

Povzetek

1. Uporaba poti

Rezultati analize različnih pilotnih projektov kažejo na številne razlike v uporabi in uporabniških profilih, pa tudi nekaj običajnih vzorcev.

Za regije, pri katerih imamo na voljo serije podatkov za več let, lahko opazimo očiten porast uporabe. To velja za francoski odsek poti EuroVelo 8, kjer je bilo med letoma 2014 in 2017 opaziti 7-odstotno povečanje uporabe, še bolj pa za slovenski odsek, kjer letne stopnje rasti na enem števcu dosežejo 13,8%, na drugem pa 12,5 %. To je spodbuden znak, da se kolesarski turizem vzdolž poti povečuje in da razvoj na področju infrastrukture, označevanja, ponudbe turističnih storitev, promocije itd. obrodi sadove.

Drugi trend, ki je jasno viden na vseh področjih kjer so bile opravljene raziskave, je prevladovanje moških korespondentov. Njihov delež je v Sloveniji dosegel 71%, v Kataloniji in Franciji pa 69%. Ali obstaja rahla pristranskost v smislu, da se moški kolesarji bolj množično odzivajo na ankete, bi bilo treba preveriti z ročnim štetjem; vendar je neravnovesje med regijami, ki so med seboj oddaljene, tako veliko in tako skladno, da se ti rezultati ne zdijo tako daleč od resničnosti. Da bi v celoti izkoristili potencial kolesarskega turizma na progi EuroVelo 8, bi bilo morda koristno v prihodnje povečati prizadevanja za privabljanje kolesarskih turistk. Izkušnje iz drugih delov Evrope so pokazale, da je to mogoče doseči z ustvarjanjem varne kolesarske izkušnje z visokokakovostno infrastrukturo, ki je, kjer je to mogoče, ločena od cestnega prometa. V okviru prihodnje evropske platforme za spremljanje, kjer so različne poti neposredno primerljive, bi bilo zanimivo najti druge poti v Evropi, kjer je doseženo boljše ravnovesje med spoloma. Slednje bi pomagalo ugotoviti najboljše prakse, na podlagi katerih bi se lahko učili na sredozemskem območju.

Glede povprečne porabe se rezultati med različnimi odseki poti, kjer so bile opravljene raziskave, bistveno razlikujejo, zlasti za dnevne izlete. Medtem, ko povprečna poraba v francoskem delu znaša 1,00 €, je v slovenskem delu 26 €. To pomeni, da bo treba v prihodnosti metodologije pregledati in ugotoviti, ali to odraža dejanske razlike v ravni porabe ali razlike v načinu zbiranja podatkov.

2. Prve ocene gospodarskega vpliva

Del, ki se nanaša na oceno učinka pri projektu MEDCYCLETOUT, je bil prvi korak k vzpostavitvi skupne metodologije za ocenjevanje gospodarskega vpliva kolesarskega turizma na poti EuroVelo 8 na podlagi štetja in anket, ter povezan s podobnimi prizadevanji drugih EuroVelo poti. Pri pilotih, katerim je uspelo namestiti števce in izvesti ankete med uporabniki, je zato mogoče najprej oceniti gospodarski vpliv kolesarskega turizma v teh regijah. Ker so bili medtem vsi števci nameščeni tudi v drugih regijah in je metodologija raziskovanja na voljo, bo v prihodnosti mogoče podati celovitejšo sliko gospodarskega vpliva na celotni poti. Trenutno lahko rezultate povzamemo na naslednji način:

REGIJA	GOSPODARSKI VLIV
OBMORSKE ALPE	3.7 – 15.5 milijona €
GIRONA	2.0 – 2.8 milijona €
SLOVENIJA	2.3 milijona €

Ti preliminarni rezultati kažejo, da je projekt MEDCYCLETOUT na pravi poti, da doseže vpliv in rezultate, predvidene na začetku projekta. Razmere bodo sicer se jasnejše v prihodnjih letih, ko

bodo podatki iz nedavno nameščenih števcov primerni za vse letne čase in ko bo izvedenih več anket med uporabniki.