

# AKCIJSKI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA



Voditelj projekta: Prof.dr.sc. Zoran Klarić

Autori: Prof.dr.sc. Zoran Klarić

Dr.sc. Goran Kos

Dr.sc. Damir Krešić

Katarina Miličević, MBA

Zagreb, listopad 2015. godine

## Sadržaj

1. UVOD.....	3
1.1. Temeljne odrednice akcijskog plana .....	3
1.2. Metodologija rada i glavni dionici.....	4
1.3. Ciljevi i zadaci akcijskog plana .....	8
1.4. Polazišta.....	9
2. Sadašnje stanje razvijenosti cikloturizma i razine uređenosti biciklističkih staza u RH – status quo.....	16
2.1. Ponuda.....	16
2.2. Potražnja .....	22
3. Međunarodno relevantni trendovi u cikloturizmu i korištenju bicikala u turističkoj ponudi .....	24
4. SWOT analiza .....	28
4.1. Prednosti .....	29
4.2. Nedostaci .....	31
4.3. Prilike .....	33
4.4. Prijetnje .....	35
4.5. Ocjena ključnih činitelja konkurentnosti cikloturističke ponude.....	36
5. Smjernice i ciljevi razvoja cikloturizma RH do 2020. godine.....	38
5.1. Vizija razvoja cikloturizma .....	38
5.2. Glavne razvoje smjernice .....	38
5.3. Ključni razvojni ciljevi.....	41
6. Načini poticanja i modeli financiranja razvoja .....	42
7. Glavni razvojni projekti .....	45
7.1. Infrastruktura .....	45
7.2. Zakonska regulativa .....	48
7.3. Edukacija.....	51
7.4. Unapređenje cikloturističke ponude.....	53
7.5. Sustav informiranja i marketing .....	55

## 1. UVOD

### 1.1. Temeljne odrednice akcijskog plana

Cikloturizam i drugi oblici korištenja bicikala u turizmu spadaju u rastuće oblike turističkih aktivnosti. Procjenjuje se da će u europskim okvirima udio putovanja tijekom kojih je vožnja bicikala 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.

Atraktivan i raznolik prirodni okoliš, bogata kulturno-povijesna baština iz raznolikih perioda, povoljna klima, blizina velikih tržišta, sigurnost zemlje te mnoštvo cesta s manjim intenzitetom motornog prometa i puteva pogodnih za kretanje bicikala pružaju Hrvatskoj brojne komparativne prednosti za razvoj cikloturizma. To je prepoznato i Strategijom razvoja turizma RH do 2020. godine (NN 55/2013.), zbog čega je Ministarstvo turizma potaklo izradu posebnog akcijskog plana razvoja cikloturizma, Njegov osnovni cilj je stavljanje Hrvatske na poziciju jedne od vodećih mediteranskih cikloturističkih destinacija.

Akcijски plan cikloturizam promatra u najširem mogućem smislu, dakle kao turističko putovanje biciklom, biciklistički izlet, dodatnu sportsko rekreativnu ponudu vožnje biciklom uređenim ili neuređenim stazama, sportsku manifestaciju, sportski trening te povremenu vožnju. Naime, cikloturizam u užem smislu 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. U Akcijskom planu vodi se računa i o potrebama domicilne populacije koja koristi bicikl kao prijevozno sredstvo i sredstvo za rekreaciju, a tako i o biciklističkoj infrastrukturi u većim gradovima i njihovoj bližoj okolini.

Glavna prepreka snažnijem razvoju cikloturizma i korištenju bicikala za prijevoz i rekreaciju u Hrvatskoj je nepostojanje osnovne prometne infrastrukture (Nacionalne mreže cikloturističkih putova), mali broj posebno izgrađenih biciklističkih staza i traka, loše održavanje i trasiranje postojećih ruta te nepovezanost cikloturističkih ruta uslijed nedostatka veza pogodnih za bicikliste između pojedinih dijelova Hrvatske. Problem je i nedovoljno poznavanje osnovnih pojmova od strane mnogih dionika cikloturističkog razvoja, posebice razlikovanje biciklističkih ruta kao poveznica određenih točki u prostoru po prometnicama kojima se kreću biciklisti, od biciklističkih traka, staza i putova kao posebnih prometnica ili dijelova prometnica namijenjenih biciklistima. Stoga će u ovom planu dodatna pozornost biti posvećena razjašnjenju ovih osnovnih pojmova.

Naime, iako u Hrvatskoj postoji razmjerno velik broj obilježenih cikloturističkih ruta, od kojih su neke dio međunarodnih biciklističkih ruta, najveći dio njih svodi se u praksi samo na obilježavanje na cestama po kojima se često odvija intenzivan promet motornih vozila, a brojne rute prolaze makadamskim cestama i zemljanim putevima pogodnim samo za brdske bicikle. Pritom se često za rute neopravdano koristi pojam biciklistička staza, iako

se taj pojam odnosi na posebnu od kolnika odvojenu prometnu površinu namijenjenu isključivo biciklistima, što brojne inozemne turiste dovodi u zabunu.

Osim što Hrvatska po infrastrukturi namijenjenoj biciklistima zaostaje za većinom zemalja u konkurentskom okruženju, postoji i problem nedostatne smještajno-ugostiteljska ponude za cikloturiste, slaba prateća infrastruktura te neopremljenost turističkih atrakcija. To ima za posljedicu razmjerno mali broj cikloturista koji dolaze u našu zemlju usprkos izuzetnoj atraktivnosti i raznolikosti hrvatskih krajolika i pogodnosti terena za kretanje biciklima. Stoga ovaj turistički proizvod, osim donekle u Istri, još uvijek nije dovoljno valoriziran, komercijaliziran niti promoviran.

## 1.2. Metodologija rada i glavni dionici

Metodologija izrade Akcijskog plana razvoja cikloturizma u funkciji je njegove osnovne svrhe, a to je operacionalizacija Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine. Stoga se izrada u prvom redu zasniva na uskoj suradnji Instituta za turizam s Ministarstvom turizma kao koordinatorom i nositeljem Akcijskog plana razvoja cikloturizma te s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture kao tijelom nadležnim za planiranje izgradnje nacionalne mreže biciklističkih ruta i donošenje zakona koji se odnose na cikloturizam. Osim ova dva ministarstva kao ključnih, vodi se računa i o interesima drugih ministarstava, posebice Ministarstva unutarnjih poslova vezano uz sigurnost biciklističkog prometa i Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije vezano na financiranje projekata iz Akcijskog plana, a u razmatranje su uzeti i interesi ostalih ministarstava.

Slika 1. Shematski prikaz glavnih dionika cikloturizma

<b>Ministarstva</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ministarstvo turizma</b></li> <li>• <b>Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture</b></li> <li>• Ministarstvo unutarnjih poslova</li> <li>• Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU</li> </ul>
<b>Javna poduzeća i agencije</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hrvatske ceste</b>; Hrvatske željeznice; Agencija za obalni promet</li> <li>• <b>Hrvatske vode</b>; Hrvatske šume</li> <li>• <b>Regionalne razvojne agencije</b>, DUUDI</li> </ul>
<b>Biciklističke udruge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nacionalne udruge</b>: Pedala, Mojbicikl, HBS, Velo, Sindikat biciklista</li> <li>• <b>Regionalne i lokalne udruge</b> (Zagreb, Split, Osijek, Istra, Međimurje)</li> </ul>
<b>Sustav TZ i turističke agencije</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hrvatska turistička zajednica</li> <li>• <b>TZ županija</b> i važnijih gradova (Zagreb, Koprivnica, Osijek, Pula, Šibenik)</li> <li>• <b>Turističke agencije</b> koje se bave cikloturizmom (DMK)</li> </ul>
<b>Ostali dionici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>HGSS</b>, Hrvatska gospodarska komora, Hrvatski lovački savez,</li> <li>• sustav regionalne i lokalne samouprave (gradovi i općine)</li> <li>• gospodarski subjekti vezani uz cikloturizam (servisi, rent-a-bike)</li> </ul>

Među subjektima kojima je cikloturizam u osnovnom fokusu interesa potrebno je posebno izdvojiti biciklističke udruge, sustav turističkih zajednica i turističke agencije, odnosno destinacijske menadžment kompanije. Biciklističke udruge ističu se kao subjekti najpozvaniji za planiranje, kreiranje i provjeru kvalitete biciklističkih ruta, vođenje informacijske baze o rutama i podršku u izradi cikloturističkih karata. Turističke zajednice, posebice one na regionalnoj odnosno županijskoj razini, imaju ključnu ulogu prilikom organizacije cikloturističkih aktivnosti u destinacijama, promidžbe cikloturizma na svim razinama te u kontekstu poticanja razvoja cikloturizma kao turističkog proizvoda.

Slika 2. Funkcije glavnih dionika cikloturizma

<b>Ministarstvo turizma</b>	• Koordinator i nositelj Akcijskog plana razvoja cikloturizma
<b>Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture</b>	• Planiranje izgradnje nacionalne mreže biciklističkih ruta i donošenje zakona koji se odnose na cikloturizam
<b>Hrvatske ceste</b>	• Nositelj izgradnje nacionalne mreže biciklističkih ruta
<b>Hrvatske vode</b>	• Izgradnja biciklističkih staza na nasipima za obranu od poplava
<b>Regionalne razvojne agencije</b>	• Realizacija sredstava fondova EU za razvoj cikloturizma
<b>Biciklističke udruge</b>	• Planiranje, kreiranje i provjera kvalitete biciklističkih ruta, vođenje informacijske baze o rutama, podrška u izradi cikloturističkih karata
<b>Sustav turističkih zajednica</b>	• Organizacija cikloturističkih aktivnosti u destinacijama, promidžba cikloturizma na svim razinama, poticanje razvoja cikloturizma
<b>Turističke agencije (DMK)</b>	• Organizacija cikloturističkih tura i promidžba cikloturizma
<b>Gospodarski subjekti vezani uz cikloturizam</b>	• Prihvat cikloturista u destinacijama (smještaj, usluge, servisi)

Promidžba cikloturizma je i u fokusu rada turističkih agencija koje se bave cikloturizmom i kao takve imaju ključnu ulogu za privlačenje turističke potražnje i organizaciju cikloturističkih tura. Osim o turističkim agencijama, vodilo se računa i o ostalim dionicima iz gospodarskog sektora uključenih u cikloturizam, dakle i o subjektima koji se bave prihvatom cikloturista u smještajnim objektima, o pružateljima ugostiteljskih, informativnih i servisnih usluga za cikloturiste te o ponuditeljima nekih specifičnih usluga za cikloturiste kao što su rent-a-bike, bike share itd. Za neke specifične segmente cikloturizma konzultirani su i posebni subjekti kao npr. Hrvatska gorska služba spašavanja – HGSS (sigurnosni aspekti cikloturizma i izrada specijalističkih karata namijenjenih cikloturistima), Hrvatski lovački savez (koordinacija lovnih i cikloturističkih aktivnosti), a zbog njihove potencijalne važne ulogu u razvijanju cikloturističke infrastrukture konzultirani su i predstavnici lokalne i regionalne samouprave. Shematski su svi ključni dionici prikazani na slici 1, a njihove funkcije u razvoju cikloturizma na slici 2.

S obzirom na postojanje niza specifičnih dionika, uz standardne oblike rada na Akcijskom planu koji uključuju informiranje o svim relevantnim materijalima, desk analizu i terenski obilazak, naglašenu važnost imaju i radionice sa glavnim dionicima u različitim fazama izrade te organizacija dubinskih intervjua i fokus grupa. Radionice uključuju inicijalni sastanak radi dogovora o radu na projektu s osnovnim dionicima te prezentacije osnovnih nalaza u pojedinim fazama rada na Akcijskom planu širem krugu dionika, a dubinski intervjui primarno informiranje o specifičnim elementima cikloturizma sa subjektima koji pokrivaju samo određeni segment ove problematike te u situacijama gdje se iz dostupnih pisanih informacija nije mogla dobiti potpuna slika. Popis ustanova i pojedinaca s kojima su izvršeni dubinski intervjui i razgovori prikazan je u Tablici 1.

Tablica 1. Popis ustanova i pojedinaca s kojima su izvršeni dubinski intervjui i razgovori

ustanova	osoba i funkcija
----------	------------------

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	Dražen Antolović – načelnik Sektora za fondove EU
	Ivica Jujnović - voditelj sektora za razvoj infrastrukture
Hrvatske ceste	Tomislav Cvetko - direktor Sektora za razvoj i strateško planiranje
	Melita Milković - Grupa za biciklistički promet i infrastrukturu
HŽ infrastruktura	Vlatka Škorić - ravnateljica Ureda Uprave
	Zoran Tomšić - direktor Razvoja i planiranja
	Darko Barišić - direktor Nekretnina
HŽ putnički promet	Tomislav Šabić - direktor prodaje i marketinga
Agencija za obalni linijski promet	Ivan Franičević - ravnatelj
Ministarstvo unutarnjih poslova	Miron Huljak - Odjel za sigurnost cestovnog prometa
Hrvatske šume	Ivan Pavelić – predsjednik uprave
Hrvatski lovački savez	Ivica Budor - tajnik
Hrvatske vode	Ivica Plišić – generalni direktor
Hrvatska gospodarska komora	Lidija Mišćin - viši stručni suradnik
	Laura Popovac - predsjednica Zajednice pustolovnog turizma pri HGK
Udruga Hrvatskih putničkih agencija - UHPA	Željko Trezner, direktor
	Željko Kelemen - voditelj skupine pustolovnog turizma
Hrvatska gorska služba spašavanja - HGSS	Vinko Prizmić - pročelnik
	Rudolf Schwabe - služba za kartografiju HGSS-a
Razvojna agencija Slavonije i Baranje	Stjepan Ribić, direktor
TZ Međimurske županije	Rudi Grula - voditelj ureda
TZ Grada Bjelovara	Antun Turčić – voditelj ureda
Grad Koprivnica	Marko Stančec - suradnik
Grad Heviz, Mađarska	Gabor Zsolt Sallai – vijećnik grada Heviza
Lokalna akcijska grupa za Srijem i općina Tompojevci	Tomislav Panenić – predsjednik akcijske grupe i načelnik općine
Sindikata biciklista	Davorin Belamarić - sekcija za infrastrukturu
Hrvatski biciklistički savez	Ivo Rilović
Zagreb Cycle unit	Darinka Jug
Pedala	Robert Rigo
Bicikli Fumić	Vladimir Fumić
Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek	Jasmin Sadiković - predsjednik

Za razliku od intervjua usmjerenih na uže aspekte cikloturističke problematike, fokus grupe namijenjene su radu s ključnim dionicima kod kojih postoji veliki broj pojedinačnih subjekata duboko involviranih u širu problematiku cikloturizma. To se u prvom redu odnosi na biciklističke udruge i turističke zajednice kao interesne grupe zainteresirane za većinu sastavnica Akcijskog plana. Zbog nemogućnosti konzultiranja svih relevantnih

predstavnik posebna pozornost posvećena je biciklističkim udrugama koje djeluju na razini čitave Hrvatske i regionalnim udrugama koje pokrivaju veće gradove i prostore s razvijenim biciklizmom, a u sklopu sustava TZ županijskim i iznimno gradskim turističkim zajednicama nadležnim za prostore u kojima cikloturizam ima veći značaj.

Vežano uz potrebu upoznavanja s najboljom praksom u cikloturizmu obavljena su i dva stručna putovanja u Mađarsku (županija Zala) Austriju (južno Gradišće). Korištena su i iskustva sa stručnih putovanja autora obavljenih neposredno prije izrade Akcijskog plana u Austriju (Koruška), Italiju (provincija Bolzano / južni Tirol) i Švicarsku (kanton Graubunden) u sklopu izrade projekata razvoja cikloturizma za Bjelovarsko-bilogorsku i Koprivničko-križevačku županiju, a korištena su i brojna prethodna iskustva autora ove studije koji su kao cikloturisti posjetili i brojne druge destinacije. Uključivanje sveukupne zainteresirane javnosti u izradu Akcijskog plana je osim kroz javnu raspravu omogućeno i kroz pružanje mogućnosti podnošenja komentara na Plan prije njegovog konačnog prihvatanja.

### 1.3. Ciljevi i zadaci akcijskog plana

Imajući u vidu činjenicu da osnovnu prepreku razvoju cikloturizma u Hrvatskoj predstavlja stanje cikloturističke infrastrukture, ovaj dokument se u prvom redu fokusira na uređenje glavnih cikloturističkih ruta i akcije vezane uz njihovo opremanje potrebnim sadržajima. Dakle, radi se uređenju ruta na način da udovoljavaju osnovnim kriterijima važeće hrvatske zakonske regulative i europskim standardima za cikloturizam (EuroVelo), a što uključuje i izgradnju posebnih biciklističkih staza i traka na prioritetnim dionicama.

Podloga za određivanje prioritetnih pravaca su koridori sadržani u Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (koridori Nacionalnih biciklističkih ruta) te koridori koje je definirala mreža EuroVelo u Hrvatskoj. Uređenje ruta podrazumijeva njihovo udovoljavanje osnovnim kriterijima na europskoj razini i zakonskim propisima na razni Hrvatske, u prvom redu Pravilniku o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama.

Kao podrška ostvarenju osnovnog cilja javljaju se zadaci vezani uz opremanje tih ruta na razini Hrvatske ujednačenom prometnom i turističkom signalizacijom u skladu s najboljom europskom praksom te nužnim smještajnim, ugostiteljskim, informativnim i servisnim sadržajima. To uključuje i poticanje stvaranja smještajne ponude u skladu s tzv. bike & bed standardima. Uređenje turističkih atrakcija u zoni ovih ruta itd. Podrazumijeva se i ponuda komplementarnih iskustava, poput ruralnog turizma, ekoturizma, pustolovnog, kulturnog i zdravstvenog turizma, a posebni naponi planiraju se usmjeriti i u promociju i razvoj turističkog proizvoda cikloturizma kao oblika održivog korištenja prostora i generatora stvaranja cjelogodišnje turističke ponude.

Iz naputaka u Strategiji razvoja turizma Hrvatske RH koji se odnose na cikloturizam proizlazi i potreba za određenim manjim akcijama kao što su uređenje tematskih bike parkova i područja te snažnija organizacija raznih biciklističkih natjecanja, kao što je npr.



„Tour of Croatia“. U cilju učinkovitog djelovanja nužno je i kvalitetno umrežavanje svih dionika relevantnih za turističko korištenje bicikala, što uključuje i stvaranje nacionalnog koordinacijskog centra za biciklizam, nadležnog i za uređenje ruta na europskoj mreži EuroVelo.

Akcijski plan podrazumijeva i provođenje određenih obrazovnih aktivnosti usmjerenih prema domicilnoj populaciji i turistima po pitanju sigurnosti u prometu i dizanja razine prometne kulture, što je važno i radi jačanja imidža Hrvatske kao ekološki orijentirane zemlje okrenute održivim oblicima prometa i zaštiti okoliša. Konačno, uspješna operacionalizacija Strategije razvoja turizma u dijelu koji se odnosi na cikloturizam bit će operativna samo pod pretpostavkom intenzivne suradnje Ministarstva turizma s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture kao osnovnim subjektom nadležnim za razvoj cikloturističke infrastrukture.

## 1.4. Polazišta

Polazne osnove Akcijskog plana čine najvažniji dokumenti vezani uz cikloturizam na europskoj i domaćoj razini, što se u prvom redu odnosi na glavne strateške dokumente i pravno-regulatorni okvir. Pri tom su dokumenti na europskoj razini primarno važni zbog potrebe usklađivanja s europskom praksom i s time povezanom mogućnosti kandidiranja cikloturističkih projekata za fondove Europske unije, a dokumenti na domaćoj razini radi uklapanja u strateški i regulatorni okvir djelovanja. Od dokumenata na Europskoj razini posebnu važnost imaju Strategija Europa 2020 i dokumentacija projekta EuroVelo, a na domaćoj razini Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine (NN 55/13), Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. godine (NN 131/14), Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/2013.) te Prijedlog Pravilnika o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama.

### Europa 2020 - Europska strategija za pametan, održiv i uključiv rast

Radi se o najvažnijem strateškom planskom dokumentu Europske unije, čiji je glavni cilj podizanje konkurentnosti europskog gospodarstva na socijalno prihvatljiv odnosno ekonomski i ekološki održiv način. Strategija ima pet glavnih međusobno povezanih ciljeva:

- zapošljavanje;
- istraživanje i razvoj;
- klimatske promjene i energija;
- obrazovanja; i
- borba protiv siromaštva i socijalne isključenosti.

Iako se u dokumentu turizam nigdje izričito ne spominje, glavne vrijednosti koje se dokumentom promoviraju jasno ukazuju da će Europska unija u istom planskom razdoblju kao i Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske afirmirati i aktivno poticati one gospodarske aktivnosti, uključivo i turističke aktivnosti, koje:

- se temelje na znanju i inovacijama,
- promiču učinkovito korištenje prirodnih resursa te
- potiču ekonomsku i teritorijalnu koheziju među zemljama članicama EU-a.

Imajući u vidu prethodno navedena razvojna načela Europske unije do 2020. godine, može se zaključiti da će inicijative usmjerene na razvoj turističke ponude koja je ekološki i ekonomski održiva, koja se temelji na zdravom i aktivnom načinu života, koja doprinosi koheziji i povezivanju europskih regija, koja rezultira poboljšanim zdravstvenim stanjem stanovništva te koja omogućuje podizanje razine životnog standarda lokalne zajednice, u planskom razdoblju Strategije imati prioritet kada je riječ o razvoju turizma na području zemalja članica EU-a. Sukladno tome, može se zaključiti da je razvoj cikloturizma, kao jednog od oblika turizma posebnih interesa posve usklađen s glavnim razvojnim ciljevima Europske unije. Takva ocjena temelji se na glavnim obilježjima cikloturizma, odnosno činjenicama da

- (1) cikloturizam predstavlja oblik turizma koji se dominantno odvija u visokovrijednom, ekološki očuvanom i privlačnom prirodnom krajoliku;
- (2) cikloturizam predstavlja turističku aktivnost koja je u prostornom smislu minimalno invazivna, jer najčešće ne rezultira velikim i nepopravljivim intervencijama u prostor;
- (3) razvojem cikloturističkih ruta se mogu na ekološki i cjenovno prihvatljiv način povezati europske regije i tako povećati teritorijalna kohezija među zemljama članicama EU-a;
- (4) korištenje bicikala može unaprijediti opće zdravstveno stanje stanovnika; te
- (5) razvojem cikloturizma može se podići kvaliteta boravka turista u destinaciji i razina životnog standarda lokalnog stanovništva.

U prilog ovakvoj ocjeni govori sve veći broj projekata koji se financiraju iz EU fondova kojima je cilj razvoj cikloturizma ili drugih turističkih proizvoda ili koji su po svojim obilježjima komplementarni cikloturizmu.

### **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 (European Cyclists' Federation - ECF) u suradnji s nacionalnim i regionalnim partnerima, kojoj je osnovni cilj inkorporirati postojeće i planirane nacionalne i regionalne biciklističke rute u jedinstvenu europsku mrežu (Slika 3.).

### **Slika 3. Europska mreža biciklističkih ruta EUROVELO**



Izvor: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>

Za razdoblje 2012.-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:

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

Svi strateški dokumenti vezani za biciklizam ističu važnost primjerene realizacije četiri EuroVelo pravca kroz Hrvatsku, i to:

- EuroVelo 6 Atlantik - Crno more / u Hrvatskoj Dunavska ruta (granica Mađarske – Batina – Osijek – Vukovar – Ilok – granica Srbije) duljine oko 150 kilometara;
- EuroVelo 8 Mediteranska ruta / u Hrvatskoj Jadranska ruta (granica Slovenije – Umag – Pula – Rijeka – Zadar – Šibenik – Split – Dubrovnik – granica Crne Gore) duljine oko 630 kilometara bez 150 km rute EuroVelo 9 koja se preklapa s rutom EuroVelo 8;
- EuroVelo 9 Baltik – Jadran (granica Slovenije – Umag – Poreč – Rovinj - Pula) duljine oko 150 kilometara; i
- EuroVelo 13 Ruta željezne zavjese / u Hrvatskoj Dravska ruta (granica Mađarske – Gola – Sopje - Donji Miholjac – Petlovac – Batina - granica Srbije) duljine oko 190 kilometara

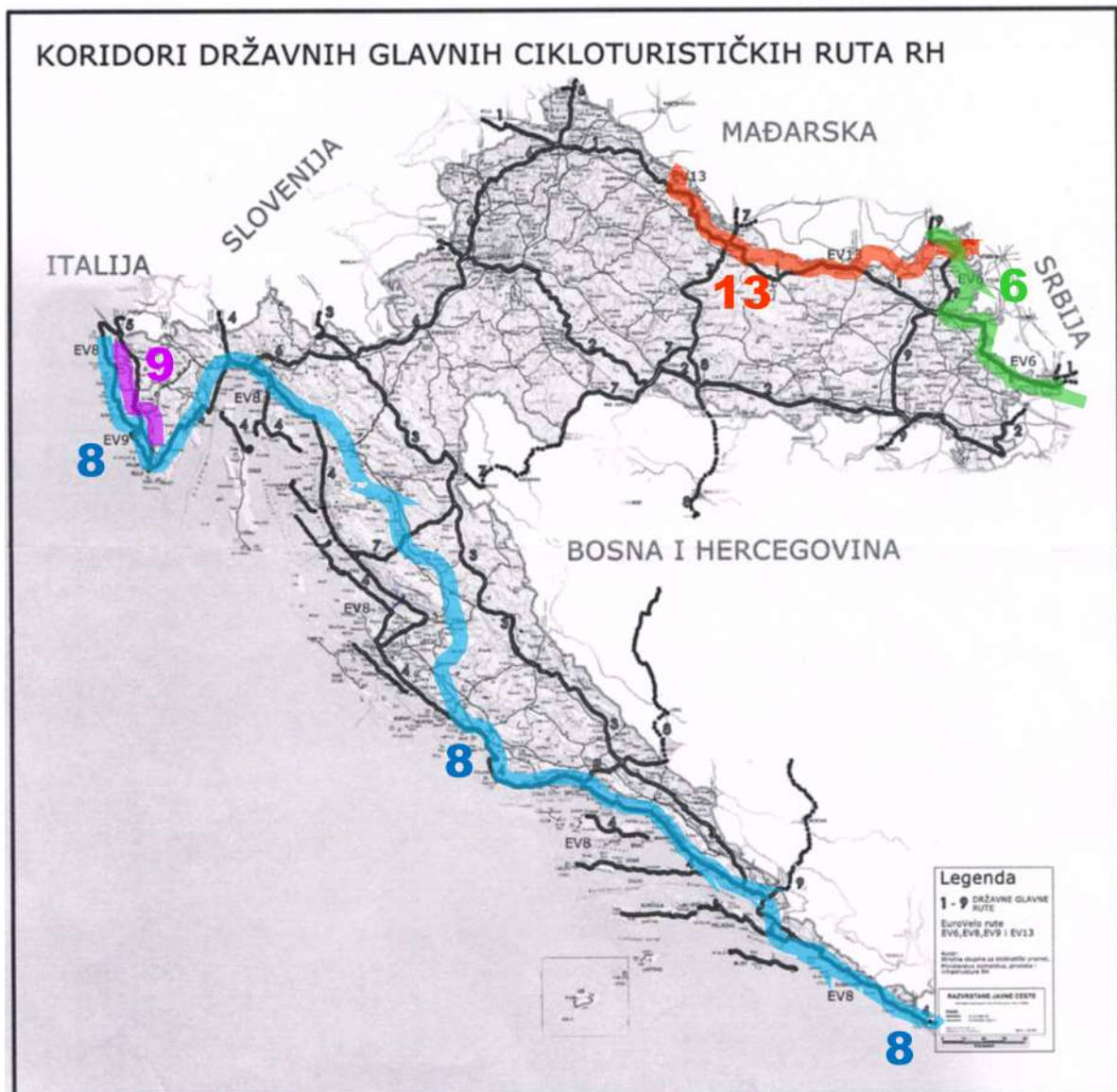
### **Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.**

U Strategiji razvoja turizma se uz konstataciju da je cikloturizam prepoznat kao jedan od proizvoda s najvećom perspektivom razvoja navodi i da je on kao turistički proizvod nedovoljno tržišno valoriziran 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. Cikloturizam je ocijenjen i kao oblik aktivnosti od osobitog značaja te jedan od najspremnijih turističkih proizvoda za razvoj turistički slabo razvijenog kontinentalnog dijela Hrvatske.

Mjera 18 Strategije predviđa izradu „Programa razvoja cikloturizma“ sa ciljem „poticanja bržeg razvoja glavnih i ‘kapilarnih’ mreža biciklističkih ruta u svim dijelovima Hrvatske, posebice kroz osposobljavanje manje prometnih lokalnih cesta i putova, riječnih nasipa i napuštenih pruga te njihovo tematiziranje i označavanje“. Navode se i pojedini konkretni prioriteti po pitanju uređenja biciklističkih ruta, i to:

- povezivanje važnijih urbanih središta primorske Hrvatske i turističkih rivijera s okolicom (Pula – Rovinj, Opatija - Rijeka - Crikvenica, Nin - Zadar - Biograd, Vodice - Šibenik - Primošten, Trogir - Split - Omiš, Makarska rivijera, Dubrovnik – Konavle);
- glavni otoci (Krk, Cres, Lošinj, Rab, Pag, Brač, Hvar, Korčula) i poluotok Pelješac;
- Dalmatinsko zaleđe (Ravni kotari - Vransko jezero, područje NP Krka - Drniš - Knin, područje Vrlika - Sinj – Imotski);
- Gorski kotar i Lika, posebno okolica NP Plitvička jezera;
- povezivanje većih kontinentalnih urbanih središta s okolicom (Zagreb, Osijek, Varaždin, Karlovac, Sisak, Bjelovar, Koprivnica, Slavonski Brod, Vukovar);
- područja uz velike rijeke (Dunav, Drava, Sava, karlovačke rijeke); i
- područja uz termalna središta (zagorski termalni grozd, Sveti Martin na Muri, zona Daruvar – Lipik) i glavna vinogorja (Međimursko, Zagorsko, Moslavačko, Požeško-kutjevačko, Brodsko, Đakovačko, Baranjsko, Srijemsko).

Slika 4. Nacionalne biciklističke rute prema Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta i EuroVelo mreža



Izvor: Interni materijal Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture i dokumentacija instituta za turizam

S obzirom na to da su Strategijom predviđene aktivnosti na razvoju cikloturizma u Hrvatskoj usklađene sa smjernicama navedenim u materijalima Europa 2020 i dokumentaciji EuroVelo, sadašnji razvojni trenutak može se ocijeniti kao vrlo povoljan, posebice s aspekta mogućnosti financiranja pojedinih cikloturističkih projekata iz EU fondova. Stoga upravo Nacionalni program razvoja cikloturizma predstavlja ključni dokument u kojemu će, s ciljem operacionalizacije Strategijom predviđenih aktivnosti, biti definirane konkretne mjere i projektni prijedlozi koji će osigurati planski, sustavan i dugoročno održiv razvoj ponude cikloturizma u Hrvatskoj.

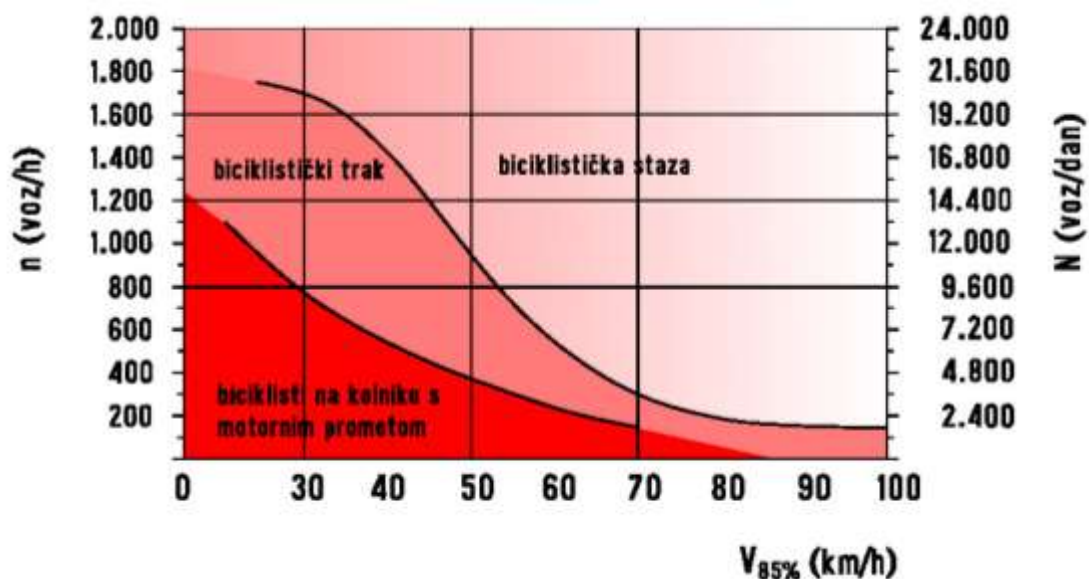
#### Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta

Ovaj dokument važan je kao svojevrsni prostorni okvir za uređenje biciklističkih ruta u Hrvatskoj. Njime su definirani koridori na kojima bi se trebale uređivati državne glavne biciklističke rute, koje su u dokumentu i navedene, a postoji i njihov prikaz u kartografskom obliku (slika 4.). Pravilnik predviđa i uspostavljanje državnih veznih, županijskih i lokalnih biciklističkih ruta, koje za sada nisu precizno definirane.

### Pravilnik o uvjetima projektiranja i izgradnje biciklističke infrastrukture na cestama

Ovaj najrecentniji dokument vezan uz biciklističku infrastrukturu izrađen u travnju 2014. godine ima osobito veliku ulogu za budućnost biciklizma u Hrvatskoj, jer sadrži precizno razrađene normative o tome kako bi trebale izgledati biciklističke trake i staze te u kojim slučajevima se propisuje njihova izgradnja. Posebno je važno propisivanje izbora vrste biciklističke prometne površine, a koji se vrši se na osnovu brzine kretanja motornih vozila  $V_{85\%}$  i broja voz/h, prema prikazu na slici 5.

Slika 5. Izbor vrste biciklističke prometne površine s obzirom na intenzitet i brzinu 85-percentilnog motornog prometa



.Izvor: Prijedlog Pravilnika o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Zagreb, studeni 2014

U javnom poduzeću „Hrvatske ceste“ kao potencijalnom ključnom subjektu realizacije planova izgradnje nove cikloturističke infrastukture je izrađen i popratni pojmovnik koji precizno razgraničuje pojmove biciklističke rute, trake, staze, ceste i puta kako slijedi, prikazano i na slici 6.

Slika 6a. Biciklistička traka na kolniku

6b. Biciklistička traka odvojena od kolnika



Slika 6c. Biciklistička cesta



Slika 6d. Biciklistički put



- **Biciklistička ruta ili pravac** je smjer pružanja biciklističke prometnice koja povezuje određena mjesta ili točke u prostoru, obilježena putokazima, a može biti izgrađena u obliku biciklističke staze, trake, ceste ili puta;
- **Biciklistička traka na kolniku** je dio kolnika namijenjen za promet bicikala koji se prostire uzduž kolnika obilježen uzdužnom crtom na kolniku i propisanim prometnim znakom;
- **Biciklistička staza odvojena od kolnika** je izgrađena prometna površina namijenjena prometu bicikala odvojena od kolnika i obilježena horizontalnim oznakama i propisanim prometnim znakovima;
- **Biciklistička cesta** je prometna površina sa suvremenim kolničkim zastorom namijenjena za promet bicikala koja se proteže izvan koridora ceste, obilježena horizontalnim oznakama i propisanim prometnim znakom; i
- **Biciklistički put** je prometna površina za promet bicikala bez suvremenog kolničkog zastora izvan koridora ceste obilježena propisanim prometnim znakom

**Ostali važniji dokumenti vezani za promet**

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine predstavlja krovni dokument i za razvoj biciklizma, iako se u maloj mjeri bavi biciklizmom. U njoj se u nekoliko mjera ističe potreba izgradnje biciklističke infrastrukture te nužnost veće brige o povećanju sigurnosti prometovanja biciklista, smanjenju zagađenja okoliša u gradovima te povećanju propusne moći gradskih prometnih mreža. Zakon o cestama samo spominje definicije biciklističkog traka i biciklističke staze, dok se u Zakonu o sigurnosti prometa na cestama uređuje vođenje biciklističkih tokova i ispravnost vozila.

## **2. Sadašnje stanje razvijenosti cikloturizma i razine uređenosti biciklističkih staza u RH – status quo**

### **2.1. Ponuda**

Kao glavne odlike sadašnjeg stanja razvijenosti cikloturističke ponude u Hrvatskoj ističu se veliki izbor atraktivnih ruta, ali i njihovo loše stanje po pitanju uređenosti i označavanja. Prema podacima biciklističkih udruga Pedala.hr i Biri.hr u Hrvatskoj ima čak oko 13.000 kilometara ruta, s time da se kao zona veće koncentracije ruta i kao najznačajnija cikloturistička odredište posebno ističe Istra, a veću važnost imaju i okolica Zagreba, Sjeverozapadna Hrvatska (posebno Međimurje) i Istočna Hrvatska (osobito Hrvatsko Podunavlje), iako označenih ruta ima u svim dijelovima Hrvatske.

Smještajni, ugostiteljski i servisni sadržaji namijenjeni cikloturistima su razmjerno slabo razvijeni, posebno u kontinentalnom dijelu Hrvatske, gdje ima dosta područja s vrlo ograničenim mogućnostima smještaja te skromnom ili nikakvom ugostiteljskom i servisnom ponudom. Ipak, najveći broj smještajnih objekata, posebice u priobalju, može primiti cikloturiste, a stalno se povećava i broj objekata koji za nižu naknadu ili besplatno nude i vlastite bicikle. Kroz organizaciju fokus grupa, dubinskih intervjua i obilazak terena utvrđeni su i mnogi dodatni elementi važni za formuliranje akcijskog plana kada je riječ o cikloturističkoj ponudi, koji se u nastavku navode po pojedinim fokus grupama i ustanovama s kojima su obavljani dubinski intervjui i razgovori:

#### **FOKUS GRUPA BIKLISTIČKE UDRUGE**

Utvrđen je snažan rast cikloturizma i korištenja bicikala kao sredstva prijevoza i rekreacije domaće populacije u zadnjih nekoliko godina te napredak po pitanju uređenja cikloturističke infrastrukture u cijeloj zemlji. No, istaknuto je i nezadovoljstvo zbog sporosti u uređenju biciklističkih kroz izgradnju posebnih biciklističkih traka i staza, nepovezanosti ruta te neusklađenosti u njihovom označavanju, pri čemu su mnoge od njih nestručno trasirane. Primijećena je i neprilagođenost cikloturističke infrastrukture korisnicima cestovnih pa i hibridnih bicikala, vidljiva kroz činjenicu da je značajan broj ruta



trasiran po razmjerno lošim makadamskim cestama i šumskim putevima pogodnim isključivo za korištenje brdskih bicikala.

Velika pozornost posvećena je postojećem Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta, za koji je ocijenjeno da nije u dovoljnoj mjeri pokrio osnovne potrebe povezivanja mnogih dijelova Hrvatske te da na mnogima od predloženih koridora nije moguće voditi biciklističke rute ili bi njihovo uređenje zahtijevalo enormno visoka ulaganja. Stoga je zaključeno da će grupa eksperata predložiti korekcije Pravilnika na način da se pokriju najatraktivniji pravci, ostvare veze među većim gradovima i povežu glavne turističke atrakcije uz manja ulaganja i za cikloturiste povoljniji način.

## **FOKUS GRUPA TURISTIČKE ZAJEDNICE**

Predstavnici turističkih zajednica iz dijelova Hrvatske u kojima cikloturizam ima osobitu perspektivu su kao glavni problem također istakli slabu uređenost ruta po pitanju izgradnje posebnih biciklističkih staza i traka te neusklađenosti u njihovom obilježavanju. Bilo je i primjedbi na Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta s naglaskom na nemogućnost realizacije mnogih koridora i nedovoljno vođenje računa o potrebama turista rekreativaca. Usprkos tih problema zamijećen je veliki porast cikloturizma i drugih oblika turističkog korištenja bicikala, uz napomenu da samo manji dio potražnje čine klasični cikloturisti i organizirane grupe biciklista, a veći dio osobe koje tijekom provođenja odmora bicikle koriste povremeno.

Točne razmjere porasta cikloturizma nije moguće utvrditi zbog činjenice da većina turista koristi vlastite bicikle koje su dopremili motornim vozilom, dosta ih koristi usluge rent-a-bike, a samo mali dio koristi bicikl kao prijevozno sredstvo pri dolasku na odmor. Stoga se preporuča poduzimanje anketnih istraživanja i mjerenja prometa radi utvrđivanja stvarnog obujma cikloturističke potražnje kao osnove za planiranje ponude i pratećih usluga. Podržano je stvaranje bike parkova, s time da se predlaže jasnije terminološko razdvajanje pojma bike park kao na umjetan način posebno uređenog prostora za adrenalinske rekreativne aktivnosti korisnika brdskih bicikala te pojma bike parka kao veće prostorne cjeline s gustom mrežom atraktivnih i raznolikih cikloturističkih ruta kao što su npr. Istra, Međimurje ili Sjeverna Dalmacija.

Kao značajan problem istaknuta je i nedovoljna podrška od strane drugih dionika važnih za cikloturizam. To se posebice odnosi na željeznicu koja usprkos dobroj volji i razumnoj cjenovnoj politici raspolaže s premalo vlakova koji mogu prevoziti bicikle, zbog čega su mnogi dijelovi Hrvatske praktički nedostupni za transport bicikala željeznicom. U slučaju brodskih prijevoznika istaknuta je neprilagođenost plovila za prijevoz biciklista i cjenovna politika koja destimulira transport biciklista na otoke. U nekim dijelovima Hrvatske postoji i problem zabrane vožnje po nasipima uz vodene površine usprkos njihovoj pogodnosti za trasiranje biciklističkih ruta, a uglavnom se zabranjuje i prijelaz preko brana uz hidroelektrane.

## **Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture**

Izrađeni su osnovni strateški i planski dokumenti važni kao podloga za realizaciju planova unapređenja cikloturističke infrastrukture i kandidiranja projekata za fondove Europske unije, Dva najvažnija dokumenta su Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta i Prijedlog pravilnika o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture zainteresirano je za daljnji intenzivan rad na uređenju cikloturističkih ruta, u prvom redu kroz angažman javnog poduzeća „Hrvatske ceste“ na realizaciji pojedinih ruta, a planira se i detaljna razrada cikloturističke mreže kroz razradu i županijskih i lokalnih ruta. Izražena je i spremnost za usklađivanje pojedinih zakonskih dokumenata s potrebama turizma, ali i drugih dionika, naročito kada je u pitanju mreža biciklističkih koridora.

### **Hrvatske ceste**

Raspolažu potrebnim resursima i izražavaju spremnost za realizaciju planova izgradnje biciklističke infrastrukture. Potrebna sredstva imaju mogućnost pribaviti putem natjecanja za sredstva iz fondova EU, jer postoje strateški dokumenti koji reguliraju izgradnju biciklističke infrastrukture, a stimuliranje biciklističkog prometa kao poželjnog za okoliš i zdravlje ljudi dio je strateških opredjeljenja Europske unije.

Po pitanju nadležnosti za održavanje novoizgrađenih biciklističkih traka, staza, putova ili cesta, istaknuto je da se Hrvatske ceste javljaju kao nositelj izvedbe radova, dok bi za održavanje prometnica trebali biti nadležni oni subjekti koji su za to nadležni po sadašnjim zakonskim rješenjima. To znači da bi za biciklističke trake uz državne ceste nadležne bile Hrvatske ceste, za biciklističke trake uz županijske i lokalne ceste županijske uprave za ceste, a za sve ostale prometnice namijenjene biciklistima lokalna samouprava.

### **HŽ - putnički promet**

Hrvatske željeznice podržavaju daljnji razvoj cikloturizma i izražavaju spremnost za pružanje potrebnih usluga biciklistima u skladu sa svojim mogućnostima, što je i potvrđeno organizacijom određenog broja posebnih vlakova namijenjenih primarno cikloturistima. Uspostavljena je i opcija izravne kupnje prijevoznih karata preko Interneta za prijevoz bicikala, dostupna je informacija o vlakovima koji imaju mogućnost transporta bicikala, a cjenovnu politiku odlikuju razmjerno povoljne tarife za prijevoz bicikala. Glavni problem je nedostatak sredstava za opremanje većeg broja vlakova za prijevoz bicikala zbog starosti i neprilagođenosti vagona, kao i za uređivanje željezničkih postaja za ukrcaj i iskrcaj bicikala.

### **HŽ - infrastruktura**

Konstatirano je da su trase napuštenih željezničkih pruga zanimljive za izgradnju biciklističkih staza ili cesta, jer se radi o već uređenim trasama s razmjerno malim nagibima i na čvrstoj podlozi. No, istaknuto je da onog trenutka kada neka pruga prestane biti aktivna, HŽ više nema nad njom ingerencije, već pruga i pripadajuće zemljište uz nju prelazi u nadležnost Državnog ureda za upravljanje državnom imovinom. To je istaknuto

kao povoljna okolnost u slučaju eventualnog uređenja biciklističke staze po trasi takvih pruga, jer prenamjena ne bi trebala biti opterećena imovinsko-pravnim problemima.

### **Agencija za obalni linijski promet**

Konstatiran je povećani interes za prijevoz biciklista plovilima zadnjih godina te istaknuto da usprkos neprilagođenosti plovila za prijevoz bicikala nema poteškoća u njihovom prihvatu kada je riječ o trajektima. No, prijevoz bicikala moguć je samo na manjem broju brodova namijenjenim isključivo prometu putnika, dok je prijevoz bicikala katamaranima posve nemoguć. Po pitanju cjenovne politike nema spremnosti za povoljnije tarife za prijevoz bicikala osim u slučaju posebnih subvencija brodarima, ali je moguć besplatan prijevoz bicikala na međunarodnim linijama, ukoliko su bicikli smješteni na vozilima te u slučaju kada se bicikli rastave i tretiraju kao prtljaga.

### **Ministarstvo unutarnjih poslova**

Istaknuta je nužnost reguliranja kretanja biciklista po prometnicama namijenjenim primarno motornim vozilima i površinama predviđenim primarno za kretanje pješaka, s time da postojeća zakonska regulativa ograničava kretanje biciklista na javnim prometnicama. Stoga se pozdravlja donošenje Pravilnika o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama, uz ogradu da će biti vrlo teško udovoljiti zahtjevima iz tog pravilnika po pitanju maksimalno dozvoljene brzine kretanja vozila na skoro svim državnim cestama te velikom broju županijskih i lokalnih cesta.

Uz opću opasku o još uvijek niskoj razini sigurnosti na cestama i općoj prometnoj kulturi, na temelju statističkih podataka o broju prometnih nezgoda utvrđeno je da biciklisti usprkos nepostojanju alternativnih veza izbjegavaju prometnice s velikim prometom motornih vozila, značajnim udjelom teških vozila te na kojima su dozvoljene brzine veće od 70 kilometara na sat. Ministarstvo unutarnjih poslova izražava i spremnost na suradnji oko zakonske regulative vezane uz kretanje biciklista na javnim prometnicama s biciklističkim udrugama i pružateljima usluga cikloturistima.

### **Hrvatske šume**

Postoji dobra volja za suradnju u razvoju cikloturizma, što se vidi i u generalnoj politici dozvoljavanja trasiranja biciklističkih ruta po šumskim cestama i kretanja biciklista po šumama na vlastitu odgovornost. Iako je istaknuta namjera traženja određene naknade za korištenje prostora u njihovoj nadležnosti, u praksi se za subjekte odgovorne za trasiranje cikloturističkih ruta ne postavljaju dodatni materijalni zahtjevi. Navedena je i nužnost nalaženja dogovora s drugim korisnicima šumskog prostora, u prvom redu koncesionarima odnosno vlasnicima lovišta.

### **Hrvatski lovački savez**

Usprkos povremenim neusklađenostima, smatra se da razvoj cikloturizma kao ni planinarskog turizma nije inkompatibilan lovnom turizmu zbog uglavnom različitog vremenskog korištenja istih prirodnih resursa. Mogućnost incidenata se uglavnom odnosi na period lova na jelensku divljač od kraja listopada do početka veljače te u pojedine dane vikenda na ograničenim lokacijama, što se može razmjerno lako riješiti primjerenim označavanjem i informiranjem. Mnogo veći problem za lovni turizam predstavljaju korisnici enduro vozila i kvadova zbog vožnje izvan puteva. Istaknut je i problem nemogućnosti prihvata cikloturista i drugih turista u lovačkim domovima, gdje se za sada mogu pružati usluge isključivo članovima lovačkih društava.

### **Hrvatske vode**

Nakon Hrvatskih cesta radi se o najvažnijem dioniku kada je riječ o izgradnji cikloturističke infrastrukture, ponajviše zbog mogućnosti uređenja nasipa namijenjenim obrani od poplava. Radi se o izrazito pogodnoj podlozi za vođenje biciklističkih ruta zbog atraktivnih krajolika uslijed blizine vode, ugodnom terenu za vožnju te osobito stoga što tuda nije dozvoljen promet motornih vozila. Istaknuto je i da se za uređenje biciklističkih staza na nasipima mogu razmjerno lako dobiti sredstva iz fondova EU, jer je osnovna svrha tih radova izgradnja i učvršćivanje nasipa radi obrane od poplava, što uslijed velikih šteta od poplava u mnogim članicama Europske unije u zadnjih godina ima osobit prioritet.

Iako postoji dilema oko vrste podloge na nasipu, potrebno je prednost dati asfaltiranoj tvrdoj podlozi, koja usto doprinosi čvrstoći nasipa. Naime, rute po nasipima za obranu od poplava bi uslijed ravničarskog terena i dugih relacija trebale biti primarno namijenjene korisnicima cestovnih i hibridnih bicikala, za koje je zemljana podloga neprikladna, a u slučaju vlage i gotovo neupotrebljiva. U tom kontekstu za primjer treba istaći Osječko-baranjsku županiju, gdje već sada izgrađen veliki broj asfaltiranih puteva na krunama nasipa koje koriste biciklisti.

### **Hrvatska gorska služba spašavanja - HGSS**

Osim svoje osnovne djelatnosti sprječavanja nesreća i spašavanja osoba u nepristupačnim područjima, u što spadaju i korisnici brdskih bicikala, Hrvatska gorska služba spašavanja je za razvoj cikloturizma još važnija zbog izrade vrlo kvalitetnih i pouzdanih karata krupnog mjerila. Budući da zbog prirode svog posla HGSS ima najbolji uvid u stanje na terenu, posebice izvan glavnih cesta, njihove karte javljaju se kao najtočnije, najažurnije i stoga najkorisnije i za bicikliste. Kako HGSS već raspolaže timom koji je producirao veliki broj detaljnih karata za mnoge turistički atraktivne dijelove Hrvatske, on se nameće i kao najpogodniji subjekt za izradu karata namijenjenih biciklistima, i to i u tiskanom i u digitalnom obliku. To je osobito važno stoga što za razliku od većine konkurentskih zemalja Hrvatska raspolaže vrlo skromnom ponudom topografskih karata namijenjenih turistima, pri čemu su brojne karte netočne i neprecizne, a velik dio naše zemlje uopće nije pokriven.

### **Razvojne agencije**

Uređenje biciklističke infrastrukture spada u aktivnosti za koje se mogu razmjerno lako dobiti sredstva iz europskih fondova i za koje su lokalne sredine izrazito zainteresirane, ali je vrlo važno da projekti udovoljavaju standardima Europske unije, posebice po pitanju sigurnosti. Istaknuto je i da projekti vezani uz uređenje biciklističkih staza ne moraju u fokusu imati biciklizam, nego se mogu vezivati i uz druge namjene kao npr. zaštita okoliša, povećanje sigurnosti u prometu ili zaštita od poplava (primjeri uređenja nasipa za obranu od poplava kao biciklističkih staza).

### **Lokalna samouprava**

Postoji velika zainteresiranost općina i gradova za uređenjem biciklističkih ruta kroz izgradnju posebnih staza i traka namijenjenim biciklistima. Osobito je velik interes za uređenjem biciklističkih staza i cesta kroz asfaltiranje nerazvrstanih cesta i kolskih puteva, jer to ne uključuje probleme imovinsko-pravnih odnosa i doprinosi dizanju kvalitete života u lokalnoj zajednici. No, podrška lokalne zajednice i njena spremnost za održavanje tih prometnica podrazumijeva i mogućnost njihovog korištenja za lokalni promet (posebice traktora), odnosno minimalnu širinu od tri metra.

### **Putničke agencije koje se bave cikloturizmom**

Zamijećen je rast interesa za cikloturizam i povećanje interesa za Hrvatsku kao cikloturističku destinaciju, s time da su osobito velike mogućnosti širenja ponude za korisnike cestovnih i hibridnih bicikala te rekreativce. Za razliku od većine ostalih dionika predstavnici turističkih agencija ne smatraju glavnim problemom stanje cikloturističke infrastrukture, već drže da bi glavninu napora trebalo uložiti u razvoj turističkog proizvoda cikloturizma i pri tom se osloniti na postojeću prometnu, smještajnu, ugostiteljsku i servisnu infrastrukturu.

Predstavnici turističkih agencija u skladu s time smatraju da bi umjesto za investicije u cikloturističku infrastrukturu za koju nema novaca glavne napore trebalo uložiti osim razvoja proizvoda i u intenzivniju promidžbu i olakšanje djelovanja samih agencija. Značajnom preprekom za razvoj cikloturizma smatraju i pojedine zakonske propisi koji ograničavaju prometovanje bicikala, zbog čega ima problema pri kretanju cestovnih biciklista po državnim cestama i tretmanu biciklista u slučaju prometnih nezgoda.

### **Pružatelji usluga smještaja cikloturistima**

Pružatelji usluga smještaja pozdravljaju napore za unapređenjem turističkog proizvoda cikloturizma, ali očekuju i da budu prepoznati kao osobito važan dionik razvoja te određene poticaje za prilagodbu svojih objekata cikloturistima („bike and bed“ sustav i „bike friendly hoteli“). Kao potencijalni problem vide još uvijek nedostatnu cikloturističku potražnju koja bi ih potakla da se znatnije orijentiraju prema cikloturistima, posebice u kontinentalnom dijelu Hrvatske.

## Pružatelji usluga biciklističkog servisa

Primjetan je velik porast potreba za uslugom biciklističkih servisa, posebno u većim gradovima uslijed veće potražnje od strane domicilne populacije. Istodobno postoji problem nepostojanja biciklističkih servisa u manjim sredinama, osobito u kontinentalnom dijelu Hrvatske. Za ponudu servisa znakovita je i velika razlika po pitanju kvalitete usluge, uz napomenu da uslijed nedostataka školovanih kadrova usluge često pružaju nestručne osobe. Razvoj cikloturizma se pozdravlja kao oblik jačanja gospodarstva kroz povećani obim posla i otvaranje novih radnih mjesta, a smatra se da bi mogao doprinijeti i podizanju kvalitete usluga za bicikliste.

## Pružatelji usluga bike share sustava

Hrvatska za sada ima razvijen bike share sustav samo u Zagrebu i Umagu, a u eksperimentalnoj fazi još i u Koprivnici, Rijeci i Šibeniku. S obzirom da su sustavi uvedeni tek 2013. godine još je rano govoriti o njihovoj uspješnosti s turističkog stanovišta, iako aktualna iskustva ukazuju na popularnost sustava, posebice u Umagu gdje su glavni korisnici turisti. Imajući u vidu potencijalne koristi koje sustav bike-share ima za promociju korištenja bicikala i unapređenje zdravlja kroz manje korištenje motornih vozila i pojačanu fizičku aktivnost stanovništva, njegovo uvođenje i u druge gradove predstavlja izrazito poželjnu aktivnost. Dodatni razlog za poticanje razvoja bike-share sustava je činjenica da se za njegovu uspostavu mogu dobiti sredstva iz europskih fondova (kao u slučaju Koprivnice), a uz dovoljno veliku potražnju on može predstavljati i profitabilnu aktivnost.

## 2.2. Potražnja

Obujam cikloturističke potražnje u Hrvatskoj vrlo je teško utvrditi zbog toga što se određeni podaci mogu skupiti samo za organizirane grupe cikloturista i biciklista na sportskim pripremama, koji zauzimaju samo mali dio sveukupne cikloturističke potražnje. Tako uopće nema podataka o broju turista koji u destinaciji koriste vlastite bicikle dopremljene motornim vozilom pa niti o broju turista koji koriste usluge rent-a-bike. Stoga je u svrhu planiranja budućih akcija vezanih za cikloturizam nužno poduzimanje anketnih istraživanja i mjerenja prometa biciklista na turistički zanimljivijim rutama radi utvrđivanja stvarnog obujma cikloturističke potražnje.

Usprkos nedostatku pouzdanih brojčanih pokazatelja, zbog utvrđenih prednosti Hrvatske kao nove članice Europske unije s mnoštvom krajolika privlačnim za biciklizam, očekuje se stalni rast interesa kako za cikloturizam u užem smislu, tako i za korištenje bicikala kao jednog od oblika rekreacije tijekom provođenja odmora. Na temelju nalaza iz Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine modificiranih aktualnim saznanjima mogu se generalno detektirati potencijalna ciljna tržišta kako je prikazano u tablici 2.

Tablica 2. Segmentacija glavnih ciljnih tržišta cikloturista u Hrvatskoj

Ciljno tržište	Geografska	Opis	Proizvodi
----------------	------------	------	-----------

		pripadnost		
Biciklisti rekreativci	Povremeni cikloturisti	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Hrvatska</li> <li>· Mađarska</li> <li>· Slovenija</li> <li>· BiH</li> </ul>	Predstavljaju veći potrošački segment, preferiraju fizički manje zahtjevne rute, imaju unaprijed planiran i organiziran itinerer, traže udoban smještaj. Većinom srednje i zrelije dobi (35 - 60 godina), dolaze vlastitim biciklom, a koriste i „bike-sharing“ sustav. Često putuju u grupama ili cijele obitelji.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Manje zahtjevne cikloture</li> <li>· Vožnja kroz očuvanu prirodu</li> <li>· „Bike-sharing“ sustav</li> <li>· Kulturne i prirodne atrakcije</li> <li>· Tematske manifestacije</li> </ul>
	Cikloturisti na kratke udaljenosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Hrvatska</li> <li>· Mađarska</li> <li>· Slovenija</li> <li>· BiH</li> <li>· Austrija</li> </ul>		
Pasionirani biciklisti	Cikloturisti na duge staze	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Hrvatska</li> <li>· Zemlje Srednje Europe</li> </ul>	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 izazovi i zahtjevnije biciklističke staze. Dolaze vlastitim biciklom.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Duže, zahtjevnije staze</li> <li>· Vožnja kroz očuvanu prirodu</li> <li>· Kulturne i prirodne atrakcije</li> <li>· Međunarodna i nacionalna biciklistička natjecanja</li> </ul>
	Sportski biciklisti	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Hrvatska</li> <li>· Zemlje Srednje i Zapadne Europe</li> </ul>		

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 prioriteta po pitanju uređenja infrastrukture.

- 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 automobilskeg 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.

Imajući u vidu ove značajke može se generalno zaključiti da danas neki dijelovi Hrvatske mogu dobro udovoljiti zahtjevima rekreativnih cikloturista, odnosno osoba 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 već sada 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).

### **3. Međunarodno relevantni trendovi u cikloturizmu i korištenju bicikala u turističkoj ponudi**

Cikloturizam se može promatrati kao jedan podsegment „mekog“ avanturizma (engl. *soft adventure*), koji osim biciklizma uključuje hodanje i šetnje, ribolov, jahanje, promatranje biljnog i životinjskog svijeta te fizički manje zahtjevne sportove na vodi. Trendovi na području „mekog“ avanturizma upućuju na konstantan rast potražnje koja se temelji na potrebi suvremenih potrošača za fizičkim aktivnostima i brizi o zdravlju. Osim što je cikloturizam jedan podsegment „mekog“ avanturizma, može ga se stoga promatrati i kao podsegment eko turizma.

Glavni motiv putovanja cikloturista je aktivno ili pasivno sudjelovanje u biciklizmu, a dodatni motivi koji utječu na potražnju su sudjelovanje u natjecateljskom biciklizmu i



promatranje biciklističkih događanja. Budući da oblike cikloturizma definira dužina trajanja odmora, moguće je razlikovati:

- Jednodnevni cikloturizam – najčešći oblik cikloturizma, karakterističan za domaće turiste, odnosno dnevne izletnike
- Odmorišni cikloturizam – oblik cikloturizma u kojemu je biciklizam jedna od aktivnosti turista tijekom odmora
- Aktivni cikloturizam – biciklizam je glavni motiv putovanja.

### **Kvantitativni i kvalitativni pokazatelji**

Prema procjenama 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 (2013), cikloturističko tržište Europske Unije 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. Cikloturisti u prosjeku troše 53 eura dnevno uključujući i smještaj, dok jednodnevni posjetitelji u prosjeku troše 16 eura dnevno.

Slika 7a Povremeni cikloturisti



Slika 7b Natjecatelji



Cikloturisti u većoj mjeri od glavnine ostalih vrsta turista koriste lokalnu trgovačku i ugostiteljsku ponudu, zbog čega im je važna njena raspoloživost i kvaliteta. Po pitanju prometne infrastrukture osobito 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.

Prilikom odabira smještaja cikloturisti daju prednost smještajnim objektima prilagođenim njihovim potrebama, odnosno kapacitetima koji udovoljavaju tzv. „bike and bed“ standardima. Ti standardi u prvom redu 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, trajekti)
- Mogućnost korištenja alata za jednostavne popravke
- Informacije o lokacijama, radnom vremenu biciklističkih servisa u destinaciji ili njenom bližem okruženju za slučaj većih kvarova.

### **Potrošački segmenti**

Potrošački segmenti cikloturista se generalno mogu podijeliti na dvije osnovne skupine:

- bicikliste rekreativce koji samo povremeno koriste bicikl kao sredstvo rekreacije; i
- pasionirani biciklisti kod kojih je vožnja biciklom osnovni oblik provođenja slobodnog vremena, u što spadaju i natjecatelji odnosno sportski biciklisti.

Još detaljnije se prema učestalosti korištenja bicikla i udaljenosti koju cikloturisti prelaze mogu izdvojiti povremeni cikloturisti, cikloturisti koji preferiraju vožnju na kratke udaljenosti, cikloturisti koji preferiraju vožnju na veće udaljenosti te natjecatelji odnosno profesionalni cikloturisti, što je detaljnije razrađeno u tablici 3.

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 iznajmljuju bicikl u destinaciji ili koriste „bike-sharing“ sustav. Često putuju u grupama ili cijele obitelji. Najčešće koriste sljedeće turističke proizvode:

- Manje zahtjevne ciklo rute
- Vožnja kroz očuvanu prirodu
- „Bike-sharing“ sustav
- Kulturne i prirodne atrakcije

➤ Tematske manifestacije.

Tablica 3. Tržište cikloturista prema osnovnim varijablama

Segment	Demografske značajke	Učestalost putovanja	Udaljenost	Motivacija	Lokacija
<b>Povremeni cikloturisti</b>	· Mladi · Obitelji s djecom · 55+	Nekoliko puta godišnje	· Kratke staze (30-40 km po danu) · 1-2 sata vožnje	· Zabava i rekreacija · Obiteljsko druženje	· Rute blizu mjesta stanovanja · Zaštićena područja
<b>Cikloturisti koji preferiraju kratke staze</b>	· Zrela dob · Obitelji s djecom	· Tjedne vožnje · Mjesečne vožnje	· 30-40 km po danu	· Zabava i rekreacija · Obiteljsko druženje	· Rute blizu mjesta stanovanja · Organizirana putovanja
<b>Cikloturisti koji preferiraju duge staze</b>	· Zrela dob · Obitelji s odraslom djecom · Samci	· Tjedne vožnje · Mjesečne vožnje	· 65-100 km po danu	· Zabava i rekreacija · Upoznavanje novih staza	· Dobro održavane rute · Duža organizirana putovanja
<b>Natjecatelji</b>	· Mladi i srednja dob · Grupe ili samci	Redovni treninzi i vožnje	· 100-160 km po danu	· Zabava i rekreacija · Natjecateljski izazov	· Dobro održavane rute · Duža organizirana putovanja · Izazovne rute

Izvor: *Bike on tours*

Za razliku od biciklista rekreativaca, 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 iznajmljuje bicikle ili koristi „bike-sharing“ sustav. Najčešće koriste sljedeće turističke proizvode:

- Duže, zahtjevnije staze
- Vožnja kroz očuvanu prirodu
- Kulturne i prirodne atrakcije
- Međunarodna i nacionalna biciklistička natjecanja.

U skladu s iskustvima vodećeg svjetskog ciklo turoperatora Saddle Skedaddle cikloturisti se mogu segmentirati i prema vrsti rute ovisno o njenoj težini i udaljenosti, kako je prikazano u tablici 4.

Tablica 4. Primjer segmentacije tržišta cikloturizma na temelju rangiranja ruta

Rang	Dnevna	Opis rute
------	--------	-----------

	<b>udaljenost u km</b>	
0 – blaga ruta	15-35	Pretežito ravan teren, blagi usponi
1 – lagana ruta	25-40	Blagi teren, blagi usponi
2 – umjerena ruta	35-65	Za bicikliste rekreativce koji redovno vježbaju, zahtjevniji usponi
3 – ruta višeg intenziteta	40-80	Aktivni biciklisti, veće udaljenosti, zahtjevniji usponi
4 – izazovna ruta	65-120	Iskusni biciklisti, izazovne staze i izazovni usponi
5 – zahtjevna ruta	90-160	Pasionirani biciklisti, visoka razina fizičke spremnosti, duge, izazovne, zahtjevne staze

Izvor: *Saddle Skedaddle*

## 4. SWOT analiza

Cilj SWOT analize je objektivno sagledavanje svih relevantnih prednosti i slabosti Hrvatske kao cikloturističke destinacije, kao i sagledavanje prilika i prijetnji iz okruženja koje mogu utjecati na budući razvoj. Analiza je dijelom temeljena na postojećim dokumentima koji su se bavili cikloturizmom na nacionalnoj i regionalnoj razini, posebice na nalazima Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine, ali je ipak pretežito formulirana na temelju saznanja tijekom izrade Akcijskog plana. Pri tom su najvažniju ulogu u formuliranju elemenata SWOT analize imali:

- Fokus grupe s biciklističkim udrugama i županijskim turističkim zajednicama područja s većim brojem cikloturističkih ruta;
- Dubinski intervjui s nizom dionika;
- Neposredna zapažanja i informacije prikupljene tijekom obilaska različitih dijelova Hrvatske i cikloturističkih destinacija u okruženju; i
- Mišljenja članova ekspertnog tima temeljena na iskustvu u radu na cikloturističkim projektima te njihovih osobnih iskustava kao cikloturista.

Utvrđene prednosti, slabosti, prilike i prijetnje SWOT analize čine osnovu za predlaganje konkretnih mjera potrebnih za razvijanje cikloturizma kao turističkog proizvoda, a tako i za planiranje njegovog budućeg razvoja. SWOT analiza ujedno služi i kao podloga za formuliranje operativnih ciljeva i konkretnih razvojnih projekata, a tako i za financiranje cikloturističke infrastrukture i poticanje razvoja pratećih poduzetničkih aktivnosti.

U cilju fokusiranja SWOT analize na različite aspekte razvoja cikloturizma, njeni elementi su grupirani u pet skupina, odnosno varijabli:

- Prostor i atrakcijska osnova
- Promet i infrastruktura
- Institucionalno okruženje

- Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost
- Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing.

Sve četiri sastavnice SWOT analize uključile su elemente u svakoj od ovih pet skupina, ali su u razradi pojedine skupine imale često različitu važnost ovisno o njihovom značaju za pojedine sastavnice SWOT-a.

#### 4.1. Prednosti

Glavnina prednosti Hrvatske za razvoj cikloturizma proizlazi iz značajki prostora, odnosno iz njene atrakcijske osnove. Ono po čemu se Hrvatska izdvaja u odnosu na druge zemlje u okruženju, posebice susjednu Mađarsku kao razvijenu cikloturističku destinaciju, je velika raznolikost krajolika na razmjerno malom prostoru i visoka razina očuvanosti prirode. Hrvatska se ističe i bogatom kulturno-povijesnom baštinom s mnogo lokaliteta pod zaštitom UNESCO-a te obiljem atraktivnih i očuvanih ruralnih prostora raznolikog arhitektonskog izričaja u svim dijelovima Hrvatske. Dodatno na atraktivnost Hrvatske povoljno utječe i razmjerno ugodna klima u većem dijelu godine, osobito u proljeće i jesen kao godišnjim dobima pogodna za intenzivnije bavljenje cikloturizmom.

Iako je za prometnu infrastrukturu Hrvatske znakovit mali broj posebno uređenih prometnica namijenjenih biciklistima, zbog razmjerno rijetke naseljenosti i mnoštva malih naselja postoji dosta lokalnih cesta s niskim intenzitetom prometa pogodnih za oblikovanje različitih biciklističkih ruta. Imajući u vidu činjenicu da cikloturisti preferiraju korištenje vlastitih bicikala kao značajna prednost ističe se i blizina velikih potencijalnih tržišta i odlična opća prometna dostupnost zahvaljujući razvijenoj mreži autocesta. Ulazak Hrvatske u Europsku uniju 2013. godine predstavlja dodatni poticaj razvoju cikloturizma zbog rasta interesa za Hrvatsku u drugim zemljama Unije te umrežavanja u međunarodne biciklističke rute na razini Europe (EuroVelo).

Osim promidžbenog učinka, ulazak Hrvatske u Europsku uniju djelovao je poticajno i na uspostavljanje osnovne zakonske regulative vezane uz cikloturizam, koja čini osnovu za privlačenje sredstava iz EU fondova kao jednog od glavnih potencijalnih izvora za financiranje projekata vezanih uz cikloturizam. Treba svakako spomenuti i visoku razinu podrške javnog sektora u razvoju cikloturističke infrastrukture, čemu je doprinio i opći porast važnosti biciklizma u Hrvatskoj. On je posljedica porasta svijesti o potrebi za čuvanjem okoliša, unapređenjem osobnog zdravlja, ali i smanjenjem izdataka za prijevoz uslijed nepovoljne gospodarske situacije.

Dodatni zamah razvoju cikloturizma izazvala je potreba za širenjem turističkih aktivnosti na zapostavljeni kontinentalni dio Hrvatske te potreba za produljenjem turističke sezone. Zbog toga se povećao poduzetnički interes za bavljenje različitim aktivnostima vezanim za cikloturizam kao što su organizacija sportskih i rekreativno-turističkih biciklističkih tura i manifestacija, razvoj smještajne ponude kroz uređenje „bike friendly“ smještaja, usluge posudbe i servisa bicikala itd. Tome u prilog idu i neke specifične prednosti Hrvatske kao što su razvijena smještajna i ugostiteljska ponuda u cijelom primorskom dijelu Hrvatske,

komplementarnost s ostalim oblicima turizma te gostoljubivost stanovništva, posebice u ruralnim područjima. Stoga nije neobično da su i sustav turističkih zajednica i destinacijske menadžment kompanije zainteresirane za realizaciju cikloturističkih projekata.

Tablica 5. PREDNOSTI

Varijabla	Snage
<b>Prostor i atrakcijska osnova</b>	Raznolikost prirode i krajolika na malom prostoru, posebice očuvanih ruralnih prostora s tradicionalnom arhitekturom
	Mnoštvo područja osobito atraktivnih za biciklizam
	Ugodna klima u većem dijelu godine, osobito u proljeće i jesen
	Visoka razina očuvanosti prirodne osnove
	Bogata i raznolika kulturno-povijesna baština s mnoštvom lokaliteta pod zaštitom UNESCO-a
<b>Promet i infrastruktura</b>	Povoljan prometni položaj u odnosu na velika potencijalna tržišta
	Odlična opća prometna dostupnost zahvaljujući razvijenoj mreži autocesta i međunarodnih zračnih luka
	Velik broj lokalnih cesta s niskim intenzitetom prometa te šumskih putova i riječnih nasipa pogodnih za uređenje biciklističkih staza
	Mnoštvo označenih atraktivnih biciklističkih ruta
<b>Institucionalno okruženje</b>	Pripadnost Hrvatske Europske uniji od 2013. godine
	Raspoloživost sredstava iz EU fondova za projekte vezane uz cikloturizam
	Umreženost u važne međunarodne biciklističke rute (EuroVelo)
	Uspostavljena osnovna zakonska regulativa vezana uz cikloturizam
	Visoka razina osobne sigurnosti
<b>Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost</b>	Opća podrška javnog sektora u razvoju cikloturizma
	Tradicija biciklizma u sjeverozapadnoj Hrvatskoj
	Gostoljubivost stanovništva, posebice u ruralnim područjima
<b>Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing</b>	Sustav turističkih zajednica i destinacijske menadžment kompanije su sklone realizaciji cikloturističkih projekata
	Komplementarnost s ostalim oblicima turizma u prostoru
	Razvijena smještajna i ugostiteljska ponuda u primorskom dijelu Hrvatske

## 4.2. Nedostaci

Niska aktualna razina razvijenosti cikloturizma u Hrvatskoj s obzirom na brojne prethodno navedene prednosti rezultat je velikog broja slabih točaka. One se najvećim dijelom odnose na cikloturističku infrastrukturu, odnosno mrežu ruta i biciklističkih staza, institucionalno okruženje te na turističku ponudu i prateće sadržaje namijenjene cikloturistima. Glavna slaba točka Hrvatske u odnosu na razvijene europske cikloturističke destinacije je vrlo mali broj posebno uređenih biciklističkih staza i traka, odnosno nepostojanje nacionalne mreže primjereno uređenih ruta. To za posljedicu ima nepostojanje pogodnih veza između različitih dijelova Hrvatske te s time povezanu nemogućnost stvaranja duljih atraktivnih biciklističkih itinerera.

Nepovoljno stanje prometne infrastrukture dodatno pogoršava oskudna i nepovezana mreža biciklističkih komunikacija u velikim gradovima kao važnim točkama interesa cikloturista, slabe mogućnosti prijevoza bicikala željeznicom, autobusima i brodovima, a treba istaknuti i razmjerno nisku razinu sigurnosti u cestovnom prometu i prometnu kulturu. Za Hrvatsku je znakovita i razmjerno slaba prometna i turistička signalizacija, pri čemu je osobito oskudna i izrazito neujednačena signalizacija namijenjena biciklistima, a brojne cikloturističke rute su neprimjereno označene i neprofesionalno trasirane. Problem predstavlja i vođenje mnogih ruta po vrlo prometnim javnim cestama na kojima se ostvaruju velike brzine, što ima za posljedicu nezadovoljstvo cikloturista naviknutih na znatno višu razinu opremljenosti biciklističke infrastrukture u svojim zemljama.

Ovakva situacija dijelom je uvjetovana zapostavljenosti biciklizma u sustavu strateškog prometnog planiranja, suvremenim trendovima nedovoljnom prilagođenošću regulative vezane uz prometnu sigurnost biciklista te nepostojanjem biciklističke koordinacije na nacionalnoj razini. Prepreku budućem razvoju predstavlja i nedostatak stručnih znanja kod subjekata koji se bave cikloturizmom i niska razina suradnje među glavnim dionicima. Treba spomenuti i nepovoljnu poduzetničku klimu u Hrvatskoj, koja destimulira otvaranje tvrtki koje bi se bavile pružanjem različitih usluga cikloturistima.

U nedostatke cikloturističke ponude Hrvatske spada i slaba smještajna i ugostiteljska ponuda namijenjena cikloturistima, posebice u kontinentalnom dijelu naše zemlje, te ograničenost smještajne i ugostiteljske ponude izvan ljetne sezone. Kada je riječ o pratećoj cikloturističkoj infrastrukturi kao glavni nedostaci ističu se niska razina informacija za cikloturiste, naročito kvalitetni i pouzdani kartografski materijali, te oskudna mreža servisa i usluga za iznajmljivanja bicikala. Iako je kvaliteta atrakcijske osnove većim dijelom jaka strana Hrvatske, primjetna je niska razina uređenosti i obilježenosti turističkih atrakcija. Stoga Hrvatska još uvijek nije u dovoljnoj mjeri prepoznata kao važna europska cikloturistička destinacija, čemu dodatno doprinose i nedostatna ulaganja u promociju i razvoj turističkog proizvoda cikloturizma.

Tablica 6. SLABOSTI

Varijabla	Slabosti
<b>Prostor i atrakcijska osnova</b>	Vizualna narušenost krajolika neprimjerenom izgradnjom, osobito u primorskom prostoru
	Niska razina uređenosti i obilježenosti turističkih atrakcija
	Mali broj infrastrukturno opremljenih turističkih područja
<b>Promet i infrastruktura</b>	Vrlo mali broj posebno uređenih biciklističkih staza i traka i cesta, kao i manjak biciklističkih puteva kroz šume i po riječnim nasipima
	Neprimjerenost trasiranje znatnog broja cikloturističkih ruta
	Nepovezanost ruta zbog nepostojanja nacionalne mreže ruta
	Niska kvaliteta biciklističke mreže u gradovima i drugim naseljima s izuzetkom sjevernog dijela Hrvatske
	Niska razina sigurnosti u cestovnom prometu i prometne kulture
	Slabe mogućnosti prijevoza bicikala željeznicom te pogotovo autobusima i brodovima
	Slaba i neujednačena prometna i turistička signalizacija
<b>Institucionalno okruženje</b>	Postojeća regulativa vezana uz sigurnost prometa
	U strateškim dokumentima vezanim uz promet biciklizam ima marginalnu ulogu
	Nepovoljna poduzetnička klima
	Nepostojanje biciklističke koordinacije na nacionalnoj razini
<b>Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost</b>	Nedostatak stručnih znanja kod subjekata koji se bave cikloturizmom
	Niska razina suradnje među dionicima turističkog razvoja
	Niska razina informacija za cikloturiste
	Nedovoljan broj kvalitetnih i pouzdanih kartografskih podloga
<b>Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing</b>	Slaba smještajna i ugostiteljska ponuda namijenjena cikloturistima u kontinentalnom dijelu zemlje
	Ograničenost smještajne i ugostiteljske ponude izvan ljetne sezone
	Ponuda pratećih usluga namijenjenih cikloturistima
	Nedovoljna promocija i prepoznatljivost Hrvatske kao cikloturističke destinacije



### 4.3. Prilike

Iz analize osnovnih prednosti i nedostataka Hrvatske kao cikloturističke destinacije mogu se detektirati prilike koje joj se pružaju ukoliko se dodatno naglase i unaprijede dobre strane i istovremeno uklone ključni nedostaci. Budući da velika većina cikloturista u Hrvatsku dolazi individualno, to znači da bi primjereno uređenje najatraktivnijih ključnih ruta moglo odmah značajno povećati potražnju, posebice korisnika cestovnih i hibridnih bicikala. To bi istodobno pomoglo i agencijama koje se bave organiziranim dolascima cikloturista i destinacijskim menadžment kompanijama, jer bi korisnicima svojih usluga mogle ponuditi atraktivne nove rute.

Značajna prilike proizlaze i iz činjenice da Strategija turizma RH do 2020. ističe cikloturizam kao jedan od ključnih proizvoda te iz recentne zakonske regulative vezane uz biciklizam usklađene s regulativom Europske unije. Time se olakšava dostupnost fondova EU namijenjenih razvoju cikloturizma kao aktivnosti povoljnoj za okoliš i važne za međusobno povezivanje država članica Unije. Zbog toga bi prilikom planiranja razvoja cikloturizma trebalo dati prednost rutama koje su dio mreže EuroVelo, osnovnim nacionalnim rutama najzanimljivijim za potencijalne turiste te cikloturističkoj infrastrukturi u većim gradovima i njihovoj okolini.

Skoro ukidanje granične kontrole prema Sloveniji i Mađarskoj uslijed ulaska u Schengenski režim kretanja sigurno će dodatno stimulirati širenje cikloturizma, a na sličan način moglo bi djelovati i olakšanje kretanja prema Bosni i Hercegovini, Srbiji i Crnoj Gori tijekom njihovog procesa približavanja ulasku u Europsku uniju. U tom kontekstu velik promidžbeni učinak ima status Hrvatske kao najmlađe članice EU i neotkrivene turističke destinacije, posebice u njenog kontinentalnog dijela, kao i činjenica da upravo Hrvatska u Europskoj uniji ima najveći udio površina zaštićenih u okviru programa NATURA 2000.

Za očekivati je da će porast cikloturizma utjecati i na dizanje razine stručnih znanja kod osoba koje se bave cikloturizmom, posebice s aspekta korištenja novih tehnologija u trasiranju ruta, izradi kartografskih podloga te prilagodbe smještajne ponude „bike & bed“ standardima. Važnu priliku predstavlja i dizanje ekološke svijesti u Hrvatskoj te s tim povezano veće korištenje bicikala od strane domaće populacije. To pogoduje širenju sadržaja važnih i za cikloturiste kao što su „bike-share“ sustav u većim gradovima i glavnim turističkim središtima i integracija bicikala i javnog prijevoza.

S obzirom na dosadašnju razmjerno slabu promociju i prepoznatljivost Hrvatske kao cikloturističke destinacije, zapostavljenost kontinentalnih područja i prenaplašenu sezonalnost poslovanja značajnu priliku predstavljaju aktualne aktivnosti Ministarstva turizma i drugih dionika u turizmu na pojačanoj promociji posebnih oblika turizma, produljenju turističke sezone (Hrvatska 365) i jačanju turizma u unutrašnjosti Hrvatske. Sastavni dio tih akcija je i razvoj ponude pratećih sadržaja i aktivnosti za cikloturiste te bolje korištenje potencijala Hrvatske za sportske pripreme biciklista.

Tablica 7. PRILIKE

Varijabla	Mogućnosti
<b>Prostor i atrakcijska osnova</b>	Status Hrvatske kao neotkrivene turističke destinacije, posebice njenog kontinentalnog dijela
	Hrvatska u Europskoj uniji ima najveći udio površina zaštićenih u okviru programa NATURA 2000
	Razvoj posebnih cikloturističkih "oaza" (Unutrašnjost Istre, Gorski kotar, Pokuplje, Kordun i Banovina, Sjeverna Dalmacija, otoci)
<b>Promet i infrastruktura</b>	Uređenje EuroVelo ruta i nacionalne mreže ruta
	Dizanje kvalitete cikloturističke infrastrukture u većim gradovima i njihovoj okolici
	Širenje bike-share sustava na veće gradove i glavna turistička središta
	Mogućnosti korištenja fondova Europske unije za razne oblike uređenja cikloturističke infrastrukture
	Dizanje kvalitete cikloturističke infrastrukture zahvaljujući primjeni novih zakonskih propisa
<b>Institucionalno okruženje</b>	Strategija turizma RH do 2020. godine ističe cikloturizam kao jedan od ključnih proizvoda
	Ukidanje granične kontrole prema Sloveniji i Mađarskoj uslijed ulaska u Schengenski režim kretanja
	Olakšanje kretanja prema Bosni i Hercegovini, Srbiji i Crnoj Gori tijekom njihovog procesa približavanja ulasku u Europsku uniju
	Usklađivanje zakonske regulative vezane uz biciklizam s regulativom Europske unije
<b>Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost</b>	Dizanje razine stručnih znanja zbog rasta važnosti cikloturizma
	Korištenje novih tehnologija, posebice u domeni informiranja i kartografije
	Veća integracija u korištenju bicikala i javnog prijevoza
	Dizanje ekološke svijesti i s time povezano poticanje korištenja bicikala
<b>Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing</b>	Preorijentacija sa sezonskog na cjelogodišnje turističko poslovanje
	Snažniji razvoj turizma na kontinentu i turističkih proizvoda komplementarnih cikloturizmu
	Razvoj ponude pratećih sadržaja i aktivnosti za cikloturiste
	Bolje korištenje potencijala Hrvatske za sportske pripreme biciklista
	Poticaji djelovanju destinacijskih menadžment kompanija i poduzetnika u domeni cikloturizma

#### 4.4. Prijetnje

Usprkos mnogobrojnim mogućnostima, aktualna gospodarska situacija u Hrvatskoj i Europskoj uniji povlači za sobom niz opasnosti za budući razvoj cikloturizma. Glavnina prijetnji vezana je uz nedostatak sredstava za poduzimanje potrebnih aktivnosti, posebice kada je riječ o financiranju cikloturističke infrastrukture i promidžbi Hrvatske kao cikloturističke destinacije. U opasnosti koje proizlaze iz gospodarske situacije spadaju i nedostatak sredstava za zaštitu i primjereno interpretativno obilježavanje prirodne i kulturne baštine te nedostatak sredstava za poticaje poduzetnicima koji se bave cikloturizmom. Kao specifične opasnosti ističu se mogući nastavak ukidanja pojedinih željezničkih pruga u Hrvatskoj uslijed nerentabilnosti njihovog održavanja i smanjenja broja putovanja željeznicom te otežani razvoj cikloturizma na otocima zbog nemogućnosti korištenja katamarana i nekih brodova za prijevoz bicikala te visokih cijena trajektnog prijevoza.

Velik broj prijetnji dolazi i iz domene ljudskih potencijala, pri čemu se u prvom redu misli na nedostatak kvalitetne radne snage uslijed pada broja stanovnika u ruralnim prostorima i odljeva obrazovanog kadra u inozemstvo. Uz to, postoji i opasnost nedovoljnog privlačenja sredstava iz fondova Europske unije uslijed nedovoljne podrške pojedinim projektima te problemi koji bi mogli proizaći iz neprilagođene i na razini više ministarstava neusklađene legislativne problematike, posebice u domeni imovinsko-pravnih odnosa. Ne treba zanemariti niti opasnosti koje proizlaze iz konflikata javnog i privatnog interesa, neusklađenosti u zahtjevima cikloturista i drugih korisnika prostora, nedovoljne suradnje između lokalnih zajednica i županija na razvoju cikloturizma te iz općenito nerazvijene kulture partnerstva i suradnje na razini Hrvatske.

Iako stanje u okolišu pruža više prilika za razvoj nego opasnosti, potrebno je ipak dodatno poraditi i na stanju sigurnosti u prometu kako se ne bi povećao broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti, posebice imajući u vidu značajan porast njihovog prisustva na cestama. Kada je pak riječ o upravljanju turizmom u destinacijama ne smiju se zanemariti niti opasnosti vezane uz daljnju degradaciju prirodnog okoliša neprimjerenom izgradnjom te smanjenje mogućnosti djelovanja financijski slabih malih kontinentalnih turističkih zajednica. Kao specifične opasnosti javljaju se i konkurencija iz zemalja u okruženju te opasnost od slabijih učinaka cikloturizma za boljitak Hrvatske vezano uz olakšano djelovanje kadrovski i financijski bolje ekipiranih inozemnih agencija specijaliziranih za cikloturizam s obzirom na otvorenost tržišta Europske unije. U tom kontekstu svojevrstu prijetnju predstavljaju i nedostatna sredstva za promociju i razvoj turističkog proizvoda cikloturizma.

Tablica 8. PRIJETNJE

Varijabla	Opasnosti
<b>Prostor i atrakcijska osnova</b>	Nastavak degradacije prirodnog okoliša neprimjerenom izgradnjom
	Nedostatak sredstava za zaštitu prirodne i kulturne baštine
<b>Promet i infrastruktura</b>	Porast automobilskeg prometa i s time povezano onečišćenje zraka
	Nedostatak sredstava za financiranje prometne infrastrukture
	Nastavak ukidanja nerentabilnih željezničkih pruga i smanjenje broja putovanja željeznicom
	Otežani razvoj cikloturizma na otocima zbog nemogućnosti korištenja katamarana za prijevoz bicikala i visokih cijena trajektnog prijevoza
	Porast broja prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti
<b>Institucionalno okruženje</b>	Otežana izgradnja cikloturističke infrastrukture uslijed neadekvatne i suviše restriktivne zakonske regulative i imovinsko-pravnih problema
	Neadekvatno rješavanje problema s drugim korisnicima prostora
	Neprikladnost fiskalne i regulatorne politike zahtjevima razvoja cikloturizma
	Nedovoljno privlačenje sredstava iz fondova Europske unije za projekte vezane uz cikloturizam
<b>Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost</b>	Nedostatak kvalitetne radne snage uslijed pada broja stanovnika u ruralnim prostorima i odljeva obrazovanog kadra u inozemstvo
	Konflikti javnog i privatnog interesa
	Nerazvijena kultura partnerstva i suradnje
<b>Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing</b>	Smanjene mogućnosti djelovanja malih kontinentalnih turističkih zajednica
	Ograničena sredstva za promotivne aktivnosti
	Konkurencija iz zemalja u okruženju
	Nedovoljna suradnja između lokalnih zajednica i županija na razvoju cikloturizma
	Olakšano djelovanje inozemnih agencija vezano uz pripadnost Hrvatske Europskoj uniji

#### 4.5. Ocjena ključnih činitelja konkurentnosti cikloturističke ponude

Iz SWOT analize jasno proizlazi da skoro sve ključne prednosti hrvatske cikloturističke ponude u odnosu na konkurentske destinacije u Europi proizlaze iz značajki njenog krajolika i geoprometnog položaja. Glavna prednost s aspekta krajolika je svakako atraktivnost i raznolikost okoliša, posebno za cikloturizam izrazito pogodna struktura

naseljenosti koju karakteriziraju brojna mala naselja i slabo prometne lokalne cesta. S aspekta položaja glavna konkurentna prednost Hrvatske je blizina glavnih europskih emitivnih tržišta te mogućnost generiranja cikloturističke potražnje među turistima koji već borave u Hrvatskoj, ali im nedostaje kvalitetnih dodatnih sadržaja. Dodatne mogućnosti valorizacije ovih prednosti proizlaze iz statusa Hrvatske kao nove cikloturističke destinacije u Europskoj uniji, čime se istodobno pružaju i povećane mogućnosti korištenja fondova EU za unapređenje cikloturističke infrastrukture i razvoj ponude.

Kao glavni uzroci još uvijek nedovoljne prepoznatljivosti Hrvatske kao jedne od najpoželjnijih europskih cikloturističkih destinacija javljaju se loše stanje cikloturističke infrastrukture, odnosno mali broj izgrađenih biciklističkih staza i traka te općenito slaba smještajna, ugostiteljska i prateća uslužna ponuda za cikloturiste u velikom dijelu zemlje. Stoga bi u cilju povećanja konkurentnosti hrvatske cikloturističke ponude trebalo što brže primjereno urediti najvažnije cikloturističke rute, odnosno izgraditi biciklističke staze na ključnim pravcima, te poduzeti mjere kojima bi se potakla izgradnja smještajne i prateće ponude za cikloturiste u dijelovima Hrvatske gdje je to najpotrebnije. Imajući u vidu nedostatak sredstava za ove akcije, potrebno je uložiti maksimalne napore da se do tih sredstava dođe uz pomoć fondova Europske unije. Za to je potrebno razvijati politiku partnerstva i suradnje na svim razinama, odnosno razviti potreban institucionalni okvir.

Tablica 9. KLJUČNI ČINITELJI KONKURENTNOSTI

KLJUČNI ČINITELJI KONKURENTNOSTI KOJI VEĆ POSTOJE	KLJUČNI ČINITELJI KONKURENTNOSTI KOJE TREBA U ŠTO KRAĆEM ROKU REALIZIRATI
<b>Atraktivan i raznolik okoliš</b>	<b>Mreža primjereno uređenih glavnih cikloturističkih ruta na glavnim pravcima</b>
<b>Blizina glavnih europskih emitivnih tržišta</b>	<b>Smještajna, ugostiteljska i servisna ponude za cikloturiste u prostorima gdje ona nedostaje</b>
<b>Status Hrvatske kao nove cikloturističke destinacije</b>	<b>Koordinacijsko tijelo na razini Hrvatske nadležno za razvoj cikloturizma</b>

## 5. Smjernice i ciljevi razvoja cikloturizma RH do 2020. godine

### 5.1. Vizija razvoja cikloturizma

Polazište za izradu smjernica budućeg razvoja je vizija cikloturizma, koja proizlazi iz ključnih činitelja konkurentnosti cikloturističke ponude, odnosno iz prethodno utvrđenih glavnih povoljnih značajki Hrvatske kao cikloturističke destinacije. Vizija podrazumijeva i otklanjanje mnogobrojnih nepovoljnih okolnosti, odnosno stvaranje ponude koja će biti konkurentna na tržištu. U skladu s time vizija razvoja cikloturizma mogla bi se formulirati na sljedeći način:

**„U 2020. godini cikloturizam će postati jedan od generatora razvoja cjelogodišnjeg turizma zahvaljujući izgradnji i uređenju cikloturističke infrastrukture, dobroj povezanosti i označenosti ruta, ispunjavanju uvjeta visoke sigurnosti te izgradnji i uređenju prateće smještajne, ugostiteljske i servisne infrastrukture, zbog čega će cijeli prostor Hrvatske funkcionirati kao velika cikloturistička destinacija.“**

Iz ovako definirane vizije proizlazi da bi se ključne akcije usmjerene na intenzivniji razvoj cikloturizma trebale odnositi primarno na izgradnju biciklističkih staza na ključnim rutama, unapređenje prometne sigurnosti, kvalitetno i ujednačeno označavanje ruta, poticanje izgradnje potrebnih smještajnih, ugostiteljskih i servisnih sadržaja namijenjenih cikloturistima te na intenzivnijoj promidžbi cijelog teritorija Hrvatske kao prostora pogodnog za cikloturizam.

U cilju operacionalizacije vizije razvoja nužno je voditi računa o prethodno utvrđenim polazištima sadržanim u već izrađenim strateškim dokumentima na razini Hrvatske i Europske unije te u nedavno donesenom pravno-regulatornom okviru. Pri tom je uklopljenost projekata koji prate viziju razvoja u europski strateški i pravni okvir, posebice Strategiju Europa 2020 i regulativu projekta EuroVelo, važna zbog mogućnosti kandidiranja cikloturističkih projekata za fondove Europske unije. Kada je riječ o dokumentima na razini Hrvatske već je naglašeno da se ovaj akcijski plan temelji na Strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine te da od pravno-regulatornih dokumenata za buduću razvoj osobitu važnost imaju već doneseni Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta te Pravilnik o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama.

### 5.2. Glavne razvojne smjernice

Na temelju nalaza SWOT analize i vizije razvoja cikloturizma mogu se detektirati i glavne razvojne smjernice. S obzirom na područja djelovanja one se mogu grupirati u pet osnovnih skupina:

- **Infrastruktura**
- **Zakonska regulativa**

- **Ljudski resursi i tehnologija**
- **Upravljanje turizmom u destinaciji; i**
- **Sustav informiranja i marketing**

U domeni infrastrukture se kao osnovne mjere koje bi trebali utjecati na znatnije povećanje cikloturističke ponude izdvajaju:

- a) Uređenje cikloturističkih ruta Nacionalne mreže u skladu s prioritetima i važećom zakonskom regulativom, pri čemu bi glavni nositelj provedbe trebalo biti javno poduzeće „Hrvatske ceste“;
- b) Ujednačavanje obilježavanja nacionalnih, a po mogućnosti i regionalnih ruta na razini cijele Hrvatske;
- c) Izgradnja biciklističkih staza i traka u većim, a po mogućnosti i manjim gradovima;
- d) Opremanje glavnih ruta potrebnim pratećim sadržajima namijenjenim cikloturistima, posebice info punktovi i odmorištima;
- e) Poticanje opremanja vlakova za prijevoz bicikala, naročito na ključnim vezama iz unutrašnjosti prema moru (Zagreb – Rijeka i Zagreb – Split); i
- f) Osiguranje prihvata bicikala osim na trajektnim također i na brodskim linijama, posebice linijama od veće važnosti za cikloturiste kao npr. veza Rab – Lun.

Kada je riječ o zakonskoj regulativi, kao glavne mjere ističu se:

- a) Prilagodba zakonskih mjera vezanih uz određivanje nacionalnih ruta i uvjete pri izgradnji biciklističke infrastrukture potrebama cikloturista;
- b) Reguliranje kretanja cikloturista i drugih korisnika (planinara, lovaca, korisnika kvadova i sličnih vozila) po šumama i drugim nenaseljenim prostorima na način koji udovoljava njihovim zahtjevima i izbjegava konflikte;
- c) Reguliranje kretanja biciklista po nasipima i branama uz umjetna jezera u skladu s europskom praksom, što podrazumijeva manje restriktivan pristup od postojećeg; i
- d) Usuglašivanje zakonskih odredbi vezanih uz sigurnost na cestama s regulativom država Europske unije s razvijenim cikloturizmom u cilju izbjegavanja konfliktne situacija i nepotrebnih ograničenja.

Aktualna situacija s aspekta stanja ljudskih resursa i tehnologije upućuje na potrebu poduzimanja nekih specifičnih mjera kao što su:

- a) Stvaranje nacionalnog biciklističkog koordinacijskog tijela koje bi vodilo računa o osiguranju ujednačenosti u kreiranju, obilježavanju i održavanju cikloturističkih ruta, a bilo bi odgovorno i za održavanje mreže EuroVelo i kontakte s odgovarajućim europskim tijelima;
- b) Poticanje poduzetničkih aktivnosti namijenjenih cikloturistima kroz edukaciju, olakšanje zakonske procedure, a u skladu s mogućnostima i izravne poticaje prilikom

otvaranja biciklističkih servisa i pružanja usluga iznajmljivanja bicikala, posebno u kontinentalnom dijelu Hrvatske;

- c) Organizacija tečajeva i drugih oblika naobrazbe za neke specifične aktivnosti vezane uz cikloturizam kao što su trasiranje ruta, pratnja cikloturista na organiziranim turama, pružanje informacijama o sadržajima namijenjenim cikloturistima u okruženju i sl.; i
- d) Izrada detaljnih i pouzdanih kartografskih podloga namijenjenih biciklistima, i to po mogućnosti na standardizirani način za cijelu Hrvatsku te uz paralelno korištenje digitalne tehnologije i GPS sustava.

Budući da organizacija cikloturističkih aktivnosti ima sve veću ulogu u sklopu upravljanja turizmom u destinaciji predlažu se sljedeće mjere:

- a) Uređenje bike parkova u glavnim turističkim područjima, a po mogućnosti i u većim gradovima kao što je uobičajeno u većini razvijenih europskih zemalja;
- b) Uvođenje „Bike share” sustava osim u postojeće gradove Zagreb, Koprivnicu, Umag i Šibenik i u ostale veće hrvatske gradove i značajnija turistička središta;
- c) Poticanje prilagodbe smještajne ponude „Bike & Bed” standardima, bilo kroz unošenje minimalnih prilagodbi za potrebe cikloturista, bilo kroz stvaranje specijalnih „bike friendly” hotela i drugih smještajnih objekata;
- d) Poticanje cjelogodišnjeg ili barem produljenog poslovanja smještajnih i ugostiteljskih objekata u područjima zanimljivim za cikloturizam;
- e) Razvoj cikloturističkih "oaza" s gušćom mrežom atraktivnih cikloturističkih ruta kao što su Istra, Gorski kotar, Pokuplje, Banovina, Sjeverna Dalmacija i veći otoci; i
- f) Jačanje kapaciteta kontinentalnih turističkih zajednica

Konačno, postoji i niz mjera koje se odnose na sustav informiranja i marketing, pri čemu se kao ključne mjere ističu:

- a) Veća ulaganja u kvalitetno obilježavanje i interpretaciju turističkih atrakcija, naročito u kontinentalnom dijelu Hrvatske, gdje znatan dio atrakcija nije uopće interpretiran;
- b) Snažnija distribucija informativnih i promotivnih materijala vezanih uz cikloturizam u destinacijama, posebno kvalitetnih kartografskih materijala i servisnih informacija;
- c) Integriranje cikloturističke ponude te atraktivnih i certificiranih biciklističkih ruta u opće promidžbene materijale pojedinih destinacija, naročito onih s obiljem atraktivnih ruta
- d) Izravna promocija prema cikloturističkim tržištima Europe, što osim standardnih oblika promocije osobito uključuje Web i društvene mreže; te
- e) Općenito snažnija promidžba i brendiranje cijele Hrvatske kao cikloturističke destinacije.



### 5.3. Ključni razvojni ciljevi

Iz vizije razvoja do 2020. godine proizlazi da bi cikloturizam trebao postati jedan od važnijih oblika turizma u Hrvatskoj, pri tom dodatno značajan kao oblik turističkih aktivnosti koji nije ograničen samo na ljetnu turističku sezonu i koji ima osobitu važnost za turistički razvoj kontinentalnog dijela Hrvatske. Da bi se taj ključni cilj ostvario, u svakom od glavnih području djelovanja nužno je realizirati najvažnije ciljeve nižeg reda, što se u prvom redu odnosi na sljedeće:

1. Stvaranje osnovne mreže primjereno uređenih cikloturističkih ruta dovoljno atraktivnih po pitanju sadržaja na tim rutama i dovoljno opremljenih po pitanju sigurnosti i obilježnosti za privlačenje većeg broja cikloturista i to primarno kroz izgradnju i uređenje cikloturističkih ruta u koridorima Nacionalnih biciklističkih ruta, a što uključuje izgradnju posebnih biciklističkih staza i traka na prioritetnim dionicama;
2. Osiguranje međusobnog povezivanja ruta na dijelovima gdje je to tehnički ili financijski prezahtjevno zadovoljavajućim oblikom transportiranja cikloturista željeznicom, brodovima/trajektima, a eventualno i specijaliziranim autobusima;
3. Jasno reguliranje kretanja biciklista po državnim, županijskim i lokalnim cestama razina u skladu s najboljom europskom praksom po pitanju sigurnosti kretanja biciklista, uključujući i kretanje po posebnim vrstama puteva i teritorija (šumski putovi, prometnice u zaštićenim područjima, nasipi, brane, pješačke staze itd.)
4. Stvaranje organizacijskog i regulatornog okvira koji će omogućiti kvalitetno umrežavanje svih dionika relevantnih za turističko korištenje bicikala, što podrazumijeva i niz edukativnih aktivnosti za različite vrste dionika te izradu potrebnih informativnih materijala i karata;
5. Stvaranje poticajne klime za sve vrste poduzetništva vezanih uz cikloturizam, kako u osnovnom prihvatu cikloturista (smještajni objekti koji udovoljavaju „bike & bed standardima“), tako i u domeni pratećih djelatnosti od interesa cikloturista (ugostiteljska ponuda, servisi, najam bicikala, „bike share“, uvođenje električnih bicikala i drugih inovativnih koncepata); i
6. Davanje veće važnosti cikloturizmu u sklopu svih oblika promidžbenih aktivnosti kako na nacionalnoj razini, tako i u pojedinim destinacijama, pri čemu bi u prvom planu trebala biti promocija cikloturizma kao oblika održivog korištenja prostora i generatora stvaranja cjelogodišnje turističke ponude

Kvantifikaciju navedenih razvojnih ciljeva nije moguće provesti prije znatno preciznijeg definiranja pojedinih projektnih zadataka. No, generalno se može reći da je financijski daleko najzahtjevniji, ali istodobno i najvažniji prvi i osnovni cilj, a to je stvaranje nacionalne mreže cikloturističkih ruta. Pritom ni u toj domeni nije moguće niti okvirno procjenjivati financijsku težinu pojedinih zahvata prije detaljne razrade svake pojedinačne rute i preciznog utvrđivanja koje bi se vrste zahvata trebale na njima izvoditi.

Naime, rute se međusobno znatno razlikuju po tome koliki dio njih se već sada bez znatnijih intervencija može smatrati uređenima, odnosno gdje je nužno samo označiti

rute primjerenom signalizacijom po postojećim (slabo prometnim) javnim prometnicama. I kod dijelova ruta gdje su nužne veće intervencije kroz izgradnju posebnih biciklističkih staza i traka troškovi mogu izrazito varirati ovisno o širini postojećih prometnih koridora, vlasničkoj strukturi zemljišta na kojem bi eventualno trebalo graditi posebne biciklističke staze, vrsti terena i sl. Za očekivati je također i da bi se troškovi uređenja biciklističkih staza i traka mogli znatno smanjiti u slučaju nekih posebnih okolnosti i uključivanja drugih potencijalnih korisnika, kao npr. u slučaju gradnje biciklističkih staza na nasipima za obranu od poplava ili asfaltiranja nerazvrstanih cesta u pojedinim lokalnim sredinama radi istodobnog korištenja od strane biciklista i domicilne populacije.

Na temelju općeg uvida u stanje na terenu generalno se može procijeniti da bi financijski najzahtjevnije bilo uređivanje upravo turistički najatraktivnijih ruta u primorskim dijelovima Hrvatske i njihovih veza s unutrašnjošću, poglavito Jadranske rute kao potencijalno najatraktivnije. Naime, tu se često radi o prostorima gdje su postojeći prometni koridori preuski za dodavanje posebnih biciklističkih traka, nema alternativnih pravaca, a teren je vrlo zahtjevan zbog strmine te brojnih usjeka, mostova, vijadukata i tunela. S druge strane, u većini kontinentalnih dijelova Hrvatske teren je znatno povoljniji za intervencije i postoje veće mogućnosti alternativnog vođenja ruta, ali su te rute uglavnom manje atraktivne za cikloturizam i slabo su opremljene potrebnim smještajnim i pratećim sadržajima.

Stoga je nužna izrada posebnih projekata za svaku rutu za koju se procijeni da bi se mogla urediti bilo putem europskih fondova, bilo iz drugih izvora financiranja. Takvi projekti moraju sadržavati precizno trasiranje svake pojedine rute s procjenom troškova uređenja kako bi se iznašla optimalna rješenja i objektivno odredili prioriteti po pitanju ulaganja. Podrazumijeva se i sudjelovanje lokalnih organa vlasti bilo kroz izravno sufinanciranje cikloturističkih projekata, bilo kroz izdavanje suglasnosti prolaska biciklističkih ruta po pojedinim lokalnim prometnicama. Naime, zbog uskoće koridora i/ili nepogodnosti izgradnje posebnih biciklističkih traka uz državne i mnoge županijske ceste, osobitu ulogu u trasiranju biciklističkih ruta imati će rute koje bi trebale ići po nerazvrstanim cestama te kolskim i šumskim putevima u nadležnosti lokalne samouprave.

## 6. Načini poticanja i modeli financiranja razvoja

Poticanje i financiranje razvoja cikloturizma može se vršiti na različite načine, pri čemu se kao tri osnovne vrste poticaja izdvajaju financijski poticaji, razni oblici partnerstva te u današnjim okolnostima vjerojatno najvažnija sredstva iz europskih fondova.

**Financijski poticaji** odnose se s jedne strane na izravne poticaje putem financiranja cikloturističkih projekata od strane državnih, županijskih i lokalnih organa vlasti te na razne oblike fiskalnih poticaja. Izravno financiranje ima osobitu ulogu prilikom uređenja infrastrukture, odnosno izgradnje biciklističkih staza i traka te kroz dodjelu sredstava županijskim i lokalnim turističkim zajednicama kao tijelima nadležnim za stvaranje uvjeta za razvoj cikloturizma u destinacijama. To se osobito odnosi na organizaciju raznih biciklističkih manifestacija i za potrebe obilježavanja cikloturističkih ruta.

Fiskalni poticaji imaju ključnu ulogu prilikom poticanja raznih oblika poduzetničkih aktivnosti vezanih uz cikloturizam kao što su stvaranje „bike & bed“ odnosno „bike friendly“ smještajne ponude, otvaranje servisa za bicikle, pružanje usluga rent-a-bike ili stvaranje sustava „bike share“. U fiskalne poticaje spadaju i razni oblici pomoći turističkim agencijama, odnosno destinacijskim menadžment kompanijama, posebice ukoliko se radi o razvojno zapostavljenim kontinentalnim dijelovima naše zemlje. S obzirom na vrste aktivnosti, osim Ministarstva turizma i Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture osobito važnu ulogu u financiranju trebalo bi imati i Ministarstvo poljoprivrede, i šumarstva, a podrazumijeva se i izravno financiranje i davanje raznih vrsta poticaja od strane regionalne i lokalne samouprave.

**Strateška partnerstva** imaju također važnu ulogu prilikom realizacije cikloturističkih projekata, a uključuju s jedne strane razne oblike međusektorske suradnje, a s druge strane regionalna povezivanja na unutarnjoj i vanjskoj razini. Kao ključni oblik strateškog partnerstva izdvaja se suradnja tijela nadležnih za uređenje cikloturističke infrastrukture s turističkim zajednicama, biciklističkim udrugama i lokalnim organima vlasti prilikom realizacije izgradnje biciklističkih staza i traka na pojedinim rutama. To se u prvom redu odnosi na javno poduzeće „Hrvatske ceste“ i županijske uprave za ceste, ali i na „Hrvatske vode“ prilikom izgradnje biciklističkih staza na nasipima za obradu od poplava ili DUUDI vezano uz prenamjenu napuštenih željezničkih pruga za potrebe cikloturizma.

Slika 8. Primjeri korištenja glavnih fondova Europske unije

<b>Regionalni razvojni fondovi (ERDF)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informacijske tehnologije u cikloturizmu (mapiranje, GPS sustavi)</li> <li>• Osnivanje malih poduzeća u cikloturizmu</li> <li>• Promicanje biciklizma kao aktivnosti koja povoljno djeluje na okoliš</li> <li>• Turističko povezivanje obale i zaleđa kroz razvoj cikloturističkih ruta</li> </ul>
<b>Kohezijski fond (CF)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stvaranje cikloturističke ponude u nerazvijenim dijelovima Hrvatske</li> <li>• Povezivanje izgradnje i utvrđivanja nasipa za obranu od poplava s uređenjem biciklističkih staza</li> </ul>
<b>Europski socijalni fondovi (ESF)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• specijalizirana edukacija djelatnika TZ i agencija</li> <li>• edukacija pružatelja usluga cikloturistima</li> </ul>
<b>Europski fond za poljoprivredu i ruralni razvoj (EAFRD)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• podrška lokalnim poljoprivrednicima u pružanju usluga cikloturistima kao dodatne djelatnosti</li> <li>• uređenje atrakcija u ruralnim područjima</li> </ul>
<b>Program za kompetitivnost malih i srednjih poduzeća (COSME)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dizajniranje atraktivnih cikloturističkih ruta u slabije razvijenim prostorima (EuroVelo 13 je financiran iz ovog fonda)</li> </ul>

**Sredstva iz europskih fondova** s obzirom na financijsku zahtjevnost glavnih razvojnih mjera i istodobni nedostatak raspoloživih sredstava u Hrvatskoj uvjetovanih aktualnom gospodarskom situacijom danas imaju najvažniju ulogu u realizaciji Akcijskog plana. Naime, osim općenito velikih mogućnosti njihovog korištenja, dodatnu povoljnu okolnost za njihovo privlačenje ima uklopljenost razvoja cikloturizma u glavne razvojne prioritete

na razni Europske unije te pozicija Hrvatske kao nove članice razvijene znatno ispod prosjeka Eropske unije Raznolike mogućnosti korištenja europskih fondova shematski su prikazane i na slikama 8 i 9.

Među temeljnim fondovima zbog vrlo široke palete mogućnosti osobito mjesto imaju regionalni razvojni fondovi (ERDF) i Kohezijski fond (CF). Iz ovih fondova cikloturizam bi se mogao i izravno financirati kroz projekte vezane uz nove tehnologije ili neizravno kroz promicanje cikloturizma kao ekološki izrazito prihvatljivog oblika turizma. Europski socijalni fondovi (ESF) pogodni su za sufinanciranje različitih edukativnih aktivnosti u cikloturizmu, a Europski fond za poljoprivredu i ruralni razvoj (EAFRD) za različite oblike poticanja poduzetničkih aktivnosti vezanih uz cikloturizam u nerazvijenim ruralnim dijelovima Hrvatske. Treba svakako istaknuti i Program za kompetitivnost malih i srednjih poduzeća (COSME), jer je upravo iz tog fonda financirano i djelomično uređenje Eurovelo rute br. 13 odnosno tzv. „Rute željezne zavjese“.

Slika 9. Primjeri korištenja specijaliziranih fondova Europske unije

<b>Connecting Europe Facility (CEF)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razvoj cikloturističke infrastrukture - izgradnja biciklističkih staza i traka na ključnim rutama</li> </ul>
<b>Horizon 2000</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uvođenje inovativnih tehnologija (npr. električni bicikli)</li> </ul>
<b>Program LIFE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promocija korištenja bicikala kao oblika smanjenja aeropolucije</li> </ul>
<b>Transnacionalni i interregionalni programi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• suradnja NGO-a na uređenju ruta u prekograničnim zonama s državama članicama EU (Slovenija, Mađarska)</li> <li>• organiziranje nacionalnog koordinacijskog centra za biciklizam i EuroVelo u skladu s dobrom praksom u EU</li> </ul>
<b>Instrument za suradnju sa susjednim zemljama (ENPI)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• suradnja s Bosnom i Hercegovinom, Srbijom i Crnom Gorom na povezivanju njihovih cikloturističkih ruta s hrvatskom nacionalnom mrežom ruta</li> </ul>

Široke mogućnosti pružaju i fondovi kao što su Connecting Europe Facility (CEF), Horizon 2000, LIFE te razni transnacionalni i interregionalni programi vezani za prekograničnu suradnju. Upravo iz CEF fonda je financirana izgradnja cikloturističke infrastrukture na mnogim EuroVelo rutama, dok je fond Horizon 2000 zbog svoje orijentacije na nove tehnologije pogodan za privlačenje sredstava za uvođenje novih tehnologija u cikloturizam, posebno sve popularnijih električnih bicikala. Ne treba zanemariti niti program LIFE u kojem cikloturizam može naći svoje mjesto kao aktivnost koja doprinosi smanjenju onečišćavanja zraka.

Konačno, Hrvatska kao najmlađa članica Europske unije još nije iskoristila brojne mogućnosti regionalne suradnje s drugim državama Europske unije, a što je vrlo raširena i poželjna praksa u Uniji. Osim takve suradnje sa susjednim državama Slovenijom i

Mađarskom, možda je još i važnija činjenica da je Hrvatska smještena uz granicu sa čak tri potencijalne nove članice Europske unije u budućnosti Bosnom i Hercegovinom, Srbijom i Crnom Gorom. Ta činjenica pruža mogućnost korištenja posebnih sredstava iz instrumenata suradnje sa susjednim zemljama (ENPI), gdje bi Hrvatska mogla imati funkciju koordinatora međunarodnih projekata na sličan način kao što su za Hrvatsku to prije činile Slovenija, Mađarska i neke druge zemlje Europske unije.

## 7. Glavni razvojni projekti

Iz smjernica razvoja cikloturizma turizma proizlaze glavni razvojni projekti koje bi trebalo poduzeti u cilju ostvarenja zadane vizije po kojoj bi do 2020. godine cikloturizam postao jedan od generatora razvoja cjelogodišnjeg turizma na cijelom teritoriju Hrvatske. Područja na koje se odnose glavni razvojni projekti donekle su slična skupinama na koje se odnose ključne smjernice, ali ih je potrebno modificirati na način da obuhvate sljedeće grupe projekata:

- a) Infrastrukturni projekti;
- b) Projekti vezani uz zakonsku regulativu;
- c) Projekti vezani uz edukaciju;
- d) Projekti koji se odnose na unapređenje cikloturističke ponude; i
- e) Projekti koji se odnose na sustav informiranja i marketing

Uz svaku od navedenih skupina projekata je tablično označeno i na koje se ciljne skupine cikloturista navedene u analizi potražnje one odnose. Kao dva ključna projekta od najveće važnosti izdvajaju se:

- u okviru infrastrukture projekt **Definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca i načina njihova financiranja iz EU fondova**, te
- u okviru sustava informiranja i marketinga projekt **Objedinjavanje i marketinška priprema nacionalne cikloturističke ponude**

### 7.1. Infrastruktura

U domeni infrastrukture se kao osnovne mjere koje bi trebale utjecati na znatnije povećanje cikloturističke ponude izdvajaju:

- Definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca i načina njihova financiranja iz EU fondova
- Izgradnja, uređenje i ujednačeno označavanje cikloturističke nacionalne mreže ruta i dijela regionalnih ruta
- Izgradnja biciklističkih staza u većim gradovima i turističkim destinacijama
- Uređenje bike parkova
- Preuređenje željezničkih pruga izvan uporabe za potrebe cikloturista, te

- Prenamjena i prilagodba željezničkih vagona za prijevoz cikloturista
- Uređenje i prilagodba riječnih nasipa za potrebe cikloturista

1. **Definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca i načina njihova financiranja iz EU fondova** predstavlja ključni projekt razvoja cikloturizma, budući da bez osnovne infrastrukturne podloge nije moguće poduzeti značajnije iskorake u smjeru privlačenja većeg broja cikloturista iz razvijenih europskih zemalja. Iako će prioriteti ovisiti o lokalnim mogućnostima financiranja i sposobnosti privlačenja sredstava uz europskih fondova, prednost bi trebali imati oni pravci koji bi potencijalno mogli privući najviše cikloturista. To u prvi plan izdvaja rute koje su dio mreže Eurovelo, posebice Jadransku rutu (Eurovelo 8) te veze unutrašnjosti Hrvatske s morem. Ovi su pravci dodatno važni i stoga što je u njihovom slučaju realnije očekivati pribavljanje sredstava iz fondova Europske unije, jer se radi o nadopunjavanju već dijelom izgrađene europske mreže, dakle i o ispunjavanju zahtjeva vrlo brojne europske cikloturističke populacije.
2. **Izgradnja, uređenje i ujednačeno označavanje cikloturističke nacionalne mreže ruta i dijela regionalnih ruta** nadovezuje se na prethodni projekt i podrazumijeva formiranje jasno zaokruženih ruta koje bi udovoljavale europskim standardima po pitanju sigurnosti i udobnosti kretanja biciklista. U cilju ravnomjernijeg razvoja Hrvatske potrebno je što više uključiti trenutno slabije razvijene, ali potencijalno perspektivne destinacije u unutrašnjosti Hrvatske, kao što su nacionalne rute uz velike rijeke Dravu, Savu i Dunav, te atraktivna područja/“oaze” pogodna za cikloturizam kao što su Pokuplje, Kordun, Banovina, Gorski kotar, Lika i Dalmatinska Zagora.

Slika 10. PRIMJERI OZNAČAVANJA CIKLOTURISTIČKIH RUTA EUROVELO



3. **Izgradnja biciklističkih staza i traka u glavnim urbanim sredinama i turističkim destinacijama** potrebna je zbog već sada snažne lokalne potražnje i s time povezane potrebe za stimulacijom korištenja bicikala kao ekološki i zdravstveno najprihvatljivijeg prijevoznog sredstva. Osobito je velik pritisak za znatnije korištenje bicikala u Zagrebu i Osijeku kao velikim gradovima s dobrim preduvjetima za razvoj cikloturizma, a isto

vrijedi i za mnoge manje gradove, naročito one sa snažnijom biciklističkom tradicijom kao što su Koprivnica, Varaždin ili Čakovec. Poboljšanje uvjeta za korištenje bicikala u većim turističkim središtima važno je stoga što se time istodobno diže kvaliteta turističkog doživljaja i tako privlači nova potražnja te smanjuju prometne gužve i drugi negativni učinci motornog prometa na okoliš.

4. **Uređenje bike parkova**, pod čime se misli na izgradnju poligona za kretanje biciklista sa skakaonicama i raznim preprekama važno je primarno zbog pružanja dodatnih mogućnosti rekreacije za cikloturiste naviknute na takve sadržaje u razvijenim zemljama Europe. Zbog toga najveći interes za uređenje „bike parkova“ postoji u jačim turističkim odredištima u obalnom prostoru, iako je velik interes za njihovo uređenje prisutan i u većim gradovima Hrvatske zbog potreba domaće populacije i sve veće popularnosti biciklizma kao zdrave aktivnosti.
5. **Preuređenje željezničkih pruga izvan uporabe za potrebe cikloturista** također se nameće kao vrlo korisna investicija za razvoj cikloturizma, što nam potvrđuje slučaj popularnosti biciklističke rute „Parenzane“ po trasi nekadašnje uskotračne željezničke pruge Poreč - Trst. Na sličan način mogle bi se urediti biciklističke rute npr. i na dijelu nekadašnje željezničke pruge Čapljina – Dubrovnik – Boka kotorska, nekadašnje pruge Split – Sinj, pruge Karlovac – Sisak i nekim drugim prugama.

Tablica 10. INFRASTUKTURNI PROJEKTI PREMA CILJNIM SKUPINAMA

Infrastrukturni projekti	Povr. cikloturisti	Ciklotur. na krat. staze	Ciklotur. na duge staze	Sportski biciklisti
Definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca i njihova financiranja iz EU fondova	✓	✓	✓	✓
Izgradnja, uređenje i ujednačeno označavanje cikloturističke nacionalne mreže ruta	✓	✓		
Izgradnja biciklističkih staza i traka u urbanim sredinama i turističkim destinacijama	✓	✓	✓	✓
Uređenje bike parkova	✓	✓		
Preuređenje željezničkih pruga izvan uporabe za potrebe cikloturista		✓	✓	
Prenamjena i prilagodba željezničkih vagona za prihvatanje cikloturista		✓	✓	
Uređenje i prilagodba riječnih nasipa za potrebe cikloturista	✓	✓	✓	

6. **Prenamjena odnosno prilagodba željezničkih vagona za prijevoz cikloturista** važna je zbog trenutno ograničenih mogućnosti transporta biciklista željeznicom u Hrvatskoj, dok je u većini zemalja Europske unije ovakva vrsta prijevoza vrlo raširena. I tu se radi o razmjerno malim zahvatima, koji bi zbog nepovezanosti biciklističkih ruta između pojedinih dijelova Hrvatske mogli imati značajan utjecaj na porast cikloturističke potražnje.

7. **Uređenje riječnih nasipa na način da ih mogu koristiti cikloturisti**, odnosno njihovo asfaltiranje je već zaživjelo u nekim dijelovima Hrvatske, posebice oko Osijeka. I ove akcije treba podržati jer se mogu poduzeti u okviru akcija učvršćivanja nasipa za potrebe osiguranja od poplava, čime se mogu dobiti vrlo atraktivne biciklističke rute bez izravnog ulaganja u njih.

## 7.2. Zakonska regulativa

Kada je riječ o zakonskoj regulativi, primarno je potrebno uspostaviti regulatorni okvir koji bi omogućio učinkovitu koordinaciju cikloturističkih aktivnosti i olakšao poduzimanje poduzetničkih aktivnosti u domeni cikloturizma. To u prvom redu uključuje:

1. usklađivanje ruta s potrebama cikloturizma,
2. uspostavu koordinacijskog centra za cikloturizam,
3. zakonsko reguliranje uređenja ruta,
4. regulaciju kretanja bicikala po nasipima, branama i šumama, te
5. prilagodbu zakonskih odredbi s praksom u većini država Europske unije.

1. **Usklađivanje mreže nacionalnih ruta s potrebama cikloturizma** podrazumijeva prilagodbu koridora glavnih državnih biciklističkih ruta donesenom u Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture potrebama cikloturizma. Tijekom izrade ove studije takav prijedlog je i izrađen od strane autora akcijskog plana i predstavnika glavnih biciklističkih udruga u Hrvatskoj i dostavljen nadležnim tijelima u Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture (slika 11. i tablica 11.)
2. **Uspostava nacionalnog koordinacijskog centra za cikloturizam**, potrebna je radi učinkovite koordinacije cikloturističkih aktivnosti, budući da one zadire u mnoštvo različitih interesnih grupa i ne vode računa o administrativnim granicama. Stoga bi u takvom centru trebali biti zastupljeni predstavnici Ministarstva turizma odnosno sustava turističkih zajednica, Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, odnosno Hrvatskih cesta, te glavne biciklističke udruge. Osim koordiniranja nacionalne mreže cikloturističkih ruta ovo bi tijelo trebalo voditi računa i o pravcima mreže EuroVelo.
3. **Zakonsko reguliranje uređenja ruta** podrazumijeva donošenje potrebnih zakona vezanih uz uređenje i izgradnju biciklističkih ruta, što se pokazalo nužnim zbog povećane važnosti biciklističkog prometa u Hrvatskoj. To je već i započeto izradom nacрта Pravilnika o uvjetima projektiranja i izgradnje biciklističke infrastrukture na cestama, koji bi trebao uključiti i propise vezane uz cikloturističku signalizaciju na razini Hrvatske. Prilikom donošenja zakonskih rješenja potrebno je voditi računa o sigurnosti biciklista u prometu, ali i na način da propisi ne otežaju širenje mreže biciklističkih ruta u sve dijelove Hrvatske.
4. Jasna **regulacija kretanja bicikala po nasipima, branama i šumama** postala je također nužnost uslijed sve intenzivnijeg razvoja cikloturizma, posebice stoga što u toj domeni



postoje brojne neusklađenosti i različiti oblici ponašanja u pojedinim dijelovima Hrvatske. Osim nepostojanja jasnih pravila problem su i nepotrebne restrikcije neuobičajene u većini zemalja Europske unije kada je riječ o kretanjima preko brana i nasipa, dok po pitanju kretanja po šumskim površinama postoji problem konflikta interesa različitih korisnika.

Slika 11. Prijedlog optimizacije nacionalne mreže koridora biciklističkih ruta



Izvor: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture i grupa autora (Institut za turizam, Hrvatska gospodarska komora i predstavnici biciklističkih udruga Sindikat biciklista, ZG Cycle unit i Pedala)

Tablica 11. PRIJEDLOG MODIFIKACIJE SMJEROVA DRŽAVNIH BICIKLISTIČKIH RUTA

DRŽAVNE GLAVNE BICIKLISTIČKE RUTE (novi prijedlog - crveno je dodatak, a žuto treba ukloniti)		
Oznaka rute	Smjer	Dionica međunarodne rute
DG1	Gr. Slovenije - Varaždin - <b>Molve</b> - Virovitica - Osijek - <b>Vukovar</b> - Ilok - gr. Srbije	EuroVelo 6 - Ruta Dunav EuroVelo 13 - ICT ruta
DG2	Gr. Slovenije - Zagreb - <b>Sisak</b> - <b>Jasenovac</b> - Lonjsko polje - Okučani - <b>Slavonski</b> Brod - Sl. Šamac - <b>Županja</b> - Gunja - gr. Srbije	Ruta Sava Ruta Srijem
DG3	Gr. Slovenije - <b>Karlovac</b> - <b>Slunj</b> - <b>Ogulin</b> - Plitvička jezera - Knin - Sinj - <b>Imotski</b> - Vrgorac - <b>Ploče</b> - <b>Metković</b>	
DG4	Gr. Slovenije - <b>Umag</b> - <b>Pula</b> - Rijeka - <b>Gospić</b> - <b>Benkovac</b> - <b>Zadar</b> - <b>Šibenik</b> - <b>Trogir</b> - Split - <b>Ploče (trajekt)</b> - <b>Trpanj</b> - Dubrovnik - gr. Crne Gore i dionice Jadranskog arhipelaga	EuroVelo 8 - Mediteranska ruta
		<b>EuroVelo 9 - Jantarna ruta</b>
DG5	Gr. Slovenije – <b>Pula</b> <b>Zagreb</b> - <b>Čazma</b> - <b>Daruvar</b> - <b>Voćin</b> - <b>Belišće</b> - <b>Kneževo</b>	<b>EuroVelo 13 - ICT ruta</b>
		EuroVelo 9 – Jantarna ruta
DG6	Gr. Slovenije - Mursko Središće - Varaždin - Krapina - Zagreb - Karlovac - <b>Vrbovsko</b> - Rijeka - <b>Rupa</b> - gr. Slovenije	Ruta Drava
DG7	Gr. Mađarske - <b>Durđevac</b> - <b>Bjelovar</b> - <b>Garešnica</b> - <b>Virovitica</b> - <b>Pakrac</b> - Jasenovac - Dvor - gr. BiH - (Novi Grad - Bihać) - gr. BiH - <b>Plitvička jezera</b> - Gospić - Karlobag	
DG8	Gr. Mađarske - <b>Suhopolje</b> - <b>Voćin</b> - <b>Požega</b> - <b>Pakrac</b> - <b>Stara</b> Gradiška - gr. BiH - (Banja Luka - Livno) - gr. BiH - <b>Sinj</b> - <b>Trilj</b> - Split	
DG9	Gr. Mađarske - Osijek - Đakovo - <b>Slavonski</b> Šamac - gr. BiH - (Doboj - Sarajevo - Mostar - Čapljina) - gr. BiH - Metković - Ploče	EuroVelo 6 - ruta Dunav Ruta Srijem Ruta mira
DG10	<b>Kraljevica</b> - <b>Omišalj</b> - <b>Valbiska (trajekt)</b> - <b>Lopar</b> - <b>Rab (brod)</b> - <b>Lun</b> - <b>Pag</b> - <b>Zadar (trajekt)</b> - <b>Preko</b> - <b>Tkon (trajekt)</b> - <b>Biograd</b> - <b>Šibenik</b> - <b>Split (trajekt)</b> - <b>Vela Luka</b> - <b>Korčula (trajekt)</b> - <b>Orebić</b> - <b>Janjina</b>	EuroVelo 8 - Mediteranska ruta

Izvor: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture i grupa autora (Institut za turizam i predstavnici biciklističkih udruga Hrvatski biciklistički savez, Sindikat biciklista, ZG Cycle unit i Pedala)

5. **Prilagodba zakonskih odredbi vezanih uz cikloturizam** sa zakonskom praksom u državama Europske unije potrebna je zbog pripadnosti Hrvatske Europskoj uniji, ali još

više zbog činjenice da većina cikloturista u Hrvatskoj dolazi iz zemalja Europske unije. Posebno je važan regulativa vezana uz sigurnost na cestama zbog privlačenja većeg broja organiziranih sportskih biciklističkih tura, koje aktualna zakonska rješenja ponekad ograničava u kretanju.

Tablica 12. PROJEKTI VEZANI UZ ZAKONSKU REGULATIVU PREMA CILJNIM SKUPINAMA

Zakonska regulativa	Povr. cikloturisti	Ciklotur. na krat. staze	Ciklotur. na duge staze	Sportski biciklisti
Usklađivanje mreže nacionalnih ruta s potrebama cikloturizma	✓		✓	
Uspostava nacionalnog koordinacijskog centra za cikloturizam i EuroVelo mrežu	✓	✓	✓	✓
Donošenje zakona vezanih uz uređenje biciklističkih ruta, uključujući i signalizaciju	✓	✓	✓	✓
Donošenje zakona u domeni regulacije kretanja bicikala po nasipima, branama i šumskim površinama	✓	✓	✓	
Prilagodba zakonskih odredbi vezanih uz sigurnost na cestama sa zakonskom praksom u državama EU s razvijenim cikloturizmom	✓	✓	✓	✓

### 7.3. Edukacija

Na nužnost pokretanja većeg broja projekata u domeni cikloturizma vezanih uz edukaciju upućuju nedovoljno poznavanje ove problematike od strane većine dionika, što za posljedicu ima nestručno vođenje i neprimjereno označavanje ruta te neprilagođenost ponude potrebama cikloturista. Projekti edukacije trebali bi obuhvatiti široki krug dionika, a odnose se u primarno na:

- Specijaliziranu edukaciju djelatnika turističkih zajednica,
- Edukativne aktivnosti usmjerene na poduzetnike u cikloturizmu,
- Kampanje vezane za problematiku sigurnosti prometa biciklista, i
- Specijalne vrste edukacije vezane uz korištenje digitalne kartografije.

1. **Organizacija sustava posebne edukacije** za djelatnike turističkih zajednica kao svojevrstnih destinacijskih menadžment organizacija i subjekata najpoznatijih za kreiranje cikloturističkih ruta važna je radi osiguranja odgovarajuće profesionalne razine pri planiranju i označavanju ruta te radi transfera znanja drugim dionicima cikloturizma. Naime, turističke zajednice funkcioniraju kao poveznica između ostalih ključnih dionika - turističkih agencija (destinacijskih menadžment kompanija) koje se bave cikloturizmom, biciklističkih udruga, pružatelja smještajnih, ugostiteljskih i

servisnih usluga cikloturistima te cestarskih poduzeća kao realizatora izgradnje cikloturističke infrastrukture.

2. **Edukativne aktivnosti namijenjene poduzetnicima** koji se bave različitim aspektima cikloturizma trebale bi se odnositi u prvom redu znanja o okolnom prostoru radi mogućnosti pružanja osnovnih informacija cikloturistima, ali i biti usmjerene na specifične oblike edukacije ovisno o tipu poduzetničkih aktivnosti. U slučaju pružatelja usluga najma i servisa bicikala osobito je bitna mogućnost davanja osnovnih informacija o turističkim atrakcijama i sadržajima u okruženju, posebno u kontinentalnom dijelu Hrvatske, a kod pružatelja usluga smještaja i poznavanje „bike & bed“ standarda.

Tablica 13. EDUKATIVNI PROJEKTI PREMA CILJNIM SKUPINAMA

Projekti vezani uz edukaciju	Povr. cikloturisti	Ciklotur. na krat. staze	Ciklotur. na duge staze	Sportski biciklisti
Organizacija sustava edukacije za djelatnike turističkih zajednica (DMO) iz oblasti cikloturizma		✓	✓	✓
Sustav edukacije za poduzetnike iz oblasti cikloturizma, s naglaskom na kontinentalnom dijelu Hrvatske		✓	✓	
Sustav informiranja i kampanje namijenjene podizanju svijesti za problematiku sigurnosti prometa biciklista	✓	✓	✓	✓
Edukacija vezana uz korištenje digitalne kartografske tehnologije i GPS sustava		✓	✓	

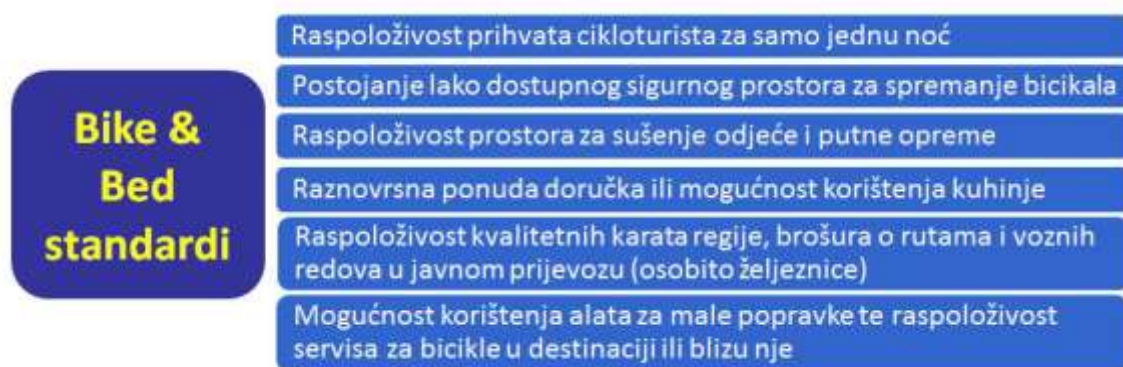
3. **Kampanje namijenjene podizanju svijesti za problematiku sigurnosti prometa** i distribucija informacija o propisima vezanim uz sigurnost za cikloturiste imaju osobitu ulogu zbog njihove izrazite orijentacije na javne prometnice namijenjene primarno motornim vozilima, a što je posljedica nedostatnog broja uređenih biciklističkih staza i traka. Velik problem predstavlja i nizak stupanj prometne kulture u Hrvatskoj u usporedbi s većinom zemalja iz kojih dolaze cikloturisti, a koji je posljedica još uvijek razmjerno niske zastupljenosti biciklističkog prometa u odnosu na motorizirani promet.
4. **Razni oblici edukacije vezani uz korištenje digitalne kartografske tehnologije** i GPS sustava imaju sve veću važnost uslijed raširene uporabe takvih tehnologija od strane cikloturista. Ovakva vrsta edukacije potrebna je i zbog nedostatka kvalitetnih karata upotrebljivih za cikloturiste u Hrvatskoj, posebice u unutrašnjosti Hrvatske.

## 7.4. Unapređenje cikloturističke ponude

U Hrvatskoj je zadnjih godina učinjeno dosta napora po pitanju unapređenja cikloturističke ponude, osobito kroz označavanje brojnih ruta i isticanje mogućnosti za cikloturizam u gotovo svim turističkim regijama Hrvatske. Ipak, za jači rast potrebno je uložiti dodatne napore, posebice u kontekstu:

- Stvaranja novih proizvoda u pred i post sezoni,
- Razvijanja smještajne ponude u skladu sa „Bike & Bed” standardima,
- Organizacije sportskih biciklističkih manifestacija,
- Jačanja kapaciteta kontinentalnih turističkih zajednica, te
- Razvoja „Bike share” sustava.

Tablica 14. SHEMATSKI PRIKAZ „BIKE & BED“ STANDARDA



1. **Stvaranje novih turističkih proizvoda** u pred i post sezoni u gotovo svim turističkim regijama Hrvatske uključuje i cikloturizam, budući da tome pogoduju klimatski uvjeti u Hrvatskoj u proljeće i jesen. Dodatna važnost cikloturizma proizlazi iz njegove uloge poveznice u aktiviranju prirodnih i novostvorenih atrakcija u svim dijelovima Hrvatske.
2. **Razvoj smještajne ponude u skladu sa „Bike & Bed” standardima**, odnosno stvaranje „bike friendly“ hotela i drugih vrsta smještaja potrebno je dodatno poticati ne samo radi privlačenja većeg broja cikloturista, nego i stoga što se uglavnom radi o razmjerno jednostavnim zahvatima koji ne iziskuju velike materijalne zahtjeve. Mnogo je veći problem osiguranje pratećih ugostiteljskih i servisnih sadržaja, posebice u kontinentalnim područjima
3. **Organizacija velikih sportskih biciklističkih manifestacija** ima značajnu promidžbenu ulogu za privlačenje cikloturista, što potvrđuje povremeno sudjelovanje Hrvatske s jednom dionicom u velikim trkama „Giro d'Italia“ i „Tour de France“. Stoga se preporuča kao poseban projekt organiziranje biciklističke utrke kroz Hrvatsku „Tour of Croatia”, a u skladu s mogućnostima i drugih manjih manifestacije ove vrste.
4. **Programi za jačanje kapaciteta kontinentalnih turističkih zajednica** potrebni su zbog njihovih niskih budžeta uvjetovanih malim turističkim prometom uz istovremeno djelovanje na često velikom prostoru. Zbog sklonosti cikloturista za kretanjem u

većem prostoru, naglasak bi trebao biti na regionalnom povezivanju, odnosno povezivanju ponude u više županija.

Slika 12. „Bike friendly“ hotel u Svetom Martinu na Muri



5. **Razvoj „Bike share“ sustava u većim gradovima i glavnim turističkim destinacijama** predstavlja jedan od brzo rastućih trendova, što nam pokazuje i slučaj njegovog razvoja u četiri hrvatska grada u zadnjih par godina (Zagreb, Umag, Koprivnica i Šibenik). Kako se radi o sustavu koji počinje biti standardan i u velikom broju europskih gradova uz kojih dolaze cikloturisti valja poticati slične inicijative i u drugim sredinama.

Tablica 15. PROJEKTI VEZANI UZ UNAPREĐENJE CIKLOTURISTIČKE PONUDE PREMA CILJNIM SKUPINAMA

Unapređenje cikloturističke ponude	Povr. cikloturisti	Ciklotur. na krat. staze	Ciklotur. na duge staze	Sportski biciklisti
Stvaranje novih proizvoda povezivanjem prirodnih i novostvorenih vrijednosti privlačnih cikloturistima		✓	✓	
Razvijanje smještajne ponude u skladu s „Bike & Bed“ standardima i pratećih sadržaja			✓	✓
Organizacija biciklističke utrke kroz Hrvatsku „Tour of Croatia“			✓	✓
Programi jačanja kapaciteta kontinentalnih TZ s naglaskom na regionalnom povezivanju		✓	✓	
Razvoj „Bike share“ sustava u većim gradovima i glavnim turističkim destinacijama	✓	✓		

## 7.5. Sustav informiranja i marketing

Iako je cikloturizam našao značajno mjesto u sustavu informiranja o turističkim mogućnostima Hrvatske te u sklopu marketinških aktivnosti na svim razinama, on još uvijek na turističkim tržištima Europe prepoznat kao jedan od naših ključnih turističkih proizvoda. Stoga ima potrebe za osnaživanjem marketinških aktivnosti, i to u prvom redu kroz:

- Objedinjavanje i marketinška priprema nacionalne cikloturističke ponude
- Intenzivnije korištenje ICT tehnologija i prisustvo na društvenim mrežama,
- Snažniju distribuciju informativnih materijala vezanih uz cikloturizam u destinacijama,
- Jačanje funkcije DMK u ponudi cikloturizma,
- Uređenje cikloturističkih infopunktova, i
- Snažnije brendiranje cijele Hrvatske kao cikloturističke destinacije.

1. **Objedinjavanje i marketinška priprema nacionalne cikloturističke ponude** predstavlja osnovnu podlogu za sve ostale marketinške aktivnosti, budući da je razjedinjenost i nedovoljna fokusiranost marketinga vezanog uz cikloturizam detektirana kao jedna od glavnih razloga za još uvijek slabu prepoznatljivost Hrvatske kao cikloturističke destinacije. Tu se velikim dijelom misli na potrebu teritorijalnog objedinjavanja, odnosno stvaranja imidža Hrvatske kao izrazito poželjne i atraktivne cikloturističke destinacije na cijelom njenom teritoriju, jer cikloturisti zbog šireg radijusa kretanja od većine ostalih vrsta turista ne vode računa o granicama županija pa ni hrvatskih turističkih regija. Znatno veća ulaganja u marketing na nacionalnoj razini potrebna su i stoga što Hrvatska na široj razini još nije prepoznata kao vrhunska sredozemna cikloturistička destinacija, iako se visoke ocjene njenih resursa mogu naći u velikom broju inozemnih publikacija koje promoviraju cikloturizam.
2. **Osnaživanje informativno-komunikacijskih aktivnosti** vezanih uz cikloturizam potrebno je u većoj mjeri nego kod nekih drugih oblika turizma usmjeriti na korištenje ICT tehnologija i društvene mreže, budući da cikloturisti zbog svoje visoke ekološke osviještenosti i obrazovanosti predstavljaju i snažnu subkulturu nadprosječno prisutnu na društvenim mrežama i sklonu korištenju suvremenih tehnologija. Takav pristup podrazumijeva i snažnije PR aktivnosti, što je osobito važno za Hrvatsku kao razmjerno novu i nepoznatu cikloturističku destinaciju
3. **Projekt izrade i distribucije informativnih materijala** vezanih uz cikloturizam u destinacijama ima važnu ulogu zbog potrebe cikloturista za detaljnijim informacijama o atrakcijama i raznim vrstama posebnih usluga na lokalnoj razini. Među tim materijalima ključno mjesto ima izrada i široka distribucija kvalitetnih, preciznih i po mogućnosti standardiziranih karata, koje su za sada dostupne samo u nekim dijelovima Hrvatske.
4. **Jačanje funkcije destinacijskih menadžment kompanija**, odnosno putničkih agencija u ponudi cikloturizma potrebno je radi stalnog rasta ove vrste potražnje i uloge agencija

u njihovom privlačenju. Podrška domaćim agencijama važna je i radi jačanja njihove pozicije u odnosu na brojne inozemne agencije s većim iskustvom i materijalnim resursima koje su sve prisutnije u Hrvatskoj pa značajan dio prihoda ostaje i inozemstvu

Tablica 15. PROJEKTI VEZANI UZ SUSTAV INFORMIRANJA I MARKETING PREMA CILJNIM SKUPINAMA

Sustav informiranja i marketing	Povr. cikloturisti	Ciklotur. na krat. staze	Ciklotur. na duge staze	Sportski biciklisti
<b>Objedinjavanje i marketinška priprema nacionalne cikloturističke ponude</b>	✓	✓	✓	✓
Jačanje informativno-komunikacijskih aktivnosti (ICT, društvene mreže, PR)		✓	✓	✓
Izrada informativnih materijala za cikloturiste u destinacijama, posebno kvalitetnih karata	✓	✓	✓	✓
Projekt jačanja funkcije DMK u ponudi cikloturizma i njihovo umrežavanje		✓	✓	✓
Uređenje cikloturističkih infopunktova	✓	✓	✓	
Brendiranje cijele Hrvatske kao cikloturističke destinacije	✓	✓	✓	✓

5. **Uređenje cikloturističkih info punktova** ima funkciju pružanja ključnih informacija cikloturistima tijekom njihovog kretanja, što je osobito važno u kontinentalnom dijelu Hrvatske gdje takvih informacija često nema. Budući da ovakvi punktovi ujedno služe i kao odmorišta te raspolažu s mogućnošću pumpanja guma, imaju i funkciju povećanja sigurnosti i ugodnosti boravka cikloturista. Mreža atraktivnih punktova ove vrste već postoji u Međimurskoj županiji te može poslužiti kao model i za druge dijelove Hrvatske.
6. Konačno, **brendiranje cijele Hrvatske kao jedne velike cikloturističke destinacije** trebao bi predstavljati ključan marketinški poduhvat u privlačenju većeg broja cikloturista. Naime, Hrvatska spada u rijetke europske zemlje kod kojih je gotovo cijeli teritorij pogodan za cikloturizam i koji se odlikuje brojnim i raznovrsnim atrakcijama te izuzetno velikim raznolikostima u odnosu na njenu ukupnu površinu. Takav pristup bio bi osobito značajan za intenzivniju valorizaciju turističkih resursa kontinentalne Hrvatske i drugih turistički manje aktivnih prostora, jer su upravo oni osobito privlačni za cikloturiste kao natprosječno ekološki osvještenu i zahtjevnu populaciju.