

Sažetak

1. Upotreba rute

Rezultati analize različitih pilota pokazuju brojne razlike u upotrebi i korisničkim profilima, ali i neke uobičajene obrasce.

Za regije u kojima su dostupni podaci tijekom više godina, vidljivo je povećanje korištenja. To je slučaj s francuskim dijelom EuroVelo 8 rute, gdje je u razdoblju između 2014. i 2017. godine uočeno povećanje upotrebe rute od 7%, a čak i veće povećanje na slovenskom dijelu rute, gdje godišnje stope rasta dosežu 13,8% na jednom brojaču prometa biciklista i 12,5% na drugom. To je ohrabrujući znak koji govori u prilog povećanju cikloturista na ovoj ruti, te da razvoj rute u smislu infrastrukture, postavljanja signalizacije, ponude turističkih usluga, promocije, itd. donosi prve plodove.

Drugi trend koji je jasno vidljiv u svim područjima na kojima je vršena anketa je prevladavanje muških ispitanika. Njihov udio dosegao je 71% u Sloveniji, 69% u Kataloniji, a također 69% u Francuskoj. Postoji li blaga pristranost u smislu da su muški biciklisti skloniji odgovarati na ankete, to bi trebalo potvrditi ručnim brojanjem; međutim, neravnoteža je toliko velika i toliko dosljedna između država odnosno regija daleko udaljenih jedna od druge da se čini da ti rezultati nisu toliko daleko od stvarnosti. Da bi se ostvario puni potencijal cikloturizma duž EuroVelo 8 rute, možda bi bilo korisno u budućnosti povećati napore za privlačenje ženskih cikloturista/biciklista na rutu. Iskustvo iz drugih dijelova Europe pokazalo je da se to može postići stvaranjem sigurnog biciklističkog iskustva, s kvalitetnom biciklističkom infrastrukturom, odvojenom od cestovnog prometa kad god je to moguće. U okviru buduće europske platforme za praćenje uporabe ruta gdje su različite rute izravno usporedive, bilo bi zanimljivo pronaći i druge rute u Europi u kojima se postiže bolja ravnoteža spolova kako bi se identificirale najbolje prakse, te iskustva iz istih prenijela na mediteransko područje.

U pogledu prosječne potrošnje turista, rezultati se značajno razlikuju između različitih dionica ruta na kojima su vršena istraživanja, posebno za jednodnevne izlete. Na primjer, dok je prosječna potrošnja 1,00 € u francuskom dijelu, odgovarajuća vrijednost u slovenskom dijelu rute je 26 €. U budućnosti, to znači da će se metodologije morati revidirati kako bi se vidjelo odražava li to stvarne razlike u razini potrošnje ili razlike u načinu prikupljanja podataka.

2. Prve procjene ekonomskog učinka

Dio procjene učinka projekta MEDCYCLETLOUR bio je prvi korak prema uspostavi zajedničke metodologije za procjenu ekonomskog utjecaja cikloturizma duž EuroVelo 8 rute na temelju brojača prometa biciklista i anketa, te povezan sa sličnim naporima za ostale EuroVelo rute.

Za pilot projekte koji su uspjeli realizirati oba načina procjene učinaka, i ugraditi brojače biciklista i provesti ankete korisnika rute moguće je dati prvu procjenu ekonomskog učinka biciklističkog turizma u tim državama odnosno regijama. Budući da su u međuvremenu brojači biciklista (tzv. Counteri) ugrađeni i u

druge države/regije, a metodologija ankete lako dostupna, u budućnosti će biti moguće dati cjelovitiju sliku ekonomskog učinka na čitavoj EuroVelo 8 ruti. Za sada se rezultati mogu sažeti na sljedeći način:

REGIJE/DRŽAVE	EKONOMSKI UTJECAJ
ALPES-MARITIMES, FRANCUSKA	3.7 – 15.5 milijuna €
GIRONA, KATALONIJA, ŠPANJOLSKA	2.0 – 2.8 milijuna €
SLOVENIJA	2.3 milijuna €

Ovi preliminarni rezultati sugeriraju da je projekt MEDCYCLETOUR na tragu da ispuni utjecaj i rezultate predviđene na početku projekta. Međutim, situacija će biti jasnija tijekom sljedećih godina, kada će podaci s nedavno instaliranih brojača biciklista biti dostupni za sva godišnja doba i kada će se provesti više anketa korisnika same EuroVelo 8 rute.