που περιγράφονται στην προηγούμενη σελίδα). Η επένδυση, το κόστος συντήρησης και οι απαραίτητοι πόροι που απαιτούνται από τον οργανισμό υποδοχής (που εξαρτάται από τη φιλικότητα του χρήστη) πρέπει να ληφθούν υπόψη.

3.2 Έρευνες

Εκτός από τη συνεχή παρακολούθηση μέσω μετρητών, θα πρέπει να διενεργούνται έρευνες για την εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου του ποδηλατικού τουρισμού. Στις περισσότερες περιπτώσεις, δεν θα είναι δυνατή η διεξαγωγή ερευνών ετησίως λόγω του κόστους τους, αλλά θα πρέπει να επαναλαμβάνονται τουλάχιστον περίπου κάθε 5 χρόνια, κατά προτίμηση συχνότερα, ειδικά όταν έχει δημιουργηθεί πρόσφατα μια διαδρομή.

Για να έχουμε ένα ομοιόμορφο σύνολο δεδομένων από όλες τις διαδρομές στην Ευρώπη, σε κάθε έρευνα πρέπει να χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα βασικά ερωτήματα. Επιπλέον ερωτήσεις μπορούν να προστεθούν σύμφωνα με τις ανάγκες των τοπικών ενδιαφερομένων, π.χ. σχετικά με την εκτίμηση των ποδηλατικών τουριστών για τις τοπικές υπηρεσίες ή για τα κίνητρά τους να έρθουν σε μια συγκεκριμένη περιοχή.

Πληροφορίες για την έρευνα

Συμπληρώνεται από το άτομο που συλλέγει την έρευνα:

1. Ημερομηνία
2. Ώρα
3. Τοποθεσία

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

4. Καιρός:

- Θερμοκρασία;
- Έβρεχε κατά τη διάρκεια της έρευνας; – ναι/όχι
- Υπήρχε δυνατός άνεμος – ναι/όχι;

Ερωτήσεις σχετικά με το τρέχον ταξίδι

5. Ποιος είναι ο σκοπός του ταξιδιού σας?

- Καθημερινή κινητικότητα/χρηστικός
- Ψυχαγωγικός:
 - Τουρισμός – ταξίδι με διανυκτέρευση
 - Ποδηλατικές διακοπές (η ποδηλασία είναι το κύριο κίνητρο των διακοπών)
 - Διαμονή σε διαφορετικό μέρος κάθε βράδυ
 - Διαμονή σε ένα μέρος και ποδηλασία τις περισσότερες μέρες
 - Ποδηλασία ως μία δραστηριότητα κατά τη διάρκεια των διακοπών
 - Ποδηλασία ως μέσο μετακίνησης κατά τη διάρκεια των διακοπών (για ψώνια κ.λπ.)
 - Αναψυχή – ημερήσια εκδρομή
 - αθλητισμός/άσκηση
 - ποδηλατική εκδρομή, η άσκηση δεν είναι ο κύριος σκοπός (επίσης αν η ποδηλασία δεν είναι το κύριο κίνητρο του ταξιδιού σας)

6. Τι διάρκεια έχει το τρέχον ταξίδι σας;

- Μία ημέρα (χωρίς διανυκτέρευση): δηλώστε χρόνο
- Μερικές ημέρες (με διανυκτέρευση): δηλώστε αριθμό ημερών + χρόνο του ποδηλατικού ταξιδιού σας σήμερα

7. Ποια είναι τα σημεία εκκίνησης και τερματισμού του ταξιδιού σας:

- Σήμερα
 - *[Αν το σημείο εκκίνησης και τερματισμού είναι το ίδιο]:* Βρίσκεστε σε:
 - δρομολόγιο μετ' επιστροφής (ίδια διαδρομή για το ταξίδι της επιστροφής)
 - κύκλο (διαφορετική διαδρομή για το ταξίδι της επιστροφής)
 - ταξίδι απλής μετάβασης με τη χρήση άλλου μέσου μεταφοράς είτε από είτε πίσω στο σημείο εκκίνησης
 - Του συνολικού ταξιδιού σας (μόνο για ταξίδια με διανυκτέρευση)

8. Πόσα χιλιόμετρα σχεδιάζετε να ποδηλατήσετε σήμερα συνολικά (συμπεριλαμβανομένης της απόστασης που έχετε ήδη διανύσει);

9. Πόσα χρήματα θα ξοδέψετε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σας ανά άτομο;

- Καθόλου
- Αν ξοδέψετε κάποια, πόσα θα ξοδέψετε για:
 - Ολόκληρο το ταξίδι (αν πληρώσατε ένα συνολικό ποσό, π.χ. για πακέτο διακοπών)
 - μετακίνηση (από το σπίτι σας μέχρι τον αρχικό προορισμό σας και από τον τελικό προορισμό σας πίσω στο σπίτι, ταξίδια με διανυκτέρευση μόνο)
 - σήμερα για:
 - διαμονή (ταξίδια με διανυκτέρευση μόνο)
 - φαγητό
 - δραστηριότητες/επισκέψεις

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

- αναμνηστικά
 - τοπικά προϊόντα
 - ενοικίαση ποδηλάτου
 - μετακίνηση (για να φτάσετε/αποχωρήσετε από το σημείο εκκίνησης/τερματισμού της εκδρομής σας σήμερα)
 - άλλα έξοδα
10. Πως φτάσατε/αναχωρήσατε από το σημείο εκκίνησης/προορισμού του ποδηλατικού σας ταξιδιού;
- Αυτοκίνητο (συμπεριλαμβανομένων αυτοκινούμενων τροχόσπιτων κ.λπ.)
 - Λεωφορείο
 - Τρένο
 - Πλοίο
 - Αεροπλάνο
 - Κανένα άλλο μέσο μεταφοράς – μόνο ποδήλατο
11. Πόσο σημαντική ήταν η δυνατότητα ποδηλασίας στην επιλογή του προορισμού σας?
- Πολύ σημαντική, διαφορετικά δεν θα ερχόμουν εδώ.
 - Αρκετά σημαντική, ήταν ένας βασικός παράγοντας στην απόφασή μου να έρθω εδώ.
 - Όχι τόσο σημαντική, είναι μια θετική πτυχή αλλά όχι η κύρια.
 - Καθόλου σημαντική, θα περνούσα εδώ τις διακοπές μου ούτως ή άλλως.

Ερωτήσεις για τον ποδηλάτη

12. Ποιο είναι το μέγεθος της ομάδας με την οποία ποδηλατείτε (αριθμός ατόμων);
13. Πόσα παιδιά (0-14 ετών) ποδηλατούν στην ομάδα σας? *[ένα ξεχωριστό ερωτηματολόγιο πρέπει να συμπληρωθεί για κάθε παιδί]*
14. Από πού είστε?
- Χώρα
 - Ταχυδρομικός Κώδικας
15. Φύλο:
- Άρρεν
 - Θύλη
 - Άλλο/Μη προσδιορισμένο
16. Ηλικία:
- Πόσο ετών είστε;
 - *[σε περίπτωση που ο ερωτώμενος αρνηθεί να απαντήσει συγκεκριμένο νούμερο, χρησιμοποιήστε αυτές τις ζώνες]:*
 - Λιγότερο από 15 ετών
 - 15-35 ετών
 - 36-64 ετών
 - 65 ετών και άνω
17. Πως θα περιγράφατε τις ποδηλατικές σας συνήθειες;
- Μόνο στις διακοπές
 - Λιγότερο από μία φορά το μήνα
 - Αρκετές φορές το μήνα
 - Αρκετές φορές την εβδομάδα
 - Κάθε μέρα (ή σχεδόν)
18. Μηνιαίο καθαρό εισόδημα

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

- Ποιο είναι το καθαρό μηνιαίο εισοδήμά σας;
- [σε περίπτωση που ο ερωτώμενος αρνηθεί να απαντήσει συγκεκριμένο ποσό, χρησιμοποιήστε αυτές τις ζώνες που βασίζονται στα στατιστικά στοιχεία κατανομής εισοδήματος της Eurostat]
 - Χαμηλότερο 20% των εισοδημάτων της χώρας
 - 21-40% των εισοδημάτων της χώρας
 - 41-60% των εισοδημάτων της χώρας
 - 61-80% των εισοδημάτων της χώρας
 - 81% και άνω των εισοδημάτων της χώρας

4. Μεμονωμένα πιλοτικά έργα

Στο πλαίσιο του έργου MEDCYCLETOUR, πέντε εταίροι του έργου αποφάσισαν να εφαρμόσουν πιλοτικά έργα παρακολούθησης και αξιολόγησης. Ο στόχος των πιλοτικών έργων ήταν η εγκατάσταση αυτόματων μετρητών κατά μήκος των αντίστοιχων τμημάτων της διαδρομής και η διεξαγωγή ερευνών σύμφωνα με την κοινή μεθοδολογία. Η ακόλουθη ενότητα περιγράφει κάθε ένα από αυτά τα πιλοτικά έργα με τη σειρά, περιγράφοντας τις δράσεις που υλοποιήθηκαν και τα πρώτα αποτελέσματα των μετρήσεων και των ερευνών. Όπου είναι δυνατόν, εκτιμάται επίσης ο οικονομικός αντίκτυπος της διαδρομής στις περιοχές.

[Περιοχές με πιλοτικά έργα παρακολούθησης/αξιολόγησης]

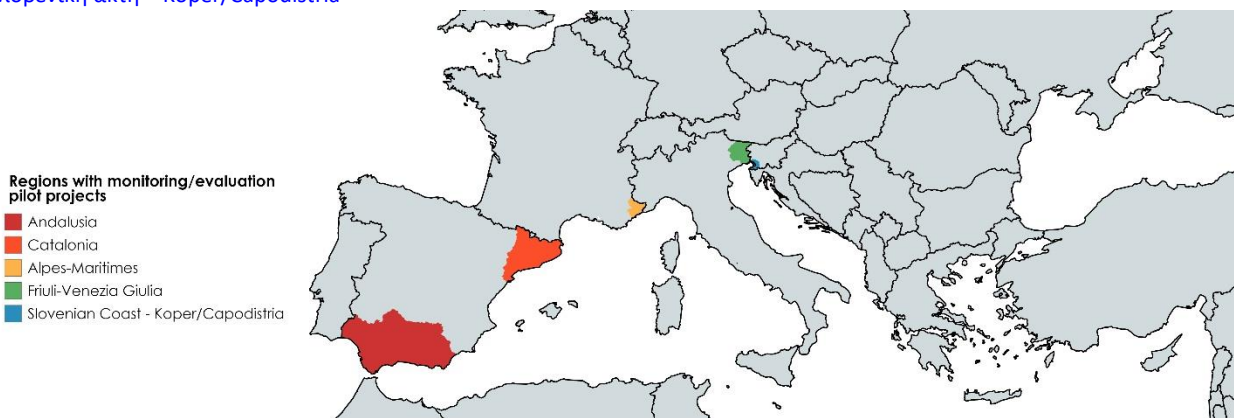
Ανδαλουσία

Καταλωνία

Alpes-Maritime

Friuli-Venezia Giulia

Σλοβενική ακτή – Koper/Capodistria



4.1. Ανδαλουσία

4.1.1. Περιγραφή των δράσεων

Τέσσερις μετρητές τοποθετήθηκαν κατά μήκος του τμήματος της Ανδαλουσίας της διαδρομής EuroVelo 8, δύο σε ένα τμήμα με πινακίδες στην επαρχία του Κάντιθ και δύο σε ένα άλλο τμήμα με πινακίδες στην επαρχία της Αλμερίας. Οι τοποθεσίες είναι αντιπροσωπευτικές των ενοτήτων, αλλά και εύκολα προσβάσιμες για την ανάκτηση των δεδομένων και διασφαλίζουν ότι οι μετρητές δεν θα βανδαλιστούν. Υπάρχουν μετρητές μόνο για ποδηλάτες και μετρητές για ποδηλάτες και πεζούς.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ο στόχος είναι να γνωρίσουμε ποια είναι η χρήση αυτών των τμημάτων, προκειμένου να ληφθούν δεδομένα και ανάλυση που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μελλοντικές ενέργειες. Επενδύσεις για τη βελτίωση της διαδρομής, για παράδειγμα εγκατάσταση υποδομών, πίνακες πληροφοριών ή βελτίωση της επιφάνειας της διαδρομής μπορούν να γίνουν με πιο στοχευμένο τρόπο αφού μάθουμε τα στοιχεία χρήσης.

Η διαθεσιμότητα δεδομένων χρήσης μπορεί επίσης να ενθαρρύνει τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής να επενδύσουν στη διαδρομή.

Επιπλέον, στο μέλλον προγραμματίζονται έρευνες για την καλύτερη κατανόηση της αγοράς και των ομάδων στόχων για τα τμήματα διαδρομών.

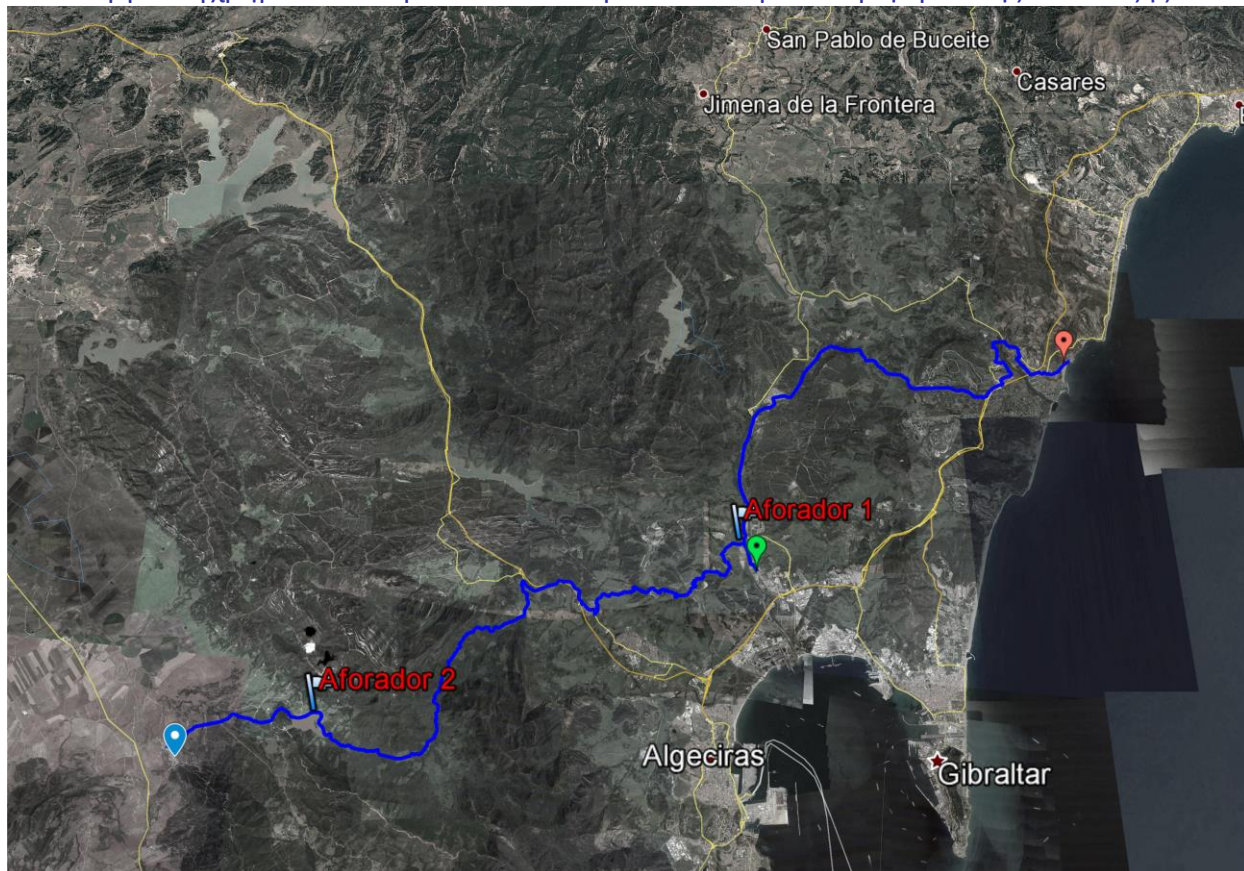
Μαζί, οι μετρήσεις και οι έρευνες θα παρέχουν δεδομένα σχετικά με τον αριθμό των ποδηλατών (και των πεζών σύμφωνα με κάθε μετρητή) που χρησιμοποιούν αυτά τα τμήματα του EuroVelo 8, αλλά και για την προέλευση των χρηστών, τον σκοπό του ταξιδιού τους, τις ανάγκες τους, τα σχέδιά τους, προκειμένου να είναι σε θέση να προσφέρουν στο μέλλον νέες λύσεις που βοηθούν στη βελτίωση και την αύξηση της χρήσης της διαδρομής.

4.1.2. Τοποθέτηση μετρητών

Οι μετρητές τοποθετήθηκαν τον Ιούνιο 2020 στις ακόλουθες τοποθεσίες:

Επαρχία του Κάντιθ (επισημαίνεται ως «Aforador»):

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



Μετρητής 1: Σιδηροδρομικός σταθμός San Roque



- Ασφαλτοστρωμένος ποδηλατόδρομος παράλληλος προς το δρόμο A405 2,5 μέτρων.
- Μετρητής μόνο για ποδηλάτες
- Αυτόματη λήψη δεδομένων.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Μετρητής 1: Κοντά στο δρόμο A-381, προς Οζέν



- Χωμάτινος δρόμος με αποκλειστικό πέρασμα για ποδήλατα και πεζούς, χτισμένος σε <math><1.5 \mu.</math>, με έλεγχο του περάσματος για μηχανοκίνητα οχήματα.
- Μετρητής για ποδηλάτες και πεζούς.
- Αυτόματη λήψη δεδομένων.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
Επαρχία της Αλμερίας (επισημαίνεται ως «Aforador»)



Μετρητής 3: Έναρξη της διαδρομής Vela Blanca



- Χωμάτινος δρόμος με αποκλειστικό πέρασμα για ποδήλατα και πεζούς, χτισμένος σε <math><1.5 \mu</math>, με έλεγχο του περάσματος για μηχανοκίνητα οχήματα.
- Μετρητής για ποδηλάτες και πεζούς.
- Αυτόματη λήψη δεδομένων.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
Μετρητής 4: Έναρξη της διαδρομής Carboneras Cycle



- 2 μ. ποδηλατόδρομος από σκυρόδεμα, παράλληλος προς το δρόμο AL5106.
- Μετρητής μόνο για ποδηλάτες.
- Αυτόματη λήψη δεδομένων

4.1.3. Αποτελέσματα μετρήσεων

Λόγω καθυστερήσεων στην υποβολή προσφορών και στη λήψη των απαραίτητων αδειών, η εγκατάσταση των μετρητών καθυστέρησε. Ως εκ τούτου, λειτουργούν μόλις από τις αρχές Ιουνίου 2020 και διατίθενται μόνο περιορισμένα και προκαταρκτικά δεδομένα. Στο μέλλον, θα διατίθενται περισσότερα δεδομένα που θα επιτρέπουν τις συγκρίσεις μεταξύ εποχών και ετών. Προγραμματίζονται επίσης έρευνες χρηστών που θα συνοδεύουν τα δεδομένα καταμέτρησης και θα επιτρέπουν την εκτίμηση του οικονομικού αντίκτυπου της διαδρομής.

ΜΕΤΡΗΤΗΣ	ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ	ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ	ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΣΑΒΒΑΤΟΚΥΡΙΑΚΑ	ΜΕΡΑ ΜΕ ΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΧΡΗΣΗ
SAN ROQUE	583	497	799	Σάββατο
VALLE DE OJÉN	33	-	-	-
VELA BLANCA	16	-	-	-
CARBONERAS	50	50	52	Σάββατο

4.2. Alpes – Maritime

4.2.1. Περιγραφή δράσεων

Μέσω της εγκατάστασης πρόσθετων μετρητών κατά μήκος της διαδρομής EuroVelo 8, ο εταίρος μπορεί να δείξει την αποτελεσματικότητα των σχεδίων ανάπτυξης, την αύξηση της χρήσης ποδηλάτων ως μέσου μεταφοράς, τους τύπους χρηστών και τους κύριους τομείς όπου μπορούν να γίνουν βελτιώσεις

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης που θα κάνουν πιο ελκυστική την προσφορά του ποδηλατικού τουρισμού. Οι ομάδες-στόχοι είναι πρωτίστως οι τουρίστες ποδηλασίας, και δευτερευόντως οι τοπικοί χρήστες.

Οι μετρητές που είναι εγκατεστημένοι είναι τεχνολογίας τύπου Zelt με δυνατότητα συνεχούς ανάλυσης αναφορών.

7 μετρητές εγκαταστάθηκαν σε Menton, Νίκαια (2), Antibes, Mandelieu, Pegomas, Peymeinade.

3 μετρητές υπήρχαν ήδη σε Villeneuve-Loubet, Golfe-Juan, Νίκαια. Επιτρέπουν μια σύγκριση χρήσης κατά το άνοιγμα του EV8, συμπληρώνοντας τους καινούργιους μετρητές.

Οι μετρητές βρίσκονται κυρίως σε αστικές περιοχές. Είναι σε θέση να ανιχνεύουν τροχούς ποδηλάτου, αλλά δεν μετρούν μοτοποδήλατα, ρόλερς, πατίνια και παιδικά καρότσια. Οι ανιχνευτές είναι θαμμένοι κάτω από την επιφάνεια του δρόμου. Ένας από τους μετρητές εγκαταστάθηκε σε μια επαρχιακή ζώνη, προκειμένου να καταγραφεί και να αναλυθεί η κυκλοφορία ποδηλάτου μεταξύ πόλεων.

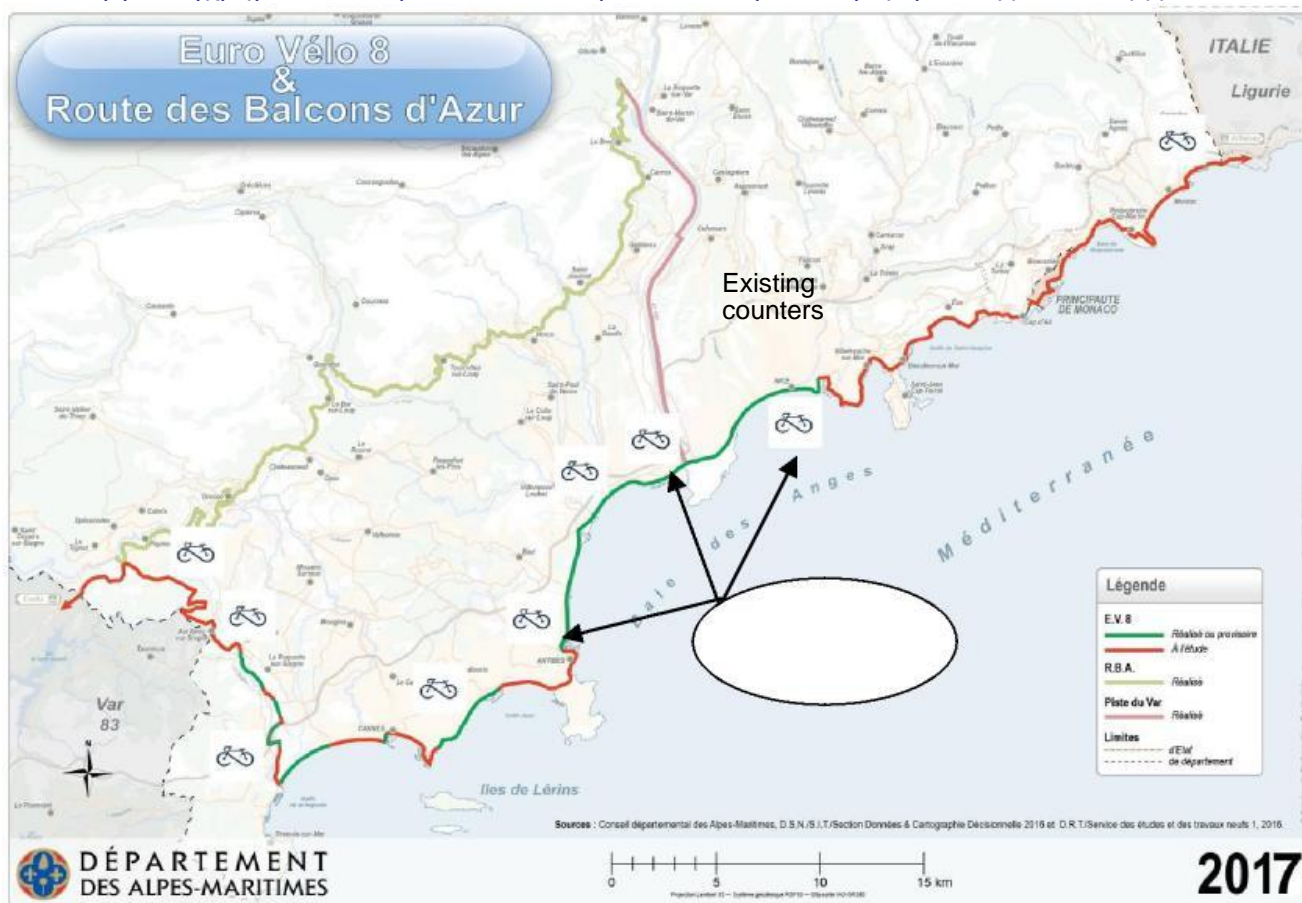
Τα δεδομένα συλλέγονται σε 24ώρη βάση και προς τις δύο κατευθύνσεις. Οι αναλύσεις μπορούν να ζητηθούν ανά πάσα στιγμή.

Τα δεδομένα χρήσης θα βοηθήσουν στη βελτίωση των τοπικών υπηρεσιών στις ζώνες αναδρομολόγησης για παράδειγμα, ή στην προσαρμογή της προσφοράς ή των εγκαταστάσεων ανάλογα με τους τύπους χρήσης.

4.2.2. Τοποθέτηση μετρητών

Ο χάρτης δείχνει την περιοχή που καλύπτεται από το σύστημα καταμέτρησης, την ακριβή θέση των μετρητών και των ερευνών και τις ποδηλατικές διαδρομές κατά μήκος αυτής της περιοχής.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



4.2.3. Αποτελέσματα μετρήσεων και ερευνών

4.2.3.1. Μετρήσεις

Οι νέοι μετρητές που εγκαταστάθηκαν στο πλαίσιο του έργου προστέθηκαν στη διαδρομή την άνοιξη του 2019. Επομένως, δεν είναι ακόμη δυνατό να σχηματίσουμε εικόνα της εξέλιξης της ποδηλατικής κίνησης με την πάροδο του χρόνου. Μπορούμε, ωστόσο, να εξαγάγουμε ήδη ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τη χρήση της διαδρομής από τα δεδομένα που έχουν συλλεχθεί μέχρι στιγμής. Κατά την περίοδο από το τέλος Μαρτίου 2019 έως τις αρχές Φεβρουαρίου 2020, οι νέοι μετρητές έδωσαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

ΜΕΤΡΗΤΗΣ	ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ	ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ	ΣΑΒΒΑΤΟΚΥΡΙΑΚΑ	ΜΕΡΑ ΜΕ ΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΧΡΗΣΗ	ΜΕΣΗ ΜΗΝΙΑΙΑ
LA TURBIE	221	190	296	Κυριακή	6722
LA ROQUETTE	33	29	44	Κυριακή	1009
ANTIBES	507	464	614	Κυριακή	15443
MANDELIEU	62	61	64	Σάββατο	1887
LE TIGNET	14	13	18	Κυριακή	435

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Τα δεδομένα δείχνουν ότι η χρήση σε σχεδόν όλους τους μετρητές είναι πολύ υψηλότερη τα Σαββατοκύριακα από ό,τι τις καθημερινές με πιο υψηλή χρήση την Κυριακή, γεγονός που αποδεικνύει ότι η ποδηλασία αναψυχής αποτελεί την κύρια χρήση της διαδρομής. Η εξαίρεση είναι ο μετρητής στο Mandelieu, ο οποίος βρίσκεται δίπλα σε μια περιοχή με μεγάλες εμπορικές εγκαταστάσεις και ένα αεροδρόμιο, και επομένως θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για χρηστική ποδηλασία για να φτάσει κανείς σε αυτούς τους προορισμούς και κατά τη διάρκεια της εβδομάδας.

4.2.3.2. Έρευνες

Δεν πραγματοποιήθηκε έρευνα στο πλαίσιο του έργου. Ωστόσο, πραγματοποιήθηκε μια ολοκληρωμένη μελέτη σχετικά με το γαλλικό τμήμα της διαδρομής EuroVelo 8 λίγο πριν από την έναρξη του έργου (*Mercat, Nicolas/INDDIGO-Région PACA, Μάρτιος 2018: Étude de fréquentation et d'impact économique de la Méditerranée à Vélo (EuroVelo 8) de la V65 et de la ViaVenaissia en 2017*). Αυτή η μελέτη δίνει μερικές πολύτιμες πληροφορίες για το προφίλ των χρηστών στο τμήμα της διαδρομής στο Département Alpes-Maritimes πριν από τις βελτιώσεις που εφαρμόστηκαν κατά τη διάρκεια του έργου, καθώς και για ολόκληρο το γαλλικό τμήμα της διαδρομής.

Σύμφωνα με αυτήν τη μελέτη, το τμήμα των Alpes-Maritime χρησιμοποιήθηκε σε υψηλότερο βαθμό από τους ημερήσιους εκδρομείς και σε μικρότερο βαθμό από τους τουρίστες από τα άλλα μέρη της διαδρομής: σχεδόν το 80% των ημερήσιων εκδρομέων σε αυτό το τμήμα της περιοχής του έργου έναντι 56 % για ολόκληρη τη διαδρομή. Επίσης, το ποσοστό ξένων τουριστών ήταν χαμηλότερο, με 3,8% έναντι 8,7% για ολόκληρη τη διαδρομή. Οι περισσότεροι ξένοι τουρίστες στο γαλλικό τμήμα της διαδρομής EuroVelo 8 ήρθαν από το Βέλγιο με ποσοστό 29%, ακολουθούμενο από την Αγγλία (22,5%), την Ολλανδία (16%) και τη Γερμανία (8%). Το τμήμα της περιοχής του έργου είχε επίσης σημαντικά υψηλότερο ποσοστό αθλητικής ποδηλασίας, με 44,6% έναντι 30,7% για ολόκληρη τη διαδρομή. Αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι πριν από τις βελτιώσεις που έγιναν σε αυτό το τμήμα της διαδρομής όσον αφορά τις πινακίδες, τις τουριστικές υπηρεσίες, τις υποδομές κ.λπ., ήταν λιγότερο ελκυστικό για τους ποδηλάτες αναψυχής από άλλα τμήματα όπου είχαν ήδη γίνει αυτές οι εργασίες.

Το 29% των ερωτηθέντων σε ολόκληρο το γαλλικό τμήμα της διαδρομής ποδηλατούσαν μόνοι και 71% σε ζευγάρια ή σε μια ομάδα. Το μέσο μέγεθος της ομάδας στην περιοχή του έργου ήταν 3,66 άτομα. 69% των ερωτηθέντων ήταν άνδρες και 31% γυναίκες. Η μέση ηλικία των ερωτηθέντων ήταν 55 ετών.

Αρκετές δραστηριότητες πραγματοποιήθηκαν από τους ερωτηθέντες, ειδικά από εκείνους που πραγματοποιούσαν τουριστικά ταξίδια. Ενώ μόνο το 49% των ημερήσιων εκδρομέων πραγματοποίησαν κάποια δραστηριότητα, αυτό το ποσοστό ήταν 76% Γάλλοι τουρίστες και 84% ξένοι τουρίστες. Οι πιο δημοφιλείς δραστηριότητες για το τμήμα της περιοχής του έργου ήταν η επίσκεψη σε πολιτιστικούς χώρους, δραστηριότητες που σχετίζονται με το φαγητό και το ποτό, το κολύμπι, αλλά και τα ψώνια και οι επισκέψεις σε φυσικούς τόπους.

Υπήρχε μεγάλη διαφορά στις δαπάνες. Όσον αφορά τους ημερήσιους εκδρομείς, ένα μεγάλο μερίδιο δεν έδειξε καθόλου δαπάνες. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, οι μέσες ημερήσιες δαπάνες στο τμήμα της διαδρομής στην περιοχή του έργου ήταν 1,00 €. Ο μέσος όρος λαμβάνοντας υπόψη μόνο εκείνους που ξόδεψαν χρήματα ήταν 16,10 €. Για τουριστικές εκδρομές, η μέση ημερήσια δαπάνη ήταν

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης 62 € αλλά και πάλι με μεγάλη διακύμανση ανάλογα κυρίως με τον τύπο καταλύματος που έχει επιλεγεί.

4.2.4. Εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου

Η προαναφερθείσα μελέτη έκανε επίσης μια εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου του ποδηλατικού τουρισμού στο γαλλικό τμήμα της διαδρομής EuroVelo 8 συνολικά και στο τμήμα της περιοχής του έργου. Χρησιμοποιώντας διάφορους ορισμούς του οικονομικού αντίκτυπου, κατέληξε στα ακόλουθα αποτελέσματα:

	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΚΑΘΕ ΕΙΔΟΥΣ ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΑΣΚΗΘΗΚΕ Η ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΕ ΑΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ
ΤΜΗΜΑ EUROVELO 8 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	15.5 εκατ. €	6.6 εκατ. €	5.2 εκατ. €	3.7 εκατ. €
ΔΙΑΔΡΟΜΗ EUROVELO 8 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΣΤΗ ΓΑΛΛΙΑ	93.9 εκατ. €	47.9 εκατ. €	31.0 εκατ. €	20.5 εκατ. €

Σύμφωνα με τη μελέτη, το 98% του συνολικού κύκλου εργασιών αφορούσε διαμονή, συμπεριλαμβανομένης της ποδηλασίας και το 95% του κύκλου εργασιών που δημιουργήθηκε άμεσα από τη διαδρομή συνδέονταν με τουρίστες, και μόνο ένα πολύ μικρό μέρος με τους ημερήσιους εκδρομείς. Αυτό δείχνει τη σημασία να καταστεί η διαδρομή πιο ελκυστική για τους τουρίστες με ενέργειες που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του έργου, όπως βελτιωμένες πινακίδες, ένα δίκτυο τουριστικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας κατά μήκος της διαδρομής, διαφημιστικές δραστηριότητες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο κ.λπ.

4.3. Καταλονία

4.3.1. Περιγραφή δράσεων

Ο στόχος αυτού του πιλοτικού έργου ήταν να συγκεντρώσει περισσότερα δεδομένα και γνώσεις σχετικά με τους τύπους χρηστών στη διαδρομή EuroVelo8 στην επαρχία της Ζιρόνα. Τα δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση της προσφοράς για τουρίστες ποδηλασίας και για να συνοδεύσουν την ιδιωτική οικονομία της περιοχής. Μπορεί επίσης να είναι ένα σημαντικό επιχείρημα για να επηρεαστεί η υιοθέτηση πολιτικών που συμβάλλουν στην αύξηση του βιώσιμου τουρισμού στην περιοχή.

Αποφασίστηκε η εγκατάσταση δύο μετρητών με διαφορετικές τεχνικές ιδιότητες. Ο πρώτος είναι ένας μόνιμος μετρητής ποδηλάτων/πεζών δύο κατευθύνσεων και ο δεύτερος είναι ένας μετρητής με πυροηλεκτρικό αισθητήρα, επίσης δύο κατευθύνσεων. Ο δεύτερος είναι κινητός μετρητής. Ο εταίρος

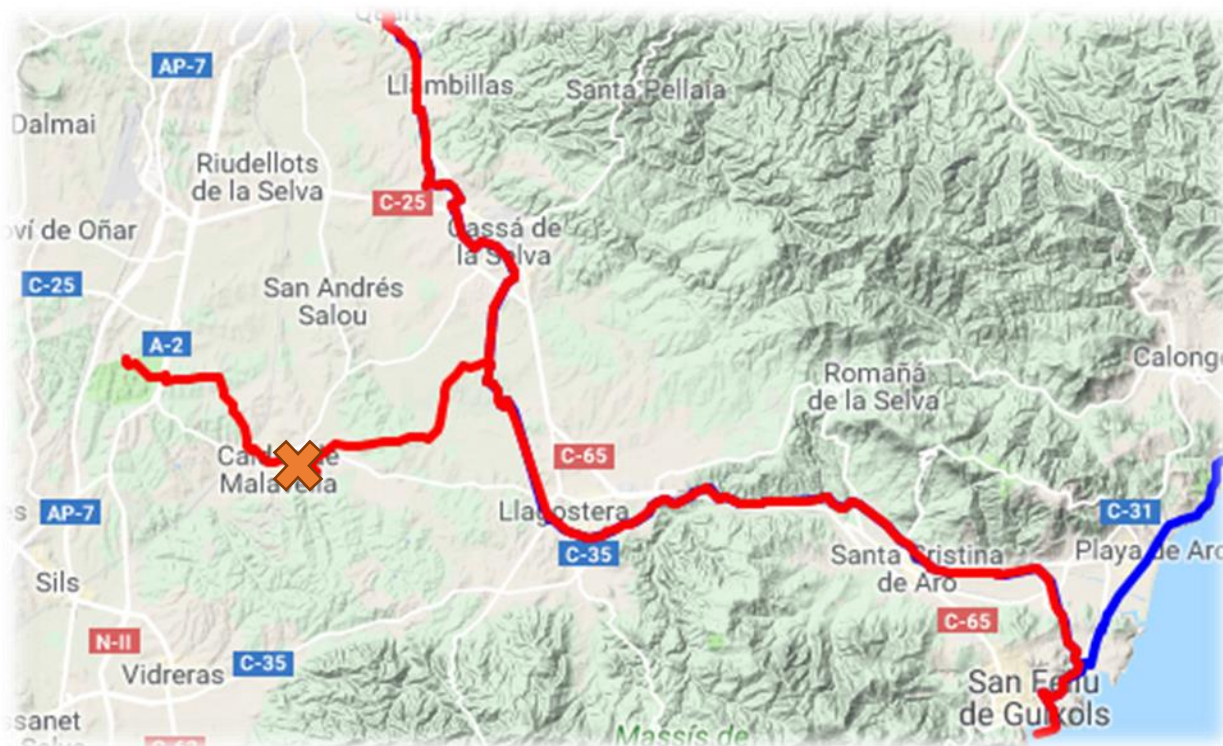
Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης του έργου θεώρησε σημαντικό να έχει και έναν κινητό μετρητή για τη συλλογή δεδομένων που αντιστοιχούν σε διαφορετικά μοτίβα χρήσης της διαδρομής κατά τη διάρκεια διαφορετικών περιόδων του έτους.

Μια έρευνα με 26 ερωτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των βασικών ερωτήσεων του κοινού ερωτηματολογίου EuroVelo, πραγματοποιήθηκε μεταξύ των χρηστών της διαδρομής. Συνολικά, πραγματοποιήθηκαν 330 συνεντεύξεις. Η έρευνα επικεντρώθηκε στα ακόλουθα σημεία:

1. Κοινωνιολογικό προφίλ
2. Μεταβλητές οικονομικού αντίκτυπου
3. Προφίλ χρήστη
4. Καθαρό σκορ Promotor (πιστότητα χρήστη)

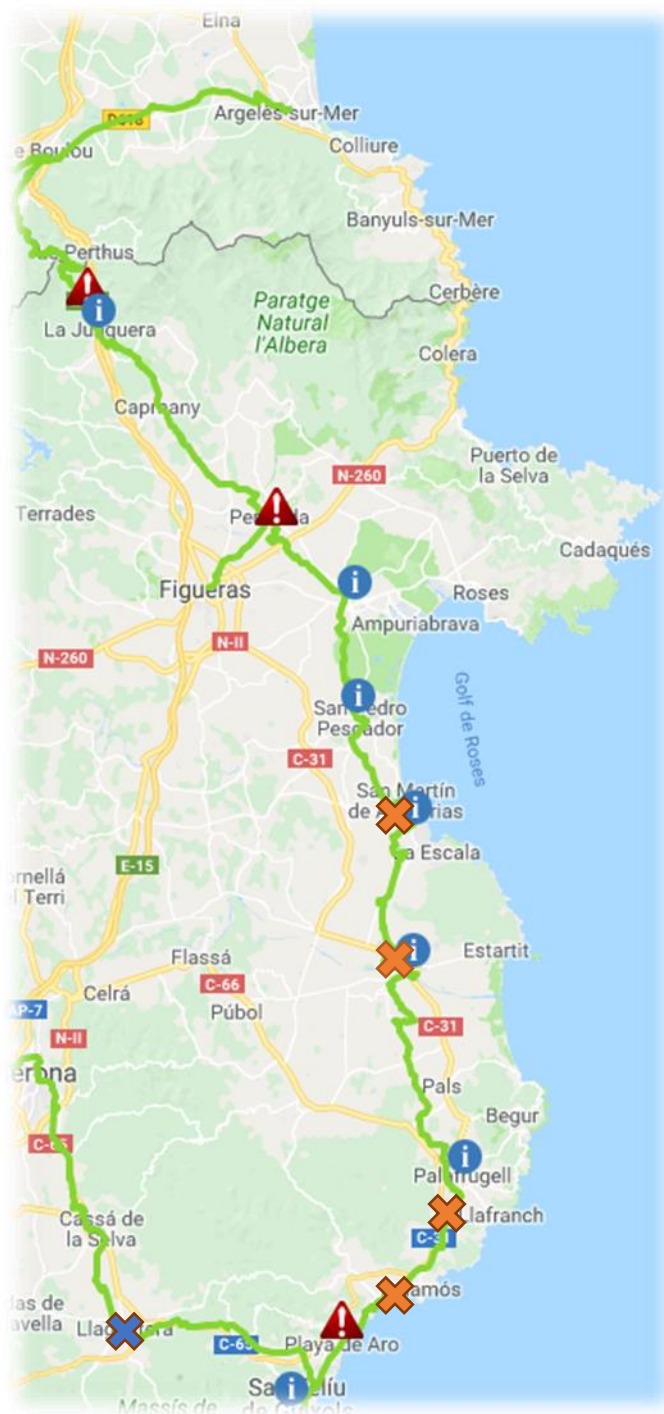
4.3.2. Τοποθέτηση μετρητών

Ο σταθερός μετρητής είναι τοποθετημένος στο Caldes de Malavella, περίπου στη διασταύρωση ανάμεσα στο χώρο πρασίνου και εκεί που η EuroVelo 8 στρέφεται νότια (επισημαίνεται με πορτοκαλί σταυρό στον παρακάτω χάρτη).



Όσον αφορά τον κινητό μετρητή, πολλές πιθανές τοποθεσίες εντοπίζονται κατά μήκος της διαδρομής που δεν έχουν κυκλοφορία αυτοκινήτων και θα μπορούσαν να παρέχουν δεδομένα υψηλής ποιότητας (πορτοκαλί σταυροί στον παρακάτω χάρτη). Επί του παρόντος, ο κινητός μετρητής βρίσκεται στη Llagostera (μπλε σταυρός). Θα παραμείνει εκεί μέχρι να συγκεντρωθεί ικανοποιητικό εύρος συγκρίσιμων δεδομένων για όλες τις εποχές. Στη συνέχεια, η Γενική Διεύθυνση Τουρισμού και η

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
Κοινοπραξία Green Way θα αποφασίσουν πότε είναι η κατάλληλη στιγμή για να μετακινηθεί για να
λάβει δεδομένα από άλλο σημείο της διαδρομής.



Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
4.3.3. Αποτελέσματα μετρήσεων και ερευνών

4.3.3.1. Μετρήσεις

Οι μετρητές εγκαταστάθηκαν τον Απρίλιο του 2018 και έκτοτε έδωσαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Σταθερός μετρητής - Caldes de Malavella :

Περίοδος	Απρίλιος 2018 → 31 Δεκεμβρίου 2018	Μέσος όρος	Μέγιστος αριθμός	Ημέρα με το μέγιστο αριθμό
	Σύνολο			
	9339	34	199	20-06-2018
Περίοδος	1 Ιανουαρίου 2019 → 31 Δεκεμβρίου 2019	Μέσος όρος	Μέγιστος αριθμός	Ημέρα με το μέγιστο αριθμό
	Σύνολο			
	12232	34	116	10-08-2019
Περίοδος	Ιανουάριος 2020	Μέσος όρος	Μέγιστος αριθμός	Ημέρα με το μέγιστο αριθμό
	Σύνολο			
	622	22	60	12-01-2020

Κινητός μετρητής – Llagostera:

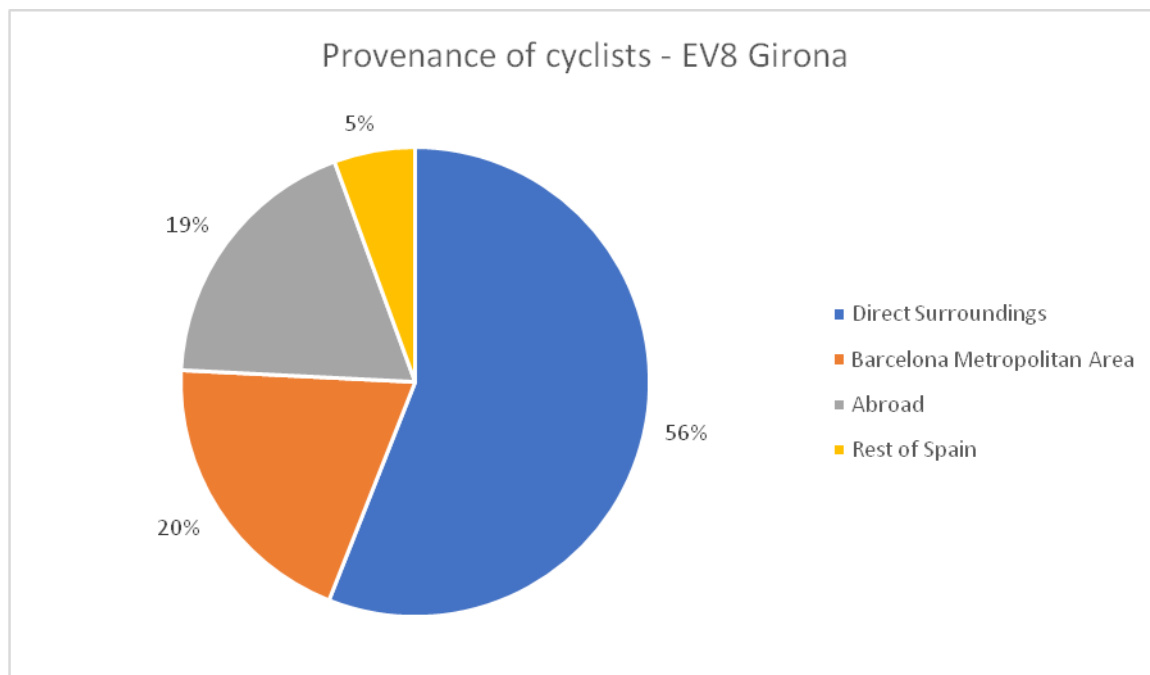
Περίοδος	Απρίλιος 2018 → 31 Δεκεμβρίου 2018	Μέσος όρος	Μέγιστος αριθμός	Ημέρα με το μέγιστο αριθμό
	Σύνολο			
	92754	373	934	20-09-2018
Περίοδος	1 Ιανουαρίου 2019 → 31 Δεκεμβρίου 2019	Μέσος όρος	Μέγιστος αριθμός	Ημέρα με το μέγιστο αριθμό
	Σύνολο			
	208721	632	4660	04-06-2019

4.3.3.2. Έρευνα

Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε μεταξύ των χρηστών της διαδρομής αποκάλυψε μερικές ενδιαφέρουσες πληροφορίες.

69% των χρηστών ήταν άνδρες και 31% γυναίκες. Η μέση ηλικία ήταν 40,9 χρόνια. Το 59% έχει πτυχίο πανεπιστημίου, ενώ το 10% των χρηστών είναι συνταξιούχοι.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
Το 56% των ερωτηθέντων προερχόταν από τα περίχωρα της διαδρομής, ενώ το 19,8% προερχόταν από τη Βαρκελώνη και τη μητροπολιτική περιοχή της. Το 5,6% προερχόταν από την υπόλοιπη Ισπανία και το 18,6% ήταν επισκέπτες από το εξωτερικό.

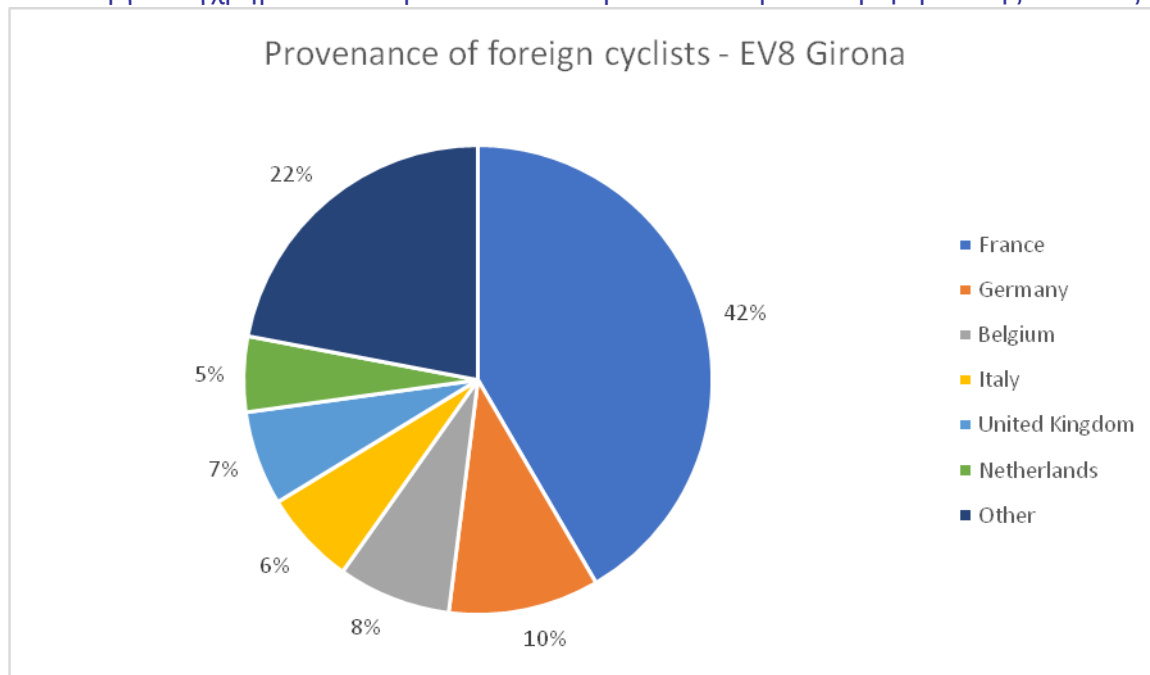


[Προέλευση ποδηλατών – EV8 Girona]

- Περίχωρα
- Μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης
- Εξωτερικό
- Υπόλοιπη Ισπανία

Από τους επισκέπτες από εξωτερικό, οι περισσότεροι προέρχονται από τη γειτονική Γαλλία:

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



[Προέλευση ξένων ποδηλατών – EV8 Ζιρόνα]

- Γαλλία
- Γερμανία
- Βέλγιο
- Ιταλία
- Ηνωμένο Βασίλειο
- Ολλανδία
- Άλλη

Στην κατηγορία «άλλη» βρίσκουμε ποδηλάτες από, μεταξύ άλλων, Ελβετία, Ισραήλ, Καναδά, ΗΠΑ, Ανδόρα, Πορτογαλία, Αργεντινή, Λίβανο και Αυστρία.

Μόνο το 16,4% των ερωτηθέντων ποδηλατούσαν μόνοι τους, οι άλλοι σε ομάδες. Το μέσο μέγεθος της ομάδας ήταν 2,9 άτομα. Το 30,3% ποδηλατούσε με τις οικογένειές του, με μέσο όρο 1 έως 3 παιδιά.

Το 13% των ερωτηθέντων στην έρευνα ήταν τουρίστες ποδηλασίας που ταξιδεύουν με ποδήλατο για αρκετές ημέρες με διανυκτερεύσεις. Κατά μέσο όρο, οι ποδηλατικές διακοπές τους διήρκεσαν 6,04 ημέρες.

Κατά μέσο όρο, οι ερωτηθέντες ξόδεψαν 20,44 € ανά ημέρα και ανά άτομο. Το πιο σημαντικό στοιχείο δαπανών, που αναφέρεται από σχεδόν το 70% των χρηστών, ήταν τα τρόφιμα και τα ποτά, που αποτελούσε το 39% των συνολικών δαπανών. Ακολούθησαν δαπάνες διαμονής, που αναφέρθηκαν από το 20% των χρηστών και αντιστοιχούσαν στο 33% των συνολικών δαπανών.

4.3.4. Εκτίμηση του οικονομικού αντίκτυπου

Η εκτίμηση του οικονομικού αντίκτυπου, βάσει των μετρήσεων και των ερευνών, πραγματοποιήθηκε απευθείας από τον εταίρο του έργου και έδωσε τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Άμεσος οικονομικός αντίκτυπος	1.969.431€
Οικονομικός αντίκτυπος από άποψη προστιθέμενης αξίας	1.555.850€
Αντίκτυπος στην απασχόληση (θέσεις εργασίας)	36
Έμμεσος οικονομικός αντίκτυπος	874.427€
Οικονομικός αντίκτυπος από άποψη προστιθέμενης αξίας	690.797€
Αντίκτυπος στην απασχόληση (θέσεις εργασίας)	16
Συνολικός οικονομικός αντίκτυπος	2.843.859€
Οικονομικός αντίκτυπος από άποψη προστιθέμενης αξίας	2.246.648€
Αντίκτυπος στην απασχόληση (θέσεις εργασίας)	52

4.4. Friuli – Venezia Giulia

4.4.1. Περιγραφή δράσεων

Τέσσερις νέοι μετρητές εγκαταστάθηκαν τον Ιανουάριο και το Φεβρουάριο του 2020. Σε δύο τοποθεσίες καταμετρώνται τόσο ποδηλάτες όσο και πεζοί. Και στις τέσσερις τοποθεσίες, καταμετρώνται τα δεδομένα σχετικά με τους ποδηλάτες: αριθμός, χρόνος (κάθε 15 λεπτά είναι ο πιο αναλυτικός αριθμός), κατεύθυνση.

Παράλληλα, προγραμματίστηκαν έρευνες χρηστών στις τοποθεσίες των μετρητών για την άνοιξη του 2020, συμπεριλαμβανομένων ερωτήσεων σχετικά με τους ποδηλάτες και τα τρέχοντα ταξίδια τους. Δυστυχώς, δεν ήταν δυνατό να πραγματοποιηθούν λόγω της κρίσης του COVID-19. Ως εκ τούτου, τον Μάιο του 2020, η Περιφέρεια αποφάσισε να διανείμει ένα διαδικτυακό ερωτηματολόγιο, επαναλαμβάνοντας για τη διαδρομή EuroVelo 8 στο Friuli - Venezia Giulia το υπόδειγμα που χρησιμοποιήθηκε κατά μήκος της άλλης διεθνούς ποδηλατικής διαδρομής Ciclovía Alpe Adria Radweg (CAAR FVG 1) που αναπτύχθηκε στην περιφερειακή επικράτεια, με στόχο τη συλλογή συγκρίσιμων δεδομένων τουλάχιστον σε περιφερειακό επίπεδο. Αυτό το ερωτηματολόγιο είχε ως κύριο στόχο να αξιολογήσει την ικανοποίηση των χρηστών με τις διαθέσιμες υπηρεσίες κατά μήκος των διαδρομών. Για να εκτιμηθεί ο οικονομικός αντίκτυπος της διαδρομής, θα πρέπει να διεξαχθούν επιτόπιες έρευνες χρηστών σε μεταγενέστερο στάδιο. Λήφθηκαν 19 απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

Δεδομένου ότι επί του παρόντος δεν υπάρχουν δεδομένα σχετικά με τους χρήστες του EuroVelo 8 στην περιοχή Friuli - Venezia Giulia, ο στόχος της πιλοτικής δράσης ήταν να αποκτήσουμε μια πρώτη εικόνα

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης των τρεχόντων χρηστών (αριθμός και χαρακτηριστικά) σε τμήματα της διαδρομής, είτε αναπτυγμένα είτε υπό ανάπτυξη, προκειμένου να αποδειχθεί το δυναμικό ολόκληρης της διαδρομής.

Ο στόχος της παρακολούθησης είναι οι ομάδες χρηστών που ορίζονται στο έγγραφο παρακολούθησης χρήσης της Οδηγίας EuroVelo: ποδηλάτες αναψυχής, τουρίστες ποδηλασίας, χρήστες ποδηλάτου, όπως καταμετρήθηκαν και έδωσαν συνέντευξη σε αγροτικές, προαστιακές και αστικές περιοχές.

4.4.2. Τοποθέτηση μετρητών

Ο παρακάτω χάρτης δείχνει την περιοχή που καλύπτεται από το σύστημα μέτρησης, την ακριβή τοποθεσία των μετρητών και τις προγραμματισμένες έρευνες και τις ποδηλατικές διαδρομές κατά μήκος αυτής της περιοχής.

Οι μετρητές βρίσκονται στις περιοχές:

- Lignano Sabbiadoro (προαστιακή/αστική περιοχή, μετρητής ποδηλατών/πεζών)
- Cervignano (προαστιακή περιοχή, μετρητής ποδηλατών)
- Grado (προαστιακή περιοχή, μετρητής ποδηλατών)
- Trieste (αστική/προαστιακή περιοχή, μετρητής ποδηλατών/πεζών)



Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Cervignano del Friuli - Y2H19121605

Grado - Y2H19121604



Lignano - Y2H19121606

Trieste - Y2H19121607

4.4.3. Αποτελέσματα μετρήσεων

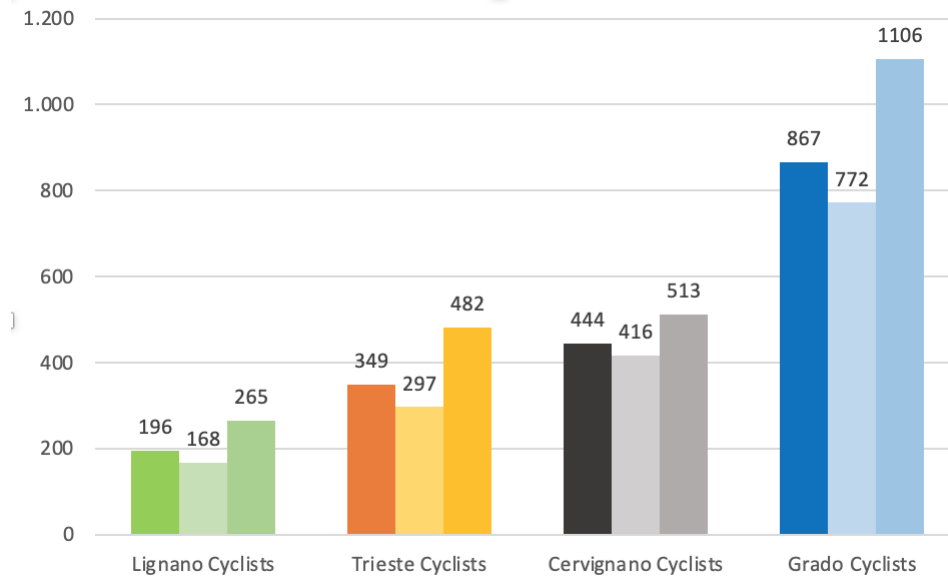
Οι μετρητές εγκαταστάθηκαν στις αρχές του 2020, λίγο πριν από το εθνική απαγόρευση κυκλοφορίας στην Ιταλία λόγω της κρίσης του Κορωνοϊού. Κατά τη διάρκεια της απαγόρευσης κυκλοφορίας, η κίνηση, συμπεριλαμβανομένης της ποδηλασίας, περιορίστηκε σοβαρά. Επομένως, στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται δεδομένα μόνο για την περίοδο από τις 3 Ιουνίου 2020 και μετά, όταν καταργήθηκαν οι περισσότεροι περιορισμοί.

ΜΕΤΡΗΤΗΣ	ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
GRADO	1727
CERVIGNANO	721
TRIESTE	431
LIGNANO	445
SABBIADORO	

Κατά τη διάρκεια της απαγόρευσης κυκλοφορίας λόγω του Covid-19, η ποδηλασία δεν εγκαταλείφθηκε τελείως στο Cervignano και το Grado καθώς προσέφερε χρηστική/απαραίτητη κινητικότητα, ενώ πλησίασε στο μηδέν στην περιοχή της Τεργέστης, όπου φαίνεται να επικρατεί η ποδηλασία αναψυχής.

Το παρακάτω γράφημα δείχνει τον ημερήσιο μέσο όρο διέλευσης ποδηλατών για τις καθημερινές και τα σαββατοκύριακα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου από την εγκατάσταση των μετρητών.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



Daily average: all days / weekdays / weekends per site

[Ημερήσιος μέσος όρος: Όλες οι ημέρες / καθημερινές / Σαββατοκύριακα ανά τοποθεσία]

Ενώ υπάρχει περισσότερη κυκλοφορία ποδηλατών κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου σε όλες τις τοποθεσίες καταμέτρησης, η διαφορά είναι λιγότερο έντονη στο Cervignano. Αυτό θα μπορούσε να υποδηλώνει υψηλότερο ποσοστό χρηστικής ποδηλασίας σε αυτό το τμήμα της διαδρομής, ενώ η ποδηλασία αναψυχής θα μπορούσε να είναι πιο διαδεδομένη στις άλλες τρεις τοποθεσίες.

4.5. Σλοβενία

4.5.1. Περιγραφή δράσεων

Ο στόχος του πιλοτικού έργου ήταν να αποκτήσουμε ένα σύστημα παρακολούθησης που θα συλλέγει δεδομένα σχετικά με τις ποδηλατικές κινήσεις στο σλοβενικό τμήμα της διαδρομής EuroVelo 8. Υπήρχε επίσης ένα πιο συγκεκριμένο ενδιαφέρον για μια λεπτομερή, μακροπρόθεσμη παρατήρηση της συσχέτισης του όγκου διασυνοριακής κυκλοφορίας ποδηλατών με τον καιρό, την ώρα της ημέρας και την περίοδο του έτους. Η διασυνοριακή πτυχή έχει ιδιαίτερη σημασία, επειδή το σλοβενικό τμήμα της διαδρομής EuroVelo 8 έχει μήκος μόλις 35 χλμ. και οι πληροφορίες που λαμβάνονται από τους μετρητές και τις έρευνες θα μπορούσαν να βοηθήσουν δείχνοντας εάν η ιδέα του διασυνοριακού ποδηλατικού τουρισμού λειτουργεί στην περιοχή. Τα δεδομένα και η επακόλουθη ανάλυση θα είναι χρήσιμα για τους τοπικούς ενδιαφερόμενους που σχετίζονται με τον ποδηλατικό τουρισμό ώστε να κατανοήσουν τις τάσεις στον ποδηλατικό τουρισμό, να δικαιολογήσουν/ δώσουν προτεραιότητα σε μελλοντικές επενδύσεις και να αξιολογήσουν τη μελλοντική ζήτηση για ποδηλατικά ταξίδια. Επιπλέον, η ανάλυση, η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί αυτόματα για οποιαδήποτε χρονική περίοδο, συμβάλει σημαντικά στην στρατηγική μάρκετινγκ του τοπικού τουρισμού και θα είναι επίσης χρήσιμη για το τμήμα κινητικότητας του νέου σχεδίου περιφερειακής ανάπτυξης.

Η εγκατάσταση ενός αυτόματου μετρητή ποδηλατών ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2019.

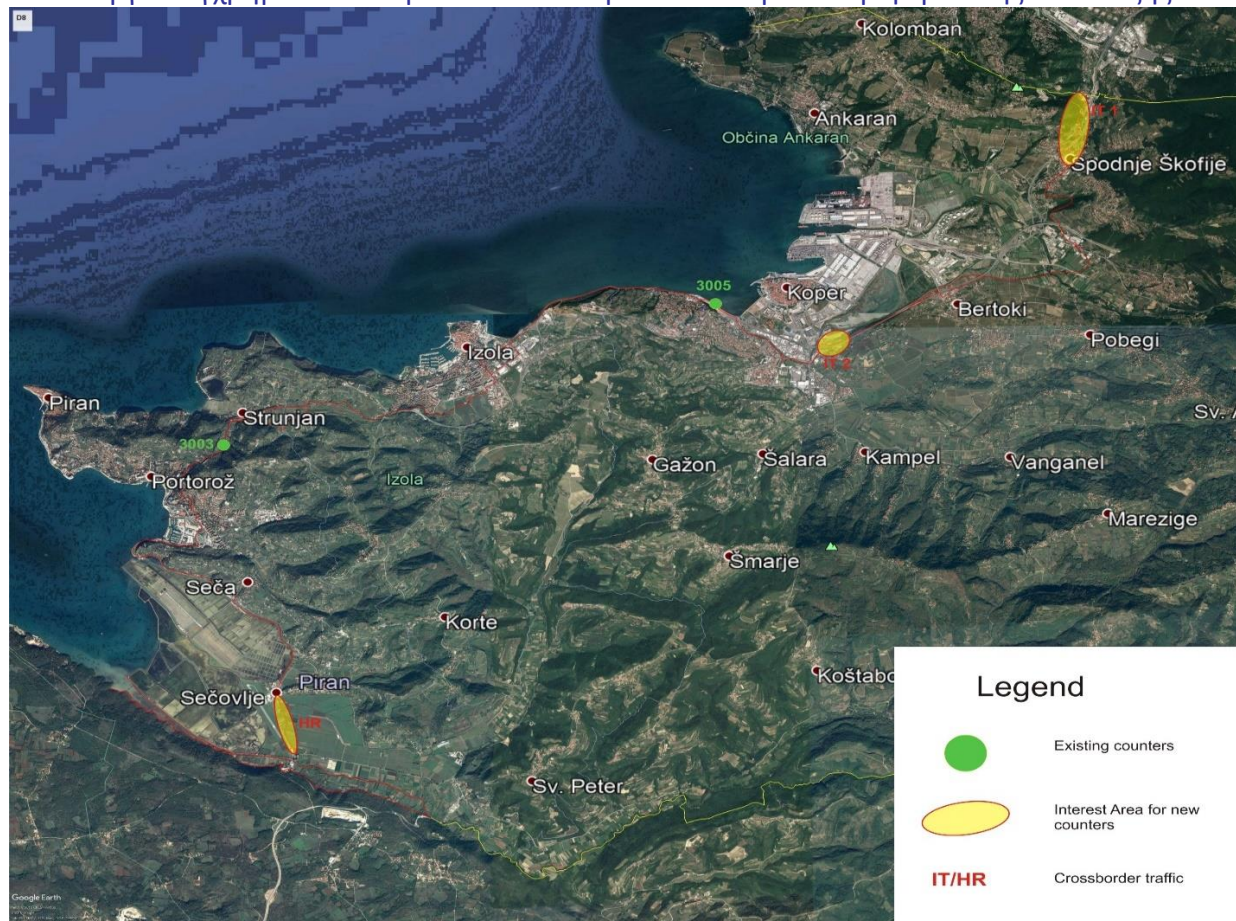
Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
Μια έρευνα χρηστών που χρησιμοποιεί το κοινό ερωτηματολόγιο EuroVelo πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2019. Κατά τη διάρκεια της έρευνας, πραγματοποιήθηκαν 200 συνεντεύξεις σε τρία μέρη, Koper, Piran και Izola (βλ. Χάρτη παρακάτω).



4.5.2. Τοποθέτηση μετρητών

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού, διερευνήθηκαν τρεις διαφορετικές πιθανές τοποθεσίες για την εγκατάσταση ενός αυτόματου μετρητή που θα ήταν συμπληρωματικός των δύο ήδη υπάρχοντων μετρητών και θα βοηθήσουν στην επίτευξη του στόχου μέτρησης της διασυνοριακής κίνησης (βλ. Χάρτη παρακάτω).

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



]Υπόμνημα

Υπάρχοντες μετρητές

Περιοχή ενδιαφέροντος για νέους μετρητές

Διασυνοριακή κίνηση]

Δεδομένου ότι οι τοπικοί ενδιαφερόμενοι ενημερώθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ότι το εθνικό Υπουργείο Υποδομών θα εγκαθιστούσε έναν μετρητή κοντά στα ιταλικά σύνορα (κοντά στη βορειότερη τοποθεσία που χαρακτηρίστηκε ενδιαφέρουσα), αποφάσισαν να εγκαταστήσουν τον μετρητή κοντά στα σύνορα της Κροατίας, όχι πολύ μακριά από τη νοτιότερη περιοχή ενδιαφέροντος που προσδιορίστηκε αρχικά.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



Ο μετρητής βρίσκεται σε ένα αποκλειστικό ποδηλατόδρομο κατά μήκος ενός καναλιού που πρέπει να περάσουν οι τουρίστες όταν ακολουθούν τη διαδρομή EuroVelo 8 προς την Κροατία. Με αυτόν τον τρόπο, διασφαλίζεται ότι καταμετράται το μεγαλύτερο μέρος της σχετικής ποδηλατικής κίνησης.



Η εγκατάσταση περιλαμβάνει όχι μόνο τον ίδιο τον μετρητή, αλλά και ένα τοτέμ με οθόνη που δείχνει τον τρέχοντα/συνολικό αριθμό ποδηλατών στο κοινό. Παρέχοντας αυτές τις πληροφορίες και προβάλλοντας τη διαδρομή EuroVelo 8 καθώς και τα λογότυπα Interreg, εκπληρώνει επίσης μια διαφημιστική λειτουργία για τις δραστηριότητες των τοπικών ενδιαφερομένων όσον αφορά την ποδηλασία και τον ποδηλατικό τουρισμό.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

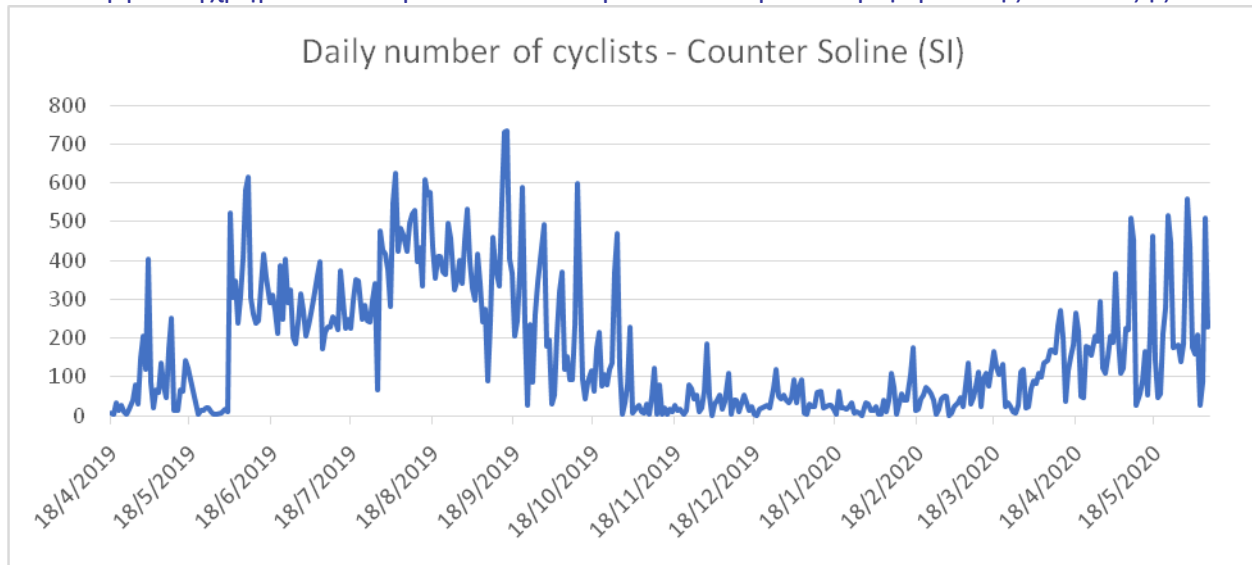


4.5.3. Αποτελέσματα μετρήσεων και ερευνών

4.5.3.1. Μετρήσεις

Ο μετρητής που χρηματοδοτήθηκε στο πλαίσιο του έργου εγκαταστάθηκε τον Απρίλιο του 2019 και τα δεδομένα είναι διαθέσιμα από τότε έως τον Ιούνιο του 2020. Συνεπώς, οι συγκρίσεις μεταξύ ετών μπορούν να γίνουν μόνο για τις ανοιξιάτικες περιόδους 2019 και 2020, με την τελευταία να επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την κρίση του COVID-19, την καραντίνα, τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς κ.λπ. Δεν είναι επομένως δυνατό να αναφερθούν γενικές τάσεις στην πάροδο του χρόνου. Ωστόσο, μερικές ενδιαφέρουσες παρατηρήσεις μπορούν να γίνουν.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



[Ημερήσιος αριθμός ποδηλατών – Μετρητής Soline (SI)]

Φαίνεται να υπάρχει μια σαφής εποχιακή διακύμανση του αριθμού των ποδηλατών κατά μήκος αυτού του τμήματος της διαδρομής, με πολύ μεγαλύτερο αριθμό ποδηλατών να περνούν κατά τη διάρκεια της άνοιξης, το καλοκαίρι και το φθινόπωρο, σε σύγκριση με τους χειμερινούς μήνες από το Νοέμβριο έως τον Μάρτιο. Οι χαμηλοί αριθμοί τον Μάιο του 2019 θα μπορούσαν να εξηγηθούν από την αρχική προσωρινή δυσλειτουργία του μετρητή μετά την εγκατάστασή του.

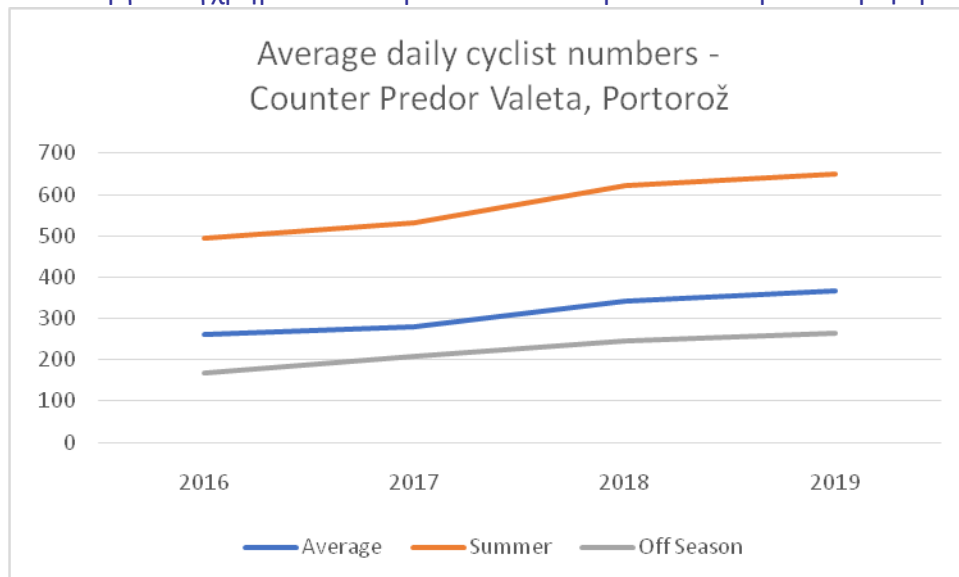
Είναι αρκετά ενδιαφέρον ότι φαίνεται να υπάρχει μεγάλη διακύμανση στους αριθμούς ποδηλατών μεταξύ διαφορετικών ημερών που αλλάζει επίσης με τις εποχές. Ενώ δεν υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ Σαββατοκύριακου και καθημερινών κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου με υψηλούς αριθμούς ποδηλατών καθ' όλη τη διάρκεια της εβδομάδας (πιθανώς λόγω των καλοκαιρινών διακοπών που προσελκύουν επίσης ποδηλάτες αναψυχής κατά τη διάρκεια της εβδομάδας) και της χειμερινής περιόδου με χαμηλούς αριθμούς, φαίνεται να υπάρχει πιο έντονο μοτίβο υψηλών αριθμών τα Σαββατοκύριακα και χαμηλότερων αριθμών τις καθημερινές κατά τη διάρκεια της άνοιξης 2020, πιθανότατα δείχνει ότι υπάρχει περισσότερη τοπική ποδηλασία αναψυχής τα Σαββατοκύριακα.

Για να έχουμε μια ιδέα για το πώς εξελίχθηκε η χρήση της διαδρομής EuroVelo 8 στη Σλοβενία με την πάροδο του χρόνου, μπορούμε να ρίξουμε μια ματιά στα δεδομένα από τους δύο υπάρχοντες μετρητές που δείχνουν σαφώς μια σταθερή αύξηση των αριθμών ποδηλατών από την εγκατάστασή τους. Για τον μετρητή Predor Valeta στο Portorož η αύξηση ήταν 47% μεταξύ 2016 και 2019 για ολόκληρο το έτος και 31% για τη θερινή περίοδο, για τον μετρητή Žusterna στο Koper η αύξηση ήταν 19% για ολόκληρο το έτος μεταξύ 2017 και 2019 και 28% για τη θερινή περίοδο.

[Καθημερινός μέσος όρος ποδηλατών – Μετρητής Predor Valeta, Portorož]

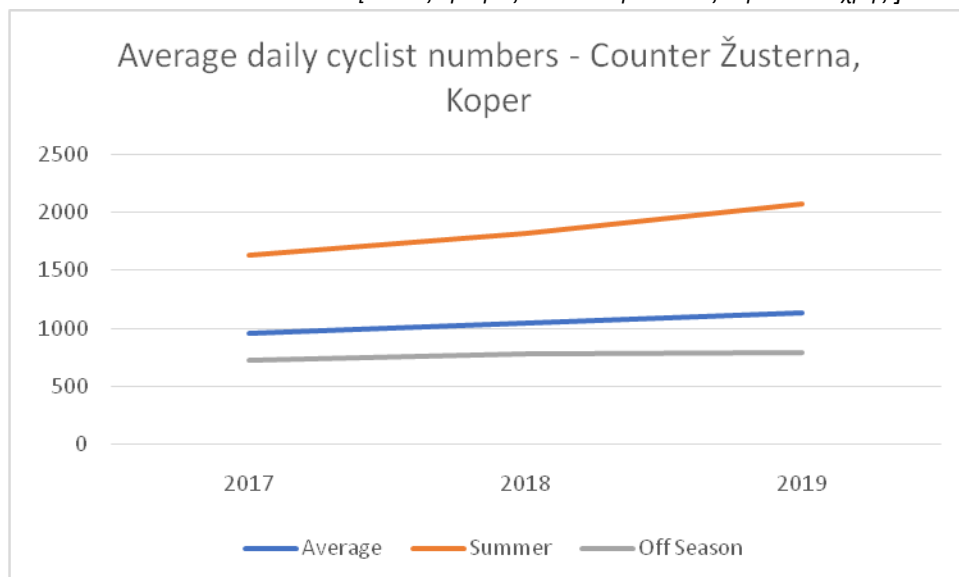
[Μέσος αριθμός – Καλοκαίρι – Εκτός περιόδου αιχμής]

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



[Μέσος αριθμός ποδηλατών – Μετρητής Žusterna, Koper]

[Μέσος αριθμός – Καλοκαίρι – Εκτός περιόδου αιχμής]



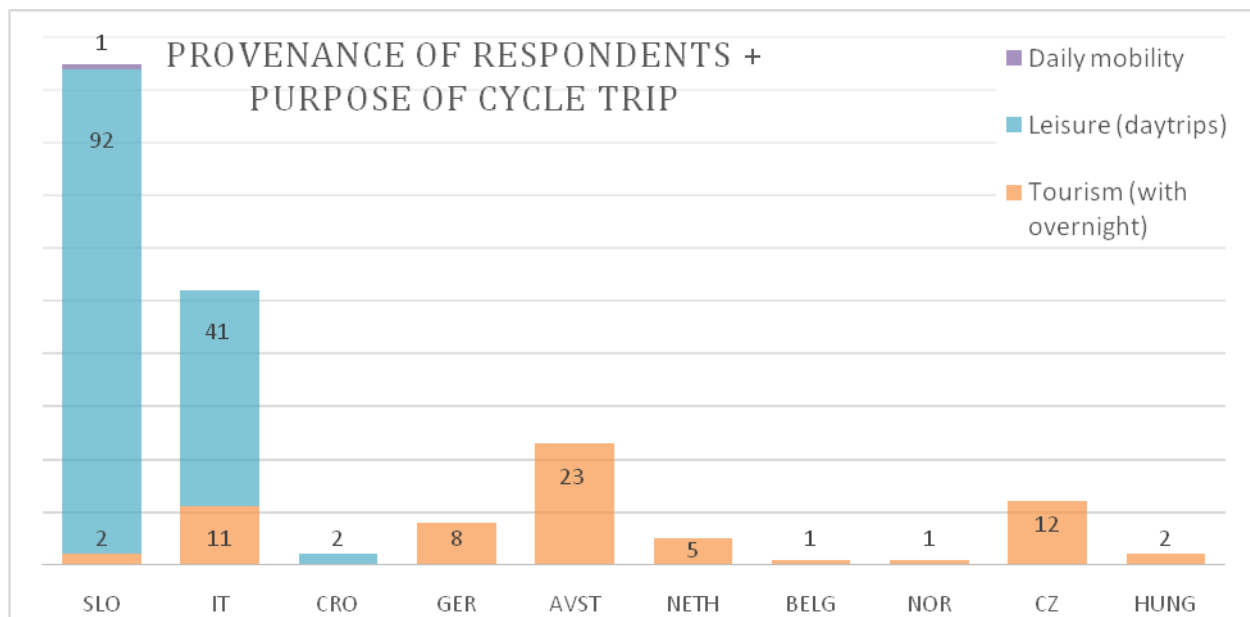
Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
4.5.3.2. Έρευνα



Ο συνολικός αριθμός των συμμετεχόντων στην έρευνα, και από τις τρεις τοποθεσίες, είναι 201. Ο μέσος ερωτώμενος είναι άνδρας μεταξύ 36 και 64 ετών. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι χρησιμοποιούν τη διαδρομή σχεδόν τόσοι αλλοδαποί όσο και Σλοβένοι και ότι οι περισσότεροι από τους ξένους τουρίστες έρχονται στις ακτές της Σλοβενίας από την Ιταλία και την Αυστρία. Ωστόσο, δεδομένου ότι η ανάλυση καλύπτει μόνο τις απαντήσεις των ατόμων που συμμετείχαν στην έρευνα τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή που έγινε, δεν μπορεί να δηλωθεί με βεβαιότητα ότι αυτό αντικατοπτρίζει την πραγματική κατάσταση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και δεν αποκλείουμε μικρές αποκλίσεις. Περαιτέρω έρευνες κατά τη διάρκεια διαφορετικών περιόδων του έτους θα δείξουν εάν υπάρχει μεγάλη απόκλιση.

Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες χρησιμοποίησαν τη διαδρομή για ταξίδια αναψυχής ή τουρισμού, και υπήρχε μόνο ένας ερωτώμενος που ανέφερε την καθημερινή κινητικότητα ως το λόγο του ταξιδιού του. Και πάλι, αυτό θα μπορούσε να συνδεθεί με το σχεδιασμό της έρευνας. Όπως έδειξε η ανάλυση, η πλειονότητα των ατόμων ήταν από τη Σλοβενία, την Ιταλία και την Κροατία. Αυτό πιθανότατα οφείλεται στην εγγύτητα αυτών των ερωτηθέντων με το τμήμα της διαδρομής. Υπάρχει επίσης ένας συσχετισμός που μπορεί να φανεί μεταξύ της τοπικής εγγύτητας των ερωτηθέντων και της διάρκειας των ταξιδιών τους. Οι ερωτηθέντες που ήρθαν από κοντινά μέρη και ανέφεραν την αναψυχή ως σκοπό του ταξιδιού, έκαναν συντομότερα ταξίδια από τους ποδηλάτες από μακρινά μέρη που ανέφεραν τον τουρισμό ως σκοπό του ταξιδιού.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

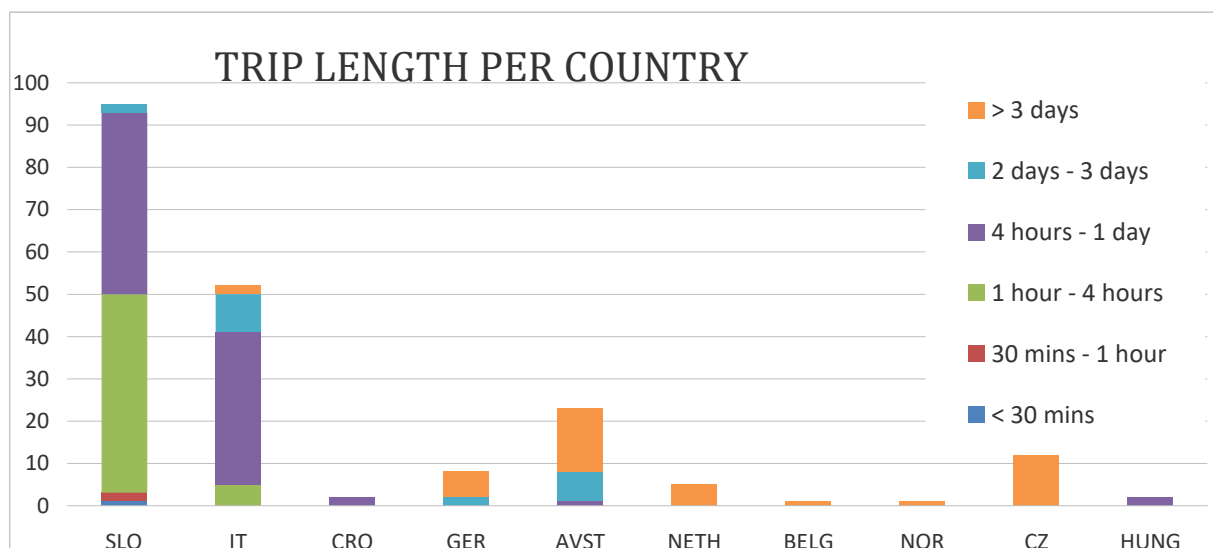


[ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ + ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ]

Καθημερινή κινητικότητα

Αναψυχή (ημερήσιες εκδρομές)

Τουρισμός (με διανυκτέρευση)



[ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΑΝΑ ΧΩΡΑ]

>3 ημέρες

2 ημέρες - 3 ημέρες

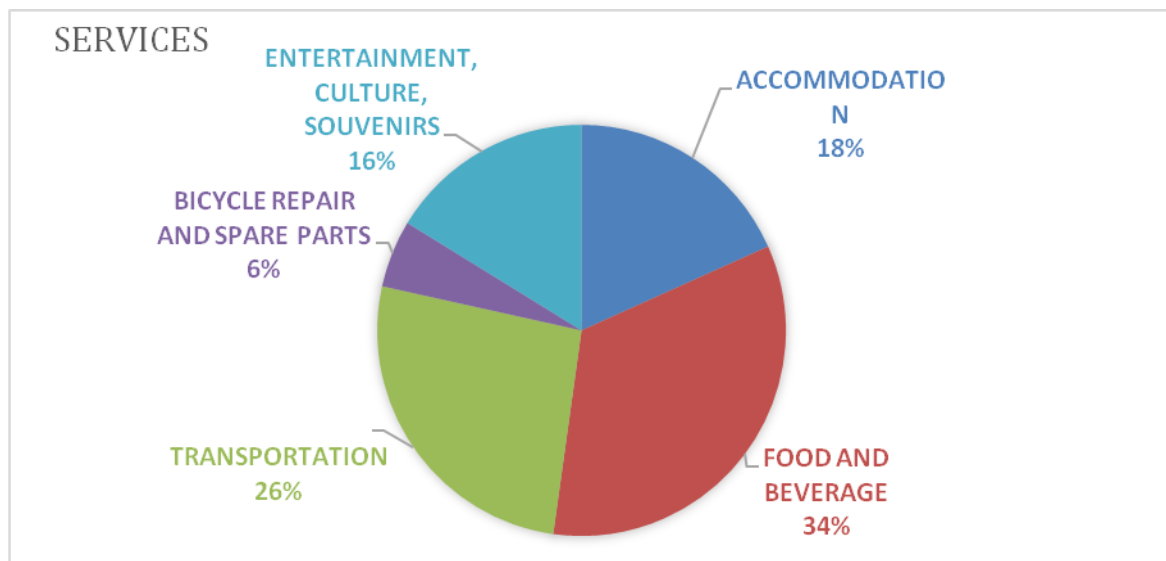
4 ώρες - 1 ημέρα

1 ώρα - 4 ώρες

30 λεπτά - 1 ώρα

< 30 λεπτά

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
 Οι υπηρεσίες που χρησιμοποιήθηκαν περισσότερο ήταν φαγητού και ποτού, ακολουθούμενες από
 υπηρεσίες μεταφοράς, διαμονής, διασκέδασης, πολιτισμού και αναμνηστικά και επισκευή ποδηλάτων
 και ανταλλακτικά.



[ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ]

ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ, ΑΝΑΜΝΗΣΤΙΚΑ 16%

ΔΙΑΜΟΝΗ 18%

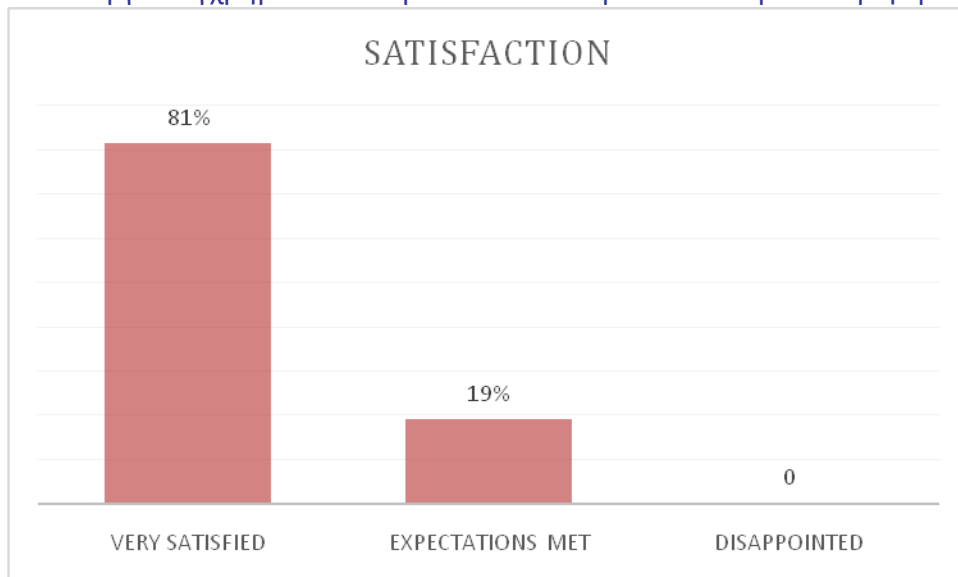
ΦΑΓΗΤΟ ΚΑΙ ΠΟΤΟ 34%

ΜΕΤΑΦΟΡΑ 26%

ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ 6%

Υπήρχε υψηλό ποσοστό ικανοποίησης μεταξύ των ερωτηθέντων: Περίπου 4/5 ερωτηθέντες ήταν πολύ ικανοποιημένοι με την επίσκεψή τους και για το άλλο 1/5 η επίσκεψη ανταποκρίθηκε στις προσδοκίες τους. Κανένας από τους ερωτηθέντες δεν ήταν απογοητευμένος με την επίσκεψη.

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



[ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ]

ΠΟΛΥ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΟΙ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΑΠΟΓΟΗΤΕΥΜΕΝΟΣ

Όσον αφορά τις δαπάνες, η έρευνα έδειξε ότι οι ερωτηθέντες που έκαναν ημερήσια εκδρομή δαπάνησαν κατά μέσο όρο περίπου 26 €, ενώ οι τουρίστες που ταξίδευαν για 2 ημέρες ή περισσότερο ξόδεψαν κατά μέσο όρο 1042 € για ολόκληρο το ταξίδι.

4.5.4. Εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου

Ο οικονομικός αντίκτυπος του σλοβενικού τμήματος της διαδρομής EuroVelo 8 μπορεί να εκτιμηθεί συνδυάζοντας δεδομένα από τους μετρητές και την έρευνα, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι παραδοχές θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για ορισμένες από τις παραμέτρους. Δεδομένης της θέσης του, ο νεοεγκατεστημένος μετρητής κοντά στα κροατικά σύνορα φαίνεται να είναι αυτός που καταγράφει το υψηλότερο μερίδιο τουριστικής κίνησης σε σχέση με την καθημερινή κινητικότητα, επομένως χρησιμοποιούμε αυτά τα δεδομένα για την εκτίμηση.

- Ετήσιος αριθμός διελεύσεων: 59 889 (όπως καταγράφηκαν μεταξύ Απριλίου 2019 και Απριλίου 2020)
 - Μερίδιο διελεύσεων που συνδέονται με την καθημερινή κινητικότητα σύμφωνα με την έρευνα (υποθέτοντας ότι πρόκειται για ταξίδια μετ' επιστροφής): 0.6%
 - Μερίδιο διελεύσεων που συνδέονται με ημερήσιες εκδρομές σύμφωνα με την έρευνα (υποθέτοντας ότι πρόκειται για ταξίδια μετ' επιστροφής): 80.1%
 - Μερίδιο διελεύσεων που συνδέονται με τουριστικά ταξίδια 2 ημερών και περισσότερο σύμφωνα με την έρευνα (υποθέτοντας ότι πρόκειται για ταξίδια μίας κατεύθυνσης): 19.3%
- Δαπάνες ανά ημέρα για ημερήσιες εκδρομές σύμφωνα με την έρευνα: 26 €
- Δαπάνες ανά ημέρα για τουριστικές εκδρομές αρκετών ημερών, υποθέτοντας ότι η μέση διάρκεια ταξιδιού είναι 7 ημέρες: 149 €

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Με αυτά τα δεδομένα, μπορούμε να υπολογίσουμε έναν ετήσιο οικονομικό αντίκτυπο περίπου 1.721.000 € που συνδέεται με τουριστικά ταξίδια με διανυκτερεύσεις και 624.000 € που συνδέεται με ημερήσιες εκδρομές ή συνολικό αντίκτυπο 2.345.000 € για την περιοχή.

Αυτοί οι υπολογισμοί είναι απλές εκτιμήσεις και μπορούν να βελτιωθούν στο μέλλον προσθέτοντας περισσότερες ερωτήσεις στην έρευνα, π.χ. σχετικά με την ακριβή διάρκεια των διανυκτερεύσεων και με την εφαρμογή της κοινής μεθοδολογίας υπολογισμού του οικονομικού αντίκτυπου EuroVelo που αναπτύσσεται ακόμα.

5. Περίληψη

5.1. Χρήση της διαδρομής

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης από τα διάφορα πιλοτικά έργα δείχνουν πολλές διαφορές στη χρήση και τα προφίλ χρηστών, αλλά και ορισμένα κοινά μοτίβα.

Για τις περιοχές που ήταν διαθέσιμες σειρές δεδομένων για αρκετά χρόνια, μπορούμε να δούμε μια σαφή αύξηση στη χρήση. Αυτό ισχύει για το γαλλικό τμήμα της διαδρομής EuroVelo 8, όπου παρατηρήθηκε αύξηση της χρήσης κατά 7% μεταξύ του 2014 και του 2017, και ακόμη και για το σλοβένικο τμήμα, όπου οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης φτάνουν το 13,8% σε έναν μετρητή και το 12,5% στον άλλο. Αυτό είναι ένα ενθαρρυντικό σημάδι ότι ο ποδηλατικός τουρισμός αυξάνεται κατά μήκος της διαδρομής και ότι οι εξελίξεις όσον αφορά τις υποδομές, τις πινακίδες, την προσφορά τουριστικών υπηρεσιών, την προώθηση κ.λπ. αποδίδουν καρπούς.

Μια άλλη τάση που είναι σαφώς ορατή σε όλες τις περιοχές όπου πραγματοποιήθηκαν έρευνες είναι η επικράτηση των ανδρών ερωτηθέντων. Το μερίδιό τους έφτασε το 71% στη Σλοβενία, το 69% στην Καταλονία και το 69% στη Γαλλία. Εάν υπάρχει μια ελαφριά τάση των ανδρών ποδηλατών να είναι πιο πρόθυμοι να ανταποκρίνονται σε έρευνες αυτό θα πρέπει να επαληθευτεί με μη αυτόματες μετρήσεις. Ωστόσο, η ανισορροπία είναι τόσο μεγάλη και τόσο ομοιόμορφη μεταξύ περιοχών που απέχουν πολύ μεταξύ τους που φαίνεται ότι αυτά τα αποτελέσματα δεν απέχουν τόσο πολύ από την πραγματικότητα. Προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό του ποδηλατικού τουρισμού κατά μήκος της διαδρομής EuroVelo 8, θα ήταν επομένως χρήσιμο να αυξηθούν οι προσπάθειες για την προσέλκυση γυναικών τουριστών ποδηλασίας στο μέλλον. Η εμπειρία από αλλού στην Ευρώπη έδειξε ότι αυτό μπορεί να επιτευχθεί δημιουργώντας μια ασφαλή ποδηλατική εμπειρία, με υψηλής ποιότητας υποδομές και χωριστά από την οδική κυκλοφορία όπου είναι δυνατόν. Στο πλαίσιο μιας μελλοντικής ευρωπαϊκής πλατφόρμας παρακολούθησης όπου διαφορετικές διαδρομές είναι άμεσα συγκρίσιμες, θα ήταν επίσης ενδιαφέρον να βρεθούν άλλες διαδρομές στην Ευρώπη όπου επιτυγχάνεται καλύτερη ισορροπία μεταξύ των φύλων προκειμένου να εντοπιστούν οι βέλτιστες πρακτικές και να μαθευτούν στην περιοχή της Μεσογείου.

Όσον αφορά τις μέσες δαπάνες, τα αποτελέσματα ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ των διαφόρων τμημάτων διαδρομών όπου πραγματοποιήθηκαν έρευνες, ειδικά για τις ημερήσιες εκδρομές. Για παράδειγμα, ενώ η μέση δαπάνη είναι 1,00 € στο γαλλικό τμήμα, η αντίστοιχη αξία στο σλοβένικο τμήμα είναι 26 €. Για το μέλλον, αυτό σημαίνει ότι οι μεθοδολογίες θα πρέπει να αναθεωρηθούν για να

Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης δούμε αν αυτό αντικατοπτρίζει τις πραγματικές διαφορές στα επίπεδα δαπανών ή τις διαφορές στον τρόπο συλλογής των δεδομένων.

5.2. Πρώτες εκτιμήσεις του οικονομικού αντίκτυπου

Το μέρος της εκτίμησης αντικτύπου του έργου MEDCYCLETLOUR ήταν το πρώτο βήμα προς την καθιέρωση μιας κοινής μεθοδολογίας για την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων του ποδηλατικού τουρισμού κατά μήκος της διαδρομής EuroVelo 8 βάσει μετρήσεων και ερευνών και συνδέεται με παρόμοιες προσπάθειες για άλλες διαδρομές του EuroVelo. Για τα πιλοτικά έργα που κατάφεραν να εγκαταστήσουν συσκευές καταμέτρησης και να πραγματοποιήσουν έρευνες χρηστών, είναι επομένως δυνατόν να δοθεί μια πρώτη εκτίμηση του οικονομικού αντίκτυπου του ποδηλατικού τουρισμού σε αυτές τις περιοχές. Δεδομένου ότι όλοι οι μετρητές έχουν εγκατασταθεί και σε άλλες περιοχές στο μεταξύ και η μεθοδολογία έρευνας είναι άμεσα διαθέσιμη, θα είναι δυνατόν στο μέλλον να δοθεί μια πληρέστερη εικόνα του οικονομικού αντίκτυπου σε ολόκληρη τη διαδρομή. Προς το παρόν, τα αποτελέσματα μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ
ALPES-MARITIME	3.7 – 15.5 εκατ. €
ZIPONA	2.0 – 2.8 εκατ. €
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	2.3 εκατ. €

Αυτά τα προκαταρκτικά αποτελέσματα δείχνουν ότι το έργο MEDCYCLETLOUR βρίσκεται σε καλό δρόμο για να ανταποκριθεί στον αντίκτυπο και τα αποτελέσματα που προβλέφθηκαν στην αρχή του έργου. Ωστόσο, η κατάσταση θα είναι σαφέστερη τα επόμενα χρόνια, όταν τα δεδομένα από τους μετρητές που εγκαταστάθηκαν πρόσφατα θα είναι πλήρη για όλες τις εποχές και όταν θα έχουν πραγματοποιηθεί περισσότερες έρευνες χρηστών.

6. Επόμενα βήματα

Εκτός από τις άλλες δράσεις που βελτίωσαν σημαντικά τη διαδρομή EuroVelo 8 και αύξησαν τις δυνατότητες του ποδηλατικού τουρισμού στην περιοχή της Μεσογείου, το έργο MEDCYCLETLOUR άνοιξε επίσης το δρόμο για μια εναρμονισμένη παρακολούθηση και αξιολόγηση της χρήσης της διαδρομής και του οικονομικού της αντίκτυπου. Το δίκτυο των αυτόματων μετρητών κατά μήκος της διαδρομής έχει αυξηθεί σημαντικά μέσω των πιλοτικών ενεργειών. Στο μέλλον, θα είναι δυνατή η ενσωμάτωσή τους σε μια κοινή ευρωπαϊκή πλατφόρμα καταμέτρησης για την ανάκτηση δεδομένων και τη σύγκριση των εξελίξεων με την πάροδο του χρόνου.

Η εναρμονισμένη προσέγγιση για τις έρευνες χρηστών με το κοινό ερωτηματολόγιο και τα βασικά ερωτήματα έχει επίσης αποδείξει τη χρησιμότητά της για τη σύγκριση των αποτελεσμάτων της έρευνας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Μετά τον πρώτο γύρο ερευνών βάσει αυτής της προσέγγισης, ο κατάλογος των ερωτήσεων θα πρέπει να αναθεωρηθεί για να ευθυγραμμιστεί με τη μεθοδολογία υπολογισμού του οικονομικού αντίκτυπου που βρίσκεται στα τελικά στάδια της ανάπτυξής της. Προκειμένου να βελτιωθούν περαιτέρω τα αποτελέσματα, θα είναι επίσης απαραίτητο να αναπτυχθούν περισσότερες οδηγίες σχετικά με το πώς, πότε και πού θα συλλέγονται οι έρευνες, ώστε τα δεδομένα να είναι ακόμη πιο συγκρίσιμα σε ολόκληρη τη διαδρομή, και να καταστούν ακριβέστεροι οι υπολογισμοί.