

## GIỚI THIỆU THÔNG TIN

Ngày gửi bài: 31/5/2015

Tên tác giả: Nguyễn Thị Thúy Đạt

Học hàm/học vị: Thạc sỹ

Đơn vị công tác: Trường ĐH Kinh tế- ĐH Huế

Thông tin liên lạc: Địa chỉ: Khoa Quản trị kinh doanh, ĐH Kinh tế- ĐH Huế, 99 Hồ Đắc Di, Huế;  
email: [nguyenthithuydat@gmail.com](mailto:nguyenthithuydat@gmail.com); điện thoại: 0120.883.93.72

Lĩnh vực nghiên cứu chuyên sâu: marketing, thương hiệu

Tên bài viết: Du lịch xe đạp- Kinh nghiệm của các nước Châu Âu trong việc phát triển du lịch xe đạp hướng đến sự phát triển du lịch bền vững và bài học kinh nghiệm cho khu vực duyên hải Nam Trung Bộ Việt Nam

Chủ đề: Kinh doanh

Ngôn ngữ: Tiếng Việt

Số từ của bài viết:

# **DU LỊCH XE ĐẠP- KINH NGHIỆM CỦA CÁC NƯỚC CHÂU ÂU TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN DU LỊCH XE ĐẠP HƯỚNG TỚI SỰ PHÁT TRIỂN DU LỊCH BỀN VỮNG VÀ BÀI HỌC KINH NGHIỆM CHO KHU VỰC DUYÊN HẢI NAM TRUNG BỘ VIỆT NAM TÓM TẮT**

Du lịch được xem làm một ngành đóng góp lớn cho sự phát triển của các quốc gia. Tuy nhiên, du lịch cũng được xem là lĩnh vực có đóng góp đáng kể vào sự thay đổi môi trường, biến đổi khí hậu. Do đó, nhiều giải pháp phát triển du lịch bền vững đã được đưa ra trong đó có giải pháp liên quan đến việc tác động vào hệ thống giao thông, thay đổi thói quen sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường trong quá trình du lịch. Bài viết này nghiên cứu kinh nghiệm phát triển mạng lưới đạp xe đạp liên lục địa ở châu Âu nhằm phát triển loại hình du lịch xe đạp, phân tích những tác động về mặt kinh tế, môi trường và xã hội của mô hình du lịch xe đạp. Từ đó, đưa ra các bài học kinh nghiệm cho vùng duyên hải Nam Trung Bộ trong việc phát triển du lịch xe đạp hướng tới sự phát triển bền vững.

**TỪ KHÓA:** du lịch xe đạp, du lịch bền vững, phát triển bền vững;

## **NỘI DUNG**

### **1. Mở đầu**

Du lịch hiện nay đang là một trong ngành đóng góp lớn cho sự phát triển của các quốc gia (Jay, 2000). Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng, bên cạnh những lợi ích mang lại (tăng thu nhập, tạo công ăn việc làm, cải thiện đời sống người dân địa phương, v.v.) thì du lịch cũng đưa đến những vấn đề tiêu cực (tội phạm, ma túy, mại dâm, ô nhiễm môi trường, v.v.). Một trong những vấn đề được quan tâm bàn thảo nhiều nhất hiện nay đó là biến đổi khí hậu trong đó du lịch được xem là góp phần không nhỏ vào hiện tượng này. Do đó, những cụm từ như du lịch bền vững hay du lịch trách nhiệm được nhắc đến nhiều trong các hội thảo, các chương trình phát triển ở nhiều quốc gia khác nhau trong đó có Việt Nam.

Theo Luật Du lịch Việt Nam (2006), du lịch bền vững là sự phát triển du lịch đáp ứng được các nhu cầu hiện tại mà không làm tổn hại đến khả năng đáp ứng nhu cầu du lịch của tương lai. Theo Ủy ban môi trường và phát triển quốc tế (1987), du lịch bền vững là một quá trình nhằm đáp ứng những nhu cầu hiện tại mà không làm tổn hại đến khả năng của của các thế hệ mai sau. Như vậy, có thể rút ra là du lịch bền vững là sự phát triển du lịch có sự quan tâm đến việc bảo tồn các giá trị của tài nguyên du lịch đồng thời giảm thiểu đến mức thấp nhất những tác hại xấu đến môi trường, kinh tế, văn hoá – xã hội nhằm phục vụ nhu cầu hiện tại của du khách và điểm du lịch mà không làm phương hại đến nhu cầu của tương lai.

Du lịch được xem là một lĩnh vực liên ngành khi nó có sự kết nối bởi nhiều lĩnh vực khác nhau như dịch vụ ăn uống, khách sạn lữ hành, giao thông vận tải, v.v. Giao thông vận tải giúp kết nối các điểm đến khác nhau và vận chuyển con người, hàng hóa dịch vụ và nó trở thành một phần quan trọng trong sự phát triển của du lịch. Culpan (1987) đã xác định các phương tiện giao thông và sự quản lý hiệu quả hệ thống giao thông như là một thành phần quan trọng trong hệ thống du lịch quốc tế. Page và Lumsdon (2004) cho rằng hệ thống giao thông của một điểm đến du lịch có

sự tác động lên sự trải nghiệm du lịch khi nó giải thích cách mà người ta di chuyển và tại sao họ chọn những loại hình du lịch, điểm đến và phương tiện di chuyển.

Cũng như các ngành khác, giao thông vận tải cũng có sự tác động nhất định đến môi trường, kinh tế và xã hội. Bên cạnh những thuận lợi của giao thông vận tải mang lại, nhiều vấn đề bất lợi của nó cũng được nghiên cứu. OECD (1988) đã chỉ ra những tác động chính của giao thông đến môi trường chẳng hạn như khí thải từ các con đường và các phương tiện vận chuyển là một phần nguyên nhân chính gây ra hiệu ứng nhà kính. Lĩnh vực giao thông vận tải tiêu thụ 1/4 nguồn năng lượng hàng năm của toàn thế giới và khoảng 54% lượng dầu mỏ (Peter, 2000). Ô nhiễm tiếng ồn và không khí đến từ nhiều nguồn khác nhau trong đó có động cơ của máy bay, xe cơ giới, công trường xây dựng, cáp treo (Buckley, 1996). Do đó, để phát triển du lịch bền vững cần có sự hỗ trợ tích cực từ lĩnh vực giao thông vận tải. Bên cạnh những giải pháp về giao thông vận tải được phát triển trong đó nhấn mạnh sự thay thế các phương tiện giao thông công cộng hay các giải pháp giúp cải thiện hệ thống xe buýt trong vùng đô thị thì giải pháp khuyến khích người dân và khách du lịch sử dụng xe đạp ngày càng được nhiều quốc gia trên thế giới áp dụng. Bài viết này nghiên cứu kinh nghiệm của các nước châu Âu trong việc phát triển du lịch xe đạp hướng tới sự phát triển du lịch bền vững và bài học kinh nghiệm cho vùng duyên hải Nam Trung Bộ Việt Nam.

## **2. Kinh nghiệm của các nước châu Âu trong phát triển du lịch xe đạp**

Du lịch xe đạp được xem là một trong những loại hình du lịch bền vững nhất (Simonsen và cộng sự, 1998). Du lịch xe đạp trở nên phổ biến ở nhiều quốc gia khi mà việc đạp xe hàng ngày trở nên thường xuyên và quen thuộc như ở Đan Mạch, Đức và Hà Lan và ở một số nước có mạng lưới giao thông xe đạp chiếm ưu thế (Larsen, 2007). Lumsdon (1996) đã định nghĩa du lịch xe đạp như là một hoạt động đạp xe giải trí, nó có thể là một chuyến đi đường dài hay chỉ là một cuộc du ngoạn ngắn trong ngày. Xe đạp không chỉ là một phương tiện giao thông mà nó còn là một phần của sự trải nghiệm của du khách (Lumsdon, 2000).

Sự thành công của mô hình du lịch xe đạp ở châu Âu dựa trên sự đầu tư vào mạng lưới giao thông miễn phí cũng như hoạt động marketing. Thậm chí ở những quốc gia không có truyền thống sử dụng xe đạp hàng ngày như Ý hay Tây Ban Nha thì du lịch xe đạp vẫn đang được phục vụ nhưng ở số lượng nhỏ hơn và chỉ dành cho du khách. Những tiện ích mới cũng được phát triển để làm cho du lịch xe đạp trở nên hấp dẫn trên thị trường. Du lịch xe đạp không chỉ là một sản phẩm du lịch nông thôn mà còn được phục vụ ở các thị trấn và thành phố lớn. Nhiều điểm đến du lịch lớn ở Châu Âu đang khuyến khích du khách đạp xe và đi bộ trong thành phố hơn là sử dụng xe hơi; Amsterdam, Barcelona, Berlin, Budapest, Copenhagen, Lyon, Paris và Seville cũng đã phát triển và giới thiệu hành trình đạp xe cho người dân và du khách.

### **2.1. Sự hình thành và phát triển mạng lưới du lịch xe đạp ở Châu Âu**

Việc phát triển du lịch xe đạp ở châu Âu ban đầu chỉ nằm rải rác ở các quốc gia khác nhau như ở Thụy Sĩ (Veloland Schweiz), Hà Lan (LF-Routes), Áo (Dunue Cycle Path) hay Vương quốc Anh (The Coast to Coast (C2C) Cycle Route). Nhận thấy khả năng liên kết các tuyến đường xe đạp giữa các nước với nhau trong cộng đồng các nước Châu Âu ý tưởng phát triển mạng lưới xe đạp

toàn khắp Châu Âu ra đời năm 1995 với tên gọi là EuroVelo (European Cycle Route Network) gồm 12 tuyến đường. Cơ quan đầu tiên điều hành tuyến đường này Liên đoàn xe đạp châu Âu (ECF), De Frie Fugle (Đan Mạch) và Sustrans (Vương quốc Anh). Từ tháng 8 năm 2007, ECF kết với các quốc gia và vùng lãnh thổ thành viên để điều hành mạng lưới này. Đến tháng 9 năm 2011, mạng lưới này được thêm vào 2 tuyến đường mới. Đồng thời có sự phát triển tiềm năng của những tuyến đường mới đó là tuyến đường Iron Curtain- ICT No.13 và Rhine Route N0.15. Hiện tại EuroVelo có chiều dài là 66.000 km và dự tính khi hoàn thành tuyến đường năm 2020 thì chiều dài của nó sẽ là 70.000 km. Mục tiêu của dự án EuroVelo đó là ứng dụng mạng lưới đạp xe đạp bền vững cao liên châu lục ở tất cả các nước Châu Âu, khuyến khích số lượng lớn công dân các nước tham gia đạp xe đạp, nâng cao sức khỏe cộng đồng và sự di chuyển bền vững dọc suốt hành trình du lịch đường dài cũng như trong cuộc sống thường ngày của người dân địa phương.

## **2.2.Chính sách của Châu Âu về phát triển du lịch bền vững và du lịch xe đạp**

Du lịch là một lĩnh vực tích hợp với sự tham gia của nhiều lĩnh vực khác nhau. Với mối liên hệ này thì du lịch được ước tính là mang lại 10% GDP của EU và chiếm 12% việc làm của thị trường lao động; lợi nhuận trực tiếp chiếm 5% GDP của EU (EC, 2010; Weston và cộng sự, 2012). Hiệp ước về chức năng hoạt động của liên minh châu Âu (TFEU) đã thừa nhận tầm quan trọng của ngành công nghiệp du lịch (Title XXII, Tourism). Thông qua nó ngành công nghiệp du lịch có thể đóng góp vào “Châu Âu 2020- Một chiến lược Châu Âu vì sự tăng trưởng khôn ngoan, bền vững và bình đẳng và hướng tới việc đẩy mạnh khái niệm quyền công dân Châu Âu”.

Ủy ban châu Âu (EC) đã chấp nhận chiến dịch truyền thông COM (2010) 352 với chủ đề “Châu Âu, điểm đến du lịch số một thế giới- một khuôn khổ chính trị mới cho du lịch ở châu Âu” (EC, 2010) nhằm mục tiêu chuyển kích sự tiếp cận có phối hợp cho những sáng kiến liên quan đến du lịch và định ra một khuôn khổ mới cho các hành động để tạo ra năng lực cạnh tranh của ngành du lịch vì mục tiêu phát triển bền vững. Chính sách du lịch Châu Âu hiện tại tập trung vào 3 lĩnh vực: các phương thức đo lường tác động của du lịch, truyền thông du lịch bền vững, cải thiện sự hiểu biết và sự hiện diện của du lịch (EC DG ENTR, 2012).

Tiềm năng của xe đạp như là một phương án thay thế có giá trị cho các phương tiện cơ giới và là một phần của giải pháp để giảm bớt tác động không mong muốn của giao thông (biến đổi khí hậu, ô nhiễm, tiếng ồn) và du lịch xe đạp nhằm mục đích “cải thiện phúc lợi và điều kiện sống theo cách thức bền vững cho thế hệ hiện tại và tương lai” (Commission of the European Communities, 2006) đã nhận được xem xét của EC khi mà EC xác định việc hỗ trợ cho cơ sở hạ tầng giao thông hay cơ sở hạ tầng du lịch bền vững là hai mảng đầu tư khả thi. Các tuyến đường xe đạp sẽ được thiết kế theo khuôn khổ du lịch bền vững được thảo ra bởi UNWTO và được đảm bảo bởi những chính sách của Liên minh châu Âu.

Nghị viện châu Âu cũng đã chấp thuận giải pháp bao gồm cả EuroVelo trong mạng lưới giao thông liên châu Âu (năm 2009). Nó yêu cầu Ủy ban và nước thành viên xem mạng lưới EuroVelo và Tuyến đường xe đạp Iron Curtain như là cơ hội để quảng bá cho cơ sở hạ tầng của mạng lưới đạp xe liên quốc gia, hỗ trợ cho việc phát triển các phương tiện không sử dụng động cơ

và du lịch bền vững (EP, 2009). Cùng năm đó, trong khuôn khổ trọng tâm của chính sách du lịch được thảo luận trong những phần trước, Ủy ban đã bắt đầu áp dụng hàng loạt các hoạt động trực tiếp trong lĩnh vực du lịch: (1) Hoạt động chuẩn bị cho “European Destinations of Excellence (EDEN)”, “Calypso” và “Du lịch bền vững”; (2) Chương trình năng lực cạnh tranh và đổi mới (CIP). Một số hoạt động đã hỗ trợ rất mạnh mẽ cho việc phát triển du lịch xe đạp ở châu Âu. Đáng chú ý là hoạt động chuẩn bị cho “Du lịch bền vững” (2009- 2011) với tổng ngân sách là 1,9 tỉ Euro nhằm hỗ trợ cho các hoạt động khác nhau của Tuyến đường xe đạp Iron Curtain và du lịch xe đạp. Trong khuôn khổ chương trình chuẩn bị năm 2009, Ủy ban đã tổ chức 3 hội thảo vùng nâng cao nhận thức cho “Tuyến đường xe đạp Iron Curtain”.

Về mặt lý thuyết châu Âu hy vọng mạng lưới EuroVelo có thể mang lại sự phát triển du lịch bền vững và sự giảm thiểu khí thải CO<sub>2</sub> như trong chỉ dẫn của UNWTO (Simpson và cộng sự, 2008). EuroVelo có tiềm năng trong việc:

- Cải thiện du lịch nội địa và giảm thiểu lượng du khách du lịch đường dài đến những địa điểm mà gây ra lượng phát thải CO<sub>2</sub> cao.

- Khuyến khích du lịch xuyên biên giới với sự tác động nhỏ nhất đến môi trường và sự tác động ít đến quãng đường du lịch và mức phát thải thấp.

- Khuyến khích mọi người sử dụng các phương tiện công cộng để đến các địa điểm đạp xe vì vậy tạo ra sự tác động nhỏ đến môi trường hơn các phương tiện xe hơi cá nhân hay máy bay.

- Tái sử dụng lại các tài sản như tuyến đường sắt cũ, đường rừng và đường dọc các con kênh.

- Khơi dậy sự phát triển kinh tế ở vùng nông thôn mà không phải là địa điểm du lịch hàng đầu.

- Mang lại sự đa dạng cho vùng đất dựa trên việc kinh doanh cung cấp các tiện nghi, các điểm tham quan hấp dẫn và thức ăn đồ uống.

- Mang đến cho cư dân địa phương chất lượng cuộc sống được cải thiện thông qua các hoạt động thể chất.

- Làm cho lượng khí thải CO<sub>2</sub> gần như không.

- Tạo ra một hình thức du lịch chậm trong đó khuyến khích các mối quan tâm vào sự phong phú, đa dạng của ẩm thực, di sản và cuộc sống cộng đồng địa phương xuyên suốt ở các quốc gia và vùng lãnh thổ khác nhau ở châu Âu.

### **2.3. Yêu cầu và tiêu chuẩn của tuyến đường xe đạp quốc tế ở Châu Âu**

Một số yêu cầu và tiêu chuẩn của tuyến đường xe đạp quốc tế ở Châu Âu có thể kể đến đó là: (1) tuyến đường có khả năng kết nối các điểm đến du lịch đẹp và có thể sử dụng để phục vụ cho người người dân địa phương như là một tuyến đường an toàn đến nơi làm việc, trường học, cửa hàng mua sắm, v.v.; (2) có khả năng kết nối nhanh chóng và hiệu quả với các phương tiện giao thông công cộng (tàu, thuyền, xe buýt), do đó, cần phải đảm bảo có sự hiện diện của các phương tiện công cộng cứ mỗi 150 km; (3) tuyến đường có thể sử dụng 365 ngày trong năm và có điểm dừng nghỉ ngơi cứ mỗi 50 km; (4) bề mặt các lớp của tuyến đường xe đạp phải ổn định, bền và

được lót đường ít nhất 80% chiều dài tuyến đường; (5) lưu lượng giao thông trên đường mỗi ngày nơi mà có tuyến đường xe đạp không nhiều hơn 1000 phương tiện mỗi ngày; (6) độ rộng của tuyến đường xe đạp phải đảm bảo cho việc lưu thông của 2 xe đạp và độ dốc so với mặt biển không quá 6% (Weston và cộng sự, 2012)

Ngoài ra, tùy vào mỗi quốc gia khác nhau mà các tuyến đường cũng có những yêu cầu, tiêu chuẩn khác. Ở Đức, tính an toàn, dễ sử dụng (biển báo chỉ dẫn), tuyến đường đa dạng và dịch vụ phục vụ ăn uống quan trọng hơn những vấn đề liên quan đến tài liệu thông tin về tuyến đường, khả năng tiếp cận giao thông công cộng, các cửa hàng bảo dưỡng sửa chữa xe đạp và cơ sở vật chất tại các điểm nghỉ (Weston và cộng sự, 2012). Người dân ở Anh và Bỉ coi trọng sự phân luồng giao thông, biển chỉ dẫn rõ ràng và các thông tin liên quan đến các địa điểm du lịch ngắm cảnh trong khi đó biển chỉ dẫn và mô tả tuyến đường, sự hấp dẫn của cảnh quan và chất lượng tuyến đường lại được xem là yếu tố quan trọng đối với người đi du lịch xe đạp ở Rhineland-Palatinate (Weston và cộng sự, 2012).

#### **2.4.Thị trường du lịch xe đạp châu Âu**

Lumsdon (1999) đã ước tính du lịch xe đạp chiếm từ 2- 4% trong tất cả các loại hình du lịch ở châu Âu. Ở Đan Mạch, du lịch xe đạp mang lại 13% trong tổng thu nhập của ngành du lịch năm 2008 trong khi du lịch xe đạp của Áo mang lại 5,6- 6% công việc trong mùa du lịch hè (Weston và cộng sự, 2012). Ở Đức, thu nhập trực tiếp hàng năm từ du lịch xe đạp là 3,9 tỷ Euro, chiếm 3% thu nhập từ du lịch trong ngày và qua đêm (Weston và cộng sự, 2012). Ở Pháp, 3,3% trong 5,5 triệu chuyến du lịch được xác định là từ du lịch xe đạp.

Liên quan đến đi nghỉ bằng xe đạp, thị trường du lịch xe đạp được chia thành 2 phân khúc. Phân khúc thứ nhất đó những người đam mê đạp xe, họ thích thú khi bỏ thời gian để đạp xe và sẽ đặt trước kỳ nghỉ. Phân khúc thứ 2 đó là những người thích xe đạp giống như là một phần của kỳ nghỉ nhưng họ cũng tìm đến các hoạt động khác như câu cá hay đi bộ. Chân dung khách hàng của thị trường đạp xe đạp được nghiên cứu ở 8 thị trường từ 5 quốc gia châu Âu (Weston và cộng sự, 2012) chỉ ra rằng họ có độ tuổi trung bình là từ 45 đến 55 tuổi; nam giới chiếm 60% và nữ giới là 40%; trình độ học vấn và thu nhập cao; 20% đi du lịch xe đạp một mình, 50% đi theo cặp, 20% đi theo nhóm nhỏ 3-5 người.

Nghiên cứu của Mintel (2003) cho thấy động cơ chính thúc đẩy những người đi du lịch bằng xe đạp ở châu Âu là nghỉ ngơi thư giãn (57%), sức khỏe, luyện tập thể thao (29-40%), ngắm cảnh nơi đi qua, khám phá vùng đất mới, gần gũi với thiên nhiên (31%), tận hưởng thời gian bên bạn bè (2%).

Theo các nghiên cứu ở Đức và vương quốc Anh, mùa cao điểm của du lịch xe đạp đó là từ tháng 5 cho đến cuối tháng 8 chiếm tỷ lệ 79% trong tổng số các chuyến đi du lịch trong suốt 4 tháng này (Weston và cộng sự, 2012). Ở Hà Lan, 74% các chuyến đi trong ngày là vào mùa xuân và mùa hè, 19% là vào mùa thu và 7% vào mùa đông (Weston và cộng sự, 2012). Du lịch xe đạp vào mùa hè cũng chiếm tỷ lệ áp đảo ở Pháp (Altermodal, 2007). Do đó, có thể thấy rằng mùa trong năm ảnh hưởng mạnh đến người đi du lịch xe đạp. Ngoài ra, nhiệt độ cũng là yếu tố có ảnh hưởng

manh đến người đi du lịch. Ở Brandenburg (Đức), số lượng người đạp xe tăng và giảm theo nhiệt độ từ tháng 1 cho đến tháng 12. Đáng chú ý, việc đông tuyết ở Châu Âu có ảnh hưởng tiêu cực đến số lượng người đạp xe đặc biệt là những người đạp xe để du ngoạn, dạo chơi trong ngày. Trên mạng lưới đường Veloland, mùa tuyết rơi kéo dài, đầu mùa hè thường lạnh và mưa đã làm cho tỷ lệ người đạp xe dạo chơi giảm từ 12,5% (2009) xuống 9% (2010) (Weston và cộng sự, 2012). Ở Hà Lan thì mùa xuân nắng ấm 2007 đã thu hút một số lượng người tham gia đạp xe dạo chơi lớn (39% năm 2007 so với 28% năm 2002) (Weston và cộng sự, 2012).

Thời gian đi trung bình của những người đạp xe ở châu Âu là 7,7 ngày. 62% người Đức có chuyến đi dài từ 5 đến 14 ngày, 30% có chuyến đi ngắn và 8% có chuyến đi trên 15 ngày, 65% khách du lịch xe đạp bỏ ra 7 giờ đồng hồ trên yên xe và 62% người đạp xe hàng ngày có thời sử dụng xe đạp từ 1 đến 4 tiếng mỗi ngày (Weston và cộng sự, 2012). Trên tuyến đường LF (Hà Lan) 50% người du lịch xe đạp đạp hơn 6 tiếng mỗi ngày (Weston và cộng sự, 2012). Các nghiên cứu ở Áo, Pháp, Đức, Hà Lan, Thụy Sĩ và Anh cho thấy rằng người đạp xe đạp trong nhiều ngày đạp 60 km mỗi ngày trong khi ở Bỉ thì quãng đường mà người sử dụng xe đạp để du ngoạn đi đó là 41 km (Weston và cộng sự, 2012).

### **2.5.Cơ sở vật chất phục vụ lưu trú, ăn uống và dịch vụ liên quan đến xe đạp**

Việc hình thành các tuyến đường xe đạp kéo theo việc hiện diện của các cơ sở phục vụ ăn uống, lưu trú, mua sắm và các dịch vụ liên quan đến thuê mướn, sửa chữa xe đạp, v.v. 45% người du lịch xe đạp sử dụng nhà nghỉ, nhà ở trang trại, nhà trọ để nghỉ ngơi trong khi 40% người sử dụng khách sạn. Ngoài ra, cắm trại và nghỉ tại nhà người quen cũng là sự lựa chọn của nhiều người với khoảng 11% đến 15% người dùng (Weston và cộng sự 2012).

Tính thân thiện của các điểm phục vụ lưu trú, ăn uống cũng được đặt ra ở nhiều quốc gia. Chẳng hạn như người đạp xe ở Đức cho rằng các cơ sở phục vụ nghỉ ngơi và ăn uống thân thiện là yếu tố quan trọng trong du lịch xe đạp (Weston và cộng sự, 2012). Do đó, Liên đoàn xe đạp Đức (ADFC) đã triển khai việc cấp giấy chứng nhận Bett&Bike cho các cơ sở kinh doanh dịch vụ lưu trú thân thiện từ năm 1995 với 3 mục tiêu chính: (1) thiết lập mạng lưới dịch vụ lưu trú thân thiện đáp ứng được các tiêu chí tối thiểu nhất trên toàn nước Đức; (2) cung cấp dịch vụ lưu trú thỏa mãn yêu cầu và ước muốn của người đi xe đạp; (3) truyền thông và phát triển du lịch xe đạp ở Đức. Các cơ sở được cấp giấy chứng nhận sẽ được kiểm tra chất lượng bởi người quản lý của ADFC và một vị khách bí mật nhưng cũng là hội viên và người du lịch xe đạp của ADFC.

Có sự chênh lệch trong việc thuê xe đạp ở Đức khi 18% người thuê cho kỳ nghỉ du lịch bằng xe đạp trong khi chỉ có 7% thuê cho những chuyến du ngoạn trong ngày (Weston và cộng sự, 2012). Hai con số trên dường như đã tăng gấp đôi so với năm 2008 điều này chứng tỏ việc thuê mướn xe đạp là một phần quan trọng của thị trường du lịch bằng xe đạp. Thị trường xe đạp điện cũng là một thị trường tiềm năng đối với những vùng có độ dốc lớn hay thường xuyên có gió mạnh, do đó, 15% người du lịch xe đạp Đức mong muốn sở hữu một chiếc xe đạp điện trong tương lai. Ở những vùng ven biển Đức thì công suất sử dụng xe đạp điện đó là 50%. Doanh số xe đạp điện ở

Đức tăng từ 70.000 năm 2007 lên 30.000 năm 2011 và tương tự ở Hà Lan, thị phần xe đạp điện bán ra hàng năm tăng ngoạn mục từ 0% năm 2002 đến 15% năm 2011 (Weston và cộng sự, 2012).

## **2.6. Hoạt động marketing cho các tuyến đường xe đạp ở Châu Âu**

Tính hiệu quả của việc phát triển các tuyến đường phục vụ du lịch xe đạp còn phụ thuộc vào hoạt động marketing cho các tuyến đường. Do đó, nhiều tuyến đường trong mạng lưới tuyến đường xe đạp ở châu Âu đã tiến hành các hoạt động marketing để nâng cao lưu lượng du khách đạp xe trên tuyến đường cũng như số lượng khách đến thăm các điểm đến trên dọc hành trình của tuyến đường. Tuyến đường Amber xuất phát từ Cracow- Ba Lan đến Budapest- Hungary qua Banska Stiavnica- Slovakia từng là tuyến đường không được nhiều người biết đến trên thị trường du lịch nhưng bây giờ mọi chuyện đã hoàn toàn thay đổi bởi những nỗ lực của những người phát triển tuyến đường trong việc cải thiện sự nhận biết của cộng đồng về tuyến đường (Weston và cộng sự, 2012). Tuyến đường Amber đã quảng bá cho chính nó thông qua các yếu tố lịch sử và văn hóa trên dọc tuyến đường. Sự đa dạng của các yếu tố kể trên ở các vùng khác nhau trên dọc tuyến đường nó đi qua đã mang lại sự trải nghiệm phong phú tuyệt vời cho các du khách khi đạp xe trên tuyến đường này. Không những thế các điểm đến hấp dẫn của địa phương còn được giới thiệu trên website của các điểm du lịch hành hương như Kalwaria Zebrzydowska- Phần Lan, làng nghề mỹ nghệ của Slovakia (Weston và cộng sự, 2012). Hàng loạt các lễ hội đường phố, ẩm thực, nghệ thuật và văn hóa cũng được kết nối với các địa điểm trên dọc tuyến đường này.

## **2.7. Tác động của du lịch xe đạp đến kinh tế, môi trường, xã hội ở các nước Châu Âu**

### **2.7.1. Tác động của du lịch xe đạp đến kinh tế**

Một khía cạnh quan trọng của việc phát triển các tuyến đường xe đạp nằm ở việc dòng tiền chi tiêu cho nền kinh tế địa phương có thể hỗ trợ doanh nghiệp hay duy trì việc làm. Điều này có ý nghĩa đặc biệt đối với những vùng không phải là địa điểm yêu thích của du khách và không có khả năng thu hút dòng tiền chi tiêu của du khách. Chẳng hạn ở Anh, các tuyến đường xe đạp từ biển Ireland đến biển Bắc băng qua các ngọn đồi heo hút đã thu hút hơn 100.000 lượt viếng thăm mỗi năm; 10 đến 15.000 người mỗi năm đạp xe suốt hành trình. Những người cung ứng dịch vụ ăn ở và các cửa hàng ở những vùng nông thôn mà tuyến đường đi qua khẳng định rằng việc kinh doanh của họ phát triển phần lớn nhờ các giao dịch với khách du lịch xe đạp (Brown, 1997). Ở vùng Münsterland (Đức) 1 triệu du khách xe đạp nghỉ qua đêm và 12 triệu du khách đi xe đạp trong ngày mang lại khoảng 30% thu nhập hàng năm từ du lịch (Weston và cộng sự, 2012). Gần đây, sự phát triển của tuyến đường xe đạp Danube ở Serbia cũng là một phần của tuyến đường EuroVelo 6 đã mang lại sự tăng trưởng trong khu vực cung cấp dịch vụ ăn ở khi 80 doanh nghiệp đã được thành lập năm 2008 (Limbert & Matijasevic (GTZ), 2009).

Vấn đề chi tiêu của khách du lịch trên dọc tuyến đường cũng là mối quan tâm của nhiều người quản lý các tuyến đường khi nó không chỉ mang lại nguồn thu nhập cho người dân mà còn góp phần tăng nguồn thu ngân sách địa phương. Nghiên cứu ở 2 vùng (Rhineland-Palatinate, Lower Austria) và 4 quốc gia (Veloland Schweiz- Thụy Sĩ, LF-Routes- Hà Lan, Pháp và Đức) cho thấy mức chi tiêu trung bình là 57,08 Euro trong đó chi cho ngủ nghỉ là 23 Euro chiếm 40%, 17 Euro



cho thức ăn và đồ uống (30%) và 17 Euro (30%) còn lại dành cho các loại chi phí khác như mua sắm (thường chiếm một nửa khoản này), đi lại và các hoạt động ở địa phương (Weston và cộng sự 2012). Những người đi du ngoạn trong ngày thường dành từ 60 đến 75% chi tiêu trong ngày cho đồ ăn và thức uống (Weston và cộng sự, 2012).

### **2.7.2. Tác động của du lịch xe đạp đến môi trường**

Giống như các hoạt động du lịch khác du lịch xe đạp cũng mang lại những điểm bất lợi cho môi trường nhưng chúng ta cần xem xét nó trong mối tương quan so sánh với các hình thức du lịch khác đồng thời cần đưa ra các chứng cứ để cho thấy sự tác động cũng như tính bền vững của du lịch xe đạp. Hoạt động đạp xe bản thân nó không phát thải ra khí gây ô nhiễm. Tuy nhiên, những yếu tố liên quan đến du lịch xe đạp lại có sự tác động đến môi trường và có thể thấy từ 3 yếu tố: cơ sở vật chất phục vụ ăn ở, phương tiện di chuyển từ nhà đến điểm đến và hoạt động du lịch tại điểm đến (bao gồm cả phương tiện địa phương).

Người đạp xe có thể sử dụng phương tiện cơ giới để đến các điểm đến. Những phương tiện này làm giảm chất lượng không khí trên tuyến đường và khu vực gần điểm đến. Đặc biệt ở những điểm đến nổi tiếng ở vùng đồng quê thì những tuyến đường dành riêng cho ô tô không những làm giảm chất lượng không khí mà còn mang lại tiếng ồn. Đồng thời nó còn tác động đến cảnh quan khi phải có cơ sở hạ tầng phục vụ việc đỗ xe. Ở thị trường Đức, so sánh giữa lượng khí phát thải từ các kỳ nghỉ chỉ với xe đạp với các kỳ nghỉ xe đạp mà sử dụng kết hợp với các phương tiện giao thông khác thì kết quả cho thấy việc chỉ sử dụng xe đạp trong kỳ nghỉ không gây ra lượng khí thải ô nhiễm trong khi việc sử dụng kết hợp với xe hơi, máy bay, tàu hỏa mang lại lần lượt 48%, 39% và 7% lượng khí phát thải (Weston và cộng sự, 2012). Người du lịch xe đạp không sử dụng máy bay trong suốt hành trình tạo ra 68kg CO<sub>2</sub>/ chuyến đi, ít hơn 80% so với các loại hình du lịch khác.

Sự hình thành các cơ sở phục vụ ăn ở trên các tuyến đường cũng dẫn đến việc tiêu thụ năng lượng để duy trì hoạt động của các cơ sở này; chất lượng không khí giảm và ô nhiễm nguồn nước gây ra bởi các cơ sở phục vụ ăn ở cũng là điều không tránh khỏi. Tuy nhiên, lượng khí CO<sub>2</sub> phát thải mỗi đêm phụ thuộc vào thể loại và chất lượng của cơ sở phục vụ ăn ở. Lượng khí thải này là 4kg CO<sub>2</sub>/ đêm đối với phòng trọ và phòng B&B và 20kg CO<sub>2</sub>/ đêm đối với các khách sạn trung bình (UNWTO-UNEP-WMO, 2008). Đối với khách sạn được xếp hạng 3 sao thì lượng phát thải là 13kg CO<sub>2</sub>/ đêm và 40kg CO<sub>2</sub>/ đêm đối với khách sạn 4 sao (Nghiên cứu cho thị trường Amsterdam; Peeters & Schouten, 2006). Do đó, việc quản lý chất lượng của các cơ sở phục vụ lưu trú và ăn uống cũng được tiến hành nghiêm ngặt ở nhiều quốc gia. Đồng thời, xét từ phía người dùng, việc phát thải này có thể giảm thiểu khi mà khách du lịch xe đạp có xu hướng sử dụng các dịch vụ ăn ở ít gây phát thải như nhà trọ, nhà nghỉ, nhà ở trang trại.

### **2.7.3. Tác động của du lịch xe đạp đến xã hội**

Một vài nghiên cứu ở Mỹ và Anh đã chỉ ra rằng các tuyến đường xe đạp và các tuyến đường hỗn hợp có giá trị cao đối với người sử dụng và các doanh nghiệp cũng hoan nghênh sự phát triển của nó để thúc đẩy thương mại (Bennett và cộng sự, 2003; Bowker và cộng sự, 2007). Các nghiên cứu ở Tây Ban Nha và Ireland cũng cho thấy tầm quan trọng của việc liên kết cộng đồng và bảo vệ

các di sản địa phương trên các tuyến đường xanh (European Greenways Association, 2004; Kelly, 2006). Một số nghiên cứu khác cũng ủng hộ quan điểm đó là các tuyến đường xe đạp làm tăng chất lượng cuộc sống của cộng đồng địa phương (Schafer và cộng sự, 2000). Những phát hiện nghiên cứu cũng cho thấy là mỗi người đi xe đạp sẵn sàng chi trả 6 Euro mỗi ngày trên tuyến đường cũng chỉ ra một giá trị kinh tế cao (Institute of Transport and Tourism, 2007).

Những lợi ích cho sức khỏe từ việc đạp xe đạp cũng được bàn đến trong phạm vi tính kinh tế khi nó giảm thiểu các chi phí cho việc chăm sóc sức khỏe (PGV/plan&rat, 2007; SQW, 2007). Những hoạt động thể chất hàng ngày như đạp xe có sự liên hệ với các tác động tích cực đến sức khỏe. Có mối quan hệ chặt chẽ giữa những nước có tỷ lệ người sử dụng xe đạp và đi bộ cao với tỷ lệ người bị béo phì thấp và ngược lại (Bassett và cộng sự, 2008). Các hoạt động thể chất còn giúp giảm việc chết sớm (do tim mạch), tiểu đường, huyết áp cao và trầm cảm. Một số lợi ích sức khỏe cũng có thể kể đến như kiểm soát cân nặng tốt hơn và đời sống tâm lý lành mạnh (Cavill & Davies, 2007; Weston và cộng sự, 2012).

### **3. Bài học phát triển du lịch xe đạp hướng đến phát triển du lịch bền vững cho vùng duyên hải Nam Trung Bộ Việt Nam**

#### **3.1. Tiềm năng phát triển du lịch xe đạp ở vùng duyên hải Nam Trung Bộ Việt Nam**

##### **3.1.1. Đặc điểm địa hình, khí hậu và hệ thống giao thông**

Vùng duyên hải Nam Trung Bộ gồm 8 tỉnh/ thành phố: Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận với diện tích 49.409,7 km<sup>2</sup> chiếm 14,93% diện tích cả nước, tổng chiều dài bờ biển của vùng là 1.430 km, chiếm 43,8% bờ biển cả nước (3.260 km). Vùng duyên hải Nam Trung Bộ là một dải lãnh thổ hẹp ôm sát biển và bị chia cắt bởi các nhánh núi đâm ra biển tạo thành các vùng đồng bằng nhỏ hẹp, các bán đảo, các vùng vịnh và nhiều bãi biển đẹp. Đặc điểm địa hình núi xen kẽ với biển tạo thành các cung đường đẹp dọc biển có thể kể đến như cung đường dọc ven biển Đà Nẵng, cung đường ven biển Phước Tân-Bãi Ngà (Phú Yên), cung đường ven biển đèo Cả trên quốc lộ 1 thuộc địa phận 2 tỉnh Khánh Hòa và Phú Yên, cung đường ven biển nối 2 xã Vĩnh Hòa với xã Vĩnh Lương (TP Nha Trang), cung đường ven biển nối TP Nha Trang với biển Bãi Dài, sân bay Cam Ranh, cung đường ven biển Bình Tiên- Vĩnh Hy trải dài hơn 100km chạy qua 2 tỉnh Khánh Hòa và Ninh Thuận, v.v.

Vùng duyên hải Nam Trung Bộ có khí hậu nhiệt đới gió mùa, không có mùa đông lạnh, mùa khô kéo dài nhất cả nước, nhiệt độ trung bình năm là 27<sup>0</sup>C, độ ẩm không khí là 77%, số giờ nắng cao từ 2.500 đến 3.300 h/năm.

Vùng duyên hải Nam Trung Bộ có hệ thống đường quốc lộ 1A nối các tỉnh thành, ngoài ra còn có các đường tỉnh lộ, đường huyện tạo nên hệ thống giao thông đường bộ dày đặc. Hệ thống đường sắt Bắc Nam chạy qua các tỉnh/thành phố vùng duyên hải miền trung với chiều dài từ ga Đà Nẵng đến ga Mường Nán (Bình Thuận) khoảng 763km với các ga quan trọng như ga Đà Nẵng (Đà Nẵng), ga Diêu Trì (Bình Định), ga Nha Trang (Khánh Hòa) tạo nên điều kiện thuận lợi cho việc liên kết vùng để phát triển du lịch. Toàn vùng có 3 cảng hàng không và hệ thống 13 cảng biển tạo điều kiện cho sự phát triển du lịch tàu biển.

Đặc điểm địa hình, khí hậu cùng với hệ thống giao thông phát triển kể trên sẽ tạo điều kiện thuận lợi việc phát triển loại hình du lịch xe đạp trong đô thị cũng như liên tỉnh.

### **3.1.2. Chính sách khuyến khích sử dụng xe đạp đô thị**

Với mong muốn khuyến khích sử dụng xe đạp làm phương tiện di chuyển, 5 địa phương Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ được Thủ tướng chỉ đạo nghiên cứu đề án cho thuê xe đạp công cộng. Trong tháng 4/ 2016, Cục Phát triển thị trường và doanh nghiệp đã phối hợp với Tập đoàn sản xuất xe đạp hàng đầu của Đài Loan GIANT thực hiện hội thảo xúc tiến phát triển hệ thống giao thông công cộng xe đạp nội đô YouBike tại thành phố Đà Nẵng.

Youbike là mô hình giao thông công cộng do GIANT phát triển và được thí điểm đầu tiên tại Đài Loan vào năm 2009, chỉ sau thời gian ngắn Youbike đã ngày càng trở nên phổ biến tại đây. Theo số liệu thống kê của Đài Loan, lượt người sử dụng Youbike tại đây trong năm 2014 lên đến 22 triệu cùng với hơn 200 trạm cho thuê tại quốc gia có diện tích chỉ bằng 1/10 Việt Nam này. Youbike được hoạt động như là địa điểm cho thuê xe đạp tự động, với hàng loạt trạm được lắp đặt trong thành phố, người sử dụng tự trả tiền vào máy, lấy xe ra và có thể trả lại xe ở bất kỳ trạm nào. Mô hình này hướng tới việc khuyến khích mọi người thường xuyên sử dụng phương tiện này trong việc di chuyển. Từng từng thành phố có thể trang bị thêm định vị GPS, màn hình điện tử ở trên xe hoặc mũ bảo hiểm, điện sử dụng ở những trạm cho thuê xe này là năng lượng mặt trời, góp phần của mục tiêu bảo vệ môi trường. Các du khách sẽ thoải mái và tự do hơn trong việc di chuyển và tham quan, không lo việc bị tắc đường mà lại tốt cho sức khỏe.

Thành phố Đà Nẵng cũng đã có lộ trình triển khai dự kiến trong năm 2016, sẽ lập dự án khả thi; giai đoạn 2016-2020 đầu tư thí điểm 12 trạm cho thuê xe đạp tại khu vực trung tâm thành phố, dự kiến 360 xe, 12 trạm cho thuê; giai đoạn 2021-2030 đầu tư nhân rộng mô hình, đảm bảo vai trò kết nối các khu vực phát sinh và thu hút chuyển đi lớn, các điểm du lịch với hệ thống vận tải công cộng của thành phố.

Ngoài mô hình triển khai sử dụng xe đạp nội đô ở Đà Nẵng thì việc triển khai du lịch xe đạp và khuyến khích người dân địa phương sử dụng xe đạp trong thành phố đã được tiến hành ở Hội An và đã mang lại những hiệu quả tích cực trong việc xây dựng hình ảnh thành phố thân thiện, bảo vệ môi trường và cảnh quan di tích.

### **3.2. Bài học kinh nghiệm cho vùng duyên hải Nam Trung Bộ trong việc phát triển du lịch xe đạp**

Qua việc phân tích kinh nghiệm của các nước Châu Âu trong việc phát triển du lịch xe đạp và tác động của của việc phát triển du lịch xe đạp về mặt kinh tế, môi trường, xã hội ở Châu Âu cũng như những điều kiện cho việc phát triển du lịch xe đạp ở vùng duyên hải Nam Trung Bộ một số bài học có thể rút ra để giúp việc phát triển du lịch xe đạp cho vùng này như sau:

Thứ nhất, việc phát triển du lịch xe đạp cần được xem như là một cách thức để phát triển du lịch bền vững đặc biệt ở những quốc gia, địa phương có tỷ lệ sử dụng các phương tiện có động cơ cao như Việt Nam và tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ. Cùng với đó là các chính sách hỗ trợ phát triển du lịch xe đạp hướng tới du lịch bền vững.

Thứ hai, phát triển du lịch xe đạp cần có sự khuyến khích kết hợp giữa việc các đại lý tour du lịch triển khai gói sản phẩm du lịch xe đạp với việc xây dựng ý thức cộng đồng, người dân trong việc sử dụng xe đạp thường xuyên hơn như là một phần thay thế cho phương tiện có động cơ với mục đích bảo vệ môi trường, cải thiện chất lượng cuộc sống và mang lại sự phát triển bền vững.

Thứ ba, phát triển du lịch xe đạp đồng nghĩa với việc đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ cho loại hình phương tiện này như xây dựng tuyến đường, hành trình, điểm dừng chân nghỉ ngơi, biển chỉ dẫn, phân luồng giao thông với các phương tiện cơ giới, các chỉ dẫn điểm đến thăm quan trên tuyến đường, hệ thống các cửa hàng cho thuê xe đạp, sự liên kết giữa các phương tiện công cộng như tàu hỏa với các tuyến đường xe đạp, v.v.

Thứ tư, kết hợp loại hình du lịch xe đạp với các loại hình du lịch khác của vùng như du lịch cộng đồng/nông thôn, du lịch thể thao sẽ giúp cho loại hình du lịch này trở nên dễ tiếp cận với du khách.

Thứ năm, phát triển các tuyến đường xe đạp gắn với các điểm du lịch nổi tiếng để việc quảng bá tuyến đường được hiệu quả đồng thời mang lại nguồn khách cho các điểm đến.

Cuối cùng, cần có sự liên kết vùng trong việc phát triển loại hình du lịch này để tạo ra tổng thể cơ sở hạ tầng phát triển cho loại hình du lịch này cũng như phát triển các tuyến du lịch xe đạp đường dài dọc khắp các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ.

## **KẾT LUẬN**

Xây dựng mạng lưới tuyến đường xe đạp xuyên lục địa đã tạo ra một mạng lưới phát triển du lịch bền vững trên toàn khắp Châu Âu với những tác động tích cực về mặt kinh tế, môi trường và xã hội. Thành công của EuroVelo đến từ nhiều yếu tố, đó là tầm nhìn và chính sách phát triển du lịch bền vững và du lịch xe đạp ở Châu Âu; khung chương trình hành động trong việc xây dựng tuyến đường; sự liên kết xuyên quốc gia, liên kết vùng mạnh mẽ; sự phát triển hoàn thiện các dịch vụ tại các điểm dừng; nỗ lực marketing của các tuyến đường; các nghiên cứu đánh giá thường xuyên về tác động của tuyến đường đến kinh tế, môi trường, xã hội để có hướng khắc phục và nỗ lực của các quốc gia trong việc thay đổi nhận thức của người dân về hình thức du lịch xe đạp. Từ các bài học kinh nghiệm trên cho thấy việc phát triển du lịch bền vững là một điều tất yếu và du lịch xe đạp sẽ là một giải pháp hiệu quả cho vùng duyên hải Nam Trung Bộ- Việt Nam với mục tiêu phát triển bền vững trong thời gian tới.

## **DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO**

### **Tài liệu tiếng Anh**

Altermodal. (2007). 2006 survey of traffic and economic impact along EuroVelo 6. Chambery: Altermodal.

Bassett Jr., D. R., Pucher, J., Buehler, R., Thompson, D. L., & Crouter, S. E. (2008). Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia. *Journal of Physical Activity and Health*, 5, 795-814.

- Bennett, R. M., Tranter, R. B., & Blaney, R. J. P. (2003). The value of countryside access: a contingent valuation survey of visitors to the Ridgeway National Trail in the UK. *Journal of Environmental Planning and Management*, 46(1), 659-671.
- Bowker, J. M., Bergstrom, J. C., & Gill, J. (2007). Estimating the economic value and impacts of recreational trails: a case study of the Virginia Creeper Rail Trail. *Tourism Economics*, 13(2), 241-260.
- Brown, E. (1997). *The Economic Impact of the C2C Route.*: Sunderland University.
- Buckley, R. (1996) Sustainable tourism: Technical issues and information needs, *Annals of Tourism Research*, Vol 23, No. 1, 925-928.
- Cavill, N., & Davies, A. (2007). *Cycling & health: What's the evidence?* London, UK: Cycling England.
- Culpan, R. (1987) International tourism model for developing economies, *Annals of Tourism Research*, Vol. 14, 541-552.
- EC. (2010). Europe, the world's No 1 tourist destination – a new political framework for tourism in Europe. COM(2010) 352 final. Brussels, Belgium: European Commission.
- EC DG ENTR. (2012). EU tourism policy Retrieved 1-3-2012, from [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/promoting-eu-tourism/tourism-policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/promoting-eu-tourism/tourism-policy/index_en.htm).
- European Greenways Association. (2004). (2003) *The European Greenways good practice guide*. Namur: EGA.
- Institute of Transport and Tourism. (2007). *Economic impact of cycle tourism in the North East of England*. Preston: ITT.
- Jay, K.,(2000) “The impact of demand fluctuation on the quality of service: a tourism industry example”, *Managing Service Quality: An International Journal*, Vol. 10, 10- 19.
- Kelly, B. (2006). *Heritage and Greenways: Principles and case studies*. Paper presented at the Technical Conference Greenways in Europe, Girona.
- Larsen, J. E. (2007). *Bedre Cykelruter*. Copenhagen: De Frie Fugle.
- Limbert & Matijasevic (GTZ) (2009, 23.1.2009). [Cycle route development in Serbia].
- Lumsdon, L. (1996). Cycle tourism in Britain. *Insights*, March, 27–32, English Tourist Board
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: A sustainable tourism development model. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(4), 1-17.
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: cycle tourism – A model for sustainable development? *Journal of sustainable tourism*, 8(5), 361-377.
- Mintel. (2003). *Cycling Holidays in Europe - Europe - December 2003*.
- Page, S. and L. Lumsdon (eds.) (2004) *Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium*, Elsevier, Boston.
- Peters, D. (2000) A sustainable transport convention for the new Europe. In F. Dodds (ed), *Earth Summit 2002: A new deal*. Earthscan Publications Ltd., London.

Peeters, P., & Schouten, F. (2006). Reducing the ecological footprint of inbound tourism and transport to Amsterdam. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(2), 157-171.

PGV/plan&rat. (2007). *Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht.* Hannover, Germany: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Ritchie, B.W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567–582.

Schafer, C. S., Lee, B. K., & Turner, S. (2000). The tale of three greenway trails: user perceptions related to quality of life. *Journal of Landscape and Urban Planning*, 49, 163-178.

Simonsen, P, Jorgensen B & Robbins D (1998). *Cycling Tourism.* Denmark: Research Center of Bornholm, 231 pp.

Simpson, M. C., Gössling, S., Scott, D., Hall, C. M., & Gladin, E. (2008). *Climate change adaptation and mitigation in the tourism sector: frameworks, tools and practices.* Oxford: United Nations Environment Programme.

UNWTO-UNEP-WMO. (2008). *Climate change and tourism: Responding to global challenges.* Madrid: UNWTO.

Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L. and McGrath P. (2012) *The European Cycle Route Network: EuroVelo Study* [online] available from: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

**Website**

<http://www.baomoi.com/phat-trien-he-thong-xe-dap-cong-cong-tai-thanh-pho-du-lich-da-nang/c/19399034.epi>

<http://www.eurovelo.org/downloads/studies/#>