

# CIKLOTURIZAM - ODRŽIVI I ODGOVORNI RAZVOJ TURIZMA KONTINENTALNE HRVATSKE

---

Tihi, Lorena

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Karlovac  
University of Applied Sciences / Veleučilište u Karlovcu**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:128:503574>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-15**



**VELEUČILIŠTE U KARLOVCU**  
Karlovac University of Applied Sciences

Repository / Repozitorij:

[Repository of Karlovac University of Applied  
Sciences - Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

**VELEUČILIŠTE U KARLOVCU  
ODJEL LOVSTVA I ZAŠTITE PRIRODE  
STUDIJ LOVSTVA I ZAŠTITE PRIRODE**

**LORENA TIHI**

**CIKLOTURIZAM  
ODRŽIVI I ODGOVORNI RAZVOJ TURIZMA  
KONTINENTALNE HRVATSKE**

**ZAVRŠNI RAD**

**KARLOVAC, RUJAN 2022.**



VELEUČILIŠTE U KARLOVCU  
ODIJEL LOVSTVA I ZAŠTITE PRIRODE  
STUDIJ LOVSTVA I ZAŠTITE PRIRODE

LORENA TIHI

CIKLOTURIZAM  
ODRŽIVI I ODGOVORNI RAZVOJ TURIZMA  
KONTINENTALNE HRVATSKE

ZAVRŠNI RAD

Mentor:

dr.sc.Draženka Birkić,v.pred.

KARLOVAC, RUJAN 2022.

## **ZAHVALE**

Ovom prilikom želim zahvaliti svojoj mentorici dr.sc. Draženki Birkić na prihvaćenom mentorstvu, danim savjetima te stručnoj pomoći za pisanje ovog završnog rada. Hvala profesorima na prenesenom znanju. Jedno veliko hvala mojim kolegama i prijateljima koji su mi uljepšali i učinili zabavnim ovo studiranje. Također se želim zahvaliti svima koji su sudjelovali u istraživanju te na taj način doprinijeli mom uspješnom završetku školovanja i pisanju ovog rada. Posebna zahvala mojim roditeljima koji su mi pružili veliku podršku tijekom ovog studija i bez kojih sve ovo ipak ne bi bilo moguće.

CIKLOTURIZAM –  
ODRŽIVI I ODGOVORNI RAZVOJ TURIZMA  
KONTINENTALNE HRVATSKE

## SAŽETAK

Potreba za aktivnim životnim stilom i boravak u zdravom prirodnom okruženju neki su od glavnih čimbenika koji utječu na sve intenzivniju potražnju u cikloturizmu, a time i na nužni razvoj cikloturističke infrastrukture. Cikloturizam predstavlja specifičan oblik sportsko rekreacijskog turizma koji uključuje vožnju na biciklu, s ciljem unapređenje kvalitete življenja kroz rekreaciju, edukaciju, upoznavanje različitih prirodnih i kulturnih znamenitosti i običaja. S obzirom na atraktivan okoliš, bogatu kulturno-povijesnu baštinu, povoljnu klimu, sigurnost zemlje, blizinu značajnih emitivnih tržišta te mnoštvo cesta s manjim intenzitetom prometa, cikloturizam je prepoznat kao jedan od turističkih proizvoda s izraženim potencijalom razvoja u kontinentalnoj Hrvatskoj.

Prednosti cikloturizma očituju se u minimalnom negativnom utjecaju na okoliš, pozitivnom utjecaju na cjelokupno gospodarstvo i društvo, poticanju razvoja lokalne ekonomije, smanjenju globalnog onečišćenja te direktnom pozitivnom utjecaju na zdravlje čovjeka. Ova vrsta turizma idealna je za razvoj ruralnih i rubnih područja.

Cikloturistima je bitna sigurnost biciklističkih ruta (slab promet), označenost ruta, raznolikost ruta, raznolik sadržaj na rutama (suveniri, ugostiteljski sadržaji, interpretacijski centri, servis za popravak bicikla), te smještajni kapaciteti prilagođeni cikloturistima. Cilj ovog rada je istražiti kako su zadovoljene potrebe suvremenih cikloturista u kontinentalnoj Hrvatskoj upravo po tim pitanjima. Za potrebu izrade ovog završnog rada provedeno je anketno istraživanje među cikloturistima kao alat detekcije zadovoljstva cikloturista u kontinentalnoj Hrvatskoj.

**Ključne riječi:** održivi i odgovorni turizma, specifični oblici turizma, sportsko rekreacijski turizam, cikloturizam, cikloturisti, Kontinentalna Hrvatska.

CYCLING TOURISM –  
SUSTAINABLE AND RESPONSIBLE DEVELOPMENT OF TOURISM IN  
CONTINENTAL CROATIA

ABSTRACT

The needs for an active lifestyle and staying in a healthy natural environment are some of the main factors that influence the ever-increasing demand in cycle tourism, and thus the necessary development of cycle tourism infrastructure.

Cyclotourism represents a specific form of sports and recreational tourism that includes riding a bicycle, with the aim of improving the quality of life through recreation, education, and getting to know different natural and cultural sights and customs. Considering the attractive environment, rich cultural and historical heritage, favorable climate, security of the country, proximity to significant emission markets and many roads with less traffic intensity, cycle tourism is recognized as one of the tourist products with a strong development potential in continental Croatia.

The advantages of cycle tourism are manifested in the minimal negative impact on the environment, the positive impact on the entire economy and society, the stimulation of the development of the local economy, the reduction of global pollution and the direct positive impact on human health. This type of tourism is ideal for the development of rural and peripheral areas.

The safety of bicycle routes (low traffic), the marking of routes, the variety of routes, as well as the content on the routes (souvenirs, catering facilities, interpretation centers, bicycle repair service), and accommodation facilities adapted to bicycle tourists are important to cyclists. The aim of this thesis is to investigate how the needs of contemporary cycle tourists in continental Croatia are met precisely with regard to these issues. For the purpose of preparing this final paper, a survey was conducted among cycle tourists as a tool for detecting the satisfaction of cycle tourists in continental Croatia.

**Keywords:**

sustainable and responsible tourism, specific forms of tourism, sports and recreational tourism, cycle tourism, cycle tourists, Continental Croatia.

## SADRŽAJ

|   |    |
|---|----|
| SADRŽAJ.....  | 7  |
| <b>1. UVOD</b> .....  | 1  |
| <b>2 .MATERIJALI I METODE</b> .....   | 3  |
| <b>3. CIKLOTURIZAM</b> .....  | 4  |
| 3.1.Sportsko-rekreacijski turizam.....  | 4  |
| 3.2.Općenito o cikloturizmu.....  | 6  |
| 3.3. Razvoj cikloturizma u Europi.....  | 12 |
| 3.4. Razvoj cikloturizma u Hrvatskoj.....   | 13 |
| 3.5. EuroVelo - Europska mreža biciklističkih ruta.....   | 17 |
| <b>4. TURIZAM KONTINENTALNE HRVATSKE</b> .....  | 20 |
| 4.1. Kontinentalna Hrvatska – geostrateški položaj i turistički resursi za razvoj cikloturizma..... | 20 |
| 4.2.Pokazatelji turističkog razvoja kontinentalne Hrvatske.....                                     | 22 |
| 4.3.Održivi razvoj turizma Kontinentalne Hrvatske.....  | 27 |
| 4.4.Ekoturizam i cikloturizam.....  | 30 |
| <b>5. REZULTATI ISTRAŽIVANJA I RASPRAVA</b> .....   | 35 |
| 5.1. Opis istraživanja.....   | 35 |
| 5.2. Rezultati istraživanja i rasprava.....   | 36 |
| <b>6. ZAKLJUČAK</b> .....   | 45 |
| <b>7. LITERATURA</b> .....  | 46 |
| <b>PRILOG- Anketni upitnik</b> .....  | 51 |



## Popis slika

|   |    |
|---|----|
| Slika br. 1.: Prvi bicikl u Karlovcu "kostotresec“ .....  | 14 |
| Slika br. 2.: Koridor državnih glavnih i vezanih biciklističkih ruta u Republici Hrvatskoj.....   | 15 |
| Slika br. 3.: Europska mreža biciklističkih ruta Euro Velo.....   | 18 |
| Slika br. 4.: Regionalna podjela Hrvatske na NUTS regije: Jadranska i Kontinentalna<br>Hrvatska .....   | 20 |
| Slika br. 5.: Grafički prikaz turističkih smještajnih kapaciteta u Republici Hrvatskoj na dan<br>31.12.2019.g.....                                      | 23 |
| Slika br. 6.: Grafički prikaz ostvarenih turističkih dolazaka u Republici Hrvatskoj u<br>2019.godini.....   | 24 |
| Slika br. 7.: Grafički prikaz turističkih noćenja ostvarenih u Republici Hrvatskoj u 2019.g. .  | 24 |
| Slika br. 8.: Grafički prikaz prosječnog broja dana boravka turista u Republici Hrvatskoj u<br>2019.g.....  | 25 |
| Slika br. 9.: Grafički prikaz pripadnosti ispitanika biciklističkom klubu ili udruzi.....   | 36 |
| Slika br. 10.: Grafički prikaz učestalosti odlaska ispitanika na biciklističke rute Kontinentalne<br>Hrvatske .....                                     | 37 |
| Slika br. 11.: Grafički prikaz stavova ispitanika o sigurnosti na biciklističkim rutama uz<br>glavne prometnice .....                                   | 37 |
| Slika br. 12.: Grafički prikaz stavova ispitanika o sigurnosti na biciklističkim stazama<br>Kontinentalne Hrvatske.....                                 | 38 |
| Slika br.13.: Grafički prikaz stavova ispitanika o označenosti trasa na kojima se pružaju<br>biciklističke rute .....                                   | 39 |
| Slika br. 14.: Grafički prikaz stavova ispitanika o označenosti trasa biciklističkih ruta na<br>cikloturističkim kartama.....                           | 39 |
| Slika br. 15.: Grafički prikaz stavova ispitanika o raspoloživom broju ugostiteljskih sadržaja<br>na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske ..... | 40 |
| Slika br. 16.: Grafički prikaz stavova ispitanika o označenosti ugostiteljskih sadržaja na<br>biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske.....         | 41 |
| Slika 17.: Grafički prikaz stavova ispitanika o raspoloživosti Bike&Bed ugostiteljskih<br>objekata u Kontinentalnoj Hrvatskoj.....                      | 42 |
| Slika br. 18.: Grafički prikaz stavova ispitanika o odabiru Bike&Bed ugostiteljskih objekata<br>za smještaj .....                                       | 42 |

|   |    |
|---|----|
| Slika br. 19.: Grafički prikaz stavova ispitanika o dostupnosti specijaliziranih servisa za bicikle na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske ..... | 43 |
| Slika br. 20.: Grafički prikaz stupnja zadovoljstva ispitanika označenošću biciklističkih ruta na turističkim interaktivnim kartama .....                 | 44 |

**Popis tablica:**

|   |    |
|---|----|
| Tablica br. 1: Segmentacija glavnih ciljanih tržišta cikloturista u Hrvatskoj ..... | 10 |
|---|----|

## 1.UVOD

Održivi i odgovorni razvoj turizma podrazumijeva razvoj u razmjerima i na način koji je lokalnoj zajednici dugoročno i integracijski prihvatljiv, odnosno koji ne degradira i radikalno mijenja okruženje u kojem se događa u mjeri koja bi na bilo koji način mogla ugroziti uspješan razvoj i dobrobit ostalih aktivnosti i procesa. Dosadašnja istraživanja ukazuju na to da ruralni turizam u Kontinentalnoj Hrvatskoj zaostaje za kupališno-odmorišnim turizmom Primorske Hrvatske, kao i da se nedovoljno koriste brojni i raznoliki prirodni i društveni resursi kojima kontinentalni dio Hrvatske obiluje. Specifičnost razvoja turizma u ruralnim područjima leži upravo u njihovim posebnostima. Ruralne prostore najčešće obilježava vrlo bogata prirodna, kulturna i tradicijska baština, ali i problemi depopulacije i napuštanja tradicionalnih djelatnosti. U takvim okolnostima, vrlo se često baš u turizmu traži održivo razvojno rješenje za ruralna područja. Turizam baziran na prirodi je velika i rastuća globalna industrija te ima potencijal dati sve veći doprinos očuvanju i održivom razvoju, a njegova održivost uvjetovana je učinkovitim planiranjem, upravljanjem i lokalnim sudjelovanjem.

Nove tendencije u razvoju turizma pokazuju da promjene u turističkim trendovima zamjenjuju tradicionalne motive odmora s motivima i sadržajima aktivnog odmora. Kako sport i sportska rekreacija postaju ključni motivi i sadržaji aktivnog odmora, njihov razvoj utječe na sadržaj i kvalitetu aktivnog odmora u turizmu. Cikloturizam, kao specifičan oblik sportsko rekreacijskog turizma predstavlja rastući oblik turizma baziran upravo na prirodi. Predstavlja trend koji je ekološki prihvatljiv, pogodan za okolinu te ima pozitivan učinak na zdravlje ljudi a sa minimalnim negativnim utjecajem na okoliš. Uzevši u obzir kako je rekreacija jedan od glavnih motiva i pokretača za turizam te kako veliki broj turista radije bira aktivne odmore, cikloturizam može uvelike pridonijeti gospodarskom razvoju i razvoju turizma ruralne, kontinentalne Hrvatske. Ovo osobito dolazi do izražaja kada znamo da se 2019.g. 93% svih ostvarenih turističkih noćenja u Republici Hrvatskoj odvijalo u priobalnoj odnosno Primorskoj Hrvatskoj, gdje je skoncentrirano 94% svih turističkih smještajnih kapaciteta u Republici Hrvatskoj.

Potreba za aktivnim životnim stilom i boravak u zdravom prirodnom okruženju neki su od glavnih čimbenika koji utječu na sve intenzivniju potražnju u cikloturizmu, a time i na nužni razvoj cikloturističke infrastrukture. Cikloturizam predstavlja specifičan oblik sportsko

rekreacijskog turizma koji uključuje vožnju na biciklu, s ciljem unapređenje kvalitete življenja kroz rekreaciju, edukaciju, upoznavanje različitih prirodnih i kulturnih znamenitosti i običaja. Predmet ovog završnog rada jeste istražiti razvoj cikloturizma kao specifičnog oblika sportsko rekreacijskog turizma u Republici Hrvatskoj kroz prizmu razvoja održivog i odgovornog turizma Kontinentalne Hrvatske.

Cikloturistima je bitna sigurnost biciklističkih ruta (slab promet), označenost ruta, raznolikost ruta, raznoliki sadržaji na rutama (suveniri, ugostiteljski sadržaji, interpretacijski centri, servis za popravak bicikla), te smještajni kapaciteti prilagođeni cikloturistima. Cilj ovog rada je istražiti stavove suvremenih cikloturista o zadovoljenju njihovih potreba na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske.

## 2.MATERIJALI I METODE

U svrhu pisanja ovog rada, prije samog istraživanja desk metodom i putem anketnog upitnika, provedeno je istraživanje na internetu po pitanju biciklizma u Hrvatskoj i Europi. Pretraživane su Internet stranice specijalizirane za razvoj biciklizma i cikloturizma. Internet stranice različitih biciklističkih udruga, ponuda biciklističkih ruta i manifestacija koje u osnovi imaju bicikl. Isto tako za potrebe pisanja ovog rada korištena je relevantna stručna i znanstvena literatura, uključujući dostupne relevantne elektronske izvore. U prikupljanju podataka korištena je metoda istraživanja za stolom tzv. „*Desk research*” metoda i metoda prikupljanja primarnih podataka putem anketnog upitnika. Prije izrade samog anketnog upitnika informacije su se prikupljale i kroz informativne razgovore s predstavnicima određenih biciklističkih udruga koje okupljaju zaljubljenike bicikliranja, organiziraju određene biciklističke manifestacije ili sudjeluju u istima. Nakon toga pristupilo se izradi anketnog upitnika koje se nalazi u prilogu ovog rada a sastoji se od nekoliko dijelova, općih demografskih karakteristika ispitanika, tvrdnji koje se odnose na sigurnost, označenost biciklističkih ruta, sadržaja uz biciklističke rute, povezanost biciklističkih ruta, prijedloge za unapređenje cikloturizma u Hrvatskoj. U svrhu obrade dobivenih podataka korištene su metode analize i sinteze te su korištene i metode deskripcije, kompilacije i deskriptivna obrada statističkih podataka dobivenih putem anketnog upitnika.

Rezultati istraživanja slijede u nastavku.

### **3.CIKLOTURIZAM**

Cikloturizam predstavlja oblik turizma koji se odvija u visokovrijednom, ekološki očuvanom i privlačnom prirodnom krajoliku. To je turistička aktivnost koja je u prostornom smislu minimalno invazivna, jer najčešće ne rezultira velikim i nepopravljivim intervencijama u prostor. Razvojem cikloturističkih ruta se mogu na ekološki i cjenovno prihvatljiv način povezati europske regije i tako povećati teritorijalna povezanost među zemljama. U ovom poglavlju razmatrat će se što je to cikloturizam u okviru sportsko rekreacijskog turizma, isto tako dat će se presjek razvoja cikloturizma kako u Europi tako i u Hrvatskoj s posebnim osvrtom na razvoj međunarodnih i nacionalnih ruta na području Europske Unije.

#### **3.1.Sportsko-rekreacijski turizam**

Industrijalizacija i urbanizacija, način rada i života uvjetovan razvojem tehnike, tehnologije i tržišta su procesi koji su donijeli niz pogodnosti za život ljudi, isto tako stvorili su i niz nedostataka i negativnih pojava, što je rezultiralo značajnim smanjenjem tjelesne aktivnosti čovjeka, smanjenje vremena boravka na otvorenom prostoru i svježem zraku. Ovakve promjene dovele su do pojačanih potreba za aktivnim odmorom, odnosno za bavljenje sportom i rekreacijom s ciljem prevencije zdravlja i poboljšanja kvalitete življenja ljudi. Aktivan odmor omogućava oporavak od stresnog posla i daje osjećaj zadovoljstva te sve više postaje motiv turista prilikom odabira turističkog putovanja odnosno destinacije za provođenje godišnjeg odmora. Sportska rekreacija kao oblik aktivnog odmora obuhvaća različite sadržaje koje turisti izabiru prema potrebama i mogućnostima. Pod samim pojmom sportsko-rekreacijskog turizma podrazumijevamo oblik turizma koji je usmjeren na zadovoljavanje čovjekovih potreba za kretanjem, igrom, aktivnim odmorom i zabavom, čime se utječe, putem stvaranja navike aktivnog i svrsishodnog provođenja slobodnog vremena, na očuvanje zdravlja te na produljenje životnog vijeka (BARTOLUCI i sur. 2007). Sportska rekreacija obuhvaća aktivnost turista kojom oni zadovoljavaju potrebe za kretanjem te raznim vrstama sportova. Sportsko-rekreacijska ponuda u turizmu provodi se trima osnovnim oblicima-aktivnostima (BARTOLUCI i sur., 2007):

- slobodnim korištenjem prirodnih resursa (atrakcija) i sportskih objekata
- organizacijskim oblicima sportsko-rekreacijskih aktivnosti
- programiranim oblicima sportsko-rekreacijske aktivnosti.

Sport i turizam djeluju sinergijski u većoj ili manjoj mjeri i često razvitak jednog potiče razvoj drugog. Turizam sa svojim prirodnim resursima i kapacitetima nudi osnovne uvjete boravka gostiju, dok sport u različitim oblicima sudjeluje u oblikovanju, obogaćenju i oplemenjivanju turističke ponude (BARTOLUCI, i sur. 2007). Kod sportsko-rekreacijskog turizma osnovni motiv jest aktivno sudjelovanje turista u sportsko rekreacijskim aktivnostima, a ovisno o aktivnostima koje se mogu provoditi u pojedinoj sezoni te mjestu njihova provođenja razlikujemo zimski i ljetni sportsko-rekreacijski turizam. Sportsko rekreacijski turizam podrazumijeva putovanja za vrijeme odmora s ciljem bavljenja sportom te putovanja kako bi se promatrao sportski događaj ili neke druge sportske atrakcije.

I sport i turizam podrazumijevaju aktivnosti kojima se korisnici bave u slobodno vrijeme kao vremenu koje nam stoji na raspolaganju nakon radnih obveza Razvoj sportsko rekreacijskog turizma na nekom području može pridonijeti produženju turističke sezone, prevladavanju sezonskog karaktera turizma te porastu izvanpansionske potrošnje (BARTOLUCI, 2003). Sve je veći broj destinacija koje u svoje razvojne planove turizma uključuju specifične oblike turizma sportsko rekreacijskog karaktera, kako bi unaprijedili raznolikost i kvalitetu turističke ponude. Ne postoji jedinstveni model razvoja sportsko-rekreacijskog turizma koji je svugdje primjenjiv već je on uvjetovan prirodno-geografskim karakteristikama određenog prostora (BATROLUCI, 2003). Uključivanjem sporta u turizam stvara se i jedno dodatno tržište za sportske proizvode i opremu, razvija se trgovina sportskih proizvoda, a jednako tako razvija se i industrija i graditeljstvo sportskih objekata (BARTOLUCI, 2003). Međutim, razvoj sportsko-rekreacijskog turizma, ali i svakog drugog specifičnog oblika turizma, potrebno je uskladiti s ukupnim razvojnim planovima turizma određenog područja respektirajući pritom i komparativne prednosti nekog područja i ocjenu ekonomske vrijednosti njegovog razvoja (ŽUGIĆ i BARTOLUCI, 2004.). Sport i turizam djeluju sinergijski u većoj ili manjoj mjeri i često razvitak jednog potiče razvoj drugog. Turizam sa svojim prirodnim resursima i kapacitetima nudi osnovne uvjete boravka gostiju, dok sport u različitim oblicima sudjeluje u oblikovanju, obogaćenju i oplemenjivanju turističke ponude (GEIĆ, 2011). Održivi turizam potiče razvoj brojnih oblika tzv. posebnog ili selektivnog turizma s ciljem zadovoljenja posebnih želja i potreba suvremenih turista. Suvremena turistička ponuda se sve više orijentira prema aktivnom načinu odmaranja, što podrazumijeva uključenje turista u određene sportske i rekreacijske aktivnosti (GEIĆ, 2011). U nastavku se analizira cikloturizam, kao posebni oblik sportsko rekreacijskog turizma. Razvojem cikloturizma potencijalno se može ostvariti dugoročan održivi razvoj turizma određenog područja. Ne postoji mjesto, regija ili zemlja

koja nema baš nikakve mogućnosti razvoja ovog posebnog oblika sportsko-rekreacijskog turizma upravo zbog njegove prilagodljivosti. On može biti nezahtjevan sport i uključivati vožnju po ravnim i asfaltiranim terenima (rekreativnog karaktera), a s druge strane, može biti izuzetno zahtjevan i naporan sport te uključivati vožnju po brdskim predjelima i šumama (npr. brdski biciklizam). Cikloturizam dobiva sve veći značaj kao oblik sportskog rekreacijskog turizma te pruža mogućnosti privlačenja relativno novog segmenta turista kojima omogućava jedinstveni turistički doživljaj destinacije korištenjem bicikla kao primarnog oblika transporta. U skladu s navedenim, cikloturizam omogućuje uključivanje svih dobrih skupina, ovisno o njihovim psihofizičkim sposobnostima i preferencijama, što ga čini manje ili više zahtjevnom sportskom aktivnošću.

### **3.2. Općenito o cikloturizmu**

Biciklizam se definira kao način kretanja kopnom uz upotrebu bicikla, prijevoznog sredstva na ljudski pogon. Biciklizam je sport ili aktivnost koja uključuje vožnju biciklom (ANONYMUS, 2022c). Osnovni koncept bicikla do današnjih dana nije se bitno mijenjao, osim što je tehnološki napredak donio primjenu kvalitetnijih materijala, te su današnji bicikli daleko lakši za vožnju i sigurniji, a pomoću njih se mogu postizati i relativno velike brzine. Pojavio se u 19. stoljeću u Europi kao način bržeg i lakšeg transporta ljudi, a danas je osim načina prijevoza i rašireni sport te oblik rekreacije i dio je razvitka novog vida turizma koji se zove cikloturizam.

Cikloturizam je grana turizma koja spada u selektivne oblike turizma, sportsko rekreacijskog karaktera. Selektivni turizam uvjetno se još može zvati posebni, ekoturizam, alternativni, odgovorni, kvalitetni, elitni ili ekskluzivni (JADREŠIĆ, 2001).

Cikloturizam primarno predstavlja korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva u svojim lokalnim sredinama, ali i proučava pozitivne učinke vožnje bicikla te promiče zdraviji način života. Prema procjenama UNWTO-a (Svjetska turistička organizacija; eng. *United Nations World Tourism Organization*) i ECF-a (Europska cikloturistička organizacija, eng. *European Cyclist's Federation*) u Europi trenutno ima više od 60 milijuna aktivnih biciklista te oko 20 milijuna cikloturista koji ostvaruju najmanje jedno noćenje na svom putovanju i kojima je vožnja biciklom glavni motiv dolaska (ANONYMUS, 2015). S obzirom da broj aktivnih biciklista na području Europe, Europska cikloturistička organizacija procjenjuje da je 2019. godine na području Europske unije realizirano oko 2,5 milijuna cikloturističkih putovanja te da je ukupna vrijednost tog tržišnog segmenta oko 45 milijardi eura



(ANONYMUS, 2018), cikloturizam se smatra brzorastućom granom turizma. Iako brzorastuća, neizostavna je činjenica kako je cikloturizam novija grana turizma u kojem glavnu ulogu imaju aktivna putovanja biciklom sa svrhom rekreacije. Najznačajnije destinacije za cikloturizam su Francuska, Velika Britanija, Austrija, Njemačka, zemlje Beneluxa, a njegovi počeci sežu u 19.stoljeće na područje Velike Britanije (ANONYMUS, 2022).

Rast popularnosti biciklizma javlja se uslijed rasta potražnje za turističkim proizvodima koji su usmjereni prema specifičnim interesima pojedinaca u slobodno vrijeme (eng. *leisure time*) (WILLIAMS i SOUTAR, 2005). Cikloturizam podrazumijeva biciklizam kao svrhu odmora, rekreacije, užitka ili sporta i uključuje noćenja i/ili izlete u druge turističke regije tijekom kojih se posjetitelj bavi aktivnim biciklizmom ili je gledatelj na biciklističkom događaju (FAULKS, i sur., 2007).

Prema Akcijskom planu razvoja cikloturizma koji je izradio Institut za turizam (2015) najširem smislu riječi cikloturizam možemo promatrati kao „turističko putovanje biciklom, biciklistički izlet, dodatnu sportsko rekreativnu ponudu vožnje biciklom uređenim ili neuređenim stazama, sportsku manifestaciju te povremenu vožnju“. Cikloturizam u užem smislu riječi možemo promatrati kao „oblik turističkih putovanja tijekom kojih je vožnja bicikla glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo. Obuhvaća razmjerno uzak segment turističke potražnje, dok znatno širu skupinu čine turisti kojima je vožnja biciklom dodatna aktivnost“ (ANONYMUS, 2015). Andrew Keeling, član dobrotvorne organizacije održivog prijevoza u Velikoj Britaniji („Sustrans“) smatra da cikloturizam podrazumijeva rekreativne posjete, bilo s noćenjem ili dnevne posjete, udaljene od kuće, što uključuje vožnju bicikla kao temeljni i značajni dio posjete“(ANONYMUS, 1999). Faulks i suradnici navode da cikloturizam podrazumijeva biciklizam kao svrhu odmora, rekreacije, užitka ili sporta i uključuje ili noćenja ili izlete u druge turističke regije tijekom kojih se posjetitelj bavi aktivnim biciklizmom ili je gledatelj na biciklističkom događaju (FAULKS i sur., 2007). Cikloturizam predstavlja rekreativne biciklističke aktivnosti od dnevnog ili poludnevnog povremenog izleta do višednevnih ciklotura na duge staze, te je najvažnije da posjetitelj percipira biciklizam kao sastavni dio izleta ili odmora, tj. kao pozitivan način provođenja slobodnog vremena (LUMSDON, 1996).

Cikloturizam se može definirati i kao aktivan oblik turizma kod kojega je vožnja biciklom važan motiv odlaska na turističko putovanje, bilo da se bicikl koristi kao glavno prijevozno

sredstvo za dolazak do destinacije ili se radi o rekreativnom korištenju bicikla tijekom boravka turista u destinaciji (GALIČIĆ, 2014). „Cikloturizam podrazumijeva putovanja izvan matične regije pojedinca, od kojih se aktivno ili pasivno sudjelovanje u biciklizmu smatra glavnom svrhom tog putovanja” (LAMONT, 2009). Isto tako predstavlja rekreativne biciklističke aktivnosti od dnevnog ili poludnevnog povremenog izleta do višednevnih ciklotura na duge staze.

S obzirom da definicija turista podrazumijeva osobu koja na putovanju izvan svojega mjesta stalnoga boravka (domicila) provede najmanje 24 sata i pri tom ostvari turističko noćenje cikloturist treba stoga biti definiran kao osoba koja je na putovanju izvan svog mjesta prebivanja, u trajanju najmanje 24 sata, a osnovni motiv putovanja je vožnja biciklom. Većina istraživanja ukazuje na to da su biciklisti motivirani za odlaskom na odmor i dnevne izlete biciklom jer uživaju u biciklizmu kao sportu ili tjelovježbi koja je opuštajuća i zdrava. Ostale temeljne motivacije uključuju blizinu prirode i sposobnost istraživanja različitih mjesta i krajolika) (ANONYMUS, 2012b). Cikloturistu isto tako možemo definirati kao osobu koja u nekoj fazi svog odmora koristi bicikl kao način prijevoza i kojoj je vožnja biciklom važan dio odmora. Nisu uključeni kratki izleti do „malih trgovina“ i slično. (SIMONSEN i sur., 1998). Prema (SIMONSEN i sur., 1998.) imamo „*zaljubljenike u biciklizam*“ to su turisti kojima je bicikl jedini način prijevoza i jedini način provođenja odmora. Takvim turistima jedina svrha odmora jeste vožnja biciklom. Također možemo reći da postoje „*povremeni biciklisti*“ turisti koji tijekom svog odmora voze povremeno bicikl, primjerice samo jedan ili nekoliko dana za vrijeme odmora. Bicikl smatraju ugodnim i alternativnim načinom za istraživanje odredišta, ali samo za vrijeme povoljnih vremenskih prilika. Dok bi „*rekreativni biciklist*“ trebao biti definiran kao osoba uključena u rekreativnu biciklističku aktivnost ili izlet, udaljena od mjesta stalnog prebivališta u vremenskom periodu koji nije duži od 24 sata (jednu noć) i biciklizam smatra pozitivnim korištenja slobodnog vremena (RITCHIE; 1998). Cikloturistima je bitna sigurnost ceste (slab promet), označenost rute, raznolik sadržaj (suveniri, učenje, ljepota krajolika), te smještajni kapaciteti prilagođeni cikloturistu. Cikloturisti u većoj mjeri od ostalih vrsta turista koriste lokalnu trgovačku i ugostiteljsku ponudu, zbog čega im je važna njena raspoloživost i kvaliteta. Po pitanju prometne infrastrukture iznimno im je važna sigurnost ceste, zbog čega u slučaju nepostojanja uređenih biciklističkih staza i putova preferiraju ceste sa slabijim intenzitetom prometa na kojima se ostvaruju manje brzine te destinacije s označenim rutama i raznolikim sadržajima i atrakcijama uz njih (ANONYMUS, 2015). Uslijed rasta svjesnosti o zdravom životu, cikloturizam sve više dobiva na važnosti te

se bilježi rast kako na strani ponude, tako i na strani potražnje na turističkom tržištu. Prilikom odabira smještaja cikloturisti preferiraju smještajne objekte prilagođene njihovim potrebama, odnosno koji udovoljavaju tzv. „Bike and Bed“ standardima. Ti standardi podrazumijevaju (ANONYMUS, 2015):

- Mogućnost prihvata cikloturista za samo jednu noć
- Sigurne prostorije za spremanje bicikala;
- Raspoloživost preciznih i kvalitetnih karata regije po mogućnosti s označenim biciklističkim rutama;
- Mogućnost korištenja alata za jednostavne popravke;
- Informacije o lokacijama, radnom vremenu biciklističkih servisa u destinaciji ili njenom bližem okruženju za slučaj većih kvarova;

Biciklisti rekreativci predstavljaju veći potrošački segment, preferiraju fizički manje zahtjevne rute, imaju unaprijed planiran i organiziran itinerar te traže udoban smještaj. Većinom su srednje i zrelije dobi, od 35 do 60 godina, uglavnom koriste vlastiti bicikl, a ponekad unajmljuju bicikl u destinaciji. Često putuju u grupama ili cijele obitelji. Vole vožnju kroz očuvanu prirodu, a bitne su im kulturne i prirodne atrakcije kojima destinacija raspolaže te su zainteresirani za tematske manifestacije (ANONYMUS, 2015).

Tablica br. 1: Segmentacija glavnih ciljanih tržišta cikloturista u Hrvatskoj

| Ciljno tržište         |                                    | Geografska pripadnost                                | Opis   | Proizvodi  |
|------------------------|------------------------------------|--|--|--|
| Biciklisti rekreativci | Povremeni cikloturisti             | · Hrvatska<br>· Mađarska<br>· Slovenija<br>· BiH     | Predstavljaju veći potrošački segment;<br>Preferiraju fizički manje zahtjevne rute;  | Manje zahtjevne ciklo ture;<br>Vožnja kroz očuvanu prirodu;                        |
|                        | Cikloturisti na kratke udaljenosti | Hrvatska<br>Mađarska<br>Slovenija<br>BiH<br>Austrija | Imaju unaprijed planiran i organiziran itinerer;<br>Traže udoban smještaj.<br>Većinom srednje i zrelije dobi (35 - 60 godina);<br>Dolaze vlastitim biciklom, a koriste i „bike-sharing“ sustav;<br>Često putuju u grupama ili cijele obitelji. | „Bike-sharing“ sustav;<br>Kulturne i prirodne atrakcije<br>Tematske manifestacije  |
| Pasionirani biciklisti | Cikloturisti na duge staze         | Hrvatska<br>Zemlje Srednje Europe                    | Najčešće nemaju razrađen plan putovanja;<br>Traže jednostavan i cjenovno prihvatljiv smještaj  | Duže, zahtjevnije staze<br>Vožnja kroz očuvanu prirodu                             |
|                        | Sportski biciklisti                | Hrvatska<br>Zemlje Srednje i Zapadne Europe          | te su većinom mlađe životne dobi, od 20 do ranih tridesetih godina.<br>Zanima ih izazov i zahtjevnije biciklističke staze.<br>Dolaze vlastitim biciklom  | Kulturne i prirodne atrakcije<br>Međunarodna i nacionalna biciklistička natjecanja |

Izvor: Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015, Institut za turizam,

[https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014\\_AP\\_cikloturizam.pdf](https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_cikloturizam.pdf),

(Preuzeto 11. kolovoza 2022.)

U skladu s ovako opisanim tržišnim segmentima mogu se izdvojiti i posebne skupine biciklista u Hrvatskoj ovisno o njihovim interesima, iz čega onda proizlaze i prioriteti po pitanju uređenja infrastrukture (ANONYUMUS, 2015).

- *Povremeni cikloturisti*, u koje spadaju i dnevni izletnici i rekreativci iz Hrvatske, preferiraju razmjerno kraće biciklističke rute u blizini svog ishodišta - smještajnog objekta za turiste, a mjesta stanovanja za domaću populaciju. Pri tom im je važno da su rute atraktivne i s malo automobilskeg prometa, a ponuda dodatnih usluga ima manju ulogu;

- *Cikloturisti na kraće udaljenosti* uključuju osobe koje za ishodišta cikloturističkih putovanja ne uzimaju uvijek mjesto boravka, nego neku drugu lokaciju do koje prevoze bicikle vlastitim automobilom, željeznicom ili ih iznajmljuju na licu mjesta izravno ili korištenjem „*bike sharing*“ sustava. Ovoj skupini atraktivnost ruta je još važnija nego prethodnoj skupini, a bitno im je i postojanje kvalitetnih ugostiteljskih i servisnih sadržaja u prostoru.

- *Za cikloturiste na duge staze* ključno je postojanje dugih (najmanje 100 kilometara) dobro uređenih i atraktivnih ruta, a bitna im je i ponuda smještaja prilagođenom cikloturistima, kao i ponuda kvalitetnih ugostiteljskih i servisnih sadržaja na ruti.

- Za sportske bicikliste bitni su slični elementi kao i za cikloturiste na duge staze, ali za njih dodatnu važnost imaju i intenzitet automobilske prometa te povoljni klimatski uvjeti, osobito izvan ljetne sezone. Još veću važnost za ovu skupinu ima kvaliteta smještajne ponude i njena prilagođenost cikloturistima, s time da je s obzirom na činjenicu da se radi o grupama nužno postojanje većih hotela.

„*Pasionarni biciklisti*“ najčešće nemaju razrađen plan putovanja, traže jednostavan i cjenovno prihvatljiv smještaj te su većinom mlađe životne dobi, od 20 do ranih tridesetih godina. Zanimaju ih izazov i zahtjevnije biciklističke staze. Većina cikloturista dolazi vlastitim biciklom, a jedan manji dio u destinaciji unajmljuje bicikle. Uz vožnju kroz očuvanu prirodu, značajne su im kulturne i prirodne atrakcije na ruti. Ova vrsta cikloturista specifična je po tome što sudjeluje na međunarodnim i nacionalnim biciklističkim natjecanjima. (ANONYMUS, 2015).

U skladu s iskustvima vodećeg svjetskog ciklo turoperatora „Saddle Skedaddle“ cikloturisti se mogu segmentirati i prema vrsti biciklističke rute ovisno o njezinoj težini i udaljenosti. (ANONYMUS, 2015) Biciklistička ruta optimalni je koridor za vođenje biciklističkog prometa, a definirana je glavnim točkama koje povezuje (ANONYMUS, 2022e).

- 0 – *blaga ruta* / 15-35 km dnevno / pretežito ravan teren, blagi usponi

- 1 – *lagana ruta* / 25-40 km dnevno / blagi teren, blagi usponi

- 2 – *umjerena ruta* / 35-65 km dnevno / za bicikliste rekreativce koji redovno vježbaju, zahtjevniji usponi

- 3 – *ruta višeg intenziteta* / 40-80 km dnevno / aktivni biciklisti, veće udaljenosti, zahtjevniji usponi

- 4 – *izazovna ruta* / 65-120 km dnevno / iskusni biciklisti, izazovne staze i izazovni usponi
- 5 – *zahtjevna ruta* / 90-160 km dnevno / pasionirani biciklisti, visoka razina fizičke spremnosti, duge, izazovne, zahtjevne staze

Danas cikloturizam spada u rastuće oblike turističkih aktivnosti. Procjenjuje se da će u europskim okvirima udio putovanja tijekom kojih je vožnja bicikla glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo porasti u idućih desetak godina više od deset posto, a još je značajniji tržišni segment onih kojima je tijekom odmora vožnja biciklom važna dodatna aktivnost. Iz toga proizlazi da cikloturizam predstavlja jedan od turističkih proizvoda s najvećom perspektivom razvoja (ANONYMUS, 2017a).

### **3.3. Razvoj cikloturizma u Europi**

Karl von Drais izumio je 1817. godine stroj po imenu *draisienne*, koji je ubrzo postao bicikl kakav poznajemo danas. Prava revolucija u razvoju bicikla započela je 1855. godine kada je francuski radnik Ernest Michaux na drezinu primijenio nekoliko vlastitih mehanizama. Ta naprava se sastojala od dva kotača sa sjedalom i upravljačem. Kada je John Dunlop 1889. godine izumio pneumatike za kotače, novo prometalo nazvano je biciklom. Početkom 20. stoljeća došlo je do novih poboljšanja na biciklu koji je tako postao prvo vozilo pristupačno većini ljudi (ANONYMUS, 2017a).

Danas cikloturizam spada u rastuće oblike turističkih aktivnosti. Procjenjuje se da će u europskim okvirima udio putovanja tijekom kojih je vožnja bicikla glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo porasti u idućih desetak godina više od deset posto, a još je značajniji tržišni segment onih kojima je tijekom odmora vožnja biciklom važna dodatna aktivnost. Iz toga proizlazi da cikloturizam predstavlja jedan od turističkih proizvoda s najvećom perspektivom razvoja (ANONYMUS, 2017a).

Prema procjenama Svjetske turističke organizacije (UNWTO-a) u Europi trenutno postoji više od 60 milijuna aktivnih biciklista, 60% muškaraca i 40% žena, različitih dobnih skupina. Oko 90% cikloturističkih putovanja je organizirano samostalno, a samo 10% putem turističkih posrednika. Prema podacima Europskog Parlamenta, cikloturističko tržište EU uključujući Norvešku i Švicarsku svakodnevno raste. Broj jednodnevnih posjetitelja koji koriste bicikle tijekom svog putovanja je teško procijeniti, dok se broj cikloturista koji ostvaruju najmanje jedno noćenje procjenjuje na oko 20 milijuna. Nešto više od jedne četvrtine europskih

cikloturističkih putovanja se odvija u Njemačkoj, a oko 8% u Skandinavskim zemljama. Cikloturisti pripadaju skupini srednje ili visoko obrazovanih turista. Najčešće putuju u paru (50%), oko 30% cikloturista dolazi u skupini od 3 do 5 ljudi, a preostalih 20% su samci. Skoro 60% cikloturista promjeni smještaj nekoliko puta za vrijeme putovanja, dok oko 40% boravi u jednoj destinaciji (ANONYMUS, 2017a).

Cikloturisti u prosjeku troše 53 eura dnevno uključujući i smještaj, dok jednodnevni posjetitelji u prosjeku troše 16 eura dnevno (ANONYMUS, 2012b).

Trendovi u razvoju cikloturizma u Europi (ANONYMUS, 2018):

- Električni bicikli,
- Veća prilagodba individualnim potrebama i željama cikloturista,
- Obiteljska ili višegeneracijska putovanja,
- Kombinacija bicikliranja s drugim aktivnostima i doživljajima (avanturističke aktivnosti, wellness i sl.),
- Planiranje i istraživanje putovanja putem Interenta

Putovanje biciklom predstavlja vrhunski model za odgovorniji turizam, za bolja, autentičnija iskustva i za udobnije putovanje.

### **3.4. Razvoj cikloturizma u Hrvatskoj**

Kao prometno sredstvo bicikl se u Hrvatskoj pojavio šezdesetih godina 19.stoljeća, a kao sportska grana 20 godina kasnije. Nazivao se i „koturaštvo“, a bicikl – „kotur“, „smovot“, „trkalica“, „brznoga“ i „dvokolica“. Prvi bicikl u Zagreb donio je Ladislav Beluš, sa svjetske izložbe iz Pariza 1867. godine. Rad prvog biciklističkog kluba u Hrvatskoj odobren je 1885.godine, a to je ujedno početak biciklizma kao sportske grane. U godini osnivanja klub je tiskao knjižicu „Pravila voznih propisa“ u kojoj je detaljno propisano ponašanje članova, to je bilo potrebno jer su prve bicikliste građani dočekali neprijateljski, a bilo je čak i prijedloga da se uvede taksa za upotrebu bicikla. Prvi bicikl (zvali su ga "kostotresec") donio je u Karlovac trgovac Petar Lukšić 1876. godine. Bio je drvene konstrukcije i naravno bez pneumatskih guma. Danas se čuva u Karlovačkom muzeju (ANONYMUS, 2017a).



Slika br. 1.: Prvi bicikl u Karlovcu "kostotresec"

Izvor:<https://ne-np.facebook.com/karlovacki/posts/-jeste-li-znali-prvi-bicikl-zvali-su-ga-kostotresec-donio-je-u-karlovac-trgovac-/2584522114926200/>(preuzeto, 13.08.2022.)

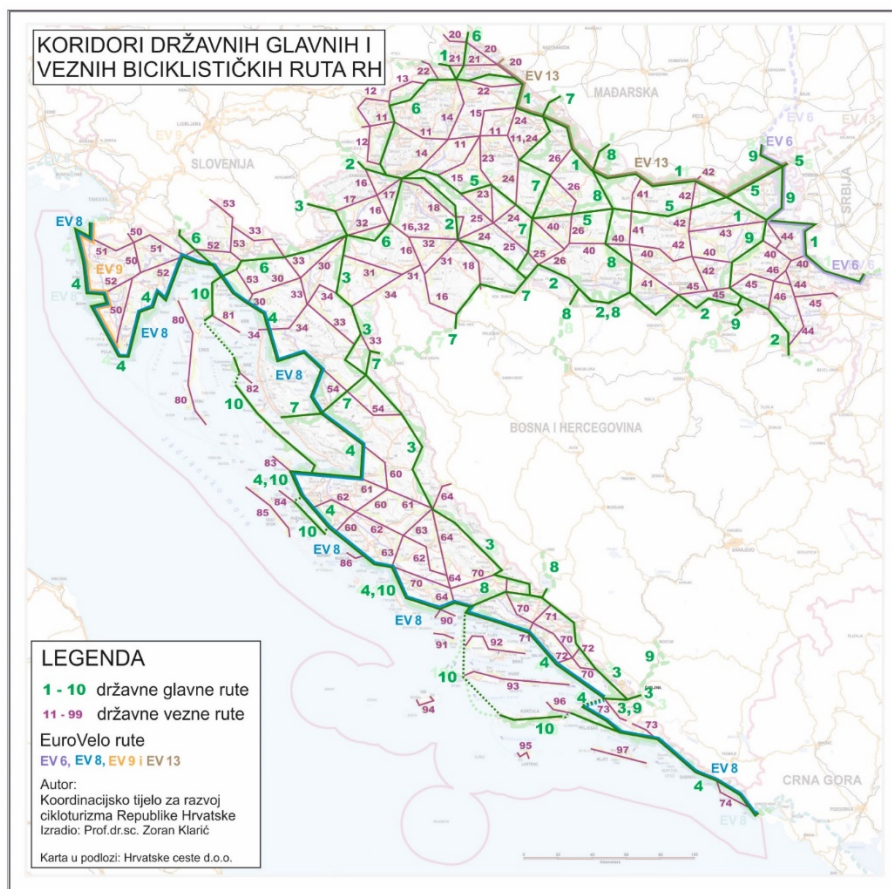
Prvo hrvatsko društvo biciklista je 1886. godine u Zagrebu priredilo prvu biciklističku utrku, na 2400 metara i 20 kilometara. Diljem Hrvatske su osnivani prvi biciklistički klubovi, čiji su članovi ostvarivali velike uspjehe na međunarodnim natjecanjima. Prva cestovna biciklistička utrka u Hrvatskoj održana je 1892. na relaciji Zagreb - Petrinja, a nastupilo je osam vozača. Iste godine održano je i prvo prvenstvo Hrvatske, Slavonije i Dalmacije na 5000 metara, a utrku je pratilo 3000 gledatelja. Sve do početka 20.st. biciklizam je bio najrasprostranjeniji sport u Hrvatskoj. Pomalo se u drugim gradovima osnivaju klubovi. U Karlovcu počinje djelovati klub biciklista Napred, 1892. godine. Sve do početka 20.st. biciklizam je bio najrasprostranjeniji sport u Hrvatskoj (ANONYMUS, 2017a). Hrvatski biciklistički savez (HBS) broji 95 klubova kao stalne članove, od čega su 38 MTB, 23 cestovna, a ostatak pretežno rekreativnih. Broj licenciranih članova u godišnjem prosjeku se kreće između 850 do 950 članova (ANONYMUS, 2017a). Od te brojke, trećina je natjecateljskih kategorija oko 250 do 300, oko 250 rekreativnih i 220 ostalih pratećih licenci. Republika Hrvatska je prema omjeru broja stanovnika i postignutih rezultata u vrhunskom biciklizmu u samom vrhu. Najvažniji biciklistički događaj proteklih godina u Hrvatskoj je „Tour of Croatia“, međunarodna biciklistička utrka koja se održavala niz godina zaredom i okuplja timove iz najvišeg ranga klasifikacije Svjetske biciklističke organizacije (UCI). Ima izuzetno jak pozitivan utjecaj na porast interesa za biciklizam, što se očituje u zainteresiranosti medija za utrku, ali i u rastu broja rekreativaca i rekreativnih utrka. Ova manifestacija nema samo sportski značaj, već znatno pridonosi turističkoj promociji Hrvatske i njezinih prirodnih ljepota u svijetu. No, u Hrvatskoj se osim „Tour of Croatia“, održava još 5 cestovnih utrka koje su u UCI-jevom kalendaru, od čega su četiri u Istri početkom sezone i jedna u Zagrebu te



8 MTB utrka u UCI-jevom kalendaru od Premanture, Lošinja, Vodica, Sutivana, Samobora i Grožnjana (ANONYMUS, 2017a).

Pravilnikom o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta utvrđuju se funkcionalne kategorije biciklističkih ruta, polazišta za mjerila za razvrstavanje pojedinih biciklističkih ruta te državne glavne biciklističke rute kao osnova mreže kategoriziranih biciklističkih ruta na teritoriju Republike Hrvatske kako je i prikazano na Slici 2.

( ANONYMUS, 2013 )



Slika br. 2.: Koridor državnih glavnih i vezanih biciklističkih ruta u Republici Hrvatskoj

Izvor: [https:// cikloturizam.hr/vijesti/biciklističke-rute-u-hrvatskoj](https://cikloturizam.hr/vijesti/biciklističke-rute-u-hrvatskoj)

(Preuzeto 13. kolovoza 2022.g.)

Na temelju članka 17. stavka 7. Zakona o cestama (»Narodne novine«, br. 84/11, 22/13 i 54/13), Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture u suglasnosti s ministrom nadležnim za graditeljstvo, donosi Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta. Na Slici 2. Koridor državnih glavnih i vezanih biciklističkih ruta RH zelenom bojom označene su državne glavne rute i to redom: *DI*- Dravska ruta 393.3

kilometara; *D2*-Savska ruta 81.5 kilometara; *D3*-Dinarska ruta 538.1 kilometara; *D4*-Jadranska ruta 1124 kilometra; *D 5*- Moslavina i sjeverna Slavonija 304.1 kilometar; *D6*-Zagorska Karolina ruta 384.3 kilometra; *D7*- Jadran, Plitvice, Lonjsko polje Balaton ruta 393.6 kilometara; *D8*- Jadran Drava ruta 456.8 kilometara; *D9*-Neretva Slavonija ruta 414.4 kilometra; *D10*- Jadranski otoci ruta 555.8 kilometara. Kao što možemo vidjeti na karti (Slika 2.) kroz Hrvatsku prolaze i četiri EuroVelo pravca i to:

- **EuroVelo 6** = Atlantik - Crno more / u Hrvatskoj Dunavska ruta (granica Mađarske – Batina – Osijek – Vukovar – Ilok – granica Srbije);
- **EuroVelo 8** = Mediteranska ruta / u Hrvatskoj Jadranska ruta (granica Slovenije – Umag – Pula – Rijeka – Zadar – Šibenik – Split – Dubrovnik – granica Crne Gore);
- **EuroVelo 9** = Baltik – Jadran (granica Slovenije – Umag – Poreč – Rovinj - Pula); i
- **EuroVelo 13** = Ruta željezne zavjese / u Hrvatskoj Dravska ruta (granica Slovenije – Varaždin – Hlebine – Donji Miholjac – granica Mađarske)

Danas neki dijelovi Hrvatske mogu dobro udovoljiti zahtjevima rekreativnih cikloturista, odnosno osobama kojima cikloturizam nije osnovni oblik provođenja odmora. To se primarno odnosi na Istru, u nešto manjoj mjeri i na Sjevernu Dalmaciju, širu okolicu Zagreba i Osijeka, a djelomično i na Karlovačko područje, Gorski kotar, Liku i veće otoke. U ostalim dijelovima Hrvatske koji su značajkama krajolika pogodni za cikloturizam kao npr. Banovina, Bjelovarsko područje, Podravina, Posavina velik problem predstavlja nedostatak prateće smještajno-ugostiteljske ponude i neuređenost atrakcija.

Zahvaljujući obilju slabo korištenih makadamskih cesta i šumskih puteva neopterećenih velikom pješačko-planinarskom potražnjom, u Hrvatskoj su već sada vrlo povoljni uvjeti za korisnike brdskih bicikala. Uvjeti za udovoljavanje zahtjevima potražnje osoba koji koriste cestovne i hibridne bicikle su znatno lošiji zbog prolaska mnogih ruta po cestama s velikim intenzitetom prometa motornih vozila. To je osobito velik problem u nekim razvijenim turističkim područjima kao što su npr. Opatijska ili Makarska rivijera, Splitsko i Dubrovačko područje te otoci Rab, Lošinj ili Pag. U tim destinacijama usprkos atraktivnosti krajolika miješanje s intenzivnim automobilskim prometom znatno ograničava razvoj cikloturizma, a tako i jače korištenje bicikala kao oblika dodatne turističke aktivnosti. Stoga zahtjevima pasionirane biciklističke potražnje Hrvatska za sada može odgovoriti samo u manjoj mjeri, posebice ukoliko se radi o korisnicima cestovnih i hibridnih bicikala koji izbjegavaju

makadamske ceste i zemljanih putova. Donekle tim zahtjevima udovoljavaju od primorskih regija samo Istra i u manjoj mjeri Sjeverna Dalmacija, a u kontinentalnom području prostor uz Dravu te u manjoj mjeri prostori uz Dunav i Savu. Iz toga proizlazi da bi prioritet u uređivanju ruta na najvažnijim međunarodnim i nacionalnim pravcima trebali imati dijelovi potencijalno najatraktivnije, ali za sada najslabije valorizirane Jadranske rute (EuroVelo 8) ( ANONYMUS, 2015).

### **3.5. EuroVelo - Europska mreža biciklističkih ruta**

Da razvoj cikloturizma u Europskoj uniji ima dobru razvojnu perspektivu pokazuje i razvoj projekta EuroVelo- **Europska mreža biciklističkih ruta**, koju vodi Europska federacija biciklista u suradnji s nacionalnim i regionalnim partnerima, kojoj je osnovni cilj inkorporirati postojeće i planirane nacionalne i regionalne biciklističke rute u jedinstvenu europsku mrežu. (ANONYMUS, 2012b). EuroVelo je mreža europskih biciklističkih ruta koju je osnovala Europska biciklistička federacija, ECF (eng.European Cyclists' Federation). Projekt razvija biciklističke rute preko cijelog starog kontinenta. Glavni mu je cilj povezati postojeće i planirane nacionalne i regionalne biciklističke rute u jedinstvenu europsku mrežu.

Za razdoblje od 2012. do 2020. godine Europska biciklistička federacija je u sklopu projekta “EuroVelo Central Coordination“ izradila strategiju razvoja cikloturizma za cijelo područje Europske unije koju je u cijelosti financirala Europska komisija i u njoj navodi slijedeće glavne ciljeve razvoja (ANONYMUS, 2015):

- Poticanje ekonomskog rasta i otvaranje novih radnih mjesta;
- Smanjenje negativnih učinaka prijevoza i turizma na okoliš;
- Poticanje regionalnog razvoja i razvoja ruralnih krajeva;
- Podizanje teritorijalne kohezije i međusobnog razumijevanja među europskim regijama;
- Pобољшanje zdravstvenog stanja građana Europske unije kroz poticanje zdravog načina života;
- Međusobno dijeljenje biciklističkih iskustava s ciljem poticanja razvoja kvalitetnih biciklističkih ruta.

Trenutačno je uključeno 19 biciklističkih staza s više od 75.000 kilometara. Biciklističke rute prelaze granice zemalja Europske unije te se protežu kroz čak 42 zemlje Europe. Ovim rutama mogu se koristiti svi biciklisti, turisti, kao i lokalno stanovništvo koje svakodnevno prolazi njima. Kao što smo u prethodnom poglavlju naglasili Hrvatska je integrirana u čak četiri EuroVelo biciklističke rute (Dunavska, Mediteranska, ruta Baltičko – Jadransko more te ruta Željezne zavjese)



Slika br. 3.: Europska mreža biciklističkih ruta EuroVelo

Izvor: <https://en.eurovelo.com/#routes-and-countries> (Preuzeto 11. kolovoza 2022.)

Međunarodni status ruta pomaže prikupljanju sredstava i političkoj podršci za njihovu daljnju izgradnju. Rute još nisu sve završene i u različitim su fazama gradnje. Ciljevi Eurovela su promocija ekonomski, ekološki i društveno održivih putovanja, poboljšanje kvalitete ruta Eurovelo u svim uključenim europskim zemljama, promicanje ujednačenog potpisivanja ruta EuroVelo u skladu s objavljenim standardima, pružanje informacija diljem Europe o EuroVelo rutama i nacionalnim biciklističkim rutama, podržavanje razvoja nacionalnih

koordinacijskih centara za EuroVelo rute i državne rute, poticanje razmjene iskustava i primjera dobre prakse između europskih država i regija potičući visokokvalitetne strategije i infrastrukturu (ANONYMUS, 2019).

## 4. TURIZAM KONTINENTALNE HRVATSKE

U ovom dijelu rada pažnja je usmjerena na analiziranje turizma kontinentalne Hrvatske. Prikazuje se geografski obuhvat i pregled po županijama, karakteristike turizma, turistički resursi i turistička ponuda kontinentalne Hrvatske.

### 4.1. Kontinentalna Hrvatska – geostrateški položaj i turistički resursi za razvoj cikloturizma

Hrvatska je 2012. godine podijeljena na dvije NUTS 2 regije, na Jadransku i na Kontinentalnu Hrvatsku. Na Slici 4. prikazana je NUTS 2 regionalna podjela Hrvatske. Razina prostornih jedinica NUTS 2 klasifikacije Hrvatske obuhvaća 21 županiju, odnosno 20 županija i grad Zagreb. Na Slici 3. je plavom bojom označena Jadranska Hrvatska, dok je zelenom bojom obilježena Kontinentalna Hrvatska (pregled po županijama).



Slika br. 4.: Regionalna podjela Hrvatske na NUTS regije: Jadranska i Kontinentalna Hrvatska

Izvor: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, *Nova statistička klasifikacija prostornih jedinica RH - NUTS 2*, Zagreb, 2012., sl. 5., dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/Nova%20statisti%C4%8Dka%20klasifikacija%20prostornih%20jedinica%20RH%20-%20NUTS%202.pdf>

(Preuzeto 11. kolovoza 2022.)

Na Slici 4. se može primijetiti da Jadransku Hrvatsku čine sjeverni Jadran ( Istra, Primorsko – goranski i Ličko – senjski dio Hrvatske), te prostor južnog Jadrana, dok Kontinentalnu Hrvatsku čini dio od Karlovačke županije u središtu Hrvatske, sjeverni dio Hrvatske do Međimurske županije, te istočna Hrvatska do Osječko – baranjske i Vukovarsko – srijemske županije. Kontinentalna Hrvatska ima 13 županija koje su općenito ruralnog karaktera (osim gradskih središta), pa je za te županije karakterističan razvoj ruralnog turizma.

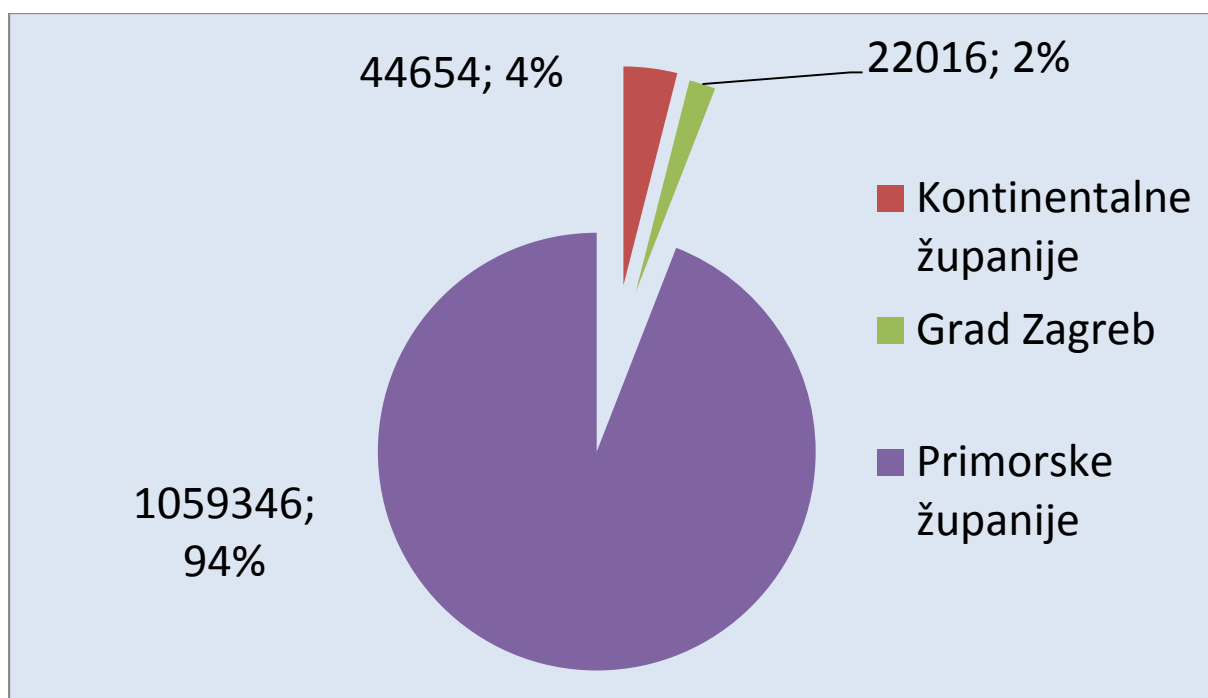
Ruralni turizam je pojam koji obuhvaća sve turističke usluge / aktivnosti / vidove turizma unutar ruralnih područja, uključujući npr. lovni, ribolovni, cikoturizam u parkovima prirode, zimski, seoski, ekoturizam, zdravstveni, kulturni itd. Sam pojam ruralnog područja uglavnom nije strogo definiran, već se pod njim podrazumijevaju područja u kojima prevladavaju: prirodno okruženje, seoski okoliš, mala naselja i sela, zaseoci, izdvojena poljoprivredna gospodarstva, s poljoprivredom i šumarstvom kao glavnim gospodarskim grana (BAČAC, 2011). Postoje i službeni kriteriji za definiranje ruralnih područja. Prema kriterijima OECD-a (Organization for Economic Cooperation and Development / Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj) ruralna područja su ona područja u kojima je gustoća naseljenosti ispod 150 stanovnika po km<sup>2</sup>; odnosno kriterij Europske unije, gdje se kao rečeni prag uzima 100 stanovnika po km<sup>2</sup>. Po ovoj posljednjoj metodologiji, 91,6 % ukupnog područja RH spada u ruralno područje; 88,7 % naselja smješteno je u ruralnim područjima; 47,6 % ukupnog stanovništva živi u ruralnim područjima, a 52,4 % stanovništva u urbanim područjima (BAČAC, 2011). Ruralni prostori se razlikuju u ovisnosti od vegetacijskog pokrova, klimatskih i geomorfoloških obilježja, pa je u slučaju kontinentalne Hrvatske ponuda ruralnog turizma može biti izuzetno raznolika i bogata. Neosporni turistički razvojni potencijali Kontinentalne Hrvatske koji do sada nisu u dovoljnoj mjeri prepoznati ni valorizirani otvaraju mogućnost kvalitetnom i aktivnom pristupu razvoja cikloturizma na području kontinentalne Hrvatske. Dugogodišnja tradicija u turizmu, povoljna klima i geoprometni položaj, bogatstvo kulturnih i prirodnih resursa te raznolikost i jedinstvenost regija kao i prepoznatljivost Hrvatske na turističkom tržištu predstavljaju ključna polazišta za značajniji iskorak u ublažavanju kako vremenske, tako i prostorne neujednačenosti turističkih aktivnosti kontinentalne Hrvatske. Iznimna vrijednost bogate i raznovrsne kulturne baštine Kontinentalne Hrvatske (kulturna dobra upisana u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske, kao i ona dobra koja se nalaze na UNESCO-ovu popisu svjetske baštine, brojnost muzeja, galerija, drugih kulturnih institucija te interpretacijskih centara i centara za posjetitelje) samo su dijelom turistički valorizirana, a predstavljaju podlogu za diverzifikaciju

turističkih proizvoda i razvoj cjelogodišnjeg turizma na cijelom području Kontinentalne Hrvatske i to upravo kroz razvoj cikloturizma. Pored nedovoljno valoriziranog bogatstva i različitosti kulturnih atrakcija i resursa, a u kontekstu sve većeg interesa turista za održivim i eko turističkim destinacijama, potencijali razvoja održivog turizma uključuju i izrazitu privlačnost te očuvane i raznovrsne prirodne resurse te veliku rasprostranjenost zaštićenih dijelova prirode, pri čemu je Hrvatska u samom europskom vrhu po udjelu površina uključenih u ekološku mrežu NATURA 2000. Hrvatska obiluje i izvorima čiste vode, riječnim i močvarnim područjima, očuvanim šumama i obalom koji zajedno s umjerenom klimom s trima različitim klimatskim područjima (sredozemno, planinsko i kontinentalno) i očuvanim svim sastavnicama okoliša. Razvojem cikloturizma moguća je održiva i odgovorna valorizacija prirodne baštine, posebice one na područjima Panonske i Sjeverne Hrvatske (npr. ljekoviti termalni i mineralni izvori, rijeke, planine, itd.). Kulturni i prirodni resursi, diverzificiranje turističke ponude te kvalitetna prometna infrastruktura predstavljaju osnovicu razvoja posebnih oblika sportsko rekreacijskog turizma u obliku cikloturizma koji bilježe rast na strani turističke potražnje. Hrvatska, prateći globalne turističke trendove, razvija niz različitih posebnih oblika turizma, poput ruralnog, zdravstvenog, kulturnog, eno-gastronomskog, cikloturizma, nautičkog (riječnog i morskog), sportskog, outdoor i drugih oblika turizma. Njihovim snažnijim razvojem omogućila bi se revitalizacija nedovoljno turistički razvijenih područja odnosno Kontinentalne Hrvatske, kao i pomak Hrvatske s pozicije izrazito sezonalne destinacije k destinaciji gdje se turistička kretanja ravnomjernije ostvaruju tijekom cijele godine.

#### **4.2. Pokazatelji turističkog razvoja kontinentalne Hrvatske**

Kontinentalna Hrvatska je nerazvijenija regija u odnosu na Jadransku Hrvatsku, u svakom pogledu, pa tako i u području turizma. Isto tako u turističkom pogledu ni županije kontinentalne Hrvatske nisu ravnomjerno razvijene o čemu više slijedi u nastavku gdje su u grafičkom obliku prikazani podatci o smještajnim kapacitetima, turističkim dolascima i noćenjima kao i prosječan broj dana boravka na razini države, a onda i na razini jadranske Hrvatske i kontinentalne Hrvatske i Grada Zagreba. Kao referentna godina uzeta je 2019. jer je to zadnja godina prije pandemije COVID 19.



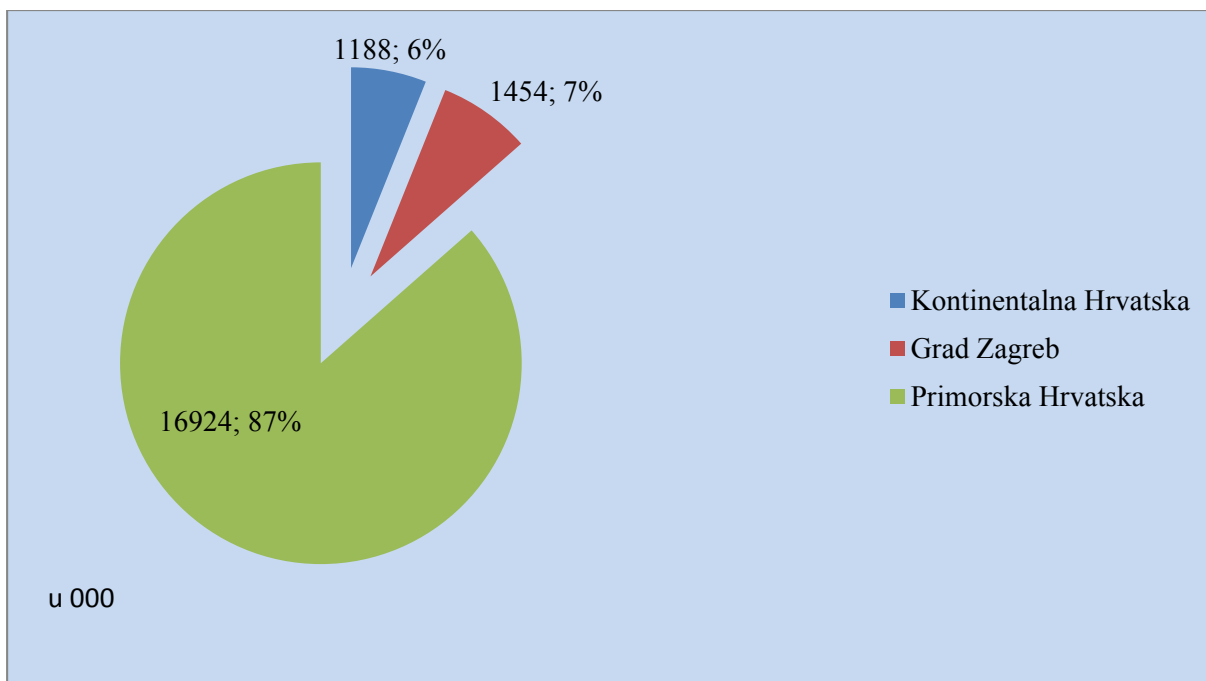


Slika br. 5.: Grafički prikaz turističkih smještajnih kapaciteta u Republici Hrvatskoj na dan 31.12.2019.g.

Izvor: Obrada autora prema podacima iz Ministarstva turizma Republike Hrvatske, 2020, [https://www.htz.hr/sites/default/files/202007/HTZ%20TUB%20HR\\_%202019%20%281%29.pdf](https://www.htz.hr/sites/default/files/202007/HTZ%20TUB%20HR_%202019%20%281%29.pdf) (Preuzeto, 22. kolovoza 2022.)

U odnosu prema ukupnim turističkim smještajnim kapacitetima Republike Hrvatske, kontinentalni dio ima znatno manje turističkih smještajnih kapaciteta što govori u prilog prostornoj neujednačenosti razvoja turizma. Iz grafičkog prikaza vidljivo je da se od ukupnih smještajnih kapaciteta 96% svih turističkih smještajnih kapaciteta nalazi u području Primorske Hrvatske. Udio smještajnih kapaciteta kontinentalne Hrvatske u ukupnim smještajnim kapacitetima RH u 2019. godini iznosio je 6 %, bez grada Zagreba.

Što se tiče turističkih dolazaka i noćenja situacija je gotovo identična rasprostranjenosti smještajnih kapaciteta, pa tako u 2019.g. broj turističkih dolazaka u Kontinentalnoj Hrvatskoj u odnosu na ukupni broj iznosi tek 6% bez grada Zagreba.



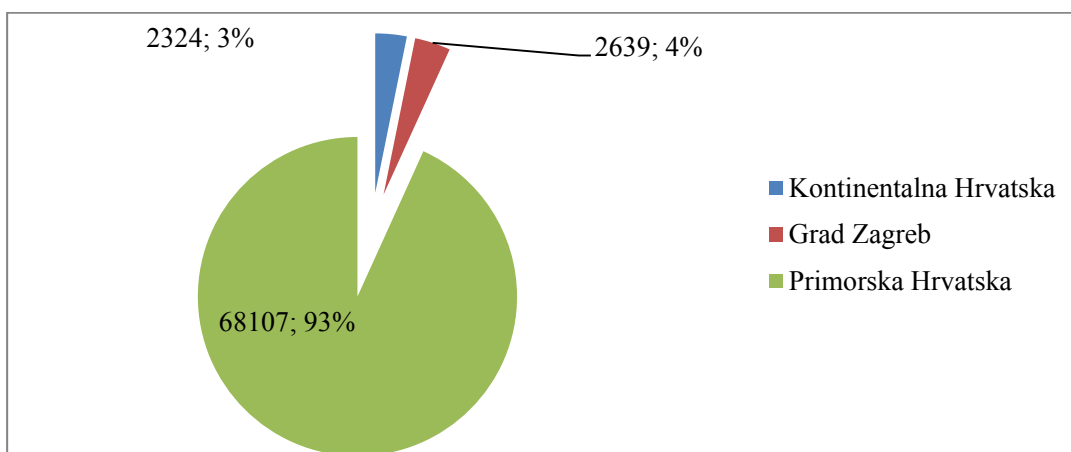
Slika br. 6.: Grafički prikaz ostvarenih turističkih dolazaka u Republici Hrvatskoj u 2019. godini.

Izvor: Obrada autora prema podacima Ministarstva turizma Republike Hrvatske, 2020.

[https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-](https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-07/HTZ%20TUB%20HR_%202019%20%281%29.pdf)

[07/HTZ%20TUB%20HR\\_%202019%20%281%29.pdf](https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-07/HTZ%20TUB%20HR_%202019%20%281%29.pdf) (Preuzeto, 22. kolovoza 2022.)

Prema DZS udio ostvarenih turističkih dolazaka na području Kontinentalne Hrvatske iznosi tek 3%.



Slika br. 7.: Grafički prikaz turističkih noćenja ostvarenih u Republici Hrvatskoj u 2019. g.

Izvor: Obrada autora prema podacima Ministarstva turizma Republike Hrvatske, 2020. g.

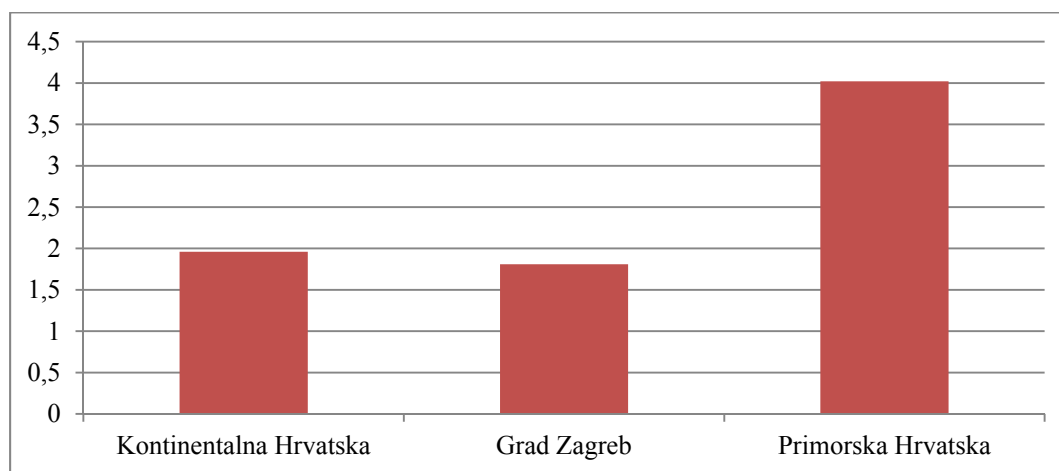
[https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-](https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-07/HTZ%20TUB%20HR_%202019%20%281%29.pdf)

[07/HTZ%20TUB%20HR\\_%202019%20%281%29.pdf](https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-07/HTZ%20TUB%20HR_%202019%20%281%29.pdf) (Preuzeto, 22. kolovoza 2022.)

Prema podacima iz 2019.g. koja je uzeta kao referentna godina, prije pandemije Covid 19, u Kontinentalnoj Hrvatskoj, bez grada Zagreba, udio noćenja iznosi svega 3 % ukupnih noćenja na razini Republike Hrvatske, s Gradom Zagrebom nedovoljnih 7% ( Slika br.7.).

Nakon grada Zagreba, županije Kontinentalne Hrvatske koje su najrazvijenije u turističkom pogledu su redom Karlovačka županija sa 364 000 dolazaka u 2019. godini, Krapinsko - zagorska županija sa 178 000 dolazaka, pa Zagrebačka županija sa 140 000 dolazaka, Osječko – baranjska županija sa 108 000 dolazaka, Međimurska županija sa 82 000 dolazaka i Varaždinska sa 81 000 dolazaka.

Ostale županije kontinentalne Hrvatske spadaju u turističke slabije razvijene, odnosno u najnerazvijenije turističke županije Hrvatske, a to su redom: Vukovarsko – srijemska županija koja je u 2019. godini ostvarila 80 000 dolazaka, te je u odnosu na 2018. godini imala smanjen broj dolazaka za 1000, iako se intenzivno radilo na unaprijeđenu razvoja turizma, zatim slijedi Sisačko – moslavačka županija sa 38 000 dolazaka u 2019. godini, iza nje je Brodsko –posavska županija sa ukupno 37 000 dolazaka, Bjelovarsko – bilogorska županija sa 24 000 dolazaka, Požeško -slavonska županija sa 20 000 dolazaka, Koprivničko – križevačka županija sa 19 000 dolazaka, te Virovitičko – podravska sa tek 17 000 dolazaka.



Slika br. 8.: Grafički prikaz prosječnog broja dana boravka turista u Republici Hrvatskoj u 2019.g

Izvor :Obrada autora prema podacima Ministarstva turizma Republike Hrvatske, 2020,

[https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-07/HTZ%20TUB%20HR\\_%202019%20%281%29.pdf](https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-07/HTZ%20TUB%20HR_%202019%20%281%29.pdf) (Preuzeto, 22. kolovoza 2022.)

Kontinentalni dio Hrvatske još uvijek nije prepoznat kao destinacija boravišnoga turizma, već destinacija izletničkoga i vikend-turizma, u kojoj se posjetitelji zadržavaju relativno kratko

radi posjete nekom kulturno-povijesnom spomeniku, konzumacije obroka ili noćenja. Malen udio noćenja može se pripisati i nedovoljnome broju smještajnih kapaciteta. Na temelju podataka prikazanih na Slici br. 8. zaključuje se kako turisti u kontinentalnoj Hrvatskoj prosječno ostvaruju 1,9 noćenja.

Stremeći ostvarenju kvalitativnog pomaka iz neodrživog koncepta turističkog razvoja prema održivom turizmu visoke dodane vrijednosti i uvažavajući analizu stanja te izazove hrvatskog turizma, prema Strategiji razvoja održivog turizam u Republici Hrvatskoj do 2030.godine identificirane su razvojne potrebe i potencijali turizma Hrvatske, koje se mogu istovremeno primijeniti i na kontinentalni dio države te su one sažete u slijedeće točke: Ublažiti sezonalnost turističkih aktivnosti, osigurati ravnomjerniji regionalni turistički razvoj, kreirati ponudu visoke dodane vrijednosti i ojačati lanac vrijednosti u turizmu i povezanim djelatnostima, unaprijediti domaću i međunarodnu prometnu povezanost, unaprijediti kvalitetu života lokalnog stanovništva u turističkim destinacijama, osigurati kvalitetna i održiva radna mjesta lokalnom stanovništvu u cjelokupnom lancu vrijednosti turizma, smanjiti opterećenja iz turizma na prostor, sastavnice okoliša i prirodu uz poticanje kružnog gospodarstva, smanjiti međusobni negativan utjecaj turizma i klimatskih promjena, osigurati kvalitetne ljudske potencijale u turizmu, unaprijediti strukturu i kvalitetu smještajnih kapaciteta, osigurati poticajno poslovno i investicijsko okruženje, osigurati inovativnu i digitalnu transformaciju turizma. unaprijediti model upravljanja razvoja održivog turizma, uključivati lokalne zajednice u procese donošenja odluka o razvoju održivog turizma, razviti sustav prikupljanja podataka i planiranja (ANONYMUS, 2022g).

Cikloturizam je poveznica između svih kontinentalnih, ali i priobalnih županija u Hrvatskoj te ima posebnu važnost u ravnomjernijem turističkom razvoju naše zemlje. Uz povezivanje s drugim proizvodima kao što je enogastronomija, cikloturisti tijekom svog putovanja imaju priliku iskusiti svu raznolikost ponude te doživjeti Hrvatsku kao jedinstvenu destinaciju. Cikloturizam privlači goste tijekom čitave godine, a uz njega se naglašavaju prirodne i kulturne vrijednosti u destinacijama te time promovira održivost i očuvanje što je jedan od temelja budućeg razvoja turizma u Hrvatskoj. U Europi trenutno ima oko 60 milijuna aktivnih biciklista, a u prosjeku cikloturisti troše i do 30 posto više od klasičnih turista, što dokazuje njihovu važnost za hrvatski turizam. Cikloturizam predstavlja oblik turizma koji se odvija u visokovrijednom, ekološki očuvanom i prirodnom krajoliku u čemu kontinentalna Hrvatska zasigurno prednjači. turizam i rekreacija temeljena na prirodi (engl. *nature-based recreation*) ima potencijal dajući sve veći doprinos očuvanju i održivom razvoju, a njegova održivost

uvjetovana je učinkovitim planiranjem, upravljanjem i lokalnim sudjelovanjem (BIRKIĆ i sur.,2019). Razvojem cikloturizma, a time i razvojem cikloturističkih ruta i područja u kojima se pružaju mogu se povezati europske regije, podići kvaliteta ponude i boravka turista u destinaciji, razina životnog standarda lokalnog stanovništva te unaprijediti opće zdravstveno stanje i kvaliteta življenja lokalnog stanovništva.

#### **4.3.Održivi razvoj turizma Kontinentalne Hrvatske**

Održivi razvoj predstavlja okvir za oblikovanje politika i strategija kontinuiranog gospodarskog i socijalnog napretka, bez štete za okoliš i prirodne izvore bitne za ljudske djelatnosti u budućnosti. On se oslanja na ambicioznu ideju prema kojoj razvoj ne smije ugrožavati budućnost dolazećih naraštaja trošenjem neobnovljivih izvora i dugoročnim devastiranjem i zagađivanjem okoliša. Osnovni je cilj osigurati održivo korištenje prirodnih izvora na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini. Svjetska komisija za okoliš i razvoj UN-a 1987. godine definirala je koncepciju održivog razvoja (UN, 1987, čl.1) kao „razvoj koji zadovoljava potrebe sadašnjeg naraštaja bez ugrožavanja mogućnosti sljedećih naraštaja da zadovolje svoje potrebe“. Prema UN *održivi razvoj* predstavlja (UN, 1987, čl.15) „proces promjene u kojem su iskorištavanje resursa, usmjeravanje investicija, orijentacija tehnološkog razvitka i institucionalne promjene usklađene i povećavaju sadašnji i budući potencijal zadovoljavanja ljudskih potreba i težnji“ (BIRKIĆ, 2016).

Na temeljima koncepta održivog razvoja, razvijen je koncept održivog turizma i primjenjuje se na sve oblike turizma koji su dugoročno usklađeni sa svojom prirodnom, socijalnom i kulturnom okolinom. Riječ je o koncepciji razvoja potaknutoj negativnim učincima turizma po okoliš. O stupnju očuvanja ekoloških vrijednosti značajno ovisi budući razvoj turizma.(BIRKIĆ i sur.2020)

Održivi turizam (eng. *sustainable tourism*) raste i razvija se ne iskorištavajući svoje resurse na način da ih trajno uništava, već se resursi koriste tako da se maksimalno očuva njihova kvaliteta i vrijednosti za buduće naraštaje. Održivi je turizam onaj koji može opstati tijekom duljeg razdoblja jer ne uzrokuje degradaciju okoliša, nego ostvaruje korist u ekonomskom, ekološkom, društvenom i kulturnom okruženju u kojem se odvija (BIRKIĆ i sur.2021). U većini literature o konkurentnosti turizma održivost se ističe kao jedan od značajnijih faktora konkurentnosti. Naglašava se da konkurentnost destinacije može biti povećana upravljanjem koje se temelji na kvaliteti okoliša i razvoju održivog turizma

(RITCHIE i CROUCH, 2003), U suvremenom razvoju turizma mogu se izdvojiti dva glavna pravca razvoja turizma *masovni turizam i održivi razvoj turizma*. Masovni turizam pretpostavlja veliki broj turista, niže cijene i posljedično, smanjenu kvalitetu doživljaja. S druge strane održivi turizam pretpostavlja kontrolirani broj turista, višu razinu savjesti o važnosti očuvanja resursa te privlačenje turista sa specifičnim zanimanjem za turistički proizvod koji im se nudi. Danas većina turista izbjegava destinacije koje su prošle masovnu eksploataciju resursa. Oni traže više očuvana, netaknuta područja gdje mogu doživjeti posebno turističko iskustvo. Održivi razvoj turizma polazi od pretpostavke da su resursi ograničeni, te traži način za definiranje tih limita, a u skladu s time i mogućih granica razvoja. (BIRKIĆ, 2016)

Svjetska turistička organizacija (UNWTO, 2007), čvrstog je stava da su smjernice za održivi razvoj i održivo upravljanje primjenjive u svim oblicima turizma, u svim vrstama destinacija, uključujući masovni turizam i različite turističke segmente.

Tako da je UNWTO (2000), u skladu s općim konceptom održivosti, održivi razvoj turizma definirala kao:

[...] onaj koji zadovoljava potrebe današnjih turista i u isto vrijeme štiti prostor i povećava mogućnost održivosti za budućnost [...] projekt koji upravlja svim resursima na način da poštuje ograničenja ekonomske, socijalne i estetske kompatibilnosti dok zadržava kulturni integritet, esencijalne ekološke procese, bioraznolikost i sustave koji podržavaju život (UNWTO u Padin, 2012).

Tijekom vremena UNWTO(2004) proširuje definiciju te naglašava da: „Održivi turizam treba da učini optimalnim korištenje prirodnih resursa, poštuje sociokulturne autentičnosti zajednice domaćina..., osigurava održivo dugoročno poslovanje... .“

Održivi turistički razvoja prema (UNWTO, 2004) treba moći :

1. Osigurati optimalnu upotrebu resursa iz okoliša koji konstituiraju ključne elemente u razvoju turizma, održavajući nužne ekološke procese i pomažući u očuvanju prirodnog nasljeđa i biološke različitosti;
2. Poštivati socio-kulturnu izvornost (autentičnost) domaćina, očuvati izgrađeno i životna kulturna nasljeđa i tradicionalne vrijednosti, te doprinese interkulturalnom razumijevanju i toleranciji ;

3. Omogućiti održive, dugoročne ekonomske aktivnosti, osiguravajući pravednu distribuciju socio-ekonomskih koristi svim zainteresiranim, a uključujući stabilnu zaposlenost, mogućnosti za ostvarivanje dohotka i socijalne usluge domaćoj zajednici, te doprinose ublažavanju siromaštva.

Održivi i odgovorni turizam ruralnih područja, kakvo je zasigurno i područje kontinentalne Hrvatske trebao bi razvijati na način koji doprinosi lokalnim zajednicama, da jača lokalnu ekonomiju, zapošljava lokanu radnu snagu i na održivi način koristi lokane resurse, poput lokane poljoprivredne proizvode, lokalno tradicijsko nasljeđe. Mehanizmi, uključujući politike i zakonodavstvo trebaju biti postavljeni na način da osiguraju dobrobit lokalnoj zajednici. Turističke aktivnosti trebaju poštivati ekološke osobine i kapacitet u lokanoj sredini gdje se odvijaju. Svi napori, radnje, bi trebali biti učinjeni na način da poštuju tradicijski način života i kulturu (BIRKIĆ i sur.2021).

Turizma kontinentalne Hrvatske treba razvijati na način da pogoduje lokalnim zajednicama uz čvršće lokalno gospodarstvo, upošljava lokalnu radnu snagu i gdje je god ekološki održiv koristi lokalne materijale, lokalne poljoprivredne proizvode i tradicijske vještine. Paradigma održivosti primijenjena u turizmu zahtjeva cjeloviti i sustavan pristup kako bi se integrirale intervencije koje uzimaju u obzir složene i dinamične interakcije ekonomskog, okolišnog kulturnog i društvenog izazova suočavajući se sa trenutnim procesom razvoja (BIRKIĆ i sur.2019).

Koncept održivog turističkog razvoja temelji se na primjeni ekonomskih, ekoloških i sociokulturnim načela. Pronaći pravu ravnotežu među njima znači osigurati cjelovitu i dugotrajnu održivost kako turizma tako i priobalne destinacije u cijelosti. To danas nije ni malo jednostavan zadatak. Turizam je gospodarska aktivnost koja zbog svoje izrazite sezonalnosti, svoje aktivnost podređuje kratkotrajnim ciljevima u vidu brze zarade i ekstra profita, što je u suprotnosti sa istaknutim načelima održivog razvoja. Odnosno u suprotnosti je sa postizanjem željene ravnoteže između društvenih, ekonomskih i okolišnih načela održivog turističkog razvoja. Odnos između ekonomske, okolišne i sociokulturne održivosti je središnje pitanje održivog turizma. Stoga, održivi turistički razvoj potrebno je planirati prema zahtjevima tržišta, ali u skladu s ekološkim, sociokulturnim i tehnološkim ograničenjima određenog turističkog prostora., vodeći pri tome računa o postizanju zadovoljstva kako kod turista, posjetitelja tako i kod lokanog stanovništva.

"Razvoj turizma na načelima održivog razvoja mora uvažiti različite interese i stavove različitih dionika, interesnih skupina, organizacija i institucija koje na izravan ili neizravan način utječu na razvoj turizma. To znači i predvidjeti te otkloniti i brojne negativne učinke turizma na prostor, okoliš i lokalnu zajednicu, koji se događaju kada se turizam stihijski razvija i kada se razvojem turizma ne upravlja, kao i investirati te promovirati specifičnosti te ponude na tržištu i među turistima (BIRKIĆ i sur., 2020).

Ekoturizam je usko povezan s održivim i odgovornim turizmom te dijeli mnogobrojne karakteristike s pustolovnim turizmom, o čemu će više biti riječi u nastavku.

#### **4.4. Ekoturizam i cikloturizam**

Unatoč postojanju brojnih skupova na kojima se govorilo i govori o ekoturizmu te prihvaćanju određenih definicija i deklaracija, velikom broju turističkih stručnjaka još nije posve jasno što je zapravo ekoturizam. Naglasak kod ekoturizma je na edukaciji turista o prirodnim i kulturnim resursima nekog područja, dok je u pustolovnom turizmu naglasak na sportsko-rekreativnim aktivnostima. Stoga se oko tog pojma još uvijek vode rasprave, što je uzrokovano velikim razlikama u vrstama turističkih proizvoda koji se nude pod nazivom ekoturizma, kulturno-civilizacijskim razlikama u svijetu te značajkama krajolika u kojima se odvija ekoturizam i njemu srodne vrste turizma.

Najčešće spominjana definicija ekoturizma je ona meksičkog konzultanta Caballos – Lascuréna koja glasi da je ekoturizam „ekološki odgovorno putovanje i posjeta u relativno očuvana područja radi uživanja u prirodi i pratećim kulturnim aspektima uz unapređenje zaštite prirode, neznatan negativan utjecaj posjetitelja i koristan aktivan utjecaj na lokalno stanovništvo (DUJMOVIĆ, 2014).

Problematikom ekoturizma prvo se počelo baviti Međunarodno društvo za ekoturizam, TIES (eng. *The International Ecotourism Society*) kao najstarija i najveća svjetska udruga koja se bavi ekoturizmom. TIES je još prije UNWTO-a definirao ekoturizam kao „odgovorno putovanje u prirodna područja kojim se čuva okoliš i unapređuje blagostanje lokalnog stanovništva“ te je uobličio sljedeća načela ekoturizma (ANONYMUS, 2022a):

- minimiziranje negativnih utjecaja na prirodu i kulturu koji mogu nanijeti štetu destinaciji
- obrazovanje turista o važnosti zaštite okoliša



-naglašavanje važnosti odgovornog poslovanja, koje se provodi u suradnji s lokalnom vlašću i sa stanovništvom radi zadovoljavanja lokalnih potreba i stvaranja koristi od zaštite okoliša

-težnja za maksimiziranjem ekonomske koristi za receptivna područja, a naročito za stanovništvo koje živi u prirodnim i zaštićenim područjima i oko njih

-težnja da razvoj turizma ne prelazi društvene i prirodne granice prihvatljivih promjena koje određuju istraživači u dogovoru s lokalnim stanovništvom

-oslanjanje na infrastrukturu koja je razvijena u skladu sa životnom sredinom, minimiziranje upotrebe fosilnih goriva, očuvanje lokalnog biljnog i životinjskog svijeta i uklapanje u prirodno i kulturno okruženje.

Prema definiciji Svjetske turističke organizacije, UNWTO-a, ekoturizam čine svi oblici prirodnog turizma u kojima je glavna motivacija turista promatranje i uvažavanje prirode i tradicionalnih kultura koje dominiraju u prirodnim područjima (ANONYMUS, 2014). Osnovna obilježja ekoturizma prema UNWTO-u su (ČORAK, MIKAČIĆ, 2006):

- sadrži edukacijske i interpretacijske komponente

-općenito se, ali ne i isključivo organizira se za male skupine, a organizaciju provode specijalizirana mala poduzeća u lokalnom vlasništvu

-svodi na minimum negativne učinke na prirodni i socio-kulturni okoliš

-podržava zaštitu prirodnih područja ostvarivanjem ekonomske koristi za domaće zajednice, organizacije i za one koji su zaduženi za zaštitu prirodnih područja

-podržava zaštitu prirodnih područja stvaranjem radnih mjesta i mogućnosti zarade za lokalnu zajednicu

-podržava zaštitu prirodnih područja podizanjem svijesti lokalnog stanovništva i turista o potrebi očuvanja prirodnih i kulturnih dobara.

U osnovi te definicije kriju se dva osnovna cilja ekoturizma: svesti na minimum negativne utjecaje na mjesto koje se posjećuje i pridonijeti održivom razvoju cijelog područja i lokalne zajednice i razviti svijest o očuvanju okoliša među lokalnim stanovništvom i turistima. Za razliku od masovnog turizma, koji je često u izravnom sukobu s očuvanjem prirode, glavni je interes ekoturizma u ruralnom prostoru gdje se odvija turizam ne uništiti upravo ono što je uopće privuklo turiste. Stoga se ekološki turizam u EU promatra kroz prizmu turizma u kojem osviješteni putnici podupiru zaštitu prirode i okoliša na destinaciji koju su odabrali, kao i lokalnu zajednicu i njezinu kulturnu baštinu ili, drugim riječima, takvi turisti ne razmišljaju samo o tome da za uloženi novac dobiju što više, već žele što manje utjecati na područje koje su odlučili posjetiti, pritom pazeći da i lokalna zajednica zauzvrat dobije prihod koji joj

osigurava egzistenciju. Kako bi se što bolje realizirao, važno je osigurati standarde i integracije kojima se potiču aktivnosti ekološkog turizma. Zbog svega iznesenog, ovaj specifičan oblik turizma je najprihvatljiviji za razvoj u Europskoj uniji u cilju ostvarivanja njegove dugoročne održivosti uz istovremenu maksimalnu zaštitu prirodnih resursa.

Cikloturizam je jedan od specifičnih obila turizma koji u svom provođenju u potpunosti podupire ideju održivog i odgovornog turizma te možemo slobodno reći da je to jedan od najprihvatljivijih oblika ekoturizma. Prema (KRELL, 2020). vrijednosti koje biciklizam ostvaruje mogu se svrstati prema ekološkim, ekonomskim i sociokulturnim vrijednostima koje su međusobno povezane i koherentne. Prve tri najznačajnije prednosti su očuvanje zdravlja, prednosti u obliku mjesta i vremena te prednosti u ekonomskom obliku.

Ekonomska dimenzija cikloturizma

Ekonomska održivost podrazumijeva profitabilan i dugoročno ekonomski održiv turizam u kojem će svi poslovni subjekti i ostali dionici dugoročno ostvarivati brojne ekonomske koristi. Podrazumijeva ekonomski učinkoviti razvoj i upravljanje resursima na način da se resursima mogu koristiti, uz sadašnje i buduće generacije (BIRKIĆ, 2016). Ekonomska dimenzija cikloturizma očituje se prema (GAZZOLA i sur., 2018) kroz slijedeće benefite:

- Smanjenje sezonalnosti u odredištu i zadržavanje turista,
- Povećanje konkurentnosti odredišta,
- Mogućnosti zapošljavanja lokalnog stanovništva.

Cikloturizam može biti pokretač razvoja mjesta koja su izvan glavnih turističkih središta, a koja pritom imaju potencijala i mogu pružiti jedinstvena iskustva posjetiteljima (GAZZOLA i sur., 2018). U godini pandemije COVID-19 cikloturizam je tijekom ljeta 2020. godine u Europi zabilježio neke rekorde u korist lokalnih i nacionalnih gospodarstava (ANONYMUS, 2020a). Rast cikloturizma u svijetu pridonosi općem rastu i razvoju turističke industrije. Također, sve veća popularnost cikloturizma dovodi do značajnijih ulaganja u biciklističku infrastrukturu i pokretanja niza projekata povezanih s razvojem ovog turističkog proizvoda u destinaciji (DURAN i sur., 2018).

Ulaganja u razvoj cikloturizma u destinaciji mogu biti izravna ili neizravna. S obzirom da je cikloturizam povezan i s drugim aktivnostima u destinacijama, ponekad na razvoj cikloturizma može utjecati financiranje drugih projekata (BODOR, 2014).

## Okolišna dimenzija cikloturizma

Koncept održivog razvoja često se poistovjećuje sa brigom o okolišu te se samim time svodi na ekološku održivost, ne uvažavajući pritom preostala načela održivog razvoja. Ekološka održivost jamči usklađenost razvoja s očuvanjem i održanjem osnovnih ekoloških procesa, biološke raznolikosti i bioloških resursa (BIRKIĆ,2016). Kada se govori o zagađenju okoliša koje je posljedica odvijanja prometa, bicikl predstavlja odličan izbor prijevoznog sredstva. S obzirom na uzrok onečišćenja u putničkom prijevozu, automobil proizvodi daleko najveće zagađenje zraka ispušnim plinovima. Biciklizam u EU štedi više od 16 milijuna tona ekvivalenta CO<sub>2</sub> godišnje (jednako ukupnim godišnjim emisijama CO<sub>2</sub> u Republici Hrvatskoj) (ANONYMUS, 2020a) Svako putovanje obavljeno biciklom umjesto automobilom značajno utječe na očuvanje i unaprjeđenje okoliša, ne utječe na povećanje CO<sub>2</sub> emisija, uključuje udaljena područja u ravnomjeren razvoj (GAZZOLA i sur., 2018). Kada se govori o zagađenju okoliša koje je posljedica odvijanja prometa, bicikl predstavlja odličan izbor prijevoznog sredstva. S obzirom na uzrok onečišćenja u putničkom prijevozu, automobil proizvodi daleko najveće zagađenje zraka ispušnim plinovima. Kako je za očekivati da rast prometa u Europi najvjerojatnije neće prestati uskoro, sve CO<sub>2</sub> uštede postignute zamjenom automobila za bicikl će biti utrošene povećanjem automobilske prometa. Međutim, uštede koje se ostvaruju zamjenom prijevoznog sredstva mogu se izračunati na sljedeći način: na prosječnom putovanju na posao (oko 5 km) 747g CO<sub>2</sub> se ispusti manje za svako putovanje obavljeno biciklom umjesto automobilom (143,3g CO<sub>2</sub>/5 km). Stoga za ekološki čisto putovanje na posao (oko 5 km) može biti ispušteno manje od oko 350 kg CO<sub>2</sub> u jednoj godini. (ANONYMUS, 2017b)

## Socijalna dimenzija cikloturizma

*Društvena održivost* jamči usklađenost razvoja s očuvanjem kulture i sustava vrijednosti ljudi na koje taj razvoj utječe te trajno održanje i isticanje identiteta lokalne zajednice. Društveni resursi, temeljeni na vrijednostima lokalne, autentične kulturne baštine turističke destinacije imaju značajnu ulogu u održivom razvoju turizma. Oni uzrokuju interakciju među ljudima (turist-domaćin) koje su osnova za razvoj turizma u destinacijama (BIRKIĆ,2016). Po pitanju socijalne dimenzije cikloturizam može značajno doprinjeti interakciji turista s lokalnim stanovništvom, povećanje stupnja sudjelovanja i aktivnog uključivanja turista u lokalnu zajednicu s ciljem postizanja zadovoljstva i ispunjenja turista (GAZZOLA i sur., 2018), Isto tako razvojem cikloturizma na određenom području stvaraju se bolje mogućnosti za rekreaciju lokalnog stanovništva što automatski utječe na kvalitetu življenja istoga. Razvoj i popularizacija cikloturizma u destinaciji, tj. biciklizma kao sportske aktivnosti, ima brojne

prednosti za cikloturiste koji se bave ovom vrstom turizma i za lokalno stanovništvo (ALDRED i sur., 2019; GAZZOLA i sur., 2018).

Od kada je Republika Hrvatska pristupila Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine, utvrđivanje razvoja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj u skladu s okvirom prometne politike Europske unije od ključne je važnosti. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine, promatra mobilnost građana kroz upotrebu javnog prijevoza (vlak, tramvaj, autobus, plovna prometna sredstva itd.) te kroz individualnu mobilnost (prijevoz osobnim automobilom, biciklom ili pješaćenje). Naglasak je stavljen na javni prijevoz putnika i na vidove prometa s nultom emisijom štetnih plinova radi zadovoljavanja potrebe dnevnih migracija. Dokument je usklađen s četvrtim Akcijskim programom Europske unije za sigurnost cestovnog prometa za razdoblje od 2011. do 2020. godine. Glavni cilj programa je smanjenje smrtno stradalih za 50 posto u 2020. godini u odnosu na 2010. godinu. Među planiranim aktivnostima kojima se ostvaruje zadani cilj je: poboljšanje cestovne infrastrukture, prepoznavanje i uklanjanje opasnih mjesta, povećanje sigurnosti prometa na cestama (izgradnja pločnika, biciklističkih staza, pješačkih prijelaza). Među planiranim aktivnostima specifičnog cilja je i izgradnja i poboljšanje biciklističkih putova i staza odnosno razvoj nove biciklističke infrastrukture kako bi se promicao oblik prijevoza s nultom stopom emisije CO<sub>2</sub>. Uključuje infrastrukturu poput odvojenih biciklističkih staza, posebnih prometnih traka na cestama miješanog prometa i posebne prostore za parkiranje ( ANONYMUS, 2017b) .

U nastavku ovog rada slijede rezultati istraživanja o zadovoljenju potreba suvremenih cikloturista u Kontinentalnoj Hrvatskoj po pitanju sigurnosti, označenosti ruta te ugostiteljskim sadržajima na biciklističkim rutama kontinentalne Hrvatske. Prije samih rezultat istraživanja prikazana je metodologija prikupljanja primarnih podataka za izradu ovog završnog rada .

## 5.REZULTATI ISTRAŽIVANJA I RASPRAVA

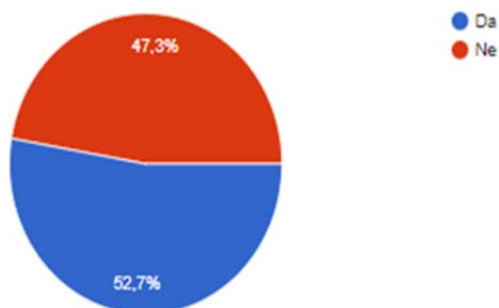
U nastavku slijede rezultati istraživanja – stavovi cikloturista o zadovoljenju njihovih potreba na prostoru Kontinentalne Hrvatske tijekom kretanja biciklističkim rutama.

### 5.1. Opis istraživanja

Svrha i cilj ovog istraživanja za potrebe pisanja završnog rada pod naslovom „Cikloturizam-održivi i odgovorni razvoj turizma Kontinentalne Hrvatske“ bilo je istražiti kako su zadovoljene potrebe suvremenih cikloturista na području Kontinentalne Hrvatske po pitanju sigurnosti prometovanja biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske, kakvo je zadovoljstvo ispitanika označenošću ruta, sadržajima koji se nude na tim istim rutama prvenstveno se misli na ugostiteljske sadržaje odnosno specijalizirane smještajne kapacitete tzv. „Bike and Bed“ . Ispitanici su biciklisti, ljudi koji aktivno voze bicikl tijekom cijele godine. Možemo ih nazvati i cikloturistima. Istraživanje je provedeno putem anketnog upitnika koji se nalazi u prilogu ovog rada a sastoji se od nekoliko dijelova: općih demografskih karakteristika ispitanika, tvrdnji koje se odnose na sigurnost, označenost biciklističkih ruta, sadržaja uz biciklističke rute, povezanost biciklističkih ruta, prijedloge za unapređenje cikloturizma u Hrvatskoj. On-line anketni upitnik je podijeljen putem e-maila biciklističkim udrugama koje su zatim zamoljene da dalje distribuiraju anketni upitnik prema svojim članovima. Prije samog slanja anketnog upitnik ispitanici su kontaktirani putem e-maila ili telefonskim putem kako bi se dodatno pojasnila svrha i cilj istraživanja, te su zamoljeni da sudjeluju u istraživanju. Za istraživanje stavova ispitanika korištena je Likertova ljestvica, od 1-5, kojom su ispitanici izražavali pozitivan ili negativan stav prema izrečenim tvrdnjama. Svaku tvrdnju u anketnom upitniku pratilo je pet mogućih odgovora. Njima su ispitanici izražavali stupanj slaganja, odnosno. neslaganja sa stavom izraženim u tvrdnji. Pojedinim kategorijama odgovora pridruženi su brojevi (bodovi), stav ispitanika izražava se zbrojem bodova na temelju odgovora koje je ispitanik odabrao (1-potpuno neslaganje, neslaganje, neodlučnost/neutralnost, slaganje, potpuno slaganje-5). Istraživanju koje je trajalo od 10.siječnja 2022.g. do 1. travnja 2022.g. odazvalo se 75 ispitanika, 80% ispitanika su bili muškarci a tek 20% žena. Prosjek godina života ispitanika iznosio je 38 godina. 93,3% ispitanika bile su zaposlene osobe, 52,7% ispitanika pripadnici su određenih biciklističkih klubova dok 47,3% ispitanika nisu članovi niti jedne biciklističke udruge ili kluba.

Jeste li član biciklističkog kluba ?

74 odgovora



Slika br. 9.:Grafički prikaz pripadnosti ispitanika biciklističkom klubu ili udruzi

Zbog prostornog ograničenja za potrebe ovog rada prezentirat će se najznačajniji rezultati istraživanja s obzirom na predmet i cilj rada. Rezultati istraživanja slijede u nastavku.

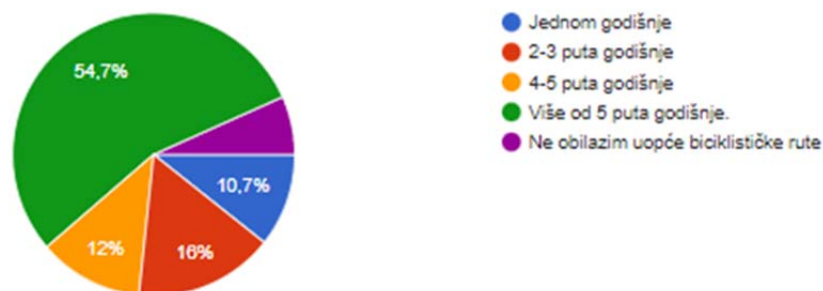
## 5.2. Rezultati istraživanja i rasprava

U nastavku rada, u okviru ovog potpoglavlja slijede rezultati istraživanja koji se odnose na stavove o zadovoljenju potrebe suvremenih cikloturista u Kontinentalnoj Hrvatskoj po pitanjima sigurnost biciklističkih ruta (slab promet), označenost ruta, raznolikost ruta, raznolik sadržaj na rutama (suveniri, ugostiteljski sadržaji, interpretacijski centri, servis za popravak bicikla), te smještajni kapaciteti prilagođeni

Među prvim pitanjima u ovom istraživanju bilo je da se ispitanici su u ovome istraživanju izjasne koliko često odlaze na vožnje biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske. Ispitanici su se izjasnili na slijedeći način (Slika br.10). Prema rezultatima istraživanja vidljivo je da najviše ispitanika, čak 54,7% njih odlazi na vožnju biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske više od 5 puta godišnje.

Koliko često na godišnjoj razini obilazite biciklističke rute u kontinentalnoj Hrvatskoj?

75 odgovora

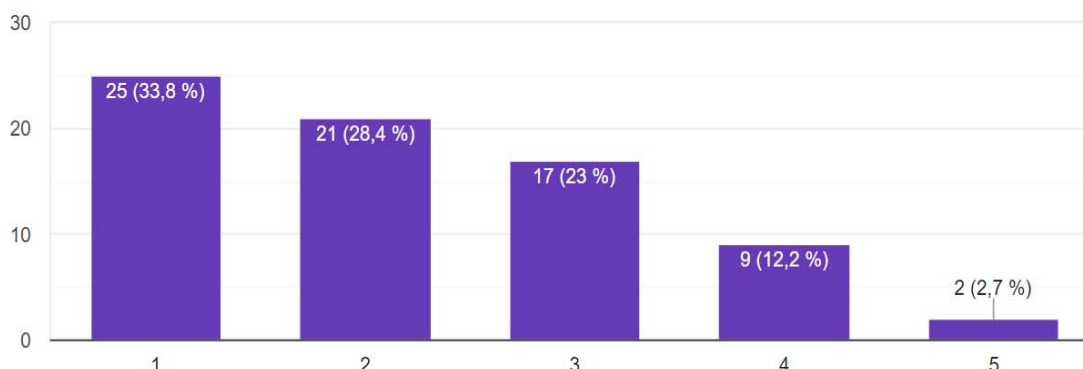


Slika br. 10.: Grafički prikaz učestalosti odlaska ispitanika na biciklističke rute Kontinentalne Hrvatske

S obzirom da se jedan dobar dio biciklističkih staza, odnosno ruta u Republici Hrvatskoj pruža uz glavne prometne pravce, bez posebne trake za bicikliste, pitali smo ispitanike kako se osjećaju na tim biciklističkim rutama po pitanju sigurnosti (Slika br.11.). Tako je 62% ispitanika izjavilo da se ne osjeća sigurno na biciklističkim stazama Kontinentalne Hrvatske koje se pružaju uz glavne prometne pravce (magistralne i državne ceste). Prilikom intervjua sa određenim predstavnicima biciklističkih udruga to se iskristaliziralo kao jedan od osnovnih problema po pitanju razvoja cikloturizma u Republici Hrvatskoj, pa samim tim i u njenom kontinentalnom dijelu.

Osjećam se sigurno na biciklističkim stazama kontinentalne Hrvatske koje se pružaju uz glavne prometne pravce (magistralne i državne ceste)

74 odgovora



Slika br. 11.: Grafički prikaz stavova ispitanika o sigurnosti na biciklističkim rutama uz glavne prometnice

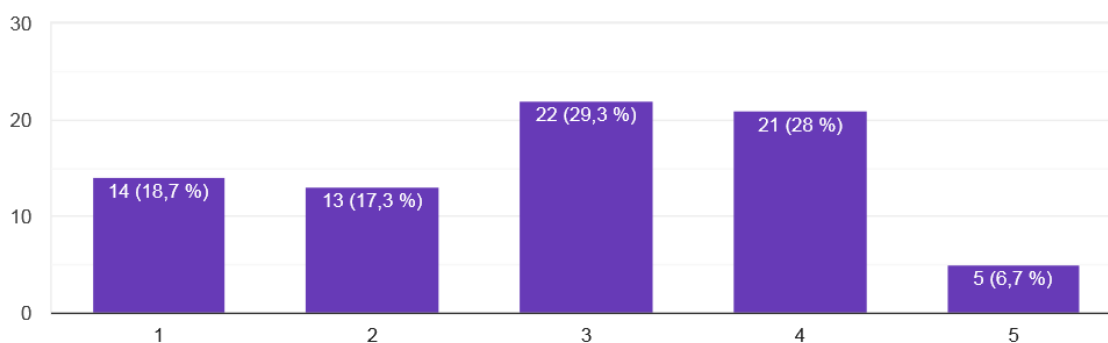
S obzirom da kontinentalna Hrvatska obiluje i sporednim prometnim pravcima, poput lokalnih i nerazvrstanih cesta, šumskih puteva, koje se također koriste u svrhu osmišljavanja

trasa određenih biciklističkih ruta, zamolili smo ispitanike da ocjene generalno osjećaj sigurnosti na biciklističkim rutama kontinentalne Hrvatske. Generalni osjećaj sigurnosti na biciklističkim stazama kontinentalne Hrvatske ispitanici su ipak nešto bolje ocijenili (Slika br.12.). Tako 36% ispitanika izjavljuje da se ne osjeća sigurno na biciklističkim stazama kontinentalne Hrvatske, dok ih je 30 % neodlučno, a 34,7% ispitanika izjavljuje da se ipak osjeća sigurno na biciklističkim stazama kontinentalne Hrvatske.

Osjećam se sigurno na biciklističkim stazama kontinentalne Hrvatske



75 odgovora



Slika br. 12.: Grafički prikaz stavova ispitanika o sigurnosti na biciklističkim stazama Kontinentalne Hrvatske

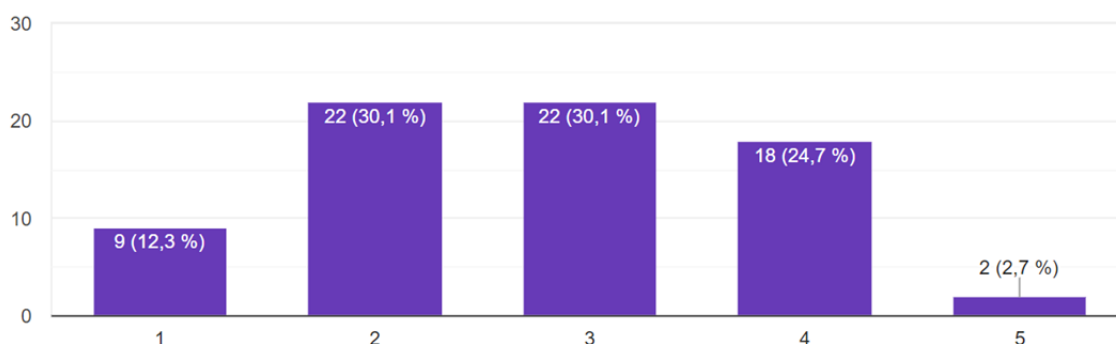
Isto tako u ovom istraživanju zamolili smo ispitanike da nam daju svoju ocjenu što se tiče označenosti trasa na kojima se pružaju biciklističke rute u kontinentalnoj Hrvatskoj.

Po pitanju označenosti trasa na kojima se pružaju biciklističke rute 42,4% ispitanika izjavilo je da se trase na kojima se pružaju biciklističke rute nisu dobro označene, 30,1% ispitanika je neodređeno po tom pitanju a tek 27,4% ispitanika zadovoljno je označenošću trasa (Slika br.13.).



Trase, na kojima se pružaju biciklističke rute u kontinentalnoj Hrvatskoj dobro su označene.

73 odgovora



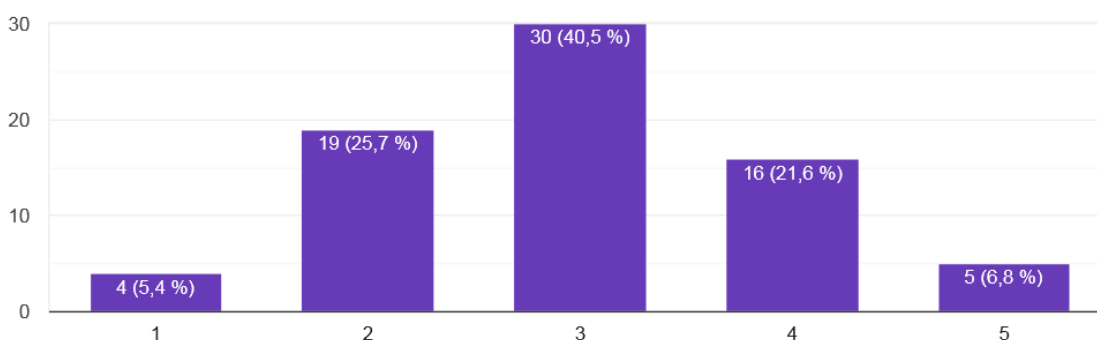
Slika br.13.: Grafički prikaz stavova ispitanika o označenosti trasa na kojima se pružaju biciklističke rute

Što se tiče trasa biciklističkih ruta i njihove označenosti na cikloturističkim kartama, rezultati istraživanja ukazuju na to da ni tu ispitanici nisu u potpunosti zadovoljni, tako 31,2% ispitanika iskazuje svoje nezadovoljstvo, 40,4% ih je neodlučno niti se slaže niti ne slaže s tvrdnjom da su trase biciklističkih ruta na cikloturističkim kartama jasno obilježene. Tek 28,4% ispitanika izrazilo je zadovoljstvo s obzirom na označenost trasa biciklističkih ruta na cikloturističkim kartama (Slika br. 14.).

Trase biciklističkih ruta jasno su obilježene na cikloturističkim kartama



74 odgovora



Slika br. 14.: Grafički prikaz stavova ispitanika o označenosti trasa biciklističkih ruta na cikloturističkim kartama

Također, ispitanici su iskazali veliko nezadovoljstvo s obzirom na povezanost biciklističkih ruta u Kontinentalnoj Hrvatskoj s međunarodnim rutama. Tako se 50,5% ispitanika u potpunosti slaže s tvrdnjom da biciklističke rute Kontinentalne Hrvatske nisu u dovoljnoj

mjeri povezane s međunarodnim rutama. Isto tako 53% ispitanika ističe da ni biciklističke rute Kontinentalne Hrvatske nisu dobro međusobno povezane .

Turistički doživljaj danas rezultat je niza ideja, aktivnosti i detalja. Počiva na novo razvijenim potrebama današnjih turista da uče, otkrivaju ili se podvrgavaju jedinstvenim iskustvima.

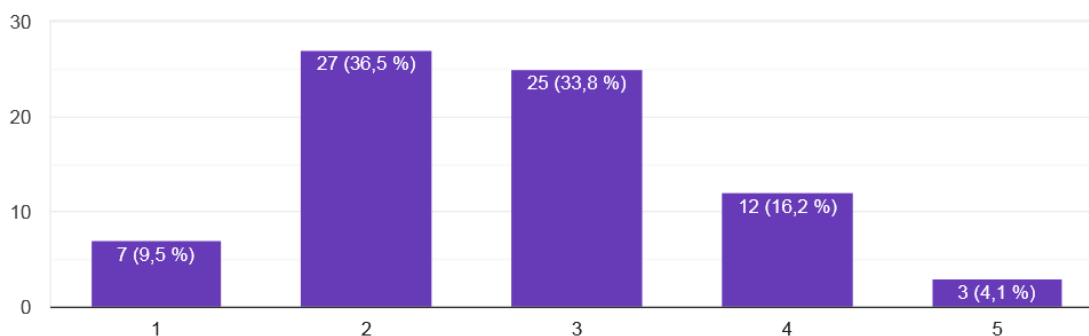
Hrana i piće, odnosno prehrana u suštini čine vitalni dio turističke ponude u turističkim destinacijama, kao mješavina bioloških, socio-kulturnih i turističkih aspekt. Dobivaju karakter turističkog fenomena kada su povezani s određenom vrstom hrane ili poznatom vrstom hrane, od autentičnih, lokalnih namirnica, ali pripremljeni na poseban, tradicionalan način i posluženi gostu, imajući u vidu poseban ambijent prostora neke turističke destinacije (pogled, klima, autentično uređenje objekta, duh mjesta itd.) koji je neponovljiv i jedinstveni samo za to turističko mjesto (BIRKIĆ i sur.,2020b)

Što se tiče zadovoljstva ugostiteljskim sadržajima 20 % ispitanika izražava zadovoljstvo ugostiteljskim sadržajima na biciklističkim rutama, dok je 33 % neodlučno po pitanju zadovoljstva brojem ugostiteljskih sadržaja, 47% ispitanika izražava svoje nezadovoljstvo brojem ugostiteljskih sadržaja na biciklističkim rutama (Slika br.15.).

Na biciklističkim rutama kontinentalne Hrvatske nalazi se zadovoljavajući broj ugostiteljskih sadržaja



74 odgovora

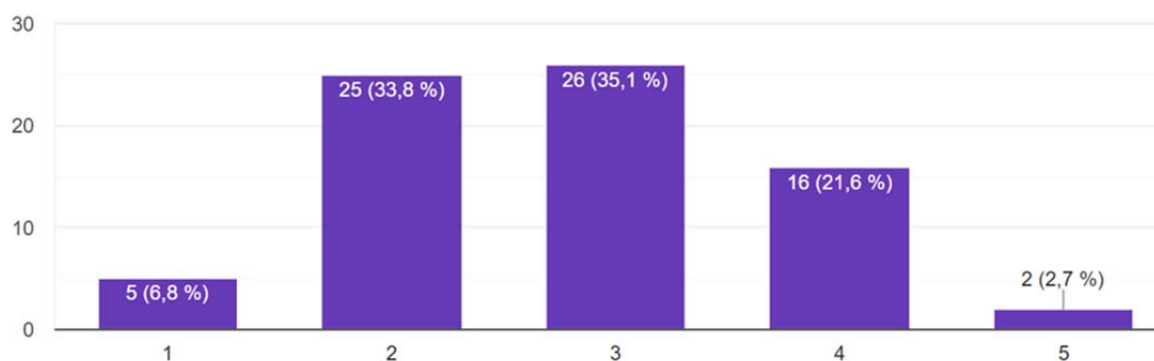


Slika br. 15.: Grafički prikaz stavova ispitanika o raspoloživom broju ugostiteljskih sadržaja na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske

Osim što ispitanici u potpunosti nisu zadovoljni brojem ugostiteljskih sadržaja, isto tako nisu zadovoljni ni označenošću istih tih ugostiteljskih sadržaja. Tek 24,3% ispitanika izjavilo je da su zadovoljni označenošću ugostiteljskih sadržaja (Slika br.16.).

Na biciklističkim rutama kontinentalne Hrvatske dobro su označeni ugostiteljski sadržaji

74 odgovora

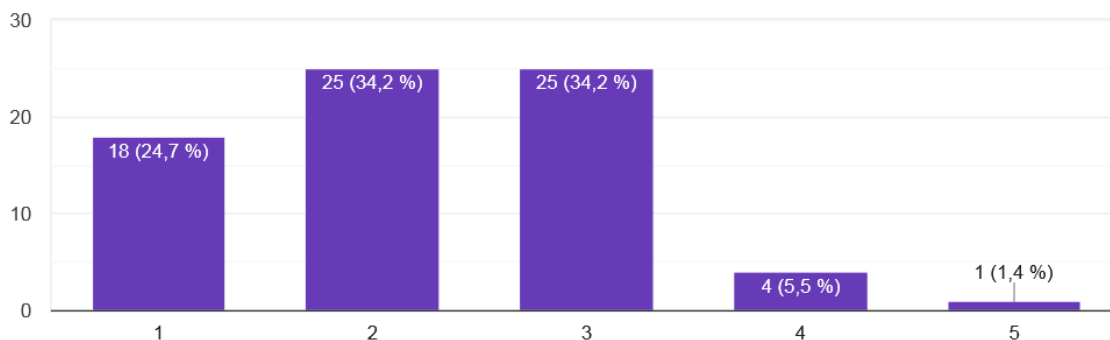


Slika br. 16.: Grafički prikaz stavova ispitanika o označenosti ugostiteljskih sadržaja na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske

Što se tiče označenosti ugostiteljskih sadržaja 40,6% ispitanika nije zadovoljno označenošću ugostiteljskih sadržaja na biciklističkim rutama, 35,1% ih je neodlučno a tek 24,3% ispitanika je zadovoljno označenošću ugostiteljskih sadržaja na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske.

U ovom istraživanju zanimalo nas je kako su ispitanici zadovoljni brojem specijaliziranih ugostiteljskih objekata namijenjenih upravo cikloturistima pod nazivom „Bike & Bed“. To su smještajni ugostiteljski objekti namijenjeni ciljnoj skupini biciklista odnosno cikloturista. Mogu nositi i koristiti posebnu oznaku standarda kvalitete – „Bed & Bike“. „Bike& Bed“ standardi podrazumijevaju: mogućnost prihvata cikloturista za samo jednu noć, sigurne prostorije za spremanje bicikala, prostor za sušenje odjeće i putne opreme, raznovrsnu ponudu doručka ili mogućnost korištenja kuhinje, raspoloživost preciznih i kvalitetnih karata regije po mogućnosti s označenim biciklističkim rutama, raspoloživost informacija o javnom prijevozu (željeznica, autobusne linije), mogućnost korištenja alata za jednostavne popravke, informacije o lokacijama, radnom vremenu biciklističkih servisa u destinaciji ili njenom bližem okruženju za slučaj većih kvarova.

73 odgovora



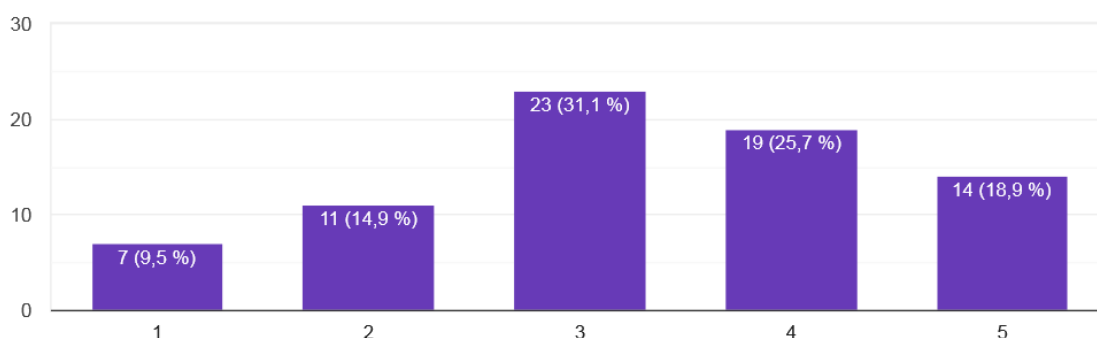
Slika 17.: Grafički prikaz stavova ispitanika o raspoloživosti Bike&Bed ugostiteljskih objekata u Kontinentalnoj Hrvatskoj

Kao što možemo vidjeti iz grafičkog prikaza (Slika br.17.) čak 58,9% ispitanika nije zadovoljno brojem Bike & Bed ugostiteljskih objekata na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske. Svoje zadovoljstvo brojem Bike & Bed objekata na biciklističkim rutama izrazilo je tek 6,9% ispitanika.

Isto tako zanimalo nas je u kojoj mjeri ispitanici na svom putovanju biciklom prilikom smještaja i okrepe daju prednost specijaliziranim ugostiteljskim objektima pod nazivom Bike & Bed.

Prilikom odabira smještaja na biciklističkoj turi prednost uvijek dajem Bike and Bad objektima

74 odgovora



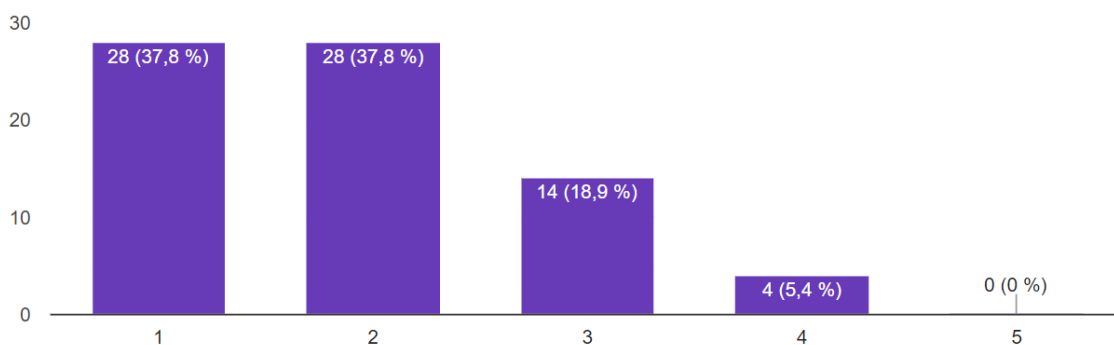
Slika br. 18.: Grafički prikaz stavova ispitanika o odabiru Bike&Bed ugostiteljskih objekata za smještaj

U ovom istraživanju 44,9% ispitanika izjasnilo se da prilikom odabira smještaja na biciklističkoj turi prednost uvijek daju „Bike & Bed“ ugostiteljskim objektima, 31,1 % je neodlučno, a tek 24,4 % ispitanika iz ovog istraživanja ne daju prednost prilikom smještaja na biciklističkim rutama Bike & Bed ugostiteljskim objektima.

Isto tako, u ovom istraživanju ispitanici su ukazali na jako lošu logistiku u slučaju kvara bicikla. Ukupno 75,6% ispitanika izrazilo je svoje nezadovoljstvo postojanjem, odnosno nepostojanjem mogućnosti servisiranja bicikla u slučaju kvara na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske.

U slučaju kvara bicikla, na biciklističkim rutama u kontinentalnoj Hrvatskoj lako mogu pronaći servis za bicikl.

74 odgovora



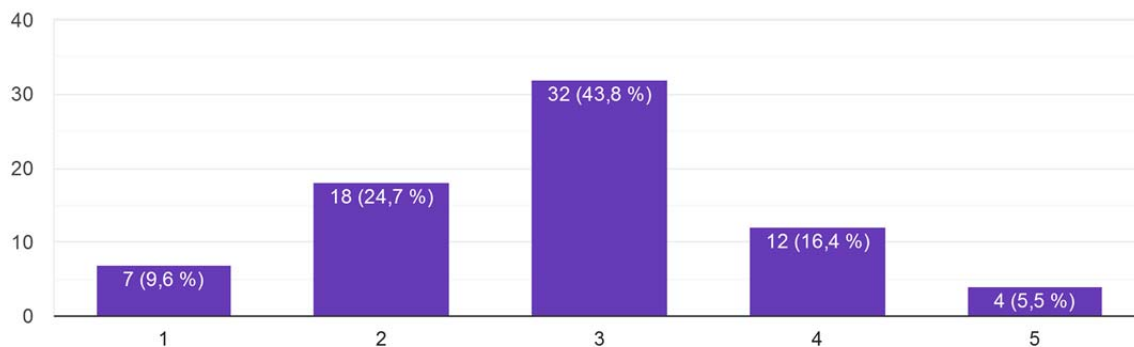
Slika br. 19.: Grafički prikaz stavova ispitanika o dostupnosti specijaliziranih servisa za bicikle na biciklističkim rutama Kontinentalne Hrvatske

Što se tiče isticanja atraktivnosti, odnosno posebnosti pojedinih mjesta kroz koje prolaze biciklističke rute kontinentalne Hrvatske ispitanici nisu iskazali pretjerano zadovoljstvo. Tako je tek 10% ispitanika zadovoljno interpretacijom povijesnog i kulturnog konteksta biciklističkih ruta, a 15% ispitanika je zadovoljno označavanjem kulturno povijesnih znamenitosti na biciklističkim rutama kontinentalne Hrvatske.

Organizacija putovanja bez obzira na motiv i trajanje, zahtjeva mnogo različitih i pravodobnih informacija. Internet omogućava jednostavno korištenje i brzu dostupnost informacija, interaktivnost i fleksibilnost. Korištenjem različitih on-line marketinških kanala razvijaju se odnosi sa kupcima, kupac je u središtu pažnje, a sve informacije na taj način su lako dostupne, pregledne i usporedive. Jedno od glavnih obilježja današnjih potencijalnih turista jest stalan rast upotrebe Interneta kao medija za prikupljanje informacija i za kupnju putovanja (BIRKIĆ

i sur. 2020c) stoga je bilo zanimljivo vidjeti stupanj zadovoljstva ispitanika po pitanju označenosti biciklističkih ruta na turističkim interaktivnim kartama (Slika br. 20).

Biciklističke rute kontinentalne Hrvatske dobro su označene na turističkim interaktivnim kartama.  
73 odgovora



Slika br. 20.: Grafički prikaz stupnja zadovoljstva ispitanika označenošću biciklističkih ruta na turističkim interaktivnim kartama

Kao što možemo vidjeti jako mali broj ispitanika je u potpunosti zadovoljan označenošću biciklističkih ruta na turističkim interaktivnim kartama, tek 21,9%, veliki broj ispitanika je neodlučno po tom pitanju 43,8% a tek 34,3% ispitanika izražava zadovoljstvo s obzirom na označenost biciklističkih ruta na turističkim interaktivnim kartama.

## 6.ZAKLJUČAK

Kontinentalna Hrvatska ima iznimne resurse za razvoj cikloturizma, koji kao specifični oblik sportsko rekreacijskog turizma koji nije u dovoljnoj mjeri razvijen. Najveći dio postojećih, obilježenih cikloturističkih ruta često se nalazi na prometnim pravcima gdje se odvija intenzivan promet motornih vozila. Ono što je evidentno u ovom istraživanju jeste da se biciklisti na biciklističkim stazama Republike Hrvatske, a koji se pružaju uz glavne prometne pravce uopće ne osjećaju sigurno. Isto tako ne postoji zadovoljavajući broj ugostiteljskih sadržaja na biciklističkim rutama, a ispitanici nisu uopće zadovoljni ponudom specijaliziranih ugostiteljski objekata za smještaj pod nazivom Bike&Bed.

S obzirom na rezultate istraživanja alarmantno je opće nezadovoljstvo dostupnošću specijaliziranih servisa za bicikle kojih gotovo da i nema na trasama biciklističkih ruta kontinentalne Hrvatske. Po infrastrukturi namijenjenoj biciklistima, Hrvatska zaostaje za većinom zemalja u konkurentskom okruženju, no probleme predstavljaju i nedostatna smještajno-ugostiteljska ponuda za cikloturiste te neopremljenost turističkih atrakcija. Što dovodi do razmjerno malog broja cikloturista koji dolaze u našu zemlju unatoč atraktivnosti i raznolikosti hrvatskih krajolika i pogodnosti terena za vožnju bicikla. Stupanja zadovoljstva cikloturista ponuđenim sadržajima, prometnom sigurnošću, ugostiteljskim sadržajima kao i servisnim uslugama nije na visokoj ili bar poželjnoj razini usprkos činjenici da je za razmjerno veliki broj turista na našim najvažnijim emitivnim tržištima vožnja biciklom važan faktor prilikom odluka o odabiru destinacije za odmor. Isto tako treba imati na umu da je cikloturizam jedan od specifičnih oblika turizma koji u svom provođenju u potpunosti podupire ideju održivog i odgovornog turizma te možemo slobodno reći da je to jedan od najprihvatljivijih oblika ekoturizma. Vrijednosti koje cikloturizam ostvaruje mogu se svrstati prema ekološkim, ekonomskim i sociokulturnim vrijednostima koje su međusobno povezane i koherentne. Kao najznačajniju prednost ipak treba istaknuti unapređenje i očuvanje zdravlja kako lokalnog stanovništva tako i posjetitelja, stoga jedinice javne, lokalne i regionalne uprave i samouprave zajedno s nacionalnim tijelima trebaju poduzeti korake kako bi došlo do značajnijeg iskazivanja zadovoljstva cikloturista ponuđenim sadržajima. To u konačnici znači i veći broj turista, veći broj noćenja i poboljšanje ekonomske situacije na lokalnom planu.

## 7. LITERATURA

1. ANONYMUS (2012a): Centre for Sustainable Tourism & Transport Annual report 2012 [https://www.cstt.nl/userdata/file/NHTV-CSTT\\_AnnualReport2012](https://www.cstt.nl/userdata/file/NHTV-CSTT_AnnualReport2012) (Preuzeto 17.srpnja 2022.)
2. ANONYMUS (2012b): The european cycle route network eurovelo. Brussels, Belgium: European Parliament, DirectorateGeneral for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism. <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf> (Preuzeto 17.srpnja.2022.)
3. ANONYMUS (2014): Svjetska turistička organizacija (UNWTO) <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416622> (preuzeto 17.srpnja.2022.)
4. ANONYMUS (2015): Akcijski plan razvoja cikloturizma, Institut za turizam, [https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014\\_AP\\_ciklotuirizam.pdf](https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_ciklotuirizam.pdf) (Preuzeto 11. kolovoza 2022.)
5. ANONYMUS (2017a): Službeni vodič, Tour of Croatia dostupno na: <http://www.tourofcroatia.com/press/2017/Roadbook%20Tour%20of%20Croatia%202017.pdf> (preuzeto 17.srpnja.2022)
6. ANONYMUS (2017b): Operativni plan razvoja cikloturizma u Sisačko-moslavačkoj županiji 2017. – 2020, [https://www.smz.hr/images/stories/gospodarstvo/2017/OP\\_cikloturizam\\_SMZ.pdf](https://www.smz.hr/images/stories/gospodarstvo/2017/OP_cikloturizam_SMZ.pdf) (Preuzeto 11.kolovoza 2022.)
7. ANONYMUS (2018): The benefits of cycling – Unlocking their potential for Europe, Europska cikloturistička organizacija (ECF) Bruxelles <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf> (Preuzeto 11. kolovoza 2022.)
8. ANONYMUS (2019): Rutes and countries, <https://en.eurovelo.com/#routes-and-countries> (Preuzeto:01.kolovoza 2022.)
9. ANONYMUS (2020a): Cycling industry news, Economies benefit as cycle tourism sets records in European countries, <https://cyclingindustry.news/economies-benefit-as-cycle-tourism-sets-records-in-european-countries/> (Preuzeto:01.kolovoza 2022.)



10. ANONYMUS (2020b): (Pravilnik o primjeni standarda kvalitete „Bed&Bike“ na području Karlovačke županije, [https://cyclingadventure.net/wp-content/uploads/2020/07/Pravilnik\\_BB.pdf](https://cyclingadventure.net/wp-content/uploads/2020/07/Pravilnik_BB.pdf) (Preuzeto 21.kolovoza 2022.)
11. ANONYMUS (2022b):Prvi bicikl u Karlovcu <https://ne-np.facebook.com/karlovacki/posts/-jeste-li-znali-prvi-bicikl-zvali-su-ga-kostotressec-donio-je-u-karlovac-trgovac-/2584522114926200/> (Preuzeto, 13. kolovoza 2022.)
12. ANONYMUS (2022c):Oxford Advanced Learner's Dictionary, [https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/bicycle\\_1?q=bicycle](https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/bicycle_1?q=bicycle) (Preuzeto 11.kolovoza 2022)
13. ANONYMUS(1999) Cycle Tourism, Information pack TT21, Sustrans, Bristol, UK., pp.1, dostupno na: <http://www.tourisminsights.info/ONLINEPUB/ONLINEP/PDFS/SUSTRAN/SUSTRAN%20-%20CYCLE%20TOURISM.pdf> (Preuzeto 17.srpnja 2022.)
14. ANONYMUS(2013): Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta NN91/2013) ([https://narodnenovine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013\\_07\\_91\\_2057.html](https://narodnenovine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_07_91_2057.html). Preuzeto 01.kolovoza 2022)
15. ANONYMUS(2021):Bicycle tourism will show the responsible way in a post pandemic world, <https://blog.biketours.com/2021/04/bicycle-tourism-will-show-the-responsible-way-in-a-post-pandemic-world/>(preuzeto 10.kolovoza 2022)
16. ANONYMUS(2022):What is Ecotourism? <https://ecotourism.org/> (Preuzeto 10. kolovoza 2022)
17. ANONYMUS(2022a):Biciklističke rute u Hrvatskoj, <https://cikloturizam.hr/vijesti/biciklističke-rute-u-hrvatskoj> (Preuzeto 13.08.2022.g.)
18. ANONYMUS(2022c): Routes and countries,<https://en.eurovelo.com/#routes-and-countries> (Preuzeto 11. kolovoza 2022.)
19. ANONYMUS(2022d): Cikloturizam – kada turizam postane ciklo <http://ekonomskiportal.com/cikloturizam-kada-turizam-postane-ciklo/> (Preuzeto 04.kolovoza.2022)
20. ANONYMUS(2022f): Zakona o cestama (»Narodne novine«, br. 84/11, 22/13 i 54/13) [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011\\_07\\_84\\_1790.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_07_84_1790.html) (preuzeto 10.08.2022.)

21. ANONYMUS(2022e): Biciklističke rute u Hrvatskoj, <https://cikloturizam.hr/rute/> (preuzeto 03.kolovoza 2022.g.)( (preuzeto:21.08.2022)
22. ANONYMUS (2022g) Strategija održivog razvoja turizma do 2030.g. [https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2022\\_dokumenti/003\\_220721\\_Strategija\\_RO\\_T\\_nacrt.pdf](https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2022_dokumenti/003_220721_Strategija_RO_T_nacrt.pdf) (Preuzeto 12.kolovoza 2022)
23. BARTOLUCI, M. (2003): Ekonomika i menadžment sporta, Kineziološki fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, str. 73
24. BARTOLUCI, M., . (2006): Unapređenje kvalitete sportsko-rekreacijskih sadržaja u hrvatskom turizmu, Zbornik 15.ljetne škole kineziologa Zagreb, Hrvatski kineziološki savez Republike Hrvatske, str. 271-276.
25. BARTOLUCI, M., N ČAVLEK, i suradnici (2007): Turizam i sport – razvojni aspekti, Školska knjiga, Zagreb, str.56
26. BIRKIĆ D., S. PODOLJAK, P. GRGIĆ (2020a):The branding of Požega – Slavonia Country by means of Integral Quality Managment of a tourist destination, 9th International Scientific Symposium „Region, Entrepreneurship, Development“, Osijek, June,2020., str. 74-89.
27. BIRKIĆ D., I. KLOPOTAN, P., GRGIĆ (2020): Digital marketing at the promotion of rural regional tourist destination“, str. 49-60, 53rd International Scientific Conference on Economic and Social Development – Sveti Martin na Muri, 10-11 September, 2020, str. 49-60
28. BIRKIĆ, D.( 2016): Održivi turistički razvoj priobalne destinacije, Doktorski rad, Sveučilište u Rijeci, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija
29. BIRKIĆ, D., A. PRIMUŽAK, D. BARIĆ (2019): Interpretacija kao alat očuvanja prirodnih i kulturnih vrijednosti zaštićenog područja na primjeru parka prirode Lonjsko polje, Stručni rad, UDK: 712 Zbornik radova Međimurskog veleučilišta u Čakovcu, Vol. 10 No.1, str.13-21.
30. BIRKIĆ, D., D. RUJEVČAN, E. KRALJ, M. BLAŽIĆ (2020 b): Cultural-historical heritage of Karlovac County – Homemade bread gastronomic tourist product in restaurants in Karlovac County“, Proceedings of the 10th International Congress" Flour-Bread'19", 12th Croatian Congress of Cereal Technologists" Brašno-Kruh'19", Osijek, Croatia, 7-16 June 2019, 7-15 2019,
31. BIRKIĆ, D., S. PODOLJAK, i A. PRIMUŽAK (2021): Sustainable Development of Rural Tourism Destinations – Attitude of the local Comunity, 10th International

- Scientific Symposium Region, Entrepreneurship, Development, Osijek, June, str. 607-622.
32. BIRKIĆ, D., A. PRIMUŽAK, S. PODOLJAK (2019): Integral quality management in a Continental tourism destination; Shown on the example of Požega Slavonia County, the City of Požega, 8th International Scientific Symposium Economy Of Eastern Croatia – Vision And Growth, Osijek, 30th–31st May 2019., str. 663-680.
  33. BODOR, Á. (2014): Cycling for Growth: Using European Funds for Cycling. European Cyclists' Federation (ECF), December, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cycling-guidance/ecf-cycling-for-growth-using-european-funds-for-cycling\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cycling-guidance/ecf-cycling-for-growth-using-european-funds-for-cycling_0.pdf) (Preuzeto 10. kolovoza 2022)
  34. ČORAK, S, i V. MIKAČIĆ (2006): Hrvatski turizam : plavo - bijelo - zeleno Zagreb : Institut za turizam, Zagreb.
  35. DUJMOVIĆ, M. (2014), Kultura turizma, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Pula
  36. DURAN, E., F. SEVINC, S. HARMAN (2018): Cycle tourism as an alternative way of tourism Development in Çanakkale, Turkey. J.Aware, 3, pp. 25-34
  37. FAULKS P., B. RITCHIE, M. FLUKER (2007): Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope, dostupno na: [http://sustain.pata.org/wpcontent/uploads/2015/02/Faulks\\_AustnCycleTourism.pdf](http://sustain.pata.org/wpcontent/uploads/2015/02/Faulks_AustnCycleTourism.pdf) (Pristupljeno 20. kolovoza 2022.)
  38. GALIČIĆ, V. (2014): Leksikon ugostiteljstva i turizma, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, Opatija
  39. GAZZOLA, P., E. PAVIONE, E., D. GRECHI, P. OSSOLA (2018): Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little known or remote territories: the experience of the Apennine regions of Northern Italy. Sustainability, 10(6), 1863-1884.
  40. GEIĆ, S. (2011): Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu- Sveučilišni studijski centar za stručne studije, Split, str. 211
  41. JADREŠIĆ, V. (2001): Turizam u interdiscipliniranoj teoriji i primjeni. Zbornik istraživanja. Sveučilište u Splitu.
  42. KRELL, K. (2020): The multiple benefit of cycling – Policy brief extracts. (Webinar recording on cycling tourism), [https://www.interregeurope.eu/policylearning/news/9072/webinar-recording-on-cyclingtourism/?no\\_cache=1&cHash=9d959e156a4656e0b64e266fe4a3ef99](https://www.interregeurope.eu/policylearning/news/9072/webinar-recording-on-cyclingtourism/?no_cache=1&cHash=9d959e156a4656e0b64e266fe4a3ef99) (Preuzeto 10. kolovoza 2022.)

43. LAMONT, M. (2009): Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1)5-23.
44. LUMSDON L. (1996): Cycle tourism in Britain. *Insights*, 27-32
45. ANONYMUS (2012): Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Nova statistička klasifikacija prostornih jedinica RH - NUTS 2, Zagreb, 2012., sl. 5., dostupno na: <https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/Nova%20statisti%C4%8Dka%20klasifikacija%20prostornih%20jedinica%20RH%20-%20NUTS%202.pdf> (Preuzeto 11. kolovoza 2022.)
46. ANONYMUS (2020): Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, 2020, [https://www.htz.hr/sites/default/files/202007/HTZ%20TUB%20HR\\_%202019%20%281%29.pdf](https://www.htz.hr/sites/default/files/202007/HTZ%20TUB%20HR_%202019%20%281%29.pdf) (Preuzeto, 22. kolovoza 2022.)
47. PADIN, C. (2012): A sustainable tourism planning model: Components and relationships, *European Business Review*, Vol. 24 Iss: 6, 510–518.
48. PETRIĆ, L. (2003): Osnove turizma, Ekonomski fakultet Split, Split,
49. RITCHIE, B. W. (1998): Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues, *Tourism Management*, Vol.19, No.6, pp. 567-582
50. RITCHIE, B. W. (1998): Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues, *Tourism Management*, Vol.19, No.6, pp. 567-582
51. RITCHIE, J. R. B., G. I. CROUCH (2003): *The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective*, Oxon-New York: CABI Publishing.
52. SIMONSEN, P. S., B. JØRGENSEN, B., D. ROBBINS (1998): *Cycling tourism* (Vol. 13), Bornholm: Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm

## PRILOG- Anketni upitnik

Stavovi cikloturista zadovoljene potrebe suvremenih cikloturista u kontinentalnoj Hrvatskoj

Poštovani, ovo istraživanje provodi se s ciljem izrade završnog rada studentice Lorene Tihi, Veleučilišta u Karlovcu, Studij Lovstvo i zaštita prirode. Tihi. Završni rad nosi naziv Cikloturizam- održivi i odgovorni razvoj turizma kontinentalne Hrvatske.. Molimo Vas da odvojite 10 minuta vašeg dragocjenog vremena kako bi istražili stavove cikloturista . Odgovori će se obrađivati na grupnoj razini i nikako neće biti povezani s vašim identitetom. U istraživanju sudjelujete dobrovoljno.

1. Molimo vas unesite svoj dob i spol.
  - Dob \_\_\_\_\_
  - Spol \_\_\_\_\_
2. Jeste li:
  - Zaposlen
  - Nezaposlen
  - Student
  - Umirovljenik
3. Koliko često na godišnjoj bazi obilazite biciklističke rute u kontinentalnoj Hrvatskoj?
  - Jednom godišnje
  - 2-3 puta godišnje
  - 4-5 puta godišnje
  - Više od 5 puta godišnje \_\_\_\_\_ koliko puta?

Molimo Vas da u nastavku iskažete svoje stavove po pitanju tvrdnji koje slijede u nastavku (1- u potpunosti sam nezadovoljan, nezadovoljan, niti zadovoljan niti nezadovoljan, zadovoljan, u potpunosti zadovoljan) (

### MREŽE BICIKLISTIČKIH STAZA

1. Zadovoljan sam raspoloživim biciklističkim rutama u kontinentalnoj Hrvatskoj.
2. Biciklističke rute u kontinentalnoj Hrvatskoj dobro su osmišljene.
3. Biciklističke rute u kontinentalnoj Hrvatskoj prolaze kroz atraktivne krajolike.
4. Na biciklističkim rutama nalazi se dovoljan broj kulturno povijesnih znamenitosti.
5. Biciklističkih rute u kontinentalnoj Hrvatskoj nisu međusobno dobro povezane (nisu umrežene).

## OZNAČENOST BIKIKLISTIČKIH RUTA

1. Trase na kojoj se pružaju biciklističke rute u kontinentalnoj Hrvatskoj dobro su označene.
2. Biciklističke rute dobro su označene na turističkim interaktivnim kartama.
3. Biciklističke rute dobro su označene u urbanim sredinama.
4. Biciklističke rute dobro su označene u ruralnim sredinama.
5. Znakovi na biciklističkim rutama u kontinentalnoj Hrvatskoj mogu se jasno i nedvosmisleno protumačiti.
6. Biciklističke staze označene su prema pravilima o bicikliranju.
7. Na biciklističkim rutama dobro su označeni ugostiteljski sadržaji.

## SIGURNOST I INFRASTRUKTURA BIKIKLISTIČKIH STAZA

1. Osjećam se sigurno na biciklističkim stazama kontinentalne Hrvatske.
2. Osjećam se sigurno na biciklističkim stazama koje se pružaju uz glavne prometne pravce (magistralne i državne ceste)
3. U slučaju kvara na biciklističkim rutama na biciklističkim rutama u kontinentalnoj Hrvatskoj lako mogu pronaći servis za bicikl.
4. U kontinentalnoj hrvatskoj mogu lako i sigurno transportirati bicikl (vlakom, autobusom)
5. Svoj bicikl najčešće transportiram:
  - Vlakom
  - Osobnim automobilom
  - Autobusom
  - Ostalo
6. Zadovoljan sam brojem Bike and Bed objekata u kontinentalnoj Hrvatskoj.
7. Zadovoljan sam asortimanom usluga u Bike and Bed ugostiteljskim objektima u kontinentalnoj Hrvatskoj.
8. Biciklističke staze su redovito održavane i prohodne.
9. Lako mogu odabrati biciklističku rutu koja mi je dovoljno izazovna.

## INTERPRETACIJA

1. Prirodne znamenitosti na biciklističkim rutama u kontinentalnoj Hrvatskoj dobro su interpretirane.
2. Kulturno povijesne znamenitosti dobro su označene.
3. Biciklističke rute bogate su prirodnim i kulturno povijesnim znamenitostima.
4. Zadovoljan sam interpretacijom povijesnog i kulturnog konteksta biciklističkih ruta.
5. Zadovoljan sam isticanjem atraktivnosti pojedinih mjesta kroz koje biciklistička ruta prolazi.