

Potencijal i utjecaj cikloturizma u RH na razvoj turizma, lokalne zajednice i nacionalnog gospodarstva: analiza svih dionika

Grubišić, Marija

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:122:600006>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

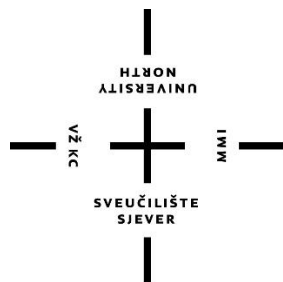
Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)





**Sveučilište
Sjever**

Završni rad broj: 359/PIM/2023

**Potencijal i utjecaj cikloturizma u RH na razvoj turizma,
lokalne zajednice i nacionalnog gospodarstva: analiza svih
dionika**

Marija Grubišić, 0122226410

Koprivnica, rujan 2023. godine

Prijava završnog rada

Definiranje teme završnog rada i povjerenstva

| | | | |
|-----------------------------|--|---------|--|
| ODJEL | Odjel za ekonomiju | | |
| STUDIJ | preddiplomski stručni studij Poslovanje i menadžment <input type="checkbox"/> | | |
| PRISTUPNIK | Marija Grubišić | JMBAG | 0122226410 |
| DATUM | 06.09.2023. | KOLEGIJ | Upravljanje industrijama zabavnih medija |
| NASLOV RADA | Potencijal i utjecaj cikloturizma u RH na razvoj turizma, lokalne zajednice i nacionalnog gospodarstva: analiza svih dionika | | |
| NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU | The potential and impact of cycle tourism in the Republic of Croatia on the development of tourism, the local community and the national economy: analysis of key stakeholders | | |
| MENTOR | Katerina Fotova Čiković | ZVANJE | Docent |
| ČLANOVI POVJERENSTVA | 1. doc.dr.sc. Mirko Smoljić, predsjednik povjerenstva | | |
| | 2. doc.dr.sc. Katerina Fotova Čiković, mentorica | | |
| | 3. doc. dr. sc. Trina Mjeda, član | | |
| | 4. doc.dr.sc. Joško Lozić, zamjenski član | | |
| | 5. _____ | | |

Zadatak završnog rada

| | |
|------|--|
| BROJ | 359/PIM/2023 |
| OPIS | Cikloturizam pojam je slobodnog interpretiranja, budući da ne postoji stroga definicija kojom se opisuje i pretstavlja izrazito atraktivna grana turizma koja još uvijek nije dovoljno istražena, ali koja, uz popularizaciju aktivnog odmora kao vrste, je održiva i može biti cjelogodišnja. Veliki potencijal cikloturizma nedovoljno je iskorišten u Republici Hrvatskoj. Obzirom da postoji veliki prostor za razvoj i napredak cikloturizma u Hrvatskoj, te imajući u vidu veliki utjecaj cikloturizma na hrvatskog turizma, ovaj rad ima za cilj predstaviti i analizirati ključne dionike cikloturizma u RH te njihova uloga i utjecaj na daljnji razvoj cikloturizma u Hrvatskoj. |
| | Zadatak završnog rada je slijedeći: - obraditi i objasniti pojam cikloturizam te prezentirati i analizirati ključne dionike cikloturizma u Republici Hrvatskoj, te naglasiti potencijale cikloturizma za Republiku Hrvatsku - prezentirati studije slučaja - uspješni primjeri cikloturizma u svijetu i u RH - donijeti zaključke na temelju provedenog istraživanja. |

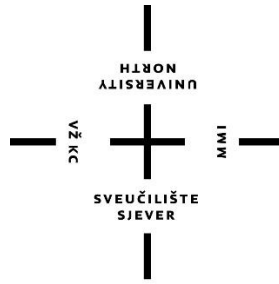
ZADATAK URUČEN

7. 9. 2023.

POTPIS MENTORA

SVEUČILIŠTE
SJEVER





Sveučilište Sjever

Odsjek za Poslovanje i menadžment

Završni rad br. 359/PIM/2023

Potencijal i utjecaj cikloturizma u RH na razvoj turizma, lokalne zajednice i nacionalnog gospodarstva: analiza svih dionika

Student

Marija Grubišić, 0122226410

Mentor

doc.dr.sc. Katerina Fotova Čiković

Koprivnica, rujan 2023. godine

Predgovor

Koprivnica je grad u koji dolazim vlakom, to je grad koji ima spomenike biciklu pa ipak u njemu sam više studirala nego biciklirala tako da se može reći da je i tema ovog rada odabrala mene. Velika zahvala mentorici na predanom radu i trudu koji studentima uljepšava doživljaj studiranja.

Sažetak

Turizam je jedna od najznačajnijih gospodarskih grana u Republici Hrvatskoj. Cikloturizam je specifična vrsta turizma koja je nedovoljno razvijena s obzirom na potencijal. Uključenjem Hrvatske u europsku mrežu biciklističkih ruta počeo je značajan napredak cikloturizma Hrvatske. Biciklistički turizam dobiva na zamahu kao ekološki osviješten i sveobuhvatan način istraživanja odredišta. Ovaj završni rad istražuje biciklistički turizam i njegove različite dionike. U svojoj srži, cikloturizam svojim korisnicima nudi jedinstvena iskustva koja spajaju avanturu, održivost i istraživanje kulturno-povijesnih atrakcija. Lokalne zajednice glavni su akteri u održavanju cikloturizma, dok država ima ključnu ulogu u poboljšanju i prilagođavanju infrastrukture. Turističke organizacije i udruge aktivno promiču cikloturizam, potičući suradnju s lokalnim poduzećima kako bi zadovoljili specifične potrebe biciklista. Zagovornici zaštite okoliša naglašavaju ekološki prihvatljiv aspekt cikloturizma. Zajedno, ovi dionici stvaraju dinamičan ekosustav koji gura biciklistički turizam naprijed, obogaćujući krajolik putovanja i promičući održivo istraživanje različitih svjetskih destinacija na dva kotača.

Ključne riječi: cikloturizam, dionici, turisti, sportski turizam

Abstract

Tourism is one of the most important economic branches in Croatia. Cyclotourism is a specific type of tourism that is considered underdeveloped in view of its potential. With the inclusion of Croatia in the European network of cycling routes began the significant progress of Croatian cycling tourism. Cycling tourism is gaining momentum as an environmentally conscious and comprehensive way of exploring destinations. This research immerse in cycling tourism and its various stakeholders. At its core, cycle tourism offers its users unique experiences that combine adventure, sustainability and exploration of cultural and historical attractions. Local communities are the main actors in maintaining cycle tourism, while the state plays a key role in improving and adapting the infrastructure. Tourist organizations and associations actively promote cycle tourism, encouraging cooperation with local businesses to meet the specific needs of cyclists. Proponents of environmental protection emphasize the environmentally friendly aspect of cycle tourism. Together, these stakeholders create a dynamic ecosystem that pushes cycling tourism forward, enriching the travel landscape and promoting sustainable exploration of the world's diverse destinations on two wheels.

Keywords: cycle tourism, stakeholders, tourists, sports tourism

Popis korištenih kratica

ECF Europska biciklistička federacija

VFO Višegodišnji financijski okvir

Sadržaj

| | |
|---|----|
| 1. Uvod..... | 1 |
| 2. Turizam | 3 |
| 2.1. Cikloturizam | 5 |
| 2.2. Dionici u službi promidžbe cikloturizma | 6 |
| 3. Nacionalno gospodarstvo..... | 8 |
| 3.1. Gospodarstvo Republike Hrvatske | 8 |
| 3.2. Europska unija | 9 |
| 3.3. Ministarstva kao dionici cikloturizma | 11 |
| 3.4. Infrastruktura | 11 |
| 3.5. EuroVelo rute | 13 |
| 4. Lokalne zajednice | 15 |
| 5. Potencijalni smjerovi razvoja cikloturizma u Republici Hrvatskoj | 21 |
| 5.1. Bike parkovi | 21 |
| 5.2. „Bike friendly“ smještajni i ugostiteljski objekti | 23 |
| 6. Zaključak..... | 25 |
| 7. Literatura..... | 28 |
| 7.1. Izvori:..... | 29 |
| 8. Prilozi..... | 31 |
| 8.1. Popis slika..... | 31 |

1. Uvod

Potencijal cikloturizma u prvom redu odnosi se na njegovu osnovnu karakteristiku dvosmjerne relacije gdje se samim njegovim razvojem svi povezani dionici i sami razvijaju. Promatranjem unutar okvira Republike Hrvatske lako je zaključiti da je taj potencijal nedovoljno iskorišten ali na dobrim razvojnim temeljima uzimajući u obzir pripadnost Europskoj Uniji pa samim time i njenim programima poticanja cikloturizma kao i programima institucija poput Europske biciklističke federacije (ECF).

Hrvatska kao zemlja u kojoj turizam igra značajnu ulogu u razvoju gospodarstva prvenstveno se oslanja na sezonski turizam otoka i obale Jadranskog mora i u manjem dijelu izvan perioda ljetnih mjeseci u gradovima gdje se turistički posjeti ostvaruju u sklopu lokalnih događanja često vezanih uz praznike i turističke atrakcije (Advent u Zagrebu, Vinkovače Jeseni i sl.). Osnovni potencijal koji cikloturizam donosi je njegova prilagodba geografskim i vremenskim uvjetima u kojima se sezona može primijeniti na cjelogodišnji period uz minimalne prilagodbe dionika. Samim time značajan utjecaj može se ostvariti na razvoj cjelokupnog turizma Hrvatske pa i Europske Unije. Uzimajući u obzir značajan rast tržišta prodaje bicikala i električnih bicikala, cikloturisti se odavno ne svrstavaju u turiste slabije platežne moći i njihov utjecaj na dionike nikako nije zanemariv. Prema izvješću Europske biciklističke federacije na temelju studije Europskog Parlamenta iz 2020. godine doprinos biciklizma ekonomiji Europske unije premašuje doprinos kružnih putovanja za 6 milijardi eura i zapošljava čak 200.000 ljudi više. U kontekstu proizvodnje i prodaje biciklističkih proizvoda najveći potencijal i najbrži rast mogu ostvariti domaće tvrtke koje već posluju na specifičnom tržištu kroz suradnju nekih ili svih mogućih dionika (npr. Greyp Bikes). Poboljšanjem uvjeta, planiranim razvojem infrastrukture i aktivnim djelovanjem svih dionika kroz partnerske ugovore, poticaje, subvencije i promociju moguće je u tom segmentu ostvariti značajan rast koji bi donosio daljnje benefite cikloturizmu i turizmu općenito.

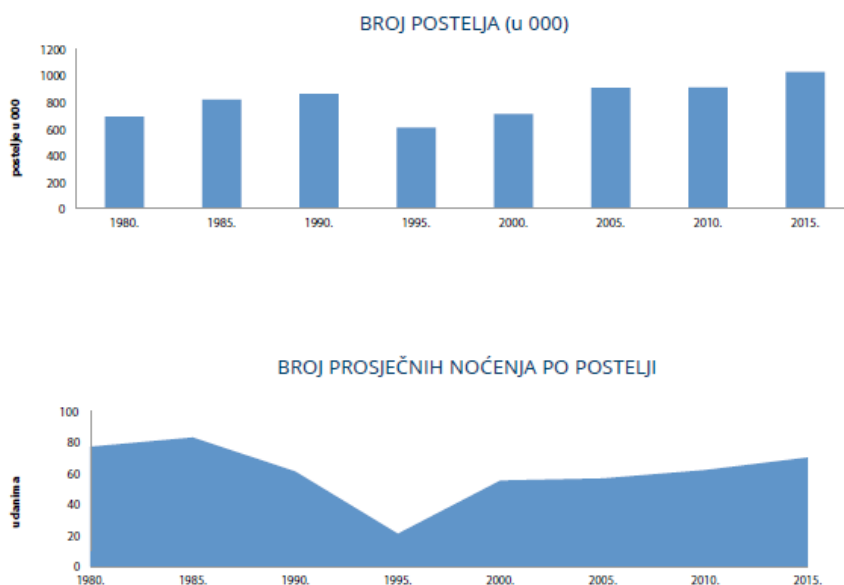
Cikloturiste najčešće je moguće promatrati s dva osnovna stajališta. U prvom redu na one koji su spremni svoj turistički posjet isključivo usmjeriti na vožnju bicikla unutar mogućnosti destinacije gdje je samo iskustvo vožnje najvažnije mjerilo zadovoljstva i na one kojima je vožnja bicikla usputna aktivnost, dodatna vrijednost ili način transporta tijekom posjeta jednoj ili više destinacija planiranog puta. Minorne prilagodbe dionika u pogledu lokalne zajednice, samouprave, smještajnih i ugostiteljskih objekata, biciklističkih klubova i udruga koje djeluju

na području turizma lako bi mogli zadovoljiti potrebe i jednih i drugih te time ostvariti benefite unutar svojih djelatnosti.

Obzirom da biciklizam uzima sve veći mah u svakodnevnom životu ljudi koji ga uživaju kao hobi, dok se s druge strane konstantno teži razvoju turizma koji je neophodan obzirom da ima visoku značajnost u gospodarstvu Hrvatske koja se prvenstveno odražava u udjelu turizma u bruto društvenom proizvodu, javlja se i jasna potreba za razvojem cikloturizma. Predmet istraživanja ovog završnog rada je uvidjeti kakav je međuodnos cikloturista s lokalitetom gdje se takva vrsta aktivnog odmora odvija, kome je sve u interesu da cikloturisti dolaze na određena područja, kakva su područja cikloturistima privlačna te tko su oni dionici koji nisu u direktnom odnosu s cikloturistima a imaju veze s unaprjeđenjem turizma. Cilj je istražiti postojeće stanje cikloturizma u Hrvatskoj, u kojem smjeru napreduje te koji su potencijali i mogućnosti daljnjeg rasta i razvoja. Rad polazi od pretpostavke da se u Hrvatskoj cikloturizam uspješno odvija, no obzirom na prirodna i kulturna bogatstva koje ova zemlja nudi nije dovoljno razvijen. Metodologija rada je sekundarno istraživanje koristeći se dostupnom relevantnom literaturom.

2. Turizam

Turizam čini jednu od najvažnijih gospodarskih grana Republike Hrvatske s udjelom od gotovo 20% u ukupnom bruto domaćem proizvodu. Govoreći o turizmu zapravo se govori pretežito o turizmu pomorskog dijela Hrvatske koje je turistima privlačno i izrazito aktivno isključivo zbog samog Jadranskog mora. Početak 21. stoljeća donio je trend rasta broja turista iz godine u godinu, pa iako se ne može uspoređivati s velikim turističkim destinacijama kao što su Francuska, Španjolska i Italija, Hrvatska bilježi oko 20 milijuna turističkih dolazaka u 2022. godini. Takvom razvoju turizma doprinosi medijski popraćena promocija Hrvatske kao turističke destinacije s pripadajućim prirodnim i kulturno-povijesnim atrakcijama. Jednako važan je i promet odnosno način dolaska do Hrvatske obzirom na dobru prometnu infrastrukturu, niskotarifne zrakoplovne linije i raznovrsnu ponudu smještaja gdje prednjače odsjedanja u apartmanima i kućama za odmor. Što se tiče načina organiziranja putovanja, i dalje je daleko više zastupljeno individualno organiziranje od organiziranih aranžmana¹.



Slika 1: Osnovni pokazatelji razvoja

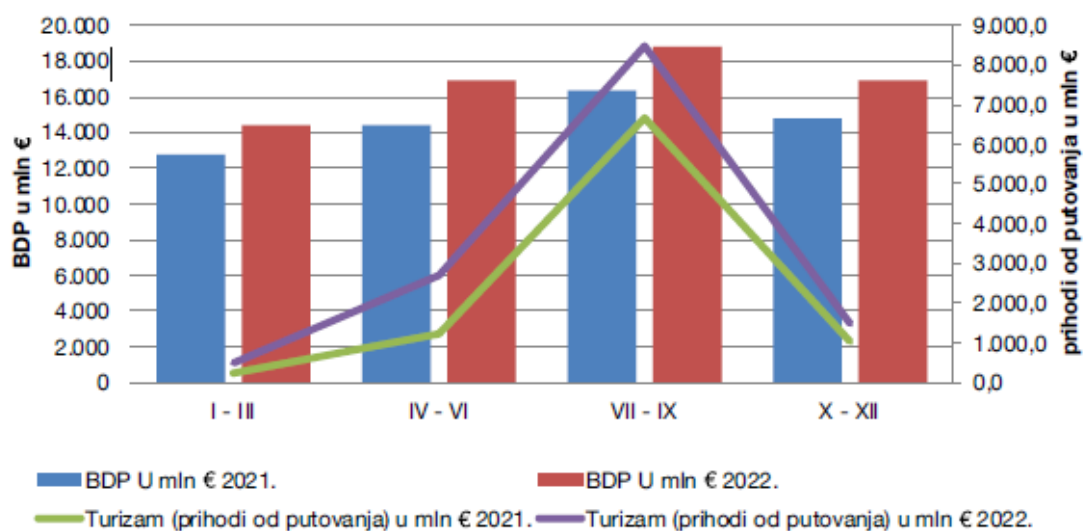
Prezeto s <https://www.htz.hr/hr-HR/informacije-o-trzistima/analize-s-podrucja-turizma/turizam-u-brojkama>

¹ <https://croatia.eu/index.php?view=article&lang=1&id=34> (30.08.2023.)

| Prihodi od turizma | | | |
|---------------------------------|---------|----------|-----------------------|
| | 2021. | 2022. | INDEKS 2022./2021. |
| BDP (u mil. EUR) | 58.207 | 67.390 | 115,8 |
| PRIHODI OD TURIZMA (u mil EUR)* | 9.134,4 | 13.113,8 | 143,6 |
| UDJEL TURIZMA U BDP-u (u %) | 15,7 | 19,5 | 124,0 |

*IZVOR: Hrvatska Narodna Banka

BDP I PRIHODI OD TURIZMA 2022. (2021.) GODINE



IZVOR PODATAKA: Državni zavod za statistiku

"METODOLOŠKA OBJAŠNENJA: Turistom se smatra svaka osoba, bez obzira na dob i spol, koja izvan svojega stalnog mjesta boravka proboravi barem jednu noć u ugostiteljskom objektu za smještaj. Izletnik na jedan dan ne smatra se turistom. Strani turist je svaka osoba s prebivalištem izvan Republike Hrvatske koja privremeno boravi u Republici Hrvatskoj i provede najmanje jednu noć u ugostiteljskom ili drugom objektu za smještaj turista."

Obrada podataka: Janja Žaja

Slika 2: Prihodi od turizma

Preuzeto s <https://www.htz.hr/hr-HR/informacije-o-trzistima/analize-s-podrucja-turizma/turizam-u-brojkama>

2.1. Cikloturizam

Cikloturizam je turistička niša s raznovrsnim mogućnostima. Može biti orijentiran prema jednodnevnim ili višednevnim turama koje se razlikuju prema intenzitetu rute kojom se vozi, organiziranim ili individualnim, u grupama ili privatnim (Israeli, et.al., 2019). Izrazito je atraktivna grana turizma jer uz populariziranje aktivnog odmora kao vrste, on je i održiv te može biti cjelogodišnji. Samim time uz posvećeno razvijanje, uzimajući u obzir i korigirajući njegove negativne efekte ima potencijala pridonositi razvoju lokalnih zajednica (Mađarac et al., 2022). Cikloturizam oblik je putovanja koji se gradi oko biciklizma kao primarnog načina prijevoza i rekreacije. Kombinira užitak vožnje biciklom s istraživanjem, avanturom i kulturnim uživanjem. uključuje putovanja do različitih destinacija, bilo lokalnih ili međunarodnih, s primarnim ciljem vožnje biciklom. Turisti koriste bicikle kako bi istraživali nova mjesta, uživali u slikovitim rutama, posjećivali kulturna mjesta i upoznali lokalno stanovništvo (Mađarac et al., 2022).

Vrste cikloturizma razlikuju se po destinaciji i načinu na koji se destinacija doživljava. Cestovni cikloturizam fokusiran je na vožnju po asfaltiranim cestama, često kroz slikovite krajolike, povijesna mjesta i šarmantne gradove.

Brdski cikloturizam usmjeren je na terenske staze i planinske terene, nudi nizbrdice koje dižu adrenalin i tehnički su izazovne.

Biciklistička putovanja na velike udaljenosti koja mogu potrajati nekoliko dana ili čak mjeseci, a obično uključuju jednu ili dvije osobe koje kampiraju na putu.

Urbani cikloturizam podrazumijeva istraživanje gradova i urbanih područja biciklom, često koristeći sustave dijeljenja bicikala ili iznajmljivanje bicikala (Matotek, 2021).

Bilo da se radi o samostalnoj biciklističkoj avanturi kroz slikovite krajolike, obiteljskoj vožnji kroz šarmantna sela ili grupnoj turi koja istražuje mjesta kulturne baštine, biciklistički turizam nudi svestran i obogaćujući način otkrivanja svijeta dok prihvaćate radosti vožnje biciklom. Za održavanje cikloturizma izrazito je važna infrastruktura prilagođena biciklizmu, uključujući biciklističke staze, namjenske biciklističke rute, dobro označene staze, programe dijeljenja bicikala i smještaj prilagođen biciklima. Biciklistički događaji izrazito su privlačni za cikloturiste osobito utrke i ture koje privlače sudionike i gledatelje iz cijelog svijeta. Izrazito je važna biciklistička oprema, specijalizirana za različite vrste biciklizma opremu kao što su cestovni bicikli, brdski bicikli, touring bicikli i oprema za pakiranje bicikala prilagođena

njihovom odabranom tipu cikloturizma (Israeli et.al,2019). Sigurnost je ključno pitanje, a bicikliste se potiče da nose kacige i slijede pravila ceste i sigurnosne smjernice. Dobro održavana oprema također je ključna za sigurno putovanje.

Prednosti koje biciklizam nosi sa sobom su izrazito značajne i ponajprije se odnose na poboljšanje zdravlja i kondicije. Cikloturizam sam je po sebi ekološki prihvatljiv način istraživanja destinacija pa i održiv. Osim toga cikloturisti imaju priliku pobliže istražiti lokalnu kulturu i zajednicu određene destinacije, pruža osjećaj avanture i istraživanja upravo zbog istraživanja novih odredišta i otkrivanje novih ruta (Mađarac et al., 202).

Iako podatak o broju cikloturista u Republici Hrvatskoj nije poznat, neminovno je da se cikloturizam odvija što dovodi do zaključka da je cikloturizam kao grana turizma neistražen, nedovoljno iskorišten sa širokim prostorom za razvoj i napredak.

Kod pristupanja Hrvatske u članstvo Europske biciklističke federacije (ECF) osnovano je Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske koje se bavi usmjeravanjem i provođenjem aktivnosti u svrhu razvoja te obavlja sve poslove vezane za prava i obveze upravljanja EuroVelo rutama koje će u nastavku biti pobliže objašnjene. Kroz Republiku Hrvatsku prolaze čak četiri EuroVelo rute od ukupno njih devetnaest². Isto tako rad Koordinacijskog tijela odnosi se na definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca integriranjem /postojećih županijskih i lokalnih ruta, spajanje s europskim biciklističkim rutama i cjelokupno unaprjeđenje spomenutih ruta. Koordinacijsko tijelo zaduženo je i za izgradnju infrastrukture, zakonskih regulativa, educiranje korisnika, formiranje cikloturističke ponude, informiranje i marketing. U svrhu snažnijeg pozicioniranja kontinentalne Hrvatske kao turističke destinacije izrađeni su operativni planovi razvoja za četrnaest županija koji obuhvaćaju dionike razvoja, uređenje i održavanje biciklističkih ruta i cjelokupne biciklističke infrastrukture³.

2.2. Dionici u službi promidžbe cikloturizma

U promociji cikloturizma sudjeluje država, turističke agencije, lokalna poduzeća, "bike friendly" smještajni i ugostiteljski objekti te udruge i ostale nevladine organizacije koje djeluju nacionalno, regionalno ili lokalno (Lovrečić, K. et al., 2020). Promidžba cikloturizma

²https://en.eurovelo.com/about-us?_gl=1*1tq0k62*_up*MQ..&gclid=EAIaIQobChMI9Luuy9KGgQMVVoRoCR31EQMPEAAYASAAEgIUOvD_BwE (31.08.2023.)

³ <https://cikloturizam.hr/> (31.08.2023.)

organizirana je prvenstveno od strane Koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma kroz projekte u kojima sudjeluje Hrvatska te poticaj županija na razvoj cikloturizma. Koordinacijsko tijelo radi na brendiranju cijele Hrvatske kao cikloturističke destinacije, jača informativno-komunikacijske aktivnosti putem društvenih mreža i mobilnih aplikacija te radi na specijaliziranoj ponudi paket aranžmana za cikloturiste⁴.

Nadalje, na promociji cikloturizma aktivno rade i biciklističke udruge i klubovi (npr. Hrvatski biciklistički savez, biciklistički klub Coast Riders). Svi oni brinu se o razvoju biciklističkih ruta, organiziranju biciklističkih događaja koji privlače turiste, udružuju se u radu s lokalnim turističkim zajednicama, organiziraju edukacije, ostvaruju partnerstva s lokalnim organizacijama čime obostrano ostvaruju korist te njeguju umrežavanje u svrhu promocije biciklizma na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini⁵.

Ostali dionici sudjeluju u promidžbi kroz poslovanje. Na tako malom tržištu bilo kakvo ulaganje napora orijentirano prema cikloturizmu ostavlja trag koji će biti prepoznat od strane potrošača odnosno cikloturista. Obzirom da se radi o niši turizma i da tržište nije dovoljno razvijeno, izrazito je bitan utisak koji takve aktivnosti u konačnici ostavljaju na turiste.

⁴ <https://cikloturizam.hr/projekti/> (06.09.2023.)

⁵ <https://www.hbs.hr/> (06.09.2023.)

3. Nacionalno gospodarstvo

3.1. Gospodarstvo Republike Hrvatske

Republika Hrvatska 1992. godine međunarodno je priznata kao nezavisna država. Njezin kopneni teritorij proteže se na ukupno 56 594km², a prema popisu iz 2021. godine broji 3 871 833 stanovnika. Reljefno i klimatski iznimno je raznolika zemlja s nizinskim predjelom između Save i Drave, planinskim krajevima u Lici i Gorskom kotaru te razvedenom obalom Jadrana, a na svome teritoriju broji čak 8 nacionalnih parkova i 2 stroga rezervata i karakteristična je po vrlo očuvanoj prirodi čak i izvan zaštićenih područja⁶. Upravo ove informacije glavna su predispozicija za zadovoljenje potreba i želja cikloturista.

Hrvatskom gospodarstvu pripada bogatstvo prirodnih resursa, poljoprivreda, ribarstvo, industrija, energetika, graditeljstvo, usluge, trgovina i promet te europski fondovi koji su uvelike pomogli razvoju i jačanju održivog gospodarstva. Ističe se prerađivačka industrija u kojoj prednjače prehrambena, petrokemija i metaloprerađivačka industrija, a čak dvije trećine ukupnog bruto domaćeg proizvoda čine uslužne djelatnosti čemu pripada i grana turizma. Poljoprivreda je nekoć bila vrlo jaka grana gospodarstva Hrvatske, međutim danas je najmanje zastupljena⁷.

Opći podaci o Republici Hrvatskoj

| Opći podaci o Republici Hrvatskoj | |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| Površina ukupno | 88.073 km ² |
| Površina kopna | 56.594 km ² |
| Površina mora | 31.479 km ² |
| Stanovništvo | 4,28 mln |
| Glavni grad | Zagreb (0,8 mln stanovnika) |
| Dužina obale | 6.278 km |
| - Dužina kopnenog dijela obale | 1.880 km |
| - Dužina otočkog dijela obale | 4.398 km |
| Broj otoka, otočića, hridi i grebena | 1.244 ¹⁾ |
| - broj otoka i otočića | 602 |
| - broj hridi i grebena | 642 |
| Dužina cestovne mreže | 26.958,5 km |

¹⁾ Izvor: Hrvatski hidrografski institut

⁶ <https://croatia.eu/index.php?lang=1> (29.08.2023.)

⁷ <https://croatia.eu/index.php?view=category&lang=1&id=15> (30.08.2023.)

| Zaštićena područja prirode u 2017. | | | |
|------------------------------------|------|---------------------------|---------------|
| | BROJ | POVRŠINA, km ² | % POVRŠINE RH |
| Ukupno | 408 | 7.476,19 | 8,49 |
| Nacionalni park | 8 | 979,63 | 1,11 |
| Park prirode | 11 | 4.320,48 | 4,91 |
| Strogi rezervat | 2 | 24,19 | 0,03 |
| Posebni rezervat | 77 | 400,13 | 0,45 |
| Regionalni park | 2 | 1.025,54 | 1,16 |
| Park - šuma | 26 | 29,86 | 0,03 |
| Značajni krajobraz | 82 | 1.279,10 | 1,45 |
| Spomenik prirode | 81 | 2,27 | 0,003 |
| Spomenik parkovne infrastrukture | 119 | 8,36 | 0,01 |

IZVOR: Ministarstvo zaštite okoliša i energetike

Slika 3: Opći podaci o Republici Hrvatskoj

Prezeto s <https://www.htz.hr/hr-HR/informacije-o-trzistima/analize-s-podrucja-turizma/turizam-u-brojkama>

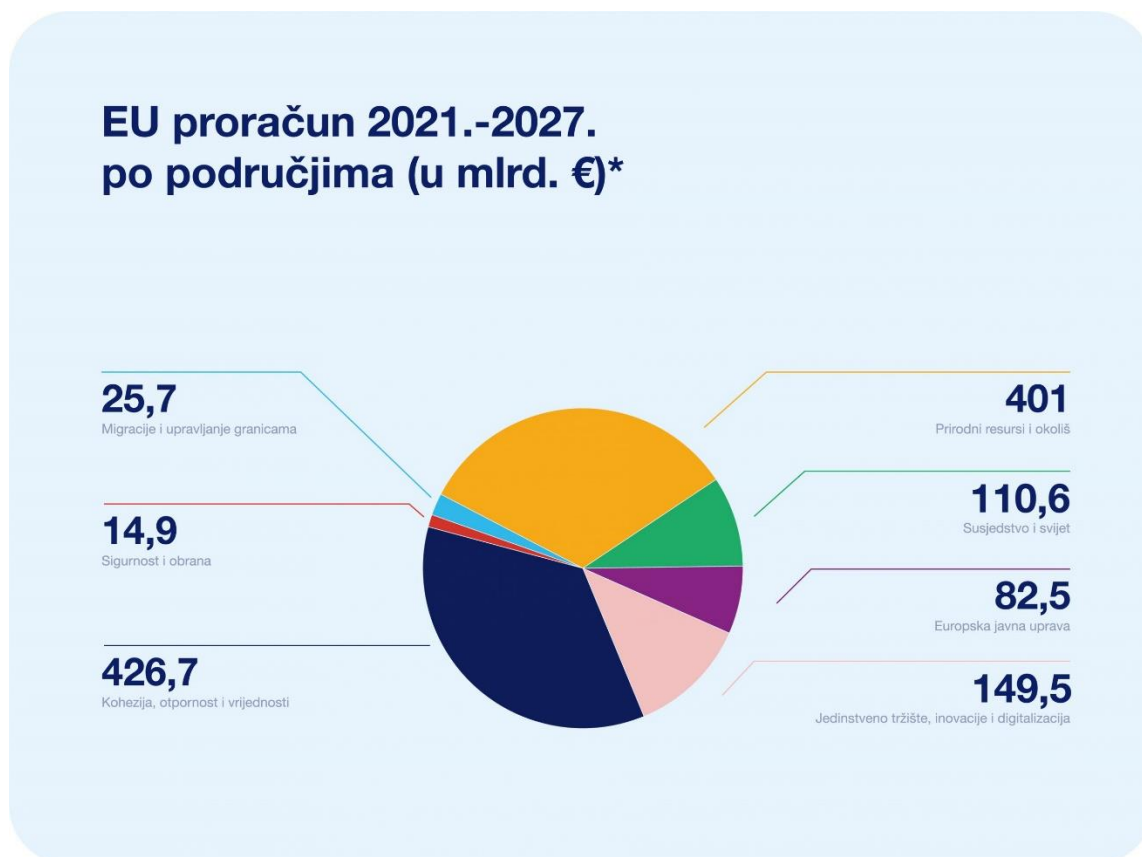
3.2. Europska unija

Ekonomija Europske unije uvelike ovisi o turizmu država članica, djeluje na formiranje identiteta Europe i održavanje prirodne i kulturne baštine članica. Turizam je najbrže rastući sektor u Europskoj uniji, najbrže se oporavio nakon svjetske ekonomske krize i uvelike doprinosi socijalnoj integraciji manje razvijenih zemalja članica. Značajan je zbog pružanja mogućnosti zaposlenja (osobito pri zapošljavanju žena) kako u ugostiteljskim objektima i turističkim agencijama, tako i u poslovima koji su u indirektnom odnosu s turistima (Kurtović, 2016). Dokaz da se Europska unija brine o biciklistima i cikloturizmu je Europska biciklistička federacija (ECF) neprofitna organizacija, osnovana 1986. godine, koja danas broji više od 60 organizacija članica. EFC njeguje vrijednosti kao što su održivost, zdravlje, sigurnost, blagostanje, raznolikost, jednakost i uključenost, a stavlja naglasak na siguran biciklizam s fokusom na razvitak biciklističke infrastrukture, političku potporu biciklizmu te naravno veća investicijska ulaganja u sigurniju i ugodniju infrastrukturu⁸.

Kurtović (2016) u svom diplomskom radu navodi i objašnjava koji su to Europski fondovi orijentirani prema razvoju turizma. Prvi je Europski fond za regionalni razvoj koji, u kontekstu turizma financira istraživanja, tehnološki razvoj i inovacije i razvoj visokokvalitetnih proizvoda

⁸ <https://ecf.com/about-us> (05.09.2023.)

i usluga u tržištima niše kakav je upravo cikloturizam. Kohezijski fond sudjeluje u financiranju ovisno o potrebi države članice. Europski socijalni fond ima za cilj poticati zapošljavanje, edukaciju radne snage i pomoć pri restrukturiranju poduzeća što rezultira stimuliranjem razvoja turizma. Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj pomaže u razvitku turizma kroz poticanje širenja malih i srednjih poduzeća koji se bave održivim turizmom. Spomenuti fondovi pobliže su opisani u Višegodišnjem financijskom okviru koji je dugoročni proračun Europske unije⁹.



Slika 4: VFO za 2021.-2027. godine

Preuzeto s <https://karloessler.eu/eu-fondovi/>

Višegodišnji financijski okvir za period od 2021. do 2027. godine, kao što je vidljivo na slici _ najveći dio proračuna odlazi na područje kohezije, otpornosti i vrijednosti čemu pripada i razvoj turizma¹⁰.

⁹ <https://razvoj.gov.hr/istaknute-teme/eu-fondovi-2021-2027/visegodisnji-financijski-okvir-2021-2027-i-instrument-eu-za-oporavak/4852> (06.09.2023.)

¹⁰ <https://karloessler.eu/eu-fondovi/> (06.09.2023.)

3.3. Ministarstva kao dionici cikloturizma

Ministarstvo turizma i sporta je glavni akter u provođenju plana razvoja cikloturizma. Cikloturizam odnosi se i na rad ministarstva mora, prometa i infrastrukture jer biciklisti koriste prometnice i ostale oblike prijevoza te je upravo spomenuto ministarstvo uključeno u izgradnju i uređenje biciklističkih ruta. Ministarstvo unutarnjih poslova zaduženo je za sigurnost biciklističkog prometa te je spona u suradnji s ministarstvom mora, prometa i infrastrukture gdje se pokušava doći do optimalnog rješenja za bicikliste koji koriste ili prometnice predviđene pretežito za motorna vozila ili površine za kretanje pješaka. Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije brine se o načinu financiranja projekata vezanih uz biciklizam i cikloturizam (Klarić et al., 2015).

3.4. Infrastruktura

Kada je riječ o biciklističkoj infrastrukturi prva je asocijacija vezana za prometnice i rute koje biciklisti koriste, no pojam obuhvaća mnogo šire odnosno obuhvaća i pripadajuće građevinske objekte i opremu koji pridonose svrsi obavljanja djelatnosti. U Hrvatskoj usvojena su dva pravilnika koja se tiču regulacije biciklističke infrastrukture, to su Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/16) i Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/13)¹¹. Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/16) definira elemente biciklističke infrastrukture: biciklističke prometnice, prometna signalizacija i oprema, parkirališta za bicikle i popratna dodatna oprema, spremišta za pohranu bicikala i sustav javnih bicikala¹². Razvijanjem i sustavnim uređenjem svih elemenata biciklističke infrastrukture stvara se privlačna i korisna okolina za cikloturiste (Goodman et al., 2013).

Govoreći o samoj biciklističkoj infrastrukturi i kretanju biciklista, površina po kojoj se biciklisti kreću izrazito je bitna i često je razlog privlačenja ili odbijanja biciklista i cikloturista. Svi biciklisti kreću se po biciklističkim rutama. Biciklistička ruta ili pravac je smjer kretanja biciklističke prometnice koji povezuje dva ili više različitih mjesta koja trebaju biti obilježena

¹¹

<https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (31.08.2023.)

¹² <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dodatni/439893.pdf> (31.08.2023.)

putokazima. Postoje četiri različita tipa biciklističke rute, biciklistička traka, biciklistička staza, biciklistička cesta i biciklistički put.

Biciklistička traka odlikuje se osnovnom karakteristikom time što je integrirana u prometni kolnik kojim prometuju i ostale vrste vozila.

Biciklistička staza odvojena je od kolnika i samim time rezervirana isključivo za bicikle. Biciklistička cesta nalazi se izvan cestovnog pravca i ima suvremen kolnički zastor najčešće asfalt.

Biciklistički put je površina za prometovanje bicikala bez suvremenog kolničkog zastora (tzv. makadam) (Klarić et.al., 2015).

Prethodno navedeni pravilnici definirali su i objasnili i ostale pripadajuće elemente infrastrukture, propisuju obvezu korištenja prometne signalizacije i opreme kojom se postiže sigurnost sudionika na cesti. Parking za bicikle i spremišta za iste trebali bi biti osigurani i dostupni svima kao i sustav javnih bicikala. To je jedan od najjeftinijih načina prijevoza koji podrazumijeva korištenje bicikala koji ne pripada fizičkoj osobi te ga se preuzima na označenom mjestu, a po završetku korištenja vraća se ili na isto ili na drugo jednako označeno mjesto (Struški, 2020).

Meng (2022) je u svojoj interpretaciji Teorije moralnih osjećaja (Smith, 1861) naglasio važnost razumijevanja dominantnih korisnika infrastrukture prema recesivnim korisnicima i njihovim potrebama. Motorna vozila su na cestama najčešće brža od biciklista (iako postoje i brzi biciklisti) stoga im se vozači motornih vozila trebaju prilagoditi. Isto tako ističe važnost investiranja u biciklističku infrastrukturu koja teži savršenstvu, uvažavanjem mišljenja svih korisnika i na koncu djelovanja u svrhu opće dobrobiti stanovništva. Razvoj infrastrukture pun je prepreka koje se najčešće tiču zakonskih regulativa i manjka financijskih sredstava, zahtjeva izrazitu koordinaciju upravljačkih tijela i dug je proces. Dobro formiranom infrastrukturom postiže se sigurniji i pogodniji način biciklizma koji privlači bicikliste (Mulvaney, 2015), a obzirom da su cikloturisti korisnici biciklističke infrastrukture određenog lokaliteta zadovoljavajuća infrastruktura u konačnici dovodi do stvaranja konkurentske prednosti.

3.5. EuroVelo rute

EuroVelo je mreža različitih daljinskih biciklističkih ruta koje su predviđene kako za cikloturiste tako i za domicilno stanovništvo i njihova svakodnevna putovanja. Specifično je da ruta mora biti odobrena od strane Europske biciklističke federacije kako bi se mogla zvati EuroVelo rutom¹³. Ideja je nastala 1994. godine nakon što je Danska otvorila svoju nacionalnu biciklističku mrežu ruta. Nešto manje od 10 godina kasnije, točnije 2001. godine otvorena je prva EuroVelo ruta pod nazivom (EV12) Sjeverno more¹⁴. Iz godine u godinu nije se prestalo raditi i razvijati pa tako danas postoji devetnaest EuroVelo ruta od kojih čak četiri prolaze kroz Hrvatsku: (EV 6) Atlantik – Crno more, (EV 8) Mediteranska ruta, (EV 9) Baltičko – Jadransko more i (EV 13) Ruta željezne zavjese¹⁵.

Postoje četiri osnovna pravila koja moraju biti ispunjena kako bi ruta imala certifikat EuroVelo rute. Prilikom trasiranja rute svaka mora zadovoljiti kriterije koje se odnose na sigurnost korisnika rute, atraktivnost same rute, cjelovitost i udobnost.

Sigurnosni uvjeti rute odnose se prvenstveno na duljinu trasa unutar rute s isključivo biciklističkim stazama, trakama, cestama ili putevima ili s trasama sa smanjenim prometom motornih vozila na javnim cestama a uzimajući u obzir prosječan broj dnevnih vozila koja prometuju cestom određuje se način na koji se odvija biciklistički promet.

Atraktivnost rute određuju kulturne, prirodne i povijesne znamenitosti kojima ruta prolazi ali i adekvatni smještajni i ugostiteljski objekti s primjerenom infrastrukturom i uvjetima, npr. kasni check-in.

Cjelovitost odnosno neprekidnost rute prvenstveno karakterizira ne postojanje prepreka tijekom same rute kao što mogu biti zabrane prolaska za bicikle, neadekvatni mostovi ili nemogućnost transporta bicikala bez značajnijih skretanja s rute.

Udobnost kao posljednje pravilo EuroVelo kategorizacije odnosi se na sam doživljaj vožnje bicikla tijekom bicikliranja rutom gdje značajnu ulogu igra podloga i stupanj uzbrdica kojima ruta prolazi. Preporučena je podloga suvremenog kolničkog zastora te izbjegavanje uzbrdica većih od 10%¹⁶.

¹³ <https://en.eurovelo.com/about-us> (05.09.2023.)

¹⁴ <https://pro.eurovelo.com/organisation/history> (05.09.2023.)

¹⁵ <https://cikloturizam.hr/eurovelo/> (05.09.2023.)

¹⁶ <https://cikloturizam.hr/eurovelo/> (05.09.2023.)



Slika 5: EuroVelo rute

Preuzeto s <https://en.eurovelo.com/about-us>

4. Lokalne zajednice

Lokalna zajednica kao pojam označava zajednicu na istom prostoru povezanu zajedničkim potrebama, tradicijom i identitetom¹⁷. Cikloturizam značajno utječe na razvoj lokalnih zajednica i pridonosi njihovom boljitku, kako i na koji način u nastavku će biti opisano.

Cikloturizam izrazito je atraktivna grana turizma jer uz populariziranje aktivnog odmora kao vrste sportskog turizma on je i održiv te je nezavisan od većine vremenskih uvjeta pa se može odvijati uz minimalne preinake tijekom cijele godine. Samim time uz posvećeno razvijanje, uzimajući u obzir i korigirajući njegove negativne efekte ima potencijala pridonosenju razvoja lokalnih zajednica (Mađarac et al., 2022). Cikloturisti zainteresirani su za uživanje u lokalnoj ponudi, rado upoznaju lokalnu kulturnu i prirodnu baštinu, kušaju gastronomsku ponudu što omogućuje razvoj i umrežavanje seoskih domaćinstava, ugostiteljskih objekata i ostalih turističkih atrakcija. Isto tako koriste i lokalnu trgovačku ponudu pa je važno obratiti pažnju na kvalitetu proizvoda i usluga te optimalno raspolagati zalihama ponuđenih proizvoda (Petrić, 2017). Bez lokalnih zajednica gotovo je nemoguće razvijati cikloturizam jedne regije ili ih umrežavati i povezivati. Razvoj cikloturizma u Hrvatskoj većinom je prepušten inicijativama lokalnog stanovništva nekog područja, te ga karakterizira slaba strategija i otežana koordinacija. Usprkos tome Hrvatska broji oko 420 biciklističkih ruta a najrazvijenije regije u cikloturizmu Hrvatske su Istra i Međimurje (Makarić, 2015).

¹⁷ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=37030> (14.08.2023)

| Dolasci turista po županijama | | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------|--------|-----------------------|-----------------|-------|
| ŽUPANIJA | DOLASCI TURISTA (u 000) | | INDEKS 2022./2021. | STRUKTURA (u %) | |
| | 2021. | 2022. | | 2021. | 2022. |
| Zagrebačka | 79 | 126 | 159,5 | 0,6 | 0,7 |
| Krapinsko-zagorska | 151 | 177 | 117,2 | 1,2 | 1,0 |
| Sisačko-moslavačka | 13 | 23 | 176,9 | 0,1 | 0,1 |
| Karlovačka | 220 | 292 | 132,7 | 1,7 | 1,6 |
| Varaždinska | 72 | 88 | 122,2 | 0,6 | 0,5 |
| Koprivničko-križevačka | 13 | 18 | 138,5 | 0,1 | 0,1 |
| Bjelovarsko-bilogorska | 15 | 22 | 146,7 | 0,1 | 0,1 |
| Primorsko-goranska | 2.212 | 2.918 | 131,9 | 17,3 | 16,4 |
| Ličko-senjska | 484 | 651 | 134,5 | 3,8 | 3,7 |
| Virovitičko-podravska | 10 | 15 | 150,0 | 0,1 | 0,1 |
| Požeško-slavonska | 15 | 22 | 146,7 | 0,1 | 0,1 |
| Brodsko-posavska | 25 | 36 | 144,0 | 0,2 | 0,2 |
| Zadarska | 1.299 | 1.670 | 128,6 | 10,2 | 9,4 |
| Osječko-baranjska | 75 | 107 | 142,7 | 0,6 | 0,6 |
| Šibensko-kninska | 705 | 885 | 125,5 | 5,5 | 5,0 |
| Vukovarsko-srijemska | 36 | 75 | 208,3 | 0,3 | 0,4 |
| Splitsko-dalmatinska | 2.309 | 3.202 | 138,7 | 18,1 | 18,0 |
| Istarska | 3.372 | 4.583 | 135,9 | 26,4 | 25,8 |
| Dubrovačko-neretvanska | 967 | 1.688 | 174,6 | 7,6 | 9,5 |
| Međimurska | 64 | 87 | 135,9 | 0,5 | 0,5 |
| Grad Zagreb | 634 | 1.078 | 170,0 | 5,0 | 6,1 |
| UKUPNO | 12.776 | 17.774 | 139,1 | 100,0 | 100,0 |

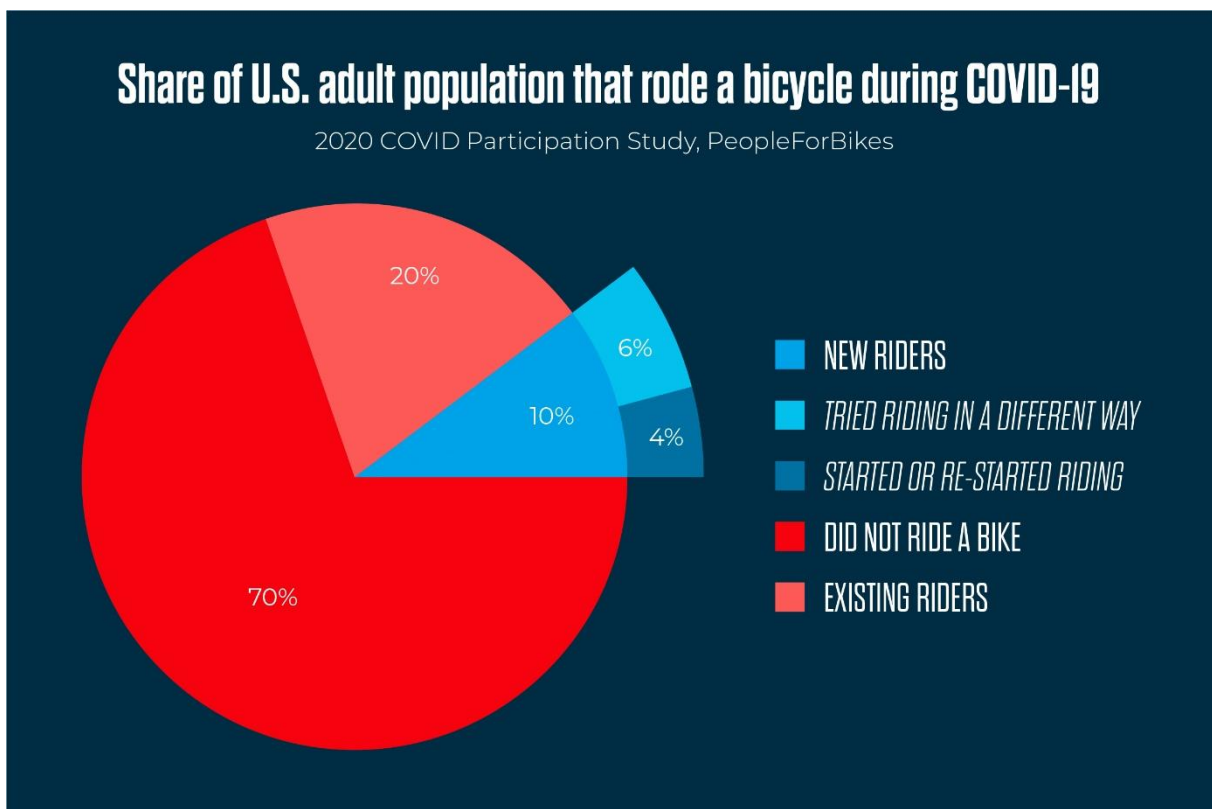
Slika 6: Turistički promet po županijama - broj dolazaka

Preuzeto s <https://www.htz.hr/hr-HR/informacije-o-trzistima/analize-s-podrucja-turizma/turizam-u-brojkama>

Brščić et al. (2021) smatraju da bi lokalno stanovništvo trebalo biti više uključeno u sam razvoj i planiranje cikloturizma jer je ono jedno od glavnih interesnih skupina u razvoju destinacijskog turizma, a njihov je angažman glavni indikator zadovoljstva posjetitelja. Lokalne zajednice mogu djelovati izravno nudeći cikloturistima svoje proizvode i usluge ili neizravno radeći na kvaliteti cjelokupnog iskustva biciklizma na određenom geografskom području. Obzirom da je lokalno stanovništvo glavni dionik sportskog turizma pa samim tim i cikloturizma jer stvaraju sinergiju i rade na obostranu korist ističe se potreba za većim angažmanom lokalne zajednice u planiranju i razvoju turizma i stvaranju iskustava (Kovačić i Ivek, 2022). Bitna je i suradnja lokalnih zajednica s ostalim lokalnim dionicima poput lokalnih poduzeća i obiteljskih gospodarstava, nevladinih organizacija, biciklističkih klubova, a osobit je naglasak na

prodavaonicama sportske opreme i biciklističkih dijelova te pružateljima usluga popravaka i servisa bicikala (González-García et al., 2018).

Pandemija Corona virusa navela je stanovništvo na razvijanje svijesti o važnosti zdravlja i utjecaja fizičke aktivnosti na bolju kvalitetu života pojedinca što su lokalne zajednice prepoznale i odlučile iskoristiti u svrhu promicanja sportskog turizma i stvaranjem ponude za istomišljenike. Dakle ističe se socijalna percepcija stanovništva koja igra ključnu ulogu u razvoju cikloturizma (Kovačić i Ivek, 2022). Socijalna dimenzija koju cikloturizam nosi je izrazito važna jer omogućava povezivanje domaćeg stanovništva i interakciju cikloturista sa stanovništvom, što naravno dalje utječe na širenje vidika, poticanje dinamike i aktivnosti te na kraju postizanje obostrane koristi kako za cikloturiste tako i za lokalno stanovništvo (Matotek, 2021). Istraživanje provedeno u Americi dokazuje da je čak 70% populacije koja prije nije vozila bicikl, počela je voziti za vrijeme pandemije 2020. godine¹⁸.



Slika 7: Udio populacije koja je vozila bicikl za vrijeme pandemije

Preuzeto s <https://www.peopleforbikes.org/news/how-bicycling-changed-during-a-pandemic>

¹⁸ <https://www.peopleforbikes.org/news/how-bicycling-changed-during-a-pandemic> (06.09.2023.)

Bitno je stvoriti integrirani turistički proizvod koji će generirati nove i iznova oduševljavati postojeće turiste, razvijati destinaciju i društvenu zajednicu koja se suštinski bavi zadovoljavanjem potreba potrošača odnosno cikloturista. Tako će cikloturizam generirati i društvenu i ekonomsku korist, djelovati ekološki održivo i generalno doprinosti razvoju lokalnog i regionalnog turizma (Kovačić i Ivek, 2022). Hrvatska nudi širok spektar ponude za cikloturiste upravo zbog prirodnih bogatstava koje ima, povijesnim događajima koji su utjecali na njen razvoj, arheološkim nalazištima, čistom vodom, morem, rijekama, jezerima i planinama, znamenitostima, kulturom i tradicijom koju održava (Matotek, 2021). Cikloturizam je lako prilagodljiv stoga je prema području moguće formirati infrastrukturu te ponudu lokalne zajednice pa rute kojima se cikloturisti kreću mogu biti više ili manje zahtjevne, varirati u dužini, istraživati nova mjesta i krajolike koji nisu tako poznati ili se pak kretati po onim poznatim i vrlo atraktivnim mjestima. Sve to ovisi o preferencijama turista i prema njima cikloturisti odabiru svoje destinacije, a Hrvatska ima kapacitet za zadovoljenje različitih potreba turista (Makarić, 2015). Također je teško je odrediti koliko biciklista zapravo postaje cikloturist i u kojoj mjeri je voljan putovati, koliko je u mogućnosti konzumirati ponudu područja i koja su njegova očekivanja odnosno što bi zadovoljilo njegove potrebe. Zbog toga potrebno je pažnju posvetiti javnoj infrastrukturi i regionalnom razvoju turističkog gospodarstva putem kojeg će se razviti svijest o optimalnoj proizvodnji (s obzirom na potrošnju) lokalnih dobara koje turisti konzumiraju i tako stvaraju prihod lokalnom stanovništvu (Israeli i Gasul, 2019). Lokalno stanovništvo trebala prilagoditi svoju ponudu obzirom na vrstu avanture koju cikloturisti žele iskusiti i biciklističkoj infrastrukturi koja okružuje to područje. Glavna podjela je ‘hard i soft’ avantura koja se razlikuje u iskustvu, gdje je hard odnosno tvrdi cikloturizam onaj u kojem biciklisti uživaju u brdskim biciklističkim stazama i većoj dozi adrenalina dok je soft odnosno meki cikloturizam rezerviran za mjesta s više kulturne baštine, područja koja je moguće razgledavati, veći je kontakt s lokalnom zajednicom, a vožnje se najčešće odvijaju na asfaltiranoj cesti (Matotek, 2021). Dakle ukoliko se radi o mekoj avanturi, cikloturisti će imati više postaja na kojima će stajati što otvara veću mogućnost za ponudu usluga koje bi cikloturisti mogli iskusiti i/ili posjetiti ali i proizvoda koje bi mogli konzumirati ili kupiti kao uspomenu na posjet tom području, dok s druge strane cikloturisti koji uživaju u adrenalinu više su zainteresirani za gastronomsku ponudu i usluge popravljanja bicikla i kupnju rezervnih dijelova (osobito ukoliko se govori o samostalnom aranžmanu pojedinog turista). Bitno je reći da podatak iz 2018. godine govori kako je tek 10% od ukupnog broja cikloturista rezerviralo organizirano putovanje od strane turističke agencije, sve ostalo turisti su organizirali samostalno (Ćucić et al., n.d.).

Glavni cilj pri planiranju i strateškom usmjeravanju turizma i cikloturizma kroz definiranje ciljeva, prioriteta i mjera na lokalnoj regionalnoj i nacionalnoj razini jest osiguranje preduvjeta za financiranje i cjelokupan razvoj turizma nekog područja (Mađarac et al., 2022). Čest problem koji nazaduje razvoj cikloturizma je manjak javnog financiranja iako ulaganje u biciklističku infrastrukturu i sadržaje uglavnom pozitivno utječe na lokalnu zajednicu. Stoga je poznat scenarij da lokalno stanovništvo na početku podrži razvoj cikloturizma, no kako vrijeme odmiče zbog manjka sredstava povlače se lokalni dionici (Kovačić i Ivek, 2022). Osim manjka sredstava za pokretanje i održavanje cikloturizma, problem je i politika, prioriteta koje trenutna vlast ima a koji se ne poklapaju s prioritetima lokalnog stanovništva, oslanjanje na financiranje od regionalne i državne vlasti (Kovačić i Ivek, 2022). Problem neprilagođene infrastrukture za cikloturizam jedan je od najvećih, a prati ga i manjak usluga podređen isključivo cikloturistima. Lokalnoj zajednici treba biti u interesu prilagoditi infrastrukturu biciklističkih ruta jer će cikloturisti najčešće konzumirati proizvode, usluge i doživljaje koji su im ‘uz put’ bilo da se radi o organiziranim turističkim rutama ili onim slobodno organiziranim od strane pojedinaca (Petrić, 2017). Rješavanjem problema otvara se mogućnost za uključivanje lokalnih dionika i ostvarivanjem prihoda od prilagođavanja ponude cikloturistima. Kao glavni manjak navodi se smještaj predodređen za cikloturiste (Kovačić i Ivek, 2022).

Krapinsko-zagorska županija napravila je Ride and bike standard svoje županije kao standard kvalitete koji uključuje lokalne dionike i načine njihovog doprinosa razvoju cikloturizma unutar parametara nacionalnog okvira¹⁹. Još jedan od načina rješavanja problema na praktičnom primjeru jest i širenje e-bike share usluge u Međimurju jer je velika prepreka s kojima se cikloturisti susreću i prijevoz samih osobnih bicikla od prebivališta do destinacije, a mogućnost iznajmljivanja bicikla olakotna je okolnost koja dodatno privlači cikloturiste (Matotek, 2021). Slučaj negativnog odnosa lokalne zajednice na razvoj cikloturizma dogodio se i u Krapinsko-zagorskoj županiji pod inicijativom Zagorje Bike zbog loše suradnje turističkih tijela lokalne razine i niske razine zadovoljstva lokalnih dionika. Unatoč nezadovoljstvu nastavilo se ulagati napore u viziju lokalnog razvoja i širenje ponude te jačanjem alata promocije i osiguranja kvalitete usluga, a pozitivan učinak usprkos preprekama lokalnih dionika pokazuje mnoštvo biciklističkih događaja koje ova županija pokreće unatoč teškoćama. (Kovačić i Ivek, 2022). Istraživanje koje su proveli Kovačić i Ivek (2022) na području Krapinsko-zagorske županije pokazuje da dionici nisu oduševljeni razvojem cikloturizma. Ostvarena je niska razina zadovoljstva trenutnom ponudom obzirom na visoka očekivanja. Ipak sve skupine dionika slažu

¹⁹ <https://rideandbike.eu/info/> (14.08.2023.)

se da je cikloturizam prikladan za razvoj područja Krapinsko-zagorske županije te se slažu da cikloturizam promiče zdrav način života te pozitivno utječe na lokalno gospodarstvo i razvoj lokalne zajednice.

Dakle za razvoj lokalnih zajednica od izrazitog je značaja razvoj i širenje cikloturizma jer ono omogućava povezivanje kulturne i prirodne baštine s gastronomskom ponudom na određenom lokalitetu gdje se cikloturizam i odvija.

Istarska županija je jedan od glavnih uzora razvoja cikloturizma u Republici Hrvatskoj jer su povezali i dobro koordinirali protok cikloturista kroz cijelu regiju i omogućili korištenje punog potencijala, a naravno ostavili i prostora za daljnji razvoj (Petrić, 2017). Brinući se o pravilnom zbrinjavanju otpada i održavanju te poboljšanju ekosistema, održavanjem i unaprjeđenjem autentičnosti prostora kroz edukaciju turista i lokalnog stanovništva o osjetljivost kulture i implementacijom regulacija koje će održati ravnotežu između turista i života lokalnog stanovništva te unaprijed organiziranom prikladnom infrastrukturom za cikloturiste koja pritom ne remeti ostatak infrastrukture moguće je ostvariti opći boljitak i prosperitet.

5. Potencijalni smjerovi razvoja cikloturizma u Republici Hrvatskoj

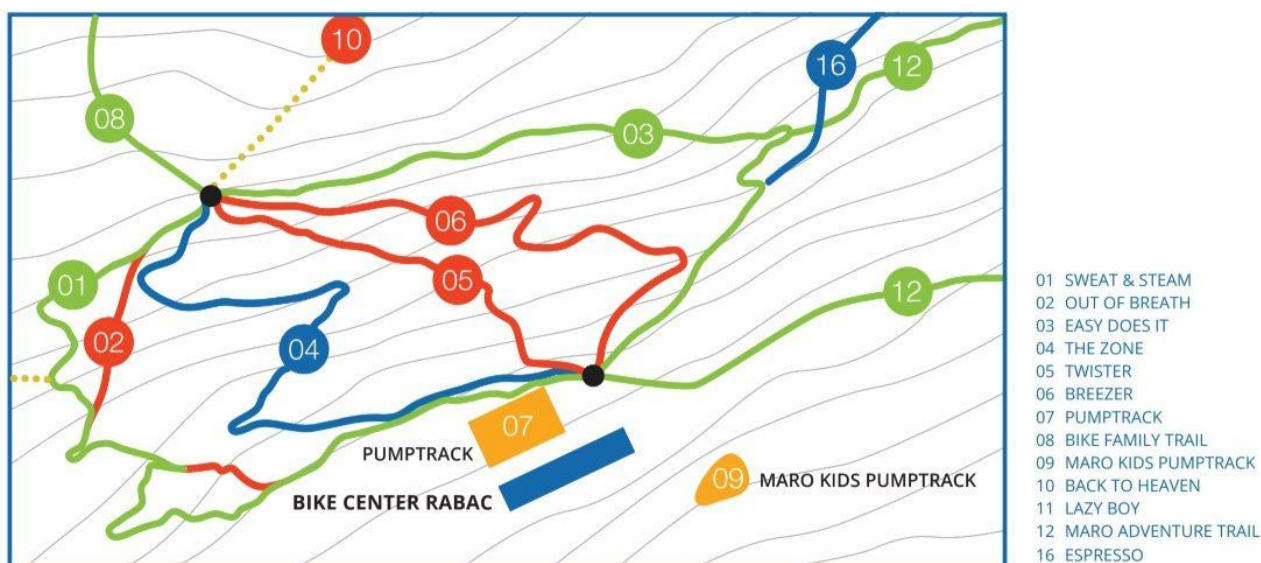
5.1. Bike parkovi

Za cikloturiste koji su skloni hard biciklizmu idealna destinacija je bike park, odnosno lokacija predodređena za off-road i brdski biciklizam. Idealna su destinacija kako za lokalno stanovništvo tako i za cikloturiste koji uživaju u bike parkovima nekoliko povezanih dana. Bike parkovi mogu biti izgrađeni zasebno na zemljištu koji prethodno nije bio korišten u svrhu parka, dio postojećeg park sustava ili je dio sustava biciklističkih ruta²⁰. Na jednom mjestu mogu se pronaći zahtjevne staze, skokovi, tečajevi vještina kao i gastronomska, ugostiteljska i smještajna ponuda. Isto tako bike parkovi nude mogućnost razvijanja vještina tehnika vožnje na vježbalištima, najma bicikala, trgovine opremom i servisne usluge a nerijetko su to i destinacije pogodne za cijelu obitelj zbog manje i više zahtjevnih staza na jednome mjestu, mjesta za piknik, igrališta i kampova (Schlemmer, 2019). Najpoznatiji bike park u Hrvatskoj je Rabac koji uz informacijski centar i same staze nudi i mogućnost kupnje biciklističke opreme i rezervnih dijelova, najam električnih i hibridnih bicikala, spremišta za bicikle, praonice za bicikle i prijevoz bicikala i biciklista od jedne do druge staze²¹.

²⁰ <https://www.flowformramps.com/about/what-bike-park> (06.09.2023.)

²¹ http://www.istria-bike.com/en/bike_trails/bike-parks (06.09.2023.)

BIKE SKILLS PARK



Slika 8: Karta bike parka Rabac

Preuzeto s <https://43ride.com/en/story/2019/bike-center-rabac-best-bike-park-in-croatia/>

Istraživanje provedeno 2019. godine pokazuje da posjetitelji bike parkova najčešće dolaze osobnim automobilom u parovima i čak 90% njih koristilo je osobni bicikl tokom boravka u bike parku. Tek je nešto manje od 10% posudilo ili iznajmilo bicikl. Istraživanje također pokazuje kako je nešto više od pola ispitanika kupilo dnevnu kartu, dok su ostali ili kampirali ili privatno organizirali smještaj, a najmanje je zastupljeno odsjedanje u hotelima (Schlemmer, 2019). Ovo istraživanje značajno je zbog formiranja ponude u bike parkovima.

Jedan od najpoznatijih bike parkova u svijetu je Whistler (Kanada) koji broji čak 112 različitih biciklističkih ruta s elevacijom od 2 173 metra²². Park nudi različite smještajne objekte (hoteli, glamping i drugo), aktivnosti i događaje raspoređene kroz cijelu godinu, zračni i cestovni transport, organizirane aranžmane i popuste te čak prijenos uživo stanja na pojedinim dijelovima parka putem kamera. Samo za usporedbu slika broj 8 prikazuje kartu bike parka Whistler.

²² <https://www.mountainbikingbc.ca/vancouver-coast-mountains/whistler-bike-park/> (06.09.2023.)



Slika 9: Karta bike parka Whistler

Preuzeto s <https://www.whistlerretreats.com/activities/biking/fun-facts-whistler-bike-park/>

5.2. „Bike friendly“ smještajni i ugostiteljski objekti

U formiranju cikloturističke ponude izrazito je važno obratiti pažnju na prilagođavanje potreba samih cikloturista. Najbitniji je izvor informacija, pa se preporučuje edukacija zaposlenika u sklopu "bike friendly" objekata koji bi mogli pružiti adekvatne turističke informacije o proizvodima i uslugama koji mogu biti interesantni organiziranoj skupini ili pojedincu. Smještajni objekti trebali bi osigurati spremišta za bicikle, mogućnost pranja i sušenja odjeće te pranja samih bicikala. Obzirom da su biciklisti nerijetko zaljubljenici u prirodu, poželjno je omogućiti im sjedenje na otvorenom kako bi doživljaj aktivnog odmora bio potpun. Kod biciklista i cikloturista izražena je fizička aktivnost stoga su poželjni zdravi obroci. Isto tako poželjno je formirati smještajne pakete prilagođene biciklistima koji uključuju mogućnost prilagođavanja vremena doručka i/ili večere i mogućnost spakiranog ručka za ponijeti (Schneider et al., 2022).

„Bike & bed“ standard preteča je standardizaciji ponude prilagođene za cikloturiste. Spomenut standard se u prvom redu odnosi na mogućnost prihvata cikloturista na samo jednu noć. Ostalo što ovaj standard podrazumijeva je sigurna prostorija za spremanje bicikala, prostor za sušenje

odjeće i putne opreme, raspoloživost karte regije s ucrtanim biciklističkim rutama, informacije o javnom prijevozu i radnom vremenu biciklističkih servisa u blizini ukoliko je kvar na biciklu veći te dostupan alat za jednostavne popravke (Klarić et al., 2015).



Slika 10: „Bike & bed“ oznaka za područje Bilogore, Moslavine i Papuka

Preuzeto s <https://www.cikloturizam-bbz.hr/cikloturizam-bbz/bike-bed-bilogora-moslavina-papuk>

6. Zaključak

Cikloturizam kao grana turizma i vrsta aktivnog odmora sve je više atraktivna među turistima. Predstavlja skladan spoj fizičke aktivnosti, ekološke održivosti i kulturnog istraživanja što ga čini atraktivnom opcijom za putnike koji traže jedinstvena i nezaboravna iskustva. Budući da cikloturizam postaje sve popularniji, on okuplja raznolik niz dionika, od kojih svaki igra ključnu ulogu u njegovom razvoju i uspjehu.

Biciklistički turisti sami su u srcu ove rastuće industrije, tražeći avanturu, wellness i kulturno uranjanje kroz svoja putovanja na dva kotača. Lokalne zajednice imaju koristi od povećanih gospodarskih mogućnosti i dublje povezanosti s vlastitim kulturnim naslijeđem dok opskrbljuju i družu se s turistima biciklistima.

Lokalne vlasti i urbanisti igraju ključnu ulogu u poticanju biciklističkog turizma ulaganjem u infrastrukturu, stvaranjem sigurnih i slikovitih biciklističkih ruta i provedbom politika koje potiču biciklizam kao održivi način prijevoza.

Turističke organizacije i udruge aktivno promiču i podržavaju cikloturizam kroz marketinške aktivnosti, događanja i razvoj sadržaja i smještaja prilagođenih biciklizmu. Njihova suradnja s lokalnim tvrtkama, od trgovina biciklima do restorana i smještaja, osigurava zadovoljenje potreba biciklista i poboljšava cjelokupno iskustvo posjetitelja.

Konačno, zaštitari okoliša i zagovornici održivog turizma zagovaraju biciklistički turizam kao ekološki prihvatljivu alternativu, ističući njegov minimalan ugljični otisak i mali utjecaj na prirodni okoliš.

Zajednički rad objedinjen je kroz nekoliko strateških koraka za daljnje povećanje utjecaja i dosega cikloturizma:

Razvoj infrastrukture – država bi trebala nastaviti ulagati u biciklističku infrastrukturu, uključujući namjenske biciklističke staze, dobro označene rute i sustave javnih bicikala. Ove inicijative ne samo da poboljšavaju sigurnost, već također čine biciklistički turizam pristupačnijim i privlačnijim.

Marketing i promocija - turističke organizacije i udruge trebale bi pojačati svoje marketinške napore, prikazujući biciklistički turizam kao jedinstveno i obogaćujuće iskustvo putovanja. Kampanje mogu istaknuti slikovite rute, kulturne susrete i raznoliku ponudu odredišta prilagođenih biciklizmu.

Obrazovanje - zagovornici zaštite okoliša i biciklističke udruge trebaju nastaviti educirati bicikliste o prednostima biciklističkog turizma.

Angažman zajednice - ključno je poticanje lokalnih tvrtki da postanu prilagođene biciklima. Pružatelji usluga smještaja, restorani i trgovine mogu imati koristi od potrošača, a biciklistička zajednica može igrati aktivnu ulogu u pružanju podrške tim tvrtkama.

Inovacija i tehnologije – prihvaćanje tehnologije u svrhu poboljšanog iskustva biciklističkog turizma. Razvijanje aplikacija i digitalnih platformi koje pružaju informacije u stvarnom vremenu o rutama, vremenu i lokalnim atrakcijama.

Istražujući dostupnu relevantnu literaturu potvrđena je hipoteza da se cikloturizam u Hrvatskoj odvija uspješno, ali s obzirom na mogućnosti nije razvijen s obzirom na mogućnosti. Očekivanja su velika što se tiče razvoja cikloturizma u budućnosti zbog rada na sinergiji i kvaliteti odnosa između dionika.. Zajedno, ovi dionici čine dinamičan ekosustav koji potiče rast biciklističkog turizma. Kako budu nastavljali surađivati i uvoditi inovacije, cikloturizam će nedvojbeno privlačiti turiste, nudeći im sve veći niz mogućnosti za istraživanje svijeta na dva kotača, dok će istovremeno imati koristi za zajednice i okruženja koja posjećuju. Biciklistički turizam nije samo način putovanja; to je put prema održivijem i obogaćujućem načinu da doživite ljepotu i raznolikost zajedničkog planeta.



IZJAVA O AUTORSTVU

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za istinitost, izvornost i ispravnost teksta rada. U radu se ne smiju koristiti dijelovi tuđih radova (knjiga, članaka, doktorskih disertacija, magistarskih radova, izvora s interneta, i drugih izvora) bez navođenja izvora i autora navedenih radova. Svi dijelovi tuđih radova moraju biti pravilno navedeni i citirani. Dijelovi tuđih radova koji nisu pravilno citirani, smatraju se plagijatom, odnosno nezakonitim prisvajanjem tuđeg znanstvenog ili stručnoga rada. Sukladno navedenom studenti su dužni potpisati izjavu o autorstvu rada.

Ja, MARIJA GRUBIŠIĆ (*ime i prezime*) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (*obrisati nepotrebno*) rada pod naslovom POTENCIJAL I UTJECAJ CIKLOTURIZMA U RH NA RAZVOJ TURIZMA, LOKALNE ZAJEDNICE I NACIONALNOG GOSPODARSTVA. ANALIZA SVIH DIONIKA (*upisati naslov*) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(*upisati ime i prezime*)

Marija Grubišić
(*vlastoručni potpis*)

Sukladno čl. 83. Zakonu o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju završne/diplomske radove sveučilišta su dužna trajno objaviti na javnoj internetskoj bazi sveučilišne knjižnice u sastavu sveučilišta te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Sukladno čl. 111. Zakona o autorskom pravu i srodnim pravima student se ne može protiviti da se njegov završni rad stvoren na bilo kojem studiju na visokom učilištu učini dostupnim javnosti na odgovarajućoj javnoj mrežnoj bazi sveučilišne knjižnice, knjižnice sastavnice sveučilišta, knjižnice veleučilišta ili visoke škole i/ili na javnoj mrežnoj bazi završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice, sukladno zakonu kojim se uređuje znanstvena i umjetnička djelatnost i visoko obrazovanje.

7. Literatura

1. Brščić, N., et al. (2021). Impact of cycle tourism development on tourist destination – attitudes of local stakeholders. ToSEE – Tourism in Southern and Eastern Europe, vol. 6, str. 137-154. Dostupno na: https://tosee.fthm.hr/images/proceedings/2021/10-ID_54_Tosee- Brscic Lovrecic Sugar.pdf
2. González-García et al., (2018) Perception of residents about the impact of sports tourism on the community: Analysis and scale-validation. Journal of Physical Education and Sport, vol. 18, str. 149-156. Dostupno na: https://www.researchgate.net/publication/324507342_Perception_of_residents_about_the_impact_of_sports_tourism_on_the_community_Analysis_and_scale-validation
3. Goodman, A., et al. (2013). Who uses new walking and cycling infrastructure and how? Longitudinal results from the UK iConnect study U: Preventive Medicine. Elsevier, str. 518-524
4. Israeli, Y., Gasul, D. (2019) Od ozbiljnog slobodnog vremena do cikloturizma – slučaj brdskog biciklizma. Znanstveni rad. Acta Turistica, vol. 31, str. 1179-211. Dostupno na: <https://doi.org/10.22598/at/2019.31.2.179>
5. Kovačić, N., Ivek, T. (2022). Razvoj destinacije cikloturizma iz perspektive lokalnih dionika. Znanstveni rad. Acta Turistica, vol. 34, str. 7-49. Dostupno na: <https://doi.org/10.22598/at/2022.34.1.7>
6. Kurtović, A. (2016). Uloga fondova Europske unije u jačanju konkurentnosti hrvatskog turizma. Diplomski rad. Split: Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet
7. Makarić, A., (2015). Razvoj cikloturizma u Republici Hrvatskoj. Završni rad. Čakovec, Međimursko veleučilište u Čakovcu
8. Matotek, L., (2021). Cikloturizam u Međimurskoj županiji. Završni rad. Zagreb, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet
9. Meng, L. (2022). Political economy and cycling infrastructure investment. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. University of South Australia, Australia
10. Mulvaney, C., et al. (2015). Cycling infrastructure for reducing cycling injuries in cyclists. Dostupno na: <https://doi.org/10.1002/14651858.CD010415.pub2>
11. Petrić, N. (2017). Cikloturizam u turističkoj ponudi Istarske županije. Diplomski rad. Pula, Sveučilište Juraja Dobrile u Puli

12. Schlemmer, P., et al. (2019). How important is a bike park visit for the overall tourist destination experience?. Cogent Social Sciences. Dostupno na: <https://doi.org/10.1080/23311886.2019.1613027>
13. Schneider, F., et al. (2022). Empirical analysis of cycling distances in three of Europe's most bicycle-friendly regions within an accessibility framework. International Journal of Sustainable Transportation, vol. 17, str. 775-789. Dostupno na: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2022.2095945>
14. Struški, K. (2020). Analiza sigurnosti biciklista u gradu Ludbregu s prijedlogom mjera poboljšanja. Završni rad. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti

7.1. Izvori:

1. Bike park Rabac http://www.istria-bike.com/en/bike_trails/bike-parks (06.09.2023.)
2. Cikloturizam.hr o EuroVelo rutama u RH, n.d. <https://cikloturizam.hr/eurovelo/> (05.09.2023.)
3. Definicija bike parka <https://www.flowformramps.com/about/what-bike-park> (06.09.2023.)
4. Definicija lokalne zajednice <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=37030> (14.08.2023.)
5. Europska biciklistička federacija, n.d. <https://ecf.com/about-us> (05.09.2023.)
6. EuroVelo, n.d. <https://en.eurovelo.com/about-us> (05.09.2023.)
7. Gospodarstvo, n.d. <https://croatia.eu/index.php?view=category&lang=1&id=15> (30.08.2023)
8. Hrvatska.eu, n.d. <https://croatia.eu/index.php?lang=1> (29.08.2023.)
9. Klarić, Z., et al (2015). Akcijski plan razvoja cikloturizma. Institut za turizam, Zagreb https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_cikloturizam.pdf (31.08.2023.)
10. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.), Republika Hrvatska <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (31.08.2023.)
11. Projekti Koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma <https://cikloturizam.hr/projekti/> (06.09.2023.)

12. Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/16) (2016). <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dodatni/439893.pdf> (31.08.2023.)
13. Professionals EuroVelo, n.d. <https://pro.eurovelo.com/organisation/history> (05.09.2023.)
14. Turizam u RH, n.d. <https://croatia.eu/index.php?view=article&lang=1&id=34> (05.09.2023.)
15. VFO po područjima <https://karloessler.eu/eu-fondovi/> (06.09.2023.)
16. Višegodišnji financijski okvir <https://razvoj.gov.hr/istaknute-teme/eu-fondovi-2021-2027/visegodisnji-financijski-okvir-2021-2027-i-instrument-eu-za-oporavak/4852> (06.09.2023.)

8. Prilozi

8.1. Popis slika

| | |
|--|----|
| Slika 1: Osnovni pokazatelji razvoja..... | 3 |
| Slika 2: Prihodi od turizma..... | 4 |
| Slika 3: Opći podaci o Republici Hrvatskoj..... | 9 |
| Slika 4: VFO za 2021.-2027. godine..... | 10 |
| Slika 5: EuroVelo rute..... | 14 |
| Slika 6: Turistički promet po županijama - broj dolazaka | 16 |
| Slika 7: Udio populacije koja je vozila bicikl za vrijeme pandemije..... | 17 |
| Slika 8: Karta bike parka Rabac | 22 |
| Slika 9: Karta bike parka Whistler | 23 |
| Slika 10: „Bike & bed“ oznaka za područje Bilogore, Moslavine i Papuka | 24 |