

TRENUTNO STANJE I RAZVOJNI POTENCIJAL CIKLOTURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Popović, Marin

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:124:816985>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-09**

Repository / Repozitorij:

[REFST - Repository of Economics faculty in Split](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET**

ZAVRŠNI RAD

**TREKUTNO STANJE I RAZVOJNI POTENCIJAL
CIKLOTURIZMA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Mentor:

doc.dr.sc. Ljudevit Pranić

Student:

Marin Popović

Split, svibanj 2017.

SADRŽAJ:

1. UVOD	3
1.1. Problem rada.....	3
1.2. Predmet rada.....	7
1.3. Cilj rada.....	7
1.4. Metode rada	8
1.5. Struktura rada	8
2. POJAM CIKLOTURIZMA I CIKLOTURISTA	9
2.1. Segmentiranje tržišta cikloturista	11
2.2. Pozitivni učinci biciklizma i cikloturizma	14
3. OPĆENITO O HRVATSKOJ I NIZOZEMSKOJ	17
3.1. Republika Hrvatska	17
3.1.1. Geografski i demografski čimbenici	17
3.1.2. Gospodarstvo.....	19
3.2. Kraljevina Nizozemska	20
3.2.1. Geografski i demografski čimbenici	20
3.2.2. Gospodarstvo.....	22
4. STANJE I RAZVOJNE MOGUĆNOSTI CIKLOTURIZMA U HRVATSKOJ I NIZOZEMSKOJ	24
4.1. Stanje i potencijal cikloturizma u Kraljevini Nizozemskoj	24
4.1.1. Primjer ponude cikloturističkih ruta u Kraljevini Nizozemskoj	28
4.1.1.1. <i>Tematska ruta „Van Gogh“</i>	28
4.1.1.2. <i>Dugometražna cikloturistička ruta „Limes“</i>	30
4.2. Stanje i potencijal cikloturizma u Republici Hrvatskoj.....	31
4.2.1. Primjer ponude cikloturističkih ruta u Republici Hrvatskoj	33
4.2.1.1. <i>Biciklistička ruta Dalmacije i Nacionalnih Parkova</i>	33
4.2.1.2. <i>Biciklistička ruta istarske gastronomije i vina</i>	34
5. ZAKLJUČAK	36
6. LITERATURA	38

1. UVOD

1.1. Problem rada

Turizam kao skup odnosa i pojava, predstavlja izrazito dinamičnu društvenu pojavu. Turizam se isprofilirao kao izrazito važna globalna djelatnost koja konstantno bilježi trend rasta, te zauzima sve veći udio u svjetskim gospodarstvima. Procjenjuje se kako je turizam najbrže rastuća gospodarska aktivnost. Prema posljednjim istraživanjima, turizam zauzima preko 10% svjetskog GDP-a, te je ukupni broj turističkih putovanja u svijetu prešao impresivnu brojku od 1 milijarde.

Republika Hrvatska je izrazito atraktivna turistička destinacija i zbog toga privlači mnogo turista. Država godišnje ostvaruje velik broj noćenja i velike prihode. To je u situaciji Republike Hrvatske vrlo korisno, iz razloga što pomoću turizma ostvaruje pozitivan rezultat na podbilanci usluga, te time djelomično ispravlja i nadoknađuje negativan rezultat koji ostvaruje na robnoj podbilanci koji nastaje zbog prevelikog uvoza u odnosu na izvoz.

Prema posljednjim procjenama i istraživanjima, u Republici Hrvatskoj je tijekom 2016.godine ostvareno 16,3 milijuna dolazaka i 91,3 milijuna noćenja. U 2015. godini je ostvareno otprilike 80 milijuna noćenja, što predstavlja iznimno velik rast od otprilike 14%.

Republika Hrvatska je po udjelu turizma u BDP-u rekorder u Europi, te prema posljednjim procjenama taj udio iznosi oko 18%. Prema istraživanjima, optimalno bi bilo da udio turizma u nacionalnom BDP-u iznosi 5%. Ovo pokazuje kako je Republika Hrvatska pretjerano ovisna o turizmu, te se nameće zaključak kako su ostali dijelovi hrvatskog gospodarstva izrazito nekonkurentni. Turizam je kao pojava izrazito osjetljiv i delikatan, te neki jači vanjski utjecaj može itekako poremetiti stanje i konkurentnost neke destinacije. Zbog toga, činjenica što je Republika Hrvatska toliko ovisna o turizmu je izrazito zabrinjavajuća.

Danas je Republika Hrvatska izrazito atraktivna destinacija, te svoje turiste privlači različitim čimbenicima: prirodnim resursima, kulturno-povijesnom baštinom, izrazito atraktivnom obalom, te mnogim drugim atrakcijama. Međutim, postoje još mnoge prepreke i poteškoće u turističkom razvoju. Republika Hrvatska, kao destinacija, ima vrlo izražen trend sezonalnosti. Unutar glavne ljetne sezone se odvija velika većina turističkog prometa, dok u ostalim dijelovima godine je popunjenost slaba, te turistička ponuda nije prilagođena.

Važno je ispraviti to, te učiniti Republiku Hrvatsku destinacijom koja će biti atraktivna kroz cijelu godinu. Nadalje, prostorna komponenta je također vrlo izražena. Obalna i priobalna područja su glavni generatori turističkog prometa u Republici Hrvatskoj, dok kontinentalna Hrvatska, osim grada Zagreba, je vrlo slabo zastupljena. Kako bi se povećala konkurentnost države, trebalo bi uključiti i kontinentalni dio države. To se može učiniti na dva načina; prvi je način da se kreira turistička ponuda na tim prostorima i da se marketinškim aktivnostima privuku turisti, a drugi način je da kontinentalni dio države bude potpora obalnom području, te da pribavlja resurse, kapital i proizvode potrebne za razvoj turizma. Na taj način se smanjuje izvoz, te se omogućava obrtanje novca i njegov ostanak unutar granica države.

Prilikom razvoja turističke ponude, izrazito je važno da se u obzir uzmu svi elementi i dionici na nekom prostoru. U najširem smislu riječi turistička ponuda podrazumijeva sve gospodarske i društvene sudionike jedne zemlje koji na direktan ili indirektan način pridonose širenju i različitosti ukupne ponude i time mogućem povećanju turističke potrošnje, kao ekonomske rezultante privremenog boravka domaćih ili inozemnih turista.

Na turističku ponudu utječu brojni čimbenici s područja:

- Društva (vrijednosti i norme, društveni poredak, slobodno vrijeme, kulturno-povijesna ponuda)
- Gospodarstva (stupanj gospodarske razvijenosti, devizne potrebe, cijene i devizni tečajevi, infrastruktura, radna mjesta i uvjeti proizvodnje)
- Okoline (klima, pejzaž, geografski položaj, flora i fauna)
- Utjecaji potražnje (motivi, ukusi, moda)
- Države (zakonodavstvo, devizni, carinski i granični propisi, međunarodni odnosi)
- Poduzeća (razvijenost poduzetništva, stupanj razvijenosti tehnike i tehnologije, ponuda radne snage, troškovi proizvodnje)¹

¹ Knjiga „Osnove turizma“, Lidija Petrić, 2003., stranica 89

Sam pojam turističke ponude u najužem smislu riječi obuhvaća:

1. Atraktivne elemente – u atraktivne elemente ponude ubrajamo prirodne ili biotropne elemente i društvene ili atropične elemente ili atrakcije
2. Komunikativne ili komunikacijske elemente – u komunikativne/komunikacijske elemente ubrajamo kompletnu prometnu infrastrukturu kao i same vrste prijevoznih sredstava u destinaciji
3. Receptivne elemente – receptivni elementi ponude su u najužem smislu restauraterstvo i hotelijerstvo, to jest objekti namijenjeni prehrani i smještaju turista.²

Tijekom posljednjih nekoliko desetljeća, cijeli koncept turizma se transformirao, te je prešao iz „hard“ u „soft“ oblik. Cijela ta transformacija je potaknuta promjenama u trendovima, te zahtjevima modernih turista. Hard oblik turizma je predstavljao izrazito krut i stacionaran oblik turizma. Glavne atrakcije tog oblika turizma su sunce, more i pijesak, te su turisti bili pasivni, boravili su u tradicionalnim lokalitetima, te nisu puno zahtijevali. Moderni „soft“ turizam, predstavlja revoluciju u konceptu putovanja. Vrlo je važno da su se počele valorizirati nekonvencionalne destinacije i atrakcije, turisti su izrazito aktivni, te su zainteresirani za duh mjesta i cjelokupni doživljaj koji određena destinacija može ponuditi.

Turistička kretanja se mogu razlikovati s obzirom na dva kriterija: kriterij vrste i kriterij specifičnih oblika turizma. Upravo tema ovog završnog rada, cikloturizam, predstavlja selektivan oblik turizma, koji se razvio pod raznim utjecajima i transformacijom turizma.

Cikloturizam predstavlja selektivan oblik turizma, u kojem je korištenje bicikla sastavni dio putovanja. Unutar cikloturizma, razlikuju se dvije glavne skupine turista. Prva skupina predstavlja one turiste kojima je bicikl glavno prijevozno sredstvo i kojima je bicikl glavna atraktivnost na tom putovanju. Druga skupina turista su one osobe kojima je vožnja bicikla važna dodatna aktivnost, te žele taj oblik turizma iskoristiti i uživati u njemu.

² Knjiga „Osnove turizma“, Lidija Petrić, 2003., stranica 90

Republika Hrvatska kao destinacija, ima izrazito velik potencijal za razvoj cikloturizma. Zadovoljeni su svi preduvjeti koje bi neka cikloturistički razvijena destinacija trebala imati. Republika Hrvatska raspolaže sa iznimno atraktivnim okolišem, a to je čimbenik kojeg cikloturisti izrazito cijene. Nadalje, ovi prostori su bili izrazito zastupljeni kroz povijest i različite vladavine, a to je rezultiralo izrazito bogatom kulturno-povijesnom baštinom.

Republika Hrvatska se nalazi vrlo blizu velikih emitivnih tržišta, a to predstavlja dodatnu priliku koju kao cikloturistička destinacije može iskoristiti. Također, turisti percipiraju Hrvatsku kao izrazito sigurnu zemlju, a to je u ovakvim nesigurnim vremenima izrazito vrijedna prednost.

Danas je u Republici Hrvatskoj vrlo jasno izražen trend rasta potražnje za cikloturizmom. Ovaj oblik turizma je u drugim europskim i svjetskim destinacijama vrlo atraktivan, te će kasnije u radu biti prezentirana usporedba između Republike Hrvatske i biciklističke sile Nizozemske. Očekuje se nastavak rasta potražnje za cikloturizmom, zbog toga što se isprofilirao trend u kojem turisti imaju potrebu za aktivnim i zdravim odmorom, te inzistiraju na ekološki odgovornom odmoru. Također, očekuje se kako će se u budućnosti sve više razvijati i kombinirani proizvodi, te bi se trebalo djelovati u smjeru umrežavanja različitih atrakcija, kako bi se turistima pružio potpuni doživljaj.

Reprezentativan primjer rasta potražnje za cikloturizmom je upravo Splitsko-dalmatinska županija. Početkom 2014. godine u županiji nije bila uređena nijedna biciklistička staza, te je ukupan prihod od cikloturizma iznosio 0 kuna. Zaključeno je kako do prije 3 godine cikloturizma u županiji nije bilo. Međutim, danas je stanje puno bolje, te su 2016.godine postojale 83 staze i 2730 kilometara uređenih staza prilagođenih potrebama modernih cikloturista, a zarada županije od cikloturizma je iznosila preko 2 milijuna kuna. Procjenjuje se kako će brojke od cikloturizma svake godine rasti, te taj segment turizma predstavlja izrazito atraktivno područje za turiste, ali i za investitore.

1.2. Predmet rada

Zbog sve veće zastupljenosti cikloturizma i jasnog trenda rasta tog oblika turizma u budućnosti, nameće se potreba za istraživanjem učinaka i potencijala razvoja. Potrebno je utvrditi trenutno stanje cikloturizma u Republici Hrvatskoj, te predvidjeti razvojni potencijal. Važno je odrediti u kojem smjeru bi se taj oblik turizma trebao razvijati, te na koji način će utjecati na lokalno stanovništvo i gospodarstvo. Turizam bi se trebao razvijati na odgovoran način, kako bi se ostvarila održiva ravnoteža između ekonomskih koristi i socio-kulturnih troškova. Također, vrlo važno je integrirati sve dionike u procese donošenja odluke i strategija, kako bi svi akteri na određenom području razvijanja bilo zadovoljeni, te kako bi imali isti omjer koristi. Zaključeno je kako Republika Hrvatska ima sjajne komparativne prednosti za razvoj ovog oblika turizma i kako je potencijal razvoja ovog oblika turizma neupitan, međutim cikloturizam u Hrvatskoj danas još nije ni približno na zadovoljavajućoj razini. Postoji još velik neiskorišten potencijal, te će biti potrebno mnogo sredstava, napora i ljudskog znanja kako bi se iskoristio sav potencijal i cikloturizam doveo na razinu na kojoj može biti.

1.3. Cilj rada

Republika Hrvatska, još kao pionir cikloturizma, treba se ugledati na neke europske i svjetske velesile u procesu razvijanja tog oblika turizma, te će se zbog toga usporediti trenutno stanje Republike Hrvatske i Nizozemske, zemlje koja ima izrazito razvijen ovaj selektivni oblik turizma. Razvojni potencijal cikloturizma se treba iskoristiti kako bi se ostvario ekonomski boljitak, te se povećala konkurentnost Republike Hrvatske. Ovaj rad će obraditi trenutno stanje cikloturizma, razvojne potencijale u budućnosti, te smjernice po kojima bi se taj oblik turizma trebao razvijati.

1.4. Metode rada

Tijekom izrade ovog rada, korištene su razne metode i načini prikupljanja informacija, a metode koje se najviše ističu su metoda sinteze, metoda analize, metoda komparacija i metoda istraživanja za stolom, odnosno prikupljanja postojećih podataka.

1.5. Struktura rada

Ovaj rad će biti strukturiran kroz 5 cjelina. U uvodu, definirat će se problem rada, predmet rada, cilj rada, navesti će se koje su metode korištene u izradi ovog rada, te će se prezentirati cjelokupna struktura rada.

U 2. poglavlju pod nazivom „Pojam cikloturizma i cikloturista“, govorit će se općenito o tom selektivnom obliku turizma, te turistima koji ga prakticiraju. Također, opisat će se glavne karakteristike cikloturizma i kroz tablični prikaz će se obaviti segmentiranje cikloturista s obzirom na različite kriterije. Zaključno u drugom poglavlju, prezentirat će se korisne strane i dobrobiti koje pruža cikloturizam kroz razne utjecaje, kvalitativne i kvantitativne.

U idućem poglavlju pod nazivom „Općenito o Hrvatskoj i Nizozemskoj“, govorit će se o geografskim i demografskim čimbenicima, te o gospodarstvu obje države kako bi se uvidjelo trenutno stanje. To je važno kako bi se moglo utvrditi trenutno stanje razvoja cikloturizma, te kako bi se na temelju odrađene analize mogao predvidjeti budući razvoj cikloturizma.

U 4. poglavlju koje nosi naziv „Stanje i razvojne mogućnosti cikloturizma u Hrvatskoj i Nizozemskoj“ biti će prezentirano trenutno stanje cikloturizma u obje države, te će se odrediti koji su potencijali tog selektivnog oblika turizma. Također, predstaviti će se dvije cikloturističke rute iz obje zemlje, te će se analizirati njihov sadržaj i kvaliteta.

U zaključku će biti prezentirana neka završna razmišljanja i mogući smjer razvijanja cikloturizma

U posljednjem dijelu rada biti će prezentirana sva literatura koja se koristila za izradu ovog rada.

2. POJAM CIKLOTURIZMA I CIKLOTURISTA

Cikloturizam je selektivan oblik turizma u kojemu je vožnja bicikla glavni ili sporedni motiv dolaska i boravka turista. 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.³ Predstavlja oblik turizma koji se većinu vremena odvija u čistom, ekološki očuvanom i privlačnom prirodnom krajoliku. Također, vožnja bicikla predstavlja turističku aktivnost koja je većinom neštetna za okoliš i prirodu, te najčešće ne zahtjeva velike intervencije i popravljjanje nastale štete u okolišu.

Ukoliko se države odluče na razvoj ruta cikloturizma, osim samog povećanja turističke potrošnje, ostvaruje se ekološki kvalitetno i cjenovno prihvatljivo povezivanje sa drugim zemljama u regiji. Na taj način se povećava kohezija i suradnja sa drugim zemljama.

Općenito, cikloturizam se može podijeliti na iduće vrste po kriteriju dužine trajanja odmora:

- 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.⁴

Prema istraživanjima Eurovel-a, 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.

³ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015. stranica 3 [09.05.2017.]

⁴ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015. stranica 25 [09.05.2017.]

Također prema istraživanjima Eurovel-a, izrađen je profil prosječnog cikloturista, te on izgleda ovako:

- Većina osoba 45-55 godina
- Srednje ili visoko obrazovan
- Osoba viših primanja
- Učestaliji je broj osoba muškog spola
- 20% samci, 50% u paru, ostatak male grupe 3-5 ljudi

Nadalje, prema istraživanjima Eurovel-a, zaključeno je kako cikloturisti u većem intenzitetu od većine drugih turista koriste proizvode domaćih proizvođača, te posjećuju lokalne trgovine, obrte i pogone. Upravo iz tog razloga, važno im je da postoji velik broj domaćih i inovativnih proizvođača, a također im je važna njihova raspoloživost i kvaliteta.

Što se tiče prometne infrastrukture, ističe se kako je cikloturistima izrazito važna sigurnost ceste. Iz tog razloga, s ciljem privlačenja cikloturista, od esencijalne je važnosti označiti rute za bicikliste i osigurati sigurnost ceste. U slučaju nepostojanja uređenih i opremljenih biciklističkih staza i putova, cikloturisti se okreću drugim putevima, te onda preferiraju ceste na kojima se odvija relativno manje prometa i na kojima se postižu manje brzine. Cikloturiste izrazito zanimaju destinacije koje imaju uređene i označene rute, a uz te rute se nude razni dodatni sadržaji i atrakcije koji će boravak turista učiniti zanimljivim i ugodnim. 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 biciklističim rutama
- Raspoloživost informacija o javnom prijevozu
- Mogućnost korištenja alata za jednostavne popravke

- Informacije o lokacijama i radnom vremenu biciklističkih servisa u destinaciji ili njenom bližem okruženju za slučaj većih kvarova.⁵

2.1. Segmentiranje tržišta cikloturista

U nastavku, tržište cikloturista će se segmentirati prema različitim kriterijima. Tržište cikloturista se može segmentirati s obzirom na glavna ciljna tržišta (Tablica 1), prema osnovnim varijablama (Tablica 2), te na temelju rangiranja ruta (Tablica 3).

Tablica 1. Segmentacija glavnih ciljnih tržišta cikloturista u Hrvatskoj

Ciljno tržište		Geografska pripadnost	Opis	Proizvodi
Biciklisti rekreativci	Povremeni cikloturisti	-Hrvatska -Mađarska -Slovenija -BIH	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 „bikesharing“ sustav. Često putuju u grupama ili cijele obitelji.	-Manje zahtjevne ciklo ture -Vožnja kroz očuvanu prirodu -„Bike-sharing“ sustav
	Cikloturisti na kratke udaljenosti	-Hrvatska -Mađarska -Slovenija -BIH -Austrija		-Kulturne i prirodne atrakcije -Tematske manifestacije
Pasionirani biciklisti	Cikloturisti na duge staze	-Hrvatska -Zemlje srednje Europe	Najčešće nemaju razrađen plan putovanja, traže jednostavan i cjenovno prihvatljiv smještaj te su većinom mlađe životne dobi, od 20 do ranih tridesetih	-Duže, zahtjevnije staze -Vožnja kroz očuvanu prirodu -Kulturne i prirodne atrakcije

⁵ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015. stranica 26 [09.05.2017.]

	Sportski biciklisti	-Hrvatska -Zemlje srednje i zapadne Europe	godina. Zanima ih izazov i zahtjevnije biciklističke staze. Dolaze vlastitim biciklom.	-Međunarodna i nacionalna biciklistička natjecanja
--	----------------------------	---	--	--

Izvor: Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015. stranica 22

Tablica 2. Tržište cikloturista prema osnovnim varijablama

Segment	Demografske značajke	Učestalost putovanja	Udaljenost	Motivacija	Lokacija
Povremeni cikloturisti	-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
Cikloturisti na kratke udaljenosti	-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
Cikloturisti na duge staze	-Zrela dob -Obitelji s odraslom djecom -Samci	-Tjednje vožnje -Mjesečne vožnje	- 65-100 km po danu	-Zabava i rekreacija -Upoznavanje novih staza	-Dobro održavane rute -Duža organizirana putovanja
Sportski biciklisti	-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: Internet stranica Bike on tours, dostupno na: <http://www.bikeontours.com/>

Tablica 3. Primjer segmentacije tržišta cikloturizma na temelju rangiranja ruta

Rang	Dnevna udaljenost u km	Opis rute
0 - blaga ruta	15-35	Pretežito ravan teren, blagi usponi
1 - lagana ruta	25-40	Blagi teren, blagi usponi
2 - umjeren 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: Internet stranica Saddle Skedaddle, dostupno na: <https://www.skedaddle.co.uk/>

Nadalje, važno je razlikovati neke osnovne pojmove koji se u biciklizmu vrlo često miješaju.

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.

Biciklistički put je prometna površina za promet bicikala bez suvremenog kolničkog zastora izvan koridora ceste obilježena propisanim prometnim znakom.⁶

⁶ Internet stranica Hrvatske ceste, dostupno na: <http://www.hrvatske-ceste.hr/> [10.05.2017]

2.2. Pozitivni učinci biciklizma i cikloturizma

U nastavku rada, biti će prezentirani neki pozitivni učinci koje cikloturizam i općenito vožnja bicikla imaju za okolno područje i čovjeka.

Prema istraživanjima europske biciklističke federacije (ECF), u 2010. godini je 7,4% građana Europske Unije koristilo bicikl kao glavno prijevozno sredstvo.

ECF je pozitivne učinke biciklizma mjerio kroz 6 glavnih mjerljivih faktora, a to su:

1. Zdravstvena korist
2. Rješavanje problema zakrčenosti ulica
3. Štednja goriva
4. Smanjena emisija CO₂
5. Smanjeno onečišćenje zraka
6. Smanjeno onečišćenje bukom.

Kombinirano, prema procjeni, svi ovi faktori skupa zajedno čine ekonomsku korist u 2010. godinu u rasponu od 143 milijarde eura – 155 milijardi eura. Najvažniji od ovih faktora prema učincima je zdravstvena korist. Također, postoje dobrobiti biciklizma koje se ne mogu kvantitativno prikazati, kao što su rast opće kvalitete života, bolja dostupnost mjesta, bolja interakcija među rezidentima, regeneracija jezgri grada i slično. Iako su ekonomski nemjerljivi, ovi faktori predstavljaju važne argumente pri analiziranju biciklizma i cikloturizma.

Također, osim navedenih učinaka, od biciklizma direktno korist imaju općenito turistička industrija i biciklistička industrija. Te dvije industrije, prema procjenama iz 2010., zajedno ostvaruju dobit od oko 62 milijarde eura zbog biciklizma

Svaki prethodno navedeni mjerljivi faktor će se pobliže objasniti.

1. Zdravstvena korist

Prema procjenama ECF-a, zdravstvena korist biciklizma ekonomski mjerena, u 2010. godini je iznosila između 114 milijardi eura i 121 milijardu eura.

Redovita vožnja bicikla održava ljude u fizičkoj spremi i poboljšava njihovo zdravlje. Prema nekim istraživanjima, sat vremena vožnja bicikla troši više kalorija nego sat vremena trčanja u prosječnom ritmu. Sve to ide u korist biciklizmu, te navodi ljude da koriste taj oblik aktivnosti kako bi se održali spremnima. Također, vožnja bicikla smanjuje opasnost od različitih oblika bolesti, primarno kardiovaskularnih. Daljnjim istraživanjima, ECF je zaključio kako biciklizam uvelike smanjuje smrtnost populacije, te kako se ljudi manje razbolijevaju.

2. Rješavanje problema zakrčenosti ulica

Prema procjenama, rješavanje problema zakrčenosti ulica zbog biciklizma je u 2010. godini ostvarilo ekonomsku korist od oko 24 milijarde eura.

Jasno je kako su danas prometne gužve sve veći problem u svijetu. Rastuća populacija i tehnički napredak se uvjetovali rast broja automobila, te u mnogim većim gradovima prometnice nisu prilagođene tako velikom broju motornih vozila.

Korištenja bicikla je izrazito efikasno u smislu prometnih gužvi. Prema procjenama, prosječna gradska cesta može primiti samo 2.000 automobila po satu. Kod bicikla je stanje drugačije, te prosječna cesta može podnijeti 14.000 bicikala po satu.⁷

⁷ Botma H & Papendrecht H, Traffic operation of bicycle traffic, TU-Delft, 1991., dostupno na: <http://pubsindex.trb.org/view.aspx?id=365588> [10.05.2017.]

3. Štednja goriva

Prema procjenama, ekonomska korist biciklizma u sferi štednje goriva je u 2010. godini donijela ekonomsku korist od oko 2.7 milijarde eura – 5.9 milijarde eura.

Jasno je kako se cijeli svijet, pa tako i Europa izrazito oslanjaju na prijevoz uz pomoć goriva ili nafte. Prema procjenama, više od 96% europskog prijevoza se vrši pomoću ta dva derivata. Vožnja bicikle ne zahtijeva trošenje naftnih derivata, te na taj način uvelike smanjuje njihov uvoz i korištenje.

4. Smanjena emisija CO₂

Prema procjenama, biciklizam uvjetuje smanjenu emisiju CO₂ i zbog toga je u 2010. godini ostvarena ekonomska korist od oko 1.4 milijarde eura – 3 milijarde eura. Prema studiji ECF-a iz 2011. godine, po svakom kilometru odvoženom na bicikli emitira se 21 gram CO₂. Zsigurno, to je manje nego količina koja se emitira vožnjom nekog motornog vozila. Osim mjerljivih troškova koji se uštede jer ne treba ugraditi pročišćivače i ulagati novac u zaštitu okoliša, također postoji i činjenica što se štiti okoliš i ostavlja ga se manje oštećenog budućim generacijama, a to je nemjerljiva komponenta.

5. Smanjeno onečišćenje zraka

Ova stavka je blisko povezana sa stavkom broj 4, a prema procjenama, u 2010. godini je zbog smanjenog onečišćenja zraka uštedena oko 1 milijarda eura.

6. Smanjeno onečišćenje bukom

O onečišćenju bukom se u posljednje vrijeme sve više govori kao rastućem problemu. Buka utječe na ljude, prirodu i građevine. Promet stvara veliku buku, dok se vožnjom bicikla ostvaruje minimalna buka i negativan utjecaj. U 2010. zbog smanjenog onečišćenja bukom, biciklizam je ostvario pozitivan utjecaj od 300 milijuna eura.⁸

⁸ Internet stranica European cyclists federation, dostupno na: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf [10.05.2017.]

3. OPĆENITO O HRVATSKOJ I NIZOZEMSKOJ

3.1. Republika Hrvatska

3.1.1. Geografski i demografski čimbenici

Republika Hrvatska je nezavisna republika koja se nalazi u Europi. Geopolitički je sredozemna i europska država, a zemljopisno pripada južnom dijelu srednje Europe i sjevernom Sredozemlju. Kopnena površina Republike Hrvatske iznosi 56.542 km², dok površina obalnog mora iznosi 31.067 km². Po tim karakteristikama, Republika Hrvatska spada u srednje velike europske zemlje (Slika 1). Glavni grad je Republike Hrvatske je grad Zagreb. Republika Hrvatska na sjeverozapadu graniči sa Slovenijom, na sjeveroistoku graniči sa Mađarskom, dok se na istoku države proteže granica sa Bosnom i Hercegovinom. (Slika 2). Republika Hrvatska ima riječnu granicu na rijeci Dunav sa Republikom Srbijom na istoku, te morsku granicu na Jadranskom moru sa Italijom na zapadu.

Klima Republike Hrvatske je u unutrašnjosti kontinentalna, u Lici i Gorskom kotaru je pretplaninska i planinska, u primorskom dijelu i Dalmaciji je mediteranska, a u zaleđu primorja je submediteranska. Može se zaključiti kako Republika Hrvatska ima blagu i ugodnu klimu. Jadranska obala bilježi otprilike 2600 sunčanih sati godišnje i to ju čini jednom od najsunčanijih obala u Sredozemlju.

Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, Republika Hrvatska broji 4.284.889 stanovnika. Hrvati prema popisu čine 90,42% stanovništva, dok ostalo predstavljaju nacionalne manjine. Najbrojnija nacionalna manjina su Srbi sa 4,36% stanovništva.

Što se tiče vjeroispovijesti, velika većina Hrvata su kršćani (91,36%), a među kršćanima najviše vjernika pripada katoličanstvu (86,28%).⁹

⁹ Popis stanovništva 2011. godine, dostupno na: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/SI-1469.pdf [10.05.2017.]



Slika 1. Položaj Republike Hrvatske u Europi

Izvor: Internet stranica gimnazija Požega, dostupno na: <http://www.gimpoz.hr/>



Slika 2. Republika Hrvatska i županije

Izvor: Internet stranica Hrvatskog zavoda za zapošljavanje, dostupno na: <http://www.hzz.hr/>

3.1.2. Gospodarstvo

Gospodarstvo Hrvatske nakon izlaska iz Jugoslavije proživljava proces tranzicije. Gospodarstvo je bilo teško pogođeno krizom 2009. godine, te se sada nalazi u procesu oporavka (Slika 3). Prema procjeni Državnog zavoda za statistiku, u 2013. godini, usluge su obuhvaćale 69,2% BDP-a, industrija 25,8% BDP-a i poljoprivreda 5% BDP-a (Slika 4). Glavne gospodarske grane u Hrvatskoj čine poljoprivreda, prehrambena industrija, tekstilna industrija, drvoprerađivačka industrija, metaloprerađivačka industrija, kemijska industrija, naftna industrija, elektroindustrija, graditeljstvo, trgovina, brodogradnja, pomorstvo i turizam.

	2015.
BDP, mlrd. EUR	43,9
BDP, per capita EUR	10.390
Stanovništvo, mil.	4,2
Industrijska proizvodnja, %	2,7
Stopa inflacije, %	-0,5
Stopa anketne nezaposlenosti (ILO), %	16,3
Izvoz, mil. EUR	11.530,7
Uvoz, mil. EUR	18.482,0
Tekući račun platne bilance, % BDP-a	5,2
Deficit opće države, % BDP-a	-3,2
Prosječna mjesečna bruto plaća, EUR	1.058,5
Tečaj HRK/EUR	7,6096
Tečaj HRK/USD	6,8623
Eskontna stopa HNB, %, kraj razdoblja	3,0
Devizne rezerve HNB-a, mil. EUR, kraj razdoblja	13.706,6
Broj aktivnih trgovačkih društava	154.523
Broj banaka	27
Prosječni broj zaposlenih u 000 (ILO)	1.590

Slika 3. Gospodarski pokazatelji Hrvatske 2015. godine

Izvor: Internet stranica Hrvatske gospodarske komore, dostupno na:

<https://www.hgk.hr/documents/republikahrvatska2016hrweb5824783267fa1.pdf>



Slika 4. Kretanje BDP-a Republike Hrvatske od 2005. do 2016. godine

Izvor: Internet stranica državnog zavoda za statistiku, dostupno na: <http://www.dzs.hr/>

3.2. Kraljevina Nizozemska

3.2.1. Geografski i demografski čimbenici

Kraljevina Nizozemska je nezavisna država koja se nalazi u Zapadnoj Europi. Nizozemska je prema državnom uređenju parlamentarna demokracija i ustavna monarhija. To je oblik vlasti u kojem moć dijele kralj, ministri i parlament. Država zauzima površinu od 41.526 km², te broji 16.669,112 stanovnika. Uzevši to u obzir, Nizozemska je jedna od najgušće naseljenih država u Europi (Slika 5). Glavni grad države je Amsterdam, a središte vlade se nalazi u Haagu (Slika 6).

Nizozemska geografski spada u sjeverozapadnu Europu. Na sjeveru i istoku je omeđena Sjevernim morem, na jugu graniči sa Belgijom, a na istoku sa Njemačkom.

Ljeta su razmjerno svježja, iako može biti i vrlo toplih dana, a zime su općenito blage i vlažne. U proljeće sjeverni vjetrovi mogu donijeti hladnije vrijeme, osobito na sjeveru i istoku. Kiše su česte, ali ne padaju intenzivno i podjednako su raspoređene tijekom cijele godine. U jeseni ima dosta naoblake i dana s maglom.



Slika 5. Položaj Kraljevine Nizozemske u Europi

Izvor: Internet stranica Nations Online, dostupno na: <http://www.nationsonline.org/oneworld/netherlands.htm>



Slika 6. Kraljevina Nizozemska i najvažniji gradovi

Izvor: Internet stranica Central Intelligence Agency, dostupno na: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/nl.html>

3.2.2. Gospodarstvo

Godine 2011. Nizozemska je ostvarila BDP u vrijednosti od 836 milijarda USD; BDP po stanovniku je 50 076 USD. Najvažniji sektori nizozemskoga gospodarstva u 2015. bili su javna uprava, obrana, obrazovanje, djelatnosti zdravstvene zaštite i socijalne skrbi (21,8%), veleprodaja i maloprodaja, promet, usluge smještaja i prehrane (21,0%) te industrija (15,4%).

Najvažniji izvozni partneri Nizozemske jesu Njemačka, Belgija i Ujedinjeno Kraljevstvo, a najvažniji uvozni partneri Njemačka, Kina i Belgija (Slika 7).

U uslužnom sektoru prevladavaju vanjska trgovina, bankarstvo, osigurateljske usluge i turizam. Razvijena je naftna industrija, proizvodnja plina, hrane, telekomunikacijske i elektroničke opreme, graditeljstvo, kovinska i kemijska industrija i dr. Po poljoprivrednoj proizvodnji i izvozu hrane druga je u svijetu, iza SAD-a. Posjeduje ležišta prirodnoga plina (procijenjene zalihe od 1700 bilijuna m³ druge su u Europi) i nafte (oko 88 milijuna barela).

Nizozemske su kompanije u samim vrhovima svjetskoga gospodarstva: Royal Dutch/Shell (naftna industrija), ING grupa (osigurateljske usluge), Ahold (maloprodaja), Unilever (prehrambena industrija), ABN Amro (bankarstvo), Philips (elektronika) i Heineken (pivarstvo). Značajne su i Amsterdamska burza (među najstarijima u svijetu), luka Rotterdam i rotterdamsko naftno spot-tržište.

Proizvodi visokih tehnologija čine oko 35% izvoza, a ostalo su hrana, cvijeće (prvo mjesto u svijetu), duhan, industrijska oprema i prijevozna sredstva. Uz naftu većinu uvoza čine sirovine za industrijsku preradbu i dr. (Nizozemska je najveći svjetski uvoznik stočne hrane). Prema udjelu u vanjskoj trgovini vodeći su partneri zemlje EU-a (75%) i SAD (12%). Redovito sudjeluje u projektima međunarodne pomoći, s godišnjim iznosima od približno 3,5 do 4 milijarde USD.¹⁰

¹⁰ Internet stranica Enciklopedija, dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=43943>
[18.05.2017]

	2012	2013	2014	2015	2016
<u>Population (million)</u>	16.8	16.8	16.9	16.9	-
<u>GDP per capita (EUR)</u>	38,506	38,845	39,313	39,944	-
<u>GDP (EUR bn)</u>	645	653	663	677	-
<u>Economic Growth (GDP, annual variation in %)</u>	-1.1	-0.2	1.4	2.0	-
<u>Domestic Demand (annual variation in %)</u>	-2.4	-1.4	0.9	2.3	-
<u>Consumption (annual variation in %)</u>	-1.2	-1.0	0.3	1.8	-
<u>Investment (annual variation in %)</u>	-6.3	-4.3	2.3	9.9	-
<u>Exports (G&S, annual variation in %)</u>	3.8	2.1	4.5	5.0	-
<u>Imports (G&S, annual variation in %)</u>	2.7	1.0	4.2	5.8	-
<u>Industrial Production (annual variation in %)</u>	-0.5	0.6	-2.9	-3.3	-
<u>Retail Sales (annual variation in %)</u>	-3.2	-3.9	1.0	2.3	-
<u>Unemployment Rate</u>	5.8	7.3	7.4	6.9	-
<u>Fiscal Balance (% of GDP)</u>	-3.9	-2.4	-2.3	-1.9	-
<u>Public Debt (% of GDP)</u>	66.4	67.7	67.9	65.1	-
<u>Inflation Rate (HICP, annual variation in %, eop)</u>	3.4	1.4	-0.1	0.5	-
<u>Inflation Rate (HICP, annual variation in %)</u>	2.8	2.6	0.3	0.2	-
<u>Inflation (PPI, annual variation in %)</u>	3.2	-1.3	-2.0	-6.5	-
<u>Policy Interest Rate (%)</u>	0.75	0.25	0.05	0.05	-
<u>Stock Market (annual variation in %)</u>	9.7	17.2	5.6	4.1	-
<u>Exchange Rate (vs USD)</u>	1.32	1.38	1.21	1.09	-
<u>Exchange Rate (vs USD, aop)</u>	1.29	1.33	1.33	1.11	-
<u>Current Account (% of GDP)</u>	10.4	9.9	8.9	8.8	-
<u>Current Account Balance (EUR bn)</u>	66.8	64.4	58.9	59.6	-
<u>Trade Balance (EUR billion)</u>	40.3	46.8	51.0	44.1	-

Slika 7. Gospodarski pokazatelji Kraljevine Nizozemske kroz godine

Izvor: Internet stranica Focus Economics, dostupno na: <http://www.focus-economics.com/countries/netherlands>

4. STANJE I RAZVOJNE MOGUĆNOSTI CIKLOTURIZMA U HRVATSKOJ I NIZOZEMSKOJ

4.1. Stanje i potencijal cikloturizma u Kraljevini Nizozemskoj

Kraljevina Nizozemska se profilirala kao izrazito atraktivna destinacija cikloturizma. Važno je napomenuti kako uz to što su cikloturistička destinacija, izrazito velik broj rezidenata te države prakticira vožnju biciklom na dnevnoj bazi (Slika 9). Prema istraživanju Europske komisije, bicikl je popularno prijevozno sredstvo u Nizozemskoj, te 36% ljudi tvrdi da im je bicikl najčešće prijevozno sredstvo. Taj postotak ima trend rasta u gradovima gdje je kvalitetno izgrađena biciklistička infrastruktura, te stanovnici koriste bicikle kako bi izbjegli gradske gužve. Osim izrazito razvijenih gradskih ruta, izgrađene su kvalitetne rute na duge staze koje povezuju velike gradove i protežu se kroz cijelu državu (Slika 8). Upravo ta činjenica je omogućila razvoj nizozemskog cikloturizma.



Slika 8. Dugometražne biciklističke rute Kraljevine Nizozemske

Izvor: Internet stranica Holland cycling routes, dostupno na: <http://www.hollandcyclingroutes.com/long-distance-cycle-routes/gps-tracks>

Bicycle Kilometres and Killed Cyclists per kilometre	Cycling kilometres per person per day	Killed cyclists per 100 million kilometres
GREAT BRITAIN	0.1	6.0
ITALY	0.2	11.0
AUSTRIA	0.4	6.8
NORWAY	0.4	3.0
SWITZERLAND	0.5	3.7
FINLAND	0.7	5.0
GERMANY	0.8	3.6
SWEDEN	0.9	1.8
DENMARK	1.7	2.3
THE NETHERLANDS	3.0	1.6

Slika 9. Prosječna kilometraža na biciklu dnevno po osobi i smrtnost biciklista

Izvor: Internet stranica International bicycle fund, dostupno na: <http://www.ibike.org/library/statistics-data.htm>

Osim navedene činjenice izgrađenosti biciklističkih ruta na duge staze, postoje još neki važni čimbenici koji su utjecali na razvoj biciklizma, a glavni među njima su:

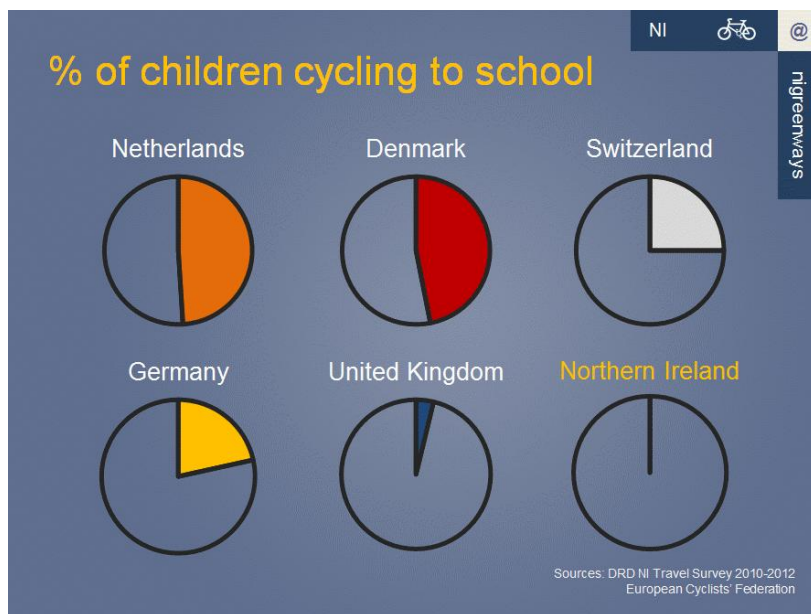
- Kvalitetno održavanja biciklističke infrastrukture
- Pozitivan odnos javnosti prema cikloturizmu, te odgovarajuće zakonodavstvo
- Kvalitetan geografski položaj, te činjenica što je Nizozemska izrazito nizinska zemlja
- Praktična i napredna biciklistička oprema
- Tradicija da se djeca uče od najranije dobi voziti bicikle.

Također, moguće je prevoziti bicikle drugim prijevoznim sredstvima. To pitanje je u Kraljevini Nizozemskoj kvalitetno regulirano, dok u Republici Hrvatskoj još uvijek ostaje kao jedan od glavnih kočnica razvoja cikloturizma. U Nizozemskoj je moguće prevoziti bicikle:

- Vlakom
- Brodskim prijevozom
- Avionom.

Ovakav prijevoz bicikla je reguliran zakonom, te nije nametnuta visoka naknada.

Kao što je već navedeno, poticajna činjenica za Kraljevinu Nizozemsku je ta što velik broj djece svakodnevno koristi bicikl kao prijevozno sredstvo. Na idućoj slici je prezentirana usporedba korištenja bicikla od strane djece sa nekim drugim europskim zemljama (Slika 10).

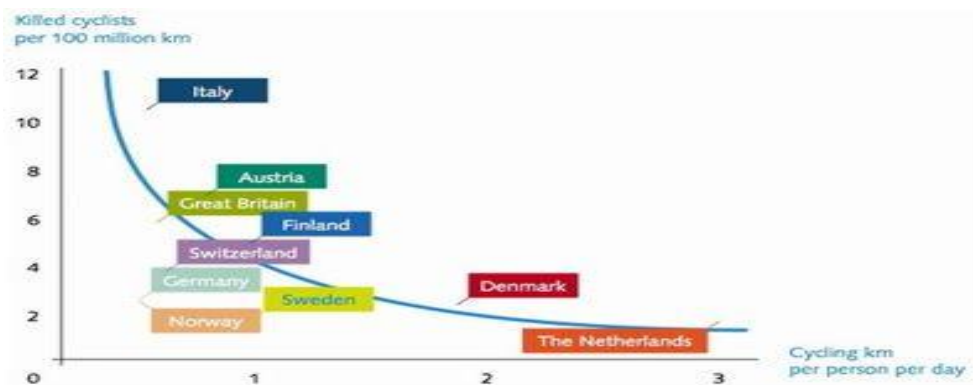


Slika 10. Postotak djece koja odlazi u školu biciklom

Izvor: Internet stranica Northern Ireland greenways, dostupno na:

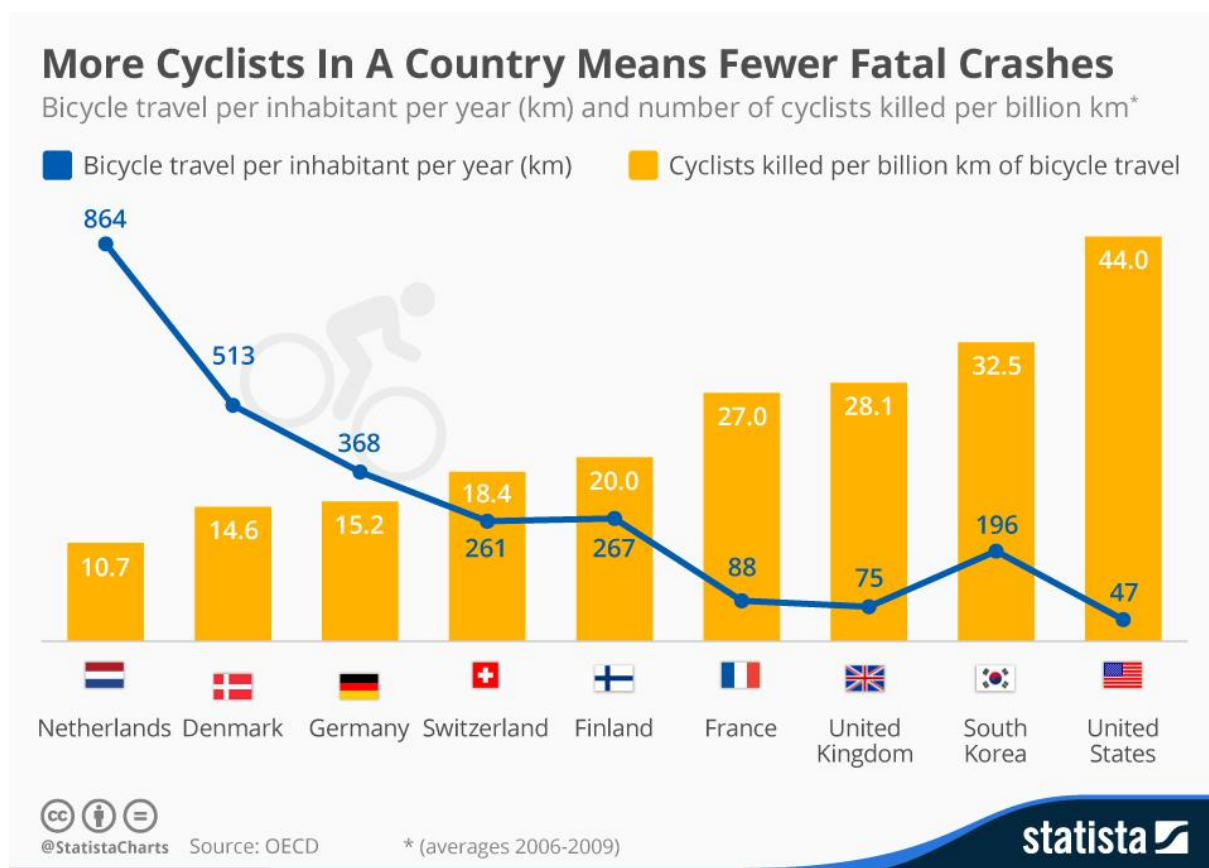
<https://nigreenways.com/2014/03/06/infographics/>

Osim velikog broja djece koja sudjeluju u biciklizmu, Kraljevina Nizozemska se može pohvaliti i sa najsigurnijim biciklističkim stazama u cijeloj Europi (Slika 11). Zanimljiva je činjenica što iako Kraljevina Nizozemska ima u prosjeku najviše odvoženih kilometara biciklom u prosjeku po stanovniku, stopa smrtnosti je najniža upravo u Nizozemskoj (Slika 12).



Slika 11. Omjer broja poginulih biciklista i prosječno ostvarenih kilometara vožnje na biciklu

Izvor: Internet stranica Tree hugger, dostupno na: <https://www.treehugger.com/cars/dutch-have-safest-cycling-streets.html>



Slika 12. Obrnuta proporcionalnost broja biciklista i smrtno stradalih vozača

Izvor: Internet stranica Statista, dostupno na: <https://www.statista.com/topics/1686/cycling/>

4.1.1. Primjer ponude cikloturističkih ruta u Kraljevini Nizozemskoj

Kraljevina Nizozemska je organizirala svoju cikloturističku ponudu na način da nudi iduće oblike proizvoda:

- Dnevni izleti
- Vođene rute
- Dugometražne rute
- Europske cikloturističke rute
- Gradske rute.¹¹

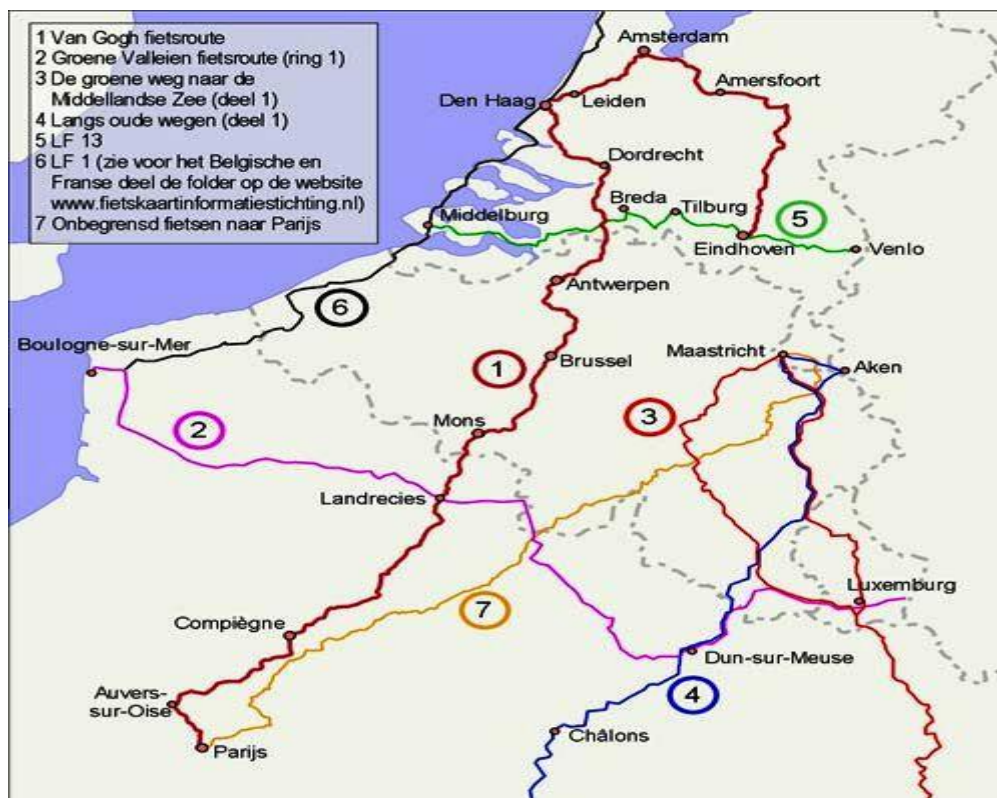
U nastavku rada bit će prezentirane dvije ponude cikloturističkih ruta. Prva će ruta biti europska cikloturistička ruta koja se zove „Van Gogh“, a druga ponuda se odnosi na dugometražnu cikloturističku rutu pod imenom „Limes“.

4.1.1.1. Tematska ruta „Van Gogh“

Van Gogh ruta je zanimljiva međunarodna cikloturistička ruta. Kao što joj ime govori, ova tematska ruta prati lik, život i djelo jednog od najpoznatijih slikara svih vremena, Vincenta Van Gogha. Ova ruta omogućava gostima da posjete sva mjesta koja su važna za život ovog velikana, te da promatraju predivne pejzaže gdje je on tražio svoju inspiraciju. Također, ova ruta omogućava obilazak raznih prirodnih znamenitosti, ali i obilaske kulturnih atrakcije i središta drugih manjih gradova koji se nalaze u predviđenom itinereru.

Ova ruta je izrazito duga i zahtjevna, te je potrebna kvalitetna priprema ukoliko se gost odluči za ovu rutu. Prema izračunu Nizozemske biciklističke udruge, ova ruta je duga oko 900 kilometara, te je u prosjeku potrebno 12 dana za obilazak svih atrakcija. Van Gogh ruta započinje u gradu Nuenenu, a završava u jednom od najpoznatijih gradova svijeta, Parizu (Slika 13).

¹¹ Internet stranica Holland cycling, dostupno na: <http://www.holland-cycling.com/where-to-go> [18.05.2017]



Slika 13. Vizualni prikaz međunarodne cikloturističke tematske rute „Van Gogh“

Izvor: Internet stranica Europa fietsers, dostupno na: <https://www.europafietsers.nl/fietsroutes/van-gogh-route>

Navedena ruta nije vođena ni organizirana, te zbog toga nisu prezentirane nikakve cijene. Ipak, na internet stranici nizozemskog biciklizma je moguće rezervirati sav smještaj, osigurati prijevoz i dodatni sadržaje, te se opremiti sa kartama, brošurama i svime što je potrebno svakom cikloturistu.¹²

¹² Internet stranica Holland cycling, dostupno na: <http://www.holland-cycling.com/> [18.05.2017]

4.1.1.2. Dugometražna cikloturistička ruta „Limes“

Još jedan zanimljiv primjer ponude cikloturizma je dugometražna ruta „Limes“. To je ime dobila upravo zato što prati tijekom nekadašnje granice Rimskog carstva koja se protezala kroz Nizozemsku. Kao što je poznato iz povijesti, granica Rimskog carstva se nazivala limes.

Duljinom ove rute, postoji dvadesetak starih rimskih osmatračnica koje su kvalitetno preuređene i pripremljene za ovakav oblik turizma. Ova ruta turistima daje odličan uvid kako je nekada ta poznata granica izgledala, a uz to uključuje i druge kulturne i prirodne resurse.

Ruta započinje u gradu Katwijku i završava u gradu Millingenu. Nastavak ove rute koja prati staru granicu Rimskog carstva je moguć i izvan granica Nizozemske, no do ovog trenutka, te međunarodne rute nisu umrežene, te će se u ovom radu obrađivati samo nizozemski dio rute.

Ruta je duga 165 kilometara, te se time svrstava u zahtjevne rute (Slika 14). Opisana tura nije vođena ni organizirana, već je samo predložena. Iz tog razloga nisu prezentirane nikakve cijene, ali je na stranici nizozemskog biciklizma moguće pronaći sve informacije koje su potrebne cikloturistu, kao i sve pogodnosti i dodatne sadržaje.



Slika 14. Vizualni prikaz dugometražne cikloturističke rute „Limes“

Izvor: Internet stranica Holland Cycling, dostupno na: <http://www.holland-cycling.com/where-to-go/long-distance-cycle-routes/other-long-distance-cycle-routes/146-limes-cycle-route>

4.2. Stanje i potencijal cikloturizma u Republici Hrvatskoj

Za razliku od Kraljevine Nizozemske koja je već globalno prepoznata i izrazito konkurentna cikloturistička destinacija, u Republici Hrvatskoj taj selektivni oblik turizma je još uvijek proizvod u razvoju. Prethodnom analizom geografskih čimbenika i turističkih resursa, zaključeno je kako Republika Hrvatska ima velik potencijal razvoja cikloturizma, međutim on je do sada još uvijek neiskorišten. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine prepoznaje cikloturizam kao jedan od turističkih proizvoda s najvećom perspektivom razvoja.

Može se identificirati više razloga nedovoljne razvijenosti cikloturizma, a glavni među njima su:

- Neadekvatna cikloturistička infrastruktura
- Nedovoljno prakticiranje biciklizma u lokalnoj zajednici
- Nedovoljno znanje lokalne zajednice
- Izostanak suradnje dionika iz javnog i privatnog sektora
- Nedovoljan broj „bike friendly“ prihvatnih objekata.

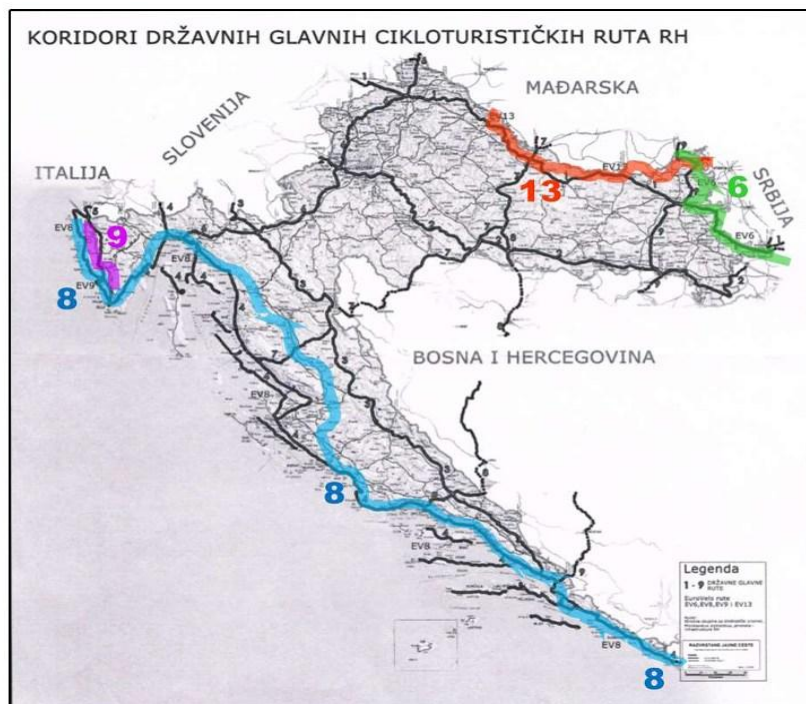
U budućnosti je izrazito važno da se pružatelji usluga smještaja prepoznaju kao vrlo važan dionik razvoja, ali i da im se omoguće određeni poticaji kako bi prilagodili svoje objekte cikloturistima („bike and bed“ sustav i „bike friendly hoteli“). Kao potencijalni problem vide još uvijek nedostatnu cikloturističku potražnju koja bi ih potakla da se znatnije orijentiraju prema cikloturistima, posebice u kontinentalnom dijelu Hrvatske.¹³

Hrvatska za sada ima razvijen „bike share“ sustav samo u Zagrebu i Umagu, a u eksperimentalnoj fazi još i u Koprivnici, Rijeci i Šibeniku (Slika 15). 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.

¹³ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015. stranica 21 [18.05.2017.]

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.¹⁴



Slika 15. Nacionalne biciklističke rute prema Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta i EuroVelo mreža

Izvor: Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015. stranica 12

¹⁴ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015. stranica 21 [18.05.2017.]

4.2.1. Primjer ponude cikloturističkih ruta u Republici Hrvatskoj

Republika Hrvatska nema kao Kraljevina Nizozemska klasificirane rute i proizvode cikloturizma, međutim ima temeljito i kvalitetno obrađene rute. U nastavku rada će biti prezentirane dvije rute u Republici Hrvatskoj. Prva ruta pod imenom „Biciklistička ruta Dalmacije i Nacionalnih Parkova“, te druga ruta pod imenom „Biciklistička ruta istarske gastronomije i vina“

4.2.1.1. *Biciklistička ruta Dalmacije i Nacionalnih Parkova*

Ova izrazito atraktivna biciklistička ruta omogućava turistima da posjete 3 predivna Nacionalna Parka Republike Hrvatske: Plitvička Jezera, Paklencu i Krku. Osim toga, turisti će voziti bicikle kroz predivne pejzaže i krš Dalmacije, te se upoznati sa lokalnom arhitekturom i običajima mjesta.

Ova ruta ima svoj početak u glavnom gradu Zagrebu, a završava u predivnom starom gradu na jadranskoj obali, Dubrovniku (Slika 16). Prosječna cijena ove rute iznosi oko 3.200\$, što bi u domaćoj valuti iznosilo oko 21.500 hrvatskih kuna. Sveukupno traje 10 dana, po danu se otprilike odvozi 27 – 53 kilometra, a vremenski se svaki dan na biciklu provede oko 4 sata.

Analizom terena i dnevne uporabe bicikla, ova cikloturistička ruta je klasificirana kao rekreacijska, a dobrodošli su i svi ljudi koji inače ne voze bicikl. Ruta je lako prilagodljiva, te je dostupna svima.

U cijenu su uključeni: doručak svaki dan, 9 večera, 3 ručka, 3 kušanja vina sa užinom, kušanje pršuta, sira, kamenica i dagnji.¹⁵

¹⁵ Internet stranica Cycling Croatia, dostupno na: <https://www.cyclingcroatia.com/dalmatia-and-national-parks-cycling-tour> [18.05.2017]



Slika 16. Vizualni prikaz cikloturističke rute Dalmacije i Nacionalnih Parkova

Izvor: Internet stranica Cycling Croatia, dostupno na: <https://www.cyclingcroatia.com/dalmatia-and-national-parks-cycling-tour>

4.2.1.2. *Biciklistička ruta istarske gastronomije i vina*

Ova ruta se pozicionirala na Istri koja je najveći poluotok Republike Hrvatske. Ovo atraktivno području ima bogatu i vrijednu resursnu osnovicu za razvoj cikloturizma, te je ova kvalitetna ruta primjer koji to potvrđuje. Ovaj proizvod omogućuje turistima posjete predivne gradove koji se nalaze u Istri, te da kušaju neke svjetske poznate delicije koje se pripremaju na ovom području.

Ova ruta se cijelim svojim tijekom odvija u Istri. Početak ove rute je u gradu Poreču, dok je završetak rute u gradu Puli (Slika 17). Prosječna cijena ovog aranžmana iznosi 2.300\$, a to u domaćoj valuti iznosi oko 15.500 hrvatskih kuna. Ruta ukupno traje 7 dana, dnevno se u prosjeku na biciklu prijeđe 32 – 53 kilometra, a na biciklu se po danu provede 2 – 4.5 sata.

Ova cikloturistička ruta je klasificirana kao rekreacijska, te su dobrodošli svi gosti koji ne voze često biciklu.

U cijenu aranžmana su uključeni: doručak svaki dan, 6 večera, 3 ručka, 3 kušanja vina, 2 kušanja maslinovog ulja, kušanje sira, pršuta, kamenica, dagnji i tartufa.¹⁶



Slika 17. Vizualni prikaz cikloturističke rute istarske gastronomije i vina

Izvor: Internet stranica Cycling Croatia, dostupno na: <https://www.cyclingcroatia.com/istria-wine-and-gastro-cycling-tour>

¹⁶ Internet stranica Cycling Croatia, dostupno na: <https://www.cyclingcroatia.com/istria-wine-and-gastro-cycling-tour> [18.5.2017.]

5. ZAKLJUČAK

Turizam je kao društvena pojava izrazito dinamičan, te se jasno očituje trend rasta turističkih kretanja. Ljudi diljem svijeta imaju sve veću potrebu za putovanjem, a to se može lako zaključiti iz rasta broja turističkih dolazaka iz godine u godinu.

Republika Hrvatska je turistički konkurentna destinacija, sa izrazito bogatom prirodnom i kulturnom baštinom koja se valorizira u turističke svrhe. Turizam Republike Hrvatske se razvija, te se svake godine ostvaruju sve impresivnije brojke.

Problem koji se nameće je prekomjerna ovisnost o turizmu. Na turizam otpada 18% BDP-a. To je riskantno zbog činjenice što je turizam izrazito osjetljiv, te svaki veći negativan utjecaj iz okruženja može dovesti do kraha turizma i gospodarstva.

Cikloturizam predstavlja selektivan oblik turizma u kojemu je glavni motiv putovanja ili dodatna aktivnost vožnja bicikla. Analizom stanja i okruženja, zaključeno je kako Republika Hrvatska ima iznimno povoljne uvjete za razvoj turizma. U Strategiji razvoja hrvatskog turizma do 2020. godine, cikloturizam je prepoznat kao turistički proizvod sa visokim potencijalom.

Međutim, činjenično je stanje kako danas cikloturizam u državi još nije dovoljno razvijen, te je većina potencijala ostalo još neiskorišteno.

Također, nameće se zaključak kako u Republici Hrvatskoj cikloturizam uopće nije planski i strateški razvijen, već se jednostavno dogodio. Proizvod je identificiran kao izrazito perspektivan, međutim još se nisu poduzeli potrebni koraci kako bi se osuvremenila ponuda i prilagodila infrastruktura.

Nadalje, zakonodavstvo uopće nije prilagođeno za ovaj oblik turizma. Cikloturisti dolaze u Hrvatsku i voze bicikle po prometnicama državne važnosti. To je nedopustivo, te bi u nekoj državi s uređenim zakonodavstvom takav turist bio novčano kažnjen. U Republici Hrvatskoj se takav zakon ne primjenjuje, te ne postoji predviđena kazna za takve prijestupe. Izrazito je opasno da biciklisti voze po cestama državne važnosti, jer mogu ugroziti tuđe živote, a nerijetko i sami biciklisti teško ili smrtno nastradaju.

Analizom internet stranica županijskih i gradskih turističkih zajednica u Republici Hrvatskoj, zaključeno je kako mnoge stranice imaju poseban odjeljak vezan za biciklizam i cikloturizam. Unutar tih odjeljaka, predložene su rute za cikloturiste, te su ponuđene informacije o dodatnim sadržajima, smještaju, prijevozu bicikla i slično.

Ova činjenica je zadovoljavajuća, te jasno pokazuje kako se cikloturizam Republike Hrvatske razvija i ide u pravome smjeru. Različiti dionici bi trebali sudjelovati u njegovoj promociji i stvaranju proizvoda, jer samo će na taj način kreirani integralni proizvod biti atraktivan turistima i imat će posebnu dodanu vrijednost.

Osim što povećava ekonomsko blagostanje, cikloturizam ostvaruje brojne druge pozitivne učinke, kao što su: smanjenje zagađenja, smanjenje prometnih gužvi, unaprijeđenje zdravlja, jeftiniji prijevoz i slično.

Kako bi se iskoristio sav potencijal cikloturizma u Republici Hrvatskoj, važno je strateški planirati njegov razvoj i odraditi potrebne korake. Vrlo je važno da se ispune sljedeći preduvjeti: ostvarivanje suradnje dionika u destinaciji, obrazovanje lokalne zajednice, unaprijeđenje infrastrukture, uvođenje poticaja za ponuđivače smještaja, te da se općenito podigne svijest o pozitivnim učincima biciklizma u društvu.

Ispunjavanjem ovih uvjeta i ulaganjem napora, cikloturizam će se razvijati u planiranom smjeru. Republika Hrvatska će biti prepoznata kao destinacija cikloturizma, te će cjelokupno gospodarstvo i lokalna zajednica uživati u blagodatima koje taj selektivni oblik turizma nosi sa svojim razvojem.

6. LITERATURA

1. Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015.
2. Botma H & Papendrecht H, Traffic operation of bicycle traffic, TU-Delft, 1991., dostupno na: <http://pubsindex.trb.org/view.aspx?id=365588>
3. Internet stranica Bike on tours, dostupno na: <http://www.bikeontours.com/>
4. Internet stranica Central Intelligence Agency, dostupno na: <https://www.cia.gov/index.html>
5. Internet stranica Cycling Croatia, dostupno na: <https://www.cyclingcroatia.com>
6. Internet stranica Državnog zavoda za statistiku, dostupno na: <http://www.dzs.hr/>
7. Internet stranica Enciklopedija, dostupno na: <http://www.enciklopedija.hr/>
8. Internet stranica Europa fietsers, dostupno na: <https://www.europafietsers.nl>
9. Internet stranica European cyclists federation, dostupno na: <https://ecf.com/>
10. Internet stranica Focus Economics, dostupno na: <http://www.focus-economics.com>
11. Internet stranica Gimnazija Požega, dostupno na: <http://www.gimpoz.hr/>
12. Internet stranica Holland cycling routes, dostupno na: <http://www.hollandcyclingroutes.com>
13. Internet stranica Holland cycling, dostupno na: <http://www.holland-cycling.com>
14. Internet stranica Hrvatske ceste, dostupno na: <http://www.hrvatske-ceste.hr/>
15. Internet stranica Hrvatske gospodarske komore, dostupno na: <https://www.hgk.hr/>
16. Internet stranica Hrvatskog zavoda za zapošljavanje, dostupno na: <http://www.hzz.hr/>
17. Internet stranica International bicycle fund, dostupno na: <http://www.ibike.org>
18. Internet stranica Nations Online, dostupno na: <http://www.nationsonline.org/>
19. Internet stranica Northern Ireland greenways, dostupno na: <https://nigreenways.com>
20. Internet stranica Popis stanovništva 2011. godine, dostupno na: http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2012/SI-1469.pdf
21. Internet stranica Saddle Skedaddle, dostupno na: <https://www.skedaddle.co.uk/>
22. Internet stranica Statista, dostupno na: <https://www.statista.com>
23. Internet stranica Tree hugger, dostupno na: <https://www.treehugger.com>
24. Petrić L. (2003.): Osnove turizma, Ekonomski fakultet Split