

AKCIJSKI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA

- Sažetak -



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

TEMELJNE ODREDNICE I CILJEVI AKCIJSKOG PLANA

Cikloturizam i drugi oblici korištenja bicikala u turizmu spadaju u oblike turističkih aktivnosti s najvećom perspektivom razvoja, s predviđenim rastom većim od deset posto u idućih desetak godina. Kako Hrvatska usprkos trenutne slabije razvijenosti cikloturizma ima brojne komparativne prednosti za njegov razvoj, cilj je razviti ga u takvoj mjeri da Hrvatska postane jedna od vodećih mediteranskih cikloturističkih destinacija.

Ovaj dokument cikloturizam shvaća u najširem smislu kao sve oblike turističkog korištenja bicikala. To uključuje ne samo turističko putovanje biciklom ili biciklistički izlet, nego i dodatnu sportsko-rekreativnu ponudu vožnje biciklom uređenim ili neuređenim stazama, sportske manifestacije te povremene alternativne vožnje. Glavni razlog ovakvog pristupa je spoznaja da turisti kojima je vožnja biciklom dodatna aktivnost čine brojčano najznačajniji segment potražnje u cikloturizmu. U Akcijskom planu vodi se računa i o potrebama domicilne populacije koja koristi bicikl kao prijevozno sredstvo i sredstvo za rekreaciju.

Kao glavne prepreke snažnijem razvoju cikloturizma u Hrvatskoj ističu se nepostojanje osnovne cikloturističke infrastrukture, mali broj biciklističkih staza i traka, loše održavanje i trasiranje ruta te njihova nepovezanost. Poseban je problem što se najveći dio ruta svodi samo na njihovo obilježavanje na cestama po kojima se često odvija intenzivan promet motornih vozila, a brojne rute prolaze makadamskim cestama i putevima pogodnim samo za brdske bicikle. Razvoj cikloturizma ograničavaju i nedostatna smještajno-ugostiteljska ponuda, slaba prateća infrastruktura, neopremljene atrakcije te nedovoljna promocija.

Stoga se kao glavni ciljevi ovog akcijskog plana ističu:

- Izgradnja i uređenje cikloturističkih ruta u koridorima Nacionalne mreže ruta na način da udovoljavaju osnovnim kriterijima važeće domaće zakonske regulative i europskim standardima za cikloturizam (EuroVelo);
- Opremanje ruta ujednačenom prometnom i turističkom signalizacijom;
- Uređenje turističke infrastrukture kroz prilagodbu smještaja bike & bed standardima te osiguranje potrebnih ugostiteljskih i servisnih sadržaja od interesa cikloturista;
- Umrežavanje svih dionika relevantnih za turističko korištenje bicikala; i
- Promocija cikloturizma kao oblika održivog korištenja prostora i generatora stvaranja cjelogodišnje turističke ponude

GLAVNI DIONICI I POLAZNE OSNOVE

Uspješna operacionalizacija ovog akcijskog plana podrazumijeva konzultaciju svih važnijih dionika cikloturizma te vođenje računa o smjernicama i regulatornom okviru koji proizlazi iz strateških i regulatornih dokumenata koji se bave cikloturizmom. U tim akcijama ključno mjesto ima sektorska suradnja između Ministarstva turizma kao koordinatora i nositelja Akcijskog plana razvoja cikloturizma te Ministarstva pomorstva, prometa i

infrastrukture kao tijela nadležnog za planiranje izgradnje nacionalne mreže biciklističkih ruta i donošenje zakona koji se odnose na cikloturizam. To uključuje i javno poduzeće „Hrvatske ceste“ kao nositelja izgradnje nacionalne mreže biciklističkih ruta.

U ključne dionike spadaju i sustav turističkih zajednica zbog njihove uloge organizacije cikloturističkih aktivnosti u destinacijama i promidžbe cikloturizma te biciklističke udruge kao ključni subjekt kada je u pitanju planiranje i kreiranje biciklističkih ruta te vođenje informacijske baze o njima. Budući da ove dvije skupine uključuju više pojedinačnih dionika, s njima su organizirane posebne fokus grupe s većim brojem sudionika. Među glavne dionike spadaju i turističke agencije, odnosno destinacijske menadžment kompanije koje se bave organizacijom cikloturističkih tura i promidžbom cikloturizma te regionalne razvojne agencije kao tijela zadužena za realizaciju sredstava iz fondova EU za razvoj cikloturizma.

Postoji i niz drugih dionika konzultiranih za pojedine specifične teme, kao što su Ministarstvo unutarnjih poslova vezano uz sigurnost kretanja biciklista ili javna poduzeća „Hrvatske vode“, „Hrvatske šume“ i „Hrvatske željeznice“ zbog regulacije kretanja biciklista područjima u njihovoj nadležnosti. Vođeno je računa i o interesima gospodarskih subjekata uključenih u cikloturizam kroz prihvataj cikloturista u destinacijama i pružanje dodatnih ugostiteljskih i servisnih usluga, kao i o sustavu lokalne samouprave, nezaobilaznom prilikom realizacije cikloturističkih projekata na terenu.

Jedan od okvira izrade Akcijskog plana čine i glavni strateški materijali i dokumenti vezani uz cikloturizam na europskoj i domaćoj razini. Među njima su osobito značajni:

- Europa 2020 - Europska strategija za održiv i uključiv rast, jer u prvi plan stavlja afirmaciju inovativnih ekonomskih aktivnosti, promiče učinkovito korištenje prirodnih resursa te potiče koheziju među članicama EU-a, u što se uklapa razvoj cikloturizma;
- Standardi i preporuke EuroVelo-a (Europska mreža biciklističkih ruta), kao tijela koje nastoji uklopiti glavne biciklističke rute u europskim zemljama u jedinstvenu mrežu. *U tom kontekstu valja naglasiti da kroz Hrvatsku prolaze čak četiri EuroVelo rute – Ruta 6: Atlantik - Crno more (u RH Dunavska ruta), Ruta 8: Mediteranska ruta (u RH Jadranska ruta), Ruta 9: Baltik - Jadran (u RH Umag - Pula) i Ruta 13: „Željezna zavjesa“ (u RH Dravska ruta);*
- Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, u kojoj je cikloturizam prepoznat kao jedan od proizvoda s najvećom perspektivom razvoja, a Mjera 18 predviđa izradu „Programa razvoja cikloturizma“;
- Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta, koji kroz definiciju glavnih nacionalnih koridora na kojima bi se trebale uređivati državne biciklističke rute daje prostorni okvir za uređenje biciklističkih ruta u Hrvatskoj; i
- Prijedlog pravilnika o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama, koji sadrži precizno razrađene normative o tome kako bi trebale izgledati biciklističke trake i staze te u kojim slučajevima se propisuje njihova izgradnja.

platežno sposobnijim turistima, ali koji su dosta zahtjevni po pitanju sigurnosti na cestama, raspoloživosti informacija i usluga te im je vrlo važna atraktivnost krajolika.

Saznanja prikupljena tijekom analize aktualne cikloturističke ponude i kretanja na razini potražnje poslužila su izradu SWOT analize, iz koje proizlaze ključni činitelji konkurentnosti cikloturističke ponude Hrvatske. Kao tri najvažnija činitelja proizašla iz prednosti i mogućnosti utvrđenih SWOT analizom izdvajaju se:

- Atraktivan i raznolik okoliš,
- Blizina glavnih europskih emitivnih tržišta, i
- Status Hrvatske kao nove europske cikloturističke destinacije

Iz toga proizlazi i da bi prioritet budućeg razvoja trebale biti akcije koje se odnose na otklanjanje SWOT-om utvrđenih glavnih nedostataka i prijetnji, što uključuje sljedeće aktivnosti:

- Izgradnja mreže primjereno uređenih cikloturističkih ruta na najvažnijim pravcima,
- Uređenje smještajne, ugostiteljske i servisno-informativne ponude za cikloturiste u prostorima gdje ona nedostaje, i
- Osnivanje koordinacijskog tijela na razini Hrvatske nadležnog za razvoj cikloturizma i Eurovelo mrežu

Na osnovu ovako utvrđenih ključnih činitelja konkurentnosti, 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.“

GLAVNI RAZVOJNI PROJEKTI I MODELI FINANCIRANJA RAZVOJA

Operacionalizacija vizije razvoja podrazumijeva ostvarenje glavnih razvojnih smjernica, odnosno ciljeva nižeg reda, što se u prvom redu odnosi na sljedeće:

1. Stvaranje osnovne mreže primjereno uređenih cikloturističkih ruta u koridorima Nacionalnih biciklističkih ruta;
2. Osiguranje međusobnog povezivanja ruta na dijelovima gdje je to neizvedivo ili prezahtjevno zadovoljavajućim oblikom transporta cikloturista željeznicom i brodovima/trajektima;
3. Stvaranje organizacijskog i regulatornog okvira koji će omogućiti kvalitetno umrežavanje svih dionika relevantnih za turističko korištenje bicikala;
4. Stvaranje poticajne klime za sve vrste poduzetništva vezanog uz pružanje usluga cikloturistima i drugim osobama koje se koriste biciklima u rekreativne svrhe; i

5. Davanje veće važnosti cikloturizmu u sklopu svih oblika promidžbenih aktivnosti.

Iz ovako definiranih smjernica proizlaze i glavni razvojni projekti koje bi trebalo poduzeti u cilju ostvarenja zadane vizije. Zbog njihove brojnosti grupirani su u pet skupina: infrastruktura, zakonska regulativa, edukacija, unapređenje ponude te sustav informiranja i marketing. Promatrano po skupinama kao glavni projekti ističu se:

- a) **Infrastruktura** - definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca i načina njihova financiranja iz EU fondova, izgradnja i uređenje nacionalne mreže ruta s naglaskom na EuroVelo mreži, izgradnja biciklističkih staza i traka u većim gradovima, uređenje bike parkova, preuređenje napuštenih željezničkih pruga, prilagodba željezničkih vagona za prijevoz cikloturista te prilagodba riječnih nasipa za kretanje cikloturista.
- b) **Zakonska regulativa** - usklađivanje ruta s potrebama cikloturizma, uspostava koordinacijskog centra za cikloturizam nadležnog i za Euro Velo mrežu, zakonsko reguliranje uređenja ruta, regulacija kretanja bicikala po nasipima, branama i šumama te prilagodba zakonskih odredbi vezanih uz cikloturizam s najboljom praksom u zemljama Europske unije.
- c) **Edukacija** - specijalizirana edukacija djelatnika turističkih zajednica iz oblasti cikloturizma, edukativne aktivnosti usmjerene na poduzetnike, kampanje vezane uz problematiku sigurnosti prometa biciklista te specijalna edukacija vezana uz korištenje digitalne kartografije.
- d) **Unapređenje cikloturističke ponude** - stvaranje novih cikloturističkih proizvoda u pred i post sezoni, razvoj smještajne ponude u skladu sa „Bike & Bed” standardima, organizacija sportskih biciklističkih manifestacija (kao npr. „Tour of Croatia“), jačanje kapaciteta kontinentalnih turističkih zajednica te razvoj „Bike share” sustava u većim gradovima i turističkim središtima.
- e) **Sustav informiranja i marketing** - objedinjavanje i marketinška priprema nacionalne cikloturističke ponude, intenzivnije korištenje ICT tehnologija i društvenih mreža, snažnija distribucija informativnih materijala u destinacijama, opće osnaživanje promotivnih aktivnosti vezanih uz cikloturizam na nacionalnoj i regionalnoj razini, jačanje funkcije DMK u ponudi cikloturizma, uređenje cikloturističkih info punktova, te snažnije brendiranje cijele Hrvatske kao cikloturističke destinacije.

Kao dva najvažnija projekta koji čine podlogu za većinu ostalih aktivnosti ističu se:

- U skupini infrastruktura projekt **Definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca i načina njihova financiranja iz EU fondova**, te
- U skupini sustav informiranja i marketing projekt **Objedinjavanje i marketinška priprema nacionalne cikloturističke ponude**

Razvoj nacionalne mreže predstavlja ključni projekt razvoja cikloturizma, jer bez osnovne infrastrukturne podloge nije moguće poduzeti značajnije iskorake u smjeru privlačenja većeg broja cikloturista iz razvijenih europskih zemalja. Stoga je u okviru izrade Akcijskog plana izrađen i prijedlog optimizacije nacionalne mreže koridora biciklističkih ruta. Objedinjavanje ponude i snažnija marketinška priprema su osobito važni jer je razjedinjenost i nedovoljna fokusiranost marketinga vezanog uz cikloturizam detektirana

kao jedan od glavnih razloga za još uvijek slabu prepoznatljivost Hrvatske kao cikloturističke destinacije. U tom kontekstu se zbog specifičnih potreba cikloturista podrazumijeva intenzivnija promidžba na nacionalnoj i međužupanijskoj razini, kao i suradnja subjekata nadležnih za marketing s budućim nacionalnim koordinacijskim centrom za cikloturizam.

Po pitanju potencijalnih troškova kao financijski najzahtjevniji ističu se projekti vezani uz infrastrukturu, dok bi se projekti vezani uz zakonsku regulativu mogli realizirati bez znatnijih izravnih ulaganja. Zbog razlika u modalitetu realizacije pojedinih projekata Akcijski plan razrađuje i problematiku poticanja i financiranja razvoja cikloturizma, 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 na izravne poticaje putem financiranja cikloturističkih projekata od strane državnih, županijskih i lokalnih organa vlasti te na razne oblike fiskalnih poticaja. Fiskalni poticaji u prvom redu uključuju poticanje poduzetničkih aktivnosti kao što su rad turističkih agencija koje se bave dovodenjem cikloturista u Hrvatsku, usluge rent-a-bike, servisi za bicikle, unapređenje smještajne ponude ili organizacija sportskih natjecanja. Tu spadaju i poticanje razvoja cikloturizma u unutrašnjosti Hrvatske te mjere vezane uz produljenje trajanja turističke sezone.
- **Strateška partnerstva** uključuju razne oblike međusektorske suradnje i regionalna povezivanja. U tome glavno mjesto ima suradnja s javnim poduzećem Hrvatske ceste i županijskim upravama za ceste na planiranju izgradnje biciklističkih staza i traka na glavnim pravcima, a važni su i drugi oblici suradnje kao npr. s javnim poduzećem „Hrvatske vode“ ili DUUDI-jem oko izgradnje biciklističkih staza na nasipima i napuštenim željezničkim prugama.
- **Sredstva iz europskih fondova** s obzirom na aktualnu gospodarsku situaciju danas imaju najvažniju ulogu u realizaciji Akcijskog plana, posebice imajući u vidu kompatibilnost razvoja cikloturizma s razvojnim prioritetima EU. Mogućnosti korištenja EU fondova vrlo su široke i uključuju kako glavne opće fondove kao što su regionalni razvojni fondovi (ERDF) i kohezijski fondovi (CF), tako i specijalizirane fondove kao što su Program za kompetitivnost malih i srednjih poduzeća (COSME), Connecting Europe Facility (CEF) i razni programi interregionalne suradnje. Iz fondova COSME i CEF već su financirani neki projekti, uključujući uređenje cikloturističkih ruta.

Podrazumijeva se da bi se u financiranje i poticanje razvoja cikloturizma trebali intenzivnije uključiti glavni dionici, u prvom redu Ministarstvo turizma te Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, ali i neka druga ministarstva kao npr. Ministarstvo poljoprivrede i šumarstva vezano uz nadležnost upravljanja nad šumskim prostorima i zonama neposredno uz vodene površine. Isto vrijedi i za sustav turističkih zajednica, posebno županijske TZ kao najpozvanije za planiranje cikloturističkih ruta te poduzetnici uključeni u pružanje usluga cikloturistima. Osobito važnu ulogu trebale bi imati i jedinice regionalne i lokalne samouprave, koje bi kroz ulaganja cikloturizam istodobno mogle rješavati i probleme sve brojnije domicilne biciklističke populacije.